

REPUBLIQUE DU CAMEROUN

\*\*\*\*\*

Paix - Travail - Patrie

\*\*\*\*\*

UNIVERSITÉ DE YAOUNDE I

\*\*\*\*\*

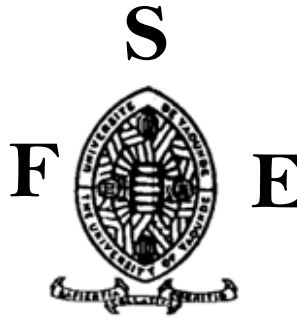
CENTRE DE RECHERCHE ET DE  
FORMATION DOCTORALE EN  
SCIENCES HUMAINES, SOCIALES ET  
EDUCATIVES

\*\*\*\*\*

UNITE DE RECHERCHE ET DE  
FORMATION DOCTORALE EN  
SCIENCES DE L'EDUCATION ET  
INGENIERIE EDUCATIVE

\*\*\*\*\*

DEPARTEMENT EDUCATION  
SPECIALISEE



REPUBLIC OF CAMEROON

\*\*\*\*\*

Peace - Work - Fatherland

\*\*\*\*\*

THE UNIVERSITY OF YAOUNDE I

\*\*\*\*\*

DOCTORAL RESEARCH CENTRE  
AND TRAINING SCHOOL IN SOCIAL  
AND EDUCATIONAL SCIENCES

\*\*\*\*\*

DOCTORAL RESEARCH AND  
TRAINING SCHOOL IN EDUCATION  
AND EDUCATIONAL ENGINEERING

\*\*\*\*\*

DEPARTMENT OF SPECIALIZED  
EDUCATION

## LE MODELE ECOLOGIQUE DE L'ACCESSIBILITE DES TRANSPORTS PUBLICS DANS LAVILLE DE N'DJAMENA

*Mémoire de Master en Intervention, Orientation et Éducation Extrascolaire soutenu le 24  
Septembre 2024*

Spécialité : **Intervention et action communautaire (IAC)**

Par

**Dieudonné Jean BANGBA**

*Titulaire d'une Licence en Fondements et Pratiques de l'éducation.*

Matricule : 22W3209.

Sous la Direction de

**Henri Rodrigue NJENGOUE NGAMALEU**

*Professeur Titulaire des Universités*

**JURY:**

**Président :** NDONGO Etienne, Pr

**Membre:** NJENGOUE NGAMALEU Henri R., Pr

**Examineur :** BIOLO Joseph Thierry Dimitri, CC

*Université de Yaoundé I*

*Université de Yaoundé I*

*Université de Yaoundé I*



## SOMMAIRE

DEDICACES .....	2
REMERCIEMENTS.....	3
LISTE DES ABREVIATIONS, SIGLES ET ACRONYMES .....	4
LISTE DES TABLEAUX.....	6
LISTE DES FIGURES .....	7
RESUME .....	8
ABSTRACT:.....	9
0. INTRODUCTION GENERALE .....	10
PREMIERE PARTIE : CADRE CONCEPTUEL ET THEORIQUE DE L'ETUDE .....	18
CHAPITRE 1: ACCESSIBILITE DES TRANSPORTS PUBLICS POUR LES PERSONNES EN SITUATION DE HANDICAP.....	19
CHAPITRE 2: MODELE ECOLOGIQUE DU HANDICAP DANS LE CHAMP DU TRANSPORT .....	47
DEUXIEME PARTIE : CADRE MÉTHODOLOGIQUE ET EMPIRIQUE DE L'ÉTUDE ..	68
CHAPITRE 3 : METHODOLOGIE DE LA RECHERCHE .....	69
CHAPITRE 4:PRESENTATION DES RESULTATS ET DISCUSSION .....	88
CONCLUSION GÉNÉRALE.....	114
REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES .....	118
ANNEXES .....	124

*A*

*La grande famille **BANGBA**,*

*Et à maman **LEGUE Adèle**, pour son Amour inconditionnel !*

## REMERCIEMENTS

Le parcours de Master est une expérience unique. Ce parcours est teinté des émotions de joie, de peur, d'inquiétude et surtout un sentiment d'espérance. Tous ces moments uniques et particuliers ne peuvent être vécus sans les interventions tant physiques, morales que psychosociales des acteurs que nous ne pouvons manquer de les citer.

Nos remerciements vont prioritairement à l'endroit de notre Directeur de Mémoire, celui que nous appelons affectueusement « notre père », pour son encadrement, ses orientations, ses conseils et surtout de sa veille scientifique. Cher Professeur Henri Rodrigue NJENGOUE NGAMALEU, vous avez été une boussole pour nous pendant la traversée de ce vaste « désert sans issu imminent ». Merci de nous avoir appris les valeurs du courage, d'initiative, d'autonomie et de persévérance.

Nous remercions le Chef de Département de l'Éducation Spécialisée (EDS), le Pr Vandelin MGBWA pour sa disponibilité et de son attention à l'endroit des besoins de ses étudiants et tous les enseignants de la Faculté des Sciences de l'Éducation qui ont su instaurer un climat convivial en mettant à notre service leurs savoirs, leurs savoir-faire et leurs savoir-être. Nous remercions particulièrement Dr Gilbert IGOUI MOUNANG, Dr Derrick NANA DJEKKI et Dr Placide Bertrand MENGOUA pour leurs contributions dès la conception de ce travail et durant toute la période de sa réalisation.

Qu'il nous soit permis de remercier nos grands frères Léontine KOURABEY et Frédéric ADIL BANGBA pour la confiance, le réconfort et le soutien inconditionnel à mes projets professionnels.

Nous remercions enfin nos camarades de promotion pour les précieux moments de partage, de paroles d'espoir et de nombreux services rendus.

## **LISTE DES ABREVIATIONS, SIGLES ET ACRONYMES**

**APCU** : Accéder, pénétrer, circuler et utiliser.

**BEF** : Bien-être familial.

**BM** : Banque mondiale.

**CADHP** : Commission africaine des droits de l'Homme et des peuples.

**CCC** : Communication et changement de comportement.

**CDPH** : Convention des nations unies relative aux droits des personnes handicapées.

**CHU** : Centre hospitalo-universitaire.

**CNAR** : Centre national d'appareillage et de rééducation.

**CNSA** : Caisse nationale de solidarité pour l'accessibilité.

**CNTS** : Centre national de transfusion sanguine.

**CPA** : Centrale pharmaceutique d'achat.

**CPN** : Consultation prénatale.

**ERP** : Établissements recevant du public.

**FIPH** : Fédération internationale des personnes handicapées.

**FSE** : Faculté des sciences de l'éducation.

**HGRH** : Hôpital général de référence nationale.

**HI** : Handicap international.

**HME** : Hôpital de la mère et enfant.

**OC** : Organisation communautaire.

**OMS** : Organisation mondiale de la santé.

**OPH** : Organisation des personnes handicapées.

**OSC** : Organisations de la société civile.

**PMA** : Paquet minimum des activités.

**PPCT** : Processus-personne-contexte-temps.

**PPP** : Partenariat public privé

**PPSH** : Proches des personnes en situation de handicap.

**PSH** : Personnes en situation de handicap.

**REPHAT** : Réseau national des personnes handicapées du Tchad.

**ROPH** : Responsables des organisations des personnes handicapées.

**RST** : Responsables des sociétés de transport.

**S-R** : Stimulus réponse.

**SSATP** : Programmes des politiques de transport en Afrique subsaharienne.

**STTL** : Société de transport, de tourisme et de location.

**STUCR** : Service des transports urbains et de la circulation routière.

**U.A**: Union Africaine.

**U.E**: Union Européenne.

**UNAPHT** : Union nationale des personnes handicapées du Tchad.

## LISTE DES TABLEAUX

<b>Tableau 1;</b> Récapitulatif des éléments constitutifs du modèle écologique.....	63
<b>Tableau 2:</b> Opérationnalisation des variables .....	75
<b>Tableau 3:</b> Présentation des participants .....	79
<b>Tableau 4:</b> Présentation générale des thèmes du guide d’entretien. ....	83

## LISTE DES FIGURES

<b>Figure 1:</b> Modèle écologique adapté Bronfenbrenner (1979).....	48
--	----



## RESUME

La possibilité de se déplacer sans entraves demeure un pari pour la participation des citoyens à la vie socio-économique de la société. Ainsi, la disponibilité d'un système de transport efficace est nécessaire pour l'amélioration du cadre de vie des citoyens et des personnes en situation de handicap. L'accessibilité des services de transports publics pour tous inscrit la société dans une démarche d'inclusivité. De ce fait, la mise en accessibilité des transports publics gagnerait en croissance à partir de la connaissance profonde des besoins des personnes en situation de handicap. Cette démarche ne peut avoir des résultats escomptés que si elle prend suffisamment en compte les besoins spécifiques des PSH.

Le constat fait montre que les dispositifs de transport en vigueur à N'Djamena ne réunissent pas les conditions d'un transport inclusif, un système de transport conçu en fonction des besoins et des particularités de tous y compris les personnes déficientes. La présente étude vise à explorer les interactions entre les différents environnements qui influencent l'accessibilité des transports pour les personnes en situation de handicap (PSH) dans la ville de N'Djamena. Pour arriver à cet objectif, l'étude a opté pour une méthode de recherche qualitative alignant l'observation directe et les entretiens semi-directifs réalisés auprès de onze sujets (11) dont un bloc des PSH constitués de trois (3) PSH et deux (2) responsables des OPH et d'un bloc des personnes ressources constitués de deux (2) responsables des organisations des transports, deux (2) proches des personnes en situation de handicap et un (1) responsable municipal. La méthode d'analyse des données est l'analyse thématique de contenus. Les résultats obtenus à la suite de cette analyse révèlent que l'accessibilité des transports publics pour les PSH est marquée par l'interaction permanente entre les difficultés à monter et à descendre des véhicules, la persévérance des personnes handicapées, l'intervention des organisations des personnes handicapées et celle des proches et des bonnes volontés, de l'humeur des responsables des agences de transports, des chauffeurs et de leurs assistants.

**Mots clés :** Accessibilité, modèle écologique, transports, politiques publiques.

**ABSTRACT:**

The possibility of moving without hindrance remains a challenge for the participation of citizens in the socio-economic life of society. Thus, the availability of an efficient transport system is necessary to improve the living environment of citizens and people with disabilities. The accessibility of public transport services for all places society in an approach of inclusiveness. As a result, the accessibility of public transport would gain growth based on in-depth knowledge of the needs of people with disabilities. This approach can only have the expected results if it sufficiently takes into account the specific needs of PWD.

The findings show that the transport systems in force in N'Djamena do not meet the conditions for inclusive transport, a transport system designed according to the needs and particularities of all, including disabled people. This study aims to explore the interactions between the different environments that influence transport accessibility for people with disabilities (PSH) in the city of N'Djamena. To achieve this objective, the study opted for a qualitative research method aligning direct observation and semi-structured interviews carried out with eleven (11) including a block of PSH made up of three (3) PSH and two (2) managers of DPOs and a group of resource people made up of two (2) managers of transport organizations, two (2) relatives of people with disabilities and one (1) municipal manager. The data analysis method was based on thematic content analysis. The results obtained following this analysis reveal that the accessibility of public transport for PWD is marked by the permanent interaction between the difficulties in getting in and out of vehicles, the perseverance of disabled people, the intervention of community organizations. disabled people and that of relatives and goodwill, the mood of transport agency managers, drivers and their assistants.

**Keywords:** Accessibility, ecological model, transport, public policies

## **0. INTRODUCTION GENERALE**

## **0.1. Contexte de l'étude et justification de l'étude.**

L'accessibilité est la facilité avec laquelle une personne accède à une activité, à partir d'un lieu et d'un mode de transport. L'accessibilité consiste à fournir aux citoyens un accès égal aux environnements qu'ils soient physiques, sociaux ou numériques en offrant des lieux et des ressources sûrs, sains et adaptés (Folcher et Lompré, 2012). Une structure ou une installation réputée accessible aux PSH est celle qui offre à ces derniers la possibilité de pénétrer, d'y circuler, se servir et d'en sortir dans les conditions normales de fonctionnement. L'accessibilité des transports publics pour les PSH requiert des aménagements et des ajustements techniques spécifiques (CDPH, 2006). Il s'agit de mettre en place des mesures spécifiques garantissant la proximité des parcs de stationnement, l'utilisation des véhicules à plancher surbaissé, des rampes d'accès, des ascenseurs, des trottoirs, l'aménagement des espaces réservés à l'intérieur des véhicules, la formation du personnel ainsi que l'instauration des prix spéciaux et des services d'assistance pour les PSH. Ces actions permettent l'utilisation autonome et aisée des infrastructures des transports par l'ensemble des usagers. Sous d'autres cieux (l'Europe, l'Asie et l'Amérique), ces exigences sont largement intégrées dans les transports publics car, les politiques de financement conséquentes sont développées et implémentées. Ce qui n'est forcément pas le cas dans la plupart des villes africaines et les villes-capitales de la sous-région Afrique centrale. Les Etats et les gouvernements, les organisations communautaires et les partenaires multiplient des séminaires d'information, de plaidoyer et de mobilisation de fonds en faveur de l'accessibilité des transports publics sans succès majeur. Les barrières à l'accessibilité persistent ! Cela est dû à l'inattention portée aux conditions de vie des PSH et au non-respect des normes internationales en matière d'accessibilité des transports pour les personnes en situation de handicap. Ce sont là les caractéristiques communes des politiques de gouvernance dans les pays africains au rang desquels figure le Tchad. Pour couronner le tout, la faiblesse de la réglementation publique vient accentuer la souffrance des personnes en situation de handicap.

Au début des années 90, le Tchad a institué par Décret 136/PR/PM/MCFAS/94 du 16 Juin 1994, la journée nationale des personnes handicapées qui est célébrée tous les 07 Février de l'année sans impact significatif sur les conditions de vie des PSH. De même, la Loi No 007/PR/2007 du 07 Mai 2007 portant protection des personnes handicapées stipule que

l'accessibilité est une base fondamentale à la vie des personnes, elle doit donc être adaptée à tous les niveaux des secteurs publics et privés. Elle définit cinq (5) catégories du handicap notamment le handicap physique/moteur, le handicap visuel, auditif, mental et le polyhandicap. Ladite disposition prévoit l'introduction des rampes d'accès dans les édifices et dans les collectivités territoriales décentralisées sans faire mention de l'accessibilité des transports ni des modalités pratiques. Pourtant, le rapport de l'Enquête démographique et de santé de 2014/2015 estime que les personnes vivant avec un handicap représentent 3,5% de la population totale et 94 organisations des personnes handicapées (OPH) dont plus de 56% est concentré à la capitale N'Djamena. Elles sont représentées par l'Union Nationale des Personnes Handicapées du Tchad (UNAPHT). Contrairement à ce rapport, l'UNAPHT avance un chiffre de 14% des personnes handicapées au Tchad. Pour des raisons de pauvreté, les politiques de l'inclusion et la faiblesse des ressources, les politiques de l'inclusion ainsi que le développement des infrastructures de transport inclusif sont encore très insuffisants. L'accessibilité des transports est loin d'être une réalité effective à l'état actuel des faits car, nul ne peut ignorer les difficultés quotidiennes qu'éprouvent les citoyens dans leur parcours de déplacement. La qualité des infrastructures de transport est fortement marquée par une dégradation avancée due au manque d'entretien entraînant une praticabilité peu reluisante des services de transport. La configuration actuelle de l'offre de transport public en Afrique de manière générale et au Tchad en particulier ne répond pas aux standards internationaux. Le système de transport public tchadien n'intègre pas suffisamment les exigences internationales en matière de l'accessibilité et particularités individuelles dans son mode d'organisation et de fonctionnement. Il peine à répondre aux besoins des PSH puisqu'il doit très souvent composer avec les réalités économiques, politiques, sociales et culturelles de l'environnement dans lequel il est construit.

Dans ce contexte complexe marqué par le développement progressif des politiques d'inclusion, les aspirations des personnes handicapées à exercer une citoyenneté active ainsi que de nombreux défis économiques, sociaux et techniques, il est légitime de se demander : Comment les personnes en situation de handicap parviennent-elles à se déplacer malgré les défis tant personnels et contextuels auxquels elles sont confrontées ? Pour aborder cette problématique, il nous semble essentiel de nous appuyer sur le modèle écologique pour explorer la complexité des interactions qu'entretiennent les personnes avec leur milieu. Il vise à explorer

les interactions interdépendantes entre les PSH, leur environnement physique et social ainsi que les politiques et pratiques en matière de transport.

## **0.2. Formulation du problème**

Les travaux des chercheurs (Alauzet et al., 2010 ; Hemchi, 2017 ; Brahim, 2022) démontrent que les relations entre les personnes et leur environnement se complexifient davantage avec la prolifération de nouvelles pratiques de mobilité. Le modèle écologique est un cadre théorique qui décrit et explique l'adaptation progressive et réciproque de l'individu à son environnement de vie. Il cherche ainsi à expliquer et comprendre les interactions dynamiques et les interdépendantes que l'homme entretient avec son milieu de résidence. Pour la présente étude, il offre une vue large pour explorer les influences environnementales sur l'adaptation des PSH tout en tenant compte des multiples niveaux d'interaction et de contexte. Les difficultés d'accès aux transports résultent principalement de l'inadaptation des infrastructures de transport aux caractéristiques des personnes en situation de handicap. Le modèle écologique de Bronfenbrenner permet d'appréhender les interactions complexes et de concevoir des interventions adaptées pour améliorer l'accessibilité et l'inclusion dans le transport. Car, les PSH sont particulièrement exposées aux aménités de la vie quotidienne du fait de leurs incapacités physiques, sensorielles et cognitives. De ce fait, elles ne peuvent s'empêcher de recourir aux solutions alternatives pour participer aux activités socio-économiques indispensables à leur survie. La possibilité de se déplacer sans entraves demeure un pari pour la participation des citoyens à la vie socio-économique de la société. Elle permet aux citoyens d'accéder aux services sociaux de base et de couvrir leurs besoins fondamentaux. Ainsi, la disponibilité d'un système de transport efficace va améliorer le cadre de vie des citoyens et des personnes en situation de handicap. L'accessibilité des services publics pour tous inscrit la société dans une démarche d'inclusion. De ce fait, les démarches de mise en accessibilité des transports publics gagneraient en croissance à partir de la connaissance profonde des besoins des personnes en situation de handicap. Ces démarches ne peuvent avoir des résultats escomptés que si elles prennent suffisamment en compte les besoins spécifiques des PSH.

Au Tchad, les travaux de Brahim (2022) démontrent que les conditions de déplacements des populations défavorisées sont problématiques et appellent à une amélioration. Les

personnes en situation de handicap ne parviennent pas toujours à accomplir certains actes dans leur vie quotidienne, à entretenir des contacts sociaux, à se mouvoir, à suivre une formation ou à exercer une activité professionnelle. Paradoxalement, le développement des nouvelles installations et des infrastructures adaptées peine à voir le jour maintenant ainsi les PSH à l'écart des activités sociales. De même, la littérature sur les personnes en situation de handicap ou à mobilité réduite et la prise en compte de leurs besoins dans les politiques de transport sont insuffisantes voire inexistantes. Les personnes vivant avec un handicap sont de plus en plus isolées et moins visibles dans les espaces publics. Il est particulièrement difficile pour les personnes en situation de handicap d'accéder aux points de stationnements de bus, aux transports urbains et aux opportunités offertes par la ville. La connaissance de leurs difficultés et de leurs besoins spécifiques n'est pas acquise au grand public N'djaménois. Face à toutes ces réalités, nous posons donc ce problème de recherche, celui des possibilités d'utilisation des dispositifs de transport par les personnes en situation de handicap dans les conditions particulières comme celle de la ville de N'Djamena. Il nous paraît donc important de comprendre conditions dans lesquels les PSH accèdent et utilisent les transports publics en considérant les obstacles, les réseaux de soutien, les mesures d'accompagnement et les attitudes d'autres usagers vis-à-vis des PSH dans leur quête d'accès aux transports publics dans la ville de N'Djamena.

### **0.3 Questions de recherche**

#### **0.3.1 Question de recherche principale**

Comment les interactions entre les différents environnements du modèle écologique influencent-elles l'accessibilité des transports pour les personnes en situation de handicap (PSH) dans la ville de N'Djamena ?

#### **0.3.2. Questions de recherche spécifiques**

**Q.S1.** Comment le microsystème influence-t-il l'accessibilité des transports publics pour les PSH dans la ville de N'Djamena ?

**Q.S2.** Comment le mésosystème influence-t-il l'accessibilité des transports publics pour les PSH dans la ville de N'Djamena ?

**Q.S3.** Comment l'exosystème influence-t-il l'accessibilité des transports publics pour les PSH dans la ville de N'Djamena ?

**Q.S4.** Comment le macrosystème influence-t-il l'accessibilité des transports publics pour les PSH dans la ville de N'Djamena ?

## **0.4. Objectifs de l'étude**

### **0.4.1 Objectif général**

Dans une perspective écologique, notre étude vise à :

**O.G :** Explorer les interactions entre les différents environnements des PSH en rapport avec l'accessibilité des transports publics dans la ville de N'Djamena.

### **0.4.2. Objectifs spécifiques.**

A partir de l'objectif général présenté, viennent se greffer des objectifs spécifiques ci-après :

**O.S1.** Explorer l'influence du microsystème sur l'accessibilité des transports publics pour les PSH dans la ville de N'Djamena.

**O.S2.** Explorer l'influence du mésosystème sur l'accessibilité des transports publics pour les PSH dans la ville de N'Djamena.

**O.S3.** Explorer l'influence de l'exosystème sur l'accessibilité des transports publics pour les PSH dans la ville de N'Djamena.

**O.S4.** Explorer l'influence du macrosystème sur l'accessibilité des transports publics pour les PSH dans la ville de N'Djamena.

## **0.5 Intérêt de l'étude.**

**Intérêt scientifique et professionnel :** Entreprendre une étude sur l'accessibilité des transports publics pour les personnes en situation a sans doute un intérêt sur le plan scientifique. Cette étude permettra de mettre la lumière sur certains composants de l'accessibilité des transports publics à N'Djamena. Cette démarche produira de nouvelles connaissances sur les capacités d'adaptation des personnes en situation de handicap à un milieu peu favorable à leurs caractéristiques personnelles. De même, les résultats de cette recherche nous permettront d'approfondir notre compréhension des conditions de vie des PSH et concevoir des interventions favorisant leur accessibilité aux services publics.



**Intérêt social** : La recherche dans le champ du handicap est très peu développée au Tchad. Par conséquent, la société tchadienne dans son ensemble a une faible sinon un manque de connaissance des enjeux du handicap. Cet état de fait ne favorise pas un développement harmonieux et inclusif de la nation car, très souvent, les personnes en situation de handicap sont exclues et dont en marge des activités sociales. Les personnes en situation de handicap accèdent moins à la santé, à l'éducation, à la formation et à l'emploi adapté. Engager une étude dans ce champ revêt d'un intérêt capital pour la compréhension et la prise en compte progressive des problématiques identifiées dans les politiques publiques. L'étude sur l'accessibilité des transports publics permettra de comprendre les conditions de vie des personnes en situation de handicap et sur leurs besoins en mobilité. Les pouvoirs publics et leurs partenaires traditionnels interviennent par des programmes et des politiques éclairées par les études et analyse approfondies. Pour ce, les résultats de cette étude serviront de base d'information importante pour la compréhension des enjeux du handicap et asseoir une démarche de sensibilisation pour le grand public afin de comprendre des conditions de vie des personnes en situation de handicap. La conception des politiques de handicap sera enrichie par les résultats de cette étude. L'utilisation efficiente de ces résultats permet d'optimiser les infrastructures de transport dans la ville de N'Djamena.

La société civile et les organisations communautaires sont des acteurs incontournables dans la promotion des droits humains et sociaux. Pour mener à bien leur mission sociale dans le champ du handicap, une bonne compréhension des enjeux de ce champ est indispensable. Elle leur permettra de comprendre les conditions dans lesquelles se trouvent les personnes en situation de handicap en matière d'utilisation des transports publics. Pour le grand public, les résultats de cette étude favoriseront une meilleure compréhension du handicap et adopter des attitudes saines et inclusives vis-à-vis des personnes en situation de handicap

## **0.6. Délimitation de l'étude**

**Délimitation thématique** : Notre étude a pour l'objet d'étude l'accessibilité des transports publics dans la ville de N'Djamena. Elle vise à explorer les conditions et les possibilités d'accès aux transports publics pour les personnes en situation de handicap qui est la communauté sur laquelle porte notre étude. Pour des raisons de faisabilité pratiques et méthodologiques, nous avons choisi de travailler spécifiquement avec les personnes en situation de handicap. Elle

s'intéresse particulièrement au transport urbain contrairement à d'autres formes de transport notamment le transport aérien, maritime et ferroviaire.

**Délimitation spatio-temporelle** : La présente recherche est réalisée dans la ville de N'Djamena fondée en 1900. Elle s'étend sur une superficie estimée à 40 000 hectares en 2020 et organisée en dix (10) communes d'arrondissement, chacune gérée par un Maire d'arrondissement. Ces arrondissements couvrent chacun plusieurs quartiers dont les plus importants sont le 1<sup>e</sup>, 7<sup>e</sup> et 9<sup>e</sup> arrondissement. Effectuer une étude dans la ville de N'Djamena est doublement contraignante de par son étendue, les disparités entre les arrondissements et la densité de la population résidente. Cette étude n'a pas la prétention, pour des raisons de faisabilité et des exigences académiques, de couvrir tout le champ de transport public moins encore l'étendue du territoire national. Elle est effectuée dans la zone urbaine de N'Djamena et pour la période 2023-2024.

## **0.7 Présentation du travail**

Le présent travail de recherche est structuré en deux parties. La première est consacrée à l'étude théorique et conceptuelle, elle comporte deux chapitres. Le chapitre premier est consacré à l'étude de différents concepts de l'accessibilité des transports publics pour les personnes en situation de handicap. Le second chapitre quant à lui est consacré à la présentation du modèle écologique et d'autres modèles connexes. La seconde partie est structurée en deux chapitres notamment la méthodologie de travail et la présentation des résultats.

