

# Permis pour tous

Les sourds : chauffeurs de camion et de car



Les premiers chauffeurs sourds défient les fausses idées



# Table des matières

|      |  |    |
|------|--|----|
| I.   | PREAMBULE  | 3  |
| II.  | INTRODUCTION   | 4  |
| III. | COMITE DE « PERMIS POUR TOUS »                                     | 8  |
| 1.   | Objectifs  | 8  |
| 2.   | Méthode de travail   | 8  |
| 3.   | Membres de l'équipe  | 8  |
| IV.  | ELEMENTS DE REPERES SUR LA SURDITE                                 | 10 |
| 1.   | Surdité  | 10 |
| a)   | Origine de la surdité  | 10 |
| b)   | Degré de surdité   | 10 |
| c)   | Acquisition auditive   | 11 |
| d)   | L'Etiquette « handicap »   | 12 |
| e)   | Surdité, troubles de l'équilibre et vertiges                       | 13 |
| 2.   | Communication  | 13 |
| a)   | Langue des signes (LSF)  | 14 |
| b)   | Français signé   | 14 |
| c)   | Oral et lecture labiale  | 15 |
| d)   | Langue parlée complétée ou langue française parlée complétée (LPC) | 15 |
| e)   |  crit  | 16 |
| 3.   | Identité personnelle et identité professionnelle                   | 16 |
| 4.   | Moyens de communication  | 16 |
| a)   | Ressources humaines  | 16 |
| b)   | Ressources techniques  | 17 |
| V.   | ETAT DE LIEUX ACTUEL   | 19 |
| 1.   | Chiffres   | 19 |
| 2.   | Raisons du blocage   | 19 |
| 3.   | Origines d'obstacles   | 20 |
| VI.  | LEGISLATION ET REGLEMENT ACTUEL                                    | 23 |
| 1.   | Législation française  | 23 |
| a)   | Permis poids lourds  | 23 |
| b)   | Chauffeurs de transports en permis B et moniteur d'auto-écoles     | 25 |
| 2.   | Convention internationale et européenne                            | 26 |
| 3.   | Permis poids lourds autorisés en Europe                            | 27 |
| VII. | PERMIS POIDS LOURDS et LES SOURDS                                  | 28 |
|      | Permis pour tous   | 1  |

|   |    |
|---|----|
| 1. Problème de sécurité ?                                   | 28 |
| 2. Paradoxe   | 32 |
| 3. Avantages supplémentaires par rapport aux entendants     | 34 |
| 4. Permis professionnel : Uber, Taxi, ramassage scolaire... | 34 |
| 5. Atouts (Deaf gain)                                       | 35 |
| VIII. PRECONISATIONS  | 37 |
| 1. Dérogation exceptionnelle                                | 37 |
| 2. Modification des arrêtés                                 | 37 |
| IX. CONCLUSION  | 38 |
| X. REVUES   | 40 |
| XI. ANNEXES   | 44 |

## I. PREAMBULE

Tout au long des siècles, les Sourds ont connu de nombreuses humiliations discriminatoires, considérés comme des êtres inférieurs (pire que ceux dits "indigènes"), des aliénés, des personnes inéducables, voire sauvages.

A la fin du XXème siècle, nous avons compris que la diversité humaine apporte une richesse d'une valeur inestimable de ses atouts à la société contemporaine.

Malgré les fortes évolutions techniques facilitant grandement l'accessibilité visuelle, les Sourds restent dans l'impasse de l'obtention du permis poids lourds, impasse reconnue dans la légalité totale, eux ayant des capacités innées ou spécifiques que d'autres n'ont pas : L'attention assidue de la vision.

En effet, toutes les études menées démontrent et prouvent que ce n'est pas l'impossibilité de conduire, qui est liée à la surdité, mais à l'absence quasi totale de confiance de la part de la société envers les Sourds, pourtant connus comme étant plus attentifs visuellement que les entendants, qui ne comptent fréquemment que sur l'ouïe.

Paradoxalement, la politique actuelle qui encourage l'emploi, dans l'espoir de voir baisser le taux de chômage, continue de freiner l'emploi des Sourds désireux de devenir chauffeurs poids lourds, de bus et de tous ceux nécessitant le permis au-dessus de A et B.

Il est grand temps pour la société française de prendre conscience que les Sourds sont, parmi les Français, les piliers de la société, et parallèlement de l'économie française. Tout en sachant que la Confédération National des Sourds de France (CNSF) et plusieurs associations avaient investi pour délivrer l'autorisation aux personnes sourdes en 1959, il faut prendre en compte qu' impossible n'est pas français.

Le Conseil National de FNSF

## II. INTRODUCTION

La Fédération Nationale des Sourds de France (FNSF), reconnue d'utilité publique, est dirigée par des membres sourds et malentendants et représente les personnes sourdes et malentendantes par le biais des associations qui lui sont affiliées au niveau local et national. Fondée en 1889, la FNSF compte désormais plus de soixante associations locales membres. Elle est présente dans toute la France, territoires d'outre-mer inclus. L'objectif de la FNSF dans sa politique menée en faveur des sourds depuis sa création est de regrouper dans un but principalement d'ordre social, les personnes atteintes de surdité sur le territoire français, afin de coordonner leurs efforts pour le bien général de la communauté des sourds et ce, dans le respect de leurs valeurs morales et individuelles.

Un autre de ses objectifs est d'établir un dialogue entre la Fédération et la société, en accord et avec la coopération des associations affiliées afin de défendre les intérêts des personnes sourdes en France et dans ses départements et territoires d'Outre-mer. L'émancipation et l'égalité des chances sont les principales valeurs qui doivent être respectées afin de permettre aux personnes sourdes d'être reconnues comme des citoyens à part entière.

La FNSF est affiliée à l'Union Européenne des Sourds (EUD) qui travaille constamment sur les droits et qui a publié des textes sur la participation des sourds dans la vie politique et publique. La FNSF est également affiliée à la Fédération Mondiale des Sourds (FMS) qui a joué un rôle déterminant dans la création de la convention des droits des personnes handicapées et qui a un statut consultatif au sein de l'ONU. La FMS représente 70 millions de sourds dans le monde. D'ailleurs, la présidente d'honneur de la FMS a reçu en 2014 la Récompense des Droits de l'Homme de la part de l'ONU, au même titre que Martin Luther King ou encore Nelson Mandela avant elle, pour ses travaux en faveur des personnes sourdes dans le monde. La FNSF est, depuis toujours, l'interlocuteur formel élu par les Sourds pour représenter la communauté des sourds français auprès des institutions, mais aussi pour faire entendre la voix de la France dans les institutions internationales comme la FMS et l'EUD. L'année 2019, la France organisera le congrès mondial des sourds en partenariat avec la FMS. Le Droit à la Langue des Signes pour Tous est au cœur de ce grand  v nement.

Or, aujourd'hui, malgré des avancées sociales et technologiques majeures, les difficultés d'intégration des personnes handicapées comme les sourds dans le monde du travail sont réelles, y compris les chauffeurs routiers, comme l'attestent plusieurs statistiques émanant de l'INPES, l'INSEE ou la DRESS. Les personnes sourdes et malentendantes sont ainsi caractérisées par un taux de chômage très élevé par rapport à la moyenne nationale.

La France compte 7 millions de personnes présentant un déficit auditif (soit 11% de la population), qui englobent les personnes nées sourdes (minoritaires), les personnes ayant une surdité d'origine professionnelle et les personnes devenant sourdes pour d'autres raisons<sup>1</sup>. Elles ont des niveaux de diplômes plus faibles ainsi que le type d'emploi associé, que la moyenne. D'après L. Haeusler et B. Mordier<sup>2</sup>, « *ceci peut traduire une moindre réussite scolaire des personnes ayant des*

---

<sup>1</sup> Marie CUENOT et Pascale ROUSSEL. 2010. *Difficultés auditives et communication. Exploitation des données de l'enquête Handicap-Santé Ménages 2008*. Etudes réalisée par le CTNERIHI pour l'INPES. Ces données sont issues de l'enquête Handicap-Santé, qui inclut les territoires d'outremer.

<sup>2</sup> Laurence HAUESLER et Bénédicte MORDIER, 2014, « Vivre avec des difficultés d'audition. Répercussions sur les activités

*difficultés auditives mais aussi la survenue de problèmes auditifs plus fréquente pour les personnes ayant des niveaux de diplômes plus faibles* ». Ces chercheurs montrent que compte tenu de l'âge et du niveau du diplôme, les taux d'emploi et de chômage des personnes ayant une « limitation fonctionnelle auditive » est proche de la population générale, sauf pour les personnes les plus sourdes, celles qui ne peuvent suivre une conversation à plusieurs, pour lesquelles le taux d'emploi est significativement plus faible (50% contre 74% en population générale). L'adaptation du baromètre santé (INPES)<sup>3</sup> à cette population a par ailleurs permis de recueillir en 2011 des données complémentaires sur ce sujet. L'enquête concerne près de 3.000 personnes sourdes, malentendantes, devenues sourdes ou ayant des troubles de l'audition (acouphènes, hyperacousie...) de 15 à 85 ans et indique un chiffre de 13% de chômeurs (contre 9% pour la population générale). Ce taux varie avec l'âge (les 26-34 ans étant plus concernés avec 17% au chômage). Cette étude montre l'importance du diplôme et de la catégorie socio-professionnelle<sup>4</sup>. Il est très probable que la région soit également un facteur important sur le taux de chômage des personnes sourdes.

Dans le passé, le 31 Décembre 1922, le permis de conduire est devenu obligatoire dans toute la France mais les sourds (et les handicapés) n'y avaient pas accès. A partir de cette date, de nombreux sourds ont fait des aventures de façon clandestine, on les appelle généralement comme étant des chauffeurs clandestins. Selon un récit, ou peut-être une légende, un sourd a été arrêté par la police car il n'avait pas le permis. Il a été renvoyé au tribunal pour expliquer la raison pour laquelle il ne possédait pas le permis. Il conduisait depuis 20 ans sans avoir eu aucun accident. L'auto-école ne voyait pas la raison d'interdire les sourds de conduire. Selon un historien, les sourds fortunés, jusqu'en 1961, partaient à Alger pour avoir le permis car les règles y sont moins sévères concernant la visite médicale. Il n'y a en principe pas de loi ou de règlement concernant le permis de conduire des sourds. Or, à Alger, les médecins semblent être plus "souples", notamment grâce à un combat de l'Association des Sourds d'Alger.

Après l'usage abusif du klaxon dans les villes, le préfet de Paris a décidé de l'interdire au mois de Juin 1959<sup>5</sup>. Une association, "Touring club sourds de France" a profité de ce changement pour insister car l'interdiction se base précisément sur l'impossibilité d'entendre les klaxons. « Pas de klaxon, alors pourquoi interdire la conduite aux sourds ? » Touring club sourds de France a aussi obtenu le soutien de nombreux députés entre 1956 et 1959, comme Félix Houphouët-Boigny, futur président de la côte d'Ivoire, et d'autres. C'est surtout grâce au changement du code de la route que cela a été rendu possible.

De plus, grâce à la pression de plusieurs associations dont Touring Club Sourds de France et de certains députés, le ministre Robert Buron a enfin signé l'arrêté ministériel du 3 août 1959 pour autoriser les sourds à passer des examens de conduite et à obtenir leur permis mais cette arrêté a précisé qu'il faut passer une visite psychologique pour pouvoir conduire. Il est étonné de voir un lien

---

quotidiennes, l'insertion et la participation sociale », *Dossier Solidarité et Santé* n°52, DRESS (p.13).

<sup>3</sup> Audrey SITBON, 2013, « Baromètre santé sourds et malentendants (BSSM). Présentation de l'enquête et premiers résultats », *Évolutions* n°29

<sup>4</sup> Sophie DALLE, Colette MÉNARD, Juliette DESSAUX, Audrey SITBON, 2014, « Surdité, santé, travail. Lecture et enjeux de récentes études statistiques », *Colloque franco-latinoaméricain de recherche sur le handicap*, 10-11 juillet, Université Paris Descartes.

<sup>5</sup> Marie CUENOT et Pascale ROUSSEL, 2010, Difficultés auditives et communication. Exploitation des données de l'enquête Handicap-Santé Ménages 2008. Étude réalisée par le CTNERHI pour l'INPES. Ces données sont issues de l'enquête Handicap-Santé Ménages, de 2008, qui inclut les territoires d'outremer.

entre le problème psychologique et les sourds. Fort heureusement, la disposition de la visite psychologique a été supprimée en 1963. Malgré ce nouvel arrêté, la visite médicale fut souvent une source d'obstacle pour obtenir le permis.

Il est impressionné de voir cette histoire qui ressemble beaucoup à celle pour le permis poids lourds mais l'interdiction reste toujours en vigueur depuis la création de l'obligation du permis en 1922. Il est honnête de dire la triste vérité, que certains chauffeurs ont réussi à obtenir le permis grâce à l'ignorance du médecin agréé ou grâce à la dérogation exceptionnelle. Pire, ils sont allés dans les pays européens où les sourds étaient autorisés à conduire, notamment en Belgique et en Allemagne. Ces chauffeurs sourds nous disent qu'ils restent sur le fil très fragile qui pourrait être sectionné par un changement de personne comme le médecin agréé ou un responsable de préfecture en suspendant leur permis sur motif de la surdité. Ils ont toujours eu peur de perdre leur emploi lors de leur nouvelle visite médicale. De nombreux chauffeurs sourds routiers ont refusé de témoigner, par peur que leurs aventures clandestines soient découvertes, et par conséquent, de perdre leur permis de conduire.

Il n'est plus possible de continuer cette histoire. Les chauffeurs sourds estiment que l'arrêté du 31 août 2010 modifiant l'arrêté du 21 décembre 2005 fixant la liste des affections médicales incompatibles avec l'obtention ou le maintien du permis de conduire n'est plus adapté à la situation des sourds.

La commission de discrimination de la FNSF reçoit régulièrement des mails des pouvoirs publics locaux comme le maire ou les conseillers municipaux de plusieurs villes, dans le but de nous demander de l'aide pour résoudre les problèmes de ces citoyens sourds vis-à-vis du permis poids lourds. Un groupe de chauffeurs routiers et la commission « discrimination » ont décidé de créer le groupe de travail sous le titre de « Permis pour tous » en Octobre 2017. Le permis pour tous est tout à fait symbolique pour l'égalité des chances de toutes les personnes avec ou sans handicap et l'inclusion sociale. Peut-être que ce titre vous fera penser au « Mariage pour tous » à la suite des célèbres manifestations pour le mariage homosexuel en 2013. Il n'y a pas de rapport mais ici, on peut dire que ce sera le mariage pour les sourds et les métiers de chauffeurs routiers. Bien noté, l'enjeu de sécurité n'est pas négligé pour les chauffeurs eux-mêmes et autrui. Ce rapport détaille cas par cas le souci de sécurité et explore les offres de sécurité pour compenser ces causes problématiques grâce à l'aménagement et à la qualité du comportement du sourd. La sécurité reste au cœur du rapport et de toutes les discussions.

Dans le rapport, on démarre avec la présentation de l'équipe (chapitre 1). Ensuite, le rapport explore les éléments de repères sur la surdité pour découvrir les différents profils de sourds et leurs communication dans le chapitre 2 pour découvrir qui sont vraiment les sourds. Le chapitre 3 fera un état de lieux actuel pour faire un constat global. Dans le chapitre 4, il est important de rappeler qu'il est illégal d'interdire « automatiquement » les sourds comme les handicapés de faire quelque chose comme le permis sans étudier la possibilité d'aménagement. La convention internationale et la convention européenne encouragent chaque pays de travailler sur les aménagements afin de compenser les droits des personnes handicapées. Enfin le chapitre 5 parcourt sur la question de sécurité, les situations de paradoxe. On évoque également que les sourds pourraient apporter davantage à la société française. Pour le déterminer, le comité « Permis pour tous » et la commission de « Discrimination » de la FNSF publient la préconisation pour faire évoluer les réglementations.

Malgré qu'il n'existe pas d'études scientifiques sur les sourds et les poids lourds, il n'en existe pas non plus sur les sourds et le permis B (voiture). Nous accorderons une attention particulière aux retours d'expériences des chauffeurs routiers sourds. Nous les remercions d'avoir accepté avec courage le risque d'être suspendu, afin de transformer la mode « clandestine » vers le citoyen envers l'inclusion sociale, comme les autres.

Ces différents éléments nous permettront de répondre aux questions suivantes : les sourds se mettent-ils en danger eux-même et mettent en danger autrui en conduisant un véhicule poids lourds ? Faudra-t-il laisser la place aux professionnels de la route aux candidats chauffeurs sourds de travailler sur les aménagements selon les besoins pour compenser leur handicap au lieu de laisser la décision médicale sur le destin professionnel des sourds ? La France s'impose-t-elle comme un acteur proactif dans le domaine ou se caractérise-t-elle simplement comme un acteur passif en matière d'égalité des chances ? Quelles perspectives immédiates et futures la France peut-elle entretenir en la matière, notamment en permettant de libérer la croissance avec une meilleure intégration des travailleurs handicapés dans l'économie française ?



