



HAL
open science

Mobilité et handicap : une question de point de vue

Aline Alauzet

► **To cite this version:**

Aline Alauzet. Mobilité et handicap : une question de point de vue. TEC Mobilité intelligente [Revue TEC : Transport Environnement Circulation], 2017, 235, pp.32-33. hal-01670662

HAL Id: hal-01670662

<https://hal.science/hal-01670662v1>

Submitted on 21 Dec 2017

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Alauzet, A. (2017). Mobilité et handicap : une question de point de vue. *Revue TEC*, n°235 (Dossier Mobilité pour tous : pour ne laisser personne au milieu de la route), 32-33.

Mobilité et handicap : une question de point de vue

Les personnes handicapées sont moins mobiles que les autres, notamment parce que l'environnement dans lequel elles évoluent n'est pas adapté. Car ce sont non seulement les facteurs individuels mais aussi les facteurs environnementaux et sociaux qui génèrent des situations de handicap, conditionnent et freinent la mobilité et la participation sociale. Cette vision permet de faire émerger des leviers d'action pour réduire les situations de handicap.

ALINE ALAUZET - Ingénieur de Recherche à l'Ifsttar

Quel(s) handicap(s) et comment délimiter la population concernée ?

Les questions de mobilité concernent toutes les personnes ayant un handicap, quelle qu'en soit la nature : handicap moteur (membres supérieurs et/ou inférieurs), mais aussi sensoriel (ouïe, vue, odorat, goût, toucher), mental, psychique ou cognitif, avec des niveaux d'atteinte variables, des origines différentes (naissance, maladie ou accident) et des cumuls fréquents de handicap.

Délimiter la population concernée est complexe. La reconnaissance officielle du handicap, non systématiquement demandée, n'est pas un critère suffisant. Et les critères d'identification comme le type d'aide humaine ou technique utilisé, les incapacités fonctionnelles dans la vie quotidienne (pour parler, entendre, se déplacer), l'inscription dans un établissement spécialisé, les limitations dans les activités (à la maison, au travail, à l'école, dans les déplacements, jeux, sports, loisirs), la durée de ces limitations ou les raisons de santé associées à ces limitations, ne se recouvrent pas.

Du handicap à la situation de handicap, facteurs de production de la situation de handicap, leviers pour l'action

Les conséquences d'une déficience sur la vie quotidienne constituent le handicap que l'on va chercher à réduire et sont différentes selon l'environnement dans lequel évolue la personne. D'où la notion de handicap de situation, élargie ensuite à la notion de situation de handicap avec le modèle de production du handicap de Patrick Fougeyrollas. Pour lui, c'est l'interaction entre tous les facteurs agissant à l'échelle d'un individu, personnels, environnementaux ou sociaux, qui permettent à l'individu la plus ou moins bonne réalisation de ses habitudes de vie, menant à une plus ou moins grande situation de handicap ou au contraire de participation sociale. Cette approche ouvre des possibilités d'action pour réduire les situations de handicap, en agissant auprès de l'individu (démarches éventuelles de soins, de rééducation, de réadaptation) mais aussi au niveau des autres facteurs (modification de l'environnement physique et organisationnel et des règles sociales).

Que sait-on de la mobilité des personnes handicapées ?

En France la mesure de la mobilité au niveau national se fait avec les enquêtes transports. Dans ces enquêtes, le repérage des situations de handicap dans l'usage des transports est fait avec une question sur la gêne dans les déplacements. La comparaison entre les personnes gênées et non gênées pour les déplacements effectués la veille de l'enquête montre que les personnes gênées se déplacent moins : plus grande proportion déclarant ne pas s'être déplacées, nombre de déplacements réalisés plus faible, indépendamment de l'âge et du lieu de résidence, déplacements de plus courte durée. Les modes utilisés diffèrent également : les personnes gênées sont plus fréquemment piétons, moins souvent utilisatrices de voitures en tant que conducteur, plus souvent en tant que passager, et elles utilisent légèrement plus les bus urbains et les tramways, nettement moins le métro et le RER, que les personnes non gênées. Les personnes déclarant une gêne dans les transports sont donc moins mobiles que les autres.

