

L'AUTONOMIE DES DÉPLACEMENTS CHEZ LES PERSONNES AYANT UNE DÉFICIENCE INTELLECTUELLE : UNE ENQUÊTE RÉALISÉE AUPRÈS DE TRAVAILLEURS EN ÉTABLISSEMENT ET SERVICE D'AIDE PAR LE TRAVAIL

Hursula Mengue-Topio et Yannick Courbois

Un questionnaire portant sur les déplacements autonomes a été proposé à 70 adultes avec une déficience intellectuelle travaillant en établissement et service d'aide par le travail (ÉSAT). Les questions portaient sur la réalisation des déplacements, leur planification et la gestion des imprévus. Les résultats suggèrent que les personnes ayant une déficience intellectuelle se déplacent très peu en dehors de leur quartier d'habitation, en partie à cause de facteurs émotionnels (craintes personnelles, craintes des proches). Ils montrent qu'elles sont assez dépourvues lorsqu'il s'agit de préparer de nouveaux déplacements et qu'elles sont mal préparées à la gestion des imprévus pendant le trajet. L'utilisation d'enquêtes réalisées auprès des personnes apporte des informations intéressantes et complémentaires aux renseignements obtenus par d'autres méthodes étudiant les déplacements des personnes ayant une déficience intellectuelle.

INTRODUCTION

L'autonomie des déplacements constitue le trait d'union entre la vie résidentielle, la vie communautaire, les activités professionnelles et les loisirs. Elle est une condition nécessaire à la participation sociale. Par autonomie des déplacements, on entend la capacité d'un individu à se déplacer sans aide au sein d'environnements qui sont familiers ou non. Pour cela, la personne doit être en mesure de planifier le déplacement, de le réaliser sans erreur et de faire face aux éventuels imprévus qui pourraient survenir (Dever, 1997).

Les personnes ayant une déficience intellectuelle sont fréquemment en situation de handicap lorsqu'elles doivent se déplacer seules dans les environnements urbains. C'est un constat largement partagé par les professionnels et les proches. On invoque souvent des facteurs cognitifs pour expliquer leur grande difficulté à affronter ce défi. Selon Golledge, Richardson, Rayner et

Parnicky (1983), les personnes ayant une déficience intellectuelle peuvent apprendre des itinéraires fixes dans des environnements donnés, mais elles ne peuvent pas élaborer des représentations sous forme de « cartes cognitives ». Elles manqueraient donc de flexibilité dans les déplacements et ne seraient pas capables de générer des itinéraires nouveaux pour trouver des raccourcis ou faire des détours (face à une route barrée par exemple). Courbois et al. (2007) remarquent aussi qu'elles n'utilisent pas toujours les mêmes points de repère que les autres personnes pour s'orienter. De plus, elles semblent se servir moins des indications écrites (panneaux, noms des rues) même si elles savent lire. Velche observe enfin que les personnes ayant une déficience intellectuelle ont des difficultés à comprendre les cartes, les plans de quartiers, les représentations du réseau de transport et les tableaux horaires (cité par Slevin, Lavery, Sines et Knox, 1998).

Hursula Mengue-Topio, Laboratoire PSITEC (EA 4072),
Université Lille Nord de France, Adresse électronique :
hursula.menguetopio@etu.univ-lille3.fr; Yannick Courbois,
Professeur de Psychologie.

Les auteurs remercient les Travailleurs de l'ÉSAT, le
Vélodrome de Roubaix ainsi que les responsables de
l'établissement pour leur collaboration et leur participation
à ce travail.