### III.COMITE DE « PERMIS POUR TOUS »

#### 1. Objectifs

En Avril 2017, la commission « Discrimination » a créé un comité de réflexion qui réunit des personnes compétentes sourdes (S) et entendantes (E) sur divers sujets liés à la surdité. Le 7 Avril 2018, le comité a adopté comme objectif principal :

**L'abrogation des interdictions de permis poids lourds (car et camion) pour les sourds**

#### 2. Méthode de travail

Le comité a recueilli les témoignages de personnes sourdes qui ont voulu ou ont déjà obtenu le permis. Il se charge d'analyser les raisons de ces succès et de ces échecs, les rapports disponibles sur la situation actuelle des personnes sourdes dans le contexte professionnel (voir chapitre sur le contexte actuel), les lois et les réglementations existantes.

En même temps, le comité tient compte des soucis de sécurité pour les chauffeurs sourds et la sécurité d'autrui.

Ce comité souhaite collaborer avec plusieurs fédérations et associations y compris les entreprises afin de démontrer la faisabilité et de travailler sur les aménagements pour que les sourds puissent avoir le permis poids lourds.

#### 3. Membres de l'équipe

##### o Audrey Florenceau, responsable du comité, chauffeur de camion



Atteinte d'une surdité profonde, cavalière handisport depuis 2010, deux titres championne de France, deux titres vice championne et deux titres de meilleure cavalière de sa catégorie.

Conductrice routière depuis Juillet 2015. En parallèle, elle a passé le permis EB. Première femme Sourde à obtenir les permis poids lourds en France.

##### o Christophe Moity, r f rent de permis C (camion), chauffeur



Avant de devenir chauffeur routier, il était chef de quai en logistique pendant 21 ans. Atteint d'une surdité profonde. Président de l'association loisirs des sourds de Douai. Militant pour rendre accessible le passage du permis poids lourds pour les sourds.

o **Youssef Berkach, référent de permis D (car), militant**



Éducateur (diplôme aide médico-psychologique) chez l'Institut des Jeunes Sourds de Bourg en Bresse depuis 2009. Atteint d'une surdité profonde, appareillé. Titulaire du permis A (moto) et organisateur du groupe de motards Sourds de Rhone Alpes et Auvergne.

o **Pascal Marceau, responsable de la commission « discrimination »**



Ingénieur structurel du bâtiment et formé à la discriminologie par une série de formations internationales, dont le conseil de l'Europe. Il étudie les discriminations depuis plusieurs années. Il souhaite développer l'empowerment des sourds (partage des expériences, des outils avec ceux qui en ont besoin). Direction du rapport « diagnostics et préconisations, les sourds et les entendants au travail<sup>6</sup>». Il élabore avec les chauffeurs routiers la stratégie et le rapport pour l'abrogation des interdictions.

Le comité « Permis pour tous » remercie

- Valentine Demaerle, interprète en langue des signes, pour son investissement pour la relecture du rapport

---

<sup>6</sup> Source : <http://www.fnsf.org/wp-content/uploads/2018/06/Les-sourds-et-les-entendants-Diagnostics-et-Pr%C3%A9conisations.pdf>

## IV. ELEMENTS DE REPERES SUR LA SURDITE

### 1. Surdité

#### a) Origine de la surdité

Une surdité peut être d'origine génétique ou acquise au cours de la vie à cause d'une pathologie (traumatisme acoustique, infection, intoxication, vieillissement, accident pendant la grossesse ou accident de travail). Toutefois, dans la vie sociale, deux grandes différences sont à prendre en compte : les sourds de naissance et les devenus sourds. L'évolution de la vie active dans ces deux cas n'est pas comparable. Il est important de savoir comment s'adapter en fonction des besoins de chacun.

#### b) Degré de surdité

Pour apprécier l'importance du handicap provoqué par une diminution de l'audition, les surdités sont classées, en fonction de la perte moyenne, en cinq degrés de surdité :

- surdité légère : la perte se situe entre 20 et 40 dB
- surdité modérée : la perte se situe entre 40 et 70 dB
- surdité sévère : la perte se situe entre 70 et 90 dB
- surdité profonde : la perte est supérieure à 90 dB.
- surdité totale : pas d'audition mesurable.

On parle d'audition normale ou subnormale quand le seuil auditif se situe entre 0 et 20 dB maximum. A titre d'information, une sonnerie de téléphone se situe autour de 60 dB.

Dans la société, on utilise plus volontiers le mot « malentendant » que le mot « sourd » qui a une connotation négative, sans réellement référer à une différence de niveau d'audition. Les deux mots co-existent comme c'est le cas pour « malvoyant » et « aveugle ». Dans ce rapport, la commission n'utilise que le mot « sourd », quel que soit le degré de surdité. Pour éviter tout malentendu, disons de suite que chaque sourd n'a pas les mêmes besoins au niveau de l'accessibilité.

Il existe des sourds malvoyants ou aveugles, ils communiquent avec les mains tactilement. La cause la plus fréquente de cette affection est le syndrome d'Usher, qui est une maladie génétique héréditaire. Celle-ci se manifeste par une surdité ou une déficience auditive associée à une déficience visuelle liée à une rétinite pigmentaire (RP). Les deux parents sont porteurs de la maladie sans la développer et la transmettent au bébé. L'enfant vient au monde sourd ou avec une déficience auditive importante. La maladie de la vue, la RP, apparaît dès la petite enfance ou au début de l'âge adulte. On estime que 3 à 6 % de la population sourde est atteinte du syndrome d'Usher<sup>7</sup>.

---

<sup>7</sup> <http://www.pisourd.ch/index.php?retour=191164&theme=106>

## c) Acquisition auditive

### i. Appareils auditifs

Par définition, les appareils, ou prothèses auditives, ont pour but d'aider à mieux entendre. L'efficacité des appareils est variable selon le type et l'importance de la surdité, et nécessite un travail de réglage et d'accompagnement pour être optimale<sup>8</sup>. Ils conviennent particulièrement aux déficients auditifs légers à moyens.

### ii. Implants cochléaires

Pour le corps médical, le recours à l'implant cochléaire est la première solution dans l'acquisition de l'audition, surtout pour les déficients auditifs profonds, en raison de l'Arrêté du 23 avril 2012 relatif à l'organisation du dépistage de la surdité permanente néonatale.

Le principe de l'implant cochléaire est de transformer les signaux analogiques enregistrés par un microphone en signaux numériques qui stimulent directement les fibres du nerf auditif par l'intermédiaire d'électrodes insérées dans la rampe tympanique de la cochlée<sup>9</sup>.

Toutefois, un sourd implanté reste toujours une personne sourde<sup>10</sup> car l'implant cochléaire ne permet pas une restitution intégrale de l'audition. L'exploitation de perceptions auditives via l'implant cochléaire dépend aussi en partie de l'engagement et de la motivation de la personne sourde, d'où le caractère aléatoire des réussites. En ce sens, cette technologie ne permet pas de régler définitivement les problèmes relatifs à l'aménagement du travail, notamment la communication simultanée entre plusieurs personnes.

Le porteur de l'implant cochléaire ou de l'appareil auditif risque de plus une instabilité identitaire s'il refuse de reconnaître sa surdité et/ou cache son identité sourde. En conséquence, il ne demandera pas l'aménagement dont il aura besoin dans le cadre du travail. Cette attitude est souvent liée à la crainte de ne pas bénéficier d'une évolution professionnelle ou salariale (Voir la partie sur l'identité professionnelle).

### iii. Sans appareils et implants cochléaires

La plupart des personnes sont perplexes en voyant des sourds ne pas porter d'appareils, voire même les refuser. En fait, il existe de nombreuses raisons à cela et la plus importante est qu'une majorité de personnes acceptent leur surdité, voire se sentent bien dans le monde du silence et favorisent plutôt le visuel. Certains revendiquent le fait d'être des sourds ou encore affirment leur fierté de l'être. Ils sont convaincus que le public peut comprendre rapidement ce dont ils ont besoin, notamment en ce qui concerne le recours à la langue des signes (Voir la partie sur la communication).

La commission « discrimination » a reçu quelques signalisations de certains sourds de quelques régions. Certains médecins ORL proposent une contrepartie en portant les appareils auditifs (plus rare pour l'implant cochléaire) contre son feu vert pour le permis B (voiture). Visiblement, les citoyens sourds n'ont pas d'autre choix que d'accepter de porter les appareils

---

<sup>8</sup> « Comprendre la surdité » et « Les appareils auditifs » de Surdinfo (Centre National d'Information de la Surdité)

<sup>9</sup> Haute Autorité de la Santé (HAS), 2012, *Le traitement de la surdité par implants cochléaires ou du tronc cérébral*, Bon usage des technologies médicales, Actualisation Janvier 2012.

<sup>10</sup> Charles GAUCHER et Stéphane VIBERT (dir.), 2010, *Les sourds : aux origines d'une identité plurielle*, Groupe éditorial P.I.E. Peter Lang, Bruxelles.

auditifs. Plus choquant, sur le permis, l'appareil auditif est « obligatoire ». La commission estime que c'est un marchandage et/ou une oppression (auditive) de la part du médecin ORL. La commission ne recommande pas l'appareil auditif comme seule solution ou seul aménagement pour les chauffeurs routiers.

#### **d) L'Etiquette « handicap »**

Les dictionnaires et la plupart des gens définissent la personne handicapée ainsi : « personne atteinte d'une infirmité (ou déficience) ou défavorisée sur un point quelconque ». Les sourds ou les devenus sourds ont souvent du mal à accepter d'être désignés comme handicapés. Ils préfèrent en général être considérés comme une minorité linguistique et culturelle basée sur la langue des signes. Par conséquent, des conflits culturels peuvent apparaître autant dans la vie sociale que professionnelle.

L'entendant, celui qui est pourvu d'audition, fait partie d'une forte majorité dont la culture est la plupart du temps basée sur l'audition et ne connaît pas la langue des signes, ne comprend pas les sourds, voire se méprend sur eux. « *Etre sourd, c'est être condamné non pas à ne pas entendre, mais à vivre dans un monde qui ne comprend pas les sourds* »<sup>11</sup>. C'est de ce point de vue que la surdité occupe une place particulière dans les déficiences sensorielles étiquetées comme « handicaps ».

La convention internationale relative aux droits des personnes handicapées apaise le débat en précisant :

*« Par personnes handicapées on entend des personnes qui présentent des incapacités physiques, mentales, intellectuelles ou sensorielles durables dont l'interaction avec diverses barrières peut faire obstacle à leur pleine et effective participation à la société sur la base de l'égalité avec les autres ».*

La surdité est un handicap invisible : aucun signe extérieur ne permet de déceler si une personne est sourde ou non. Par contre, un sourd n'est pas pour autant muet mais souvent, sa voix est teintée d'un accent particulier car il ne bénéficie pas du retour auditif lui permettant de la corriger ou de fluctuer ses intonations.

Du fait que le handicap soit invisible, les sourds sont, le plus souvent, victimes de discriminations en raison du manque de la prise de conscience de leurs interlocuteurs du sens de leurs actes. Parfois, cela va jusqu'au déni, se concrétisant par le refus, par exemple, de chercher des pratiques alternatives de communication (écrire, mimer, solliciter un interprète...). L'impossibilité pour un sourd de suivre les débats en réunion professionnelle parce qu'on a oublié de prévoir un interprète constitue l'un des exemples les plus couramment évoqués en milieu professionnel.

**La surdité se présente comme un handicap partagé**, contrairement à d'autres handicaps comme la cécité ou la paralysie. Comme le dit Danielle Bouvet, chercheur au CNRS, « *on peut guider l'aveugle, voyant à sa place ; on peut conduire un paralysé, marchant à sa place ; mais on ne peut pas parler à la place d'un sourd* »<sup>12</sup>.

---

<sup>11</sup> Yves DELAPORTE, 2002, *Les Sourds, c'est comme ça*, Editions de la MSH, Paris, p. 76.

<sup>12</sup> Danielle BOUVET, 1982, *La parole de l'enfant sourd*, éd. PUF, Le fil Rouge, Paris.

Les sourds sont souvent marqués par un phénomène d'étrangeté, en partie parce que leur handicap est partagé par leur interlocuteur qui devient en leur présence lui aussi handicapé par rapport à la parole. Cette étrangeté vient également de la voix des sourds, jugée comme agaçante<sup>13</sup>. D'un point de vue administratif, la déclaration du handicap est obligatoire pour obtenir la carte d'invalidité et la reconnaissance du statut de travailleur handicapé. Cette reconnaissance permet ensuite d'obtenir des allocations sociales, des aides financières, techniques et humaines comme l'aménagement du poste de travail et l'intervention d'interprètes.

### **e) Surdité, troubles de l'équilibre et vertiges**

Un trouble de l'équilibre connaît de nombreuses causes et peut survenir de façons très diverses. Votre équilibre est en majeure partie déterminé par votre organe de l'équilibre. Cet organe de l'équilibre, que l'on appelle aussi le labyrinthe, est situé dans l'oreille interne.

Cet organe aperçoit les accélérations et les rotations et transmet ces informations au cerveau. Le cerveau traite ces informations et les associe aux informations provenant des autres sens et des muscles. Si ces informations ne correspondent pas, vous ne serez pas en mesure de déterminer une bonne position corporelle. Cela peut causer des vertiges.

La perte auditive en soi ne cause pas de troubles de l'équilibre, mais certains problèmes dans l'oreille interne peuvent effectivement en être la cause. Ainsi, une otite ou une inflammation du labyrinthe par exemple, peut entraîner une perte auditive ainsi qu'un trouble de l'équilibre. Une perte auditive et un trouble de l'équilibre peuvent donc survenir en même temps. Un trouble de l'équilibre peut également être causé par certains problèmes de la circulation sanguine dans l'oreille interne, par un traumatisme crânien ou par une tumeur. Certains médicaments ou une hypotension peuvent aussi entraîner des troubles de l'équilibre (et une perte auditive).<sup>14</sup>

La maladie de Ménière s'explique par une modification du liquide de l'oreille interne, présent à la fois dans la cochlée (organe de l'audition) et dans le vestibule (organe qui participe à l'équilibre). Une augmentation de la quantité de ce liquide ou une élévation de sa pression serait à l'origine des crises qui caractérisent la maladie de Ménière.<sup>15</sup>

On résume que la surdité n'a pas eu un rapport direct avec les troubles de l'équilibre en particulier les sourds de naissance. Pour délivrer l'autorisation de passer le permis, il est important d'évaluer le trouble de l'équilibre ou le vertige au lieu de faire un test visant à évaluer la capacité d'entendre à telle distance selon la législation française actuelle.

## **2. Communication**

Selon le sociologue Bernard Mottez, la surdité ne serait pas un handicap à proprement parler. Il s'agirait plutôt d'un problème de communication qui naît à partir du moment où un sourd essaie d'échanger avec un entendant en langue des signes, ou inversement un entendant à l'oral avec un sourd.   l'inverse, entre deux sourds le handicap n'existe pas, de même qu'entre deux

---

<sup>13</sup> <http://monde-des-sourds.e-monsite.com/pages/surdite-et-culture.html>

<sup>14</sup> <https://www.audionova.be/fr/blog/perte-auditive-et-trouble-de-lequilibre-y-t-il-un-lien>

<sup>15</sup> <http://www.surdi.info/principales-causes-de-surdite/la-maladie-de-meniere/>

entendants, en raison de la langue commune utilisée. On ne dit pas d'un étranger qu'il est handicapé parce qu'il ne parle pas notre langue. En ce sens, la surdité serait-elle simplement un problème de langue ?

Le premier mode de communication des sourds dépend de l'origine de la surdité et de l'éducation qu'ils reçoivent.

### **a) Langue des signes (LSF)**

« *La langue des signes, ou plutôt les langues des signes, sont les langues humaines qui utilisent les signes en les organisant (...) selon une syntaxe qui leur est propre (Tarter, 1998). Cela signifie que les langues des signes ont bien un statut linguistique qui les distingue complètement, non seulement les unes des autres, mais aussi des langues parlées. Concrètement, tout comme il est impossible de parler simultanément deux langues vocales différentes (par exemple le français et l'anglais), (...) il est aussi, a fortiori, tout aussi impossible de s'exprimer simultanément dans une langue signée et dans une langue vocale (par exemple la LSF et le français) ».*<sup>16</sup> Ce détail est important car lors d'un premier contact avec une langue signée, le locuteur « entendant » peut parfois s'étonner de constater un décalage de temps au niveau de l'interprétation. Il peut alors se demander s'il vient du sourd ou de l'interprète. En fait, les interprètes ont besoin d'un petit temps pour passer de la syntaxe LSF à celle du français, et inversement.

La Langue des Signes est donc une langue visuelle non vocale. Elle est constituée de 8 paramètres : 4 paramètres manuels (configuration des doigts, direction de la main, mouvement, emplacement) et de 4 paramètres non manuels (expressions du visage, regard, labialisation, mouvement du corps). Elle comporte également une syntaxe qui met en lien le lieu, les personnages, les entités, les actions.

Bien qu'apparaissant dès 1991 dans des textes officiels, la LSF n'est reconnue comme langue officielle en France que par la loi du 11 Février 2005. Toutefois, elle n'est pas reconnue à part entière dans la Constitution française au même titre que la langue française, a contrario de ce qui se passe dans certains pays comme la Nouvelle Zélande, l'Ouganda, le Venezuela et récemment l'Écosse, qui ont inscrit leur langue des signes dans leur Constitution.

De par son histoire et son interdiction au sein des écoles, un certain retard terminologique existe. De ce fait, quand il manque un terme technique en langue des signes, on peut utiliser l'alphabet dactylogologique ou créer un nouveau signe en recourant à l'iconicité.

