

Mercredi d’HaudaCity

Les Déplacements

Table des matières

1	Les déplacements, lorsqu'on est en situation de handicap visuel, ça s'apprend	2
1.1	La locomotion	2
1.2	La préparation du trajet : quelques clés pour savoir s'y prendre	2
1.3	Et pour les autres handicaps ?	3
2	Quels outils peut-on mobiliser pour préparer son déplacement ?	3
2.1	De nombreux outils existent.....	3
2.2	A chacun sa ou ses stratégies	3
2.3	Chien guide ou canne ?	3
2.4	Des aides techniques en constante (et rapide) évolution	3
3	Mais le facteur humain reste primordial.....	3
4	Des services à la personne manquant parfois de souplesse et quelquefois d'humanité	4
4.1	Service Accès Plus de la SNCF.....	4
4.2	Services de transport adaptés.....	4
4.3	La RATP et les personnes en situation de handicap mental.....	4
5	En conclusion sur la préparation des déplacements.....	4
6	Passage de la théorie à la pratique : plusieurs difficultés peuvent se présenter	5
6.1	Les phénomènes météo.....	5
6.2	La représentation souvent schématique des plans, cartes et autres GPS	5
6.3	Les aléas en milieu urbain	6
6.4	La configuration des lieux.....	6
6.5	Les évolutions techniques sont des outils qui ont leurs limites.....	7
7	Les repères auditifs	7
8	La cohabitation avec les autres usagers sur les trottoirs	8
8.1	Les piétons et trottinettes.....	8
8.2	Pistes cyclables sur les trottoirs	8
9	Quelques pistes d'action	9

1 Les déplacements, lorsqu'on est en situation de handicap visuel, ça s'apprend

1.1 La locomotion

Sandrine Guédon, instructrice en locomotion à Clermont-Ferrand, est notre « experte » du jour. Elle nous explique en quoi, selon son point de vue de professionnelle, consiste la préparation d'un trajet pour une personne déficiente visuelle.

On appelle « locomotion » l'apprentissage des techniques et de stratégies permettant de se déplacer en sécurité pour être en mesure d'être autonome.

En locomotion, la préparation du trajet est un apprentissage qui arrive en fin de formation, une fois que l'élève maîtrise l'ensemble des techniques et stratégies, et qu'il a appris à utiliser au mieux ses capacités physiques, sensorielles (reste visuel s'il existe, audition, sens des masses...), et intellectuelles

Il y a aujourd'hui une évolution très rapide au niveau des nouvelles technologies, beaucoup encore sont en phase test. Il est parfois difficile de s'y retrouver, et cela demande d'être toujours à l'affût... un échange régulier avec les déficients visuels est, pour les instructeurs en locomotion, le meilleur moyen de rester au courant de tout ce qui arrive sur le marché. Souvent les élèves partagent avec leurs instructeurs leurs questionnements ou connaissances sur telle application ou tel matériel récent, leur demandent conseil...

1.2 La préparation du trajet : quelques clés pour savoir s'y prendre

Pour préparer un trajet, on se raconte une histoire : il y a un point de départ, un point d'arrivée, et entre les deux on se crée son histoire avec des repères virtuels que l'on doit imaginer, sélectionner, et -dans la mesure du possible- confirmer au cours du trajet.

La préparation est très différente si l'environnement est bien connu, moyennement connu ou inconnu ; selon qu'il sera nécessaire d'utiliser les transports en commun ou que le trajet se fera à pied, etc.

Les aptitudes et la capacité d'autonomie de la personne vont déterminer sa manière de préparer son déplacement et ses choix.

La personne qui prépare son trajet doit se poser les questions suivantes :

- Où trouver l'info ? Où la chercher ? Quelles sont les ressources pour trouver l'info ?
- Déterminer des repères virtuels qui serviront de balises durant le trajet si on parvient à les confirmer
- Quels moyens de déplacement choisir ? Doit-on utiliser les transports en commun, le trajet est-il réalisable à pied ?
- Imaginer les événements qui peuvent rendre difficile les déplacements (anticiper) : travaux, grèves, bus déviés, etc.

Cela suppose de :

- Se représenter spatialement un cheminement

- Avoir une certaine « culture » des transports en commun : savoir comment ça se passe, ex : prendre l'avion pas aussi simple que prendre le bus, stratégies différentes.

Après tous ces questionnements la personne doit :

- Décider de la faisabilité ou non du trajet
- Si faisable, dans quelles conditions ? Peut-elle le faire seule ? sinon, doit-elle se faire accompagner ? Par qui ?

Le prérequis en locomotion est de dominer les techniques. Pour cela, l'apprenant peut se faire des fiches avec son instructeur en locomotion.

