

**Proposition de communication pour les
2e Rencontres Francophones Transport Mobilité (RFTM)
Montréal, 11-13 juin 2019**

Vivre et se mouvoir en ville en Algérie lorsqu'on est en situation de handicap : des barrières multifformes et des stratégies d'adaptation.

*Première approche qualitative par la technique des parcours
filmés commentés complétée par des entretiens*

Abdallah Chibane, ingénieur en génie civil, membre de l'Union Nationale des Handicapés Algériens (UNHA), Algérie
chibane.abdellah54@gmail.com

Sami Ramzi Chibane, ingénieur en urbanisme et gestion des villes, doctorant en géographie et sociologie urbaine, Laboratoire Pacte (UMR 5194 CNRS), enseignant vacataire à l'Institut d'Urbanisme et de Géographie Alpine, Université Grenoble Alpes, France
sami-ramzi.chibane@umrpacte.fr

Mots-clés : handicap, accessibilité piétonne, parcours filmé commenté, barrières, mobilités, stratégies d'adaptation.

1. Contexte et problématique

Vivre, c'est passer d'un espace à un autre, en essayant le plus possible de ne pas se cogner.
Georges Perec, 1974

A l'heure actuelle, la mobilité(s) est devenue une composante intrinsèque de l'insertion dans les tissus social et culturel, économique et politique (Le Breton, 2005 ; Paulo, 2006 ; Simon, 2008). Toutefois, et même si elle est érigée par certains comme un droit (Ascher, 2004), les inégalités sociales et spatiales en termes de capacités à se mouvoir sont une réalité contemporaine. Ainsi, les barrières aux déplacements quotidiens peuvent limiter les personnes à réaliser leurs activités de tous les jours ou dans le pire des cas, mener à des situations de restriction de participation sociale voire même à l'exclusion (Shumway-Cook *et al.*, 2002). Dans ce contexte, la ville inclusive, totalement accessible aux personnes vulnérables, doit être organisée de manière à permettre l'amélioration de l'accessibilité et les déplacements des personnes avec des limitations fonctionnelles - handicap moteur, auditif, visuel...d'une part comme les ménages les plus fragiles d'autre part. En Algérie, les espaces publics des villes demeurent peu aménagés et l'hospitalité n'est pas toujours au rendez-vous. Nous¹ constatons que l'accessibilité et la praticabilité des espaces publics pour les personnes dites *valides* est déjà une chose qui nécessite des habilités physiques et des stratégies de déplacement dans un environnement globalement peu adapté aux piétons. Dans ce contexte urbanistique et architectural qui caractérise les villes algériennes, les plus pénalisées en termes d'accessibilité urbaine aux bâtiments, transports et espaces publics, sont plus particulièrement les *personnes en situation de handicap*². Ces dernières, et malgré l'augmentation spectaculaire de leur nombre - 1,9 millions en 2008³ contre 3 millions en 2018⁴ et malgré l'existence d'un cadre⁵ législatif assurant et promouvant leurs droits, leur situation sur le terrain est du moins

¹ Etant nous-mêmes habitants (25 ans pour l'un et 64 an pour l'autre), usagers des espaces publics de différentes villes, en tant que bénévole (Chibane.A) dans plusieurs associations œuvrant dans le domaine de l'handicap et, en tant qu'observateurs de la vie urbaine en Algérie.

² En plus des personnes avec déficience fonctionnelle (motricité, visuelle, IMC...) - que nous traitons dans le cadre de cette étude, nous intégrons dans *personnes en situation de handicap* notamment les personnes âgées avec des limitations de capacité physiques et/ou cognitives.

³ Office National des Statistiques.

⁴ 44% en situation de handicap moteur, suivi par le handicap lié à la compréhension et la communication 32% et le handicap visuel 24%.