### **b) Français signé**

Dans le français signé, le locuteur s'exprime en français vocal, tout en accompagnant son discours de signes. Deux types de français signé peuvent être utilisés : soit le locuteur accompagne chaque mot prononcé par un signe qui lui est sémantiquement relié, soit il ponctue son message parlé de quelques signes, souvent dans l'intention de soutenir le sens du message par des indices signés.<sup>17</sup>

---

<sup>16</sup> Catherine HAGE, Brigitte CHARLIER et Jacqueline LEYBAERT (dir.), 2006, *Compétences cognitives, linguistiques et sociales de l'enfant sourd: pistes d'évaluation*, éd. Mardaga.

<sup>17</sup> Catherine HAGE, Brigitte CHARLIER et Jacqueline LEYBAERT (dir.), 2006, op. cit.

En résumé, le français signé est ordonné selon la syntaxe linéaire de la langue française. Ce sont souvent les entendants ou les devenus sourds, qui ont une bonne connaissance des signes mais ne maîtrisent pas la syntaxe de la LSF, qui utilisent cette méthode. **Ce mode de communication est limité comme pourrait l'être l'utilisation du vocabulaire anglais avec une syntaxe française.**

### **c) Oral et lecture labiale**

Certains sourds s'expriment à l'oral sans utiliser d'autres moyens de communication. Pour réceptionner les messages de l'interlocuteur, ils peuvent lire sur les lèvres et/ou font appel à un interprète ou à un codeur LPC (voir partie LPC).

Pour un sourd qui s'exprime à l'oral, ce n'est pas toujours évident car, de ce fait, il peut passer pour un malentendant. De même, certains devenus sourds, à première vue, semblent entendants, ce qui peut les mettre en difficulté face au manque d'aménagements adaptés. C'est le même cas pour un malentendant.

La lecture labiale consiste à identifier, par l'observation des mouvements de la bouche d'une personne, les sons qu'elle prononce. En effet, pour prononcer un son précis, la bouche doit avoir une forme particulière (ouverture des lèvres, position de la langue, provenance du son, etc.) Les voyelles sont directement identifiables sur les lèvres. L'identification des consonnes est plus complexe (position de la langue, émission du souffle).

L'efficacité de cette technique dépend de la prononciation du locuteur mais aussi de sa physiologie labiale (bouche lippue, forte barbe, paralysie faciale, etc.) et de sa position (parler en montrant toujours son visage et non pas à contre-jour, etc.). Toutefois, d'après les estimations, la lecture labiale permet de capter en moyenne entre 30 et 50% du message, le reste devant être complété grâce à la suppléance mentale.

Dans les situations de tension, d'agressivité, ou dans le cas de conversations à plusieurs (lors de réunions par exemple), où le débit de la parole est élevé, la moyenne de capture du message par lecture labiale descend drastiquement, allant de 0 à 10% de compréhension en moyenne.

### **d) Langue parlée complétée ou langue française parlée complétée (LPC)**

Le code LPC est un codage manuel des sons de la langue française. Les mouvements codés de la main sont associés à la parole. Le système consiste en un nombre limité de configurations manuelles que l'on place en différentes positions spatiales par rapport au visage. Une combinaison main-position est appelée « clé » et donne une information relative à la syllabe prononcée. Avec huit configurations manuelles et cinq positions par rapport au visage, le LPC permet d'accompagner toutes les syllabes du français parlé en les « codant »<sup>18</sup>. **Le LPC est une aide à la lecture labiale. Il n'est pas du tout comparable à la Langue des Signes.**

---

<sup>18</sup> Catherine HAGE, Brigitte CHARLIER et Jacqueline LEYBAERT (dir.), 2006, op. cit.



## e) Écrit

Quand les sourds ne maîtrisent pas la lecture labiale et le français vocal, ils peuvent s'exprimer par écrit. Parfois, cela ne met pas à l'aise les interlocuteurs entendants qui n'ont pas l'habitude de s'exprimer par ce biais. Pour eux, l'écrit est considéré comme une forme de discussion formelle. Ce n'est pas le cas pour les sourds. L'autre critique souvent évoquée est que l'écrit est une perte de temps. Or, un ingénieur a enquêté sur ce sujet et a démontré que c'est souvent le contraire. Au début on a le sentiment de perdre du temps mais, grâce à l'écrit, on dit souvent les choses une fois pour toutes. Dans le monde de l'oralité, il est nécessaire de répéter plusieurs fois à cause des interruptions et perturbations, des malentendus, des contraintes de charges de travail ...

### **3. Identité personnelle et identité professionnelle**

Ces dernières années, l'utilisation du mot « identité » a connu une véritable explosion comme les notions de « conflits identitaires », « identité au travail », « identité nationale » (dans le contexte politique), « identité d'exclusion » ou « identité bloquée ». Ce sujet est sensible mais ici nous le traitons seulement à travers le prisme de la surdité.

L'**identité de l'individu** est, en psychologie sociale, la reconnaissance de ce qu'il est, par lui-même ou par les autres. Ici, il s'agit donc de s'identifier comme Sourd : accepter sa surdité et ne pas la cacher, utiliser la langue des signes ou un autre mode de communication sans gêne et/ou affirmer ses besoins pour l'aménagement du travail.

*Un sourd oraliste est un handicapé invisible, tout le monde lui parle tout le temps, il est parfois fatigué à la fin de la journée. S'il montre davantage sa surdité, tout le monde fait davantage attention.*

L'absence d'aménagement spécifique et adapté aux besoins dans le cadre professionnel peut générer une fatigue psychologique car le sourd doit supporter l'absence de communication. Parfois des sourds eux-mêmes n'assument pas ou cachent leur surdité ou leur identité par crainte d'entraver leur évolution professionnelle ou par peur du jugement. Les préjugés concernant les sourds en général, peuvent engendrer une forme d'auto-discrimination.

### **4. Moyens de communication**

#### **a) Ressources humaines**

##### **i. Interprètes**

L'interprète diplômé (Master en Interprétation) est un professionnel des langues. Il permet à deux communautés linguistiques de pouvoir communiquer, chacune dans sa propre langue et en respectant les codes de sa propre culture.

L'interprète suit un code éthique, soit un ensemble de règles de déontologie et de conduite professionnelle. Les 3 règles déontologiques fondamentales sont : la neutralité, la fidélité et le secret professionnel, comme en témoigne le code déontologique de l'Association Française des Interprètes et traducteurs en Langue des Signes.<sup>19</sup>

---

<sup>19</sup> Source dans le site AFILS : <http://www.afils.fr/index.php/code-ethique>

## ii. Interfaces

Il existe plusieurs points de vue sur ces postes de travail :

Selon le service ARIS, l'interface de communication est un professionnel de la surdité qui assure le lien entre la personne sourde et son environnement. Il accompagne les personnes sourdes et entendantes dans leur communication verbale et non verbale afin d'éviter tout malentendu. Son intervention suit 3 objectifs : compréhension, information, intégration.

Selon plusieurs linguistes, c'est une personne dont les compétences linguistiques sont variables et ce en français comme en LSF. Des formations se sont ouvertes en septembre 2015, de ce fait, la grande majorité des interfaces n'ont pas suivi de formation leur permettant d'approfondir leurs compétences et de prendre du recul par rapport à leurs langues de travail. De même, la plupart des techniques d'interprétation leur sont inconnues, donc non acquises. En l'absence de déontologie, ils suivent leurs propres règles de conduite comme le choix de traduire dans l'intégralité ou partiellement, ou encore d'intervenir dans les discussions en donnant leur avis, des conseils à un des interlocuteurs... En cela, leur pratique est à l'opposé de celle des interprètes.

L'autre problème est que les interfaces cumulent des activités contradictoires entre elles, comme l'interprétation (qui suppose une neutralité), l'accompagnement, l'aide, et l'explication (ces tâches, qui supposent une intervention, sont plus proches de celles des éducateurs et assistantes sociales), et l'information des interlocuteurs (sensibilisation, médiation).

Le tarif des interfaces est souvent inférieur à celui des interprètes diplômés. Ce qui explique pourquoi la plupart des entreprises tendent à recourir aux services d'interfaces. Cela pose alors des problèmes en terme de déontologie et de neutralité. En ce sens, il est fortement déconseillé de recourir à ce genre de services, plutôt inadaptés en milieu professionnel.

## iii. Traducteurs français écrit / LSF

Par définition, traduire, c'est transposer dans une langue donnée (langue de départ) ce qui a été écrit dans une autre langue (langue d'arrivée)<sup>20</sup>. Des traducteurs entre le français et la LSF assurent la traduction entre le français écrit et la LSF sur support vidéo comme les Visio guides pour les musées, les écrans-télé pour les exposés ou les vidéos sur divers sites (soit des sites du service public, soit des sites d'entreprises). La majorité des traducteurs écrit / LSF sont des sourds.

## iv. Codeurs

Le rôle du codeur est de transmettre tous les messages oraux en langue française à l'aide de la LPC. Il respecte également un code déontologique.

# **b) Ressources techniques**

## i. Boucles magnétiques

La boucle magnétique permet, grâce à une transmission magnétique, de capter les sons d'un spectacle de façon amplifiée. Il suffit pour la personne malentendante de changer le mode de

---

<sup>20</sup> <http://www.afils.fr/index.php/interprete-traducteur>

sélection sur ses prothèses, en choisissant la position T (ou MT).

La boucle magnétique est un dispositif de sonorisation où la conduction du son se fait, non pas par voie aérienne depuis les haut-parleurs, mais par induction magnétique. Un conducteur électrique, relié à un amplificateur spécial, est placé autour de la surface à couvrir, d'où le nom de boucle<sup>21</sup>.

Les services publics, des lieux publics comme le Palais des Congrès, des cinémas... utilisent de plus en plus le système des boucles magnétiques et donnent ainsi l'impression d'offrir une accessibilité totale pour les sourds. Or, ce système ne concerne qu'une partie des sourds, essentiellement les personnes devenues sourdes et appareillées et ceux dont les appareils disposent d'une fonction adaptée aux boucles magnétiques.

#### ii. Système de vélotypie

La vélotypie permet de faire le sous-titrage rapide, en temps réel et avec un faible taux d'erreurs orthographiques, de communications orales au cours de formations, de réunions ou de conférences en direct. Il est nécessaire de trouver un opérateur pour effectuer la vélotypie. L'intervention de vélotypistes peut se faire sur place ou à distance.

Ce professionnel, tout comme l'interprète diplômé, respecte un code déontologique.

#### iii. Centre relais d'un opérateur

Le centre relais permet aux sourds et aux entendants de téléphoner directement par un intermédiaire comme l'interprète en langue des signes française (LSF) ou en langue française parlée complétée (LPC) ou en transcription écrite simultanée (sous-titrage)

#### iv. Matériels visuels et tactiles (vibrations)

Certaines entreprises proposent des matériels adaptés aux sourds et aux malentendants pour répondre aux exigences de sécurité, entre autres en cas d'alerte incendie (alarme visuelle à l'aide des flashes). Ils proposent des outils de sécurité (portable spécial avec vibrations ou flash visuel) pour les machines, les appels à distance en cas d'alarme. Dans la vie courante, ils peuvent proposer des téléphones adaptés pour les malentendants, des sonneries visuelles pour les appels extérieurs, etc.

---

<sup>21</sup> Pour plus d'informations, se reporter à <http://www.surdi49.fr/boucle-magnetique/>

## V. ETAT DE LIEUX ACTUEL

### 1. Chiffres

A ce jour-là, il n'existe aucun des statistiques sur les sourds et la route. On a déjà demandé aux réseaux scientifiques et aux pouvoirs publics qui n'ont non plus des chiffres.

D'après nos propres réseaux, on a pu compter une **cinquantaine de sourds ayant le permis C (camions), et quelques sourds ayant le permis D (car)**. Une grande majorité a refusé de témoigner par crainte que leur permis soit retiré car ils sont conscients qu'ils ont eu de la chance de l'avoir obtenu grâce aux médecins, qui trouvent que les sourds sont capables de conduire sans souci. La visite médicale agréée est réalisée tous les 5 ans, que cela soit pour les personnes en situation d'handicap ou non. Les médecins ont donné leur autorisation parce que souvent, ils ignorent l'existence de l'interdiction. Certains sourds ont obtenu le permis grâce aux dérogations du pouvoir public dont la préfecture.

### 2. Raisons du blocage

Nous constatons que les barrières viennent très souvent des personnes physiques qui jugent eux-mêmes que les sourds ne peuvent pas conduire le poids lourds. Bien entendu, certains appuient le fameux article qui empêche les sourds de conduire les poids lourds. Ce n'est pas seulement les médecins, nous avons identifié les personnes qui pouvaient créer ces barrières.

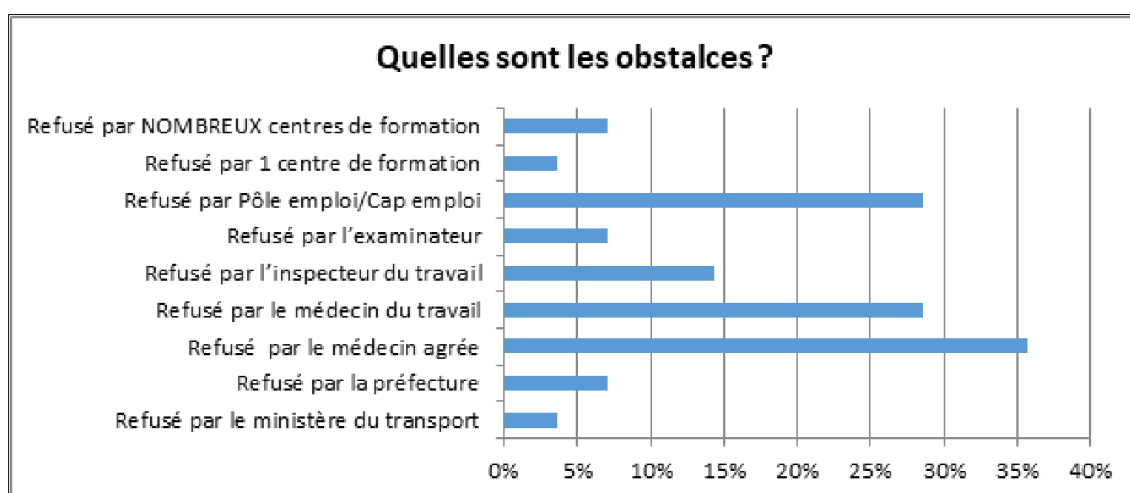


Figure 1 : réponses de sondages sur la question « quels sont les obstacles ?

Avec un recul, 65% des participants ont connu un refus par les médecins. Soit par le médecin du travail, soit par le médecin agréé. Mais ce qui est intéressant à voir, c'est que certains sont bloqués après avoir exercé une vie professionnelle à cause de l'inspecteur du travail (15%). Étonnant, environ 30 % ont reçu un refus de la part de Pôle Emploi ou Cap Emploi pour le financement de cette formation. Pourtant, le marché du travail de ces métiers (chauffeurs) n'est pas encore saturé. La revue du Figaro <sup>22</sup>a précisé que parmi les cinq métiers les plus recrutés, les

<sup>22</sup> Source [https://www.francetvinfo.fr/replay-radio/c-est-mon-boulot/chauffeurs-routiers-le-secteur-des-transports-a-du-mal-a-recruter\\_3124711.html](https://www.francetvinfo.fr/replay-radio/c-est-mon-boulot/chauffeurs-routiers-le-secteur-des-transports-a-du-mal-a-recruter_3124711.html)

chauffeurs livreurs se situent à la deuxième tête du classement. C'est un peu paradoxal. Concernant le reste, certaines formations refusent des personnes sourdes car elles savent que les sourds ne peuvent pas conduire à cause du règlement mais il existe un autre raison concernant l'accessibilité de centre de formation, comme l'intervention de l'interprète en langue des signes. Les centres de formations ne connaissent pas le monde des sourds et ne savent comment s'adapter par rapport à leur surdité en termes de communication et de supports visuels. Souvent, quand ils savent qu'il y a un stagiaire sourd, ils préfèrent refuser.

On peut identifier les raisons des barrières et les origines de ces barrières

| Raisons obstacles                               | Origine des obstacles   |
|---|---|
| médecins agréés                                 | Surdité et réglementation   |
| médecin du travail                              | Impossible de téléphoner et sécurité  |
| Inspecteur de l'examen<br>Inspecteur du travail | * Mécanique<br>* Sécurité d'autrui<br>* Environnement du travail<br>* Passagers et sécurité   |
| Centre de formation                             | * Démarche administration complexe pour la dérogation<br>* R glementation<br>* non accessible |
| Patron de l'entreprise                          | Incapacité des sourds   |
| Pole emploi / CAP Emploi                        | * Pr juges « impossible », « contact des clients entendnats impossible »<br>* R glementation  |

Figure 2 : tableau d'analyse les raisons des obstacles.

### **3. Origines d'obstacles**

#### **i. Surdité (médicale, manque de confiance des passagers)**

Les médecins évaluent naturellement la santé des futurs conducteurs, ici dans notre cas, c'est l'ouïe. Ils se chargent d'évaluer la perte d'audition et d'appliquer le décret pour déclarer l'inaptitude. Étonnamment, ils n'évaluent pas le trouble de l'équilibre lié à la perte d'audition qui pourrait affecter la sécurité du chauffeur.