Des auteurs ont réalisé une enquête auprès de professionnels responsables de l'apprentissage des déplacements dans 21 établissements et services situés en Irlande du Nord (Slevin et al., 1998). Les résultats de leur travail montraient que seulement 21% des usagers se déplaçaient de façon autonome. Interrogés sur les facteurs responsables de cette situation, les professionnels évoquaient, bien entendu, les difficultés cognitives des personnes et les problèmes de sécurité. Ils remarquaient cependant que les réticences des proches, l'attitude des autres professionnels et le manque d'adaptation de l'environnement constituaient des obstacles très importants à la réalisation des déplacements autonomes. L'idée de laisser une personne ayant une déficience intellectuelle se déplacer seule dans une ville génère des craintes importantes que les parents ou les professionnels ne sont pas toujours prêts à dépasser.

À une époque où la participation sociale et l'autodétermination des personnes ayant une déficience intellectuelle sont recherchées, il nous a semblé pertinent d'interroger directement les personnes à propos des déplacements qu'elles effectuent et des difficultés qu'elles rencontrent. Il s'agissait, d'une part, de fournir une contribution supplémentaire aux maigres travaux de recherche engagés sur cette question. Il fallait, d'autre part, apporter un éclairage complémentaire aux recherches qui étudiaient directement les déplacements des personnes ou interrogeaient les professionnels (Courbois et al., 2007; Golledge et al., 1983; Slevin et al., 1998). Nous avons donc élaboré un questionnaire en nous appuyant sur la taxonomie des habiletés à la vie communautaire élaborée par Dever (1997). Trois dimensions de la taxonomie ont été prises en considération (a) la réalisation des déplacements, (b) leur planification, (c) la gestion des imprévus.

MÉTHODE

Participants

Notre échantillon était constitué de 70 travailleurs d'un établissement et service d'aide par le travail (ÉSAT). L'ÉSAT est une structure médico-sociale et éducative qui accueille des personnes avec une déficience intellectuelle légère à modérée et leur permet d'accéder à une activité professionnelle. Ces personnes ont momentanément ou durablement des difficultés à travailler en milieu régulier ou en atelier protégé.

Vingt-cinq des 70 participants étaient âgés de 20 et 30 ans (35,7% de l'échantillon) ; 25 avaient entre 31 et 40 ans; les 20 derniers étaient âgés de 41 à 50 ans (28,6% de). L'échantillon était constitué de 37 hommes (52,9%) et de 33 femmes (47,1%). La majorité des travailleurs résidait dans la même ville que le lieu de travail (51,4%); 27,1% résidaient dans des villes voisines et 21,4% résidaient dans des villes éloignées du lieu de travail (ce qui demandait l'utilisation d'un ou plusieurs moyens de transport en commun pour atteindre le lieu de travail). Toutes les personnes interrogées utilisaient régulièrement les transports en commun, seules ou accompagnées. Le Tableau 1 représente respectivement la répartition des effectifs en fonction des types de logement et des moyens de transport utilisés pour se rendre sur le lieu de travail (ÉSAT).

Procédure

Notre recherche avait un caractère exploratoire. Nous avons donc choisi d'élaborer un questionnaire servant de support à des entretiens semi-directifs. Les questions étaient volontairement ouvertes pour laisser place à la diversité des réponses.

Le questionnaire évaluait les dimensions suivantes :

1. **Les déplacements autonomes.** Les questions portaient sur le nombre et le type de déplacements réalisés au sein d'environnements familiaux (dans le quartier) ou non familiaux (dans d'autres quartiers ou d'autres villes). Il s'agissait d'estimer la fréquence hebdomadaire des déplacements (à partir d'une analyse méthodique des déplacements effectivement réalisés au cours des dernières semaines) et d'identifier les causes d'une éventuelle restriction des déplacements. Nous ne prenions en considération que les déplacements effectués par les personnes seules en dehors des trajets professionnels.
2. **La planification d'un nouveau trajet.** Les questions portaient sur la façon d'organiser un déplacement pour se rendre à une destination peu familière (choix du moyen de transport, itinéraire, etc.).
3. **Les Imprévus.** Les questions plaçaient la personne face à des situations imprévues pouvant se présenter au cours d'un déplacement. Les imprévus étaient liés à des

problèmes dans les moyens de transport (retards, défauts de signalisation) ou à des erreurs faites par la personne (erreur dans le choix du bus, égarement).

