



HAL
open science

Les entretiens cartographiques : une technique d'approche longitudinale, sentimentale et émotionnelle du rapport à l'espace. L' exemple du handicap et de la lésion cérébrale

Meddy Escuriet

► To cite this version:

Meddy Escuriet. Les entretiens cartographiques : une technique d'approche longitudinale, sentimentale et émotionnelle du rapport à l'espace. L' exemple du handicap et de la lésion cérébrale. Presses Universitaires Blaise-Pascal. Cartographies en mouvement, Presse Universitaire Blaise-Pascal, pp.181-204, 2021, 978-2-84516-642-4. <hal-04983149>

HAL Id: hal-04983149

<https://hal.science/hal-04983149v1>

Submitted on 14 Mar 2025

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.



Distributed under a Creative Commons CC BY 4.0 - Attribution - International License

Chapitre 9

Les entretiens cartographiques : une technique d'approche longitudinale, sentimentale et émotionnelle du rapport à l'espace. L'exemple du handicap et de la lésion cérébrale

*The Cartographic Interview, a Longitudinal,
Sentimental and Emotional Approach
of the Individual Space Relationship.
The Exemple of Handicap and Brain Damage*

Meddy Escuriet^{*}

Résumé : L'objectif de cet article est de présenter la technique de l'entretien cartographique, de comprendre son contexte d'application, de cerner le cadrage conceptuel dans lequel elle s'intègre tout en l'illustrant de premiers résultats. Appliquée pour questionner les liens pouvant exister entre rapport à l'espace individuel et accompagnement médico-social, elle se base sur une approche longitudinale, sentimentale et émotionnelle des lieux fréquentés et des déplacements. Les premières cartes co-construites avec des personnes cérébrolésées ont d'ores et déjà fait émerger du rapport à l'espace individuel l'existence d'éléments liés aux situations de handicap. Limitant leur capacité à se déployer dans l'espace, à être mobile, à fréquenter et à investir des lieux, leur mise en évidence par la géographie peut montrer tout l'intérêt du recours à cette discipline dans le monde médico-social.

Abstract: *The aim of this article is to introduce the technic of the cartographic interview, understand its context of implementation and define the conceptual framing into which it is incorporated while illustrating the firsts highlighted results. Applied to query the possible links between the indivual space relationship and the medico-social care, it is based on a longitudinal, sentimental and emotional approach of attended places and travels. The firts co-created maps with people suffering from brain damage have already revealed, from the individual space relationship, a connection with handicap situations. Binding their ability to move into the space, to be mobile, to attend and invest places, their emphasis by geography enables this discipline to be legitimated in the medico social world.*

^{*} Université Clermont Auvergne, AgroParisTech, INRAE, VetAgro Sup, Territoires, F-63000 Clermont-Ferrand, France

Les entretiens cartographiques sont une technique d'enquête développée pour appréhender le rapport à l'espace, cartographier les lieux fréquentés et les déplacements effectués. Dans le cadre d'une thèse de géographie sociale réalisée en CIFRE (Convention Industrielle de Formation par la REcherche) avec l'association LADAPT, cette méthode a été mobilisée auprès d'un public en situation de handicap.

Dans les années 1920, sans autre alternative, les personnes souffrant de tuberculose étaient réduites à demeurer dans des sanatoriums. Soumises aux décisions des médecins, leurs souhaits et désirs n'étaient pas pris en compte. C'est dans ce contexte que, en 1929, Suzanne Fouché, atteinte de tuberculose osseuse, fonde la « ligue pour l'adaptation du diminué physique au travail » (LADAPT). Son objectif est de permettre au malade d'être acteur de sa vie et de lui redonner sa dignité grâce à la formation et à l'activité professionnelle (LADAPT, 2009). Depuis 1934, date où l'association a été reconnue d'utilité publique, son champ d'action s'est développé. La création d'ateliers occupationnels, d'établissements de formation professionnelle, de centres dédiés à la rééducation physique ou encore d'établissements de travail protégé marque son ancrage progressif dans le domaine du handicap. Aujourd'hui, dans l'action sociale et dans le secteur médico-social, la notion d'accompagnement est devenue centrale et s'est petit à petit introduite dans les politiques publiques. LADAPT, devenue association pour l'insertion sociale et professionnelle des personnes handicapées, place également l'accompagnement au centre de son projet associatif (LADAPT, 2016).

Dans son approche socio-historique de l'accompagnement, Fourdrignier (2012) insiste sur le changement de vocabulaire utilisé pour définir l'intervention auprès des différents publics ciblés par l'action sociale. Il détaille le passage d'une logique de « prise en charge » à une logique « d'accompagnement », la translation d'un processus descendant à un processus se voulant plus ascendant, centré autour du projet de vie de la personne. Selon lui, actuellement, la forte demande sociale a conduit à l'instauration d'une véritable injonction à l'accompagnement dans notre société. Malgré la prégnance du terme et sa fréquence d'utilisation dans la loi, définir l'accompagnement relève d'un véritable défi. Ce que l'on attribue à cette notion est extrêmement dépendant du sens que les acteurs du domaine lui confèrent. Cela n'est pas seulement vrai dans le monde médico-social du handicap, puisque le terme peut recouvrir des aspirations différentes en fonction des structures et de leur philosophie mais aussi des professionnels, de leur culture et de leurs pratiques. Paul (2002) parle même d'une nébuleuse de l'accompagnement pouvant aussi bien recouvrir des dimensions liées au *coaching*, au compagnonnage, au *mentoring*, au parrainage, au *sponsoring*, au tutorat ou encore au monitorat.

La problématique relative au sens pris par la notion est au cœur des enjeux de notre thèse qui entend questionner l'accompagnement d'un point de vue géographique. L'idée est de mener une réflexion longitudinale sur les impacts spatiaux individuels d'un accompagnement vers l'insertion sociale et professionnelle, perçu comme le potentiel vecteur de modification du rapport personnel à l'espace agissant sur les fréquentations et les pratiques spatiales.

Nous considérons actuellement l'accompagnement comme recouvrant toutes les actions mises en place avec la personne en situation de handicap (personne

accompagnée) dans le but de favoriser son insertion sociale et professionnelle, la concrétisation de ses projets, son bien-être ou encore son autonomie. Même si ma recherche se focalise sur les personnes accompagnées par LADAPT, elle ne se borne pas au champ d'action formel d'une structure d'insertion sociale et professionnelle. Les actions d'accompagnement, telles que nous les considérons, peuvent être également plus informelles, sortir du cadre institutionnel et englober la sphère familiale, amicale, les soins médicaux, psychologiques, etc.

Ainsi, les entretiens cartographiques permettent-ils de recueillir des données quantitatives mais surtout qualitatives sur les fréquentations spatiales et les déplacements des personnes en situation de handicap. Cet outil rend possible la cartographie des lieux fréquentés, les différents points de départ et de déploiement des mobilités habituelles ou plus occasionnelles. Le dispositif d'enquête a été testé auprès de personnes cérébrolésées usagères de l'Établissement et Service d'Aide par le Travail (ESAT) de LADAPT du Puy-de-Dôme. Toutes les personnes qui ont participé à l'expérimentation ont subi à un moment de leur vie un accident ayant eu des conséquences cérébrales. Les problématiques, notamment sensori-motrices et cognitives auxquelles elles sont soumises, peuvent alors affecter leurs déplacements et leur mobilité d'une manière générale.

En ayant recours à une approche aussi bien objective permettant d'établir une cartographie précise des fréquentations et des pratiques spatiales, que subjective mettant l'accent sur le ressenti, les sentiments et les émotions de la personne lors de ses déplacements, les entretiens cartographiques sont appréhendés dans l'évolution du rapport aux lieux, de la mobilité et la confection d'une cartographie longitudinale des déplacements. Ces derniers permettent en effet d'opérer plusieurs retours vers le passé et peuvent être mis en place tout au long de l'évolution de la personne dans le processus d'accompagnement.

La dimension biographique offerte par ce procédé ouvre des portes vers le récit de vie et permet de faire le lien entre une cartographie des récits (Fournier *et al.*, 2016) et des déplacements. En se servant de la carte comme entrée, le chercheur plonge, à travers les lieux, dans des histoires individuelles, lesquelles, malgré leur infinie richesse et leur diversité, ont toutes comme dénominateur commun d'avoir été marquées à un moment ou à un autre par un accident de la vie.

L'entretien cartographique est plus qu'un simple moyen de recueillir des données quantitatives et géolocalisées ; il peut répondre à un besoin non identifié auparavant comme la nécessité pour la personne d'exprimer et d'explicitier la relation ontologique qu'elle entretient avec les lieux. Sous cet angle-là, la géographie révèle toute son utilité dans le monde médico-social. En cassant la relation classique « personne accompagnée / professionnel accompagnant », elle se met au service de l'action sociale et peut même revêtir une dimension thérapeutique.

Démarrer un accompagnement : de nouvelles habitudes spatiales, une aide aux déplacements parfois nécessaire

LADAPT du Puy-de-Dôme accompagne des personnes victimes de lésions cérébrales acquises par l'intermédiaire de plusieurs services. L'Établissement et

Service d'Aide par le Travail (ESAT) propose un parcours personnalisé en milieu « ordinaire » aux usagers à travers des stages et des mises à disposition, dans des entreprises partenaires. Le modèle est qualifié « d'hors-murs » car il n'y a pas d'ateliers de production à proprement parler sur le site de LADAPT. Les usagers s'y rendent pour bénéficier d'un accompagnement social et professionnel.