De plus, en théorie, les médecins peuvent proposer des solutions comme l'aménagement ou la compensation par plusieurs solutions possibles qui seront évoqués dans les prochains chapitres.

Au retour des expériences, une majorité ne veut pas entendre parler ces aménagements.

*« Nous sommes diplômés et formés à notre profession. Nous possédons des permis de conduire en bonne et due forme. Nous conduisons (pour certains depuis 26 ans) nos usagers, sans incident. Nous ne comprenons pas l'attitude et la décision du médecin du travail de nous interdire de conduire des véhicules dans le cadre de l'exercice de nos responsabilités professionnelles ». C'est en ces termes retranscrits par une traductrice en langue des signes que six salariés sourds de l'institut de Larnay   Biard ont évoqué leurs cas hier »<sup>23</sup>*

<sup>23</sup> Article à l'issue du journal Centre Presse du 20 Janvier 2009   Poitiers  
Permis pour tous

## ii. Impossibilité de téléphoner (livraison)

Les excuses sont souvent infondées par « l'impossibilité de téléphoner aux clients ». Il existe plusieurs solutions détaillées dans la partie du chapitre III « Éléments de repères sur la surdité (moyens de communications) ». Au retour des expériences, les chauffeurs sourds nous confirment qu'ils utilisent régulièrement des SMS/MMS et communiquent via une application spécifique dans le transport comme « Truckfly » avec l'exploitant sans problème. Cela permet une traçabilité de la communication. Cela permet également d'éviter tout malentendu.

## iii. Impossibilité de communiquer avec les clients

Les excuses sont souvent exagérées en disant que les sourds ne peuvent pas communiquer avec les clients. En réalité, cela démocratise la mentalité française, de plus en plus sourds travaillent en grande surface comme caissiers<sup>24</sup>, ou vendeurs. Comment communiquent-ils ? Chacun se débrouille en s'adaptant bien par plusieurs méthodes possibles (voir la partie des moyens de communication).

## iv. Incapacité des sourds (vus comme handicapés)

Cela vient souvent des préjugés comme le capacitisme ou le validisme, ou plus loin encore comme l'auditisme (audisme), l'audio-centrisme, l'ethnocentrisme. On ne peut pas imaginer que les sourds puissent prendre des responsabilités ou conduire un poids lourds. Ils sont victimes de discrimination et de traitement défavorable contre les sourds.

*Un effet de l'audio-centrisme ? Que des personnes sourdes puissent conduire surprend énormément les entendants qui supposent, sans y réfléchir, qu'il faut entendre. C'est une idée reçue entachée d'audio-centrisme, attitude qui consiste à juger les Sourds avec des critères d'entendants. Les médecins connaissent bien les aspects médicaux de la surdité, la déficience auditive, mais ils ignorent l'aspect social des surdités, les compétences et capacités compensatrices développées par les Sourds. Et pour cause, l'enseignement de l'accessibilité qui étudie, notamment, les situations de handicap et les moyens d'y remédier, n'en est qu'à ses débuts (en application de la loi 2005-102) et ne figure pas encore au cursus des médecins. Ainsi, lors des commissions de la COTOREP, nous avons dû reprendre de nombreux médecins qui s'exclamaient : "Mais il ne peut pas conduire, il est sourd !"25.*

Le système de valeurs capacitiste, fortement influencé par le domaine de la médecine, place la personne capable, sans handicap, comme la norme sociale. Les personnes non conformes à cette norme doivent, ou tenter de s'y conformer, ou se trouver en une situation inférieure, moralement et matériellement, aux personnes valides.

Dans ce système de valeurs et de pouvoir, le handicap est ainsi perçu comme une erreur, un manque ou un échec et non comme une conséquence des événements de la vie ou de la diversité au sein de l'humanité<sup>26</sup>. La Convention relative aux droits des personnes handicapées définit l'absence d'aménagement raisonnable en faveur de personnes non valides comme une discrimination fondée sur le handicap.<sup>27</sup>

---

<sup>24</sup> Source : <http://www.leparisien.fr/seine-et-marne/quand-carrefour-emploi-des-caissieres-sourdes-et-muettes-20-11-2004-2005470196.php>

<sup>25</sup> Source : Article dans le site <http://www.yanous.com/tribus/sourds/sourds090306.html>

<sup>26</sup> (en) Laura E. Marshak, Claire J. Dandeneau, Fran P. Prezant et Naden A. L'Amoureux. *The School Counselor's*

<sup>27</sup> Convention relative aux droits des personnes handicapées. Article 2.

v. Sécurité

i. Sécurité et mécanique

Certains affirment que les sourds sont dangereux au volant car ils n'entendent pas les problèmes mécaniques.

**Voir le chapitre VII pour les solutions**

ii. Sécurité d'autrui

Le peuple pense que le conducteur sourd peut mettre autrui en danger car il n'entend pas le cri des passagers ou le klaxon en cas de danger, ou encore lors de manœuvres comme la marche arrière.

**Voir le chapitre VII pour les solutions**

iii. Environnement du travail (circulation de chargements ...)

Certains experts pensent que l'interdiction du permis C ne vient pas du problème de la conduite du camion, mais de l'environnement du travail comme la circulation du cariste. Les sourds ne peuvent pas entendre le klaxon ou les sirènes des chariots élévateurs.

**Voir le chapitre VII pour les solutions**

iv. Passagers (comportements , communication)

Pour les cars, tout le monde craint des problèmes de communication avec les passagers, ou, le sourd ne peut pas entendre les problèmes des passagers se situant à l'arrière.

**Voir le chapitre VII pour les solutions**

vi. Réglementations

Cette partie sera détaillée dans le chapitre VI « Législation actuelle et points de vue de l'Europe ».

## VI.LEGISLATION ET REGLEMENT ACTUEL

### 1. Législation française

#### a) Permis poids lourds

Le journal officiel précise l'arrêté du 31 août 2010 modifiant l'arrêté du 21 décembre 2005 fixant la liste des affections médicales incompatibles avec l'obtention ou le maintien du permis de conduire ou pouvant donner lieu à la délivrance de permis de conduire de durée de validité limitée :

Pour la conduite de poids lourds ou de transports en commun, il est indiqué :

pour la « **Déficience auditive modérée ou moyenne, progressive ou ancienne** » : « La limite de référence est de 35 décibels jusqu'à 2 000 hertz (voix chuchotée au-delà de 1 mètre, voix haute à 5 mètres). Compatibilité temporaire à condition que le sujet soit ramené par prothèse ou intervention chirurgicale aux conditions normales de perception de la voix chuchotée à 1 mètre, voix haute à 5 mètres. Véhicules avec rétroviseurs bilatéraux (mention restrictive sur le permis de conduire code 42).

pour la « **Déficience auditive modérée ou moyenne brusque** » : « Avis spécialisé. Véhicules avec rétroviseurs bilatéraux (mention restrictive sur le permis de conduire code 42) ».

- pour la « **Déficience auditive sévère ou profonde avec peu ou pas de gain prothétique** » : « *Incompatibilité* ».

Certains médecins, peu au fait des caractéristiques de la surdité, ne délivrent un permis de conduire que **pour une durée de cinq ans**. Cela se justifie pour des maladies évolutives, comme le syndrome d'Usher, mais pas pour les autres cas de surdité. Dans ce cas, demandez au médecin les critères qu'il suit pour ne délivrer qu'une autorisation temporaire. Et s'il n'y a pas de critère sérieux, demandez **un permis à durée illimitée**.

| CLASSE III : OTORHINO-LARYNGOLOGOIE-PNEUMOLOGIE |  |                                       |  |
|---|--|---------------------------------------|--|
| 3.1.<br>Déficience<br>auditive                  | 3.1.1 : Déficience<br>auditive modérée<br>ou moyenne                                     | 3.1.1.1<br>Progressive ou<br>ancienne | : La limite de référence est de 35 décibels jusqu'à 2 000 hertz (voix chuchotée au-delà de 1 mètre, voix haute à 5 mètres). Compatibilité temporaire à condition que le sujet soit ramené par prothèse ou intervention chirurgicale aux conditions normales de perception de la voix chuchotée à 1 mètre, voix haute à 5 mètres. Véhicules avec rétroviseurs bilatéraux (mention restrictive sur le permis de conduire code 42). |
|   |  | 3.1.1.2 : Brusque                     | Avis spécialisé. Véhicules avec rétroviseurs bilatéraux (mention restrictive sur le permis de conduire code 42)  |
|   | 3.1.2 : Déficience auditive sévère ou<br>profonde avec peu ou pas de gain<br>prothétique | Incompatibilité (cf. 3.1.1)           |  |

Figure 4 : tableau sur les conditions d'admissions aux déficiences auditives pour les permis poids lourds<sup>28</sup>.

<sup>28</sup>

Arrêté du 21 décembre 2005 fixant la liste des affections médicales incompatibles avec l'obtention ou le maintien du permis de conduire ou pouvant donner lieu à la délivrance de permis de conduire de durée de validité limitée



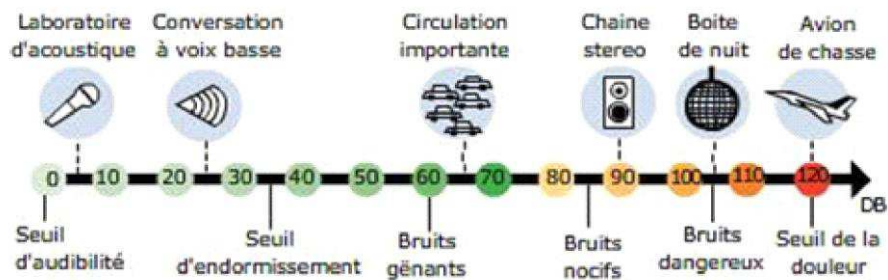
Ce décret est incompatible avec la convention européenne et la convention relative aux droits des personnes handicapées car ce décret exclut nettement les sourds, sans tenir compte des aménagements disponibles et possibles. En pratique, les médecins refusent tous les candidats en appliquant ce décret sans proposer d'aménagements ou de compensations.

Pour l'histoire de la distance et le son, cela reste encore illogique car on a pu démontrer que le bruit d'un car varie entre 62 et 72 décibels.



Figure 5 : Relevé de bruits dans le bus et le camion

Pour comprendre les degrés de bruits, le car/camion se situe entre les bruits gênants et les bruits nocifs. On ne peut pas entendre les voix de 35 dB dans ces conditions-là.



Source plan national d'action contre le bruit.

Figure 6 : Comparaison entre le degré de bruits et les objets

La législation Belge a particulièrement attirée notre attention. En ce qui concerne les sourds, pour être admis, il faut évaluer l'équilibre physique de la personne. Certaines personnes ayant perdu de l'audition, cela pourrait provoquer le déséquilibre corporel à cause de l'oreille interne. Mais ce problème ne concerne pas tous les sourds. Par exemple, les sourds de naissance ne connaissent généralement pas le problème de l'équilibre.

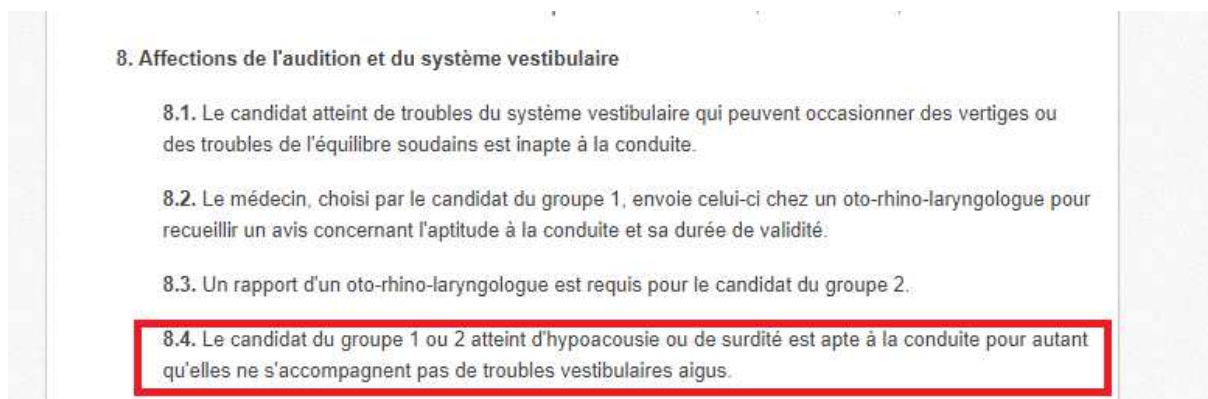


Figure 7 : Extrait de l'article de la loi belge <sup>29</sup>

## **b) Chauffeurs de transports en permis B et moniteur d'auto-écoles**

Le comité a découvert un autre article de cet arrêté, avec stupeur. En théorie, les chauffeurs et les moniteurs ayant le permis B ne sont pas autorisés à conduire en voiture comme le taxi, l'ambulance, le taxi en ramassage scolaire, etc.

L'article 2, modifié par l'arrêté du 16 Décembre 2017 précise :

*Les normes physiques requises en vue de l'obtention ou du renouvellement :*

- *de l'autorisation d'enseigner la conduite automobile prévue par l'article R. 201-6 du code de la route*
- *de l'attestation prévue par l'article R. 221-10 de ce même code, délivrée par le préfet aux conducteurs de taxis et de voitures de transport avec chauffeur, d'ambulances, de véhicules affectés au ramassage scolaire, de véhicules affectés au transport public de personnes, de véhicules motorisés à deux ou trois roues utilisés pour le transport à titre onéreux de personnes,*

*sont **celles relevant du groupe lourd**, mentionnées à l'article 1er ci-dessus.*

Un témoignage raconte qu'il y a 15 ans, un homme sourd travaillait en tant que chauffeur, pour le ramassage scolaire. Or, cet homme n'avait jamais passé de visite médicale avant d'être employé, et c'est seulement au bout de quinze ans qu'il lui a été dit qu'il était dans l'obligation de passer une visite médicale, à la préfecture. Cette nouvelle a bouleversé son destin professionnel, il a compris que pendant toutes ces années, il était chauffeur en toute clandestinité.

---

<sup>29</sup> <https://www.code-de-la-route.be/textes-legaux/sections/ar/ar-230398/662-annexe6#2.8>

Plus tard, une sourde a réussi à trouver un emploi dans une grande entreprise qui dispose d'une visite médicale interne. Cela ne lui a pas posé de problème. Ce témoignage a permis à ce chauffeur de retrouver un travail. Il croyait qu'absolument tout était en règle, au niveau de la législation. Il était vraiment très choqué de cette clandestinité. Il se pose la question s'il repassera sa visite médicale à la préfecture, peut-être cela sera son nouveau destin, malgré cette tragédie professionnelle.

Malheureusement, après quelques premières interdictions et ce depuis des dizaines d'années, on peut observer de plus en plus de chauffeurs sourds comme étant des chauffeurs de taxi, de Uber, chauffeurs pour le ramassage des enfants, des personnes handicapées. On compte déjà un dizaine de salariés sourds dans une entreprise située dans le Sud. Ira t-on envoyer ces chauffeurs au chômage ?

## **2. Convention internationale et européenne**

D'après la directive 2006/126/CE du Parlement européen et du Conseil du 20 décembre 2006 relative au permis de conduire (refonte) (Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE), l'article 5 précise, sur conditions et restrictions « *Si, pour cause de handicap physique, la conduite n'est autorisée que pour certains types de véhicules ou pour des véhicules adaptés, l'épreuve de contrôle des aptitudes et des comportements prévue à l'article 7 est réalisée sur un tel véhicule.* ».

L'annexe III « normes minimales concernant l'aptitude physique et mentale à la conduite d'un véhicule à moteur » détaille dans la partie « audition » :

---

*7. Le permis de conduire peut être délivré ou renouvelé à tout candidat ou conducteur du groupe 2 sous réserve de l'avis des autorités médicales compétentes; lors de l'examen médical il sera notamment tenu compte des possibilités de compensation.*

---

(groupe 2 : conducteurs de véhicules des catégories C, CE, C1 , C1E, D, DE, D1 et D1E)

Cet article est plutôt logique car il est nécessaire d'évaluer les candidats, s'il est possible de proposer des aménagements, ou non. Nous reverrons cela dans la partie sur la sécurité et l'aménagement.

### **3. Permis poids lourds autorisés en Europe**

La Fédération Nationale des Sourds de France tente de faire une enquête pour déterminer si les personnes sourdes sont autorisées à conduire un camion et/ou un car, ou non.