Toutes les personnes interviewées avaient donné leur consentement pour participer à l'étude. Elles étaient interrogées par une psychologue spécialisée en déficience intellectuelle dans un lieu calme.

Tableau 1

Répartition des effectifs en fonction des variables « type de logement » et « mode de transport utilisé pour le trajet professionnel »

	Nombre de personnes	Pourcentage
Type de logement		
Appartement supervisé	4	5,7
Domicile parental	43	61,4
Famille d'accueil	1	1,5
Foyer de vie	5	7,1
Maison ou appartement individuel	17	24,3
Total	70	100
Mode de transport utilisé pour se rendre au travail		
À pied	18	25,7
Vélo	3	4,3
Voiture des parents	4	5,7
Transports en commun	35	50
Transports adaptés	10	14,3
Total	70	100

RÉSULTATS

L'utilisation de questions ouvertes au cours des entretiens a permis le recueil d'informations originales qui ont fait l'objet d'une analyse de contenu.

Les déplacements autonomes

Il a fallu adapter les modalités de réponse aux difficultés de compréhension des participants. Il était effectivement impossible d'utiliser directement une échelle traditionnelle de type Likert pour déterminer la fréquence des déplacements (jamais, occasionnellement, souvent). Nous avons donc questionné les personnes au sujet des déplacements effectués les semaines précédentes et les avons comptabilisés. Aucun déplacement hebdomadaire ne correspondait à la cotation « jamais » ; un déplacement par semaine correspondait à « rarement » ; deux à « occasionnellement », trois à « assez souvent » ; quatre et plus à « très souvent ». Rappelons que cette rubrique prenait uniquement en considération les déplacements

autonomes (organisés délibérément par la personne et effectués par celle-ci). Le Tableau 2 indique la fréquence des déplacements en fonction de la destination (dans le quartier d'habitation, en dehors du quartier).

Une majorité des personnes interrogées déclare ne jamais se déplacer seule ou se déplacer rarement dans le quartier d'habitation (54,3%). Elles ne sont que 4,3% à s'y déplacer très souvent. Par ailleurs, 71,4% des personnes ne s'aventurent jamais dans d'autres quartiers que leur. Pour les autres, ce type de déplacement est rare : aucune personne interrogée ne se rend plus d'une fois par semaine dans d'autres quartiers. La restriction des déplacements autonomes en dehors du quartier d'habitation semble évidente.

Quelles en sont les raisons? L'analyse de contenu permet d'identifier différentes catégories dans les réponses fournies par les personnes (Tableau 3). On remarquera que si 25% des personnes interrogées invoquent un désintérêt ou une mauvaise connaissance des autres quartiers, elles sont plus de 56% à mettre de l'avant des craintes

personnelles ou des craintes des proches (parents, éducateurs). La peur de se perdre et le sentiment de ne pas être en sécurité pendant le déplacement

pourraient jouer un rôle non négligeable dans la restriction des déplacements.

Tableau 2

Fréquence des déplacements réalisés dans le quartier d'habitation ou dans d'autres quartiers

	Dans le quartier		En dehors du quartier	
	Nb de personnes	Pourcentage	Nb de personnes	Pourcentage
Jamais	21	30	50	71,4
Rarement	17	24,3	20	28,6
Occasionnellement	16	22,8	0	0
Assez souvent	13	18,6	0	0
Très souvent	3	4,3	0	0
Total	70	100	70	100

Tableau 3

Raisons à l'origine d'une restriction des déplacements dans d'autres quartiers que le quartier habité

	Nombre de réponses	Pourcentage
Non-intérêt	14	17,5
Craintes personnelles	30	37,5
Craintes des proches	15	18,75
Méconnaissance des autres quartiers	6	7,5
Ne se prononce pas	15	18,75
Total	80	100

Planification d'un déplacement

La réalisation d'un déplacement vers une destination qui n'est pas familière nécessite la mise en œuvre de différentes habiletés pour le planifier (Dever, 1997). Un peu plus de 47% des participants affirment qu'ils se tourneraient vers

une aide humaine pour organiser un tel déplacement même si, pour la majorité d'entre eux, l'interlocuteur pouvant les aider n'est pas très bien identifié (35,9% solliciteraient l'aide de personnes inconnues). Notons enfin que 39,7% des personnes interrogées préférèrent renoncer à organiser ce type de déplacement.