⁵ En 2007, l'Algérie a signé la Convention Relative aux Droits des Personnes Handicapées (CRDPH, ONU, 2006) assurant le droit à l'accessibilité des personnes en situation de handicap.

critique. A partir de ce constat que nous avons pu observer au niveau de plusieurs villes en Algérie à l'occasion de nos explorations de terrain⁶, et du fait de la rareté des recherches dédiées à la question de l'handicap en ville en Algérie et de façon générale en Afrique⁷, nous avons souhaité explorer cette thématique. Pour ce faire, nous avons fait le choix d'une approche par méthodes multiples afin de constituer nos données. Dans cette étude qui se focalise sur les déplacements et le vécu des personnes en situation de handicap qui vivent en Algérie, nous proposons de décliner cette problématique autour de trois questions suivantes : comment saisir les barrières physiques que rencontrent les personnes en situation d'handicap qui vivent et souhaitent se mouvoir en ville en Algérie ? Quelles sont les conséquences de telles difficultés/restrictions de la mobilité sur la vie quotidienne et sur le ressenti des personnes en situation de handicap ? Face à ces difficultés de se mouvoir, quelles sont les stratégies d'adaptation que ces personnes mettent en place pour pouvoir mener à bien leur vie et les activités quotidiennes ?

2. Méthodes et échantillon

Dans cette étude, nous nous appuyons sur les travaux exploratoires menés sur la période de juin-décembre 2018 dans trois villes algériennes (Oum El Bouaghi, Ain Babouche et Alger). Nous avons fait le choix d'une approche par méthodes multiples afin de constituer nos données : i). la technique des parcours filmés commentés complétée par des entretiens post-parcours et ii). une enquête sociologique au moyen d'entretiens semi-directifs. Même si l'échantillon n'est pas représentatif d'un point de vu quantitatif, il est sociologiquement diversifié et tient compte de la diversité des déficiences (cf. Tableau 1). Néanmoins, notre enquête *in situ*⁸ est une première de ce type appliquée à un terrain en Afrique du Nord.

ID	Genre	Age	Déficience	Enquêtes	Niveau études
1	Homme	33	Visuelle	A + B + C	Bac+5 et plus
2	Homme	53	Motricité	A + B + C	Jamais inscrit à l'école
3	Homme	37	Visuelle	A + B + C	Pré-collège
4	Femme	16	Infirmes Moteur et Cérébral	C	Pré-collège
5	Femme	58	Motricité	C	Pré-lycée
6	Homme	34	Visuelle	A + B + C	Bac+5 et plus
7	Femme	24	Motricité	A + B + C	Bac+5 et plus
8	Femme	46	Motricité	A + B + C	Pré-collège
9	Homme	31	Visuelle	A + B + C	Pré-lycée
10	Homme	21	Motricité	C	Pré-lycée

A : Parcours filmés commentés. B : Entretien post-parcours. C : Entretien semi-directif

Tableau 1. Caractéristiques de l'échantillon de l'étude.

3. Résultats de l'étude

3.1. Premiers résultats et analyses des parcours filmés commentés

Globalement, les premiers résultats de nos analyses reflètent l'existence d'un décalage assez important et une incompatibilité entre les besoins spécifiques de nos enquêtés et les caractéristiques de l'environnement traversé à pied. Un premier exemple⁹ des trajets restitué est présenté dans la figure 1. La classification et l'analyse des données recueillies permet de confirmer le caractère inhospitalier, contraignant, voire même dangereux des espaces publics traversés pour nos enquêtés non-voyants en particulier et ceux qui se déplacent en fauteuil roulant dans une moindre mesure. En réaction à cette inadéquation entre configuration des espaces urbains et

⁶ Au moyen d'observations de terrain et de micros-trottoirs menées dans différents endroits de trois villes en Algérie, nous avons pu constater *in situ* des situations difficiles voire même dangereuses dans lesquelles se trouvaient des personnes déficientes moteur ou visuel. Les témoignages recueillis ont permis de repérer les problématiques de mobilité que rencontre cette catégorie de la population généralement.

⁷ Contrairement à la situation dans les pays riches, où la recherche scientifique est foisonnante autour de la thématique de l'handicap en ville, en Afrique, une seule revue scientifique spatialisée sur le handicap existe : *African Journal of Disability*. En Algérie, et à partir d'une revue de littérature que nous avons réalisée, seulement un travail de recherche de Magister (Benrachi. B, 2008, Université de Constantine,) et une étude et son rapport de recherche (Campos Pinto.P *et al.*, 2016) ont été recensés.

⁸ Technique des parcours filmés commentés : nos enquêtés ont été équipés d'une caméra *GoPro Hero* et ils ont commenté les trajets à pied – pour la majeure partie – ainsi qu'un trajet réalisé en moto tricycle.