Pour une personne intégrant l'ESAT, le démarrage d'un accompagnement crée de nouvelles habitudes de vie qui génèrent de nouvelles habitudes spatiales. Des lieux non fréquentés auparavant constituent désormais son quotidien. Les locaux de l'association, les lieux d'activité, de travail en entreprise intègrent petit à petit les routines spatiales des bénéficiaires. Sur la toile qu'ils tissent au gré de leurs fréquentations et de leurs déplacements, ces lieux se matérialisent progressivement par la répétition des pratiques, sous la forme de nouveaux nœuds s'ajoutant au domicile et aux autres lieux fréquentés plus ou moins souvent.

Dans ces nœuds où se concentrent la vie individuelle et sociale, des liens sont assurés par les déplacements et les pratiques spatiales. Les pratiques spatiales sont définies par Levy et Lussault (2013 : 811) comme « un ensemble de comportements d'un opérateur en relation avec un espace qui constitue pour lui un contexte ». La notion de comportement mobilisée dans cette définition ne fait pas forcément référence à une approche uniquement *behaviouriste* ou cognitiviste. Pour échapper à toute ambiguïté, Coutras, dans son étude sur les pratiques spatiales selon les genres, marque une distinction entre l'utilisation de l'espace s'exprimant par l'étude des comportements et la pratique « qui englobe cette dimension et la dépasse en y ajoutant ce qui n'est pas toujours mesurable en une activité cernée dans le temps et dans l'espace », elle fait allusion ici à « la part pensée de nos actes » (Coutras, 1989 : 111).

Les conséquences directes sensori-motrices et/ou cognitives de la lésion cérébrale mais également les problématiques annexes, sociales, financières ou pratiques (absence de permis de conduire, de moyen de transport, etc.) affectent, en fonction de leur degré de prégnance, la mobilité des individus, soit « l'une des modalités de gestion de la distance consistant en un déplacement matériel des opérateurs d'un lieu à un autre » (Levy et Lussault, 2013 : 677). Ces conséquences ont un lien également sur leur motilité, concept proposé par Kaufmann (2001) dans une réflexion associée à celle de Jemelin (2004) pour décrire et analyser le potentiel de mobilité dont disposent les individus. La motilité renvoie à « la manière dont un individu ou un groupe fait sien le champ des possibles en matière de mobilité et en fait usage pour développer des projets » (Kaufmann et Jemelin, 2004 : 5). Elle dépend de plusieurs facteurs pouvant être relatifs aux accessibilités, à l'appropriation et aux compétences individuelles, champ qui concerne directement les conséquences de la lésion cérébrale qui peuvent, en effet, limiter la motilité des individus, leur potentialité à être mobiles, à établir et créer des liens solides et durables entre les nœuds de leur toile spatiale.

Chez les usagers, les difficultés à se mouvoir, s'orienter, se repérer dans l'espace, planifier et organiser un déplacement sont autant d'éléments qui peuvent nécessiter la mise en place, en plus d'une approche d'accompagnement globale,

d'une approche spécifiquement centrée sur les déplacements. Celle-ci peut prendre la forme d'une aide médicale, neuropsychologique, ergothérapeutique, ciblée sur certains trajets et appliquée en fonction des besoins.

Si les capacités ou si les conséquences cognitives de la lésion que la personne a subie le nécessitent, cet appui peut être aussi bien mis en place au début de l'accompagnement que de manière plus ponctuelle. Il a pour objectif d'aider la personne à intérioriser des déplacements qui auront vocation à devenir plus ou moins habituels (déplacement vers les locaux de l'association, ateliers à l'extérieur, vers le lieu de stage, de travail, de rendez-vous, etc.)

En se focalisant seulement sur les conséquences cognitives de la lésion cérébrale, des techniques d'aide comme les fiches trajets sont construites par les neuropsychologues pour favoriser la pratique d'un déplacement précis. Pour permettre à la personne d'intérioriser véritablement un déplacement par la répétition, des séances en situation sont notamment mises en place par les ergothérapeutes. Ces phases de terrain concernent directement des aspects liés à la perception de l'espace. Dans ce cadre-là, le professionnel accompagnant une personne sur un nouveau trajet est attentif aux points de repères que cette dernière prend dans l'espace afin de travailler, dans un second temps, avec elle sur l'intériorisation de ces éléments. Dans l'espace, pour interpréter et orienter nos actions, nous établissons des images produites par nos sensations immédiates ainsi que par le souvenir d'expériences passées. Les trois composantes de l'image (identification, structure, signification) mises en avant par Lynch (1969), l'identification d'éléments dans l'espace et la mise en relation de ces éléments porteurs de significations nous donnent alors la possibilité de saisir le processus à l'œuvre quand une personne réalise un trajet ou un déplacement inédit.

L'exemple des personnes ayant subi une lésion cérébrale est exposé dans une des annexes de la traduction française du travail de Lynch. Il renvoie au « cas d'hommes qui, du fait d'une blessure au cerveau, sont incapables d'organiser leur environnement » (Lynch, 1969 : 147). Pour lui « ils peuvent se montrer capables de parler et de penser de manière rationnelle et même de reconnaître sans difficultés les objets, mais ils ne peuvent pas structurer les images en un système cohérent ». L'exemple de Lynch sur les conséquences cognitives de la lésion cérébrale, bien qu'assez caricatural, illustre les difficultés de structuration de l'image spatiale, de mise en cohérence d'éléments perçus, identifiés et porteurs de signification.

Un déplacement non maîtrisé, le sentiment d'être perdu, de ne pas savoir où aller, une image mal définie et mal construite peuvent générer du stress, de l'anxiété chez la personne. Dans l'objectif de travailler sur les caractéristiques et les composantes architecturales des villes pour qu'elles soient le plus lisibles possibles et dotées d'une forte imagibilité, Lynch insiste sur le fait que l'image est porteuse d'une importance pratique mais aussi émotive pour l'individu. Il explique qu'une image claire est à la base du développement individuel et que « celui qui possède une bonne image de son environnement en tire une bonne sécurité émotive » (Lynch, 1969 : 5).

Ainsi les liens tissés entre les lieux sont plus ou moins solides selon le degré de maîtrise du déplacement mais aussi des sentiments que ce déplacement évoque chez la personne. Positifs ou négatifs, ils sont la conséquence de ressentis et de

stimulis avant tout personnels pouvant donner naissance à des émotions, un type d'état affectif intense, bref, contextuel ayant tendance à s'extérioriser (Guinard et Tratnjek, 2016) qui agissent en retour sur les sentiments. Le sentiment de mal-être que peut éprouver une personne sur un déplacement qu'elle ne maîtrise pas, peut donner naissance à de la peur, la peur de se perdre par exemple. Cette émotion, éprouvée individuellement, est néanmoins collective car transmise socialement et culturellement ; elle peut renforcer le sentiment de mal-être et entraîner une action de la personne, comme rebrousser chemin ou appeler quelqu'un à l'aide (Cavaillé, 2016). Se déplacer d'un point A à un point B peut donc générer des sentiments et des émotions négatives chez une personne et ne rien susciter chez une autre. Au fur et à mesure que ces liens s'étoffent et gagnent en épaisseur, ces ressentis peuvent disparaître pour laisser place à une certaine forme de sérénité, s'atténuer ou demeurer présents.

Face à toutes les difficultés rencontrées par les personnes concernées, l'accompagnement aux déplacements est vu comme un vecteur de développement des compétences individuelles mobilisables, qu'elles soient mesurables (sensori-motrices, cognitives) ou plus subjectives (sentiments, émotions). L'aide à la création et à la consolidation de liens entre les lieux débride la motilité individuelle et, en ouvrant le champ des possibles, permet la mobilité et une plus grande autonomie.

Que ce soit en induisant l'adoption de nouvelles habitudes de vie, de nouvelles fréquentations spatiales ou en fournissant des clés à la personne pour qu'elle puisse se déplacer avec plus d'autonomie et de sérénité, il est pertinent de questionner l'existence d'un rapport entre accompagnement, lieux fréquentés et déplacements.

Tout d'abord, pour constater une éventuelle évolution du rapport à l'espace des individus, il est nécessaire de recueillir plusieurs fois dans le temps des données factuelles et quantitatives sur les lieux fréquentés, les rythmes de fréquentation et de déplacement. Une approche qualitative complémentaire est alors fondamentale afin de pouvoir percevoir si l'accompagnement affecte la manière dont sont appréhendées sentimentalement les pratiques spatiales et pour obtenir des informations sur ce que les lieux fréquentés représentent pour la personne. Adopter une posture plus sentimentaliste et émotionnelle que fonctionnaliste dans l'étude des fréquentations et des pratiques spatiales est important. En effet, Coutras nous explique « qu'entre deux lieux ayant la même fonction, les activités réalisées peuvent être les mêmes, sans pour autant que les liens tissés avec les milieux physiques et humains soient identiques » (Coutras, 1989 : 112).

Avant de s'intéresser aux entretiens cartographiques et aux premiers éléments qu'ils ont permis de faire émerger, l'article se propose de détailler le cadrage conceptuel dans lequel s'intègre la méthodologie basée sur un outil principal, la métastructure spatiale individuelle. Faisant écho à la métaphore de la toile d'araignée spatiale, il permet de justifier et d'unifier la mobilisation du concept d'espace vécu dans sa tri-dimensionalité (espace de vie, espace social, espace vécu) comme grille de compilation des données et de mise en perspective de la destinée socio-spatiale des individus.