**PREMIERE PARTIE : CADRE CONCEPTUEL ET  
THEORIQUE DE L'ETUDE**

**CHAPITRE 1: ACCESSIBILITE DES TRANSPORTS  
PUBLICS POUR LES PERSONNES EN SITUATION DE  
HANDICAP.**

## 1.1. INTRODUCTION

Les problématiques du handicap sont de plus en plus traitées par les scientifiques, chercheurs et des organisations humanitaires de tous les horizons. Cette prise de position, à travers les différentes démarches entreprises et des actions réalisées jusqu'à présent, démontre la pertinence de se pencher davantage sur les conditions d'existence des personnes en situation de handicap afin d'asseoir un élan de bien-être social profitable à tous. Que valent l'accessibilité et la mobilité dans la vie quotidienne des citoyens ? La question semble banale car, l'on se dit, la réponse est connue davantage, simple et compréhensive pour quiconque. Tenter de proposer une réponse hâtive et partielle serait synonyme d'aller vite au besoin, donc une erreur probable !

La mobilité comme capacité de se mouvoir, d'aller d'un point à un autre est d'une importance capitale pour toutes les espèces mais davantage pour l'espèce humaine. Dans ces conditions, la notion de mobilité nous invite à considérer d'autres notions voisines comme la capacité, la possibilité, la disponibilité, la disposition, l'utilisation etc. Pour parvenir à l'instauration d'une mobilité fluide, celle qui offre la possibilité à tout être de se mouvoir, une des conditions fondamentales reste la suppression et/ou la réduction des barrières physiques, sociales, financières, économiques, psychologiques et culturelles. L'accessibilité est l'effort continu d'intégration, d'inclusion et de participation autonome des personnes en situation de handicap dans les activités sociales. L'homme est le moteur principal de l'Univers, il se sert donc de sa motricité, ses mouvements pour saisir, manipuler et contrôler les objets qui l'entourent. Cet effort lui permet de comprendre son environnement et de se servir des avantages qu'il lui offre pour sa survie. Vu les nombreux enjeux de la mobilité dans la vie socioéconomique des citoyens, les États des quatre coins du monde ont développé des politiques orientées vers l'accessibilité et des actions collectives à la faveur des citoyens en général et des personnes en situation de handicap en particulier.

Les retombés de ces efforts permettent aux citoyens d'interagir avec les différents environnements qui les entourent notamment l'environnement physique, social, politique, économique, institutionnel, technique, procédural et culturel. Parler de l'accessibilité des transports publics revient à s'intéresser aux différents éléments qui le rendent effectif à différents niveaux de la pyramide des besoins de mobilité. Le présent chapitre nous sert de cadre pour comprendre les différents concepts de notre étude. Nous présenterons tour à tour la

notion de l'accessibilité ; les différentes démarches et actions développées en faveur des personnes en situation de handicap au niveau international et sous régional et des technologies favorisant l'accès autonome des personnes en situation de handicap aux services de transport.

## **1.2. ACCESSIBILITÉ : ÉLÉMENTS CONSTITUTIFS.**

Depuis les débuts des années 70, la volonté d'améliorer les conditions de mobilité et d'offrir les possibilités d'une utilisation autonome des services sociaux par des personnes en situation de handicap s'est traduite par de multiples réflexions autour des concepts de l'intégration, de l'accessibilité et plus récemment de l'inclusion. Les modalités opérationnelles sont pensées et prises en compte par différents acteurs selon leur domaine de compétences et de responsabilité.

L'adoption de la Convention des Nations Unies relative aux Droits des Personnes Handicapées (CDPH, 2006) est l'expression de cette volonté manifeste. Cette convention est l'un des traités internationaux qui soit consacré aux thématiques sensibles aux personnes vivant avec un handicap. Elle a par ailleurs consacré l'un de ses articles, notamment l'article neuf (9) à l'accessibilité. Dans ce texte, le concept de l'accessibilité traduit l'idée d'un processus par lequel la société dans son ensemble et dans une démarche d'inclusion multiplie des efforts pour favoriser la participation citoyenne et autonome des personnes en situation de handicap dans la vie active. Dans un élan instructif, la Convention des Nations Unies recommande aux Etats signataires de mettre en place des mesures appropriées, mesures qui permettront aux personnes en situation de handicap d'accéder à l'environnement physique, aux transports, à l'information et à la communication. Les Etats et leurs gouvernements respectifs doivent donc identifier, réduire voire éliminer les obstacles et les barrières à l'accessibilité (CDPH, 2006). Ces obstacles et barrières sont liés aux bâtiments, à la voirie, aux transports, aux services de l'information et de la communication. Cette recommandation oblige ainsi les Etats signataires de ladite convention à développer des projets de développement inclusif dans divers secteurs notamment l'éducation, la formation, le transport, la santé, emploi etc.

La réussite du cadrage d'une recherche requiert un effort de présentation analytique des différents concepts formant le sujet à l'étude. Nous présentons dans cette partie, une brève historique et les définitions proposées par les institutions et des auteurs des différents champs disciplinaires.

### 1.2.1. Brève historique de l'accessibilité : De l'infirmité à la situation de handicap.

Le champ du handicap enregistre progressivement des vocabulaires traduisant différentes conceptions du handicap dans la société. Au sortir de la première guerre mondiale, la question d'intégration des infirmes devient de plus en plus pressante. Elle fait l'objet de réflexions constantes au sein de la communauté européenne qui doit composer avec les milliers de blessés de la première guerre mondiale (1914-1918). La solution à cette épineuse question d'intégration des personnes dites infirmes ne fut pas facile, elle est envisagée à petit pas et fut résorbée dans la durée. C'est ainsi que le premier projet d'intégration des infirmes fut envisagé en 1920 (Sanchez, 2007).

A partir de ce premier pas en faveur des personnes infirmes, le monde du handicap sera longtemps marqué par les orientations biomédicales de l'accessibilité (jusqu'à la fin des années 70). La conception fait systématiquement recours à la rééducation et la réadaptation. Les infirmes qui sont appelées à devenir les « handicapées » doivent s'entraîner, se former et à s'adapter aux normes de fonctionnement de la société validocentrique. Au cours des évolutions sociales, les limites de la démarche biomédicale se feront sentir dans la société. Elles laissent paraître une insatisfaction des besoins ressentis et exprimés par les personnes handicapées d'un côté et de leurs proches de l'autre. Les mentalités vont progressivement migrées vers les conceptions qui interrogent le rôle du social et de l'environnement dans la production du handicap. Pour Jésus Sanchez, l'événement marquant les prémises de l'accessibilité est **la conférence internationale sur les barrières architecturales**, tenue en Italie, en juin **1965**.

Il faut noter avec Jesus Sanchez (2007) que les évolutions dans le champ du handicap sont marquées par des succès et des zones d'ombres. En termes de succès, on remarque l'ampleur significative de l'action sociale, la rénovation des dispositifs d'éducation spéciale, le développement croissant d'institutions pour les adultes handicapées etc. Au rang des zones d'ombres, on peut relever être autre les limites des politiques d'intégration scolaire, la disparité dans l'implantation des institutions pour les handicapées adultes, les lacunes de l'accessibilité, de l'aide à domicile et les problèmes des allocations.

L'intérêt porté à la promotion des droits des personnes handicapées devient de plus en plus croissant dans les sociétés modernes. La défense du droit d'accès à l'environnement

physique, social, économique, politique et culturel et aux services par des personnes handicapées captive durablement l'attention des organisations de défense de Droits de l'Homme, des organisations des personnes handicapées, des organismes communautaires, des associations ainsi que les institutions internationales. Dans cette dynamique de promotion des droits des personnes, les Nations Unies ont entrepris des actions en faveur des personnes handicapées notamment la déclaration de **1971 portant sur les droits des déficients mentaux**, puis la déclaration sur les **droits des personnes handicapées** en **1975** (Schulze, 2010). Les Nations Unies votent enfin une convention (CDPH) qui protège les droits des personnes handicapées en **2006**. Cette Convention est considérée, par les sources bien informées des enjeux des droits des personnes handicapées à l'échelle internationale comme l'une des conventions internationales qui a fait l'objet d'un grand consensus au sein de la Communauté internationale. Elle accorde une place de choix aux problématiques d'accès des personnes handicapées à l'éducation, aux services, aux transports, aux soins et aux informations numériques.

Une autre institution à portée internationale s'est donnée à l'exercice de défense et de promotion des droits des handicapés au sein de son espace communautaire. L'Union Européenne s'est penchée sur la question du handicap, en votant une résolution portant *création d'un cadre général en faveur de l'égalité de traitement en matière d'emploi et de travail* (JO C 303 E, 2000). Dans sa démarche d'harmonisation du secteur de transport dans les pays membres, l'U.E. a renforcé la résolution précédente en votant un nouveau cadre européen en matière de handicap en 2010. La présente résolution encourage les États à ratifier et vulgariser la CDPH adoptée, rappelons-le, en 2006. Il est nécessaire de préciser que cette institution communautaire a entrepris de multiples démarches qui s'inscrivent dans la logique de défense et de promotion des droits des personnes handicapées.

Une décennie après l'adoption de la CDPH (2006), en 2015, l'Union Africaine n'a pas fait exception à cette règle de protection des personnes handicapées. Par le canon de la Commission Africaine des Droits de l'Homme et des Peuples (CADHP), l'U.A. instruit à ses États membres de rendre accessible les équipements et les services publics ouverts au public.

Suivant la littérature scientifique dans le champ du handicap et de l'accessibilité, l'année 75 est considérée comme le point de déclic avec l'adoption et la promotion des textes



protégeant des personnes handicapées au sein des pays européens. Ces textes font état d'une obligation de rendre accessible tous les milieux de vie aux personnes handicapées. Bien avant cette date considérée comme une référence par d'autres pays du globe, la Suède s'est lancée très tôt dans une démarche d'aplanissement des barrières à l'accessibilité. Cette démarche l'a amené à voter dès 1960 un cadre législatif pour l'accessibilité. Six ans après le vote du cadre législatif, la Suède renforce sa politique en faveur des personnes handicapées en se dotant d'un Code de Construction en 1966. Cet instrument a édicté les normes de construction des cadres bâtis et des équipements. Il ouvre un cadre de partenariat entre les différents acteurs du domaine des infrastructures. Les autorités, les opérateurs, les entreprises et les collectivités territoriales sont invités à travailler ensemble pour concevoir, discuter et réaliser les ouvrages publics. La Suède fait une avancée majeure en matière de l'accessibilité en adoptant en 1979 une loi imposant la mise en accessibilité des moyens de transports.

Parallèlement à la démarche de la Suède, certains pays européens comme le Royaume-Uni (1970), Danemark (1975), la Belgique (1975) et la France (1975) adoptent leurs premières lois inaugurant leurs politiques de l'accessibilité. Vingt-cinq ans après l'adoption de la proposition de loi sur le handicap en 1970, le Royaume-Uni se dote d'une loi spéciale, la DDA (le Disability Discrimination Acts). Cette Loi est un instrument de protection des personnes handicapées et de promotion de leurs droits. Cette loi a, par ailleurs, consacré une section aux transports. Elle prévoit des normes d'accès aux trains, aux bus, aux tramways et aux taxis. Au cours des années 75, le Danemark décrète une obligation pour tous les secteurs de la société à s'adapter au handicap. Cette posture traduit une conception des causes environnementales du handicap et donc les solutions consistent à amener l'environnement à se plier aux conditions et principes du handicap. À partir de 1987, le Danemark adopte de nouveau une résolution sur l'amélioration de l'accessibilité. De même que le Danemark, la Belgique vote une loi relative à l'accès des personnes handicapées en 1975.

En France, après les lois de 1975 et de 2005, de nombreux textes ont été élaborés pour favoriser la mise en accessibilité des bâtiments, les transports, les voiries et des établissements recevant du public. Suivant Muriel LARROUY (2007), dans sa thèse intitulée « Invention de l'accessibilité », les politiques en matière de transports sont à la base du développement des autres formes de politiques en faveur de l'accessibilité. Selon l'auteur, la Loi de 75 traduit la

conception biomédicale qui est une des conceptions du handicap la mieux partagée après les deux guerres (1914 et 1939). Dans ce contexte la prise en charge est du handicap ressort des spécialistes du corps médical, les médecins, les chirurgiens, les orthophonistes, les orthopédistes etc. La personne handicapée doit s'adapter à son environnement, l'inverse n'est pas envisageable. L'environnement physique et social n'est point incriminé à cette époque. Le handicap n'est attribué qu'à la personne porteuse. Il faut attendre les débuts des années 1990 pour construire une nouvelle perception du handicap. Cette nouvelle perception du handicap par le secteur public, privé et associatif permet à la nation française de se doter d'une nouvelle loi qui renforce celle de 1975 et élargit le champ de compréhension et d'application du handicap.

En 2006, l'adoption de la Convention des Nations Unies Relatives aux Droits des Personnes Handicapées vient consolider les efforts consentis en faveur de l'accès des personnes handicapées. Elle marque par la même occasion le passage progressif du modèle biomédical du handicap vers le modèle socio-environnemental du handicap. Elle consolide les préoccupations grandissantes au sujet de l'inclusion des personnes handicapées dans les sphères de la société. Au sein de la communauté internationale, ces préoccupations sont portées par l'exemple de certains pays de l'Union Européenne (Suède, France, Belgique, Italie etc.) sous l'impulsion des organismes, des organisations des personnes handicapées et des mouvements de la société civile. La CDPH est structurée autour de thématiques telles que l'éducation, la formation, travail et emploi, la santé, l'accessibilité etc.

### **1.2.2. Définitions de l'accessibilité.**

L'accessibilité est un concept polysémique ayant bénéficié de nombreuses définitions. Ces définitions sont fonction des champs disciplinaires, des orientations politiques des Etats et/ou fonction des conceptions du handicap et des solutions qui y sont consacrées. Les définitions des différents acteurs et des organismes seront présentées pour saisir les enjeux des débats dans le champ du handicap et les points d'accord qui s'y dégagent. Les premières tentatives de définition seraient formulées par ARNE S. HANSEN en 1959.

Pour Dalvi et Martin (1976), cités par Godin (2012), la définition de l'accessibilité la mieux partagée dans la littérature est : « *l'accessibilité est la facilité avec laquelle on accède à une activité, à partir d'un lieu et d'un mode de transport* ». Cette affirmation présente deux

concepts importants longtemps traités en géographie économique et en géographie des transports (opportunité économique et l'attractivité du territoire). Pour ces auteurs, l'accessibilité est le résultat d'un certain nombre d'efforts consentis, efforts qui rendent possible et facile la mobilité des individus. Ces efforts réduisent la distance et le temps nécessaire à consacrer pour parcourir un espace grâce au développement des moyens de transports (vélo, les deux-roues, les voitures personnelles etc.). L'accessibilité est donc fonction des opportunités et des avantages qu'un territoire offre. Cette disposition socio-spatiale amène donc les acteurs à envisager l'accessibilité sous l'angle des possibilités d'accès et place ainsi l'accessibilité dans une perspective géographique et spatiale.

La Loi d'orientation du 30 juin 1975(France) aborde la question de l'accessibilité physique pour les personnes en situation de handicap. Elle institue le « handicap » comme une nouvelle catégorie d'action publique (Larrouy2007). Cette Loi a pour objectif, l'instauration d'un système de protection sociale des personnes handicapées et défavorisées, n'ayant pas bénéficié pleinement des lois de protection sociales votées antérieurement. La Loi d'origine décrit les caractéristiques d'un objet accessible aux personnes en situation de handicap en ces termes : *Est réputé accessible aux personnes handicapées, à mobilité réduite, toute installation offrant à ces personnes notamment celle en fauteuil roulant, la possibilité de pénétrer dans l'installation, d'y circuler, d'en sortir dans les conditions normales de fonctionnement.* Au regard de multiples difficultés et de nouveaux problèmes sociaux qui ont émergés dans la société française, la Loi se voit renforcée par celle adoptée le 11 février 2005.

En février 2005, la France se dote d'une nouvelle Loi qui donne les grandes directives pour l'inclusion des personnes handicapées. L'accessibilité est le thème central développé dans cette nouvelle loi d'orientation, de protection et de promotion des droits des personnes handicapées. Dans l'esprit de cette loi, peut être reconnu comme non accessible aux personnes en situation de handicap, toute personne, dans un environnement donné, se trouvant dans l'incapacité d'accéder ou d'utiliser les services disponibles dans ledit environnement. C'est donc le handicap de situation.

Crecy (1979) indique que l'accessibilité est introduite timidement en France à la faveur de l'adoption de la Loi de 1975. Suivant Crecy (1979), l'accessibilité est née aux Etats-Unis dans le cadre des recherches sur le développement urbain et la localisation spatiale. Elle s'est

rapidement intégrée dans le secteur de transport par sa capacité de synthétiser la qualité des services offerte par un projet d'infrastructures. Le niveau actuel de développement de l'accessibilité et l'engouement qui se dégage en sa faveur semble lui donné raison. L'accessibilité est devenue un concept transversal, elle se retrouve dans tous les champs disciplinaires et sur toutes les lèvres. Les professionnels de l'enseignement, de l'information et la communication, les politiciens et surtout les acteurs des secteurs des défenses des droits des personnes handicapées l'évoquent constamment dans leur discours. S'appuyant sur les orientations élaborées par la Loi du 11 février 2005 (France), le Comité Interministériel de l'accessibilité réunit en 2006 déclare :

L'accessibilité permet l'autonomie et la participation des personnes ayant un handicap, en réduisant, voire supprimant, les discordances entre les capacités, les besoins et les souhaits d'une part, et les différences composantes physiques, organisationnelles et culturelles de l'environnement d'autre part. L'accessibilité requiert la mise en œuvre des éléments complémentaires, nécessaires à toute personne en incapacité permanente ou temporaire pour se déplacer et accéder librement et en sécurité au cadre de vie ainsi qu'à tous les lieux, services, produits et activités. La société, en s'inscrivant dans cette logique d'accessibilité, fait progresser également la qualité de vie de tous ses membres.

Selon cette orientation définitionnelle, concevoir un environnement accessible revient à influencer les conditions physiques, économiques et culturelles de l'environnement sans oublier les paramètres biologiques et psychologiques propres à l'individu. Les discordances dont il est question dans ce texte consistent à œuvrer dans l'optique de rendre compatible les caractéristiques biopsychosociales et de l'être et celles de l'environnement dans lequel la personne vit. Cette définition l'accessibilité comme un levier de changement social pour toute société qui se veut prospère et inclusive. Cette présentation de l'accessibilité invite les organisations sociales à s'inscrire davantage dans la logique de la théorie des « capacités » développée par Amartya Sen, (capacités et liberté des personnes). L'accessibilité ne peut donc être effective dans la mesure où l'on conjugue intelligemment, dans une logique interactive, des approches et démarches diverses intégrant simultanément l'égalité et l'équité.

La Caisse Nationale de Solidarité pour l'Accessibilité (France) reconnaît pour sa part que *l'accessibilité revêt des modalités de mise en œuvre différentes. Il s'agit de parvenir*

*physiquement aux lieux, de bénéficier des services dispensés, d'accéder à l'information par la mise en accessibilité mais aussi par la formation et la sensibilisation de chacun.* Les conditions ou modalités évoquées par la CNSA ne peuvent pas être remplies de la même manière par des personnes handicapées comme pourront le faire, les personnes dites « valides ». Cette difficulté à remplir ces conditions traduit l'impact de leur handicap ou de leur incapacité. Raisons pour lesquelles, il est nécessaire de se pencher davantage à l'instauration d'un *processus correctif* des inégalités sociales qui sont établies naturellement. Le processus correctif permettra de surmonter ces difficultés par la création des services spécifiques, des systèmes de compensation et d'accompagnement. Abordant dans le même ordre d'idée que le Comité Interministériel de l'accessibilité, la Convention Internationale sur la protection des droits et de la dignité des personnes handicapées intègre dans sa définition une des caractéristiques importantes de l'accessibilité. Il s'agit du caractère « universel » que revêt l'accessibilité. La Convention l'accessibilité universelle en son *Article 2*, comme *la conception de produits, d'équipements, de programmes et de services qui puissent être utilisés par tous, dans la mesure du possible sans nécessiter ni adaptation, ni conception spéciale.*

Pour L'Hostis et Conesa (2008), la démarche de mise en accessibilité se fait à deux niveaux. Le premier niveau consiste à identifier les éventuels obstacles ou problèmes posés par l'adaptation et l'inadaptation des compétences à mobiliser par les personnes devant accéder aux opportunités et/ou aux ressources. Ils indiquent que ce niveau permet de s'intéresser aux difficultés que rencontrent les personnes en situation de handicap dans la quête de leur autonomie, de l'utilisation des transports et des espaces publics. Le second niveau prend en compte les conditions à remplir pour parcourir l'espace pour atteindre les lieux désirés. L'Hostis et Conesa (2008) définissent *l'accessibilité comme la possibilité d'atteindre un lieu dans le but d'effectuer une activité.* Comme bien d'autres chercheurs en géographie économique, ces auteurs placent l'accessibilité dans la perspective géographique consistant à rendre compte des efforts à consentir pour parcourir une distance donnée.

La Convention des Nations Unies relative aux Droits des Personnes Handicapées (CDPH 2006) aborde la question de l'accessibilité en soulignant son importance pour les personnes handicapées. Elle fait une déclaration significative en ces termes :

Afin de permettre aux personnes handicapées de vivre de façon indépendante et de participer pleinement à tous les aspects de la vie, les États Parties prennent des mesures appropriées pour leur assurer, sur la base de l'égalité avec les autres, l'accès à l'environnement physique, aux transports, à l'information et à la communication, y compris aux systèmes et aux technologies de l'information et de la communication, et aux autres équipements et services ouverts ou fournis au public, tant dans les zones urbaines que rurales. Ces mesures parmi lesquels figurent l'identification et l'élimination des obstacles et barrières à l'accessibilité [...].

La CDPH poursuit en indiquant les domaines dans lesquels s'appliquent les mesures liées à l'identification et l'élimination des obstacles. Les domaines à accès physique refferment les bâtiments, les voiries, les transports et tous les équipements (intérieurs et extérieurs) y afférant. D'autres domaines concernent les services d'information, de communication, des services électroniques et des services d'urgence.

L'Union européenne reconnaît aux personnes handicapées les mêmes droits que tous les citoyens. Pour traduire dans les faits sa philosophie d'intervention, l'UE élabore une stratégie en faveur des personnes handicapées pour la période 2010-2020. Ce plan d'action concerne huit domaines notamment l'accessibilité, la participation, l'égalité, l'emploi, l'éducation, protection sociale et l'inclusion, la santé, les actions externes.

### **1.2.3. LA CHAÎNE DE L'ACCESSIBILITÉ.**

Dans le rapport sur l'accessibilité, Geneviève LEVY (2002) fait la remarque suivante :

Si avoir un logement accessible est indispensable pour une personne handicapée, il ne faut pas que celle-ci en reste prisonnière parce que le reste de l'immeuble, les parties communes ou encore la voirie et les transports ne le sont pas. De la même manière, les réseaux de transports accessibles ne sauraient à eux seuls apporter une réponse si la voirie pour y parvenir est encombrée par le mobilier urbain, ou que les trottoirs sont trop étroits, détériorés et sans abaissés. Il faut encore que les établissements et installations recevant du public ou l'on se rend (poste, mairie, école, lieux de travail ou de loisirs,...) soient accessibles.

La question de l'accessibilité ne se limite pas seulement au seul cas isolé, celui des transports et de cadre bâti. Si c'est le cas, l'accessibilité n'aurait pas de sens, elle se retrouvera limitée. Elle va bien, au-delà ! La chaîne de l'accessibilité fait référence aux différents espaces de vie et les points de parcours que l'on effectue dans la vie quotidienne. Elle est un enjeu majeur dans la mise en accessibilité des environnements de vie (Bernede, 2017), elle assure à toutes les personnes les possibilités de réaliser leurs différents déplacements sans difficulté, ni obstacle moins encore une rupture dans la continuité (Bernede, 2017). Les éléments qui composent cette chaîne sont interdépendants et en permanente interaction. Le domicile, le milieu de travail, le shopping, le milieu scolaire, le transport, la voirie... sont autant des éléments inclus dans la chaîne de l'accessibilité.

#### ❖ **Les logements.**

Les domiciles constituent le premier niveau de la chaîne de l'accessibilité, ils sont les plus importants dans la vie des personnes en situation de handicap. Ils doivent, par leur aménagement adapté, permettre vivant avec un handicap d'exercer les différents droits en pleine autonomie (bien qu'ils aient par moment, besoin d'une tierce personne). La cour, la cuisine, les toilettes et les chambres de l'appartement doivent être conçues de telle sorte que toute personne déficiente puisse profiter de tous les avantages qu'offre cet environnement. Ces différents espaces de vie doivent disposer suffisamment d'espaces et des possibilités d'accès à tous.

#### ❖ **Établissement recevant le public et les commerces.**

Les établissements recevant du public (marché, boutiques, l'école, église et d'autres espaces publics) sont aussi inclus dans la chaîne de l'accessibilité. Ces établissements ouverts à tous sont sommés de s'adapter de par leur aménagement mais aussi par les services rendus. Comme le cas des domiciles, les ERP sont susceptibles d'être fréquentés par les personnes en situation de handicap, pour ce faire, ils doivent être conformes aux différents aménagements favorisant l'accès des personnes déficientes. Ces aménagements incluent les rampes d'accès et les ascenseurs, les signalétiques visuelles et sonores qui serviront de guides aux déficients auditifs et visuels. Un grand espace est la condition sine qua non pour les usagers en fauteuil roulant. Ces établissements doivent être « APCU » comme le disent certains auteurs. Ainsi, tous les établissements recevant du public doivent être accessibles aux personnes en situation de

handicap, ils doivent leur permettre d'entrer, de circuler et de se servir librement. La loi française de 2005 présente les ERP comme tous bâtiments, maisons ou enceintes ouverts aux personnes extérieures aux personnels employés au sein de ces établissements que l'entrée soit payante ou non.

#### ❖ **Le transport.**

Les transports, qu'ils soient en commun ou individuels sont appelés à favoriser la mobilité des personnes déficientes et en incapacités physiques ou psychologiques. Les parcs, points d'accès et d'arrêts de bus doivent être conçus en tenant compte des dispositions favorisant l'utilisation des transports publics par des personnes handicapées. Les taxis, mototaxis et bus doivent disposer des systèmes d'usage comme les palettes, les rampes d'accès portages, des espaces réservés aux usagers des fauteuils roulants, des supports d'informations sonores et visuels. Des services d'accompagnement sont aussi nécessaires pour l'utilisation effective des transports par les personnes déficientes.

#### ❖ **L'emploi**

L'accès à l'emploi par des personnes déficientes est lui aussi, l'un des grands paramètres de la chaîne de déplacement. Le motif d'emploi est souvent évoqué pour justifier les nombreux déplacements effectués quotidiennement par les citoyens. Les personnes handicapées ne font pas exception à cette règle. Favoriser l'accès effectif au lieu d'emploi pour des personnes en situation est un pari à gagner.