⁹Au total, sur ce trajet de 1,3 Km effectué par Abderrazak entre son domicile et son lieu de travail, 96 obstacles ou situations difficiles ont pu être relevés.

usagers déficients, ces derniers se rabattent soit sur la chaussée considérée comme moins problématique et moins dangereuse que les trottoirs ou adoptent des stratégies d'évitement en optant pour des parcours pratiqués et jugés comme étant moins dangereux ou plus praticables. En plus de ces obstacles physiques *attendus*, notre enquête a mis au jour des barrières de nature psychologique qui résultent du comportement ou des réactions d'une partie de la société à l'égard des personnes Mal et non voyantes. Ce résultat inattendu¹⁰ nous questionne et nous renvoi vers la nécessité d'un travail de sensibilisation de la société civile.

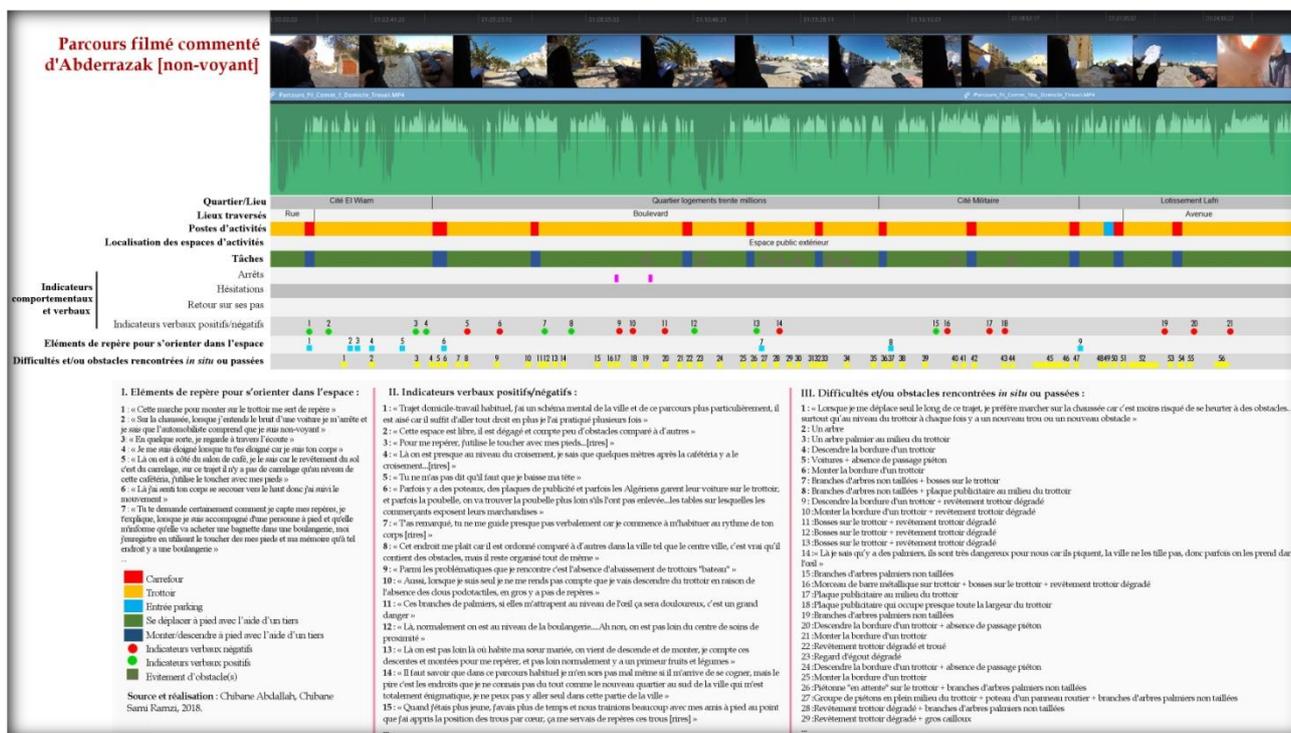


Figure 1. Exemple de la restitution d'un parcours filmé commenté.

3.2. Résultats de l'enquête¹¹ par entretiens semi-directifs

Se mouvoir lorsqu'on est en situation de handicap. Entre difficultés, dépendance, restrictions et assignation territoriale. L'ensemble des personnes interrogées sur les conditions de déplacement semblent globalement insatisfaites de leurs déplacements de tous les jours. L'analyse des occurrences laisse apparaître trois champs lexicaux plutôt négatifs : dépendance, restriction, danger. Dans le cas des sujets déficients moteur, les conditions de déplacement sont unanimement jugées compliquées. L'analyse des occurrences montre que les champs lexicaux de ces sujets sont plutôt proches de ceux des déficients visuels. Ces conditions difficiles ont des implications négatives sur leur vie quotidienne. Par exemple, l'absence d'ascenseurs empêche certains de rendre visite à leurs proches. Pire encore, certains de nos sujets déclarent renoncer à plein d'activités et qu'ils passent leur journée, voire même plusieurs jours sans réaliser aucun déplacement sauf en cas de force majeure comme aller chez le médecin.