On peut enregistrer en audio ou faire des fiches braille et on révise.

1.3 Et pour les autres handicaps ?

Les instructeurs en locomotion sont destinés aux personnes en situation de handicap visuel. Pour d'autres handicaps, différentes possibilités :

- D'éducateur spécialisés ou d'ergothérapeutes.
- Lorsqu'une personne devient handicapée et qu'elle passe par un centre de rééducation, cela peut être fait par un ergothérapeute.
- Pour les personnes avec un trouble neuro visuel : elles peuvent être adressées à des instituts spécialisés en déficience visuelle.

Aux USA il existe des « instructeur d'orientation et mobilité » et un autre métier pour les handicaps psychique et les autistes.

[Association for Education and Rehabilitation of the Blind and Visually Impaired](#)

En résumé

La préparation d'un trajet est une phase indispensable pour tous, y compris pour les personnes non déficientes visuelles : même une personne valide prépare un minimum son trajet (mais ce sera beaucoup plus facile et rapide pour elle).

2 Quels outils peut-on mobiliser pour préparer son déplacement ?

3 Mais le facteur humain reste primordial

Plusieurs participants sont d'accord pour distinguer « indépendance » (en l'occurrence, se débrouiller seul) et « autonomie » (savoir quand on a besoin d'aide et l'accepter).

Tous sont d'accord pour dire que le regard social sur le handicap a évolué, positivement, mais il est clair que ce regard est aussi fonction de l'attitude de la personne handicapée.

4 Des services à la personne manquant parfois de souplesse et quelquefois d'humanité

4.1 Service Accès Plus de la SNCF

Ce service propose une assistance en gare et jusque dans le train.

Réservation au 3635 dièse 45 permet de réserver son accompagnement « Accès plus » ou de réserver un billet dans un Intercités ou un TGV. Il faut prévoir d'appeler 1 semaine à l'avance.

Sur site web de la SNCF il est possible de réserver pour une place « Accompagnateur » mais pas sur l'application.

À noter : le service Accès Plus dispose d'un moyen de porter une réclamation ou faire part d'un incident.

4.2 Services de transport adaptés

Plusieurs villes proposent des services de transport adaptés comme le Mobibus (Toulouse et ses environs). La réservation doit néanmoins se faire plusieurs jours à l'avance : pas de place pour les changements de dernière minute.

Plusieurs participants font remarquer qu'il arrive qu'en utilisant ces services on ait l'impression d'être « un paquet qu'on transporte ».

4.3 La RATP et les personnes en situation de handicap mental

Concernant les personnes avec un handicap mental, il semble que la RATP réalise des réunions pour apprendre à ces personnes à se déplacer sur un réseau de transport.

5 En conclusion sur la préparation des déplacements

Se déplacer ne s'improvise pas, faute de quoi des difficultés sont alors à prévoir.

En cela, les confinements que l'on a vécus en 2020 et 2021 montrent aux personnes valides une partie de la réalité de certaines personnes handicapées : la liberté de mouvement ne va pas de soi lorsqu'on est en situation de handicap.

Même si une personne semble à l'aise, se déplacer demande un effort de concentration, et donc, de la fatigue, et cela, les personnes valides ne peuvent pas le deviner.

Il est important de capitaliser sur ces échanges pour les partager et faire évoluer les choses vers plus d'autonomie pour les personnes concernées et pour cela développer :

- Le partage des bonnes pratiques (stratégies, outils...)
- La sensibilisation des acteurs de la chaîne de déplacement.
- ...

6 Passage de la théorie à la pratique : plusieurs difficultés peuvent se présenter

Plusieurs éléments extérieurs peuvent venir perturber le déplacement, rendant le passage de la préparation à la mise en pratique, parfois compliqué.

Parmi ces éléments on note notamment :

6.1 Les phénomènes météo

La pluie fait des reflets sur la chaussée qui peuvent être très gênants pour certains malvoyants, surtout le soir lorsque des lumières se reflètent sur le sol mouillé et deviennent alors éblouissantes.

Indirectement, le fait qu'il pleuve peut aussi être gênant : les gens regardent moins devant eux, et donc, n'anticipent pas une éventuelle collision.

De plus, les jours de pluie, il y a souvent moins de monde dehors, donc, moins de personnes à qui l'on peut demander de l'aide.

Un **fort soleil**, notamment de face, ou simplement **une importante luminosité**, va également gêner certains malvoyants, l'éblouissement qui s'en suit les rend quasiment aveugles.

Le vent va fausser les bruits et l'écho localisation (la sensation physique des éléments qui nous entourent). Les personnes aveugles y seront particulièrement sensibles

Les changements de saisons sont perturbants car pour les personnes malvoyantes, il faut prendre des repères visuels différents, parfois, mettre des lunettes de soleil ce qui peut limiter la vision, etc...