La métastructure spatiale individuelle : un indicateur d'évolution du rapport à l'espace, un révélateur d'insertion sociale et professionnelle

Le cadrage conceptuel offert par la métastructure spatiale individuelle se prête très bien à l'analyse des fréquentations et des pratiques spatiales. L'outil, également appelé métastructure socio-spatiale, renvoie à « l'ensemble des structures multiples constituées d'éléments et de rapports, tant sociaux que spatiaux, propres à chaque individu et qui le rattachent au monde » (Di Méo, 1991 : 128). Il peut alors permettre d'objectiver, de donner une vision générale, de faire un état des lieux à un instant T des points d'ancrage et des liens établis et tissés dans l'espace par les personnes accompagnées. À son propos, Di Méo explique qu'elle « additionne tous les cheminements, toutes les mobilités, toutes les fréquentations concrètes de lieux, tous les actes spatialisés (rapports spatiaux) accomplis au gré des pérégrinations de chaque individu ». Elle permet donc véritablement de matérialiser le lien que chacun entretient avec l'espace en le définissant dans sa territorialité (Di Méo, 2016). Comme elle forme « l'unité de l'espace vécu de chaque acteur social » (Di Méo, 1991 : 128) bien comprendre l'articulation des différents éléments qui la composent est crucial. Ce sont les trois dimensions de l'espace vécu (espace de vie, espace social, espace vécu) qui ont été mobilisées afin de compiler, de classer et d'offrir une première analyse des données qualitatives obtenues sur les lieux fréquentés.

L'espace de vie est l'ensemble des lieux concrètement fréquentés par une personne ou un groupe (Frémont *et al.*, 1984). Il se confond, pour chaque individu, avec l'aire de ses pratiques spatiales. Le passage de l'espace de vie à l'espace social se fait par les différentes interrelations sociales dans la mesure où elles sous-tendent et rentrent dans l'explication de la cause de la fréquentation des lieux par les individus et les groupes. L'espace social de la personne soit « l'imbrication des lieux et des rapports sociaux » (Di Méo, 1998 : 32) entretenus par l'individu, dépasse alors l'espace de vie en lui conférant une dimension plus collective et en y ajoutant l'ensemble des interrelations sociales spatialisées (Frémont *et al.*, 1984). Il intègre les relations sociales impliquées autour de ces lieux et dans le groupe social (Di Méo, 1990, 1991).

Le concept d'espace vécu, quant à lui, apporte une dimension beaucoup plus subjective à l'espace social en y ajoutant « les valeurs psychologiques qui s'attachent aux lieux et qui unissent les hommes à ceux-ci par les liens matériels » (Frémont, 1976 : 49). L'espace vécu est donc l'espace concret des pratiques individuelles ou collectives (espace de vie), intégrées dans un contexte social (espace social) et interprétées par les représentations de chacun.

L'espace de vie et, *a fortiori*, l'espace social obéissent à des règles socio-spatiales rigoureuses tandis que l'espace vécu, propre à chacun, est comparé par Di Méo (2016) à un archipel qui « mêle les raisons (les logiques sociales) et les fantasmes de chacun ». Les concepts de métastructure spatiale individuelle et d'espace vécu sont proches ; leurs sens se recoupent. Cependant la métastructure est moins centrée sur l'individu et dispose d'une connotation plus sociale que l'espace vécu en intégrant les normes sociales dont sont porteuses nos représentations so-

cio-spatiales. La métastructure « ne se confond pas avec le hasard des formes, elle nous renvoie à une structure de l'espace forgée par la succession historique des formations socio-économiques et de leur mode de production dominant » (Di Méo, 1991 : 135).

En donnant la possibilité de faire émerger des aspects liés à l'existence d'une certaine forme de domination socio-spatiale s'exerçant sur les personnes en situation de handicap, l'utilisation de ce concept est pertinente dans le cadre d'une étude sur des populations pouvant être mises à l'écart, marginalisées. Au même titre que l'espace vécu qui « s'élargit et se hiérarchise » (Di Méo, 1991 : 128), la métastructure en tant qu'entité unificatrice de l'espace de vie, l'espace social et l'espace vécu peut évoluer, se diversifier, etc.

L'évolution de la composition de la métastructure spatiale individuelle (éléments contenus, densité entre les éléments) peut servir d'indicateur pour mesurer les avancées d'une personne dans le processus d'insertion sociale et professionnelle. Elle peut à la fois permettre de constater les changements dans le rapport à l'espace et au monde et révéler la marche vers l'autonomie de l'individu et de son ouverture aux autres.

La transposition méthodologique de cet arsenal conceptuel s'est concrétisée dans le recours aux entretiens cartographiques. Ces derniers ont pour ambition de mettre en lumière les principaux éléments des métastructures spatiales individuelles afin de suivre leur évolution dans le temps.

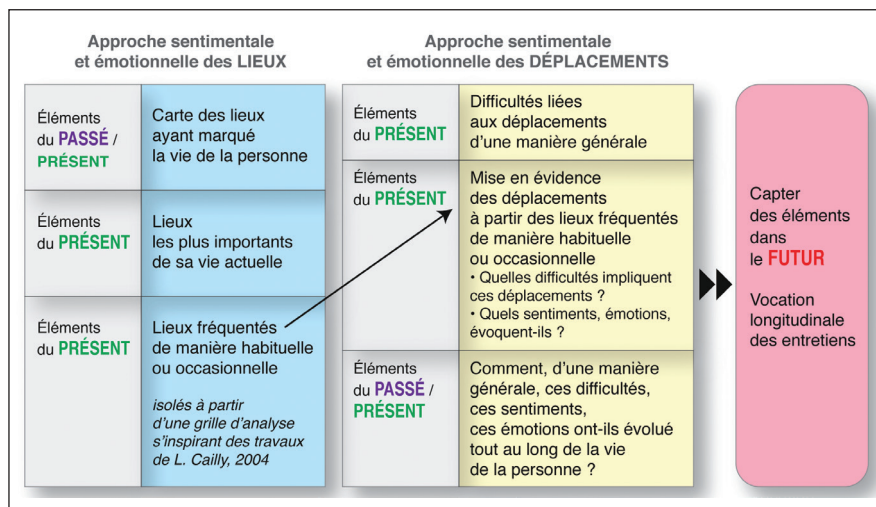
Des entretiens cartographiques axés sur les fréquentations spatiales et les déplacements

Les entretiens cartographiques pourraient trouver leur place dans l'univers de la cartographie participative définie par Noucher (2013 : 6) comme « regroupant des réalités très diverses mais qui renvoient toutes à un processus d'élaboration collective de représentations cartographiques par un ensemble de personnes n'appartenant pas exclusivement au milieu de la cartographie institutionnelle ». Cependant, dans le cadre de cette recherche, la carte est co-construite par l'enquêteur et l'enquêté à partir des dires de ce dernier. Le processus cartographique n'est pas réellement collectif car l'enquêté est bel et bien le seul maître des éléments qu'il souhaite faire apparaître. Ce type de cartographie peut être vu plutôt comme un vecteur d'échanges, de recueil de données spatiales et de discours.

Déployé plusieurs fois dans le temps, l'ambition de ce dispositif est de rendre compte de l'évolution de la métastructure spatiale individuelle. Les lieux et les déplacements sont localisés sur une carte informatique par l'enquêté, en collaboration avec l'enquêteur. Contrairement à un support papier, l'outil informatique offre l'avantage de faire varier les échelles très facilement.

L'application de la technique se déroule en deux grandes parties ; la première a pour objectif de mettre en valeur les lieux, les différents nœuds de la toile que chaque individu tisse dans l'espace ; la seconde se concentre sur les déplacements et les liens entre les nœuds.

Fig. 1 – Double approche des entretiens cartographiques



Source : M. Escuriet, 2018. Réalisation F. Troin, 2020.

Afin d'illustrer les premiers résultats issus de l'application des entretiens cartographiques, l'article se centre tout d'abord sur l'approche sentimentale et émotionnelle appliquée aux déplacements. Ces derniers ont été mis en évidence par l'intermédiaire d'un recensement scrupuleux des lieux fréquentés par la personne. Cartographier ces trajets tout en s'intéressant aux sentiments et émotions qu'ils véhiculent pour chacun permet de faire émerger des problématiques à la fois collectives et personnelles liées au handicap et à la lésion cérébrale.

Dans un second temps, nous nous intéresserons à la méthodologie d'objectivation et de recensement des lieux fréquentés et plus particulièrement de ceux qui ont marqué la vie de la personne. Nous constaterons l'existence de redondances dans les types de lieux qui ressortent des cartes, générateurs également de divers sentiments et émotions. Après confrontation au terrain, il s'est avéré que cette approche, consistant à laisser s'exprimer la personne à travers la carte pouvait être bénéfique pour elle et se placer au service de son bien-être.

Définir les déplacements à partir des lieux fréquentés : état des lieux des difficultés, approche sentimentale et émotionnelle

La présente contribution s'appuie sur l'exemple de cinq usagers de l'ESAT qui ont expérimenté l'entretien cartographique à l'occasion de plusieurs séances (deux ou trois d'une durée d'une heure et demie à deux heures). Les conséquences de la lésion cérébrale sur la capacité de déplacement de ces personnes ayant des profils d'âge et des parcours de vie différents sont plus cognitives que motrices, même si certaines d'entre elles éprouvent des difficultés pour marcher. Toutes, même si s'observent des variations selon les situations individuelles, ne sont pas à l'aise et ont le

sentiment d'être perdues sur des déplacements qu'elles ne maîtrisent pas. La mise en évidence des déplacements s'est faite à partir des lieux fréquentés de manière habituelle et occasionnelle. Ces derniers ont été préalablement isolés grâce à une grille thématique ayant pour objectif de faire un focus sur les éléments de l'espace de vie et de l'espace social de la personne qui composent son espace vécu du présent.