Stratégies d'adaptation. Le recours au taxi clandestin pour éviter des transports publics impraticables. Interrogées sur leur utilisation et perception des transports en commun, nos enquêtés évoquent majoritairement le caractère impraticable de ce mode. Le recours au taxi clandestin émerge

¹⁰ Sujet et problématiques évoquées spontanément par une partie de nos enquêtés dès la phase des parcours commentés, et avant l'enquête sociologique.

¹¹ Pour analyser le corpus de données textuelles collectées, plusieurs techniques issues de l'analyse de discours ont été utilisées : i). mesure des occurrences des mots et des expressions et ii). une relecture approfondie des discours.

clairement comme une pratique plus ou moins courant et une stratégie d'adaptation à cette déficience.

Des dynamiques d'entraide familiale. Pour mener à bien leurs activités quotidiennes, des solidarités et des dynamiques d'entraide familiale s'opèrent de manière durable ou occasionnelle. Ce réseau interne ou externe au foyer, semble occuper une place importante et apparaît comme un levier important dans la conduite de la vie de nos enquêtés. D'autres, plus particulièrement les hommes, semblent plus familiarisés avec la vie dans *la rue* et apparaissent plus osant que les femmes -pour des considérations culturelles¹² éventuellement.

Usage des TIC et mobilités inversées. Notre enquête a mis en évidence d'autres stratégies d'adaptation notamment les usages des TIC d'une part et, le recours à des soutiens extérieurs ou des prestations payantes qui dessinent des mobilités inversées. Cette stratégie participe à la bonne conduite de la vie quotidienne.

4. Conclusion et perspectives de recherche

Notre étude exploratoire a permis de mettre en lumière *in situ* et de manière fine les obstacles et les situations handicapantes auxquelles sont confrontées les personnes en situation de handicap. La technique des parcours filmés commentés s'est révélée intéressante pour étudier les interactions *in vivo* entre usagers de la ville et l'environnement urbain. L'enquête par entretiens qualitatifs a mis au jour les implications de ces restrictions des possibilités de se mouvoir sur la vie quotidienne - dépendance, solidarités, mobilités inversées. Ces premiers résultats méritent d'être étendus à d'autres catégories de la population -personnes âgées, femmes avec poussettes, enfants...A cet effet, nous prévoyons de mettre en place des enquêtes plus représentatives en collaboration avec des étudiants de facultés de SHS ainsi que différents acteurs de la ville.

Bibliographie indicative

- LE BRETON E. (2005), *Bouger pour s'en sortir, mobilité quotidienne et intégration sociale*, Paris, Armand Colin, 245p.
- SIMON G. (2008), *La planète migratoire dans la mondialisation*, Paris, Armand Colin, 255 p.
- PAULO C. (2006), L'impact du revenu sur les mobilités : une mesure à différentes échelles spatiales et temporelles, communication au colloque « Développement local, compétitivité et attractivité des territoires », Sfax, septembre 2006.
- ASCHER F. (2004), *Le sens du mouvement : modernités et mobilités*, in Allemand ASCHER S F, LEVY J (dir.), *Les sens du mouvement*, Paris, Belin, pp. 21-34.
- SHUMWAY-COOK A. *et al.* (2002), Environmental Demands Associated With Community Mobility in Older Adults With and Without Mobility Disabilities, *Physical Therapy*, vol. 82, n° 7, pp. 670-681.

¹² Il est par exemple ordinaire d'observer une femme voyager en compagnie de son mari sur une moto, notamment en Tunisie. En Algérie ce n'est pas le cas. Aussi, pour des considérations culturelles, et avant l'entrée massive des femmes au marché du travail qui a commencé y a environ 20 ans, il est globalement admis dans la société Algérienne, que c'est à l'homme de « *gagner de l'argent* » à l'extérieur, et que c'est à la femme de s'occuper du foyer. De surcroît, ces femmes ont une pratique moindre et une connaissance limitée de la ville.