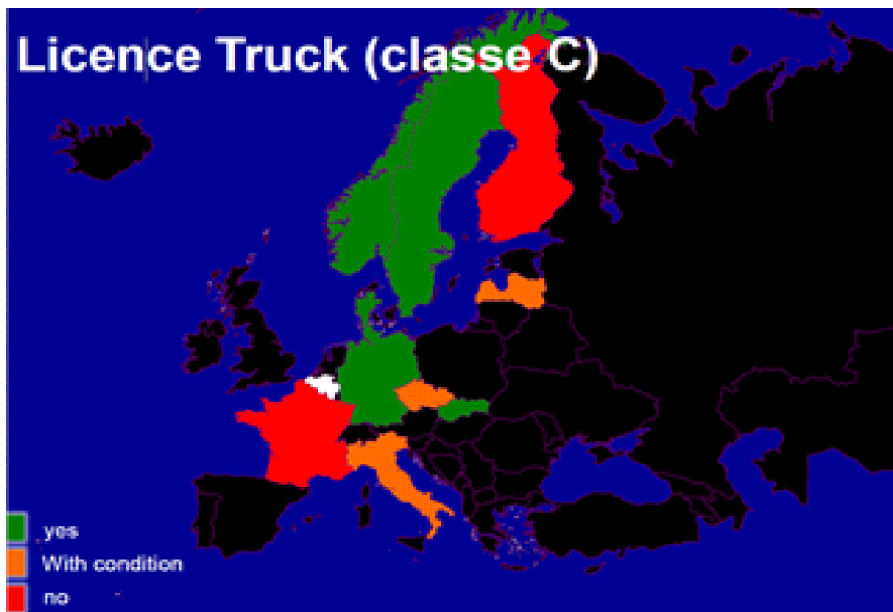


Figure 8: Permis de camion autorisé dans les pays européens

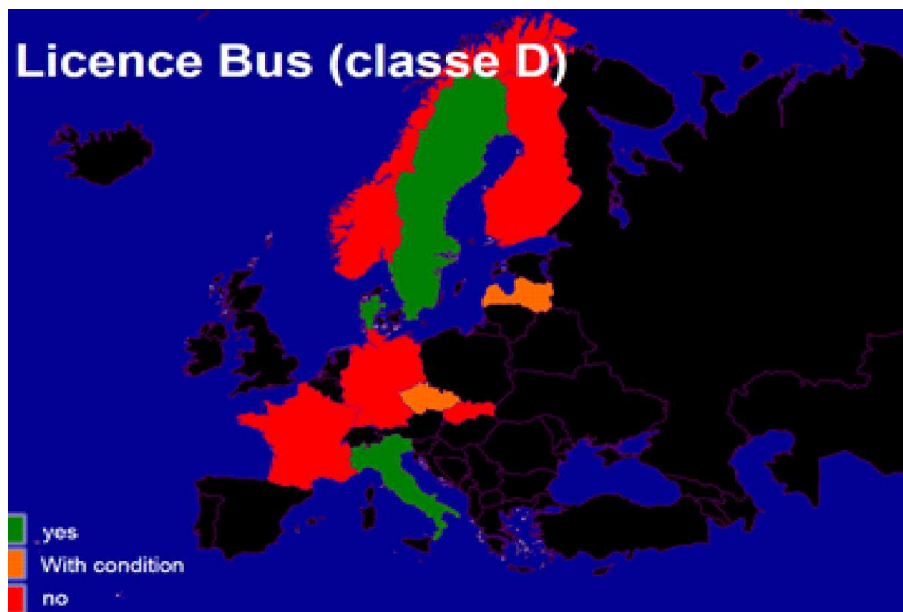


Figure 9: Permis de car autorisé dans les pays européens

La réaction de chaque pays varie. La plupart autorise les sourds de conduire les camions. 3 pays de l'Europe autorise les sourds de conduire et le camion, et le car.

## VII. PERMIS POIDS LOURDS et LES SOURDS

Les permis poids lourds restent toujours accessibles aux sourds. Chaque souci sera traité cas par cas afin de résoudre chaque problème. Pour rappel, la convention internationale rappelle que ce dernier doit trouver un aménagement adapté. En cas d'impossibilité, on le déclarera inapte. Pour le cas des sourds, il existe des solutions.

### 1. Problème de sécurité ?

Comme pour chaque individu, nous ne prenons pas la sécurité à la légère, y compris pour les sourds. On détaille les soucis de sécurité et nous proposons des solutions adaptées :

#### i. Sécurité et mécanique

En réalité, grâce à l'évolution technologique, les moteurs véhiculés vibrent de moins en moins. Les sourds ont la capacité de ressentir des sensations plus fortes que les entendants. Plus sensibles, et pour compenser l'absence de l'audition, ils sont capables de détecter des anomalies.

*Selon une histoire vraie, un réparateur sourd des petits avions est souvent appelé pour détecter le lieu de l'anomalie car personne n'a réussi à trouver l'origine du problème. Quand il allume le moteur, il sait repérer le problème grâce à la vibration.*

De plus, il y a des indications de camion qui signalent des anomalies. Les sourds aperçoivent rapidement les clignotants car ils sont sensibles au changement visuel. Les sourds sont plus attentifs aux petits détails que la majorité des personnes entendantes ne remarqueront même pas lors de la vérification matérielle de l'ensemble. (Par exemple : un caillou qui peut être coincé entre les roues jumelles. Les sourds sont plus concentrés et ne sont pas perturbés par l'environnement bruyant ou par un collègue qui tenterait de l'interpeller.)

#### ii. Sécurité d'autrui

##### • **Pour les camions**

La technologie a énormément évolué de nos jours. Notamment un avertisseur de recul, comme les chariots élévateurs. Ajout des feux additionnels plus puissants que les feux de recul de la remorque par exemple.

Il existe même de nouveaux modèles de camions ayant intégré des rétroviseurs qui avertissent le conducteur des voitures qui arrivent dans l'angle mort, de manière visuelle grâce aux clignotants oranges intégrés dans les rétroviseurs. Grâce à cela, les conducteurs peuvent réagir de façon sécuritaire pour les usagers de la route, en prenant compte du gabarit du véhicule.

Il existe également la caméra de recul sans fil.

- **Pour les cars**

Pour rouler à l'arrière, c'est le même cas que le camion comme les feux ou la caméra de recul. Cependant, très souvent, on demande comment surveiller les passagers à l'arrière quand on conduit, d'où l'arrêté qui exige que les chauffeurs doivent percevoir des sons à une certaine distance. Dans ce cas, il existe déjà deux aménagements possibles :

❏ Rétroviseurs adaptés pour avoir un regard sur les passagers



Figure 10 : Exemples de rétroviseurs

Classiquement, nous retrouvons ces rétroviseurs pour les passagers.

❏ Caméras de surveillance



Figure 11 : Exemples de caméras de surveillance

Pour les caméras, il est possible d'en mettre (avec ou sans fixation) pour pouvoir éventuellement changer de cars pour les chauffeurs sourds. Ces caméras ne sont pas seulement avantageuses pour les sourds, mais également pour les entendants pour plusieurs raisons : la dissuasion des agressions, des malveillances, des comportements inappropriés, ou même des dégradations. On a vérifié si cette caméra pour surveiller l'arrière du véhicule est légale ou non. D'après l'arrêté du 3 Août 2007, consolidé le 1er Mai 2008 pour l'installation de système de vidéo surveillance en ERP (Établissement recevant du public), il suffit de demander l'autorisation auprès de la préfecture et de faire une déclaration au CNIL

iii. Environnement de travail (circulation de cariste, ...)

Le port du gilet jaune avec l'oreille barrée permet de donner une forte visibilité aux personnes qui travaillent au quai, car la couleur est voyante, et en addition il y a le logo. Souvent, dans les entrepôts, on demande aux chauffeurs de se présenter avec une tenue de sécurité voyante ainsi que les chaussures de sécurité. (EPI)



Figure 12 : Un gilet autour de camion



Figure 13 : logo « auditif » de la veste

Une pancarte du logo oreille barrée est posée sur le pare-brise du camion afin de prévenir que le conducteur est sourd. Surtout s'il y a une alerte comme un incendie par exemple.



Figure 14 : Signalisation de chauffeur sourd sur le pare brise.



Il est également possible de poser un disque magnétique comme pour les jeunes conducteurs du permis probatoire mis à l'arrière de la voiture. Dans ce cas, cela sera avec l'oreille barrée pour prévenir l'utilisateur du véhicule qui est à l'arrière de la semi-remorque d'éviter d'utiliser le klaxon. Il privilégiera l'appel de phares en cas de souci, donc, un avertisseur visuel.



Figure 15 : Signalisation « déficient auditif »

#### iv. Passagers (comportements, communication)

Tout le monde craint le problème de communication avec les passagers ou les clients. Pour les cars ou les bus, il ne peut pas entendre les problèmes des passagers à l'arrière.

##### ❓ **Pour les cars :**

On propose deux solutions faisables :

##### → **Signalisation de la présence d'un chauffeur sourd**



Le gilet de signalisation, auquel il faut ajouter avec le logo de la surdité et écrit « je suis Sourd », avec les deux mains veut dire que le chauffeur s'exprime en langue des signes et peut aussi utiliser le mime. Les professionnels et les passagers pourront le localiser, et s'adapteront facilement à la langue au lieu de compliquer la tâche et d'avoir des malentendus. Cela permet de nous sécuriser nous, dans le milieu professionnel, mais également les passagers.

##### → **Support (plaquette ou vidéo) pour présenter le chauffeur sourd, expliquer comment communiquer avec le chauffeur sourd**

Lors du décollage de l'avion, il y a des hôtesses de l'air qui font des mouvements de sécurité en cas de catastrophe en mimant, sans verbalisation, principalement dû au fait que des passagers viennent de nationalité différente. Il n'y a pas de barrière de communication, tout le monde comprend les consignes de sécurité car il y a un support visuel qui accompagne les mouvements des hôtesses de l'air. On explique la sécurité comme la ceinture, et donc comment communiquer avec un sourd. Cela rassure les passagers.



Figure : Plaquette de consigne pour la sécurité en cas de problème dans un car

A la suite de l'affaire de l'école de Poitiers, les éducateurs sourds ne peuvent plus Permis pour tous



accompagner les enfants sourds en camionnette car le médecin du travail leur en donne l'interdiction, malgré le fait qu'ils conduisent depuis plus de 15 ans, à cause d'une réglementation. Ils ont vu que le comportement des enfants sourds s'est dégradé, pour la bonne raison que les chauffeurs entendants n'arrivaient tout simplement pas à maîtriser la langue des signes ou/et à communiquer avec les enfants sourds. Cela crée déjà un problème de sécurité pour les enfants avec les chauffeurs entendants à cause de l'incompréhension des enfants sourds des consignes du chauffeur de taxi (Permis B chez les professionnels) entendant.

- **Pour les camions**

Quand un conducteur arrive dans un entrepôt, le responsable prévient par haut parleur l'emplacement du quai, mais quand la personne est sourde, difficile de le savoir, d'où l'intérêt d'avoir la pancarte visible sur le pare-brise.



Figure : Signalisation de chauffeur sourd au devant.

Dans certains sites, il y a un poste de sécurité avec barrière, donc le chauffeur est obligé de se présenter, et parfois, ils ont à leur disposition un bipteur-vibreur pour prévenir le conducteur qu'il peut se mettre à tel numéro de quai, dès qu'il sera libre car il y a parfois un délai d'attente.

## **2. Paradoxe**

Parfois, on trouve des situations qui sont en paradoxes ou qui sont illogiques par rapport aux réglementations :

### **1. 6/7 thèmes pour les examens pour le permis poids lourds**

Les conditions d'examens (examen hors et en circulation) se reposent sur les points visuels comme la vérification de la sécurité, qui consiste à faire le tour du véhicule pour vérifier différents points de sécurité. Il n'existe pas de détails qui requièrent de l'audition, ou de la sonorisation pour conduire. Cela démontre qu'il n'est pas indispensable d'entendre pour conduire un poids lourds.

v. Chauffeurs âgés : pas d'incompatibilité !

Il existe des conducteurs routiers devenus sourds à cause de la vieillesse et ils peuvent tout de même continuer à exercer leur métier alors que la loi l'interdit. Non seulement ce n'est pas logique, mais c'est surtout discriminatoire pour les personnes sourdes souhaitant devenir conducteur de poids lourds.

vi. Chauffeurs en situation d'handicap moteur autorisés

Il existe également des conducteurs routiers qui sont en situation d'handicap, suite à un accident de travail par exemple. Notamment l'handicap moteur, comme une jambe en moins, ou un bras qui ne fonctionne plus. Or, cela ne les empêche pas d'avoir une aptitude pour conserver leur permis poids lourds grâce aux aménagements de poste financés par l'AGEFIPH<sup>30</sup>, soutenu par deux fédérations : FNTV<sup>31</sup> Bretagne et FNTR<sup>32</sup>, formé par AFT<sup>33</sup> et AFTRAL<sup>34</sup> <sup>35</sup> Dans le futur, on envisage de développer la formation pour les futurs chauffeurs sourds avec de l'accessibilité.

vii. Contrôle de chauffeurs

Le comité a reçu de nombreux témoignages de chauffeurs sourds, dont les entreprises ou les corps médicaux, qui surveillent constamment les chauffeurs sourds et y compris le parcours de chacun (GPS, balisages). Cette surveillance peut même se produire pendant plusieurs années, mais pas régulièrement sur les autres chauffeurs non sourds. Ces chauffeurs sourds ne comprennent pas ces raisons. Il vaut mieux surveiller les chauffeurs accros aux stupéfiants, qui ont un problème bien plus grave que le problème de surdité. Actuellement, il n'y a pas assez de contrôle de chauffeurs et des stupéfiants, contrairement à ce que l'on peut régulièrement voir dans les journaux. Ces chauffeurs sourds n'ont pas connu de graves accidents.

viii. Passagers sourds

A la suite de l'affaire de Poitiers<sup>36</sup>, certaines écoles nous affirment que ces chauffeurs ont eu peur de ne pas pouvoir communiquer avec les enfants sourds, qui peuvent avoir des comportements non adaptés pendant le trajet. Ils craignent aussi la sécurité. Si on autorise les chauffeurs sourds d'accompagner les enfants sourds, le problème sera rapidement résolu grâce à une meilleure communication !

---

<sup>30</sup> Association de gestion du fonds pour l'insertion professionnelle des handicapés

<sup>31</sup> Fédération Nationale des Transports de Voyageurs

<sup>32</sup> Fédération Nationale des Transports Routiers

<sup>33</sup> Association pour le développement de la formation professionnelle dans le transport.

<sup>34</sup> Organisme de formation en transport logisitique

<sup>35</sup> Source <http://www.aft-dev.com/actualites/travailleurs-handicap%C3%A9s-une-formation-pour-lacc%C3%A8s-aux-m%C3%A9tiers-des-transports#sthash.TdyPvEt9.dpbs>

<sup>36</sup> Voir chapitre V Etat de lieux, paragraphe 3, i surdité.

### **3. Avantages supplémentaires par rapport aux entendants**

Être sourd peut aussi avoir des avantages par rapport aux entendants :

#### **i. Concentration**

Les personnes sourdes sont comparables à des personnes qui écoutent de la musique forte, elles n'entendent pas non plus les bruits ambiants, mais ils sont très vigilants à l'environnement qui les entoure pour leur sécurité et celle des usagers.

Les conducteurs routiers entendants bénéficient d'un kit mains libres pour être joignables par leur exploitant ou famille par exemple. Pendant la conversation, est ce qu'ils sont plus concentrés sur la conversation ou sur la route et ce qui leur entoure ? On se pose la question par rapport à une personne sourde qui n'a pas de distraction comme la musique ou le téléphone et donc elle est davantage vigilante sur la route. En conclusion, on se demande quelle situation peut-on considérer comme dangereuse ?

#### **ii. Visuel élargi**

Les personnes sourdes ne possèdent que quatre sens : le toucher, l'odorat, la vue et le goût, mais pas l'ouïe. Donc pour compenser ce manque, on développe davantage les autres sens, en particulier la vue. Elles mobilisent énormément la vue pour compenser l'ouïe.

De nos jours, la technologie motorisée évolue énormément afin de diminuer au maximum les bruits pour l'environnement et la santé. Mais pour les conducteurs sourds, ils ne sont pas impactés par ça puisqu'ils ne possèdent pas l'ouïe. Leur santé n'est pas infligée par ce problème.

#### **iii. Communication à distance grâce aux mains pour la circulation**

Les conducteurs sourds ont l'avantage de pouvoir communiquer de manière lointaine, sans avoir à ouvrir la fenêtre en cas de danger. Les chauffeurs expérimentés sourds nous confirment qu'il est très utile, surtout lors de circulations denses en zone d'entrepôt. Les agents de circulations sont beaucoup plus à l'aise de communiquer avec les sourds.

Prenons l'exemple de l'avion : Un agent de piste qui a souvent son gilet jaune et un casque pour protéger les nuisances sonores désigne où le pilote de l'avion doit atterrir et s'arrêter. Pour communiquer, le pilote utilise avec l'agent les signaux visibles, sans que le pilote ait à sortir de l'avion avant que ce dernier soit immobilisé.

### **4. Permis professionnel : Uber, Taxi, ramassage scolaire...**

Au sud de la France, il y a plusieurs sourds qui se sont vu refuser par le médecin agréé à cause de leur surdité qui était incompatible (voir chapitre 6 : législation et règlement actuel) avec leur métier : conducteur de taxi pour ramassage scolaire pour enfants sourds. Ironie du sort, ils sont titulaires du permis B. Voir dans le chapitre plus tôt que les conducteurs entendants de ramassage

scolaire d'enfants sourds notent une difficulté de communiquer avec ces enfants car ils ne maîtrisent pas la langue maternelle qui est la langue des signes française.

Récemment, le comité « Permis pour tous » a reçu quelques signalisations concernant les médecins, qui refusent des sourds de conduire un véhicule comme un taxi, un Uber ou un ramassage scolaire. Secrètement, il a été reconnu qu'un chauffeur sourd conduit pour les ministres. Jusqu'à ce jour, il n'y a eu aucun incident. Les ministres devraient-ils avoir peur de sa conduite ? Prenons un point de vue humoristique : il y a un avantage en plus pour les passagers comme les ministres, qui pourraient discuter entre eux ou parler au téléphone sans que le chauffeur puisse les espionner, car il n'entend pas !