Quels sont les freins à la mobilité pour les personnes handicapées ?

Tout déplacement implique des actions : pour sa planification - s'informer sur les modes et les horaires disponibles, puis pour sa réalisation - cheminer jusqu'à l'arrêt, la station, la gare, ou le parking, puis à l'intérieur du lieu, accéder à l'arrêt ou au quai, attendre, monter dans le véhicule, se déplacer à l'intérieur du véhicule, être transporté dans le véhicule ou le conduire, en descendre après l'avoir éventuellement garé. Le tout en étant en mesure de s'informer et d'être informé tout au long du déplacement, pour gérer les éventuelles correspondances et comprendre ce qui se passe en cas d'imprévu ou de perturbation. Ces actions a priori triviales peuvent être difficiles à réaliser si elles ne sont pas prévues pour des personnes ayant des déficiences. Ainsi, une personne à mobilité réduite sera bloquée dans son déplacement si elle ne sait pas à l'avance que l'ascenseur qu'elle utilise dans une station est en panne ; une personne avec des difficultés cognitives pourra avoir du mal à comprendre les horaires de bus pour planifier son déplacement et rencontrer des difficultés d'orientation pendant son déroulement ; une personne avec des déficiences visuelles ne saura pas quel est le bus qui arrive à l'arrêt et aura du mal à s'orienter dans les espaces trop grands et dénués de repères ; une personne ayant des déficiences auditives n'entendra pas les informations de perturbation diffusées en mode sonore ; une personne avec une déficience psychique aura besoin d'être rassurée ; une personne en fauteuil ne pourra pas franchir une lacune trop importante entre le quai et le métro.

Ces difficultés de réalisation du déplacement peuvent conduire à des temps de trajets rallongés, plus de pénibilité, à des retards fréquents, ce qui n'est pas compatible avec des horaires imposés par un travail ou des rendez-vous médicaux. Face à l'incertitude associée à certains déplacements, les personnes handicapées sont confrontées à une restriction dans le choix des modes de transport et à une plus grande dépendance à l'aide d'autrui. Ce qui est en jeu dépasse la question de la réalisation des déplacements : il s'agit du droit à une vie en autonomie et à une pleine participation sociale.

Quels leviers d'action pour une mobilité inclusive pour les personnes handicapées ?

Le contexte législatif joue un rôle important pour la réduction des situations de handicap. La loi de février 2005 reconnaît l'influence de l'environnement sur la génération des situations de handicap et impose l'accessibilité pour tous pour la scolarité, l'emploi, le cadre bâti, les nouvelles technologies et les transports. Pour ces derniers, beaucoup reste encore à faire : l'échéance de 2015 n'a pas pu être respectée partout. Depuis, deux dispositifs de programmation de l'accessibilité ont été lancés : Ad'AP obligatoire pour le cadre bâti et SD'AP facultatif pour le domaine des transports.

Des progrès ont été faits dans les transports en commun, pour l'accessibilité physique, la diffusion de l'information pour les personnes avec handicaps sensoriels, l'apprentissage des déplacements ou l'accompagnement pour les personnes âgées ou les personnes ayant des déficiences mentales ou cognitives. Mais il faut également envisager la question de manière plus globale. De récents travaux de recherche sur les difficultés du choix résidentiel pour les personnes handicapées ont montré qu'il est difficile pour elles de faire un choix leur permettant d'obtenir à la fois une bonne accessibilité du logement, du quartier et des transports, et qu'elles doivent plus que les autres réaliser des compromis pour conserver des niveaux d'autonomie et de participation sociale acceptables.

Enfin, on peut s'interroger sur la place qui sera donnée à la prise en compte des besoins des personnes handicapées dans les mutations du domaine de la mobilité. Des applications mobiles sont développées pour les personnes handicapées, mais pour les mutations plus profondes, par exemple l'avènement des véhicules autonomes, les personnes handicapées et les personnes âgées, souvent mises en avant comme futures bénéficiaires, sont rarement identifiées comme cibles dans les démarches de conception.