6.2 La représentation souvent schématique des plans, cartes et autres GPS

Sur un plan, une carte, ou un GPS, les rues sont représentées de manière schématique et les angles de rues sont souvent ramenés à la perpendiculaire ou à la diagonale la plus proche de la réalité. Les arrondis sont parfois estompés, représentée par des rues à angle de 45 degrés etc...

Ainsi, il est fréquent de se trouver devant une forme de carrefour différente de celle à laquelle on s'attendait : un carrefour repéré lors de la préparation comme étant en forme de « T » peut s'avérer en réalité être avec un angle arrondi, parfois même un rond-point à 3 branches... Ceci n'a pas d'incidence pour une personne qui voit normalement (elle pourra s'assurer d'un coup d'œil qu'elle est sur la bonne voie en regardant le nom de la rue) mais pour une personne aveugle ou malvoyante cela peut être particulièrement déstabilisant et brouiller tous les repères, faisant douter d'être au bon endroit. Sans identification possible, impossible d'adapter son projet

de déplacement à cet environnement qui ne correspondait plus à la représentation qu'elle s'en était faite.

6.3 Les aléas en milieu urbain

Lorsque l'environnement est très bruyant (marteau piqueur, camion qui manœuvre) cela masque les bruits de circulation et les autres bruits, il est alors très difficile de prendre des repères auditifs ou physiques, l'environnement devient donc dangereux

Les zones de travaux ne peuvent pas toujours être identifiées lors de la préparation du déplacement. Ils génèrent plusieurs types de risques :

- Risque routier s'il faut passer sur la route pour éviter la zone de travaux
- Risque de chute si le balisage de la zone n'est pas perçu
- Risque de perdre son chemin s'il faut faire un détour conséquent (prendre une autre rue, etc) pour éviter la zone de travaux : il faut ensuite pouvoir retrouver son chemin et « retomber » sur le trajet préparé.

Les endroits avec peu de monde : pas facile de prendre des repères auditifs ou de se faire aider s'il n'y a aucun bruit, ou personne sur un trajet.

Changements intempestifs **dans les transports en commun**

- Bus détournés pour travaux
- Arrêts non desservis
- Changement de terminus (le bus ne fit pas toute la ligne habituelle et le chauffeur de bus ne l'a pas signalée lorsque la personne handicapée monte dans le bus)
- Chauffeur qui ne s'arrête pas à l'arrêt souhaité
- ...

6.4 La configuration des lieux

Des grandes places présentent des difficultés pour prendre des repères.

Traverser un **rond-point** est souvent compliqué car le GPS piéton n'indique pas forcément si la rue que l'on doit prendre est la 2^{ème}, 3^{ème} etc... contrairement au GPS en mode voiture. De plus, par définition, il n'y a pas de feux de signalisation donc la traversée de chaque rue peut être délicate.

Les **espaces de circulation partagée piétons – voitures** sont problématiques : plus de trottoirs pour se mettre en sécurité, et souvent les véhicules roulent plus vite que prévu.

Les rues avec des **voies de circulation ayant des utilités différentes** : par exemple, le partage entre véhicules en « site propre » (bus, tram...) et voies pour les voitures : il y a alors plusieurs voies de circulation avec parfois des terre-pleins centraux à l'endroit des traversées, parfois non...

6.5 Les évolutions techniques sont des outils qui ont leurs limites

Comme toute technique, la vocalisation des noms des stations, la présence de balises sonores etc... ne sont pas infaillibles (panne possible, non déclenchement par le conducteur s'il a le choix d'utiliser ou non ce dispositif...). Dans ce cas, ce qui est normalement une aide devient presque une difficulté supplémentaire : on s'attend à ce que cela fonctionne, et lorsqu'on se rend compte que ce n'est pas le cas il est souvent très compliqué de retrouver ses repères.

Il existe depuis quelques temps une tendance à supprimer les feux sur certains carrefours afin de responsabiliser les automobilistes et fluidifier la circulation. La présence de balises sonores peut alors être un plus : elle ne va pas réguler la circulation, mais va permettre de localiser les endroits où on peut traverser. La personne déficiente visuelle devra alors utiliser la technique d'analyse des carrefours (en écoutant la circulation) apprise en locomotion.

L'analyse de carrefour reste importante car permet une représentation mentale. Les environnements sont de plus en plus complexes, même si l'analyse est parfois insuffisante, il faut l'utiliser.

Il y a quelques années, une directive ministérielle a préconisé de ne pas installer de balises sonores sur les feux des carrefours complexes car le système de feux sonores tel que normalisé par la DMA était jugé trop dangereux pour équiper les carrefours complexes.