#### ❖ **Les loisirs**

L'accès aux loisirs permet de saisir et de comprendre les possibilités d'inclusion qu'une ville offre à tous les citoyens. La fréquentation des centres de loisirs et la pratique de différentes activités ludiques et sportives sont des éléments constitutifs de la chaîne de déplacement. Ces pratiques courantes réalisées leurs permettent d'exprimer leurs besoins et surtout de présenter aux yeux de la société les potentialités qu'ils disposent.

De tous les constituants de la chaîne de déplacement présentés ci-haut, le transport est l'instrument central de l'orchestre. Il assure ainsi le lien entre les différents éléments susceptibles d'être fréquentés par les citoyens en général et les personnes porteuses du handicap



en particulier. Quitter son domicile pour faire les courses en ville demande qu'on use d'un mode de transport qu'il soit doux (marche, vélo) ou qu'il soit motorisé. Il est certes important de reconnaître au transport un outil favori pour l'effectivité de la chaîne de déplacement mais prendre en compte certaines facettes de la chaîne de l'accessibilité est déterminant. La remarque faite par le rapport de

#### **1.2.4. Les conditions de l'accessibilité**

L'accessibilité requiert plusieurs conditions à remplir pour parvenir à une société qui participe pleinement à l'intégration et à la participation effective de ses membres. Les conditions nécessaires pour la mise en accessibilité des transports publics recouvrent un large éventail d'éléments incluant les infrastructures, les approches techniques (signalisation et communication), la formation du personnel, la conception et adaptation des véhicules et la sensibilisation. L'une des barrières majeures à l'accessibilité est l'attitude que l'on a des personnes en situation de handicap. Les préjugés et jugements de valeurs portés sur les personnes vivant avec le handicap dévalorisent et nient par fois les capacités réelles de ces derniers. Ils les maintiennent dans une posture de dépendance alors que l'opposé est envisageable et possible. Les capacités d'action des personnes vivant avec le handicap sont longtemps occultées par la société « validocentrique » qui impose la validité comme idéal de vie à tous sans distinction. Agir sur cette conception négative de la personne handicapée constitue le premier pas vers la vie en accessibilité de l'espace physique et social. Les observations quotidiennes montrent que les infrastructures sont conçues sans tenir compte des particularités des personnes handicapées. Elles se retrouvent donc exclues du processus de participation à certaines activités sociales selon la nature de leur handicap. L'adaptation des infrastructures existantes et la conception des nouvelles structures adaptées à la nature et aux différents profils du handicap sont des conditions nécessaires à l'accessibilité. Les personnes en situation de handicap ont besoin d'un environnement adapté et accessible en autonomie. Ainsi, elles pourront déployer efficacement leurs capacités et aptitudes.

Au-delà d'adapter les infrastructures, les apports des outils techniques sont nécessaires à la mise en accessibilité des espaces publics, de la voirie, des établissements recevant du public et des transports publics. Par ces outils techniques, les personnes handicapées seront à même d'utiliser les opportunités que leur offre l'environnement dans lequel ils vivent. Ces conditions,

réalisées de manière simultanée et coordonnée, contribueront de manière conséquente à l'amélioration des conditions de vie des personnes en situation de handicap.

### **1.2.5. Les enjeux de l'accessibilité.**

Parler des enjeux de l'accessibilité revient à s'intéresser aux paramètres politiques, économiques et sociaux de la mise en accessibilité des services, de l'emploi, de l'éducation de l'information, des transports, des voiries, des espaces publics etc.

Sur le plan politique, la mise en accessibilité des transports pour tous est l'expression du respect des droits fondamentaux. Pour garantir le respect de ces droits, les pays signataires de la CDPH (2006) ont rapidement intégré dans leur législation nationale les principes édictés. En plus d'avoir intégré ces principes, les États et leur gouvernement conçoivent des politiques de handicap encourageant la participation citoyenne.

Économiquement, l'accessibilité des transports publics constitue un potentiel marché aux coûts très élevés. La construction des nouvelles infrastructures et l'aménagement des infrastructures existantes entraînent des coûts financiers importants. Les personnes en situation de handicap ne peuvent pas se procurer les équipements indispensables à leur mobilité. Les pouvoirs publics ont non plus la capacité à prendre intégralement les charges de mise en accessibilité des transports. C'est l'une des raisons qui expliquent le faible niveau de l'accessibilité des transports dans les pays à faible revenu.

L'inclusion, la lutte contre les discriminations, la sensibilisation et la participation sociale des personnes en situation de handicap sont autant des enjeux sociaux visés par les politiques de mise en accessibilité des transports publics. La reconnaissance et la prise en compte des capacités des personnes en situation de handicap sont indispensables pour une société qui se veut inclusive.

## **1.3. Types de l'accessibilité.**

Comme évoqué ci-haut, l'accessibilité a bénéficié de plusieurs définitions donc de plusieurs acceptations dans la littérature scientifique. L'intérêt pour la recherche dans le champ de l'accessibilité des transports est ressenti tant dans le domaine de la géographie, de la psychologie que celui de la sociologie. Nous dénombrons actuellement trois (3) grandes acceptations ou types d'accessibilité. À côté de ces grandes catégories, émergent des nouvelles formes (accessibilité numérique et accessibilité "capacitante" par exemple).

### **1.3.1. Accessibilité physique**

L'accessibilité physique est l'une des formes de l'accessibilité en vogue en matière de recherche scientifique. Elle renvoie à la capacité des personnes en situation de handicap à accéder directement et à utiliser les espaces physiques. Sont concernés par cette forme d'accessibilité, les transports, les établissements recevant du public, les espaces publics. Elle vise à garantir l'égalité des chances pour tous et favoriser l'inclusion sociale pour tous.

### **1.3.2. Accessibilité géographique**

L'accessibilité géographique est la forme la plus ancienne et de loin la plus connue. Les géographes, les urbanistes et les économistes ont consacré de nombreuses études pour comprendre comment un espace géographique d'un pays ou d'une région peut être accessible. Sous l'angle économique, certains chercheurs s'attèlent à étudier le rôle de l'accessibilité géographique dans la croissance économique d'un pays. Les urbanistes de leur part veulent faire le lien entre l'accessibilité géographique et l'urbanisation d'une ville. Les différentes conclusions tendent à démontrer que l'accessibilité géographique a des nombreuses implications positives dans la croissance économique comme dans le développement harmonieux d'une ville. Les transactions commerciales entre les régions et les villes d'un pays dépendent fortement de l'accessibilité du territoire. Elle est rendue possible grâce aux infrastructures de transports statiques (routes et autres voies de communication) et des infrastructures de transports non statiques comme les automobiles.

L'accessibilité à l'espace étudiée à partir du handicap montre que trois mouvements se sont opérés au fil des années dès lors que l'on inclue la situation de l'individu dans la notion de l'accessibilité à l'espace géographique. Ces trois visions de l'accessibilité montrent que ce sont les normes et les valeurs associées au handicap qui ont fait évoluer les représentations et la mise en acte de l'amélioration de l'accessibilité pour cette population spécifique. En revanche, toutes ces conceptions reposent sur un même socle : lutter contre l'exclusion sociale des personnes atteintes d'un handicap (Ramadier, 2011, p.2).

Dans le champ du handicap, l'accessibilité géographique est le résultat des actions et des luttes sociales visant la libération et la prise en compte des personnes vivant avec le handicap. La première vision de ces luttes repose sur l'idée selon laquelle l'accessibilité au cadre bâti passe par la mise en place des services visant la compensation de l'infirmité

(Ramadier, 2011). Cette vision est du ressort du modèle médical/individuel de production du handicap. La seconde vision de l'accessibilité se constitue après la première guerre mondiale et est bâtie sur une idée inverse à la première. Cette orientation idéologique est due à l'émergence de l'Etat providence. Cette nouvelle vision attribue les causes du handicap aux caractéristiques de l'environnement contrairement à la première qui attribue à l'individu. La troisième et dernière tendance émerge dans les années 80. Pierre MINAIRE (1983) parle de « situation de handicap ». Dans cette logique, il n'est pas question d'attribuer les raisons de non accessibilité d'un lieu à la nature physiologique de l'individu ou aux caractéristiques de l'environnement. L'on s'intéresse ici aux interactions qu'entretiennent l'individu et son environnement.

De ces différentes conceptions de l'accessibilité, la tendance semble orienter vers les effets qui se dégagent des différentes interactions que l'individu entretient avec les caractéristiques de l'environnement qui sont les véritables obstacles à l'accessibilité. Cette opération passe tout naturellement par l'identification des éventuels obstacles et la construction des interventions relatives aux obstacles identifiés.

### **1.3.3. Accessibilité sociale.**

Concept le plus récent, l'accessibilité sociale est cette forme qui consiste à favoriser l'inclusion et la participation des personnes handicapées aux différents sphères de la vie sociale. Elle est née en réaction aux pratiques de catégorisation et de mise à l'écart des personnes déficientes du fait de leur relative incapacité à réaliser certaines tâches ordinaires. D'autres voient eux, une charge sociale et un frein au développement. Dans cette nouvelle vision liée à l'accessibilité sociale, on reconnaît aux personnes en situation de handicap les mêmes capacités à réaliser les activités sociales normales. Il suffit de mettre à leur disposition les ressources et les opportunités d'en faire usage. Pour favoriser cette inclusion, des actions supplémentaires doivent être consenties. L'accessibilité serait définie comme les possibilités réelles qu'auront les personnes en situation de handicap à participer pleinement dans la réalisation des actions socioéconomiques indispensables pour leur survie.

## **1.4. LES ACTEURS DE DÉVELOPPEMENT DE L'ACCESSIBILITÉ**

Depuis la fin du 19<sup>ème</sup> siècle, le souci d'amélioration des conditions de vie des personnes en situation de handicap a fait l'objet de plusieurs rencontres, conférences et débats aboutissant à l'élaboration des textes et l'implémentation des actions concrètes. Les acteurs qui agissent pour développement de l'accessibilité sont constitués des institutions internationales (ONU, UE, UA, UNICEF, UNESCO, HI, FIPH), les Gouvernements et les services déconcentrés de l'Etat et des organisations communautaires diverses (OPH et OSC) et de tout individu animé d'une volonté philanthropique. La défense des droits de personnes handicapées est marquée par des actions de plusieurs organisations tant nationales qu'internationales. La Fédération Internationale des personnes handicapées, le Handicap International sont autant des organismes qui œuvrent pour la prise en compte des droits des personnes vivant avec le handicap afin d'assurer leur inclusion et leur pleine participation aux différents secteurs d'activités de la vie sociale.

## **1.5. L'accessibilité, une réalité dynamique**

Depuis quelques années, nous observons de part et d'autre, une relative mobilisation en faveur des personnes éprouvant des incapacités fonctionnelles ou mentales. Le consensus semble se dégager autour de l'acception selon laquelle, toute démarche de résolution d'un problème, celle liée à l'accessibilité passe par l'identification de la situation problème et la construction d'un programme d'action collective. Le champ du handicap enregistre, au jour le jour, la naissance des organisations communautaires qui s'inscrivent dans cette logique. Dans une démarche de communication pour le changement de comportement (CCC), ces organismes organisent des journées d'information et de plaidoyer à l'endroit de divers publics. Le tissu associatif, de plus en plus organisé et renforcé, engage des actions qui portent leurs fruits dans les milieux politiques, sociaux, organisationnels et professionnels. Pour réussir à relever les différents liés à cette démarche, les acteurs de développement de l'accessibilité se servent des outils de mobilisation sociale tels que l'Information et sensibilisation, l'animation et l'éducation populaire, le plaidoyer et des actions pratiques. Par plaidoyer, on désigne les actions et démarches de communication visant à influencer les décisions en faveur d'une cause donnée. Ces décisions peuvent être influencées ou impactées de différentes manières selon que l'on se trouve dans un environnement favorable ou non.

## 1.6. LES SYSTEMES DE TRANSPORT PUBLIC EN AFRIQUE

Pour mieux appréhender les formes de transports en vogue et leurs caractéristiques sur le continent africain, la connaissance des démarches de construction des infrastructures des transports est essentielle. Le point de départ des politiques de transport en Afrique est marqué par le Programme de Politique de Transport en Afrique Subsaharienne (SSATP) lancé en 1987 par la Banque Mondiale et la Commission économique pour l'Afrique. Le Programme de Politiques de Transport en Afrique Subsaharienne (SSATP) est l'une des institutions importantes qui mènent des réflexions, élaborent des stratégies d'intervention et prodiguent des conseils opérationnels aux Etats africains en matière de mobilité urbaine. Le SSATP comprend actuellement cinq composantes. Deux années après l'institutionnalisation du programme, la composante « transports urbains » fut lancée pour une phase expérimentale d'une durée de quatre ans (1989-1993). Cette phase a consacré la grande partie de son travail à l'étude diagnostique des difficultés de développement des transports urbains en Afrique. L'étude a permis de faire le constat selon lequel, les politiques de transports implantées pendant la colonisation ont une visée purement économique et, les Etats africains nouvellement indépendants n'ont pas profondément transformé ou réajusté ces politiques fautes de ressources humaines, techniques et financières. Ce constat est partagé par Zoma (2022) lorsqu'il affirme :

*Les Etats africains de l'UEMOA héritent d'un faible maillage routier et n'ont pas eu une vision d'aménagement du territoire dans une perspective d'intégration régionale. Après les indépendances, les Etats africains en général semblaient ne pas avoir les moyens pour prendre en charge leur héritage.*

Il poursuit en indiquant que ces politiques étaient largement conçues pour servir les intérêts de la France sans une réelle volonté de développer les colonies qui sont sous sa tutelle. Au regard ces constats évoqués ci et là, les Etats africains n'étaient pas suffisamment préparés pour la gestion efficace et efficiente des politiques publiques après les indépendances. La conséquence de cette impréparation est fortement ressentie dans plusieurs domaines dont celui des transports publics. En réaction à ces constats, le SSATP fonde sa démarche d'action sur deux principes (Bultynck 1998) :

Principe 1 : On ne peut améliorer les services de transport sans engager des reformes ;

Principe 2 : Les pays africains et leurs partenaires dans le développement doivent conjuguer leur efforts et partager la même ligne de conduite pour aboutir à une stratégie sectorielle commune.

Ces principes énoncés traduisent l'idée que la solution aux problèmes de transport en Afrique passe par un solide partenariat public-privé. Le développement de la concertation entre les principaux acteurs du transport est le maillon manquant de la chaîne de développement des systèmes de transport en Afrique. Le second principe du programme SSATP est un appel pressant laissé à l'endroit des pouvoirs publics, des acteurs privés et des particuliers afin d'activer le Partenariat comme levier de tout développement.

## **1.7. LES DIFFÉRENTS TYPES DE TRANSPORT.**

Le transport, rappelons-le, est l'un des secteurs de développement économique et social sur lesquels, les pays développés ont misé pendant des décennies voire des siècles pour le construire et le fluidifier. Par sa capacité de rapprocher les populations des marchés et des activités socioéconomiques diverses, il est d'une importance incontestable pour les États qui inscrivent le développement comme priorité dans leur programme social. S'inscrivant dans le même ordre d'idée, M. Azzeddine reconnaît que le transport est un secteur stratégique dans les politiques de développement du fait qu'il permet de relier différentes régions géographiques.

Les types de transport les plus connus sont : le transport public, transport privé, transport adapté. Les transports publics sont caractérisés par forte implication de l'État qui participe à sa gestion. Le transport public est une forme de transport ouvert au grand public contrairement au transport privé autonome. Le transport public est généralement initié, organisé et géré par le pouvoir public pour le garantir la mobilité des citoyens. Il est caractérisé par des prix relativement bas car, l'État subventionne en grande partie les charges de fonctionnement de ce système. Le transport public entraîne des dépendances publiques importantes. La charge importante de ce type de transport ne permet pas de l'inscrire dans la durée. Au de leur indépendance, de nombreux états africains l'ont expérimenté pendant quelques années mais ont tous fini par lui tourner le dos.

Les résultats mitigés des transports publics assurés par les États ouvrent la voie au développement d'un autre système de transport, le transport privé. Beaucoup de propriétaires

ont investi fortement dans ce nouveau secteur d'activité socio-économique. Le transport privé s'est développé pour compenser les défaillances du transport public. Différentes démarches de transport sont mises sur place par les propriétaires intervenant dans le transport privé, ils procèdent de diverses manières. Les propriétaires individuels se servent de leur voiture pour tirer profit et assurer leur survie quotidienne. Le nombre des propriétaires individuels augmente de jour en jour car, l'activité de transport génère des sources financières importantes.

Des sociétés de transport de transport voient aussi le jour et investissent dans le transport. Les raisons de cet engouement de sociétés privées dans le transport sont entre autres : la forte demande de déplacements et de mobilités, l'insuffisance des véhicules de transport public et les ressources importantes générées dans ce secteur.

## **1.8. LES MODES DES TRANSPORTS**

Le déplacement des personnes et des marchandises se font par plusieurs moyens de transport. Chacun des types de transport a ses caractéristiques et ses particularités. Les réalités techniques et pratiques du transport routier ne sauraient être identiques à celle du transport aérien. Les principaux modes de transport sont : Le transport terrestre (routier et ferroviaire), le transport aérien et le transport maritime. Ces modes assurent l'acheminement des personnes et de biens d'un espace à un autre.

### **❖ Transport terrestre**

La gestion du transport est une entreprise complexe faisant appel à plusieurs domaines de compétence (Droit, planification, architecture, urbanisation, aménagement, géographie etc.) dont il est en interaction permanente. Cette interaction est plus complexe entre le transport et l'aménagement. Ils s'influencent mutuellement et requièrent surtout l'élaboration d'une vision éclairée sans quoi l'on se trouverait en train de gérer les effets négatifs tels que l'étalement urbain, la congestion etc. Ceci fait dire à Zoma (2022) que le transport doit être un instrument au service de l'aménagement du territoire et un facteur d'intégration.

« On entend par transport le système offrant aux personnes et aux biens la possibilité de se déplacer sur le territoire donné » SSATP (2016). Suivant les orientations du programme des politiques des transports en Afrique, le transport est système constitué de plusieurs éléments ou



sous-systèmes. Nous mettons dans cet ensemble le transport terrestre, transport ferroviaire, le transport maritime, le transport aérien.

Le transport routier renvoie au déplacement des personnes ou des marchandises par la voie terrestre, les routes et les autoroutes. Ce système de transport comprend des déplacements utilisant des véhicules au niveau national comme au niveau international. Au niveau international, c'est le transport des marchandises qui est le plus employé. Le transport routier est soumis à une réglementation stricte autant pour les conducteurs (avec notamment une réglementation sur leur temps de conduite) que pour les marchandises. De ce fait, ce domaine requiert des professionnels qualifiés qui doivent mettre en œuvre leur professionnalisme. Cette exigence assignée à ce corps de métier vise à assurer les bonnes conditions de sécurité aux usagers. Le transport routier recouvre plusieurs types de services notamment le transport des personnes, le transport des marchandises, le déménagement.

Le système de transport routier est composé des éléments suivants :

- ✚ Des transports publics : offerts par les pouvoirs publics ou en partenariat avec le secteur privé ;
- ✚ Des transports artisanaux (dits informels) : essentiellement effectués par les particuliers et à partir des moyens de bord (motos, taxis individuels ou familiaux) ;
- ✚ Des transports en commun : regroupe des grands réseaux de transports, disposant d'un cadre dédié (notamment le réseau routier ou ferré) ;
- ✚ Transports non motorisés (ou doux) : prennent en compte le vélo et la marche.

Parmi les différents composants du système de transport terrestre le *transport public* occupe une place de choix, il est le plus utilisé.

### ❖ **Transport aérien.**

Le transport aérien est géré par l'avion civil et desservi par des appareils volants. Pour sa mise en œuvre, les investissements publics conséquents sont nécessaires pour la construction des aéroports et les aérodromes. L'acquisition des appareils de qualité est l'une des conditions essentielles dans ce secteur de transport public. L'aménagement physique et technique de la ville et des aéroports ne favorise pas l'accès aux services par les personnes en situation de

handicap, elles sont moins représentées dans le transport aérien. Les conditions économiques défavorables ne permettent pas aux personnes en situation de handicap de faire face aux frais de transport particulièrement élevés dans le transport aérien.

### ❖ **Transport maritime.**

En Afrique, le secteur maritime est généralement utilisé pour le transport des marchandises, il est très peu attrayant pour les citoyens. L'attention est faiblement orientée vers ce secteur au profit du transport routier traditionnel. Alors que le transport maritime joue un rôle crucial dans le secteur de l'économie en raison de sa capacité à favoriser le transport des marchandises, des passagers et d'assurer la connectivité entre les États. Les ports maritimes sont des portes d'entrée et de sortie clés des échanges commerciaux et des préoccupations économiques et environnementales. Malgré son importance, ce secteur de l'économie est confronté lui aussi aux réalités de terrain qui ne favorise pas son plein envol et par-delà assurer son accessibilité à tous. L'accès de tous aux services de transport du secteur maritime serait une alternative au problème des transports publics.

## **1.9. Interaction des personnes en situation de handicap aux modes de transport.**

Alauzet et ses collaborateurs ont indiqué dans leur rapport que les situations de handicap peuvent être repérées à différents niveaux. Ils les définissent et les classifient comme suit :

- ✚ Une personne ne pouvant pas du tout utiliser les transports parce qu'*ils ne sont pas adaptés à ses caractéristiques* est en situation de handicap vis-à-vis de l'usage de ces transports ;
- ✚ Une personne qui utilise peu un système de transport parce que *cette utilisation est difficile pour elle*, est aussi en situation de handicap vis-à-vis de l'usage de ces transports ;
- ✚ Enfin, une personne qui peut utiliser les transports mais qui rencontre *des difficultés dans leur utilisation* est aussi en situation de handicap vis-à-vis de l'usage de ces transports.

La situation du handicap est donc définie en fonction du niveau de gravité de la déficience, de la possibilité d'utilisation et du contexte d'utilisation. S'inscrivant dans la

dernière catégorie de la situation de handicap, Duri et Lake (2022) ont dressé un tableau sombre de la prise en compte des besoins des personnes en situation de handicap. Cette négligence bénigne est plus visible sur le continent africain. Ils affirment:

The transport needs of people with disability are often marginalised, and universally accessible transport remains a challenge in many African countries. Lack of accessible transport may lead to high unemployment rates, poverty and lack of opportunities among people with disability.

Les personnes en situation de handicap sont l'une des couches de la société qui sont peu pris en compte dans l'élaboration des politiques publiques. Les politiques de conception et de la construction des infrastructures publiques n'intègrent pas suffisamment les besoins des personnes ayant des besoins spécifiques. Même si certains de ces besoins sont évoqués, discutés, arrêtés et transcrits dans textes par le législateur, leur application est du ressort d'une réalité complètement différente. La distance omniprésente entre ce qui est prescrit par le législateur et ce qui est fait par l'exécutif constitue un obstacle majeur à la construction d'un système de transport accessible, abordable et intégré. Cet écart limite la participation sociale de certaines catégories de la société, notamment les personnes en situation de handicap et à mobilité réduite. La simple présence des infrastructures de transports n'améliore nécessairement pas les possibilités de mobilité des citoyens moins encore celle de personnes en situations de handicap, leur accessibilité est indispensable. Les conditions d'accès au transport public pour les personnes en situation de handicap varient considérablement en Afrique. Les personnes en situation de handicap éprouvent des difficultés d'accès aux services de transport. Le domaine de transport en Afrique est caractérisé par le manque de signalisation, l'absence des trottoirs, les espaces aménagés et points de stationnements pour les usagers des fauteuils roulants. Les technologies adaptées pour les personnes handicapées sont très peu intégrées dans le champ des transports publics.

Les infrastructures routières de l'Afrique sont inégalement accessibles par les personnes à mobilité réduite. Les routes ne sont pas suffisamment aménagées. Certaines d'entre elles sont entretenues et adaptées à l'usage des personnes à besoins spécifiques. D'autres routes sont malheureusement marquées par des symptômes profonds, les nids de poule, les trottoirs ou les passages piétons non conformes. L'accès au transport en commun est très limité car les bus,

minibus et les taxis ne sont pas équipés pour accueillir les personnes en fauteuil roulants et des personnes d'autres difficultés spécifiques à la mobilité.

Dans le domaine aérien, les aéroports ont différentes tailles et varient considérablement en termes d'accessibilité. Les aéroports modernes sont équipés des rampes, d'ascenseurs et des personnes chargés de prendre en charge les personnes ayant des limitations fonctionnelles. Le contraire s'observe dans les aéroports à capacité limitée. Les aéroports les plus petits ne disposent généralement pas des dispositifs d'accompagnement des personnes déficientes comme dans d'autres grandes compagnies de transport aérien. Beaucoup de compagnies aériennes installées sur le continent africain conçoivent des politiques d'inclusion complètement différentes les unes des autres en raison des capacités et des aléas socio-économiques des régions dans lesquelles sont implantées.

L'un des secteurs de transport le plus attendu et espéré en Afrique est le secteur du transport ferroviaire, il est malheureusement très peu développé. Dans certains états africains, les infrastructures ferroviaires sont quasiment inexistantes, rendant ainsi difficiles les conditions de mobilité des personnes. Le cas des personnes à mobilité réduite est particulièrement critique. Même dans certains pays qui disposent de ces infrastructures de transport terrestre, certaines lignes de train sont hors d'état d'usage. Et si quelques-unes d'entre elles sont encore accessibles, elles ne sont pas effectives pour les personnes à mobilité réduite.

Essentiellement consacrés au commerce et au transport des marchandises, les ports maritimes sont peu utilisés pour le transport des personnes. L'accessibilité pour les passagers en situation de handicap est un défi important. Les moyens de transport utilisés ne sont pas équipés pour favoriser l'accessibilité pour les personnes ayant des besoins spécifiques. L'accessibilité des transports maritimes nécessite des efforts supplémentaires en matière des infrastructures de la formation du personnel, de la sensibilisation afin de garantir la participation des personnes en situation de handicap aux activités sociales.

## **1.10. Besoins des personnes en situation de handicap en matière de transport.**

Tout déplacement implique des actions : pour sa planification - s'informer sur les modes et les horaires disponibles, puis pour sa réalisation - cheminer jusqu'à l'arrêt, la station, la gare, ou le parking, puis à l'intérieur du lieu, accéder à l'arrêt ou au quai, attendre, monter dans le véhicule, se déplacer à l'intérieur du véhicule, être transporté dans le véhicule ou le conduire, en descendre après l'avoir éventuellement garé. Alauzet (2017)

En matière de transport, les besoins des personnes en situation varient selon le type de handicap et la situation environnementale. Les personnes à mobilité réduite ont besoins des ascenseurs, les personnes déficientes visuelles et auditives ont besoin des signalétiques sonores et visuels etc. Ces besoins sont cruciaux pour leur inclusion et leur autonomie, nous les catégorisons comme suit :

### **❖ Besoins en équipements adaptés :**

Les personnes à besoins spécifiques ont besoin des infrastructures de transport adaptées avec des rampes, des ascenseurs et des trottoirs accessibles. Les véhicules et autres moyens de transport doivent être équipés des rampes d'accès fixes ou portables et des espaces réservés et des dispositifs de sécurités pour éviter les chutes dues aux secousses.