Tableau 4

Planification d'un trajet vers une destination non familière

	Nombre de réponses	Pourcentage
Sollicitation de professionnels du réseau de transport en commun	9	11,54
Sollicitation de personnes inconnues	28	35,9
Moyens divers (Internet, cartes, renseignements téléphoniques, etc.)	10	12,82
Ne réalise pas le déplacement	31	39,74
Total	78	100

Résolution des imprévus

L'objectif était d'identifier les comportements préconisés par les personnes interrogées si des imprévus survenaient pendant un déplacement. Nous avons distingué les imprévus indépendants de la personne (liés aux défaillances des transports urbains) des imprévus consécutifs à une erreur humaine (prendre une mauvaise direction, être perdu). Il s'agissait de savoir ce que la personne ferait si l'une ou l'autre des situations se présentait.

Deux scénarios étaient proposés au sujet des défaillances du système de transport. Le premier faisait état d'un retard important du bus ce jour-là, le second mentionnait l'absence de signal sonore indiquant le nom de la station de métro (le métro qu'ils ont l'habitude d'emprunter indique le nom de la station à chaque arrêt). On

remarquera que des solutions variées, plus ou moins adaptées à la situation, sont proposées par les personnes (Tableaux 5 et 6). Ce qui retient notre attention est cependant le pourcentage important de personnes qui déclarent ne pas savoir quoi faire dans ces situations (12,9% pour le retard du bus, 41,55% pour l'absence de signalisation sonore dans le métro).

Deux autres scénarios étaient proposés pour les erreurs de la personne. Le premier indiquait qu'elle s'était trompée de ligne de bus ou de métro. Le second disait qu'elle était perdue dans un environnement non familier. Cette fois encore, les personnes interrogées ont proposé des solutions variées dont certaines étaient plutôt adaptées (Tableaux 7 et 8). Le pourcentage relativement élevé des personnes qui déclaraient ne pas savoir quoi faire dans cette situation est cependant inquiétant (30 et 21,3%).

Tableau 5

Imprévus liés à une défaillance du système de transports : retard important du bus

	Nombre de réponses	Pourcentage
Je viens travailler à pied	27	38,6
J'attends le bus	17	24,3
Je prévient l'ÉSAT	11	15,7
Je viens à vélo	2	2,8
J'appelle un taxi	1	1,4
Je demande à quelqu'un de m'accompagner	1	1,4
Je ne viens pas travailler	2	2,9
Je ne sais pas	9	12,9
Total	70	100s

Tableau 6

Imprévus liés à une défaillance du système de transports : pas d'information sonore dans le métro

	Nombre de réponses	Pourcentage
Je lis le nom des stations	32	41,55
Je demande aux gens autour de moi	7	9,1
Je me renseigne auprès des professionnels du réseau de transport en commun	4	5,2
Je ne sais pas quoi faire	32	41,55
Je compte les stations	2	2,6
Total	77	100

DISCUSSION

L'objectif de cette enquête était de recueillir des informations relatives à la fréquence et à la nature des déplacements autonomes des personnes ayant une déficience intellectuelle. Nous nous intéressons également aux moyens mis en œuvre pour planifier un nouveau déplacement ainsi

qu'aux stratégies mobilisées pour faire face à différents types d'imprévus. Nous avons interrogé des travailleurs résidant en milieu urbain qui utilisent, dans leur grande majorité, les transports en commun pour se déplacer. Les résultats de cette enquête permettent de dégager quelques lignes générales et des pistes de réflexion.