Dans certaines villes, via les Open Data, il est possible de se procurer la liste des feux sonores ou la liste des endroits où des travaux en cours.

En conclusion, pour la traversée de carrefours complexes le mieux est encore de demander de l'aide quand c'est possible.

7 Les repères auditifs

Pour une personne aveugle, lors d'un déplacement, tous les sens sont en éveil (audition, écho localisation...) et il faut alors rester très concentré.

Les malvoyants se servent surtout de l'audition lorsqu'il faut gérer des difficultés, par exemple, pour l'analyse d'un carrefour, pour prendre des repères (dans les couloirs de métro par exemple, il y a des échos différents selon la largeur de la salle, du couloir, sa hauteur etc... peut permettre d'avoir une idée de la longueur du couloir). Complète le visuel qu'il reste, permet de gérer l'imprévu.

Repérer les changements d'écho est une technique apprise en cours de locomotion, c'est une des bases du déplacement.

Depuis une vingtaine d'années, l'accent est mis sur l'écho localisation. On ne parle plus de « Sens des masses » mais d'écho localisation ou d'audition spatiale.

- Écho localisation active : il s'agit d'une technique consistant à émettre un bruit (claquement de doigts, clicker ou autre) pour écouter l'écho qu'il génère. Cette technique ne peut être enseignée que par une personne « ambassadeur » de l'école d'origine, en Europe, il n'en existe qu'un qui puisse enseigner, il est en Autriche
- Écho localisation passive : on n'émet pas de bruit spécifique, mais on se sert des bruits ambiants et de celui de la canne blanche sur le sol par exemple

Dans certains pays, ils utilisent d'autres techniques, comme par exemple, compter les pas, ce qui se fait notamment au Canada.

8 La cohabitation avec les autres usagers sur les trottoirs

8.1 Les piétons et trottinettes

Passé la surprise initiale, généralement les gens sont bienveillants, même si certains peuvent être particulièrement « stupides ».

A noter une différence de comportement vis-à-vis d'une personne avec une canne blanche et une personne se déplaçant avec une canne d'appui ou un bâton de marche. Les gens ont un comportement davantage bienveillant avec une personne utilisatrice d'une canne blanche.

Globalement il semblerait intéressant de mieux informer les utilisateurs de la chaussée (que ce soient les piétons, les cyclistes ou autres utilisateurs de trottinettes...) car ils n'ont généralement pas conscience du fait qu'une personne avec une canne ou un chien guide ne va pas les voir et donc ne va pas les éviter.

D'ailleurs, il est à noter que, de dos, il n'est pas forcément facile de voir qu'une personne utilise une canne blanche ou que son chien qu'elle semble promener, est en fait son chien guide.

L'expérience des participants à cet atelier montre que, bien souvent, les gens les plus défavorisés sont les plus solidaires (des immigrés parfois parlant à peine français ce qui ne facilite pas les explications, la vieille dame, les personnes ayant d'autres handicaps que le handicap visuel...).

8.2 Pistes cyclables sur les trottoirs

Souvent la délimitation entre zone piétonne et cyclable n'est qu'un trait de peinture, donc impossible à déceler pour une personne aveugle, parfois difficile pour un malvoyant.

Dans le meilleur des cas, les 2 zones ont un revêtement d'une granulométrie différente, mais cela n'est pas toujours suffisamment perceptible avec la canne ou le pied.

Dans certains endroits il peut y avoir une limite physique (un rehaussement léger de la chaussée entre les deux couloirs) mais c'est rare.

Quoi qu'il en soit, les cyclistes ne se signalent pas, ne respectent pas toujours leur zone, et dans tous les cas arrivent trop vite pour voir la canne de la personne qu'ils croisent ou doublent

Pour les déficients visuels, les véhicules électriques ou vélos sont quasi indétectables et donc impossibles à anticiper.

9 Quelques pistes d'action

- Réflexion à mener avec les mairies sur des parcours sécurisés pour les carrefours complexes.
- Envisager des moyens pour sensibiliser les autres utilisateurs de la voirie aux difficultés et besoins des personnes en situation de handicap. A envisager avec des associations de piétons / cyclistes urbains notamment
- Que les gestionnaires de transports communiquent de manière plus ciblée sur les dispositifs d'accessibilité qu'ils mettent en œuvre (ex : mention des lignes de bus déviées et arrêts non desservis sur l'application mobile Tisséo)
- Ne pas proposer des sensibilisations au handicap uniquement aux personnels opérationnels (chauffeurs de bus, personne l d'accueil en mairie...) mais aussi aux gestionnaires de projets de transport ou de projets urbains...