« L'outil d'objectivation des pratiques concrètes », que Cailly a créé dans le cadre de sa thèse sur l'étude de la construction des identités spatiales individuelles des classes moyennes salariées du secteur public hospitalier (Cailly, 2004 : 427-430), a servi de base de travail pour la construction de cette grille. Ainsi, la partie axée sur les déplacements s'intéresse-t-elle aux difficultés contraignant la motilité individuelle pour ensuite reprendre et cartographier un par un les déplacements de la personne en se basant sur la carte des lieux fréquentés préalablement réalisée. Pour tous ces trajets, l'outil vise à recueillir des éléments permettant de les localiser dans le temps et dans l'espace, et de rendre compte de la manière dont ils sont sentimentalement abordés. L'approche choisie est donc orientée sur les compétences individuelles de motilité aussi bien dans leur dimension concrète que dans leur dimension abstraite et subjective.

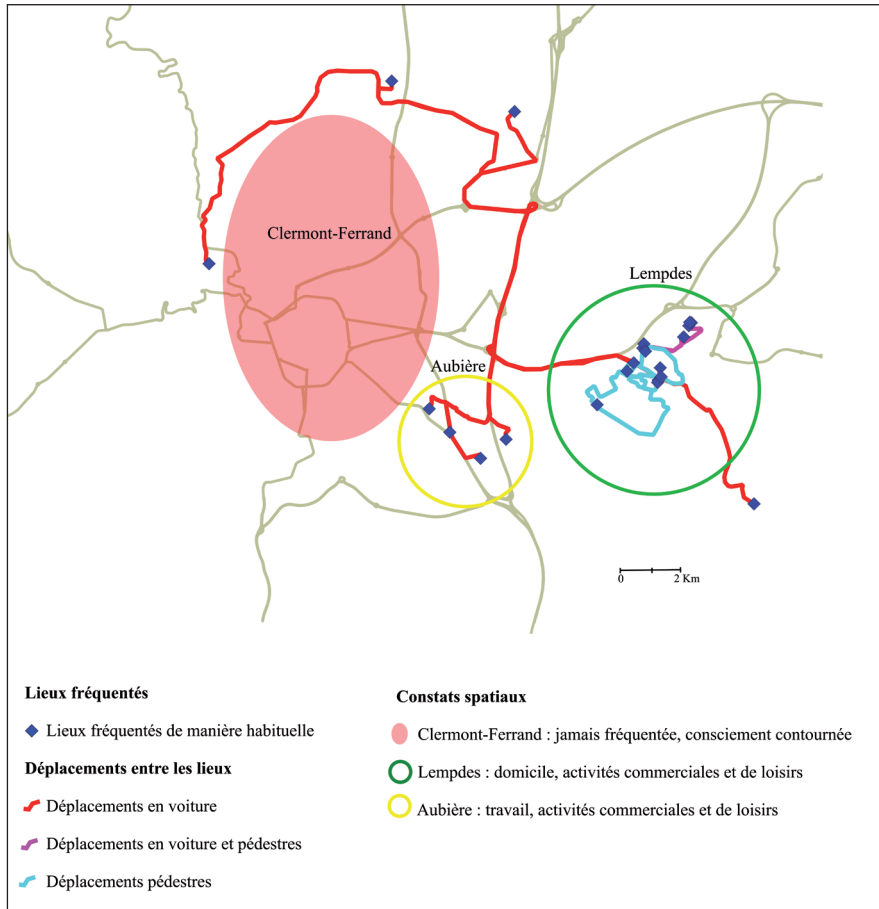
Du point de vue du déroulement de la séance, il est premièrement demandé à la personne d'énoncer ce qu'elle considère comme des difficultés affectant ses déplacements et sa mobilité. Quand la personne souhaite effectuer ou préparer un déplacement, rencontre-t-elle des problèmes d'ordre sensori-moteurs, cognitifs ou autres, et quels sont-ils ? Deuxièmement, pour chaque lieu, il s'agit d'identifier le point de départ du déplacement entraînant sa fréquentation, le moyen de transport utilisé et de cartographier avec précision le trajet. Puis sont posées des questions qui ambitionnent de connaître plus précisément les éventuelles difficultés individuelles pouvant intervenir au cours de déplacements précis. La personne est alors invitée à détailler les différentes étapes qu'elle déploie pour préparer, organiser le déplacement en question afin d'arriver à l'heure dans le lieu, dans le cas où sa fréquentation impliquerait des contraintes horaires.

Après cette phase de constat et d'état des lieux des trajets et des difficultés, l'objectif est de caractériser et de qualifier le déplacement en fonction des sentiments et des émotions que ressent la personne quand elle l'effectue.

La notion de sentiment est proche de celle d'émotions voire même de celle d'affect. En reprenant la distinction établie par Guinard et Tratnjek (2016), qui ont tenté de faire la synthèse des différentes définitions des émotions, en s'appuyant notamment sur l'ouvrage *Géographie des sentiments* de Slepj (1997), les émotions ont une dimension potentiellement sociale, collective et externalisée, tandis que les sentiments sont la conséquence de ressentis et de stimulus avant tout personnels.

Préparer ou effectuer un déplacement spécifique peut, pour tout un ensemble de raisons personnelles, générer pour un individu le sentiment d'être mal à l'aise. Ce sentiment, conséquence d'un ressenti intime, peut s'externaliser et donner naissance à des émotions. Le mal-être éprouvé peut se transformer en peur, en colère. Dans ce cas de figure, l'émotion, l'ensemble des états affectifs caractérisés par une réaction plus ou moins brutale et d'une durée relativement brève, trouve son origine sur un support sentimental qui joue le rôle de véritable soubassement des émotions (Cavaillé, 2016).

Fig. 2 – Les déplacements : des liens entre les lieux fréquentés



Source : M. Escuriet (2018). Carte réalisée avec QGis (2.12). Données : Voies de communication BD Topo 2014 CRAIG.

Tous les déplacements qui ressortent de cette phase d'enquête sont des trajets habituels car ils font plus ou moins partie du quotidien. Afin de comprendre comment l'enquête réagirait face à l'imprévu, comment il s'y prendrait pour se rendre dans un lieu où il n'a pas l'habitude d'aller, deux scénarios de déplacements sont introduits. La personne est mise dans la situation où elle doit se rendre à dix heures du matin à un rendez-vous en plein centre-ville de Clermont-Ferrand ; puis la même configuration est proposée mais, cette fois-ci, dans une commune rurale auvergnate. Le choix de ces deux scénarios n'est pas le fruit du hasard : s'y rendre n'engage pas les mêmes enjeux en termes de préparation du déplacement, n'impliquent pas les mêmes modes de transport et ne génèrent potentiellement pas les mêmes sentiments et émotions. Cette approche peut servir à amorcer une nouvelle phase d'enquête. Dans l'objectif de caractériser l'éventuel rôle joué par l'accompagnement aux dé-

placements sur les capacités des individus à les réaliser et à les aborder sereinement, il est envisagé, pour certaines personnes, de réaliser ces scénarios. Par la suite, des phases d'observation pourraient être imaginées avant et après que ce déplacement ait été travaillé avec les professionnels tout comme l'application de méthodes de cartographie sensible (Olmedo, 2011, 2015a, 2015b, 2016 ; Mekdjian et Olmedo, 2016 ; Christmann et Olmedo, 2016 ; Olmedo et Poisson, 2012).

Dans le but d'opérer une mise en perspective des sentiments générés par chaque déplacement, ces derniers sont positionnés sur une échelle sémantique différentielle non graduée (plus le déplacement est localisé à gauche sur l'échelle, plus la personne est à l'aise, plus il est à droite moins elle est à l'aise). Ce type d'outil psychométrique se rapprochant de l'échelle de Likert offre un moyen de comparer les déplacements entre eux et de revenir, une fois qu'ils sont tous indiqués, sur la position qu'ils occupent les uns par rapport aux autres. L'échelle rendant possible la comparaison personnelle des sentiments évoqués par les déplacements est également un support donnant la possibilité à la personne de s'exprimer sur les émotions, qui, en fonction des cas, peuvent surgir des sentiments individuels ou être à leur origine.

Par la suite, la partie d'investigation dédiée aux déplacements revient sur le passé de la personne, l'objectif étant de se focaliser sur les compétences individuelles et les éléments sentimentaux et émotionnels ayant pu être modifiés au cours du temps. La personne explique ainsi comment a évolué, tout au long de sa vie, sa façon d'organiser, d'effectuer et d'appréhender ses déplacements.

Cette cartographie des pratiques spatiales a permis de faire émerger un certain nombre de freins affectant les déplacements des personnes interrogées et, plus largement, leur capacité à se rendre mobile (motilité) et leur mobilité. Ces éléments peuvent être communs à chacun ou au contraire être plus individuels. Les entretiens cartographiques ont pointé l'existence de problématiques de déplacement d'ordre physique souvent liées au traumatisme de l'accident. Certaines personnes ont des douleurs récurrentes intervenant lors de la marche à pied ; pour d'autres, ces douleurs peuvent apparaître à certains moments précis. Par rapport aux problématiques physiques, les troubles cognitifs, mnésiques ou organisationnels dominent. Ils s'expriment plus ou moins fortement en fonction des situations et des individus. Ils peuvent affecter les déplacements notamment dans la phase de préparation. Pour certains, se rendre dans un lieu à une heure précise est compliqué. Une personne a, par exemple, fait part de ses soucis pour arriver à l'heure le matin et de la souffrance qu'engendrent ses difficultés organisationnelles et mnésiques.