### **❖ Besoins en personnel d'accompagnement :**

Un personnel formé en service dans le secteur du transport et pour les personnes en situation de handicap est d'une importance capitale pour la mise en accessibilité des systèmes de transport. Ce personnel réduira les difficultés à monter et descendre éprouvées par les personnes à mobilité réduite.

### **❖ Besoin d'information et communication**

Par le biais des signalétiques sonores et visuels les horaires, les itinéraires et les services de transport doivent être clairement communiqués aux personnes handicapées. Des informations en braille, en gros caractères ou en langage des signes sont souvent mises à contribution pour favoriser la diffusion de l'information fiable aux personnes déficientes visuelles.

De tous ces besoins évoqués, les efforts qui ont été faits sont loin de favoriser réellement l'autonomie des personnes en situation de handicap. L'accessibilité au transport public urbain est loin d'être un fait du hasard vu ses nombreux enjeux et avantages sociaux. L'accessibilité est la résultante d'un choix sociétal, influencé par de nombreux facteurs individuels et socioculturels. Certains facteurs individuels sont plus manifestes tels que l'âge ou les conditions capacitaires. Ils constituent en eux seuls des déterminants importants dans le choix de transport envisageables. D'autres éléments comme le genre, et bien d'autres conditions invisibles amènent les individus, se trouvant dans cette posture à opérer de choix qui impactent durablement leur mobilité.

Pour asseoir l'accessibilité des transports publics aux personnes en situation de handicap, il est non seulement important de passer en revue la diversité de leurs besoins mais également de prendre en compte ces derniers. La connaissance fine et la prise en compte de la diversité et des particularités des personnes usagères des transports en commun permettront de rendre les transports publics accessibles à toutes et à tous, sans discrimination. Il est important de noter que les niveaux de particularité individuelle ou identitaire exacerbent les inégalités d'accès aux transports publics. Bien que le transport soit un vecteur de l'autonomisation économique et de participation sociale des personnes, plusieurs facteurs d'ordre économique, physique, cognitifs et linguistique influent sur leur mobilité.

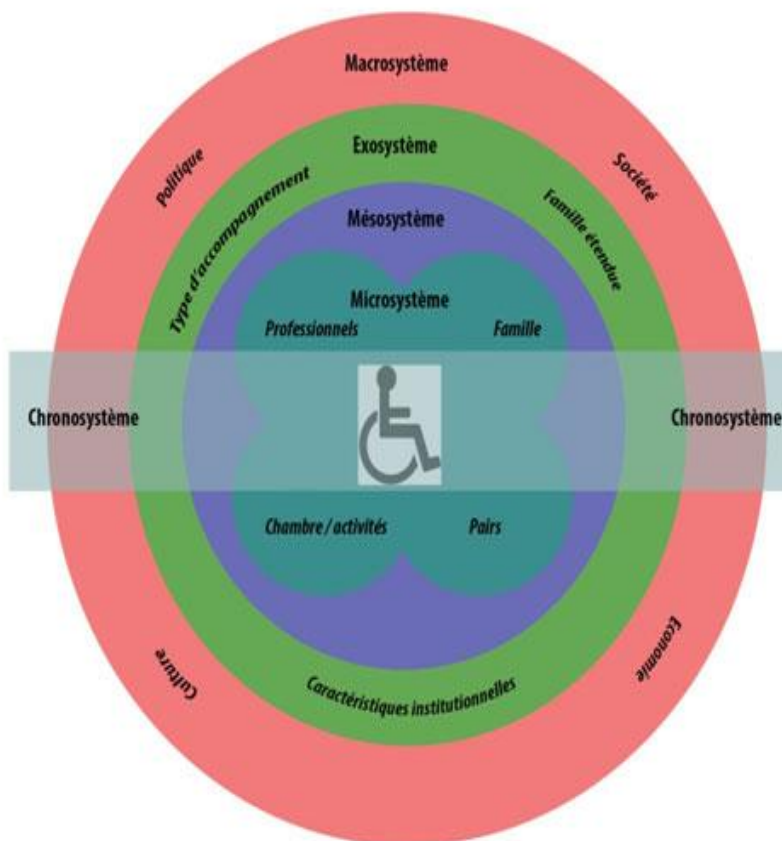
## RÉSUMÉ DU CHAPITRE

L'accessibilité est l'interaction équilibrée et adaptée entre les caractéristiques personnelles de l'individu et celles de l'environnement dans lequel il vit. Les réflexions sur le concept de l'accessibilité ont commencé dans les années 60, elles vont se poursuivre pendant deux décennies. La naissance du modèle socio-environnemental va changer radicalement la conception du handicap avec comme concept central « l'accessibilité ». Actuellement, l'on distingue clairement trois formes classiques de l'accessibilité. D'abord l'accessibilité physique et l'accessibilité géographique, longtemps étudiées en géographie économique et des transports. Ensuite, l'accessibilité sociale introduite récemment par les recherches dans le champ du handicap.

Les résultats de nombreuses études démontrent que la majeure partie des personnes en situation de handicap éprouvent de sérieuses difficultés d'accès aux transports publics. Leurs activités de routine sont fortement impactées par cette limitation. Les degrés de difficultés rencontrées sont proportionnellement ressentis selon le type de handicap. L'accessibilité des transports publics a des enjeux tant politiques, économiques que sociaux et requiert des conditions indispensables à sa réalisation. Les infrastructures doivent être adaptées, les véhicules, bus et minibus doivent également être équipés en rampes d'accès, des espaces réservés, des dispositifs de sécurité et du personnel d'accompagnement. L'accessibilité est dite effective dans les conditions où elle touche tous les éléments de la chaîne de mobilité et que les personnes en situation peuvent réaliser leur déplacement de manière autonome.

**CHAPITRE 2: MODELE ECOLOGIQUE DU  
HANDICAP DANS LE CHAMP DU TRANSPORT**





**Figure 1:** Modèle écologique adapté Bronfenbrenner (1979)

**Source :** Association DEFI (2024).

## 2.1. INTRODUCTION.

Depuis son émergence en 1980, l'approche environnementale et sociale du handicap cherche à montrer, à travers de nombreuses études, qu'une société par ses normes ses valeurs, (ses comportements et ses attitudes,) et ses dispositions juridiques et politiques, peut produire du handicap. Aussi, étant liées à un environnement inadapté, les situations de handicap peuvent être vécues non seulement de manière durable par les personnes en fauteuil roulant, aveugles, muettes ou handicapées mentales, mais également de manière plus ponctuelle par les enfants, les personnes âgées, les femmes enceintes, les parents avec poussette et par l'ensemble de la population à un moment donné (ROCCI & Dejoux 2011). Les politiques écologistes du handicap sont l'ensemble des actions publiques fondées sur les principes de la solidarité nationale, sur l'accessibilité, sur l'autonomie de tous, sur la lutte contre les discriminations liées au handicap et sur la promotion de l'application des droits. Cette politique est une démarche qui consiste à mobiliser et à mettre en synergie toutes les composantes de la société pour des

actions saines et concertées dans le champ du handicap. Elle vise donc à promouvoir l'inclusion et la prise en compte des besoins des personnes en situation de handicap dans les politiques de développement durable. Dans ce cadre d'action publique, la prise en compte des besoins spécifiques des personnes dans la conception, la planification et la mise en œuvre voire l'évaluation est indispensable. Elle est tout simplement une politique holistique et participative !

La description et l'explication fine des phénomènes sociaux sont rendues possibles par le regard d'un auteur hors du commun, regard dit éco-systémique. Urie Bronfenbrenner est pendant des années la référence emblématique des psychologues de développement et bien d'autres scientifiques. Le regard holistique et systémique qu'il porte sur les phénomènes sociaux lui a valu une renommée scientifique significative.

Il élabore en 1979 une théorie basée sur le modèle écologique ayant un regard systémique de la compréhension du développement humain. Cette théorie est longtemps sollicitée dans plusieurs domaines notamment la santé, l'éducation et psychologie. Depuis 70, les chercheurs portent leur choix sur cette approche pour expliquer les phénomènes complexes. Sur la base d'une structuration élargie, le modèle explicatif d'Urie Bronfenbrenner est à même d'explicitier les ramifications complexes d'un système. L'utilisation de cette théorie permet de comprendre les facteurs individuelles (capacités ou incapacités) et environnementales qui favorisent ou non la mise en accessibilité des transports publics dans la ville de N'Djamena.

## **2.2. LES SOURCES DE LA PENSEE ECOLOGIQUE DE BRONFENBRENNER.**

Le concept « écologie » est apparu en 1866 sous la plume d'Ernest Haeckel, biologiste et philosophe allemand (Mylène 2016). L'auteur étudiait les relations entre les organismes vivants et leurs milieux de vie. La théorie de la sélection naturelle de Charles Darwin fut largement diffusée en Allemagne par ses travaux et de nombreuses publications sur les interactions entretiennent les organismes vivant avec leur environnement. Le modèle écologique prend donc sa source en biologie. Ce modèle sera appliqué à la population humaine en 1920 dans une perspective sociologique (Mylène 2016). Cette orientation scientifique s'intéresse aux caractéristiques physiques, sociales, économiques et démographiques des environnements de vie de l'humain. Le modèle intéresse et captive la curiosité des chercheurs

suite à la publication de Urie Bronfenbrenner en 1979, publication intitulé « The ecology of human development ».

### **2.2.1. Vygotsky et la théorie socioculturelle du développement cognitif.**

Lev Semionovitch Vygotski, psychologue russe né en 1896 et mort en 1934. Sa théorie met particulièrement l'accent sur les contributions importantes que la société apporte au développement de l'individu. Elle vise à montrer l'interaction entre le développement de l'individu et le milieu culturel dans lequel vit ce dernier. Pour cette théorie, l'apprentissage humain est un processus essentiellement social. Liev Vygotsky se concentre sur l'influence des pairs, des adultes, des croyances et attitudes sur l'apprentissage individuel. L'auteur est arrivé à la conclusion selon laquelle, la communauté humaine joue un rôle central dans le développement de l'apprentissage chez l'individu. Il souligne le rôle fondamental de l'interaction sociale dans le développement de la cognition car selon lui, chaque culture fournit des bases d'adaptation intellectuelle pour l'être apprenant. Bronfenbrenner retient de la théorie de Vygotsky les idées à propos des rôles prépondérants de la culture, des interactions sociales et de l'accompagnement.

### **2.2.2. Kurt Lewin et la théorie de la dynamique de groupe.**

Kurt Lewin est un psychologue d'origine allemande, il est à l'origine de la théorie de la « dynamique de groupes ». Le groupe étant défini comme est une association d'individus qui entrent en interaction dans un contexte donné et qui poursuivent des buts communs. Ils jouent des rôles divers, se soumettent aux normes, partagent des valeurs communes. La principale force du groupe réside dans un système d'interdépendance entre ses membres. Dans une société, une famille ou tout autre environnement constitué, les situations de la vie quotidienne au sein d'une équipe de travail ou de jeux créent des interdépendances entre individus. Ces interdépendances se font par des alliances, des influences ou des valeurs communes. Aussi, le comportement de chacun des éléments du groupe est souvent modifié au cours de la vie du groupe.

Kurt Lewin (1890-1947) est l'un des pères fondateurs de la psychologie sociale. De Lewin, Bronfenbrenner a retenu de lui l'idée que le comportement est fonction des interactions entre les personnes et leur environnement. Bronfenbrenner inscrit ainsi sa pensée dans les courants de pensées socioconstructiviste et systémique. Urie Bronfenbrenner s'est particulièrement démarqué de des prédécesseurs par son choix d'une observation naturaliste

face aux méthodes expérimentales. Il justifie ce choix par le fait que l'observation naturelle permet d'observer le phénomène social dans son contexte réel.

### **2.3. Quelques modèles écologiques.**

Les modèles écologiques sont des cadres théoriques qui expliquent les interactions complexes entre les individus et les environnements divers dans lesquels ils vivent. Ils fournissent un cadre d'action sur différents facteurs qui influencent les décisions des acteurs sociaux quant au niveau d'activités physiques à inclure. Les modèles écologiques cherchent à comprendre les interactions dynamiques et les interdépendances que l'homme entretient avec son milieu de vie. Ces modèles identifient l'environnement familial, l'école, la communauté et la société dans son ensemble comme des systèmes avec des ramifications complexes. Les modèles écologiques permettent de saisir les éléments de complexité dans les différents systèmes.

Les modèles écologiques partagent des principes communs notamment les principes des interactions dynamiques, le principe de la multi dimensionnalité. Ils offrent une vue holistique des influences mutuelles entre les systèmes.

#### **2.2.3. Approche écologique de la prévention du suicide par White et Jodoin (1998).**

White et Jodoin se sont inspirés des travaux de Bronfenbrenner et plus particulièrement de sa théorie « écologie du développement humain » pour concevoir un modèle explicatif du suicide. Il est élaboré pour prévenir les suicides en milieu jeunes, il démontre que divers facteurs qui découlent des expériences de l'homme et des environnements dans lesquels il vit peuvent influencer sa santé.

Pour le cas du suicide ou des comportements suicidaires qui sont analysés à partir de quatre facteurs : les facteurs prédisposants, facteurs contributifs, les facteurs précipitants et les facteurs protecteurs. Les trois premiers facteurs sont désignés comme éléments accentuant le risque de suicide chez l'individu tandis que les facteurs protecteurs ont pour fonction de diminuer ce risque. Les différents facteurs sont à leur tour structurés en trois composants notamment les composants individuels, les composants familiaux et les composants environnementaux. Dans le contexte de mise en accessibilité des transports publics pour les personnes en situation de handicap, la conception et la réalisation des interventions préventives ou curatives se feront en fonction de différents composants. Pour accroître les chances de réussite de ces interventions, un accent particulier sera mis sur les facteurs de protection.

#### **2.2.4. Le modèle écoenvironnemental de Kino-Québec (1970).**

L'approche proposée par l'organisme Kino-Québec est un modèle d'intervention qui tente de faire en sorte que les Québécois adoptent un mode de vie physiquement actif. Ce mode de vie actif repose sur un modèle dit écoenvironnemental. Ce modèle s'est développé en partie sur la constatation faite de façon répétée en matière de prévention et d'action de santé publique, que la seule information de l'individu est insuffisante pour le conduire à modifier son comportement. L'approche écoenvironnementale appliquée à l'adoption d'un mode de vie physiquement actif est conçue au Québec dans les années 70. Le mode d'intervention du programme Kino-Québec est basé sur un modèle écoenvironnemental de promotion de la santé. Selon ce modèle, l'adoption de comportements sains se fait dans un milieu et un contexte d'adaptation progressive de la personne à son environnement. Dans cette démarche, les actions d'intervention sont multidimensionnelles, elles visent simultanément la personne et son environnement notamment la famille, les amis, l'école etc.

#### **2.2.5. Modèle de fonctionnement parental de Belsky.**

Belsky s'est aussi inspiré du modèle de Bronfenbrenner pour développer un cadre théorique expliquant le fonctionnement parental en 1984. Dans cette théorie écologique, Jay Belsky met en lumière trois déterminants pour la parentalité notamment :

- ✚ Les ressources psychologiques des parents qui eux-mêmes incluent l'histoire développementale, le style parental et la personnalité parentale ;
- ✚ Les caractéristiques de l'enfant ;
- ✚ Sources contextuelles de stress et de soutien social qui englobent les relations conjugales, le réseau social et le type d'emploi.

Chaque famille est organisée en fonction des interactions qui se construisent entre trois éléments : les ressources psychologiques des parents de l'enfant, le tempérament de l'enfant lui-même et le contexte de vie dans lequel se trouve ladite famille. L'analyse et l'explication d'un changement au sein d'une famille se fait à partir des trois déterminants cités précédemment. Le modèle de fonctionnement parental vise à donner un éclairage sur les influences des pratiques parentales sur le développement de la famille et de l'enfant. Selon Belsky, la parentalité est directement ou indirectement influée par ces trois déterminants cités ci-haut. La théorie du fonctionnement parental est utilisée pour étudier les relations conjugales

et les pratiques éducatives, l'abus et la négligence des enfants des familles en contexte de vulnérable.

### **2.2.6. Le modèle écologique de Bronfenbrenner.**

Bronfenbrenner est l'un des théoriciens qui a intégré dans ses réflexions et ses recherches la nécessité de prendre en compte les interactions réciproques, subtiles et complexes entre les caractéristiques biologiques et personnelles de l'individu et les contextes sociaux et environnementaux qui influencent le développement de la personne. Pour lui, l'environnement change la personne tout comme l'individu peut changer l'environnement vice versa. Les interactions se font en fonction de la personne, du processus, du contexte et du temps. Le modèle théorique de Bronfenbrenner a comme ambition l'intégration des multiples facteurs d'influences de chaque système.

La construction de la théorie des systèmes de Bronfenbrenner est effectuée sur trois grandes périodes. Les origines de sa conceptualisation remontent aux travaux des auteurs tels que Kurt Lewin (dynamique de groupe) et de Liev Vygotsky (socio-constructivisme). Initialement conçue sur quatre systèmes (micro, méso, exo et macro), elle s'enrichit de deux autres systèmes quelques années suivantes. L'intégration des systèmes supplémentaires répond au désir de prendre en compte les facteurs biologiques de l'individu et les facteurs temps, nécessaires pour la compréhension globale. La théorie de Bronfenbrenner connaît trois appellations successives notamment modèle écologique (1979) ; le modèle bioécologique (1986) et le PPCT (personnes-processus-contexte-temps, 1990-2006). S'inspirant des travaux de son père, spécialiste en neuropathologie et titulaire d'un doctorat en zoologie et des chercheurs tels que Kurt Lewin et Liev Vygotsky, Urie Bronfenbrenner (1979) prend conscience de l'influence de l'environnement ambiant sur la croissance des êtres vivants. Il conçoit une approche explicative du comportement humain, la théorie de l'écologie du développement humain. Il l'a défini comme :

L'étude scientifique de l'adaptation réciproque et progressive entre un être humain actif, en cours de développement, et les propriétés changeantes des milieux immédiats dans lesquels il vit, compte tenu que ce processus est affecté par les relations entre eux et par les contextes plus généraux dont ceux milieux font partie. Bronfenbrenner (1979).

Ainsi, l'auteur met au centre de ses réflexions et de son argumentaire le rôle prépondérant que l'environnement joue sur la construction de l'être humain. Pour lui, toute étude qui souhaite saisir la complicité du développement de la personne doit considérer le milieu de vie comme un facteur important sinon incontournable pour appréhender les interactions complexes qui se construisent entre différents systèmes et sur des périodes plus ou moins longues. L'être partage sa vie avec certains milieux qui sont proches de lui et d'autres sont éloignés. La famille, l'école, les pairs sont en autres les environnements qui ont des influences directes sur la personne tandis que les lieux de travail des parents, ou les instances de prises de décisions à portée générale par exemple sont des milieux distants mais ayant des répercussions indirectes sur la vie de la personne. L'auteur part du constat selon lequel, les recherches antérieures se concentrent sur les caractéristiques biopsychologiques pour expliquer les phénomènes liés au fonctionnement de l'être humain. Pour lui, le comportement ne peut être clairement décrit et compris sans la prise en compte de l'environnement et de son interaction avec les caractéristiques de la personne. Il faut donc étendre le regard scientifique à d'autres éléments susceptibles de fournir des explications pour mieux saisir les complexités de la vie de la personne.

Le modèle écologique a véritablement bouleversé les bases et hypothèses de recherche en sciences humaines et sociales (Chamberland, 2010). Le poids de son impact dans ces champs de recherche est dû en parti, à sa capacité à donner une explication approfondie du comportement humain et de saisir la complexité des interactions qui se nouent entre l'individu et l'environnement dans lequel il vit. L'écologie du développement humain est actuellement résumée sur la forme *Processus Personne Contexte et Temps* (PPCT). Pour Absil et ses collaborateurs, la formulation du PPCT résume bien les quatre principaux niveaux de la théorie.

Bronfenbrenner a construit son modèle théorique en s'appuyant sur les éléments essentiels de plusieurs théories. De ces théories, l'on peut citer la théorie évolutionniste, la théorie systémique, la théorie contextualiste, la théorie transactionnelle, la théorie interactionniste etc. Le modèle écosystémique de Bronfenbrenner a hérité des concepts de bases, des fondements, postulats et principes issues de ces différentes théories. Elles sont pour l'auteur le tremplin ses réflexion et de ses constructions théoriques.

## 2.3. FONDEMENT ET PRINCIPES DES MODELES ECOLOGIQUES

### 2.3.1. Fondement.

This model describes the interactions between individuals and their environments and how these complex relationships affect development over time. According to this model, many interconnected systems make up a person's environment that all interact to influence and shape how people grow and respond. Cherry (2023).

Le modèle théorique de Bronfenbrenner est avant tout interactionniste : l'être humain se développe dans différents environnements qui sont désignés par le microsystème, le mésosystème, l'exosystème et le macrosystème (Absil & al., n.d.).

Pour Absil et ses collaborateurs, le modèle bioécologique de Bronfenbrenner s'inscrit dans la droite ligne des courants de pensée socioconstructiviste et systémique. Pour d'autres, le modèle s'inscrit dans plusieurs champs disciplinaires comme l'écologie, la théorie générale des systèmes, les théories des organisations et bien d'autres domaines.

La modèle écologique d'Urie Bronfenbrenner est la résultante de certains événements qui sont survenus dans la vie de l'auteur. Dans ce modèle, contrairement à d'autres modèles d'analyse en psychologie, le rôle de l'environnement est central pour la compréhension des phénomènes qui influencent le bien-être ou le malaise de l'individu. Tout développement humain se fait dans l'interaction entre les caractéristiques biologiques et l'environnement.

En 1979, il publie son livre *The Ecology of human development*. La compilation de ses articles sous le titre *Making Human beings Human* est publiée en 2005. La théorie de Bronfenbrenner est basée sur une interaction complexe et permanente des milieux qui entourent la personne (Bommelaer, 2018). Au départ, la théorie est catégorisée par les scientifiques comme théorie explicative du développement de l'enfant, mais l'auteur parle de la personne de la personne de manière générale.

L'approche écologique stipule que le développement humain est le résultat d'interactions réciproques entre la personne et l'environnement. En s'intéressant aux différents systèmes sociaux, elle permet de comprendre les conditions et les possibilités d'accès aux transports publics pour les personnes en situation de handicap. Pour Bergson Leclerc et ses collaborateurs (2021), l'analyse écologique est effectuée pour mettre en évidence les forces individuelles, interactionnelles et environnementales en présence.



Le modèle écologique du développement humain est bâti sur deux propositions :

**Proposition 1 :** Le développement survient au cours de processus interactifs progressivement plus complexes et réciproques entre un organisme biopsychologique humain et les personnes, objets et symboles présents dans son environnement immédiat. Pour que ces interactions puissent être efficaces, elles doivent survenir régulièrement, sur une longue période de temps. Ces interactions constantes et durables ayant lieu dans un environnement immédiat sont appelés ‘processus proximaux’.

**Proposition 2 :** La forme, la force et la direction de l’effet des processus proximaux impliqués dans le développement varient en fonction des caractéristiques de la personne, de l’environnement général et immédiat dans lequel ils ont lieu, ainsi que selon l’issue de développement qui est l’objet d’étude. Bronfenbrenner (2010).

*La théorie de Bronfenbrenner repose, en effet, sur une idée centrale : l’environnement, au sens large, influence le développement de l’enfant. De plus, l’approche écologique considère que le sujet construit son environnement qui, par voie de retour, influe sur la construction du sujet lui-même.* El Hage et Reynaud (2014). Pour eux, la théorie de Bronfenbrenner est essentiellement une théorie interactionniste, le développement de l’individu est donc le résultat des interactions complexes qu’entretiennent l’humain et son environnement. Ils s’influencent réciproquement et de manière continue, chacun s’adapte en réponse aux changements de ‘autre (El Hage et Reynaud, 2014).

### **2.3.2. Les principes fondamentaux du modèle.**

Les principes communs aux modèles écologiques sont liés aux interactions dynamiques qui prennent en compte les facteurs changeants et interdépendants qui évoluent au fil des temps ; les principes de prise en compte de la pluralité des dimensions notamment les dimensions physiques, sociaux, économiques, culturels et leur impact sur le comportement humain. Les modèles écologiques ont une orientation holistique, elle permet d’avoir une vue d’ensemble des interactions et des influences. Une théorie basée sur le modèle écologique permet d’intégrer de multiples éléments du contexte afin de saisir les facteurs agissant sur le développement humain.

#### **2.3.2.1. Interactions dynamiques.**

Juignet (2021) affirme que l’être humain entretient globalement quatre types d’interactions avec ses environnements, qu’ils soient immédiats ou lointains. Ce sont des interactions cognitives, les interactions comportementales, les interactions du type stimuli-

réponses et les interactions automatiques. Les interactions cognitives renferment des processus complexes qui se réalisent lorsque l'esprit humain interagit avec ses environnements, il peut s'agir d'autres individus ou des objets culturels et/ou numériques. Les interactions comportementales somme sont indispensables pour comprendre les dynamiques sociales et les relations entre individus dans un milieu donné. Elles sont des échanges qui peuvent être observées entre individus, où leurs comportements interagissent mutuellement. Le couple stimulus-réponse est fondamental dans la théorie du behaviorisme en psychologie. Les interactions de type S-R mettent en exergue la réaction des individus face à leur environnement. Certains auteurs comme Jean-Denis Mathis constate que les actions humaines et les systèmes écologiques coexistent et évoluent continuellement par des interactions dynamiques et des rétroactions complexes et interdépendantes. La complexité des interactions rend difficile la compréhension complète des interactions entre deux systèmes.

#### ***2.3.2.2. La multi dimensionnalité***

Le second principe de l'approche écologique est la prise en compte des différentes dimensions des faits sociaux. Dans le cas précis de la situation de handicap, il serait nécessaire de considérer la dimension individuelle, collective, interactive, culturelle et structurelle. L'analyse des interactions doit donc considérer ces différentes dimensions qui interviennent dans les interactions bidirectionnelles et interdépendantes qui se construisent permanemment.