Tableau 7

Imprévus liés à une erreur humaine : se tromper de ligne de bus ou de métro

	Nombre de réponses	Pourcentage
Je descends du bus (ou du métro)	41	58,6
Je me renseigne auprès des professionnels du réseau de transport en commun	4	5,7
Je me renseigne auprès de personnes inconnues	1	1,4
Je reste dans le bus (ou dans le métro)	3	4,3
Je ne sais pas quoi faire	21	30
Total	70	100

Tableau 8

Imprévus liés à une erreur humaine : égaré dans un environnement non familier

	Nombre de réponses	Pourcentage
Je cherche des agents de police	13	17,3
Je contacte des proches (parents, amis, éducateurs)	6	8
Je me renseigne auprès de personnes inconnues	35	46,7
Je me renseigne auprès des professionnels du réseau de transport en commun	5	6,7
Je ne sais pas quoi faire	16	21,3
Total	75	100

L'analyse de la fréquence des déplacements réalisés sans accompagnement met en évidence une importante limitation de la participation sociale. Les personnes qui ont participé à cette enquête sont en effet plus de 50% à se déplacer peu dans leur propre quartier d'habitation et aucune d'entre elles n'est coutumière des déplacements autonomes réalisés en dehors de ce quartier. Il serait intéressant de réaliser une enquête comparative auprès de personnes sans déficience intellectuelle de même âge chronologique pour estimer l'étendue des différences entre les deux populations. Dans

l'attente, il semble cependant évident que l'univers des déplacements d'adultes âgés de 20 à 50 ans ne se restreint pas au quartier d'habitation. Les raisons invoquées par les personnes ayant une déficience intellectuelle pour expliquer l'absence ou la rareté des déplacements dans d'autres quartiers sont intéressantes. Les facteurs émotionnels jouent un rôle important, car plus de la moitié des réponses fournies au questionnaire évoque des craintes personnelles (peur de se perdre, peur d'avoir un accident, etc.) ou les craintes des proches.

Sur ce point, les réponses données par les personnes ayant une déficience intellectuelle sont complémentaires des justifications avancées par les professionnels spécialisés dans l'apprentissage des déplacements autonomes. L'enquête réalisée par Slevin et al. (1998) auprès de professionnels confirme la faiblesse des déplacements autonomes. Interrogés à propos des principaux obstacles à leur réalisation, les professionnels invoquaient en premier lieu les fortes réticences des proches (42%). Venaient ensuite les limitations cognitives des personnes (21%) et d'autres problèmes comme la sécurité ou l'absence d'aménagement de l'environnement. Les personnes ayant une déficience intellectuelle que nous avons interrogées rejoignent l'avis des professionnels pour souligner l'importance des craintes de l'entourage. Elles ne mentionnent pas directement leurs difficultés cognitives, mais à la différence des professionnels, elles expriment clairement leurs propres craintes. Il s'agit d'une information importante qu'il faut prendre en considération. De nombreuses études montrent effectivement que la peur ou l'anxiété détériorent sensiblement les capacités d'orientation spatiale des personnes (Lawton, 1994, 1996; Schmitz, 1997). Ainsi, les craintes qui accompagnent les personnes ayant une déficience intellectuelle à l'occasion des déplacements autonomes pourraient aggraver leurs difficultés d'orientation spatiale.

Le manque d'exploration autonome des autres quartiers explique naturellement le pourcentage important de participants qui n'envisagent même pas pouvoir réaliser ce type de déplacement alors qu'on leur demande comment ils feraient pour l'organiser (près de 40% des réponses). Face à ce type de problème, les personnes semblent aussi se tourner préférentiellement vers une aide humaine, qu'elle soit bien identifiée (des professionnels) ou peu précise (des personnes dans la rue). Très peu des réponses fournies (12,8%) mentionnent la mobilisation de stratégies individuelles de résolution de problème (utiliser des cartes, chercher des renseignements sur Internet, etc.). Le degré d'autodétermination dans ce secteur d'activité semble être très faible.