« Aujourd'hui quand je me lève, le temps de me débarbouiller, le temps de préparer mon petit déj', le temps de me dire bon bah voilà, il est huit heures et demie, il faut que t'y ailles ... des fois je retarde car ... tiens je ne me suis pas brossé les dents ... où est-ce que j'ai mis mes clés ... alors qu'elles sont dans ma poche mais je ne m'en souviens pas forcément. En fait je ne prends pas assez au sérieux le matin [...].

Ça me paralyse, pour moi ce n'est pas acceptable [...] j'imagine, je me projette dans une future entreprise où on va me dire, vous avez deux minutes de retard, vous avez 5 minutes de retard... ».

Les questions financières sont évoquées à de nombreuses reprises comme affectant les capacités de motilité. À cause de ses problèmes financiers, une personne a été contrainte de vendre sa voiture et éprouve donc des difficultés pour aller faire ses courses. Ses habitudes spatiales ont ainsi été modifiées. Elle s'est résolue, par exemple, à se rendre à pied dans les commerces, ce qui implique plusieurs trajets presque quotidiens car son handicap l'empêche de porter une charge trop importante. Pour les personnes ayant un véhicule, le coût du carburant a été souligné comme un facteur limitant les déplacements. À la fin du mois, elles doivent parfois faire plus attention et se résoudre à ne pas faire de trop nombreux et longs trajets.

« C'est plus perdre de l'argent que d'y aller, ce qu'on rentre ça tombe directement dans le plein [d'essence] et des fois c'est un peu embêtant [...] c'est rare mais ça arrive ».

Les enseignements de l'approche sentimentale et émotionnelle mettent en avant des problématiques très personnelles dans la manière d'appréhender les déplacements. Une personne en particulier éprouve beaucoup de difficultés à se déplacer en ville ; elle redoute de circuler sur des axes fortement fréquentés et la présence d'autres conducteurs. Sur le trajet pour aller à LADAPT le matin, alors que le trafic est souvent chargé, elle explique être dans un état émotionnel d'angoisse, de stress et d'énervement prenant racine dans le sentiment d'insécurité éprouvé par la personne confrontée à d'autres conducteurs.

« C'est pas que je suis angoissé mais c'est que ça me stresse que les gens fassent n'importe quoi, du coup ça me met sur les nerfs ».

À chaque fois que cela est possible, la personne choisit des itinéraires qu'elle connaît pour diminuer son stress. Elle opte même pour des horaires où la route est moins fréquentée et, à chaque fois que cela est possible, se rend aux heures creuses dans les zones commerciales. La cartographie de ses déplacements révèle le fait qu'elle évitait systématiquement de traverser Clermont-Ferrand et préférerait faire plus de kilomètres pour contourner la ville (Fig. 2). Le retour dans le passé par les questions lors des entretiens a permis de constater une progression dans l'approche sentimentale et émotionnelle de certains trajets. La personne souligne l'importance qu'a représenté un accompagnement médical pour gérer son stress. Ce suivi hors-LADAPT confirme la pertinence d'aborder la notion d'accompagnement de manière globale en sortant du cadre strictement défini par l'association. Comme la relation aux autres conducteurs est génératrice de stress, la personne a positionné à droite (pas à l'aise) de l'échelle psychométrique tous les déplacements impliquant une confrontation avec un nombre plus ou moins important d'autres automobilistes.

Chez un autre participant, les déplacements urbains ne posent pas de problèmes ; il ne rencontre pas de difficultés pour marcher et aime même les randonnées. Cependant, ce sont certains types de déplacements pédestres qui impliquent les sentiments les plus négatifs. En raison de la visibilité de son handicap, cette personne craint le regard des autres si bien qu'elle est mal à l'aise au cours de ses déplacements en ville, pour aller faire les courses ou encore quand elle se livre à des activités de loisirs avec son enfant.

« C'est vrai que les sorties, partout où je vais ça reste toujours un problème pour moi, je ne suis pas à l'aise du tout [...] il y a ces gens qui me regardent comme si j'étais une bête curieuse. »

Cette personne, au contraire, se sent très bien sur tous les déplacements en véhicule, qui agit sur elle comme une sorte de carapace la protégeant des regards malveillants.

Entre passé et présent : approche sentimentale et émotionnelle de l'espace vécu au service de l'accompagnement et du bien-être de la personne

La partie qui concerne les fréquentations spatiales, préalable à l'étude des déplacements, s'articule en trois temps : la personne est tout d'abord invitée à localiser et à s'exprimer sur les lieux qui ont marqué sa vie, ensuite sur les lieux les plus importants de sa vie actuelle et, enfin, à partir de thèmes prédéfinis, sur les lieux fréquentés de manière habituelle et occasionnelle (c'est à partir de cette couche que les déplacements sont objectivés).

Un lieu est un élément de base de l'espace géographique, c'est un point « singulier, identifiable et identifié, distinct des autres » (Brunet *et al.*, 1992 : 298). Que ce soient des lieux relevant du passé ou du présent de la personne, les données issues de cette première partie sont compilées et classées en ayant recours aux trois dimensions de l'espace vécu. L'objectif ici est de voir comment les conséquences de la lésion cérébrale et de la situation de handicap resurgissent de la carte. Ces questions-là ne sont donc pas abordées avec la personne qui a une totale liberté dans le choix des lieux qu'elle souhaite faire apparaître.

S'intéresser aux lieux marquants permet de clarifier les vécus individuels et de connaître, par l'intermédiaire des trajectoires géographiques, les parcours de vie. En se focalisant sur les lieux fréquentés dans le présent, nous n'aurions pas pu avoir accès à ces précieuses informations, à la richesse de la diversité des parcours individuels. Cela ne nous aurait pas non plus permis de caractériser l'éventuelle influence de l'accompagnement sur le rapport à l'espace des personnes concernées. En effet, toutes ne sont pas accompagnées vers l'insertion sociale et professionnelle depuis le même nombre d'années ; certaines démarrent un accompagnement dans l'association, tandis que d'autres y sont depuis plus longtemps et pouvaient être également accompagnées par d'autres structures auparavant.

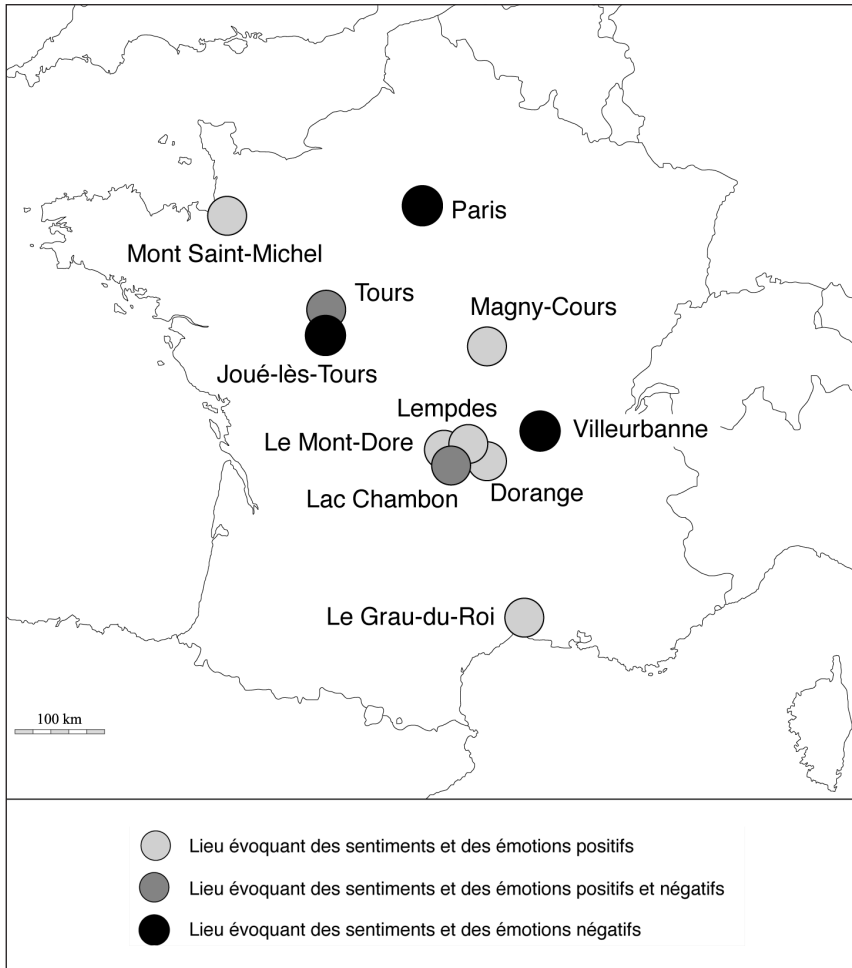
Les premiers lieux localisés avec l'enquête sont donc les lieux qui ont marqué sa vie. La personne est invitée à s'exprimer sur des lieux qui sont pour elle sentimentalement et émotionnellement importants, soit positivement soit négativement. Ils peuvent être encore fréquentés ou ne plus l'être, le seul impératif est qu'ils aient été fréquentés au moins une fois.