#### ***2.3.2.3. Vision holistique***

Les phénomènes sociaux sont complexes et dynamiques, leur compréhension nécessite une lecture minutieuse des différents paramètres qui interviennent dans la structuration et le fonctionnement. Comme le principe précédent, l'analyse d'une problématique sociale devrait être faite à travers une vision élargie des différentes dimensions de cette situation soumise à l'étude. Le fait social est un tout dont les ramifications complexes doivent être scrutées et remontées à la surface pour être analysées et décrites.

### **2.4. MODELE ECOLOGIQUE, UNE THEORIE INTERDISCIPLINAIRE.**

Le modèle écologique (Bronfenbrenner, 1979) est utilisé dans les littératures diverses. Ce modèle est abondamment utilisé comme cadre théorique en psychologie de développement, en sport, en santé, en éducation et dans les études culturelles.

Dans le champ de la psychologie du sport, les auteurs comme Duda (1999) ont appelé à l'utilisation plus fréquente du modèle écologique afin de prendre en compte les différents facteurs qui interviennent dans l'exercice du sport et le développement de la performance sportive chez les athlètes. Cette prise en compte permettrait de tenir compte des dimensions de l'expérience des recherches effectuées dans ce domaine scientifique. Bengoechea (2002) a, pour sa part, recommandé l'application du modèle écosystémique développé par Bronfenbrenner. Un modèle qui offre un cadre compréhensif et dynamique qui permet de comprendre de l'élève athlète. L'appel est entendu par les chercheurs sportifs qui ont décidé de faire du modèle écosystémique comme cadre théorique de recherche dans le champ de sport. Suite à une revue de littérature effectuée par Domingues et Goncalves (2014), les auteurs ont dénombré 23 articles qui ont utilisé le modèle de Bronfenbrenner comme cadre théorique. Ces auteurs recommandent d'accorder plus d'attention au concept Processus-Personne-Contexte et Temps afin de saisir toutes les dimensions des phénomènes sociaux.

En éducation et en psychoéducation, l'approche écosystémique est également utilisée. Il est utilisé notamment dans l'analyse des facteurs qui influencent le développement des difficultés d'adaptation comme l'anxiété. L'amélioration de la santé mentale des élèves est un motif constant évoqué pour justifier l'utilisation du modèle de Bronfenbrenner. Les travaux de recherche menés à partir du modèle écologique développé par Bronfenbrenner sont issus de différents champs disciplinaires notamment la santé mentale, la psychologie sociale et le développement des compétences prosociales des individus, de l'éducation et de la culture. Ce modèle écologique est aussi utilisé par Joyce Nthabiseng Basanyane Mailwane (2015). Elle s'est référée à ce modèle pour expliquer les facteurs écosystémiques qui influencent l'accessibilité des services de développement (de la petite enfance) pour les jeunes enfants vivant avec le handicap.

## 2.5. DESCRIPTION DES NIVEAUX D'ANALYSE DU MODELE ECOLOGIQUE

Initialement élaboré autour de quatre niveaux le macrosystème, l'exosystème, le mésosystème et le microsystème, le modèle a été enrichi de deux autres niveaux, l'onto-système et le chronosystème. Les préfixes sont utilisés pour désigner le niveau de grandeur et les significations lexicales de chaque système. L'exosystème et le macrosystème sont deux grands systèmes dans lesquels la personne n'est pas impliquée et ne participe pas naturellement. S'il arrive que cette participation soit jugée nécessaire, elle est régulée en avance.

### 2.5.1. L'onto-système : l'individu, ses préférences, ses besoins et ses capacités.

L'onto-système est le niveau minimal d'analyse de ce modèle, il recouvre les caractéristiques de l'individu. Pour Bommelaer (2018) : *L'onto-système est l'ensemble des caractéristiques physiologiques, cognitives et psychologiques ainsi que ses compétences et déficits. Ce système entretient des interrelations entre les diverses caractéristiques de la personne et son environnement.* Il ressort de l'affirmation de Bommelaer que le comportement de l'individu peut, par exemple, être influencé par les microsystèmes (famille, école, les pairs etc.) et ces microenvironnements peuvent à leur tour être influencés par le comportement. Au niveau de l'onto-système, il s'agit essentiellement des interactions intrapersonnelles. Ces interactions se font à l'intérieur de 'organisme entre les différentes composantes physiques, biologiques, socio-affectives de la personnalité d'un individu.

### 2.5.2. Le microsystème : Les interactions entre les usagers et les infrastructures de transport.

Les environnements immédiats de la personne comprennent l'ensemble des zones d'influences appelé microsystème. Pour l'auteur, le microsystème est *a pattern of activities, roles, and interpersonal relations experienced over time by the developing person in a given setting with particular physical and material characteristics.* Les personnes avec qui l'individu est quotidiennement en contact permanent comme la famille ou toute autre personne vivant de la maison constituent ses microsystèmes (El Hage & Reynaud, 2014). Il peut s'agir des amis, les frères, les parents biologiques ou parents éloignés mais aussi bien des personnes hors de la maison dans laquelle vit l'individu. L'influence directe des microsystèmes a un impact plus

significatif que l'influence indirecte avec d'autres systèmes comme le mésosystème et l'exosystème.

Le microsystème est donc un modèle d'activités, des rôles et des interrelations expérimentées par la personne au cours de son évolution dans un milieu ayant des caractéristiques physiques et matérielles propres. Le microsystème renvoie simplement au milieu de vie immédiat dans lequel l'individu participe en jouant des rôles divers, réalise des activités et entretient des relations avec certains acteurs se trouvant dans ledit milieu. Les actions posées par chacun des acteurs de ce système impactent directement le développement de la personne et celui des personnes avec qui il a des relations. Plus le microsystème est riche, complexe et varié, plus il améliore la qualité développementale du milieu.

Pour l'humain, il y a plusieurs microsystèmes. Le microsystème correspond aux différents environnements proches de l'individu, la famille, les amis, le conjoint, les collègues, les professionnels etc. De plus, le microsystème peut être l'environnement matériel comme le lieu du travail ou la maison. Tous ces systèmes entretiennent des interactions permanentes avec les caractéristiques psychologiques, cognitives et psychoaffectives de l'individu. Ils permettent à ce dernier de lier les relations, échanger, se développer, réaliser les activités et être acteur important (Bommelaer, 2018). Pour Cherry (2023), les microsystèmes d'un enfant sont composés de la vie familiale, des voisins, de l'école, des amis, des centres de soins, des espaces de jeux.

### **2.5.3. Le mésosystème : Les interactions entre les différents microsystèmes**

Le mésosystème est constitué des microsystèmes en interrelations entre eux. Ces interactions se font par le biais des échanges et des communications. Les interactions peuvent être directes (face-à-face) ou par l'intermédiaire d'autres moyens et supports de communication (courriers et téléphones etc.). Il peut exister, par exemple, un mésosystème entre la famille et l'école dont l'interaction est facilitée par le carnet scolaire de l'élève. Ce support d'information permet à la famille de l'élève de savoir le niveau de progression de leur enfant et les efforts à déployer pour améliorer sa progression. Les nombreux des microsystèmes qui composent le mésosystème de chaque personne s'élargissent en fonction de son développement. Le mésosystème d'un enfant en situation de handicap est composé de la famille et de l'école. D'autres microsystèmes comme les centres médicosociaux vont s'ajoutés au fur et à mesure. Le mésosystème est donc un réseau des microsystèmes, un ensemble des liens et processus qui

prennent place entre deux ou plusieurs microsystèmes dans lesquels participe la personne. Le mésosystème occupe une place importante dans le développement harmonieux de la personne car les interactions issues des différents microsystèmes contribuent à la régulation de l'ontosystème de ce dernier. Plus les interactions sont bonnes, plus le développement de la personne est fortifié.

Pour Bommelaer, le mésosystème reste un système d'interactions, d'échanges entre les différents microsystèmes de la personne qui peuvent être formelles ou informelles. Elles peuvent se faire sous formes des réunions, les discussions entre les acteurs, les mails etc. Suivant Bommelaer (2018), le mésosystème peut, par la collaboration positive entre les différents acteurs, améliorer les conditions de vies des personnes vivant avec un handicap.

#### **2.5.4. L'exosystème : les politiques de transport, les décisions gouvernementales, les réglementations et les financements.**

Le système suivant est l'exosystème. Il est constitué des différents microsystèmes dans lesquels la personne n'intervient pas directement. Ce sont des environnements extérieurs à la personne mais qui l'influencent indirectement. Sont intégrés dans ce système les éléments tels que les règlements de l'entreprise, les horaires, l'organisation de travail des membres de la famille qui peuvent influencer indirectement la qualité de vie de la personne en situation de handicap et son rôle dans la vie quotidienne. Pour une famille qui est constamment occupée à certaines activités, ma possibilité de ménager des plages horaires pour les personnes à mobilité est réduite serait fortement minime. Cette occupation ne saurait être sans conséquence pratiques sur le bien-être des personnes à besoins spécifiques. L'exemple du travail des membres de la famille de la personne vivant avec un handicap illustre bien le concept de l'exosystème. EL Hage et Reynaud (2014) affirment : *L'influence des exo-systèmes peut augmenter le potentiel de développement de l'enfant s'il existe des liens favorisant la participation des acteurs du microsystème dans l'exosystème afin, par exemple, d'influencer les prises de décisions en faveur d'un fonctionnement optimal du microsystème.* L'exemple présenté par ces auteurs est valable pour la personne en situation de handicap qui désire intégrer le monde professionnel. L'existence des liens favorisant la communication saine est sera bénéfique.

Crowford (2020) remarque une similitude entre l'exosystème et mésosystème. Il justifie son argumentaire par le fait qu'ils sont deux environnements dans lesquels l'individu n'intervient pas directement mais qui ont tout de même des influences significatives dans sa

vie. L'exemple d'un parent qui travaille dans un environnement stressant pourra entraîner cet état de stress dans la famille. Le stress de ce dernier impactera le système familial. De même, la maladie d'un enfant pourra emmener les parents à manquer le travail.

### **2.5.5. Le macrosystème : Le développement urbain, la planification des transports, les subventions gouvernementales et les partenariats public-privé.**

La société humaine est bâtie sur des contrats sociaux qui sont implicitement ou explicitement édités. Elle est régie par des idéologies, les valeurs, des règles et des codes moraux. Le macrosystème est un cadre qui englobe l'ensemble des autres systèmes qui constituent le modèle écologique. Bronfenbrenner décrit la manière par laquelle la culture familiale se développe au sein d'un microsystème complexe lui-même influencé par les mésosystèmes et les exo-systèmes. « Le macrosystème correspond au système regroupant les autres systèmes. Il correspond à l'ensemble des valeurs de la personne, ses habitudes de vie, ses idéologies, du code moral et des règles qui « vont de soi » qui seront interprétés à différentes échelles par chaque système » Bommelaer (2018).

### **2.5.6. Le chronosystème**

Le chronosystème est le dernier système à être intégré dans le modèle écologique, il date de 1986. Ce système s'intéresse au déroulement des différents événements qui ont cours dans la vie de la personne. Pour ce modèle, la qualité des interactions entre les différents systèmes sont fonctions des différents temps et périodes de vie de la personne.

Le premier cadre théorique proposé par Bronfenbrenner ne prend pas en compte la temporalité comme élément essentiel dans l'analyse du développement humain. Il ajoute par la suite le concept de chronosystème pour désigner l'évolution historique comme un système à part entier. Crowford (2020) remarque qu'à travers le concept de « chronosystème », on considère non seulement l'âge et la maturité comme éléments de base de ce nouveau système mais également le temps durant lequel la personne vit et se développe. Une considération accentuée est accordée au temps et l'environnement de vie de la personne. Par exemple, un jeune adulte africain du 21<sup>ème</sup> siècle aura une pensée différente que celui vivant au 19<sup>ème</sup> siècle. Les transitions écologiques sont importantes pour la théorie du développement humain. La succession des événements comme la naissance d'un enfant, l'entrée à l'école, la période d'adolescence, la séparation, le deuil, les accidents ont un impact irréversible sur la vie de l'humain.

Selon El Hage et Reynaud (2014) le chronosystème est constitué des éléments de la temporalité de la vie de l'individu. Ces éléments recouvrent le temps biologique, le temps familial, l'histoire ou le temps perçu et reconstruit par la personne (El Hage & Reynaud, 2014). C'est donc la succession des événements vécus par la personne ou les familles ainsi que les tâches développementales auxquelles sont confrontés et l'influence continue de ces changements sur leur développement.

**Tableau 1;** Récapitulatif des éléments constitutifs du modèle écologique.

NIVEAUX D'ANALYSE	LES CONSTITUANTS EXPLICATIFS
Ontosystème	Ce système comprend donc les interrelations entre les aspects de la personnalité d'un individu au plan physique, biologique, cognitif et socioaffectif.
Microsystème	Ce système est constitué des éléments suivants : La maison, la famille, l'école, amis Les voisins, Les centres d'accueil L'église
Mésosystème	Interaction entre enfants, parents et enseignants Interaction entre les amis Interaction entre les voisins et la famille Interaction entre centre de soin et la famille
Exosystème	Membres de la famille élargie Mass média Services sociaux Collectivité locale L'emploi des parents Les amis de la famille
Macrosystème	Valeurs et attitudes Les Lois et les systèmes réglementaires Coutumes et idiologies



	Les politiques et programmes nationaux.
Chronosystème	Événements historiques et les changements environnementaux Statut professionnel des parents Les transformations socioéconomiques Changement de la structure familiale.

Source : Dieudonné Jean BANGBA.

## 2.6. PROCESSUS-PERSONNE-CONTEXTE-TEMPS.

Le modèle processus-personne-contexte-temps en abrégé PPCT, est élaboré plus tard par Bronfenbrenner (1986). Le processus se produit essentiellement par les interactions systématiques avec les facteurs environnementaux. Les processus proximaux se produisent au cours de nombreuses interactions directes et bidirectionnelles entre l'individu et les composants de son environnement physique ou social (Bronfenbrenner, 1986)

L'individu, à travers ses caractéristiques personnelles, entretient des interactions sociales et son développement individuel. Les caractéristiques individuelles incluent l'âge, le sexe, le genre, la santé physique, mentale et autres. Certaines caractéristiques sont visibles immédiatement alors que d'autres ne le sont pas. Les caractéristiques visibles comme l'âge sont mesurables dans le temps qui lui-même est un élément essentiel du modèle. Le temps a des propriétés qui influencent les interactions au cours de la vie de l'individu ainsi que des générations. C'est donc des interactions qui s'établissent entre les différents systèmes dans le temps.

La mise en application du modèle écologique est une entreprise délicate. Les propos Ayadi et Brée (2010) décrivent bien les difficultés qu'ils ont éprouvées dans la mise en application la théorie écologique du développement humain dans leur travail. Ils déclarent :« compte tenu des difficultés évoqués de mettre réellement en pratique, dans sa globalité, la théorie de l'écologie du développement humain de Bronfenbrenner, un niveau d'analyse intéressant qui permettrait d'ouvrir le système trop fermé qui est la famille serait de raisonner en prenant en compte le périmètre le mésosystème ». La mise en application du modèle écologique se fait à partir d'un cadre opérationnel, le PPCT (personne-processus-contexte-temps). Chacun des quatre éléments composants le modèle opérationnel joue un rôle

crucial. Dans le domaine des transports publics, le processus prend en compte les démarches d'études de réflexion, d'analyse, de conception et la gestion des infrastructures des transports. Ces démarches finement scrutées permettent de concevoir des systèmes de transport adaptés aux besoins de tous les utilisateurs, en tenant compte des spécificités liées aux limitations physiques, sensorielles et cognitives. Le processus implique la construction des rampes d'accès, des panneaux de signalisation claire et en fonction du type de handicap, la formation du personnel, la sensibilisation et l'éducation des proches et du grand public

Pour les passagers en situation de handicap ou non, la prise en compte des besoins est une base de confort et de considération personnelle. Le contexte ou environnement, implique quatre des cinq systèmes interdépendants de la théorie des écosystèmes : le microsystème, le mésosystème, l'exosystème et le macrosystème. La mobilité réduite et les difficultés de communication se font dans un contexte environnemental comprenant les infrastructures de transport notamment les routes, les bus, les trains, les avions, les trains et les espaces publics environnants. La présence de certains dispositifs opérationnels tels que l'accessibilité des quais, la présence d'ascenseurs et les arrêts de bus. Le temps est un facteur important pour l'accessibilité des transports publics. La fréquence des services, les délais d'attente, la disponibilité des services de nuit et les heures de pointes. Le dernier élément du modèle PPCT est le temps. Il joue un rôle crucial dans le développement humain. De la même manière que le contexte et les facteurs individuels sont divisés en sous-facteurs ou sous-systèmes, Bronfenbrenner et Morris ont écrit sur le temps comme constituant du micro-temps (ce qui se produit au cours d'une activité ou interaction spécifique), du méso-temps (la mesure dans laquelle les activités et les interactions se produisent avec une certaine cohérence dans l'environnement de la personne en développement) et le macro-temps (le chronosystème). Le temps et le calendrier sont également importants parce que tous les aspects du modèle PPCT peuvent être envisagés en termes de constance relative et de changement.

## **2.7. APPLICATION DU MODELE DANS LE CADRE DE L'ETUDE.**

Dans le cadre d'une recherche qui porte sur les transports publics, différentes strates du modèle écologique peuvent être appliquées pour identifier les interactions entre les personnes en situation de handicap et les systèmes de transport et évaluer le niveau de leurs besoins en matière de transport publics. Nous utiliserons quatre principaux niveaux d'analyse pour réaliser notre étude. Le microsystème servira à analyser les interactions entre les personnes en situation

de handicap et les milieux de transport. L'exosystème quant à lui permettra d'analyser et comprendre l'influence des textes régissant le secteur des transports publics au Tchad. Au niveau macrosystémique, il sera question d'analyser l'impact des facteurs socio-économiques, culturels et politiques de l'accessibilité et le mésosystème pour saisir les collaborations entre les OPH et les opérateurs de transport pour encourager la prise en compte des besoins des personnes en situation de handicap. Cette strate est retenue pour analyser les interactions entre les politiques de transport et l'expression de besoins des personnes en situation de handicap comme ce fut le cas au niveau microsystémique. L'approche écologique est une base théorique par excellence, il est utilisé comme cadre pour analyser les besoins, de concevoir les politiques et programmes de transports publics conçus et exécutés par les pouvoirs publics. Plus loin, ce modèle peut être mis en valeur pour examiner les influences ou les poids des normes culturelles, de attitudes des individus vis-à-vis des personnes en situation de handicap. Pour réussir à implanter cette démarche sur le plan pratique, des groupes de discussion et la collaboration avec les autorités sont nécessaire. Les discussions permettront de recueillir les avis des personnes sur leurs besoins et difficultés d'accès au transport.

## RESUME DU CHAPITRE

Les modèles écologiques partagent des principes communs notamment les principes des interactions dynamiques, le principe de la multi dimensionnalité. Ils offrent une vue holistique des influences mutuelles entre les systèmes. Ils fournissent un cadre d'action sur différents facteurs qui influencent les décisions des acteurs sociaux quant au niveau d'activités physiques à inclure. Les modèles écologiques cherchent à comprendre les interactions dynamiques et les interdépendants que l'homme entretient avec son milieu de vie.

Le modèle écosystémique est une approche développée par Bronfenbrenner en 1979. Elle définit les différents milieux de vie de l'humain et des différents facteurs qui impactent son développement. Quatre strates sont initialement développées par l'auteur. Il complète cette approche quelques années plus tard après de nombreuses critiques et propositions formulées. Les critiques portent essentiellement sur la mise en cause des caractéristiques de l'individu, les quelles caractéristiques jouent un rôle non négligeable dans la construction du développement tant qualitatif que quantitatif de l'individu.

Plusieurs modèles écologiques sont développés à partir des observations et des principes clés issus des théories évolutionnistes, contextualistes et systémiques. Pour simplifier la mise en application du modèle écologique se fait à partir d'un cadre opérationnel, le PPCT (personne-processus-contexte-temps). Chacun des quatre éléments composants le modèle opérationnel joue un rôle crucial. Dans le domaine des transports publics, le processus prend en compte les démarches d'études de réflexion, d'analyse, de conception et la gestion des infrastructures des transports. Ce cadre opérationnel est développé dans les années 80 par l'auteur après moult difficultés d'application du modèle écosystémique développé plutôt. Dans le secteur des transports, l'approche écologique est une base théorique par excellence, il est utilisé comme cadre pour analyser les besoins, de concevoir les politiques et programmes de transports publics conçus et exécutés par les pouvoirs publics. Plus loin, ce modèle peut être mis en valeur pour examiner les influences ou les poids des normes culturelles, de attitudes des individus vis-à-vis des personnes en situation de handicap. Pour réussir à implanter cette démarche sur le plan pratique, des groupes de discussion et la collaboration avec les autorités sont nécessaire.

**DEUXIEME PARTIE : CADRE MÉTHODOLOGIQUE  
ET EMPIRIQUE DE L'ÉTUDE**

**CHAPITRE 3 : METHODOLOGIE DE LA  
RECHERCHE**

### **3.1. RAPPEL DE L'OBJET ET PROBLEME DE L'ETUDE**

Tout travail de recherche part d'un constat, des observations et porte sur un objet précis. Les PSH vivent une certaine forme d'injustice sociale qui attire peu ou prou l'attention du grand public. Pourtant leur souffrance est profonde ! La présente recherche a pour objet d'étude l'accessibilité des transports publics et pour communauté d'étude les personnes en situation de handicap. Les PSH constituent l'une des communautés qui rencontrent d'énormes difficultés dans leurs pratiques de déplacement quotidien. Le souci d'améliorer leur condition de vie de manière générale et celle de leur mobilité est inscrit à l'ordre du jour de nombreuses conférences tant nationales qu'internationales. Force est de constater que les lignes bougent très lentement sur la problématique de leur accessibilité aux transports publics qui, eux aussi, exigent de nombreux efforts et actions concrètes sur le terrain. Permettre aux PSH d'accéder en toute autonomie et en toute sécurité aux services des transports, c'est s'engager résolument pour un développement durable et inclusif. Les PSH ont les mêmes droits que les personnes dites valides ! Ainsi, les responsables doivent tout mettre en œuvre pour aider ces personnes à disposer de leurs droits respectifs. Pour qu'ils parviennent à engager des actions pertinentes, la connaissance précise sur mobilité est indispensable. Raison pour laquelle nous avons engagé cette recherche pour mettre la lumière sur les conditions de mobilité des PSH et contribuer à la prise en compte des besoins des PSH dans les politiques de développement des infrastructures de transport au Tchad.

### **3.2. ANALYSE COMMUNAUTAIRE DE LA VILLE DE N'DJAMENA**

#### **3.2.1. Présentation générale**

Fondée en 1900 sur la rive du fleuve Chari (1 200 km), la ville de N'Djamena, capitale de la République du Tchad, est une ville dynamique marquée par l'entrée et la sortie répétitive des populations d'autres villes et provinces du Tchad. Au regard de son rang sur le plan économique et politique, la ville de N'Djamena ne cesse d'attirer les milliers des tchadiens à la recherche des sources de revenus. Les vagues d'afflux massive de la population sur N'Djamena prend sa source dans le sud Tchad notamment les régions du Mandoul, du Logone oriental, de la Nyan Pendé, de la Tandjilé, les deux Mayo-kebbi etc. L'évolution rapide et la surpopulation dans cette ville s'explique par l'accueil massif et régulier de la population en provenance des zones semi-urbaines et rurales. Suite aux sécheresses et les crises socio-économiques à répétitions qu'a connues le Tchad, les populations se sont tournées vers la capitale, seule

géographique qui offre des opportunités d'activités économiques favorables. La population du Tchad se massifie à la capitale pour exercer diverses activités afin répondre aux besoins sociaux de la famille. Bien qu'elle soit la ville importante du Tchad, avec une superficie urbanisée de plus de 40.000 hectares en 2016, elle ne fait pas exception des situations critiques que vivent d'autres villes tchadiennes sus évoquées. Avec une croissance démographique galopante constatée depuis 1980, la ville de N'Djamena s'étend de plus en plus. Il est évident que l'extension des espaces urbanisés d'un espace géographique entraîne naturellement une demande en mobilité importante car, les populations habitant ces lieux doivent nécessairement couvrir leurs besoins quotidiens. Pour répondre aux nombreuses préoccupations de la population de N'Djamena, des plans et stratégies de développement et plusieurs politiques sociales ont été développées. Les conséquences directes de ces actions sont l'accroissement des infrastructures socio-éducatives et sanitaires et l'amélioration la qualité des services dispensés au sein des établissements publics.

**Sur le plan éducatif** : La ville de N'Djamena est marquée ces dix dernières années par la création de nombreuses écoles publiques, privées et confessionnelles. Ces structures éducatives contribuent à répondre au besoin d'éducation de formation des citoyens. Bien que le taux brut de scolarisation soit de plus en plus important, il est nettement menacé par le niveau élevé de décrochage. Plusieurs facteurs concourent à l'explication de ce phénomène. Au premier rang les mauvaises conditions d'enseignement-apprentissage, la pauvreté économique des familles, l'inadaptation scolaire, les troubles de comportement et la démotivation. Les institutions de formation supérieure sont essentiellement constituées des structures telles que l'Université de N'Djamena, l'Université de la Francophonie, l'Université Roi Fayçal et bien d'autres écoles de formation.

**Sur le plan sanitaire** : En matière de santé, la ville regroupe les infrastructures sanitaires importantes telles que l'Hôpital général de référence nationale (HGRN), l'Hôpital de la mère et de l'enfant (HME), l'Hôpital moderne (HM), la Centrale pharmaceutique d'achat (CPA), le Centre national de nutrition et des technologies alimentaires (CNNTA), le Centre national de Transfusion sanguine (CNTS), le Centre national d'appareillage et de rééducation (CNAR) et le CHU « le Bon Samaritain » qui est une institution privée à but non lucratif (PNDSII, 2013/2015). L'accessibilité aux structures de santé et aux services des soins est un problème pour tout le Tchad et en particulier dans la ville de N'Djamena. L'insuffisance



quantitative et qualitative de personnel et des équipements médico-techniques dans les structures de santé et le coût élevé dans certains hôpitaux disposant un plateau technique de qualité laissent une partie importante de la population à l'écart des services de soins. Les personnes vulnérables et une bonne partie de la population se confient, dans la mesure du possible, aux Centres de santé (CS) qui assurent le Paquet minimum des activités (PMA) soit 90% de services de soin. Le paquet minimum des activités est composé des services de consultation curative primaire, la consultation préventive et de la vaccination des enfants, la consultation prénatale (CPN), la promotion du bien-être familial (BEF), la prise en charge des maladies chroniques, l'éducation sanitaire, la communication avec la population et l'organisation des activités pour la promotion de la santé communautaire.