Les réponses fournies par les personnes à propos des imprévus sont très informatives. Certaines d'entre elles essaient de trouver des solutions plus ou moins adaptées au problème posé alors que d'autres déclarent simplement ne pas savoir quoi faire dans cette situation. Les solutions

trouvées en cas d'absence de signal sonore indiquant le nom de la station dans le métro semblent relativement adaptées. On remarquera cependant que la stratégie qui consiste à compter le nombre de stations (évoquée seulement deux fois) présente un risque, car elle peut être perturbée par des fluctuations attentionnelles ou des problèmes de mémorisation (omettre de compter un arrêt, oubli du nombre de stations comptées entre deux arrêts, etc.). Les solutions proposées par la personne, dans le cas où elle se serait trompée de ligne, sont moins précises. La majorité des participants déclarent qu'ils sortiraient du bus ou du métro sans indiquer clairement ce qu'ils feraient ensuite. Trois personnes adopteraient une stratégie peu adaptée en restant dans le bus ou dans le métro. À ce sujet, des rapports d'incidents qui nous ont été communiqués indiquent que certaines personnes utilisent parfois cette stratégie quand elles oublient de descendre à un arrêt de bus ou de métro. Elles sont alors retrouvées au terminus de la ligne, car elles sont contraintes de sortir du véhicule à cet endroit.

Il est surprenant de constater que pour ces deux scénarios (absence de signal sonore, erreur de ligne de bus ou de métro), les personnes indiquent peu souvent qu'elles se tourneraient vers une aide humaine (environ 15% pour le premier scénario, 7% pour le second). La situation est différente pour le scénario selon lequel elles seraient perdues dans un environnement non familial. Plus de 75% des réponses indiquent effectivement que les personnes chercheraient de l'aide auprès d'individus variés (professionnels du transport, police, inconnus, etc.). Enfin, nous trouvons préoccupant qu'un pourcentage relativement important de personnes déclare ne pas savoir quoi faire face à ces différents scénarios (respectivement 41,4%, 30% et 21,3%).

Les résultats relatifs à la planification des déplacements et à la gestion des imprévus peuvent surprendre, car la plupart des personnes que nous avons interrogées utilisent régulièrement les transports en commun. De tels résultats conduisent à s'interroger sur les procédures d'apprentissage utilisées. Il semblerait en effet que l'apprentissage des déplacements chez la personne ayant une déficience intellectuelle se focalise davantage sur la réalisation de quelques trajets fixes (voir par exemple Neef, Iwata et Page, 1978) sans

travailler réellement la planification de nouveaux trajets et sans approfondir la réaction face aux imprévus. Dans sa taxonomie des habiletés à la vie quotidienne Dever insiste sur la nécessité de préparer les personnes aux imprévus qu'elles pourraient rencontrer pendant leurs déplacements (1997). Cette dimension est probablement abordée dans les activités éducatives, mais les habiletés nécessaires pour faire face à ces situations préoccupantes ne sont probablement pas suffisamment maîtrisées par les personnes.

Notre étude présente les limites inhérentes aux choix méthodologiques qui ont été retenus. Nous avons préféré interroger directement les personnes plutôt que leur entourage. Nous avons aussi opté pour des questions ouvertes afin de laisser s'exprimer la diversité des points de vue. Le recours aux réponses verbales n'est pas sans poser de problème aux personnes ayant une déficience intellectuelle qui peuvent avoir des