Les différentes expérimentations ont montré que, le plus souvent, les lieux mentionnés appartenaient à l'espace vécu du passé de la personne. Pour Hérouard, il est nécessaire de garder à l'esprit que l'espace vécu, « l'espace du présent, celui des pratiques et des représentations possède des fondations profondes ». C'est dans ce sens qu'il a proposé le concept de « vécu des espaces » soit « un nombre incalculable d'espaces qui ont été plus ou moins marquants dans notre vie » (Hérouard, 2012).

Dans leur ouvrage sur les outils qualitatifs en géographie, Morange et Schmoll marquent une distinction entre récit de vie, « la mise en récit par l'individu de son histoire de vie » et entretien à composante bibliographique, la quête « d'in-

formations factuelles pour reconstituer des trajectoires » (Morange et Schmoll, 2016 : 92). En permettant d’opérer un retour vers le passé, cette première partie sur les lieux fréquentés peut s’apparenter à une approche biographique (Imbert *et al.*, 2014) car cela offre la possibilité de « saisir dans la longue durée les trajectoires et les ancrages spatiaux des personnes dans leurs multiples dimensions (professionnelle, résidentielle, etc.) » (Morange et Schmoll, 2016 : 90). Plus encore que la connotation biographique, les entretiens cartographiques mettent l’accent sur les récits de vie qui peuvent être définis comme une « description sous une forme narrative d’un fragment de l’expérience vécue » (Bertaux, 1997). Ils relèvent aussi d’un « exercice de reconstitution *a posteriori* d’une expérience de vie relatée à la

Fig. 3 – La carte des lieux ayant marqué la vie de la personne



Source : M. Escuriet, 2018. Carte réalisée avec QGis (2.12).

première personne du singulier » (Morange et Schmoll, 2016 : 92). L'histoire de chaque personne est composée de multiples lieux dans lesquels les expériences de vie se sont cristallisées. Même si les entretiens cartographiques sont cadrés, l'idée est d'ouvrir la porte au récit de vie en permettant à la personne de s'affranchir des questions pour relater ses propres expériences.

À l'issue de cette phase de localisation, des questions de synthèse sont posées pour chaque lieu. Les éléments de discours sont compilés dans un tableau d'analyse en fonction de ce que cet endroit évoque à la personne (espace vécu du passé ou du présent) ou encore de l'explication sociale entraînant sa fréquentation par l'individu et pouvant donner des indications quant aux sentiments qu'il véhicule (espace social de la personne / passé ou du présent).

Les questions liées à l'accident ou à la situation de handicap n'étant pas abordées par l'enquêteur, les premiers résultats permettent de constater que ces problématiques ressortent spontanément des lieux choisis et du discours que la personne tient sur ces lieux. Dans les cinq exemples dont nous disposons, les premiers éléments indiqués sont soit les lieux de l'accident ayant causé la lésion cérébrale, soit les lieux de naissance, marquants car à l'origine de la vie. On constate que les lieux de l'accident sont mis en avant dans l'ensemble des cinq entretiens cartographiques réalisés. Dans certains cas, une commune ou une ville est citée ; parfois la personne est plus précise et parle en détail de la maison, de l'usine, du virage, de la route, du carrefour où s'est produit l'accident. Au sujet de sa première maison, le premier lieu apparu sur la carte, une personne explique en quoi il a bouleversé sa vie.

« C'est où ma vie s'est complètement bouleversée, ça a été ma première maison. La maison de mon accident vous pouvez mettre [...] c'est une grande maison où quelques souvenirs sont encore là mais brefs. Quand j'y pense j'ai mal, car j'ai eu très mal à cet endroit. »

Elle souligne que ce lieu fait partie de son identité et a guidé sa destinée ; il est à l'origine de sa situation de handicap expliquant sa présence à LADAPT et, par conséquent, sa participation à l'enquête.

« C'est [le lieu] ce qui fait moi, ce qui fait mon caractère, c'est ce qui a fait qui je suis, c'est le tournant de ma vie qui a fait qu'aujourd'hui vous m'avez là, devant vous. »

Ces lieux marquant des tournants dans les existences individuelles mobilisent des sentiments et des émotions qui y sont cristallisés, ancrés, comme nous l'explique cette autre personne au sujet de la commune où elle a subi son accident.

« Ce lieu représente de la douleur pour moi, c'est un lieu maudit, même si je sais que le petit village n'a rien avoir avec [...] je n'y suis jamais retourné et je ne souhaite jamais y retourner. »

Afin de matérialiser ces sentiments et émotions il est ensuite demandé à la personne de choisir une couleur pour caractériser chaque lieu (vert : sentiments positifs, rouge : sentiments positifs et négatifs, noir : sentiments négatifs). Après les premiers entretiens, il a été constaté que les trois couleurs proposées ne suffisaient pas pour résumer la diversité des sentiments associés aux lieux. Cependant il s'est avéré que la contrainte du choix permettait de stimuler les explications. Certaines personnes ont choisi de matérialiser le lieu de l'accident en noir par rapport aux

Lieu 1	Espace vécu (passé/présent)	Espace social de l'individu (passé/présent)	Espace de vie (passé/présent)
<ul style="list-style-type: none"> • Lieu où se situe l'entreprise où la personne a eu son accident de travail 	<ul style="list-style-type: none"> • Que représente-t-il ? • Attachement ? • Positif, négatif, neutre ? <p>• « Lieu où j'ai failli perdre la vie »...</p> <p>• « Lieu qui a bouleversé ma vie où j'ai tout perdu ».</p> <p>• « J'ai tout perdu, quand je dis que j'ai tout perdu j'ai tout perdu ».</p> <p>• « Ce lieu représente de la douleur pour moi, c'est un lieu maudit, même si je sais que le petit village n'a rien avoir avec ».</p> <p>• « Il m'évoque de la tristesse de la colère, c'est plus la colère qui l'emporte »</p> <p>• « Attaché ? Disons que je tiens à ne pas oublier ».</p> <p>Couleur choisie : NOIR</p>	<p>Éléments liés au contexte social expliquant :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les sentiments projetés sur le lieu • Que le lieu était (est toujours) fréquenté/ plus fréquenté <p>• « Lieu de mon accident de travail »</p> <p>• « Si je n'avais pas eu mon accident, tout de suite, je serais chef d'atelier, cadre supérieur à 4 000 euros par mois »</p> <p>• « Ça c'est professionnellement parlant, en plus, j'étais fiancé avec ma copine et on se serait marié une fois que j'aurais eu le diplôme ».</p>	<p>Dans quelle mesure le lieu a-t-il fait partie de l'espace de vie de la personne ? (Dans quelle mesure a-t-il été fréquenté ?)</p> <p>• Le lieu fait-il toujours partie de l'espace de vie de la personne ? / Est ce qu'il n'en fait plus partie ?</p> <p>• « Je n'y suis jamais retourné et je ne souhaite jamais y retourner »</p> <p>• « Même si aujourd'hui je rencontre une femme qui a ses parents qui habitent là-bas, elle ira toute seule ».</p>

Source : M. Escuriet, 2018.

Fig. 4 – Compilation des données, les trois dimensions de l'espace vécu

sentiments négatifs qu'il évoque ; parfois elles insistent sur le fait qu'elles ont tout perdu dans ce lieu.

« C'est le lieu qui a bouleversé ma vie où j'ai tout perdu [...] j'ai tout perdu, quand je dis que j'ai tout perdu, j'ai tout perdu. Ce lieu m'évoque de la tristesse, de la colère, c'est plus la colère qu'il l'emporte. »

Pourtant, malgré le négatif, elle ne souhaite pas oublier cet endroit charnière dans son existence.

« Attaché ... disons que je tiens à ne pas oublier. »

Parler de ces lieux, de ces mémoires, de ce passé permet de faire resurgir des sentiments et émotions, « états affectifs qui ont une manière particulière de s'inscrire et de se rapporter aux temps, passé, présent, futur » (Guinard et Tratnjek, 2016 : 7). Ces émotions géographiques en tant que « réactions éprouvées en lien direct avec l'espace, un lieu, un paysage etc. du fait de ses caractéristiques et des relations avec le sujet qui les éprouve » (Cavaillé, 2016 : 4) ne prennent pas naissance dans l'instant, durant l'entretien ; elles resurgissent à l'évocation de l'espace, du lieu, du paysage en question. En effet, le rapport émotionnel que la personne entretient avec le lieu de son accident est porteur d'un régime d'historicité (Hartog, 2003) articulant passé, présent et futur. La colère, émotion associée au lieu où elle a tout perdu (passé) resurgit à son évocation (présent) et fait partie intégrante de son identité car elle tient à ne pas oublier (futur). Tous ces éléments renvoyant aux lieux marquants d'une vie posent la question de l'existence d'une inscription trans-temporelle des émotions, soulevée notamment par Chevalier et Lefort (2016) et par plusieurs des articles du numéro de *Carnets de géographes* (2016) consacrés à la géographie des émotions

Le lieu de l'accident n'est pas le seul type de lieux à apparaître de manière récurrente. Les lieux de soin, de rééducation sont aussi fréquemment mentionnés, évoqués comme des synonymes d'une deuxième naissance « d'un autre départ de vie ». À l'évocation de son passage en réanimation une personne a confié :

« Si je n'avais eu personne pour me mettre un coup d'électricité et me faire repartir, tout de suite on ne parlerait pas. »

La maison familiale ou le domicile est lié à cette reconstruction post-accident. Ces lieux se dotent d'une dimension symbolique et apparaissent tantôt comme un « lieu refuge » tantôt comme une « forteresse de solitude » faisant référence aux difficultés que la personne en question rencontre pour établir des relations sociales. Une personne a mentionné le lieu où elle a essuyé un échec à un concours administratif car les organisateurs l'ont jugé « trop handicapée ». Une autre a mis en avant sa mauvaise expérience à l'examen du permis de conduire qu'elle avait tenté de repasser après l'accident en choisissant de faire apparaître le lieu du centre d'examen. Pour certains, l'association LADAPT apparaît comme un lieu ayant marqué leur existence, tout particulièrement pour les personnes usagères de l'ESAT depuis de nombreuses années. L'une d'elles nous explique que LADAPT est, au même titre que son domicile et celui de ses parents, « un repère ».