**Sur le plan économique :** Le train de vie économique de la ville de N'Djamena est bâti sur une économie constituée majoritairement des activités informelles. Les activités formalisées sont peu nombreuses. L'économie locale tourne essentiellement avec les produits importés qui occupent une marge importante, des services dispensés et de quelques produits venus de l'intérieur du pays. Le quotidien de la population Ndjaménoise est occupé par l'exercice des petits commerces sur les principales artères de la ville, le trafic de certains produits manufacturés depuis la ville frontalière (Kousséri au Cameroun). Les parents et jeunes adolescents doivent se livrer à cet exercice pour faire face aux nombreux défis de la vie quotidienne car l'accès à l'emploi est une équation difficile à résoudre aussi bien pour le secteur public que le secteur privé. Le chômage des jeunes diplômés reste croissant. La plupart des jeunes se reconvertissent aux activités artisanales comme la fabrication des briques, la conduite des mototaxis et gardiennage dans les compagnies de sécurité privée. Bien que le développement des activités informelles permette aux populations de subvenir aux besoins de la famille mais ces activités ne sont pas sans conséquences la qualité de l'éducation, sur le suivi et le maintien des jeunes enfants dans le cycle de vie scolaire.

### **3.2.2. Les infrastructures et les moyens de transport dans la ville de N'Djamena**

Après le Premier Recensement Général de la Population et de l'Habitat (RGPH1) de 1993, la ville de N'Djamena enregistre une progression significative sur le plan sociodémographique, économique et socio-sanitaire. Les indicateurs démographiques du deuxième recensement général de la population et de l'habitat (RGPH2, 2009) montrent une population estimée à 1,5 millions d'habitants. Sur le plan administratif « la ville de N'Djaména

est passé de 5 Arrondissements en 1993 à 10 au moment de l'exécution du RGPH2 en 2009 » (Hemchi, 2021). Les politiques d'urbanisation et du développement des infrastructures routières sont particulièrement concentrées sur la ville de N'Djamena qui enregistre une démographie croissante. La croissance démographique couplée au cadre spatial immense de la ville pose un sérieux problème d'encadrement des transports. Dans cette ville, le transport public des années 95 était assuré par 650 taxis, 150 minibus qui desservent une dizaine d'itinéraires reliant le quartier administratif et le centre de la ville aux principaux quartiers que compte cette capitale. Il faut noter que le développement spatial de la ville de N'Djamena s'est fait sans tenir compte des besoins des personnes en situation à besoins spécifiques. Le réseau de transport dans la ville de N'Djamena est estimé en 2016 à 38 427 kilomètres de rues, sur lesquelles 270 kilomètres sont bitumés. Malheureusement, une partie importante des structures économiques et des équipements socio-éducatifs sont généralement concentrés dans les centres urbains alors que les périphéries sont sous-équipées. Cette concentration prolonge à distance à parcourir rendant problématique le déplacement de la population. Vu comme le mouvement de personnes ou des biens sur l'étendu d'un territoire, les déplacements ont besoin des infrastructures qui devraient être planifiées, aménagées, entretenues et réajustées.

Les services de transport interurbain sont assurés par les compagnies privées de transport comme Abou Hamama, Express Sud Voyage, Dounia Express, la Société de transport, de tourisme et de location (STTL). À l'intérieur, c'est le transport artisanal qui assure la mobilité quotidienne des résidents. Le transport artisanal est constitué essentiellement des véhicules personnels, des véhicules de prêt (Car), des taxis et mototaxis (Clandos)

### **3.3. DEVIS DE RECHERCHE**

Selon N'DA (2015), la conception et la réalisation d'un travail scientifique suivent plusieurs étapes logiques, organisées et expliquées de manière claire, complète et systématique. Ces étapes font référence au choix du sujet de recherche, l'identification de l'objet et du problème de recherche, la formulation de questions, de thèses et d'hypothèses, l'élaboration du cadre opératoire, le choix des paradigmes, des stratégies de vérification empirique, des instruments de collecte et d'analyse des données. Pour Creswell (1998), le devis de recherche est en fait le processus complet de la recherche. Pour lui, le devis de recherche ne saurait être réduit aux seuls instruments de collectes et de traitement de données. Néanmoins, le devis de recherche prend en compte les éléments essentiels suivants : les données à recueillir, les

instruments de collecte de données et la description de la démarche de l'analyse des données. De même, il est à noter que l'élaboration du devis de recherche est une étape indispensable pour la bonne conduite de l'étude car il permet au chercheur de circonscrire son champ et sa démarche de recherche. Il facilite au chercheur le choix aisé mais systématique de la démarche de l'étude, des instruments de collecte et d'analyse des données et dans la poursuite de ladite recherche. Le devis de recherche est donc ce cadrage technique sur lequel s'appuie tout chercheur pour conduire, selon les normes scientifiques, l'enquête sur le terrain.

En sciences sociales, les préoccupations d'ordre méthodologique sont essentielles pour la conduite de la recherche (Zakraoui, 2023). Contrairement à d'autres sciences, le chercheur en sciences humaines et sociales est appelé à faire preuve de rigueur supplémentaire quant au choix de sa démarche de travail en fonction des objectifs poursuivis. Se positionner clairement dans un paradigme de recherche devient de plus en plus une pratique courante car, cette prise de position permet à ce dernier de mobiliser la stratégie et les outils de recherche privilégiés au sein de chaque paradigme de recherche. Chaque paradigme de recherche donne selon la déclaration de Zakraoui un aperçu sur comment un chercheur compte « connaître » le phénomène étudié. C'est à dire, comment il va générer et évaluer, en interne et en externe, des connaissances. L'inscription dans un paradigme conditionne largement le choix de la stratégie, des méthodes et des outils de recherche utilisés. Trois approches sont couramment utilisées pour explorer un nouveau domaine de connaissances ou évaluer les actions réalisées.

Pour la présente étude, nous avons fait le choix d'utiliser la méthode qualitative. Pour mieux étayer notre thématique de recherche, nous avons convoqué plusieurs sources de données et instruments (interview, observation) de cueillette des données.

### **3.4. CADRE OPERATOIRE DE LA RECHERCHE**

#### **3.4.1. Opérationnalisation des variables de l'étude**

L'opérationnalisation de permet à l'auteur de remonter à la surface les éléments constitutifs des variables de l'étude. Cet exercice exige de chercheur non seulement la définition de claire de la variable mais aussi une minutieuse compréhension des sous-variables. Tout sujet de recherche comporte deux ou plusieurs variables et concepts que le chercheur manipule tout au long de la recherche.

##### **➤ Modèle écologique**

Le modèle écologique est utilisé dans les littératures diverses. Ce modèle est abondamment utilisé comme cadre théorique en psychologie de développement, en sport, en santé, en éducation et dans les études culturelles. Le modèle définit les différents milieux de vie de l'humain et des différents facteurs qui impactent son développement. Quatre strates sont développées par l'auteur notamment le microsystème, le mesosystème ; l'exosystème et le macrosystème.

➤ **Accessibilité des transports.**

Les recherches en sciences sociales et éducatives accordent une attention particulière à l'accessibilité qu'elle soit physique, sociale ou numérique. L'accessibilité des transports est la facilité avec laquelle toute personne, quel que soit la nature de ses caractéristiques physiques, mentales et sensorielles, utilise en toute autonomie les différents services offerts par le système. Elle renvoie à la capacité des personnes en situation de handicap à accéder directement et à utiliser les espaces physiques. Elle consiste à mettre en place des dispositifs standards et spécifiques comme les rampes d'accès, les ascenseurs, les signalétiques visuelles et sonores et les espaces réservés aux PSH.

❖ **Le modèle écologique**

**Tableau 2:** Opérationnalisation des variables

<b>Les niveaux d'analyse</b>	<b>Définition</b>	<b>Indicateurs</b>
Microsystème	Le microsystème est constitué des environnements immédiats de l'individu et au sein desquels il participe directement.	La maison, la famille, l'école, amis Les voisins, Les centres d'accueil L'église
Mesosystème	Le mesosystème fait référence aux interactions entre les microsystèmes de l'individu.	-Interaction entre enfants, parents et enseignants -Interaction entre les amis -Interaction entre les voisins et la famille -Interaction entre centre de soin et la famille
Exosystème	L'exosystème est l'ensemble des environnements dont l'individu ne	-La famille élargie -Mass média

	participe pas directement mais ayant un impact indirect sur l'individu. Ce sont les facteurs extérieurs affectant plus ou moins directement l'enfant	-Services sociaux -Collectivité locale -L'emploi des parents -Les amis de la famille
Macrosystème	Le macrosystème englobe l'ensemble des systèmes du modèle écologique (micro, méso, exo)	-Valeurs sociales, -Valeurs culturelles, -Valeurs religieuses, -Attitudes

### ❖ Accessibilité des transports

Types d'accessibilité	Définition	Indicateurs
Accessibilité géographique	L'accessibilité géographique est la facilité d'accès aux lieux physiques. Elle inclut l'accès aux transports en commun, aux bâtiments publics, aux espaces de loisirs et aux services essentiels.	-Transport en commun -Routes aménagées
Accessibilité physique	L'accessibilité physique est la facilité avec laquelle tout individu peut se déplacer, manipuler des objets et d'utiliser des équipements. Elle englobe l'adaptation des infrastructures, des dispositifs et des aides techniques pour les personnes en situation de handicap.	-Véhicules adaptés, -Rampes d'accès, -Ascenseurs, -Trottoirs, -Signalétiques
Accessibilité sociale	Elle permet à tous les individus, quel que soit leur statut social, de participer pleinement à la vie en société. Elle est représentée par l'accès à l'éducation, à l'emploi, aux soins de santé et à la participation civique.	-Accès à l'éducation, -Accès à la santé, -Accès à l'emploi, visites

### **3.4.2. Triangulation des sources et des outils de collecte de données.**

Pour étudier un phénomène complexe comme l'accessibilité des transports, nous avons fait le choix d'utiliser plusieurs outils de collectes des données qui sont orientées à leur tour vers différentes sources d'informations. Cette démarche consiste à faire usage de divers outils et sources de données dans la recherche est connue des chercheurs. Ils la nomment la triangulation des données. Pour de nombreux chercheurs, adopter l'approche par la triangulation des données répond à l'ultime souci de comprendre un phénomène en combinant soit plusieurs sources, soit plusieurs techniques pour collecter les informations à traiter auprès des cibles différentes. La triangulation des données revient à choisir et à mettre en œuvre plusieurs démarches structurées et combinées pour collecter les données dans le but d'étudier un phénomène social donné. Elle tente de comprendre la complexité des problématiques en les étudiant sous plusieurs angles et plusieurs vues. Pour certains chercheurs, la triangulation consiste à faire recours à plusieurs sources et de les interroger différemment pour saisir les différents paramètres d'une thématique. Il existe plusieurs types de triangulation notamment la triangulation des acteurs-chercheurs (implication des chercheurs de différents domaines scientifiques), la triangulation théorique (utilisation des plusieurs cadres théoriques), la triangulation des méthodes, la triangulation des outils de collectes de données et la triangulation des sources des données. Dans la triangulation des sources, il est question d'interroger, en plus de l'échantillon choisi, d'autres personnes ressources pour recueillir les informations complémentaires à l'étude. C'est le cas dans la présente recherche ! Pour la présente étude, nous avons utilisé la triangulation des instruments de cueillette ( l'entretien individuel et l'observation directe) et des sources des données.

#### ***3.4.2.1. Triangulation des sources***

Le recueil des données sur les personnes en situation de handicap en relation avec le transport public est une démarche délicate. Pour mettre toutes les chances de notre côté, nous avons choisi de travailler sur une communauté spécifique notamment les personnes à mobilité réduite, les personnes malentendantes et les personnes malvoyantes. Dans le souci de compléter les données recueillies auprès de la communauté d'étude, nous réalisons quelques entretiens avec les personnes ressources constituées des proches des PSH, les responsables des OPH, les conducteurs, les responsables d'agences de voyage et les délégués au transport.

➤ **Les personnes en situation de handicap**

Les personnes en situation de handicap constituent une communauté identitaire dont ses besoins et préoccupations sont peu intégrées dans les politiques sociales. Elle se retrouve donc à la merci de l'environnement et au bon vouloir de l'entourage et de quelques bienfaiteurs. En action communautaire, la recherche porte essentiellement sur les communautés vulnérabilisées et sur des problématiques spécifiques à leurs conditions de vie. Il est donc nécessaire de parler ici de la communauté d'étude que d'échantillon comme ce fut le cas dans d'autres domaines de recherche. La communauté dont il est question dans cette étude est une communauté identitaire constituée de toutes les personnes en situation de handicap vivant à N'Djamena. Les personnes en situation de handicap sont interrogées pour recueillir leurs besoins et expériences en matière de l'accessibilité des transports publics dans la ville de N'Djamena.

➤ **Personnes ressources de l'étude**

Pour compléter nos informations sur l'accessibilité des transports publics pour les personnes en situation de handicap, nous avons mis à contribution les personnes ressources. Elles sont constituées essentiellement des proches des personnes en situation de handicap, les responsables des organisations des personnes handicapées, les conducteurs, les délégués au transport urbain et d'autres responsables du secteur des transports

✓ **Les proches des PSH**

Les proches des personnes en situation de handicap sont longtemps réputés être une source d'information la plus importante dans l'analyse et la compréhension des conditions de vie. Nous avons fait le choix de rester dans cette ligne pour recueillir les avis des proches des personnes en situation de handicap.

✓ **Les responsables des OPH**

Les personnes qui interviennent régulièrement auprès des PSH sont les responsables des organisations des personnes handicapées (OPH). Elles sont comme les proches des PSH une source importante dans l'étude des conditions de vie des personnes en situation de handicap. Pour ce faire, leur contribution nous a semblé indispensable.

✓ **Les conducteurs**

Pour ce groupe, quelques chauffeurs nous accordé leur temps pour donner leur avis sur les conditions d'utilisation des transports en commun par les personnes en situation de handicap dans la ville de N'Djamena.

✓ **Les délégués au transport urbain et autres responsables**

Dans le souci d'approfondir notre compréhension de l'accessibilité des transports publics dans la ville de N'Djamena, nous avons d'avoir des entretiens avec les délégués au transport dans la ville de N'Djamena.

**Tableau 3:** Présentation des participants

<b>PSH</b>	Type de handicap	Quartier	Profession	Structure
PSH1	Physique	Walia	Couturière	AEPHT
PSH2	Physique	Walia Ngomna	Couturier	AEPHT
PSH3	Auditif	Moursal	Electricien	-
PSH4	Visuel	Nguéli	Chantre	AJAT
<b>PPSH</b>	X			
PPSH1		Moursal	Etudiant	-
PPSH2		Walia	Ménagère	-
<b>ROPH</b>	X			
ROPH1		Paris-congo	S.G	UNAPHT
ROPH2		Walia	Vice-président	AEPHT
<b>CONDUCTEUR</b>	X			
C1			Chauffeur	Dounia Express
<b>RESPONSABLES DES SERVICES DE TRANSPORTS</b>	X			
RST1		Dembé	SG	Kingui Express
RST2		Champ de fil	Chef d'agence	Dounia Express Voyage



RESPONSABLE MUNICIPAL	X	Ridina	Chef de Service des transports urbains et de la circulation routière	Commune de N'Djamena
--------------------------	---	--------	---	-------------------------

### ➤ Considérations éthiques

Les considérations éthiques dans la recherche sont un ensemble de principes qui guident les conceptions et les pratiques de recherche que les scientifiques et les chercheurs sont toujours appelés à respecter. Le respect du code de conduite lors de la collecte de données auprès des personnes garantit largement la faisabilité de l'étude.

« L'éthique relève du domaine de la philosophie qui se préoccupe des valeurs qui guident les conduites et les comportements humains. Fondée sur des principes moraux, l'éthique concerne essentiellement la détermination des principes qui distinguent le bien et le mal, le bon du mauvais, le vrai du faux ; elle concerne aussi le sens qu'on donne à ces termes et à ceux qui renvoient aux principes de justice, d'équité et d'intégrité » (Harrison, 2000, p. 36). Il poursuit : « De nos jours, le jugement éthique repose sur l'équilibre des conséquences du processus de recherche pour les sujets humains quant aux bénéfices et aux risques pour les sujets. L'intégrité humaine est le concept central dans l'évaluation des risques ».

Les relations humaines tiennent par le biais du dialogue sain et coconstruit sur la base des principes éthiques acceptées par chacune des parties impliquées. Selon Malherbe (1997), pour qu'un dialogue ait lieu, le respect d'un certain nombre de principes ci-après est nécessaire : 1- Permettre à l'autre de parler ; 2- Refuser de manipuler l'autre ; 3- Refuser de mentir à l'autre. Van Der Maren (1999), évoque pour sa part le consentement libre et éclairé ; le respect de la dignité du sujet ; le respect de la vie privée et de la confidentialité comme les conditions éthiques indispensables à la conduite de toute recherche auprès des êtres humains. Dans le processus de la recherche, les conduites du chercheur et le respect des sujets sont deux éléments incontournables et primordiaux qui animent le long de la recherche.

En recherche qualitative, les questions d'éthiques occupent une place particulière car, les approches qualitatives sont entièrement construites sur la proximité entre le sujet et le

chercheur. Mener une étude auprès d'une cible donnée requiert la prise en compte et le respect de certains paramètres liés à la dignité des personnes constituant le groupe. Les personnes en situation de handicap sont des êtres humains vulnérables nécessitant un soin particulier contre tous abus, exploitation ou mauvais traitement. Le chercheur doit par conséquent s'assurer d'établir des conditions favorables à l'interaction constructives. La recherche qualitative est basée sur la confiance, la confidentialité, la participation volontaire et un consentement éclairé.

**Confiance** : premier et important principe de vie, le chercheur est appelé à créer un climat propice à l'expression des émotions et des ressentis de la personne enquêtée. S'entretenir avec un interlocuteur ne peut se faire sans une confiance préalablement construite. Elle se fonde donc sur le respect des normes, des valeurs et les convictions de la personne.

**Garantie de la confidentialité** : Dans toute recherche impliquant la participation d'une tierce partie, il est recommandé aux chercheurs le respect de la confidentialité. Ils doivent assurer une gestion consciencieuse des données afin d'éviter l'identification des participants à l'étude. Les informations recueillies sont traitées de manière confidentielle garantissant ainsi l'anonymat absolu.

**Participation volontaire** : Les personnes en situation de handicap sont souvent des personnes sensibles. Leur participation dans une étude doit être volontaire...

**Consentement éclairé** : La connaissance de l'objet de la recherche par le participant est un élément de base pour l'établissement d'un consentement éclairé. Le chercheur doit exposer clairement les raisons de l'étude ; ses intérêts et l'usage ultérieur des données recueillies. Cette posture permet au participant de décider de participer ou non, de faire part de ses préoccupations et de ses craintes.

#### ❖ **Les critères de sélection**

Le choix des participants à l'étude est fait sur la base des critères d'inclusion et d'exclusion. Il s'agit de tenir compte des éléments qui réduisent au maximum les éventuels biais à l'étude.

##### ➤ **Critères d'inclusion**

Pour choisir les personnes pouvant participer à l'enquête, nous considérons les critères d'inclusion ci-après :

- Être une personne en situation de handicap résidant à N'Djamena ;

- Utiliser régulièrement les transports publics ;
- Être capable de communiquer ses besoins et ses expériences ;
- Être de plus de 18ans.
- Avoir une bonne compréhension du français ou d'une langue locale ;
- Être disponible pour les rencontres prévues.

➤ **Critères d'exclusion**

- Être une personne ne résidant pas à N'Djamena ;
- Ne pas utiliser régulièrement les transports publics ;
- Ne pas être capable de communiquer ses besoins et ses expériences ;
- Être âgé de moins de 18ans ;
- Ne pas avoir une bonne compréhension du français ou d'une langue locale ;
- Ne pas être disponible aux rencontres prévues.

### **3.4.2.2. Triangulation des outils de collecte des données**

#### **❖ Recherche documentaire**

La recherche documentaire occupe une place de choix dans la construction du projet de recherche, la constitution des matériaux, la définition et la compréhension des concepts à l'étude. Dans le contexte de notre étude, nous avons fait recours à cette source des données pour avoir une vue d'ensemble de la recherche. Les mots clefs sont régulièrement utilisés dans les bases de données et les moteurs de recherche (Cairn. Info, PubMed, Google Scholar, Pdfdrive...) pour constituer le corpus à la base de la revue de littérature.

#### **❖ L'entretien**

L'entretien est un échange interpersonnel se faisant autour d'un sujet précis. Au cours de l'entretien, de nombreux rapports sociaux se jouent entre les acteurs. Pour mettre toutes les chances de son côté ans ce contexte, le chercheur doit veiller à l'instauration d'un climat de confiance et de confort pour la conduite de son entretien. Après la définition de la question de départ, le chercheur doit penser au choix du type d'entretien qui sied avec l'objectif fixé. L'entretien permet aux chercheurs de procéder à :

- l'analyse du sens que les acteurs donnent à leur pratique et aux événements auxquels ils sont confrontés : leurs systèmes de valeurs leurs repères normatifs, leurs interprétations de situations conflictuelles ;

- l'analyse d'un problème précis : ses données, ses enjeux, les différentes parties en présence, les systèmes de relations ;
- la reconstitution d'un processus d'action, d'expériences ou d'événement du passé (Lefèvre, n.d.).

#### ➤ **Organisation du guide d'entretien**

Une fois que la question de départ est définie, le choix type d'entretien et de la population à interroger, vient le moment de préparer les questions et de construire le guide d'entretien. Construire un guide d'entretien n'est pas chose facile mais il est très souvent indispensable pour la pratique de l'entretien. Le présent guide d'entretien est construit autour de neuf (9) thèmes essentiels. Les thèmes sont légèrement restructurés en fonction de l'information recherchée et du rôle de chaque groupe d'acteurs qui sont entre autres : les personnes en situation de handicap (**PSH**), les proches des personnes en situation de handicap (**PSSH**), les responsables des organisations des personnes en situation de handicap (**ROPH**), les responsables des sociétés de transport (**RST**) et les conducteurs eux-mêmes(**C**).

**Tableau 4:** Présentation générale des thèmes du guide d'entretien.

N°	Groupes cibles	Thèmes	
<b>I</b>	<b>PSH</b>	Interactions entre PSH et les véhicules de transport	
<b>II</b>		Expériences personnelles des PSH	
<b>III</b>		Dispositifs, signalétiques, services et assistances	
<b>IV</b>		Besoins et attentes des PSH	
<b>VI</b>	<b>-ROPH,</b>	Infrastructures et aménagement	
<b>VII</b>		<b>-RST,</b>	Mesures en faveur des PSH
<b>VIII</b>			<b>-DT.</b>
<b>IX</b>	<b>C</b>	Accueil des PSH	

#### ❖ **L'observation directe**

L'observation est la méthode de recueil des données qui « consiste à être le témoin des comportements sociaux d'individus ou de groupes dans les lieux mêmes de leurs activités ou de leurs résidences sans en modifier le déroulement ordinaire » (Peretz, 2004. L'observation permet la collecte des données primaires que les chercheurs analysent de manière rigoureuse pour approfondir leurs connaissances des réalités de terrain. Observer les pratiques sociales revient à assister et vivre et apprécier les différentes manifestations. Avant toute descente sur le terrain, les chercheurs choisissent et construisent minutieusement leurs outils de de

production des données. Bien que plusieurs méthodes permettent d'étudier les conduites et comportements humains mais « le choix technique doit être réfléchi en fonction de l'objectif de recherche et des problématiques traitées » (Norimatsu & Cazenave-Tapie, 2017). L'observation est indispensable dans l'étude effective des comportements produits dans l'environnement réel. Au cours d'une observation, il est recommandé aux chercheurs de porter une attention particulière aux divers aspects de l'environnement et du comportement de l'enquêté : le comportement moteur, le comportement verbal, les mimiques, les postures, mais aussi les interactions réciproques.

#### ➤ **Organisation de la grille d'observation**

Une grille d'observation est un document ou un support sur lequel le chercheur recense et inscrit tous les éléments à observer sur le terrain. Ce document est en quelque sorte la boussole ou le cadrage du champ d'observation du chercheur.

Notre grille d'observation est construite autour des grands thèmes qui sont les infrastructures de transports, les services d'assistances offerts aux personnes en situation de handicap, la sensibilisation des acteurs du transport et du grand public, la présence des rampes d'accès, la disponibilité des places réservées aux PSH, la présence des signaux sonores, la disponibilité des personnes formées pour aider, la présence effective des panneaux de signalisation et des brailles, et des aménagements spécifiques. Chacun des thèmes recouvre un certain nombre des items qui sont consignés dans le support d'observation.

### **3.5. DESCRIPTION DES INSTRUMENTS D'ANALYSE DES DONNEES**

En recherche qualitative, l'analyse des données recueillies sur le terrain ne saurait s'en passer des étapes incontournables telles que la retranscription, le codage, le regroupement thématique, l'analyse approfondie etc. Nous avons choisi, conformément à la logique d'une recherche qualitative, de faire l'analyse thématique. Les données issues des entretiens (enregistrements et notes prises) et de la grille d'entretien sont retranscrites fidèlement et regroupées afin de favoriser le processus d'analyse globale.

Dans notre démarche d'analyse, nous nous sommes soumis à différentes étapes notamment l'étape de la description des données recueillies (appropriation des données, la retranscription, la codification, la catégorisation), l'analyse approfondie et l'interprétation des données. Chaque donnée recueillie auprès des informateurs est écoutée et réécoutée,

retranscrite, codifiée et catégorisée. L'objectif de cette démarche fastidieuse est de faciliter l'interprétation. La description est le tout premier niveau d'analyse des données dans la recherche qualitative. Le chercheur, après avoir collecté les données auprès des informateurs, doit réécrire manuellement mais fidèlement les contenus des entretiens avant de procéder à leur codification et leur catégorisation. C'est un travail onéreux et exigeant car, le chercheur a besoin plus de temps et de la concertation pour arriver au bout de sa transcription. L'analyse de la retranscription marque la seconde phase de travail. Elle consiste à décortiquer et présenter les éléments cachés ou contenus dans le discours retranscrit. L'analyse globale du corpus consiste à interpréter toutes données de l'étude.

### **3.6. ORGANISATION DE LA COLLECTE DE DONNEES**

La phase empirique de notre étude est effectuée à N'Djamena pour une durée d'environ un mois. La collecte des données est échelonnée sur une période de trois semaines allant du **20/04/2024** au **17/05/2024**.