difficultés à récupérer une information en mémoire à long terme, à la verbaliser ou simplement à communiquer leurs propres opinions. Sans vouloir minimiser ces limites, nous pensons cependant que l'enquête nous a permis de recueillir des réponses variées dont les contenus sont adaptés aux questions posées. Il n'y avait pas de stéréotypie ou de pauvreté excessive dans les verbalisations que nous avons recueillies. Bien au contraire, l'interrogation directe des personnes a apporté des informations complémentaires aux enquêtes réalisées auprès des encadrants (Slevin et al., 1998) en mettant en évidence des craintes, des difficultés à organiser de nouveaux déplacements, un manque de préparation aux imprévus. Enfin, à une époque où l'autodétermination des personnes est recherchée (Lachapelle et Wehmeyer, 2003; Lachapelle et al., 2005), il nous semble difficile d'aborder ces questions importantes sans prendre le temps de recueillir la parole des intéressés.

INDEPENDANT TRAVEL IN PERSONS WITH INTELLECTUAL DISABILITY: A DESCRIPTIVE SURVEY CARRIED OUT FROM WORKERS IN SHELTERED WORKSHOP

This paper reports a descriptive survey on independent travel in individuals with intellectual disability who worked in a sheltered workshop. The content of the interviews was about the following points: carrying out an independent travel; planning a route to a new destination; responses to unexpected events. Results revealed that the respondents travelled rarely outside their neighbourhood, partly due to emotional factors (personal fear or family fears). They had difficulties in planning a new route, and were also unprepared to unexpected events. Interviews of individuals with intellectual disability provide interesting and additional information to research on independent travel using other methods.

BIBLIOGRAPHIE

COURBOIS, Y., HUMEZ, C., MENGUE-TOPIO, H., SOCKEEL, P., BODIN, F. ET LACHAPELLE, Y. (2007). *Orientation spatiale des personnes déficientes intellectuelles : le choix des points de repère*. Paper presented at the Congrès annuel de la Société française de psychologie.

DEVER, R. B. (1997). *Habiletés à la vie communautaire : une taxonomie*. Québec: Presses Inter Universitaires.

GOLLEDGE, R. G., RICHARDSON, D., RAYNER, J. N. ET PARNICKY, J. J. (1983). Procedures for Defining and Analysing Cognitive maps of the Mildly and Moderately Mentally Retarded. In H. L. Pick & A. P. Acredolo (Eds.), *Spatial Orientation: Theory, Research and Application*. New York: Plenum Press.

LACHAPELLE, Y. ET WEHMEYER, M. L. (2003). L'autodétermination. In M. J. Tassé et D. Morin (Eds.), *La déficience*

intellectuelle. Montréal, Québec:
Gaëtan Morin.

- LACHAPELLE, Y., WEHMEYER, M. L., HAELEWYCK, M.-C., COURBOIS, Y., KEITH, K. D., SCHALOCK, R. L., VERDUGO, M.-A., ET WALSH, P. (2005). The Relationship between Quality of Life and Self-Determination: an International Study. *Journal of Intellectual Disability Research*, 49(10), 740-744.
- LAWTON, C. A. (1994). Gender Differences in Way-Findings Strategies: Relationship to Spatial Ability and Spatial Anxiety. *Sex Roles*, 30(11/12), 765-779.
- LAWTON, C. A. (1996). Strategies for Indoor Way-Finding: the Role of Orientation. *Journal of Environmental Psychology*, 16, 137-145.
- NEEF, N. A., IWATA, B. A. ET PAGE, T. J. (1978). Public Transportation Training: in Vivo versus Classroom Instruction. *Journal of Applied Behavioral Analysis*, 11(3), 331-344.
- SCHMITZ, S. (1997). Gender Related Strategie in Environmental Development: Effect of Anxiety on Wayfinding in and Representation of a Three-Dimensional maze. *Journal of Environmental Psychology*, 17, 215-228.
- SLEVIN, E., LAVERY, I., SINES, D., ET KNOX, J. (1998). Independant Travel and People with Leaning Disabilities: the Views of a Sample of Service Providers on Whether this Need is being met. *Journal of Leaning Disabilities for Nursing, Health and Social Care*, 2(4), 195-202.