On compte plusieurs journaux et reportages sur ce sujet :

- « **L'application Uber vous apprend la langue des signes** » dans le reportage de l'œil et la main.

→ Lien : <https://www.france.tv/france-5/l-oeil-et-la-main/787879-un-job-de-reve.html>

- « **Ce chauffeur Uber prévient de sa surdité de la plus touchante des manières** » dans le reportage de l'Angleterre, reprise par les journalistes françaises Créapills

→ Lien : <https://creapills.com/onur-sourd-chauffeur-uber-twitter-20180423>

- « **Etre sourd et chauffeur de taxi ou d'Uber est-ce possible ?** », article du journal de métro Canada du 16 Novembre 2016

→ Lien : <http://www.sourds.net/2016/11/17/a-la-une-etre-sourd-et-chauffeur-de-taxi-ou-duber-est-ce-possible/>

- « **En Russie, on peut être sourd et ... chauffeur de taxi** », reportage en vidéo de Zoomin.TV France » du 25 Septembre 2017

→ Lien : <http://www.sourds.net/2017/10/15/russie-on-etre-sourd-chauffeur-de-taxi/>

Le comité ne souhaite pas se concentrer uniquement sur les permis poids lourds et souhaite plutôt s'élargir, notamment pour l'abrogation des interdictions pour les sourds de conduire dans le cadre du transport.

## **5. Atouts (Deaf gain)**

### **i. Communication téléphonique et SMS**

Les entendants sont accrochés aux téléphones portables. En cas de problème, ils n'hésitent pas à téléphoner partout sans réfléchir. Pour les sourds, ils se concentrent à trouver des solutions avant de téléphoner en cas de besoin. De plus, la communication à l'écrit gagne du temps au niveau de l'organisation de la communication et laisse une trace. Le risque de malentendu se réduit donc nettement.

### **ii. Consignes de sécurité vidéo**

Pour les cars, on montre une vidéo pour expliquer les consignes. Cette invention est originale, cela attirera l'attention des entreprises dans le but d'améliorer la sécurité des passagers

et de rendre les consignes accessibles à tous, s'il y a des passagers sourds. Actuellement, dans les signaux sonores, aucun n'est adapté pour les personnes sourdes. Prenons un exemple pour une panne de train : le contrôleur prévient de manière orale mais il n'existe pas de signaux visuels pour prévenir les passagers sourds.

L'innovation proposée par le comité est de créer une vidéo de consignes avant le départ en car. Cette innovation pourrait un jour être généralisée pour les chauffeurs entendants. Cette vidéo sera accessible en sous-titré pour les sourds, et sera orale pour les entendants. Pour voir le lien de la vidéo et du texte, veuillez le retrouver dans l'annexe.

### iii. Comportement et communication

D'après le reportage de l'Oeil et la Main (voir annexe), le patron affirme que grâce au chauffeur sourd, la qualité de communication entre les collègues et l'équipe s'est améliorée en portant de l'attention sur les autres.

## VIII. PRECONISATIONS

### **1. Dérogation exceptionnelle**

Certains sourds ont obtenu des dérogations exceptionnelles délivrées par certaines préfectures. Ces dérogations ne sont pas automatiquement délivrées en permanence car au fil des années, il pourrait y avoir des changements comme de nouveaux médecins ou de nouveaux responsables concernés qui pourraient, à nouveau, créer le problème de la perte de l'emploi, ou de la situation personnelle (morale) par exemple. Cela reviendrait clairement à zéro pour le combat, pour pouvoir accéder au renouvellement du permis. Cela n'adhère pas aussi aux valeurs de la République comme l'égalité, car certaines régions offrent des dérogations, d'autres non. Cela engendrerait l'injustice entre les citoyens sourds, qui seront considérés comme privilégiés par rapport aux autres citoyens.

Nous déconseillons de s'orienter vers cette stratégie car cela représente de nombreux risques, y compris les confusions de l'interprétation de chacun pour ces dérogations exceptionnelles. Il est donc recommandé d'uniformiser la réglementation.

### **2. Modification des arrêtés**

Les règles françaises ne sont pas conformes à la convention internationale des droits des personnes handicapées, ni à la directive européenne car elles n'accordent aucun aménagement possible (voir le chapitre « Législation actuelle ». L'article 5 de la convention internationale le recommande :

*3. Afin de promouvoir l'égalité et d'éliminer la discrimination, les États Parties prennent toutes les mesures appropriées pour faire en sorte que des aménagements raisonnables soient apportés.*

On recommande de revoir l'article de l'arrêté du 31 août 2010 modifiant l'arrêté du 21 décembre 2005. On propose de supprimer les catégories comme les déficiences auditives modérées ou moyennes et les déficiences auditives sévères ou profondes. Nous le soumettrons comme le modèle de la directive européenne :

*Le permis de conduire peut être délivré ou renouvelé à tout candidat ou conducteur du groupe 2 sous réserve de l'avis des autorités médicales compétentes; lors de l'examen médical il sera notamment tenu compte des possibilités de compensation.*

Pour l'avis des autorités médicales, il est nécessaire d'évaluer les vertiges et/ou les troubles de l'équilibre, au lieu de tester le degré d'audition et la distance comme on peut le voir actuellement dans l'arrêté. A l'issue de l'avis des autorités médicales, il est nécessaire de travailler sur l'aménagement disponible.

Pour les possibilités de compensation, il appartient aux candidats de proposer les solutions selon leurs besoins et leurs capacités, ainsi qu'aux commissions d'apprécier ces solutions pour l'aménagement comme nous l'avons évoqué dans le chapitre IX « Permis poids lourds possible pour les sourds ». Pour éviter des avis très variables de chaque région, il est possible de préciser dans la liste d'aménagements possibles aucune limitation, comme la caméra de recul, la caméra de l'arrière (passagers), les rétroviseurs, les gilets jaunes avec le logo surdité.

## IX. CONCLUSION

Ce rapport met en lumière la question sur les sourds et le permis poids lourds, notamment sur la sécurité. Il est démontré qu'il est possible de trouver des solutions comme l'aménagement et la compensation pour répondre aux inquiétudes de la sécurité. Il est riche de nombreuses pistes pour répondre aux besoins de tous les acteurs et appliquer certains principes de façon réalisable.

Le comité ne veut aucunement négliger **la sécurité** pour les chauffeurs, ainsi que pour autrui. N'oublions pas que le champ visuel des sourds n'est pas négligé, une revue scientifique anglaise a publié que les sourds congénitaux ont une meilleure vision périphérique que les entendants<sup>37</sup>. Cela compense de nombreuses questions de sécurité.

Le comité a de nombreuses possibilités **les compensations** sans a des créativité illimitées solutions pour chaque besoins nécessaires. réseau social pour échanger partager des expériences sourds.



*Dans les entreprises attachées à promouvoir la diversité, le principe d'aménagement raisonnable trouve des applications bien au-delà du handicap.*



démontré qu'il existe de pour **les aménagements et** limite. Chaque conducteur afin de trouver des problématique, selon les Actuellement, il existe un des points de vue et de entre les chauffeurs

Article du guide Handicap et Innovation<sup>38</sup>

Ces défis se conforment parfaitement à la **Convention relative aux droits des personnes handicapées et à la directive européenne relative au permis de conduire** qui accordent à trouver des aménagements et des compensations disponibles selon l'évolution technologique évoluant chaque année.

Le métier de chauffeur poids lourds est en pénurie, il ne connaît aucun problème de chômage. Enfin, nous souhaiterions savoir à l'issu de l'obtention du permis, si les sourds ont-ils pu décrocher un **emploi**. A l'heure actuelle, il est impossible d'évaluer cela pour ceux qui ont le permis D/DE (car) car il n'y a qu'un seul participant. Par contre, sur 10 chauffeurs sourds de camion, 8 ne connaissent pas le chômage.

En ajoutant une autre interdiction concernant les sourds de conduire en taxi ou en voiture pour le transport de personnes, les citoyens sourds sont au bout de leur patience, et de voir le terme assez lourd de l' « interdiction ». Ils demandent aux pouvoirs publics de ne plus décider pour eux, leur destination, leur rêve professionnel. On demande simplement de travailler ensemble sur les aménagements pour les cars, les camions, les accompagnements de gens (scolaire, personnes handicapées, simple passagers).

Pour rendre accessible à la formation, certains chauffeurs expérimentés rêvent de devenir le formateur afin de former aux futurs chauffeurs sourds. Malheureusement, encore un autre interdiction ce qu'il faut également enlever. Les formateurs sourds permettent aux organismes de

<sup>37</sup> <http://www.grenoblecognition.fr/index.php/actualites2/9-communiques/149-les-sourds-congenitaux-ont-une-meilleure-vision-peripherique-que-les-entendants>

<sup>38</sup> Source : <https://www.agefiph.fr/actualites-handicap/vient-de-paraitre-le-livret-handicap-innovation-rh>

subvention de réduire le frais d'interprétations pour les futurs conducteurs pendant la durée de la formation.

En ce qui concerne les frais d'aménagements, il existe des fonds comme l'AGEFIPH (l'Association de Gestion du Fonds pour l'Insertion Professionnelle des Personnes) qui permet de financer l'aménagement pour compenser la surdité par rapport aux entendants. Par exemple, il pourrait financer le smartphone ou la tablette professionnelle, installer la caméra de surveillance, la caméra de recul. En réalité, l'aménagement sur les camions, les cars ou les taxis n'a pas un impact important au niveau financier.

Il est urgent de modifier l'arrêté car certains chauffeurs sourds ont peur du médecin du travail ou du médecin agrée, que ces derniers les classent inaptes, lors d'une prochaine visite médicale. Malheureusement, le comité a déjà vu que cela arrivait à certains chauffeurs, à la suite d'un changement de médecin. Ce serait un début du cauchemar de la vie professionnelle de certains chauffeurs. Les chauffeurs sourds s'accordent pour dire que **la loi ou la réglementation n'est plus adaptée**.

Pour rappel, la privation du permis sans accorder les aménagements possibles est considérée comme une atteinte à la **liberté**. Les compensations et les aménagements raisonnables sont symbolisés par l'** galit **, comme les autres citoyens. On oublie souvent la **fraternité** qui est, au sens populaire du terme, l'expression du lien affectif et moral qui unit une fratrie. Dans ce cas-là, ce n'est pas possible de priver les droits de citoyens sans réfléchir ensemble, afin de trouver les solutions pour franchir les obstacles. Par conséquent, le comité souhaite bouger et changer l'arrêté afin de le rendre compatible avec la valeur de la république : liberté, égalité, fraternité.

Ainsi, s'il n'y avait qu'une seule phrase à retenir de toutes ces analyses, ce serait celle-ci :

**« L'inclusion, c'est travailler tous ensemble »**



## X. REVUES

### 1. Revues journaux

#### Les Sourds peuvent-ils conduire le camion ou le bus?

Occitanie VOIX DU MIDI

Société Faits divers Économie Politique Loisirs-Culture Sports Insolite

### Sourd, Alain se bat pour avoir le droit de travailler à Saint-Orens

Alain Grimberg est sourd de naissance. Malgré son handicap, il a réussi à décrocher un poste de chauffeur de bus pour le collège et le lycée de Saint-Orens. Il raconte son combat.

Publié le 18 Avr 17 à 11:06



Alain Grimberg, sourd, est chauffeur de bus scolaire pour le lycée et le collège de Saint-Orens.

Il y a quelques mois, Alain Grimberg s'est fait remarquer dans la communauté des sourds. Il a publié une vidéo, dans laquelle il s'exprime en langage des signes. Alain y explique qu'il est possible d'exercer le métier de chauffeur de bus, qu'il ne faut pas baisser les bras.

Paru dans le journal: Voix du Midi  
18 avril 2017 (1)

PARCOURS DU COMBATTANT - SOCIÉTÉ CLAUDE SCORDEL, SOURD PROFOND, VIENT DE RÉUSSIR SON PERMIS POIDS LOURDS, UN ACTE ENCORE TRÈS RARE EN FRANCE. IL CHERCHE DÉSORMAIS UN EMPLOYEUR

### Chauffeur sourd cherche poids lourd

Claude Scordel, sourd profond, vient de réussir son permis poids lourds, un acte encore très rare en France. Il cherche désormais un employeur.

VU 1469 FOIS | LE 26/04/2012 À 07:05 | MIS À JOUR LE 26/04/2012 À 07:04 | REAGIR



Paru dans le journal: L'Est républicain  
26 avril 2012 (2)

### Handicap. Audrey, première femme conductrice routière sourde

Modifié le 27/11/2015 à 15:00 | Publié le 27/11/2015 à 14:49

Écouter



Reagir

Lire le journal numérique

Paru dans le journal: Ouest France  
27 novembre 2015 (3)

DNA  
Dernières Nouvelles d'Alsace

Lundi 5 novembre 2018

A LA UNE

Article paru dans l'édition du  
Jeudi 23 Avril 2009

Région  
Emploi / Handicap

### Sourd au volant d'un poids lourd

Pascal Kayser n'a jamais entendu un seul coup de klaxon de sa vie. Né grand prématuré avec une surdité profonde bilatérale, il vient pourtant de passer le permis de conduire C, ce qui lui donne le droit de conduire des camions jusqu'à 32 tonnes.

Dans sa famille, on est chauffeur de poids lourd. C'est comme cela. Handicap ou pas, Pascal, déjà tout petit, n'avait qu'un rêve en tête : suivre la trace de son grand-père, de son père, de ses frères. L'année de ses 40 ans, cet habitant de Wasselonne particulièrement débrouillard, touche enfin au but grâce à sa persévérance. « Il y a une dizaine d'années, j'avais déjà essayé de me présenter au permis C, mais avais essuyé un refus lors de la visite médicale ». Détenteur d'un permis B, il conduit ...

© Dernières Nouvelles D'alsace, Jeudi 23 Avril 2009. Droits de reproduction et de diffusion réservés

Laurence Rey

(\*) DNA du 6 avril 2008.



Paru dans le journal: DNA  
23 avril 2009 (4)

## Audrey, conductrice routière, sourde

Audrey Florenceau a 25 ans, elle est sourde de naissance et pratique l'équitation à haut niveau. Après avoir travaillé plusieurs saisons dans la restauration, puis occupé un poste en comptabilité, elle se positionne pour devenir routière. Impossible n'est pas Audrey. La Snat de Saint-Nazaire, Scop spécialisée dans le transport routier de marchandises industrielles, tente le pari en la prenant dans un premier temps en stage pendant lequel elle obtient son permis poids lourd et le titre professionnel. S'ensuit un CDD qui se transforme rapidement en CDI, et depuis septembre 2015, Audrey fait de fréquents déplacements entre Nantes et la Bretagne.

Décrit ainsi, cela paraît simple, mais pas tant que ça. Il a d'abord fallu convaincre la Préfecture et la Médecine du travail sceptiques qu'une personne malentendante puisse conduire un semi-remorque. Ensuite, la faire accepter de clients très perplexes et enfin se confronter au regard des collègues. « Elle va avoir des accidents », a-t-on entendu. Audrey a très vite surpris par son enthousiasme. « Dès le stage, les collègues ont été impressionnés et convaincus par son adaptation, explique Michel Mézard, PDG de la Snat. Avec l'appui de Cap emploi, c'est devenu très vite une évidence, et aujourd'hui ce n'est plus un événement au sein de l'entreprise. »

« Avant, je travaillais en comptabilité, pourquoi pas arpenter les routes françaises en conduisant un poids lourd ? » explique Audrey naturellement en langue des signes à son auditoire. Pari réussi, une première en France, et un public scotché par son volontarisme.

Paru dans le site « Rientation Pays de la Loire »  
novembre 2015 (5)

## Manager la SINGULARITÉ



Et si l'entreprise revenait aux fondamentaux du management en se souciant davantage de l'individualité de ses salariés pour mieux les faire travailler ensemble ? Du handicap à la parentalité en passant par l'égalité professionnelle, de nombreux sujets RH d'actualité lui en donnent aujourd'hui l'occasion.