Pour identifier les organisations des personnes handicapées et établir des contacts avec elles, nous sommes rendus dans les centres sociaux pour avoir les renseignements nécessaires sur les PSH et la localisation des différentes organisations communautaires dans la ville. Cette démarche nous a permis de nous rendre dans les centres sociaux no3, no7, no4, no5 et no6. Après la visite de ces centres et la confirmation de visu des locaux des associations des Psh, nous avons envoyé des correspondances aux responsables de chacune des organisations pour la prise de contact, l'identification des volontaires et la préparation des interviews. Nous sommes rendus ensuite dans deux (2) associations pour identifier les PSH volontaires.

La même démarche est employée avec les agences de transport installées dans la ville. Nous nous sommes rendus dans différentes agences de transport (Sud voyage, Kingui Express, STTL, Abou Salam, Abou Hamama, Dounia Express et Al-watan) pour observation et l'établissement du premier contact avec les responsables. Ensuite une correspondance est envoyée à chacune des agences de transport. Il est à noter que seules deux agences ont répondu favorablement à notre demande notamment Kingui Express et Dounia Voyage. Les raisons avancées sont divers allant de l'indisponibilité à l'interdiction de la recherche dans les parcs de voyage. D'autres responsables avouent qu'ils n'ont pas d'informations particulières à mettre à notre disposition en dehors des réalités quotidiennes observées (mêmes conditions de transport valables pour tous).

En ce qui concerne les responsables municipaux, nous nous sommes rendu à l'Hôtel de ville le 20/04/2024 pour le dépôt de la correspondance, cette dernière n'est pas réceptionnée du fait que les responsables du service courrier seraient allés au terrain pour les campagnes électorales. Nous sommes revenues deux jours après pour le dépôt mais le même scénario s'est reproduit. C'est à la troisième tentative que nous avons pu déposer la correspondance. Nous avons eu l'écho favorable le 09/05/2024. Dans la même lancée, nous avons envoyé les demandes d'entretien aux personnes handicapées sollicitées.

## **RESUME DU CHAPITRE**

Le présent chapitre nous a permis de présenter la démarche de recherche que nous avons appliquée pour l'étude de terrain. Nous avons tout d'abord fait une généralité sur la méthodologie et les méthodes (quantitative, qualitative et mixte) de recherche. Après le tour d'horizon de la méthodologie et des méthodes, nous avons présenté le cadre opératoire de l'étude et les participants de l'étude et quelques considérations éthiques pour garantir la faisabilité pratique de l'étude. Ensuite, nous avons décrit les différentes sources de données, les instruments de collecte de données puis la procédure de recherche employée pour recueillir les informations auprès des acteurs impliqués dans l'étude. Cette démarche s'est faite trois étapes notamment l'identification des volontaires, l'envoi des correspondances et la réalisation des entretiens. Cette démarche est renforcée par une observation systématique. Enfin, nous avons décrit la technique d'analyse des données appliquée.



**CHAPITRE 4:PRESENTATION DES RESULTATS  
ET DISCUSSION**

Le présent chapitre est consacré à la restitution des résultats de l'étude de terrain décrite précédemment au chapitre consacré au cadre méthodologique. Les résultats de cette recherche sont constitués essentiellement des observations directes faites lors de nos nombreuses descentes au terrain et des entretiens. Il faut appeler que nous avons procédé par les triangulations des instruments de collectes de données (entretien semi-dirigé et l'observation directe) et des sources. C'est ainsi que nous avons pu réaliser de nombreuses photos et ainsi des entretiens ont été réalisés avec les sources différentes notamment les personnes en situation de handicap et les responsables des organisations des personnes handicapées, leurs proches, un conducteur, les responsables des agences de transport et un responsable municipal. C'est l'occasion de présenter les résultats des observations qui sont matérialisées par les photographies et la transcription des verbatims des personnes interviewées.

#### **4.1. PRESENTATION DES RESULTATS DE L'OBSERVATION**

Pour nous familiariser avec les environnements des transports urbains à N'Djamena, nous avons effectué des descentes dans les principaux axes routiers de N'Djamena. Ces descentes sont faites à différentes périodes de la journée pour observer les infrastructures routières urbaines et les aménagements spécifiques. Les résultats de ces observations directes sont essentiellement des photos prises lors de la descente au terrain et de quelques annotations faites sur la grille d'observations.

➤ **Photos 1 : Les routes et aménagements**



Les routes jouent un rôle important dans l'amélioration des conditions de transport de la population en général et des personnes en situation de handicap en particulier. Pour tirer profit de leur utilité, certains paramètres doivent être remplis notamment largeur, leur entretien, leur utilisation consciente et en toute sécurité par les citoyens.

Ces groupe d'image présente des routes urbaines bitumées. Cette images prises dans les zones de populaires et assez fréquentées par les polpulations pour divers services.

L'image en haut et à gauche ( Avenue Kondol) est la route en bon état car elle a été réhabilitée il y a peu. Elle relie l'axe principal menant au grand marché e celui menant au marché à mil. Deux marchés qui constituent les zones d'activités socioéconomiques de la population urbaine. Bien que cette voie bitumée favorise la mobilité des personnes en situation de handicap, elle est très restreinte exposant la population à toutes les éventualités.

L'image ci contre (Rue de Farça) est l'une des rares routes de la capitale qui est en bon état depuis sa réalisation. Elle est aussi l'une des voies routières la plus utilisées. Elle est située entre la morgue, l'Hopital de la mèrer et de l'enfant et l'Hopital général de référence national. Cette voie, contrairement à la rue (Avenue Kondol), présente des caractéristiques différentes. Elle est relativement large et bien entretenue.

Bien que d'autres routes revêtent relativement un bon état, l'axe principal reliant le marché et le marché à mil est en état de dégradation avancé. Elle est près qu'engloutie par l'ensablement. Les canaux d'évaluation d'eau sont complètement bouchés par l'accumulation du sable faute d'entretien.

Ce groupe d'image des voies urbaines est un échantillon témoignant l'état des infrastructures des transports urbains qui peinent à répondre efficacement aux besoins de mobilité de la population de N'Djamena. Eu égard à cet état, les citoyens développent des stratégies d'adaptation qui se heurtent souvent aux multiples difficultés de mobilité. Le mauvais état de santé de ces infrastructures entraine quotidiennement des altercations aussi bien entre conducteurs à deux roues en les piétons que les conducteurs à quatre roues.

➤ **Photos 2** : Les parcs municipaux et les véhicules de transport en commun.



Les parcs de stationnement est un espace aménagé (généralement par la communauté urbaine) pour acquérir les véhicules. Ils peuvent être publics comme privés. Ils sont essentiels pour le bon fonctionnement des villes dites "modernes". Ces aménagements ont pour fonction la facilitation d'accès, la réduction de la congestion, la sécurité des usagers et de la population, la valorisation économique et surtout l'aménagement urbain. Malheureusement, les parcs municipaux de la ville de N'Djamena ne tendent pas à remplir ces fonctions notamment la fonction de sécurité, d'aménagement urbain et de sécurité des usagers.

Les figures ci-dessus sont les images des parkings municipaux dans la ville e N'Djamena. Le mini-parking municipal (image à gauche) de l'Hôpital général de référence national est un petit espace aménagé à l'entrée principale de ledit établissement de soin. Généralement bien aménagé, il est dédié au stationnement des véhicules de service ainsi que ceux des usagers et les conducteurs privés. Comme indiqué, c'est un mini-parc dont la capacité d'accès n'est pas suffisante obligeant certains usagers à stationner sur les trottoirs restreignant les possibilités d'utilisation des trottoirs par les piétons. En plus, la largeur des routes se trouvent ainsi imputées

de leur capacité à fluidifier la circulation entraînant un embouteillage et des incidents de divers ordre.

Les images ci-contre représentent le parc municipal du marché de Dembé (section A en haut et la section B en bas). Ce sont les bordures de routes qui sont *ipso facto* érigées en parc de stationnement pour les véhicules des transports urbains, desservant les quartiers de la ville de N'Djamena. Il est à noter que ces parcs de stationnement sont les plus fréquentés par la population urbaine mais aussi les moins entretenus.

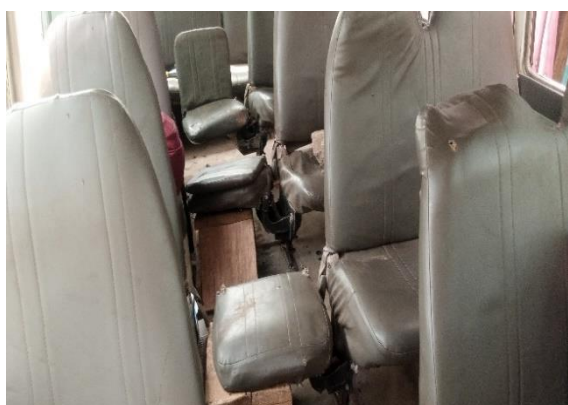
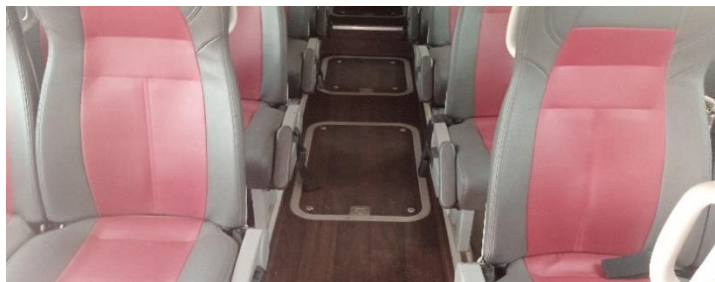
➤ **Photos 3** : Les véhicules de transport interurbain



Pour les transports interurbains, plusieurs types de véhicules sont utilisés pour les régions, départements administratifs et les différentes villes ville du Tchad. Ce sont des véhicules ayant une capacité d'accueil de 30 à 75 places assises. Ils sont privilégiés par les opérateurs des transports pour leur capacité et leur adaptation à l'état des infrastructures de transport hautement dégradé. Ce choix est essentiellement motivé par les intérêts économiques que le désir de satisfaire les besoins des usagers. Les images ci-haut présentées montrent le type et la taille des véhicules de transport interurbain. La taille de ces véhicules évoque pour les curieux l'idée de la praticabilité par les personnes à besoins spécifiques notamment personnes âgées, femmes enceinte, les enfants et les personnes à mobilité réduite. Pratiquement, la hauteur de ces

véhicules est une barrière essentielle à l'accessibilité des transports pour les personnes en situation de handicap.

➤ **Photos 4** : Places assises à l'intérieur des bus, taxi et autocars



➤ Photos 4 : Conditions et moyens de déplacement des Psh

Les places assises dans les véhicules est une condition indispensable pour le confort et la sécurité des usagers quelque soit leur état de santé. Elles offrent un soutien adéquat réduisant la fatigue et favorisent les interactions sociales entre les passagers. L'analyse de ces places assises au sein des différents véhicules présentés montre qu'elles sont conçues sans considération des caractéristiques et besoins spécifiques des personnes en situation de handicap. D'ailleurs, aucune indication ne fait mention d'une place assise réservée aux personnes en situation de handicap. Pour le cas des personnes en fauteuils roulant, l'accès à ces sièges ne peut être possible qu'avec l'aide es proches ou des personnes de bonne volonté car ces personnes déficientes n'ont pas la possibilité d'accéder directement aux sièges via leur support de transport (fauteuil roulant). A l'absence des places réservées au personnes en situation de handicap, ces derniers obligés à utiliser les mêmes sièges que les personnes dites « valides ». Le cas des passagers à bord témoigne des difficultés qu'auraient les personnes à besoins spécifiques à utiliser convenablement et confortablement des places assises dans les véhicules. Si les personnes en situation de handicap parviennent quelque fois à utiliser ces véhicules, leurs moyens de transport sont, dans la mesure du possible, transportés dans le même véhicule transportant la personne en situation de handicap. Au cas contraire, ces fauteuils roulants sont envoyés quelques après par les véhicules consacrés au transport des marchandises. La seconde option pénalise la personne en situation de handicap de sa mobilité et ceci engendre de nombreux malentendus entre les usagers et les responsables des services de travail interurbain.



**Photos 5 : Moyens de transport utilisés par les PSH**



Les PSH se servent de différents outils et moyens pour se mouvoir. Ce sont généralement des béquilles, des fauteuils roulants, des tricycles manuelles et motorisés pour leur déplacement. Ces outils sont indispensables pour leur survie et leur accessibilité sociale dans leurs micro-systèmes. Bien que ces moyens de transport soient nécessaires à leur bien-être physique et social et relativement accessibles, il est aussi à noter que certains d'entre eux ne sont pas accessibles à toutes les personnes en situation de handicap. C'est notamment le cas des fauteuils roulants (manuels et électriques), des tricycles manuels et motorisés. Les personnes en situation de handicap possédant les tricycles manuels ou motorisés les utilisent essentiellement pour le petit commerce qui constitue leur principale source de revenu.

## **4.2. INTERPRETATION DES RESULTATS DE L'OBSERVATION**

À l'instar de nombreuses villes africaines, la ville de N'Djamena dispose des infrastructures routières aux caractéristiques physiques hétérogènes. Il ressort de nos observations que les infrastructures routières sont marquées par un état de dégradation avancé bien que quelques-unes d'entre elles revêtent d'un bon état. Ces routes sont généralement des routes construites nouvellement, des routes réfectionnées ou encore des routes qui se trouvent dans les zones résidentielles avec un minimum d'entretien périodique. C'est le cas de la rue « Avenue Kondol » qui est une route réfectionnée. L'axe principal menant au quartier Farcha dans le premier arrondissement qui est l'une des anciennes voies ayant encore un bon état. D'autres routes souffrent d'un manque d'entretien criard et sont complètement conquises par les sables comme le cas de l'axe principal du marché à mil. Outre cette caractéristique de dégradation, d'ensablement et de vieillissement, les routes à l'intérieur de la capitale ne sont pas suffisamment larges pour permettre une bonne circulation des citoyens moins encore pour les personnes en situation de handicap. Il est à noter également que ces routes ne disposent pas de signalétiques spécifiques pouvant assurer une communication visuelle ou sonore pour les usagers.

En ce qui concerne le transport urbain, les transporteurs repartis dans la ville, manquent cruellement de parcs et de points de stationnement. Les bordures des routes tiennent lieu de parking et de points de stationnement exposant ainsi les usagers aux risques d'accident imminent. Les cas les plus alarmants sont le parc municipal de Gassi, le parc municipal de Dembé et celui du Grand marché. Si certains parcs municipaux ont des petits espaces de

stationnement, ces espaces ne sont pas aménagés ni entretenues pour offrir aux usagers un environnement confortable et une facilité d'usage.

Le cas des agences de voyage interurbain n'est pas si différent de celui des transporteurs urbains. Les différentes agences de voyage visitées disposent généralement de deux sites de petite taille. Un site utilisé pour les services de transport qui abrite un bloc administratif et les services connexes, un bloc pour le magasin et une salle attente pour les passagers et un autre pour l'immobilisation des véhicules et les visites techniques. Leurs bus sont généralement stationnés les trottoirs en attendant l'heure du départ. Si certaines agences ont aménagé leurs sites dédiés aux services de transport, il est à noter que ce sont les aménagements généralement standards qui n'intègrent nécessairement pas les besoins spécifiques des personnes en situation de handicap. L'objectif principal de ces aménagements n'est pas d'assurer le bien-être des passagers moins encore de la personne handicapée mais le confort des employés de l'entreprise.

Les différents véhicules mis en circulation dans la ville de N'Djamena sont des bus (exclusivement consacrés au transport interurbain), des autocars et des taxis. Les autocars et les taxis sont, pour la grande partie, des engins de seconde main et d'autres sont hors d'usage.

### **4.3. PRESENTATION ET INTERPRETATION DES RESULTATS**

#### **❖ Connaissances des politiques de l'accessibilité**

La connaissance des politiques de l'accessibilité permet aux organisations des personnes handicapées, les PSH et leurs proches de solliciter des interventions susceptibles d'améliorées sur conditions de mobilité. Force est de constater que la plupart des personnes interrogées avouent qu'elles n'ont pas connaissance des politiques publiques d'accessibilité des transports. Pour elles, si elles n'ont pas connaissance des politiques ou des mesures en faveur des PSH c'est parce qu'elles n'existent pas tout simplement. Les propos du répondant, PSH2 nous édifiant mieux :

Il n'y a rien, je n'ai pas l'idée parce que ça n'existe même pas. Je n'ai pas vraiment connaissance voilà. Non, moi je n'ai pas vu quelque chose que la Mairie a fait de manière salubre vis-à-vis des personnes vivant avec le handicap. Je n'ai pas vu, même pas du côté du gouvernement. Sinon je sais que, ils ont essayé quand même de créer une certaine rampe dans certains endroits qui sont d'ailleurs à compter au bout des doigts mais ça dans tout endroit, là non non, il n'y a pas (PSH2).

De cet extrait l'on peut comprendre que les autorités ont réussi à équiper certains espaces des rampes d'accès mais des véritables politiques de l'accessibilité des transports publics ne sont pas élaborées par ces autorités. Cet avis est partagé par la plupart des répondants (PSH, proches, responsables). Les déclarations du responsable 1 des organisations des personnes handicapées résument bien les réalités qui vivent les personnes en situation de handicap au Tchad :

Dans les textes, mention a été faite sur cette question précise d'accessibilité et tout, mais dans la pratique, c'est autre chose. Mais il n'y a pas de politique nationale comme ça relative à l'accessibilité des personnes handicapées au transport, il n'y en a pas. Il y a les textes qui sont là qui font mention de l'accessibilité au transport, à l'éducation, à la santé, voilà c'est partout. Mais de façon spécifique pour permettre à ce que l'Etat puisse avoir une politique nationale de transport pour les personnes handicapées, une politique nationale de l'éducation pour les personnes handicapées, il n'y en a pas (ROPH1).

Il ressort de ces interventions que des efforts ont été faits du côté des autorités mais ces efforts sont insignifiants puisqu'ils sont restés au niveau purement légal et théorique. Alors que le développement et la mise en œuvre des actions publiques en faveur des PSH permettent d'améliorer leurs conditions de déplacements malheureusement, elles tardent prendre place dans les politiques nationale de transport. Bien que le Tchad ait signé et ratifié la CDPH, son application n'est pas observée par les responsables en charge de sa mise en œuvre. L'absence des actions publiques complexifient les interactions des PSH avec les infrastructures de transport qui ne sont pas en adéquation avec leurs caractéristiques et leurs besoins spécifiques.

#### ❖ **Interactions entre PSH et véhicules de transport**

Les citoyens ont le droit de se mouvoir répondre présents dans leur lieu de service et effectuer d'autres courses essentielles à leur survie. Pour cela, il leur faut disposer des possibilités aussi bien physique, temporel que financier. La mobilité des personnes en situation de handicap est importante et très complexe. Cette mobilité permet aux personnes en situation de handicap d'interagir avec leurs environnements, d'aller à la rencontre des autres et de couvrir besoins divers. La mobilité des PSH est particulièrement animée par des interactions permanentes avec les infrastructures et les véhicules de transport en commun. Ces interactions sont marquées par l'inadéquation des moyens de transport aux besoins des PSH entraînant le développement des difficultés et le développement progressif d'une adaptation des PSH. Les conditions d'accès aux transports pour les personnes handicapées ne sont pas favorables. Elles

sont pénibles pour ces derniers car aucune exception ne leur est faite. Il n'y a pas un service de transport spécialisé pour ces catégories. Elles sont donc obligées d'utiliser les mêmes moyens de transport comme les personnes dites « valides ». Les véhicules en service actuellement dans la ville sont hétérogènes et inadaptées à leurs besoins ce qui rend très difficile. Les propos de ce responsable municipal résumant bien la situation de laquelle se trouvent les PSH :

Bon, pour le moment franchement, il est vraiment difficile de le dire que, les conditions d'accès, il n'y a pas vraiment de spécificités pour ça parce que, il n'y a pas un mode spécial de transport pour les personnes en situation de handicap. Donc, c'est le même mode de transport en commun pour qu'ils montent que ces personnes vivant avec le handicap montent ce genre de transport aussi. (Responsable municipal)

Les déclarations du responsable 2 des organisations des personnes handicapées sont à verser dans le même registre lorsqu'il affirme :

Les moyens de transports ici à N'Djamena là, c'est très, très difficile. Si je prends par exemple mon cas. Si je veux voyager par exemple, je cherche les moyens bus là. Si par exemple ce sont les grands bus là, je ne peux pas. Ce n'est pas facile que je monte, j'ai un problème de monter même. Il faut quelqu'un pour m'aider à monter et quelqu'un pour m'aider à descendre parce que c'est très haut. Donc si y'a pas personne, moi je cherche les bus moyens là comme ça je monte et puis même quand j'arrive à destination, il faut quelqu'un pour m'amener même mon tricycle à côté de moi pour me faire descendre et mettre dedans. Donc vraiment l'accès là n'est pas facile pour une personne handicapée (ROPH2).

Pour cet auteur, les personnes en situation de handicap éprouvent d'énormes difficultés dans leurs parcours de déplacement. En plus des difficultés à monter et descendre marquées par l'inexistence d'un service spécialisé, les conducteurs et autres personnels profitent de la situation de handicap pour imposer des conditions supplémentaires. Ces comportements obligent les PSH à surseoir à certains programmes de voyage. Les propos du répondant, PSH3 ne font que confirmer les difficultés devant lesquelles se trouvent les PSH quand il s'agit d'entreprendre un voyage en dehors de la ville :

Les gens, au lieu d'alléger la tâche, pour le voyage d'une personne handicapée, on profite d'abord de sa situation de handicap là pour augmenter les frais de voyage, ce qui décourage même le voyage

des personnes handicapées. Quelques fois, on étudie les contours et on laisse tomber le voyage. Or, toute personne a droit à une mobilité d'un lieu à un autre pour jouir aussi de certains avantages touristiques et apprendre aussi des choses d'ailleurs pour amener chez soi afin de s'améliorer. Et toutes ces difficultés font que c'est difficile pour une personne handicapée de voyager, il ne s'intéresse que là où il vit, ça ne les rend pas une personne cultivée, c'est un sérieux problème (PSH3).

Les personnes en situation de handicap déplorent leurs conditions d'accès au transport dans la ville. Ces conditions sont particulièrement difficiles et voire intenables en saison des pluies. Les interactions entre les PSH et les véhicules de transport ne sont pas au beau fixe, elles sont obligées de développer une adaptation en fonction des circonstances.

#### ❖ **Accueil, service et assistance aux PSH**

L'accueil des personnes en situation de handicap est un facteur déterminant dans l'accessibilité des transports publics. Les PSH doivent bénéficier d'une attention particulière, d'un appui et d'une assistance leurs permettant d'aller eux-mêmes à la rencontre de leur objectifs. Malheureusement la société répond à ces besoins par des réactions plus émotionnelles qu'actives. Cela n'épanouit pas la personne handicapée. Il est d'ailleurs recommandé aux Etats signataires de CDPH d'instaurer un service d'assistance humaine dans les ERP pour favoriser l'accès aux différents services offerts par ces établissements. Les agences de transport doivent disposer d'un service spécialisé pour accompagner les personnes ayant des besoins spécifiques, car il est d'une importance capitale pour les personnes handicapées. Malheureusement, dans les parcs municipaux et les agences de transport réparties dans la ville, il n'existe aucun service dédié à l'assistance et à l'accompagnement des personnes à besoins spécifiques. Cette idée est traduite dans les déclarations des répondants dont celles de la PSH1 et PSH3 :

Je n'ai pas vu les services et assistances pour les personnes handicapées dans les agences de voyages. Je ne vois pas carrément, je me déplace depuis là mais je ne vois pas quelqu'un qui a fait comme ça, je ne vois pas. Personne ne nous aide à monter et à descendre du bus (PSH1).

Ça n'existe pas du tout. Quand on te traite au-delà de ta capacité. Bon, c'est en fonction des capacités des autres, mais on t'assimile dedans. Regarde ce qui se passe, c'est désastreux ! Donc, quelques fois, on développe une adaptation (PSH3).

Ces propos sont confortés par les affirmations de l'un des responsables des agences de voyage à l'occurrence du responsable 1, qui parfois est amenée à développer assister momentanément certaines personnes en situation de handicap :

Non, on n'a pas encore mis ce service en marche, il n'y a pas ça. Dès qu'il arrive à destination, on lui descend sa chaise roulante, s'il a des bagages on le descend et puis on le laisse dans l'agence et le chauffeur continue. Non peut-être qu'on va faire dans les jours à venir mais pour le moment, on n'a pas encore prévu ça. Mais dans le cas social ici ce qu'on a dans les agences si un handicapé vient pour voyager, on le fait d'abord monter le premier dans le bus avant que les autres ne montent. Parce que, si tout le monde monte avant lui, avant qu'il monte, ça sera difficile pour lui, oui.

Certains responsables des agences de transport qui conscients des situations de handicap, priorise souvent les personnes ensemble lors de la montée et de la descente des bus. Des fois, une réduction sur les tarifs de transport leur son accordée.

#### ❖ **Expériences personnelles**

Le recueil des expériences des usagers des transports permet d'apprécier et de comprendre les réalités des interactions entre les PSH et les transports. Les personnes en situation de handicap et leurs proches vivent des expériences diverses dans le secteur des transports. Elles nous confient vivent autant des expériences négatives que positives. Les expériences positives tiennent lieux des compassions et des interventions spontanées qu'elles bénéficient de la part des bonnes volontés et de certains responsables es transports et aussi de certains conducteurs qui parviennent à leurs rendre gratuitement des services. Du côté des expériences négatives, c'est beaucoup plus des altercations dues à l'incompréhension de leur situation de handicap ou les complications volontaires de la part des assistants conducteurs. Ces expériences sont récurrentes comme le déclare ce responsable des organisations des personnes handicapées :

Mais c'est déplorable. Puisque, c'est que des problèmes que les personnes handicapées rencontrent au quotidien. S'il s'agit de se déplacer d'un point A à un point B, ils doivent accéder au bus de transport et autre. Il y a assez, il n'y a pas vraiment une expérience positive que l'on peut se baser pour dire voilà ça se passe bien ou bien que ça se passe en moyenne tout, il y'en a pas (ROPH1).

Pour le PPSH 1 les expériences négatives vécues par les PSH sont souvent dues à un problème organisationnel :

Les expériences négatives sont que le pays n'est pas organisé. Il y a dans les pays organisés, il y a le code de la route, on respecte normalement mais dans les pays comme le nôtre, on ne respecte pas le code de la route. On voit ailleurs les panneaux de signalisation qui indiquent que les personnes à pied, les piétons peuvent passer mais ici dans notre pays, ce n'est pas le cas.

D'autres répondants avancent que les expériences malheureuses sont les conséquences directes de l'organisation et du fonctionnement des agences de transport qui refusent parfois de prendre tout objet jugé non conforme à leurs règles.