« C'est un endroit que j'apprécie, ou que je n'apprécie pas toujours quand je suis face à des remarques que je n'ai pas toujours envie d'entendre et qu'on me balance en pleine tête. Ça pique mais ça fait partie de la vie et voilà c'est

une protection aussi parce que dès qu'on a un souci on peut venir en parler. Un souci que ce soit social, matériel, physique il y a toujours un professionnel qui est disponible pour orienter, te donner des conseils. »

En apparaissant comme un repère, une protection, on peut d'ores et déjà faire le constat que l'association a impacté le rapport à l'espace de la personne.

En plus de faire émerger des éléments du vécu individuel et des difficultés plus collectives liées à la survenue brutale d'une situation de handicap, les cartes composées de lieux pouvant être investis émotionnellement peuvent ainsi être utilisées pour rendre compte du rapport au monde de la personne, de sa capacité de résilience, de son optimisme ou encore de son pessimisme. L'évocation des lieux peut faire surgir la rancœur dans le cas où l'accident a été causé par un tiers, servir à observer si la personne a fait le deuil de sa « vie d'avant » ou encore d'indicateur de l'humeur du moment. Le fait que, pour une personne en particulier, le lieu de l'accident soit considéré comme un lieu maudit où il n'est même pas imaginable de retourner, atteste, si on compare sa situation à celles d'autres personnes plus détachées sentimentalement et émotionnellement de leur lieu d'accident, d'une véritable difficulté à tourner la page. Comme le souligne cette autre personne, les perceptions du lieu peuvent aussi être ambivalentes.

« Ça dépend de l'humeur, on peut dire c'est le début d'une vie ou si on a l'humeur dans les chaussettes, c'est là que j'ai perdu tout mon avenir. »

Analyser en détail les espaces personnels et intimes, c'est plonger dans l'historicité de la personne, de ses émotions mais aussi dans la géographicité de l'individu. Dans *L'homme et la terre*, Dardel considère la géographicité, la relation entre l'homme et la terre, « comme mode de son existence et de son destin » (Dardel, 1952 : 2). La géographicité met ainsi l'accent sur des « pratiques et des valeurs » (Dupont, 2008 : 3) : « c'est un modèle d'actions, de pratiques et de connaissances qui s'enracine dans un modèle de connaissances qui est l'historicité » (Raffestin, 1989 : 29).

Au-delà du handicap ayant marqué l'histoire de chacun, spectre indéniablement présent dans la relation nouée avec la terre, mobiliser le filtre spatial pour échanger avec la personne permet de dépasser les faits pour mieux s'imprégner des expériences vécues. Au même titre que l'expérience immersive dans la nature nourrirait le sentiment humain d'être au monde (Falaix, 2016), parler de la relation intime que l'on a avec le monde et l'espace, la dévoiler, l'exprimer et l'explicitier ne répondrait-il pas à un besoin de l'existence ? Ce besoin ne résulterait-il pas d'une volonté d'affirmer notre identité à travers les lieux investis, appropriés, porteurs du sens que nous leur avons conférés ?

Intégrée dans la pluridisciplinarité d'un accompagnement vers l'insertion sociale et professionnelle l'approche spatiale par les entretiens cartographiques permet de répondre à ce besoin. Parce qu'ils placent la personne au cœur du dispositif de recherche et au centre de l'attention, parce qu'ils lui donnent la parole, et lui offrent l'occasion de l'exprimer, de parler d'elle en tant qu'être humain et non en tant que personne handicapée, les entretiens cartographiques se placent finalement au service de son bien-être.

Conclusion

En mettant en lumière les lieux du quotidien fréquentés et pratiqués mais également les déplacements entre ces lieux, les entretiens cartographiques permettent de réaliser une ébauche sentimentale et émotionnelle, à un instant T, des métastructures spatiales individuelles. En y ajoutant les lieux du passé, importants et chargés de valeurs, le produit des enquêtes peut être considéré comme de véritables cartes d'identité au sens propre comme figuré du terme. Les lieux de l'enfance, de l'accident ou ceux du quotidien sont présents. Les cartographies matérialisent et concrétisent toute la diversité des vécus individuels, les ruptures, les coups durs, les joies et les moments heureux. Elles traduisent les difficultés qui ont été surmontées mais également celles auxquelles les personnes sont confrontées quotidiennement.

Même si la longitudinalité de l'étude n'a pas encore pu s'exprimer, il est intéressant de se pencher sur ce que les cartes montrent tout comme sur ce qu'elles occultent. Il faut toutefois se rappeler qu'elles n'ont aucune valeur sans les explications fournies par la personne qui produit la carte. La présence de certains lieux fréquentés au quotidien, l'absence d'autres espaces traduisent plusieurs états d'insertion sociale. Certains individus ont des amis et arrivent à établir des relations amicales ; d'autres ont plus de problèmes dans leur relation aux autres. Certains expriment leur souffrance par rapport à ces situations, d'autres non. En ce qui concerne les déplacements, le potentiel individuel à être mobile et à se déplacer peut être contraint de plusieurs manières. Plusieurs obstacles ont pu être ainsi identifiés. Ils peuvent être directement liés aux conséquences de la lésion cérébrale ou relever d'éléments annexes, financiers ou encore sociaux, liés quant à eux à l'interaction entre l'individu et son environnement de vie, limitant, producteur de situations de handicap.

Les données quantitatives obtenues comme le nombre de lieux fréquentés au quotidien, le nombre de déplacements effectués, leur fréquence ainsi que leur distance pourraient donner naissance à des schématisations graphique ou statistique. Après traitement, il serait ainsi possible de mesurer l'emprise spatiale en termes d'aire de fréquentation et de déplacement d'une personne à un instant choisi. Les données qualitatives, quant à elles, les éléments de discours sur les lieux, sur ce qu'ils évoquent, les sentiments, les émotions ou encore les difficultés que provoquent les déplacements pourraient faire l'objet de plusieurs typologies. Quoi qu'il en soit, une des perspectives est d'observer comment les métastructures spatiales individuelles vont évoluer avec le temps et si les éléments de réponse fournis donneront la possibilité de mettre en évidence un lien entre accompagnement vers l'insertion sociale et professionnelle et rapport à l'espace.

Références bibliographiques

- Bailly A.-S., Scariati R., 1993 – À propos, Empathie et connaissance des lieux, *Revue de géographie alpine*, tome 81, n°1, 7-13.
- Bass H.-P., 2011 – L'empathie, *Le journal des psychologues*, n° 286, 14-14.
- Bertaux D., 1997 – *Le récit de vie. L'enquête et ses méthodes*, Paris, Armand Colin.