Guide et innovation RH élaboré par l'AGEFIPH,  
voir guide au annexe pages 11 et 13  
le 17 Mars 2017

**D**evenir conductrice de poids lourd quand on est une jeune femme de 26 ans et que l'on est atteinte de surdité profonde ? « Impossible ! », rétorqueront les recruteurs en soulignant tous les obstacles à ce projet : un métier dur et majoritairement masculin, un handicap lourd, une impossibilité de communiquer avec les

*d'équitation et tracte depuis des années le van transportant son cheval derrière sa voiture. Alors pourquoi pas une remorque de camion ? », explique Yohann Lelièvre, qui l'a formée et tutorée. Dès les premiers essais, il a vu disparaître toutes ses*

(2) <https://www.estrepublicain.fr/actualite/2012/04/26/chauffeur-sourd-cherche-poids-lourd>

(1) [https://actu.fr/occitanie/villefranche-de-lauragais\\_31582/sourd-alain-se-bat-pour-avoir-le-droit-de-travailler-a-saint-orens\\_5558327.html](https://actu.fr/occitanie/villefranche-de-lauragais_31582/sourd-alain-se-bat-pour-avoir-le-droit-de-travailler-a-saint-orens_5558327.html)

(3) <https://www.ouest-france.fr/economie/entreprises/economie-au-feminin/handicap-audrey-premiere-femme-conductrice-routiere-sourde-4472965>

(4) [http://sitemap.dna.fr/articles/200904/23/sourd-au-volant-un-poids-lourd\\_region\\_000011866.php](http://sitemap.dna.fr/articles/200904/23/sourd-au-volant-un-poids-lourd_region_000011866.php)

(5) <http://www.orientation-paysdelaloire.fr/ContentMedia/OPDL/ARTICLES/3-personnes-handicapees-racontent-leur-emploi>

(6) <https://www.agefiph.fr/actualites-handicap/vient-de-paraitre-le-livret-handicap-innovation-rh>

## 2 Reportages télévisés



Reportage de Journal France 3 Pays de la Loire le 17 Janvier 2019 « **Audrey, chauffeur et cavalière** »

[https://www.youtube.com/watch?v=mfuh7dCI\\_ZM](https://www.youtube.com/watch?v=mfuh7dCI_ZM)



Reportage de France 5 l'Oeil et la main le 15 Avril 2019, « **Audrey, sur la route de l'impossible** »

<https://www.france.tv/france-5/l-oeil-et-la-main/951455-audrey-sur-la-route-de-l-impossible.html>



Reportage de France 5 l'Oeil et la main le 13 Janvier 2014 « **Y a encore du boulot !** »



Reportage de youtubeur l'Oeil et la main le 27 Mars 2016 « Deaf can job bus » (le sourd peut conduire en bus)

[https://www.youtube.com/watch?v=Hg7WH3tFF\\_A](https://www.youtube.com/watch?v=Hg7WH3tFF_A)



Reportage de journal AP (Japon) le 5 Juin 2018 « Japan's first deaf bus driver challenges misconceptions » ( Le premier chauffeur de bus sourd du Japon défie les fausses idées

[https://www.youtube.com/watch?v=Hg7WH3tFF\\_A](https://www.youtube.com/watch?v=Hg7WH3tFF_A)

## **XI. ANNEXES**

|  |    |
|--|----|
| 1. Extrait de revue «Guide Handicap et Innovation » du 17 Mars 2017..... | 45 |
| 2. Récits de témoins.....  | 47 |
| a) Témoignage de Freddy Jacquemart.....                                  | 47 |
| b) Témoignage de Youssef Berkach.....                                    | 48 |
| c)Témoignage de Mathieu Lecorbeiller.....                                | 49 |
| 3. Rapport de sondages.....  | 51 |
| 4. Vidéo de présentation du chauffeur sourd.....                         | 55 |


# Manager la SINGULARITÉ

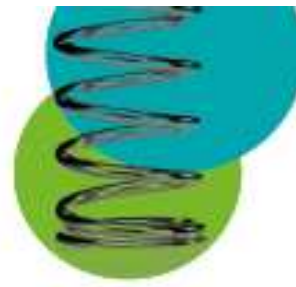


Et si l'entreprise revenait aux fondamentaux du management en se souciant davantage de l'individualité de ses salariés pour mieux les faire travailler ensemble ? Du handicap à la parentalité en passant par l'égalité professionnelle, de nombreux sujets RH d'actualité lui en donnent aujourd'hui l'occasion.

**D**evenir conductrice de poids lourd quand on est une jeune femme de 26 ans et que l'on est atteinte de surdité profonde ? « Impossible ! », rétorqueront les recruteurs en soulignant tous les obstacles à ce projet : un métier dur et majoritairement masculin, un handicap lourd, une impossibilité de communiquer avec les clients et surtout des risques énormes en matière de sécurité... Ces arguments, le centre de formation Afral et la société de transports Snat (133 salariés) les ont analysés et écartés les uns après les autres quand Audrey Florenceau s'est présentée à eux avec la ferme intention de prendre le volant. En septembre 2015, après cinq semaines de formation et un GDD estival, la jeune conductrice signait un CDI dans l'entreprise de Saint-Nazaire. Une première en France.

Pour réaliser cette embauche, la Snat a fait la part des choses entre le poids des représentations et les besoins réels d'Audrey. « Elle est championne


d'équitation et tracte depuis des années le van transportant son cheval derrière sa voiture. Alors pourquoi pas une remorque de camion ? », explique Yohann Lelièvre, qui l'a formée et tutorée. Dès les premiers essais, il a vu disparaître toutes ses appréhensions : pour compenser sa surdité, la jeune femme fait preuve d'une grande vigilance et d'un sens de l'observation très aigu qui lui donnent une conduite plus assurée que la moyenne. Elle a d'ailleurs décroché son permis sans difficulté. « En réalité, les mesures spécifiques mises en place auront été relativement simples : un accompagnement un peu plus appuyé au début, des communications par SMS pour remplacer le téléphone, une sensibilisation des collègues et des clients, et, enfin, des tournées régulières de manière à ce qu'elle prenne ses repères sur les sites de livraison », énumère le moniteur-formateur. 



Ce que l'entreprise a mis en œuvre pour permettre à Audrey de travailler normalement n'est autre que le principe de « compensation raisonnable », introduit par la Loi Handicap de 2005 : à savoir des ajustements techniques et/ou organisationnels, acceptables pour les parties prenantes (employeur, collectif de travail, salarié concerné), visant à rétablir le déséquilibre provoqué par la déficience. Dans les entreprises attachées à promouvoir la diversité, cette approche trouve des applications bien au-delà du handicap. En témoignent les nombreux exemples présentés dans un guide publié (en anglais et malheureusement non traduit) fin 2016 par l'Organisation Internationale du Travail (OIT)\*, qui décline le concept de *reasonable accommodation* (aménagement raisonnable) à des publics et des situations beaucoup plus larges. À travers une série de cas très concrets, le document montre comment l'entreprise peut être amenée à prendre en compte, à un moment de leur parcours, les

besoins spécifiques de collaborateurs dans des contextes très divers. À côté du handicap, il est question des maladies chroniques évolutives (via l'exemple du Sida), de la parentalité et même du fait religieux. Parmi les situations évoquées, on trouve l'exemple d'une jeune femme enceinte dont

“ Dans les entreprises attachées à promouvoir la diversité, le principe d'aménagement raisonnable trouve des applications bien au-delà du handicap. ”

les horaires sont provisoirement aménagés pour lui éviter les transports aux heures de pointe ; la reprise progressive et suivie d'un collaborateur de retour dans l'entreprise après trois mois d'arrêt maladie ; ou encore la possibilité de cumuler des congés offerte à un salarié désireux de partir en pèlerinage. 

\* *Promoting diversity and inclusion through workplace adjustments: a practical guide* – OIT, 2016.

## POURQUOI LE DROIT À LA COMPENSATION N'EST PAS UN AVANTAGE...

Le droit à la compensation reconnu aux personnes handicapées fait souvent l'objet de malentendus, en particulier dans les entreprises, où il est encore parfois considéré ou perçu comme un « avantage ». L'esprit de la loi du 11 février 2005, qui en a introduit le principe en France, est pourtant bien différent : pour le législateur, le droit à la compensation vise à rétablir un équilibre afin de permettre à la personne handicapée de faire face aux conséquences de son handicap dans sa vie quotidienne comme au travail. Dès lors,

une déficience visuelle peut justifier le financement d'un logiciel grossissant, une fatigabilité médicalement avérée un aménagement d'horaires, et une longue période de maladie un complément de formation pour se remettre à niveau. C'est précisément au titre de ce droit à la compensation du handicap que sont mobilisées, selon les cas, les interventions et les financements spécifiques de l'Agefiph ou les mesures particulières liées à un accord d'entreprise.

## ➤ Annexe 2 : Récits de témoins

### • Témoignage de Freddy Jacquemart

Je m'appelle Freddy Jacquemart, j'ai 22 ans et j'habite à Charleville-Mézières (08). Je suis sourd de naissance et porte deux appareils auditifs.

J'aimerais vous informer de ma situation et ainsi apporter mon soutien concernant l'abrogation d'une loi, de la discrimination envers les personnes sourdes y est présente : celle de l'interdiction pour les sourds de passer le permis « groupe lourd ou activités professionnelles relevant du groupe lourd ».

En effet, je vous présente ma situation. Depuis mon enfance, je rêve de devenir chauffeur routier poids lourd. C'est à partir de mes 15 ans que j'ai commencé à effectuer les démanches. Je me suis souvent heurté à des difficultés : Pour le choix du lycée, je voulais aller au lycée professionnel de Châlons afin de passer un bac pro le CTRMP (Conducteur du Transport Routier de Marchandises sur Porteur). Mes professeurs ainsi que mes éducateurs ont refusé ma demande. Je suis donc allé à Paris, à l'école des sourds nommée l'INJS où j'ai obtenu mon diplôme BAC PRO en prothésiste dentaire. C'est en arrivant chez Mission locale que j'ai pu parler de mon projet d'être chauffeur routier. Ils m'ont écouté et m'ont mis en relation avec l'URAPEDA à Reims. Mission locale à l'ailleurs trouvé des documents concernant mon métier en lien avec mon handicap : « l'arrête du 18 décembre 2015 [?]...[?] la limite de référence est de 35 décibels jusqu'à 2 000 hertz ... ». Pour ma part, je suis à moins de 35 db, j'ai eu de la chance. Mais qu'en est-il pour les personnes sourdes étant à plus de 35 db ? Ce qui m'étonne est qu'en Amérique, en Hollande, dans les pays scandinaves, les sourds peuvent conduire des poids lourds et sont embauchés !

Je suis donc allé chez un médecin agréé qui devrait voir avec 3 collègues lors d'une commission afin de parler de ma situation. J'ai eu quelques tests auditifs. Ils m'ont recommandé d'effectuer un audiogramme chez un ORL, ce que j'ai donc fait, afin de prouver mon niveau de surdité. Le test a été validé et je l'ai envoyé à la préfecture. J'ai ensuite reçu un avis positif concernant ma demande. Grâce à ce document, des portes se sont ouvertes. J'ai pu être formé à l'AFPA de Rethel et j'en suis très satisfait !

Que ce soit les formateurs ou mes collègues, la communication s'effectue, nous échangeons et nous comprenons parfaitement. Hors de la conduite, le formateur effectue des gestes pour m'indiquer les directions ou me donner des conseils. Parfois, nous passons par l'écrit via une ardoise. La formation durera 5 mois, elle se terminera fin juillet.

Ensuite, cette lettre afin de militer contre l'institution de cette loi interdisant aux personnes sourdes de conduire. Les sourds et les entendants doivent avoir les mêmes droits, nous sommes à égalité. Les camions sont de plus en plus modernes : voyants lumineux lorsqu'il y a des soucis. Le 114 me permet de contacter les secours par SMS ou vidéo. De plus, les sourds sentent les vibrations du camion et peuvent sentir s'il y a des anomalies, comme dans une voiture d'ailleurs !



- **Témoignage de Youssef Berkach**

Depuis mon enfance, j'ai toujours rêver de devenir chauffeur de l'autocar ou autobus. Puis j'ai passé la commission primaire du permis de conduire agréée par la préfecture de Bourg-en-Bresse, elle m'a demandé aller voir le médecin spécialisé ORL (Mr BARBIER) en 2008 et j'ai porté avec les appareils auditifs. Il m'a déclaré inapte. Je n'ai pas été d'accord avec lui alors j'ai rédigé le rapport pour renouveler le rdv. Après 1 mois, nous avons eu rendez-vous Avec le même médecin spécialisé ORL, il m'a déclaré toujours inapte. Puis en 2015, le médecin spécialisé ORL (Dr BARBIER) est décédé.

En 2009, j'ai été embauché par l'institut des jeunes Sourds je suis l'éducateur jusque-là. Alors j'ai souhaité de repasser le permis D pour pouvoir d'accompagner les jeunes Sourds durant l'activité sportifs et culturelles avec le car à louer. Alors Octobre 2017 j'ai eu rdv avec le médecin à Toulouse, Pourquoi à Toulouse? Parce que ce médecin est l'accessible totalement pour accueillir les personnes Sourds, même exprimant la langue des signes françaises (à Bourg, Il n'y a rien tout). Il m'a déclaré l'apte facilement avec mes appareils auditifs.

J'ai préparé tous les dossiers pour inscrire au centre de formation et auprès de la préfecture 71 car Louhans est dans le département 71 et mon employeur m'accorde de l'absence pendant 2 semaines (pour la formation et je travaille plus pour récupérer des horaires durant mon absence du travail). la préfecture de 71 a validé de mon dossier pour inscrire la formation du permis D, il n'y a pas de problème. Je respecte tous les procédures administratif.

Puis j'ai passé au centre de formation de Louhans, j'ai eu l'apprentissage de conduire le car sur le plateau et sur la route... C'est très bien passé, il n'y a aucun de souci de la sécurité. Je porte des appareils auditifs, j'entends très bien les bruits du moteur en arrière et les bips sonores... Le formateur est très satisfait et me souhaite de réussir.

Après 2 jours de la formation, j'ai été très choqué car le centre de formation qui m'a exclu car vous nous interdisez de passer le permis D, je ne comprends pas pourquoi ? Puis j'ai reçu mail contenant le formulaire cerfa du médecin Mr BARBIER m'a déclaré inapte définitif. Ce mot « inapte définitif » m'a vraiment choqué, je trouve que c'est discrimination envers contre moi. Alors je décide de battre jusqu'au bout ! En France, il y a des Sourds qui ont du permis D, EC, C. Pourquoi moi non ? Je trouve que c'est injuste !

Je ne comprends pas que mon médecin à Toulouse m'a déclaré l'apte qu'à Bourg, inapte définitif. Je demande que je veux bien vous rencontrer pour faire les discussions et faire des points.

J'ai déjà passé la maison de justice et du droit de Bourg en Bresse et publié l'article dans le journal le progrès, Et j'ai des sollicitations de la fédération en colère des motards de l'Ain et rencontrer des députés... pour battre ensemble contre cette décision injustice.

- **Témoignage de Mathieu Lecorbeiller**

Par ce présent rapport, je m'appelle Matthieu, 35 ans, habite à Saint-Léonard (76), à la recherche d'emploi.

En 2003, je désire passer la formation de poids lourds donc je me suis renseigné auprès de pôle emploi (ex ANPE) et la mission locale s'il y a la possibilité de faire une formation de poids lourds, qui est compatible de la surdité ou pas ? et connaitre l'aide de financement pour intégrer à la formation. Donc on m'a conseillé de consulté le médecin agréer sous-préfecture de seine maritime, j'ai pris un rdv avec le docteur vannier de Fécamp (76).

Après avoir rencontré le docteur vannier, qui m'a examiné et me posait des questions sur la surdité ainsi la raison de motivation à passer ma formation de poids lourd. Il a fini par mettre apte sur le formulaire de permis conduire C et EC. Je suis allé à la mission locale afin de faire une demande d'inscription auprès de la formation promotrans au havre. La formation promotrans a eu le plaisir de me recevoir en tant de stagiaire dans le groupe malgré ma surdité, j'ai apprécié avec les formateurs ainsi la directrice, qui m'ont bien accueilli pendant 3 mois.

Le formateur de conduite a apprécié mon comportement de conduite pendant les cours de conduite donc il est surpris de voir un handicap comme moi-même de réussir le parcours en formation de poids lourds. Après avoir obtenu mon permis C en 2003, Donc j'ai fait ma recherche d'emploi auprès des entreprises s'ils acceptent de m'embaucher malgré ma surdité donc pas de réponse. J'ai pu relancer à passer une Formation EC en 2004 après l'échec de permis EC. Après avoir trouver un emploi en mai 2005 dans une entreprise de produit frais ETS Benoist-Lair, Goderville (76) m'a embauché pour un contrat CDI.

En juin 2005, j'ai été convoqué à la médecine du travail Docteur Blond, qui m'a posé plein de question sur ma surdité. Elle ne pouvait pas me mettre apte sur la fiche médicale donc elle m'a envoyé chez l'orl pour connaitre le test d'audiogramme afin qui est compatible ou incompatible de travailler dans mon entreprise.

Après le test d'audiogramme, le médecin d'orl a envoyé le courrier au docteur blond. Elle m'a convoqué à nouveau afin de donner le résultat donc Le docteur blond a préféré ne pas me mettre apte pour éviter ses problèmes de responsabilité d'accident auprès des salariés de l'entreprise. Je suis vraiment choqué de cette situation donc j'ai fait un appel de la mission local ainsi mon père, j'ai pu rencontrer le chef d'entreprise, qui m'ont soutenu afin de régler le problème et rencontrer le docteur blond dans son cabinet.

Le docteur blond a fini par accepter mais à condition de mettre apte les 6 mois suivant afin de voir comment ça se passe avec l'entreprise et la route. Les 6 mois qui suivent, c'est très bien passé donc je suis à nouveau convoqué par docteur blond pour évaluer le travail pendant 6 mois elle m'a nouveau mis apte sur le formulaire médical pour 6 mois. Donc les 6 mois qui suivent, j'ai aucun problème de particulier avec l'entreprise et la conduite. J'ai été convoqué à nouveau à la médecine du travail, qui a enfin mis apte pour 1 ans. De 2015 à 2018, le déroulement avec l'entreprise se sont bien passé sans incident.

Comme les 5ans de permis poids lourds doivent renouveler, j'ai pu rencontrer docteur

Vannier pour une demande de renouvellement de permis poids lourds. Il a refusé de me renouveler pour aucune raison donc sur le formulaire médical, il a coché inapte pour une commission médicale et me convoque à la préfecture du havre.

J'ai pu en discuter avec mon chef d'entreprise qui ne comprend pas le refus de renouvellement de permis, donc il a téléphoné au docteur vannier pour avoir une explication. Le docteur vannier a refusé de lui répondre au téléphoné pour secret médicale.

Moi-même et mon père ne comprenaient pas de cette situation donc on a fait la démarche administrative pour connaître les renseignements sur le refus de renouvellement de permis poids lourds. On a rencontré le docteur vannier dans son cabinet, il n'a pas voulu nous répondre sur le refus. J'ai été convoqué à la préfecture du havre pour l'examen, donc le docteur m'a demandé de refaire un test d'audiogramme afin de connaître le résultat si c'est compatible ou incompatible. Il a fini par nous dire que c'est refusé à cause le décibel. J'ai même dit au médecin dans le cabinet que « j'avais déjà eu mon permis cariste, c'est dangereux, vous en dites quoi ? » il ne m'a pas répondu avant de partir, afin c'est pour lui faire comprendre.

J'ai fait ma demande à la commission médicale d'appel à la préfecture de Rouen, donc j'ai été convoqué à la clinique st Mathilde par un expert d'orl afin de finaliser le résultat. Encore une réponse négative a cause l'audiogramme incompatible pour le renouvellement de permis poids lourds. L'entreprise Benoist Lair m'a licencié en mars 2009 donc il m'a proposé un poste de préparateur de commande, j'ai pu refuser le poste. En attendant, Mon permis C est suspendu donc je peux récupérer le permis C sans refaire à zéro dès que le médecin de la préfecture me met apte sur le formulaire de permis conduire

J'ai pu prendre un avocat de défense de droit, donc l'avocat n'a pas pu réussir car il y a des lois de groupe lourds qui correspond à l'incompatibilité de surdité. J'ai même envoyé le courrier au préfet qui suit la procédure auprès de médecin de la préfecture, les députés qui nous soutiennent après le refus de renouvellement de permis poids lourds. Aujourd'hui, j'ai le plaisir d'apporter mon expérience de poids lourds, qui me plaît énormément dans l'ensemble.

Actuellement, je suis encore à la recherche d'emploi.

## Résultats du sondage permis pour tous

Réalisé pendant le mois de Janvier 2019.

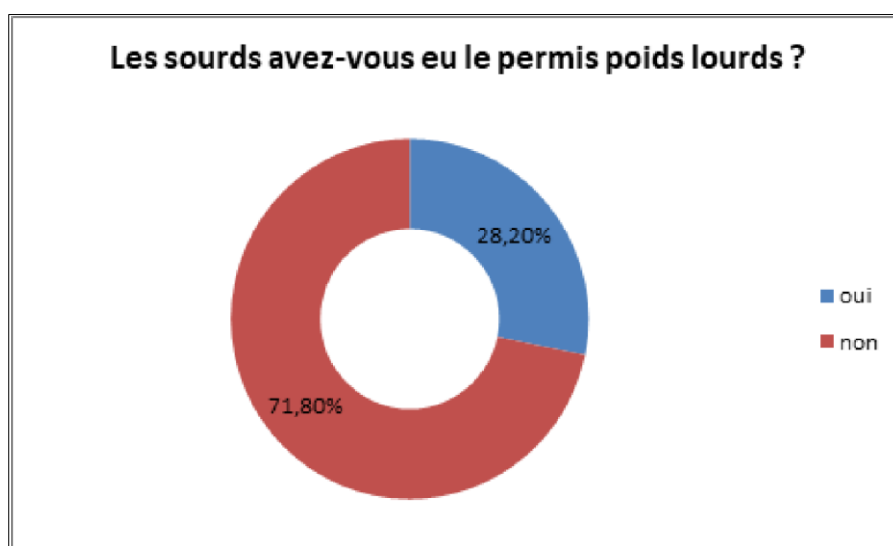
### Introduction

Le comité « Permis pour tous » souhaite faire une enquête nationale pour connaître la situation actuelle des conducteurs sourds poids lourds, mais également les personnes désirant obtenir le permis car elles n'ont pas la possibilité de l'avoir.

Le sondage concerne toutes personnes voulant passer l'examen du permis du groupe 2 (poids lourds : C, CE, D et DE)

### Participants

Le nombre de participants est de 39 personnes, dont 11 participants ayant eu le permis poids lourds (soit permis C soit permis D). Le reste, ce sont les obstacles. Le comité « permis pour tous » avait déjà recensé cinquante chauffeurs de car ou de camions. On peut déduire que les participants ayant eu permis le poids lourds sont faibles. Ces participants ont refusé de participer au sondage pour plusieurs raisons, surtout par crainte d'être découvert qu'ils ont eu le permis. Pourtant, la France n'a théoriquement pas autorisé les sourds à avoir le permis.

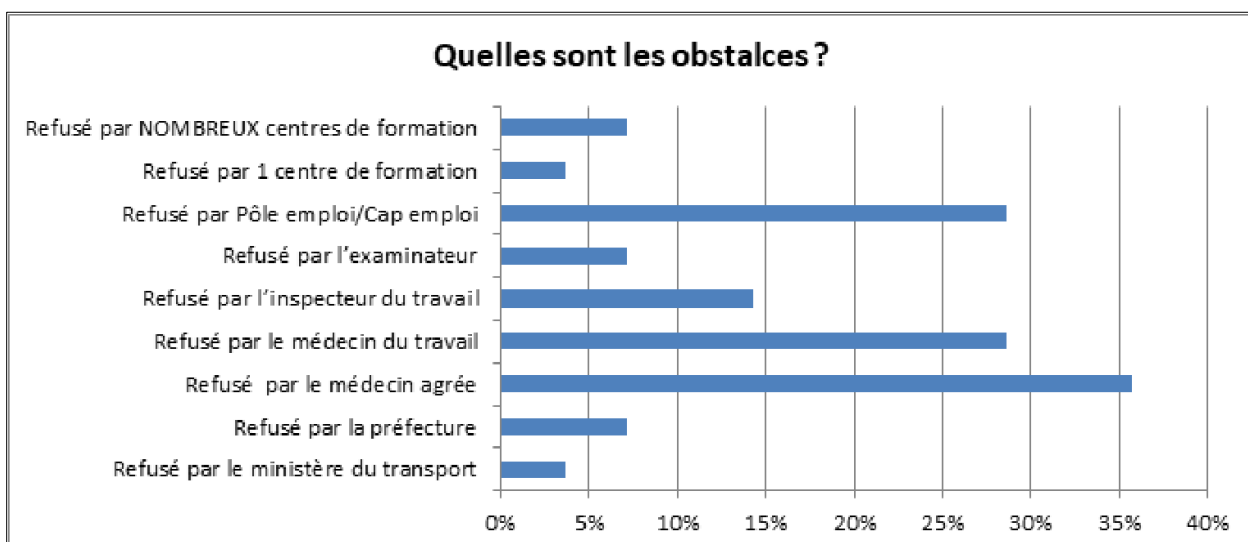


## I. Partie 1 : Obstacles des sourds



Le comité s'intéresse à prendre connaissance des sourds qui ont voulu passer leur permis poids lourds, mais qui ont connu des obstacles. Quel permis veulent-ils avoir ?

Le comité veut aller plus loin pour savoir les origines de ces obstacles



Ces participants ont laissé des commentaires à la fin du questionnaire :

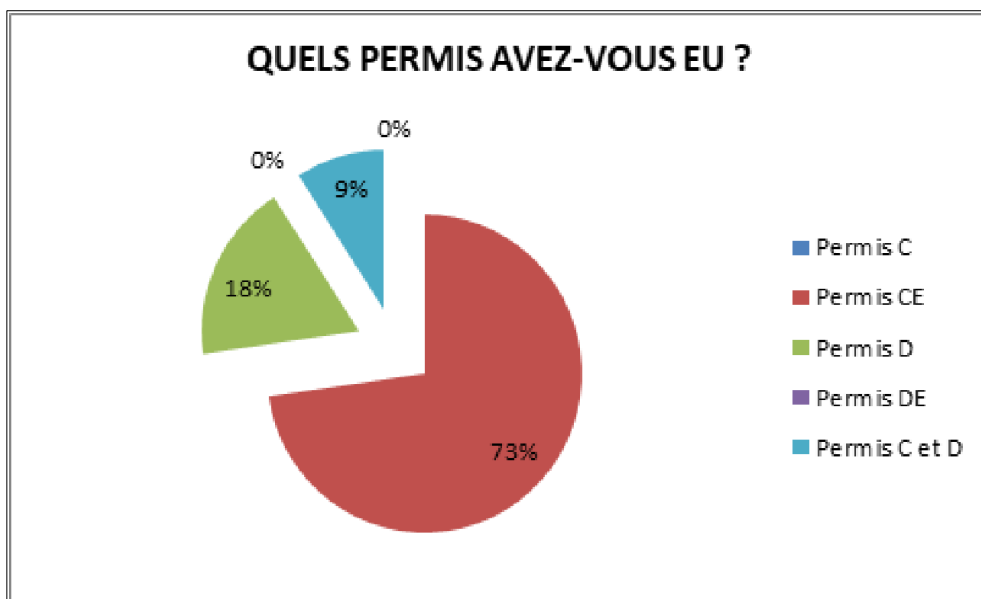
- « Visite médicale à la préfecture passée il y a 20 ans... jamais retenté jusqu'à aujourd'hui »
- « Avait pour projet d'apprendre le permis c dû à un changement de métier »
- « Manque d'interprète. »
- « Les sourds sont capables de conduire les transports, même l'avion »
- « Manque d'accessibilité pour les sourds »
- « L'interprétation »

Avec un recul, 65% des participants ont connu un refus par les médecins, soit par le médecin du travail, soit par le médecin agréé. Mais ce qui est intéressant, c'est que certains ont été bloqués après avoir exercé une vie professionnelle à cause de l'inspecteur du travail (15%). Etonnant, à peu près 30 % ont reçu un refus de la part de Pôle Emploi ou Cap Emploi pour le financement de cette Permis pour tous

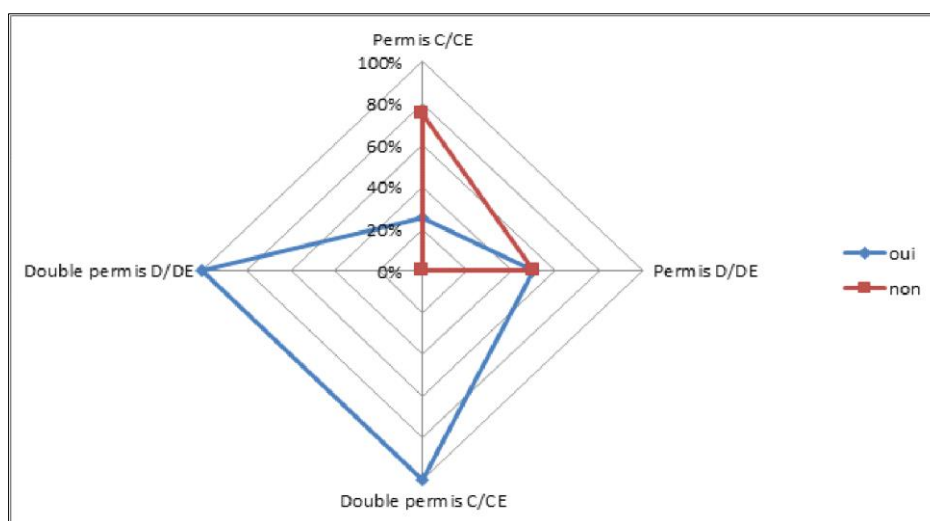
formation. Pourtant, le marché du travail de ces métiers (chauffeurs) n'est pas encore saturé. La revue du Figaro a précisé que parmi les cinq métiers les plus recrutés, les chauffeurs livreurs se situent à la deuxième tête du classement. C'est un peu paradoxal. Concernant le reste, certaines formations refusent l'accès car elles savent que les sourds ne sont pas acceptés à cause du règlement. Mais, il existe une autre raison concernant l'accessibilité au centre de formation comme l'interprète en langue des signes par exemple.

## II. Partie 2 : Titularisation de permis poids lourds.

Maintenant, on peut connaître qui sont les participants ayant eu le permis.



On s'intéresse de savoir s'il existe des conditions, s'ils ont obtenu les permis



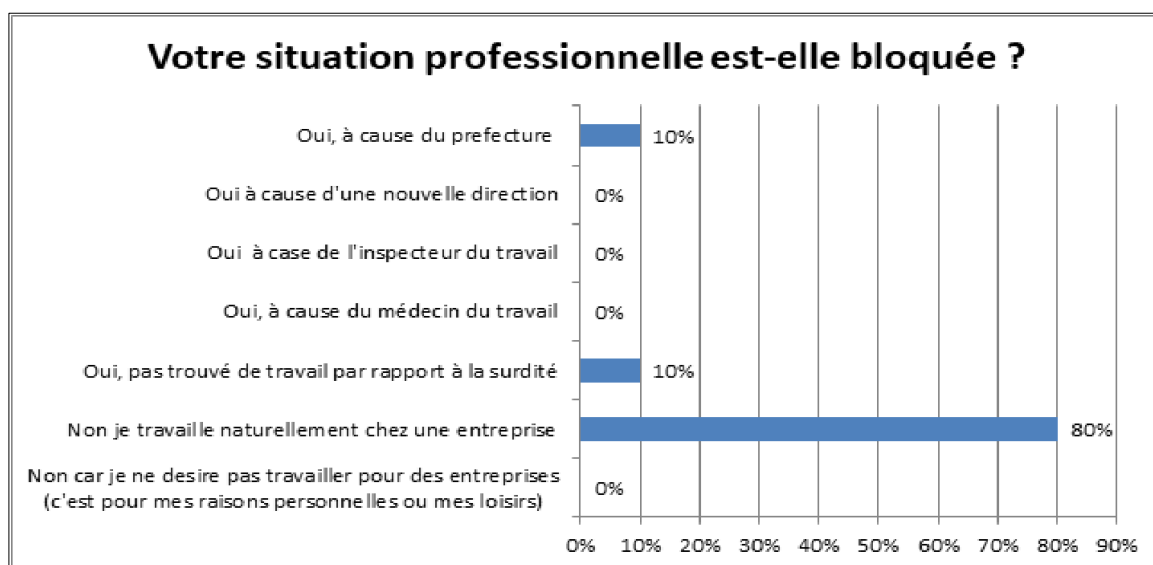
Tous les participants ont dit « oui ». La condition à pourvoir est de mettre en place les rétroviseurs. C'est un cas classique car c'est la même situation que pour avoir le permis B (voiture).

Le comité demande aux participants sourds de quel aménagement possèdent-ils ou auront besoin pour conduire correctement. Un seul participant (permis C/CE) a répondu qu'il est nécessaire d'installer une caméra de recul.

Le comité interroge les participants sourds pour déterminer comment ils rassurent l'inquiétude des employeurs ou des pouvoirs publics pour leur propre sécurité, et celle des autres. Les participants ne comprennent pas cette question car ils ont le sentiment que c'est la même problématique que les entendants. Un participant a prononcé une phrase « l'ouïe n'est pas un défaut dans la surdité, le champ visuel est encore plus attentif chez les sourds que chez les entendants ».

### III. Emploi et chauffeurs sourds

Pour rappel, le métier de chauffeur poids lourds est en pénurie alors qu'il ne connaît aucun problème de chômage. Enfin, on voudrait savoir à l'issue de l'obtention du permis, si les sourds ont-ils eu un emploi. A l'heure actuelle, il est impossible de l'évaluer pour ceux qui ont le permis D/DE (car) car il n'y a qu'un participant. Par contre, sur 10 chauffeurs de camion, 8 ne connaissent pas le chômage.



Plusieurs participants ont laissé un message en disant qu'ils ont peur que le médecin du travail ou le médecin agréé les classent comme inapte. Malheureusement, le comité a déjà vu que cela était arrivé à certains chauffeurs, suite à un changement de médecin. Ce serait considéré comme un début du cauchemar de la vie professionnelle de certains chauffeurs.

Un participant estime que la loi ou la réglementation n'est pas adaptée, plutôt floue à ce jour.

➤ **Annexe 4 : Présentation du chauffeur sourd pour l'autobus.**

Cette présentation en vidéo (scénario) est dans l'objectif de rassurer les passagers :

Bonjour à toutes et tous, bienvenue dans notre car

Je m'appelle Youssef BERKACH

Je suis Sourd, je m'exprime en langue des signes.

N'hésitez pas me poser des questions, nous pouvons communiquer par écrit grâce à cette ardoise !

Pour m'interpeller lorsque je conduis, et en cas de besoin, vous pouvez soit appuyer sur le bouton au-dessus de vous soit me tapoter sur l'épaule soit lever les bras vers mon rétroviseur. Je m'adapterais en fonction de la situation pour répondre vos besoins.

Sur l'écran vous verrez bientôt des informations défiler avec la destination, la fréquence des arrêts, et les horaires des pauses.

Pour votre sécurité, le port de la ceinture est obligatoire, et il est interdit de vous tenir debout pendant toute la durée du trajet.

Vous êtes autorisés à manger et à boire à votre place en respectant la propreté du car.

Je vous souhaite bon voyage, j'espère que vous saurez apprécier cette nouvelle expérience d'être conduit par un chauffeur Sourd.