- Borioli J.**, 2010 – Les études du handicap en géographie. Fondements, état des lieux et ouvertures », *Geographica helvetica*, n° 65, 241-248. En ligne, disponible à l'adresse <http://www.geogr-helv.net/65/241/2010/gh-65-241-2010.pdf>,
- Brunet R., Ferras R., Théry H.**, 2012 [1992] – *Les mots de la géographie. Dictionnaire critique*, Paris, Reclus La documentation française, 518 p.
- Cailly L.**, 2004 – Pratiques spatiales, identités sociales et processus d'individualisation. Étude sur la constitution des identités spatiales individuelles au sein des classes moyennes salariées du secteur public hospitalier dans une ville intermédiaire : l'exemple de Tours, *Thèse de doctorat en géographie sous la direction de Michel Lussault*, Tours, Université François-Rabelais, 458 p.
- Christmann M., Olmedo E.**, 2016 – Rencontre entre cartographie et partition, la figuration de l'expérience, in Besse J.-M., Tiberghien Gilles-A (Dir.), *Opérations cartographiques*, Paris, Actes Sud.
- Coutras J.**, 1989 – Les pratiques spatiales des sexes : quelles problématiques ?, *Espace, populations, sociétés*, 1989-1, Sexe et espace – *Sex and space*, 111-115.
- Dardel E.**, 1990 [1952] – *L'homme et le terre. Nature de la réalité géographique*, Paris, Éditions du CTHS, 200 p.
- Di Méo G.**, 1990 – De l'espace subjectif à l'espace objectif : l'itinéraire du labyrinthe, *Espace géographique*, tome 19-20, n° 4, 359-373.
- Di Méo G.**, 1991 – *L'Homme, la Société, l'Espace*, Paris, Anthropos, coll. Géographie, 319 p.
- Di Méo G.**, 1998 – *Géographie sociale et territoire*, Paris, Nathan, 320 p.
- Di Méo G.**, 2016 – Une géographie sociale, *Cybergeo: European Journal of Geography*, les 20 ans de Cybergeo, mis en ligne le 18 août 2016, URL : <http://journals.openedition.org/cybergeo/277>.
- Cadestin C., Dejoux V., Armoogum J.**, 2013 – Mobilité et handicap : quelle perception du déplacement ? *Populations vulnérables*, n° 1, mis en ligne le 1^{er} juillet 2017, disponible sur : populations-vulnerables.fr.
- Cavaille F.**, 2016 – (Ap)prendre la géographie par les sentiments, *Carnets de géographes* [En ligne], 9 | 2016, mis en ligne le 30 novembre 2016, consulté le 01 avril 2019. URL : <http://journals.openedition.org/cdg/565> ; DOI : 10.4000/cdg.565
- Chevalier D., Lefort I.**, 2016 – Retour réflexif sur la construction d'un objet géographique mémoriel, *Carnets de géographes* [En ligne], 9 | 2016, mis en ligne le 30 novembre 2016, consulté le 01 avril 2019. URL : <http://journals.openedition.org/cdg/644> ; DOI : 10.4000/cdg.644
- Dréano G.**, 2007 – *Le guide de l'AMP*, Paris, Dunod.
- Dupont L.**, 2008 – De la géographicité et de la médiane, *Géographies et cultures*, n° 63, 3-4.
- Falaix L.**, 2016 – Géographie de l'intime, habitabilité et cosmogonies immersives, *Sociétés*, vol. 134, n° 4, 41-53.
- Feidel B., Olmedo E., Troin F., Depeau S., Poisson M., Audas N., Jaulin A., Duplan K.**, 2016 – Parcours augmentés, une expérience sensible entre arts et sciences sociales, *Carnets de géographes*, n° 9, rubrique Carnets de terrain.
- Ferretti F.**, 2013 – De l'empathie en géographie et d'un réseau de géographe : la Chine vue par Léon Metchnikoff, Élisée Reclus et François Turrettini , *Cybergeo : revue européenne de géographie, European Journal of geography*, UMR 8504 Géographies-Cités <http://cybergeo.revues.org/26127.<10.4000/cybergeo.26127>.<hal-00921076>

- Fourdrignier M.**, 2012 – De la prise en charge à l'accompagnement, une réflexion éthique sur l'évolution de nos pratiques, *in* AIRE, Métis Europe (dir.), *16^e journées nationales de formation de l'AIRE*, Reims, Centre des congrès, 30 nov, 1^{er} et 2 décembre 2011, Nîmes, Champ social éditions, 26-56.
- Fournier M (dir.)**, 2016 – *Cartographier les récits*, CERAMAC 35, Clermont-Ferrand, PUBP, 242 p.
- Frémont A.**, 1976 – *La région espace vécu*, Paris, PUF, coll. Sup, 223 p.
- Frémont A., Chevalier J., Hérin R., Renard J.**, 1984 – *Géographie Sociale*, Paris, Masson, 387 p.
- Gleeson B.J.**, 1999 – *Geographies of disability*, London, New York, Routledge
- Guinard P., Tratnjek B.**, 2016 – Géographies, géographes et émotions », *Carnets de géographes* [En ligne], 9 | 2016, mis en ligne le 30 novembre 2016, consulté le 01 avril 2019. URL : <http://journals.openedition.org/cdg/605>
- Hartog F.**, 2003 – *Régimes d'historicité: présentisme et expériences du temps*, Paris, Éd. du Seuil.
- Hérouard F.**, 2012 – Espace vécu et vécu de l'espace : dimensions conscientes et inconscientes de l'habiter, *in* Frelat-Kahn B., Lazzarotti O., (Dir.) *Habiter Vers un nouveau concept ?*, Paris, Armand Colin, coll. Recherches.
- Imbert C., Dubucs H., Dureau F., Giroud M (dir.)**, 2014 – *D'une métropole à l'autre. Pratiques urbaines et circulations dans l'espace européen*, Paris, Armand Colin coll. Recherches, 487 p.
- Jorland G.**, 2006 – Empathie et thérapeutique, *Recherche en soins infirmiers*, n° 84, 58-65.
- Kaufmann V.**, 2001 – De la mobilité à la motilité, *in* Bassand M., Kaufmann V., Joye D. (dir.), *Enjeux de la sociologie urbaine, Presses polytechniques et universitaires romandes*, collection science, technique et société), Lausanne, 94 p
- Kaufmann V., Jemelin C.**, 2004 – La motilité, une forme de capital permettant d'éviter les irréversibilités socio-spatiales ? *in* *Espaces et sociétés aujourd'hui. La géographie sociale dans les sciences et dans l'action*, Rennes, 21 et 22 octobre 2004, 10 p.
- LADAPT**, 2009 – *Vivre comme les autres : L'ADAPT, 80 ans d'histoire*, Pantin, LADAPT (éd.), 95 p.
- LADAPT**, 2016 – *Projet associatif 2016-2020. Vivre ensemble égaux et différents*, Pantin, LADAPT (éd), 27 p. ; disponible [En ligne] URL : <http://www.ladapt.net/projet-associatif#chapter-3>.
- Lecomte J.**, 2010 – Empathie et ses effets, *EMC (Elsevier Masson SAS, Paris) Savoirs et soins infirmiers*, n°60-495-B-10 vol. 2, 1-7.
- Lévy J., Lussault M. (dir.)**, 2013 – *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés. Nouvelle édition revue et augmentée*, Paris, Belin, 1127 p.
- Lynch K.**, 1969 – *L'image de la cité*, Paris, Dunod, 222 p.
- Martouzet D., Bailleul H., Feidel B., Gaignard L.**, 2010 – La carte : fonctionnalité transitionnelle et dépassement du récit de vie , *Natures, Sciences, Sociétés*, vol. 18, n° 1, 158-170.
- Mekdjian S., Olmedo E.**, 2016 – Médiatiser les récits. Expérimentations croisées de cartographie sensible et narrative, *M@ppemonde*, Maison de la géographie [En ligne] URL : <http://mappemonde.mgm.fr/118as2/>.
- Morange M., Schmolle C.**, 2016 – *Les outils qualitatifs en géographie. Méthodes et appli-*

- cations*, Paris, Armand Colin, coll. Cursus, 223 p.
- Noucher M.**, 2013 – Introduction au dossier thématique « Cartographie thématique », *L'information Géographique*, Vol. 77/4, 6-9.
- Olmedo E.**, 2011 – Cartographie sensible, émotions et imaginaire, *Visions cartographiques*, [En ligne] URL : <http://blog.monediplo.net/2011-09-19-Cartographie-sensible-emotions-et-imaginaire>, article republié le 15 mars 2015 : <http://visionscarto.net/cartographie-sensible>
- Olmedo E.**, 2015a – *Cartographie sensible. Tracer une géographie du vécu par la recherche-crédation*, Thèse de géographie sous la direction de Jean-Marc Besse, Paris, Université Paris I Panthéon Sorbonne, 516 p.
- Olmedo E.**, 2015b – *Représenter l'espace vécu. Les enjeux d'une cartographie émotionnelle en géographie*, séminaire Géographie des émotions, ENS-Ulm, 15 janvier 2015, compte-rendu par Célia Innocenti et Aurore Léon, [En ligne] URL : http://geographie.ens.fr/IMG/file/Géo%20des%20émotions/Geo-emotions_CR%2015%20janvier.pdf
- Olmedo E.**, 2016 – Pour une cartographie émotionnelle des récits des femmes de Sidi Youssef Ben Ali, Marrakech, Maroc, in Fournier M. (Dir.), *Cartographier les récits*, CERAMAC 35, Clermont-Ferrand, PUBP, 179-196.
- Olmedo E., Poisson M.**, 2012 – Cartographier les interstices de la ville, *Strabic*, [En ligne] URL : <http://strabic.fr/Mathias-Poisson-Cartographier-les-interstices-de-la-ville>
- Papadaniel Y.**, 2008 – Empathie du chercheur empathie des acteurs, *Journal des anthropologues*, 114-115.
- Paul M.**, 2002 – L'accompagnement : une nébuleuse, *Éducation Permanente*, 153, 4-56.
- Racine J.-B.**, 2010 – Situations de handicap, fragilités sociales et rapport au territoire urbain. Introduction au cahier thématique, *Geographica Helvetica*, n° 65, 237-240.
- Raffestin C.**, 1989 – Théorie du réel et géographicité, *Espaces Temps*, n° 40-41, 26-31.
- Rekacewicz P.**, 2007 – Migrations et réfugiés : le monde qui accueille et celui qui se ferme, *Visions cartographiques*, 5 avril 2007, [En ligne] URL : <http://blog.monediplo.net/2007-04-04-Migrations-et-refugies-le-monde-qui-accueille-et>
- Rekacewicz P.**, 2009 – Migrations, sauvetage et droits humains, *Visions cartographiques*, 27 septembre 2009, [En ligne] URL : <http://visionscarto.net/migrations-sauvetage-en-mer>
- Rekacewicz P., Tratnjek B.**, 2016 – Cartographier les émotions, *Carnets de géographes*, [En ligne] URL : <http://journals.openedition.org/cdg/687>
- Rogers C.**, 1969 – *Le développement de la personne*, Paris Dunod.
- Scelles R., Korff-Sausse S.**, 2011 – Empathie, handicap et altérité, *Le Journal des psychologues*, vol. 286, n°3, 30-34.
- Slepoj V.**, 1997 – *Géographie des sentiments*, Paris, Payot et Rivages.