J'étais à l'agence STTL, je leur ai dit que je devrais voyager avec mon vélo (tricycle manuelle), parce que c'est avec ça que je me déplace. Ils disent que, avec vélo là, on ne me prend pas et j'étais contraint pour aller à Abou Salam pour aller et leur véhicule est vraiment de mauvais état. Ça m'a rendu le voyage très difficile, très pénible ! Au lieu d'aller en une journée, il faut deux, trois jours pour arriver à la destination donc, ça change vraiment les données (PSH3).

Cette déclaration est bonifiée par l'approbation du responsable 1 des organisations des personnes handicapées qui reconnaît pour sa part que les personnes handicapées ne bénéficient pas d'une attention particulière. Ce qui fait que ces personnes ne font qu'enregistrer des expériences négatives. Il abonde dans le même sens que son confrère :

Quand une personne handicapée qui vient par exemple avec son tricycle pour voyager, déjà il se présente à l'agence, les gens ne l'accueille même pas comme il se le doit, l'attention n'est pas orientée vers cette personne et si cette personne arrive quand même à se défendre pour accéder au bus de transport, c'est encore un autre problème parce que, quelque fois on te dit tu laisses dans le tricycle, on va t'aider à monter et après on envoie ton tricycle derrière toi. C'est qui pose un problème parce que, c'est avec ça que la personne se déplace (ROPH1).

#### ❖ **Dispositifs et signalétiques**

Les dispositifs spécifiques et les signalétiques sont des aménagements supplémentaires dans le domaine des transports. Ils ont pour fonction essentiels de faciliter l'utilisation efficace et adéquate des infrastructures et moyens de transport. Ce sont entre autres des espaces de stationnement et de repos réservés aux personnes à besoins spécifiques, des places assises pour



les PSH dans les bus et des panneaux de signalisation visuelles ou sonores et des écritures en braille. Pour améliorer l'utilisation autonome et sécurisés des infrastructures des transports, ces signalétiques et d'autres dispositions spécifiques sont nécessaires. Ils permettent aux personnes en situation de handicap de d'acquérir une certaine autonomie d'accès aux services. Le système de transport en vigueur à N'Djamena ne dispose pas des aménagements raisonnables pour les PSH. Cette idée est perceptible dans la déclaration suivante :

Bon ces espaces, pratiquement il n'y en a pas. Nous sommes embarqués comme toutes personnes ordinaires. Il n'y a pas cette attention. Quelques fois, il y a les surcharges font que, tu t'assois à contre sens de tes conditions physiques, c'est vraiment difficile. Et encore, sur le plan d'aménagement des agences, quand tu observes partout dans les agences, l'entrée des toilettes par exemple, c'est des choses construites élevées. C'est élevé, c'est la toute première difficulté. Mais quand tu fais l'effort d'être dedans, les dispositifs d'usages pour les personnes handicapées, il n'y a pas un petit banc pour t'asseoir (PSH3).

À la lecture de cet extrait, les personnes en situation de handicap ne bénéficient d'aucune mesure d'aménagement répondant à leurs besoins et attentes. Elles sont traitées comme toute valide bien qu'elles n'en soient pas à ce niveau. Elles dépendent du bon vouloir des événements et des circonstances de l'heure. L'absence de ces espaces réservés ou des dispositifs met les PSH dans les situations d'inconfort et d'insécurité permanente. Cette

C'est inexistant dans ce pays là parce que même ceux qui voient clairement combien de fois rencontrent énormément de difficultés et avoir un espace qui, on peut avoir une attention pour les personnes handicapées, ça même, il n'y en a même pas, à moins que je ne me trompe mais moi je ne pas me tromper puisque je suis un citoyen tchadien. Il n'y a absolument, absolument rien, on respecte même pas le droit de circuler et on marche sur toi comme une vulgaire personne et quand c'est un handicapé encore là, c'est dire que nous même, on est obligé de se faire prudence, se gérer nous-mêmes, de prendre des précautions pour ne pas plutôt embouter les gens voilà.

#### ❖ **Besoins et attentes des PSH**

Les PSH sont des êtres à besoins spécifiques qui méritent une attention particulière. Ces besoins sont essentiellement des besoins qui s'expriment en fonction de la déficience et des circonstances dans lesquelles se trouvent ces personnes. Ces besoins peuvent être une

assistance, un accompagnement voire les aménagements raisonnables. La prise en compte des besoins des personnes en situation de handicap est un facteur déterminant et un indicateur des politiques de mise en accessibilité des transports publics. De par ces besoins exprimés, les personnes handicapées ont des attentes diverses vis-à-vis des autorités, des partenaires nationaux internationaux, des responsables des organisations des personnes handicapées et des citoyens lambda. Ces attentes transparaissent clairement dans les déclarations de deux des personnes handicapées qui ont participé à l'étude. Il s'agit de la PSH1 et de la PSH3 :

Il faut que les agences de voyage arrangent pour nous l'entrée des parcs, les places pour nous dans la salle d'attente, par ce que quand on arrive au parc on n'arrive pas à s'asseoir pour se reposer. Il faut qu'ils arrangent également les voitures usées et quand on arrive il faut qu'ils accueillent bien aussi. Et s'il y a notre bus, il faut que l'Etat nous donne un bus uniquement pour nous (PSH1).

Et de la part de l'Etat, c'est toujours de mettre en œuvre certains nombre de promesses qui concourent également à la promotion du bien-être de la personne handicapée. Je voudrais dire récemment, il y a une Loi n°13 portant création de l'agence nationale des promotions des personnes handicapées qui n'est pas encore opérationnelle jusqu'à maintenant (PSH3).

Ces attentes trouvent bonnes places chez certains responsables des organisations communautaires qui expriment leurs désirs d'être pleinement impliqués dans le processus de conception, de planification et de mise en œuvre des actions et politiques en faveur des PSH

Nous, ce que nous voulons, ce que nous recommandons, c'est le respect des droits des personnes handicapées et l'implication réelle, pas seulement s'asseoir dans son bureau et écrire quelque chose pour les personnes handicapées sans leur implication ou bien sans les concerter. Il faudrait que notre participation dans les politiques publiques, dans la conception des projets de développement des infrastructures soit effective.

#### ❖ **Infrastructures et aménagement**

Dans le domaine du transport, les infrastructures routières sont des éléments essentiels sinon incontournables. Leur disponibilité et leur état de bien-être témoignent d'une bonne couverture territoriale et sont souvent à la base d'une performance économique d'un pays. L'aménagement urbain et l'organisation du système des transports au Tchad ne favorisent pas l'accès aux transports publics pour les PSH. Les routes ne sont pas entretenues ni adaptées aux

caractéristiques spécifiques des personnes handicapées. Ces personnes sont amenées à développer divers stratagèmes pour faire usage des infrastructures routières disponibles à N'Djaména. Les déclarations de ce répondant confortent bien cette position :

Par rapport à l'état des routes ici sur place à N'Djaména, les voies sont marquées par les tas de sable par ci par là et la plupart des personnes handicapées se déplacent à tricycle. Et là, ça crée des obstacles par rapport au déplacement, ça leur contraint de venir un peu au milieu de la route. Euh, les usagers de la route dans leur ensemble les prennent un peu comme les perturbateurs à la circulation. Or, c'est lié à un problème spécifique. Il faut se poser de question pourquoi, celui circule à plein goudron, c'est pour avoir un peu de facilités de déplacement. Et ça c'est la toute première difficulté (PSH3)

Pour cet auteur ; les personnes en situation de handicap, bien que dépasse par l'impraticabilité des infrastructures routières, elles se retrouvent aux bancs des accusés sans être attendues parce que, simplement elles n'auraient pas dû utiliser les espaces réservés aux quatre roues.

#### ❖ **Mesures en faveur des PSH**

La mise en accessibilité des transports publics pour les PSH exige, en plus des politiques sociales, le développement et la mise en œuvre des mesures spécifiques et de leur suivi sur le terrain.

#### ❖ **Education et sensibilisation du grand public**

La sensibilisation et l'éducation des citoyens sur les besoins des PSH sont les moyens efficaces pour favoriser une adhésion populaire à la défense et à la promotion des droits des personnes handicapés au rang desquels l'accessibilité des transports. Pour convaincre et instaurer un sentiment de responsabilité collective vis-à-vis des personnes, l'Etat et les organisations des personnes handicapées doivent amplifier les activités d'éducation et de sensibilisation à l'endroit des citoyens, des responsables des agences de voyage, les conducteurs et les assistants conducteurs. Les efforts à déployer sur le terrain reste très grands, car, selon l'un des intervenants :

La population dans sa globalité, n'a pas accès à ces lois, à l'information et la population voit toujours la personne handicapée de façon ordinaire comme si, il n'y a pas d'informations autour de ces personnes. Quand on le voit de passage, il faut voir à tout niveau, il a

des problèmes et comment je devrais lui venir en aide. C'est la question qu'on devrait se poser quand on voit une personne handicapée de passage (PSH3).

Cette démarche exige beaucoup de temps et des ressources conséquentes sans quoi les effets ne seront que mitigés. La question de la défense et de la vulgarisation des droits des personnes handicapées auprès du public est un travail de longue haleine.

#### **4.4. DISCUSSION DES RESULTATS**

Au regard des résultats des entretiens présentés et interprétés plus tôt, les avis des personnes interviewés conversent et mettent en lumière les difficultés et les conditions d'accès aux transports publics pour les personnes en situation de handicap, l'absence des politiques et des mesures en faveur des PSH, l'inexorable développement d'une adaptation des PSH et les contributions de multiples acteurs pour l'accès et l'utilisation des transports publics.

##### **❖ Au niveau du microsystème**

Le microsystème des personnes en situation de handicap est marqué par éléments qui influent sur les possibilités d'accès et d'utilisation des transports publics :

- **Les difficultés de mobilité et d'accès aux transports.**

Pour accéder aux bus, aux autocars et aux taxis de transport en commun, les PSH rencontrent des difficultés à parcourir une certaine distance, du domicile au point de stationnement sur la grande voie. Pour parcourir cette distance, les PSH se servent généralement de leurs béquilles, des tricycles manuelles ou des mototaxis. Cet exercice est obligatoire pour les PSH car les taxis et les autocars ne peuvent venir les chercher à domicile car, les rues menant aux domiciles ne sont pas aménagées. Il est pénible pour PSH de parcourir aisément cette distance obligatoire pour solliciter les services offerts par les véhicules de transports en commun. Cette pénibilité oblige certaines personnes handicapées à surseoir à leur déplacement. A cette difficulté, il faut ajouter le manque de moyens financiers pour bénéficier des services des autocars.

- **Equipements spécifiques**

Du point de vue des équipements spécifiques, les résultats des observations et des entretiens démontrent leur quasi-inexistence sur les voies routières comme dans les gares et les lieux de stationnements. Les personnes en situation de handicap estiment que leur mal-être dans les différentes structures de transport est en grande partie dû à l'absence des espaces réservés

et le temps d'attente à la gare, à l'aménagement raisonnable au sein des bus et autocars et surtout de l'absence des services d'assistances à la montée et la descente des véhicules. Les responsables chargés de la gestion des transports urbains et de la circulation routière de même que les opérateurs des transports reconnaissent l'importance des équipements spécifiques dans les structures de transport mais ils déplorent leur absence et leur coût de réalisation.

- **Assistance humaine**

En ce qui concerne l'assistance humaine aux PSH, il nous est donné à constater que les organisations de transport ne disposent pas d'un personnel chargé d'accompagner les personnes à besoins spécifiques et d'assurer leur confort le long du voyage.

A défaut de bénéficier d'un service de transport spécialisé et du personnel chargé d'accompagner les personnes à besoins spécifiques, les proches des PSH sont mis à contribution pour faciliter la mobilité des déficients visuels, auditifs, physiques et moteurs. De par l'assistance que les proches leur apportent, les PSH sont encouragés dans leurs déplacements par plusieurs actions positives provenant des concitoyens de bonnes volontés, des conducteurs de même que de certains responsables des agences des voyages. Dans certaines circonstances, les conducteurs sont obligés de jouer le rôle des assistants pour aider les personnes handicapées à monter et descendre des bus. Dans cette péripétie, la situation des non-voyants est davantage critique contrairement aux malentendants et les sourds. Les non-voyants sont obligés de disposer d'un guide pour effectuer tout déplacement à l'intérieur comme au-delà de la ville de N'Djamena. Inadéquation entre PSH et infrastructures. Cette discontinuité influence l'accessibilité des transports

- **Développement de l'adaptation**

L'un des principes du modèle écologique est l'adaptation des êtres à leur milieu de vie. Les participants à nos enquêtes nous renseignent que, à force d'être confrontés aux difficultés dues à l'inadéquation des infrastructures des transports, les PSH développent une adaptation singulière. Les uns s'équipent des moyens nécessaires pour assurer leur mobilité et leur confort lors des déplacements. D'autres surpassent tout simplement leur handicap pour faire usage des infrastructures et les moyens de transport en service.

### ❖ **Au niveau du mésosystème**

- **Education et sensibilisation du grand public**

L'éducation est le moyen par lequel la société amène ses membres à changer de comportement afin d'adhérer aux valeurs communes. Les échos des entretiens renseignent qu'en matière d'éducation et de la sensibilisation du grand public, ce sont principalement les messages axés sur la prévention, la vigilance au volant et la sécurité routière qui sont véhiculés à longueur de journée par les organisations communautaires via les radios, les campagnes de sensibilisation, des théâtres forums dans les gares et les principaux axes routiers de la ville. Pour assurer son efficacité, le secteur des transports a besoin des citoyens informés des enjeux économiques, sociaux et culturels du respect et de la prise en compte des besoins des personnes en situation de handicap. Malheureusement, nous avons remarqué que l'éducation et la sensibilisation du grand public sur les problématiques des PSH n'est pas véritablement amorcée. Ce retard s'explique par l'absence de collaboration entre OPH et agence de transport.

- **Collaboration entre autorités, OPH et opérateur des transports**

La collaboration et la coordination des activités sont les exigences de succès dans tout secteur d'activité impliquant plusieurs entités interdépendantes. L'union fait la force dit-on !

Des avis des responsables des OPH, des opérateurs et des PSH, la collaboration entre ces entités est belle et bien amorcée mais elle n'est pas régulière ni très dynamique. Ce sont généralement des rencontres sporadiques qui se tiennent entre les OPH et les opérateurs de transport. Les OPH n'ont jusqu'à nos jours eu aucun partenariat formel avec les organisations de transport. Lesquels partenariats peuvent offrir un espace de discussions constructives sur les conditions de transport des PSH. Il est noté également que les OPH n'ont développé aucun projet de partenariat avec ces entités. De même, en ce qui concerne les campagnes de sensibilisation des usagers et de formation des chauffeurs aux besoins spécifiques des PSH, les OPH n'ont réussi à réaliser aucun des deux.

### ❖ **Au niveau de l'exosystème**

- **Politiques et mesures spécifiques**

L'intervention de l'Etat d'un impact énorme dans l'amélioration des conditions de vie des citoyens. Cette intervention se fait au moyen des politiques publiques sous forme des programmes, des projets sectoriels ou des mesures d'urgences. La mise en accessibilité des transports publics pour les PSH requiert des mesures spécifiques et surtout des moyens

conséquents. Les résultats de notre recherche font état de l'absence d'une politique publique de l'accessibilité des transports publics. La question de l'accessibilité a été mentionnée dans les textes mais elle ne fait pas l'objet des actions concrètes sur le terrain. Ce qui n'a forcément pas d'effet sur l'organisation et le fonctionnement du système de transport de la ville.

- **Organisation et fonctionnement du système de transport**

Les services des transports sont offerts aux citoyens pour faciliter leur mobilité d'un point à un autre. A travers les bus et les autocars, les personnes se rendent facilement dans leur lieu d'exercice et reviennent à domicile vice versa. Malheureusement, l'organisation et le fonctionnement de ce système ne prend pas en compte les particularités individuelles des citoyens. Les gares et les parkings ne sont pas équipés des quais d'accès et des espaces réservés aux PSH. Les véhicules ne sont pas conçus selon les recommandations de la CDPH donc ne disposant pas de quais d'accès mobilités, des places assises spécifiques. Ces agences de transport ne disposent pas aussi d'un service d'assistance pour les personnes en à besoins spécifiques. Les services de transport et les dispositifs sanitaires au sein de ces organisations sont conçus sur la base d'une orientation « validocentrique ». Les responsables des organisations de transport n'entendent pas mettre de moyens supplémentaires pour rendre leurs structures accessibles car selon eux, c'est un investissement sans gains probables. Pour couronner le tout, il n'y a pas aucun service de transport spécialisé pour les PSH.

- **Implications des OPH**

La résolution d'un problème social suit un processus circulaire et dynamique allant du diagnostic à l'évaluation en passant par la conception, la planification, la mise en œuvre et le suivi des actions entreprises. Cet exercice est fait par une équipe pluridisciplinaire et une franche collaboration entre les différents acteurs impliqués. En ce qui concerne l'implication des OPH dans l'étude et la conception des programmes d'intervention en faveur des PSH les OPH sont les grands absents de ce processus. Elles ne sont pas consultées par les organisations mandatées à cet effet. Ce qui a comme résultats la conception des programmes qui ne prennent pas en compte les réels besoins des PSH.

- ❖ **Au niveau du macrosystème**

Comme ce fut le cas dans beaucoup d'autres sociétés, l'organisation sociale du Tchad est validocentrique. Pour ce faire les besoins des PSH n'occupent pas le devant de la scène des priorités. Ce qui fait que la prise en compte des besoins des PSH est dominée ambivalence.

Cette prise en compte est d'une part fonction des sentiments compassions et d'autre part teintée d'une conception condescendante. Les attitudes sociales oscillent entre bienveillance et les préjugés négatifs quant à leurs participations réelles dans les actions publiques. Ces attitudes influent sur prestations qui leurs sont offertes et les possibilités d'accès et d'utilisation de moyens de transport en commun. Les normes socio-culturelles ont également une influence négative sur les réelles possibilités de mise en accessibilité des transports publics pour les PSH. Les priorités d'accès et l'assistance aux personnes en difficultés ne fait pas l'unanimité dans la société. Ce qui n'est pas sans conséquences sur les actions à entreprendre à la faveur de ces derniers

#### **4.5. CONCLUSION DES DISCUSSIONS**

Le tour d'horizon de l'analyse des résultats nous conduit à tirer les conclusions suivantes :

- Le système de transport en vigueur à N'Djamena n'intègre pas suffisamment les recommandations de l'article 9 de la CDPH;
- Les infrastructures et les moyens de transport (les routes et véhicules) ne disposent pas des équipements spécifiques ;
- Les mesures visant à doter les infrastructures de transport des aménagements spécifiques comme les espaces réservés, les ascenseurs, les quais d'accès, les trottoirs accessibles, les signalétiques sonores et visuelles, les places assises réservées aux PSH sont en cours d'élaboration ;
- Les services de transport privé et les services d'assistance humaine ne sont pas inscrits dans les agendas des opérateurs de transport ;
- Les OPH ne sont pas impliquées dans l'étude et la conception des programmes d'intervention en faveur des PSH. En revanche, elles tardent à développer de partenariats avec les opérateurs de transport et à élaborer les campagnes de sensibilisation des usagers et de formation des conducteurs sur les besoins spécifiques des PSH.
- Les PSH sont livrés au bon vouloir des circonstances et des contributions de natures diverses provenant de leurs proches et d'autres concitoyens de bonne volonté. En outre les PSH parviennent à développer une adaptation vis-à-vis de leurs environnements.



## 4.6. PERSPECTIVES ET RECOMMANDATIONS

L'étude sur l'accessibilité des transports publics pour les personnes en situation au Tchad n'est qu'à son début. Nous n'avons fait qu'explorer l'état des lieux des infrastructures et les possibilités d'utilisation des dispositifs des transports par les personnes en situation de handicap. Au regard du contexte socioéconomique, politique et culturel, des observations faites sur le terrain et des résultats obtenus, il est nécessaire de mener d'autres recherches pour creuser davantage la problématique de l'accessibilité des transports publics pour les PSH. Ces recherches complémentaires fourniront des données supplémentaires à la compréhension et à l'amélioration des conditions d'accès aux transports pour les citoyens en général et les PSH en particulier. Ainsi, il est indispensable de mener :

- Des études comparatives avec d'autres villes africaines pour tirer des enseignements et des expériences et des stratégies mobilisées par ces villes ;
- Des études longitudinales sur plusieurs années pour apprécier l'évolution des conditions d'accès aux transports des PSH ;
- Des études sur l'impact des améliorations de l'accessibilité des transports pour les PSH ;
- Des sondages et des enquêtes auprès des personnes en situation de handicap.

Toute démarche de recherche scientifique débouche sur des suggestions réalistes et réalisables pour les différentes parties prenantes à la problématique scrutée. Dans cet élan, nous formulons des recommandations suivantes à l'endroit des acteurs du système de transport tchadien.

### ❖ À l'État

- Encourager la participation des personnes en situation de handicap en créant une commission tripartite de concertation impliquant les OPH, les responsables des agences de transport et les responsables publics ;
- Impliquer les OPH dans l'identification et la conception des politiques publiques en faveur des PSH,
- Sensibiliser et éduquer le grand public sur les besoins spécifiques des PSH ;
- Concevoir et mettre en œuvres les actions publiques en faveur des PSH ;
- Mettre à la disposition des PSH des cartes d'invalidité pour faciliter leur accès aux services de transport dans la ville ;
- Subventionner les tarifs de transport pour les PSH.

❖ Aux organisations des PSH

- Mener les plaidoiries auprès des pouvoirs publics et des partenaires au développement pour susciter leur adhésion ;
- Organiser régulièrement les campagnes d'informations et de sensibilisation sur les besoins des PSH ;
- Signer les accords de partenariat avec les organisations des transports urbains et interurbains ;
- Recueillir périodiquement les informations sur les conditions d'utilisation des transports par les PSH ;
- Informer le grand public des évolutions et changements dans le champ du handicap.

❖ Aux responsables des organisations de transport

- Former les conducteurs et les convoyeurs sur les techniques de prise en charge des besoins des PSH ;
- Construire les rampes d'accès et les espaces d'attente pour les PSH ;
- Travailler en étroite collaboration avec les OPH pour prendre suffisamment en compte les besoins des PSH ;
- Équiper les stations de voyage des panneaux de signalisation auditifs et visuels ;

## **CONCLUSION GÉNÉRALE**

L'accessibilité consiste à fournir aux citoyens un accès égal aux environnements qu'ils soient physiques, sociaux ou numériques en offrant des lieux et des ressources sûrs, sains et adaptés. Pour les personnes en situation de handicap, il s'agit de mettre en place des mesures spécifiques garantissant la proximité des parcs de stationnement, l'utilisation des véhicules à plancher surbaissé, des rampes d'accès, des ascenseurs, des trottoirs, l'aménagement des espaces réservés à l'intérieur des véhicules, la formation du personnel ainsi que l'instauration des prix spéciaux et des services d'assistance. Ces actions permettent l'utilisation autonome et aisée des infrastructures des transports par l'ensemble des usagers et particulièrement par les PSH. Conformément aux recommandions de la convention des nations relatives aux droits des personnes handicapées et les modèles d'accessibilités appliqués dans d'autres pays et les avancées en matière de l'accessibilité des transports pour les PSH observées sous d'autres cieux, l'accessibilité des transports au Tchad est loin d'être une réalité effective

Dans le cadre de la présente étude, nous partons de la question de départ : « Comment les personnes en situation de handicap parviennent-elles à se déplacer malgré les défis tant personnels et contextuels auxquels elles sont confrontées ? » Cette interrogation à alimenter et orienté notre réflexion le long de ce travail qui est organisé en deux grandes parties, l'une théorique et l'autre empirique. La phase théorique renferme deux chapitres (chap. 1 et le chap.2) et de même que la phase empirique (chap.3 et chap.4).

Le premier chapitre nous a permis de présenter les éléments constitutifs de l'accessibilité des transports publics pour les PSH. L'accessibilité étant définie comme la facilité avec laquelle toute personne, quel que soit ses caractéristiques physiques, morales et psychologiques, parvient à aller d'un point à un autre. Elle consiste à réduire voire supprimer les obstacles bien physiques que psychologique. L'accessibilité des transports publics requiert un investissement public conséquent, la mise en place des équipements spécifiques, la sensibilisation et l'éducation du grand public, l'implication des organisations des personnes handicapées dans la conception, la planification et la mise en œuvre des politiques publiques, la collaboration entre les OPH et les opérateurs de transport et la coordination des actions.

Le deuxième chapitre a permis de présenter les assises théoriques sur lesquelles nous sommes appuyés pour interpréter les données. Notre cadre théorique est le « modèle écologique » d'Urie Bronfenbrenner (1979). L'écologie est l'étude des interactions entre les

êtres vivants avec leur environnement de vie, elle met en exergue les influences et les adaptations que ces êtres développent. Le modèle écologique de Bronfenbrenner présente différents sous-systèmes avec lesquels l'humain interagit. Il s'agit du microsystème, le mésosystème, l'exosystème et le macrosystème. Ce chapitre a permis également de d'aborder brièvement d'autres modèles écologiques proches comme le modèle Kino-Québec.

Après ce travail d'appropriation théorique, nous avons présentés au troisième chapitre, la démarche méthodologique employée pour collecter les données auprès de la population accessible. Il faut rappeler que nous avons adopté l'approche qualitative et nous avons opté pour la triangulation des sources et des instruments pour recueillir des avis divers pour mieux saisir la complexité de notre thématique de recherche. En effet, l'observation directe et les entretiens semi-directifs sont mis à contribution. Les résultats issus de l'observation et des entretiens réalisés avec les participants sont présentés au quatrième chapitre, cadre dédié à la présentation, l'interprétation et la discussion des résultats.

A lumière des observations faites dans la ville, des photographies réalisées et des différentes réactions recueillies auprès des volontaires, il ressort que la problématique d'accessibilité des transports publics pour les PSH est loin d'être une réalité. Par conséquent, la mobilité des PSH dépend d'un modèle de transport animé par les différents acteurs. Ce modèle d'accessibilité des transports publics pour les PSH est aussi marqué par l'interaction permanente entre les difficultés à monter et à descendre des véhicules, la persévérance des personnes handicapées, l'intervention des organisations des personnes handicapées et celle des proches et des bonnes volontés. Les PSH, pour se déplacer, doivent composer entre les limitations physiques et les difficultés personnelles, la persévérance, le soutien des proches et celui de leurs associations de références (OPH), de l'aide des bonnes volontés, de l'humeur des responsables des agences de transports, des chauffeurs et de leurs assistants. Il est à noter aussi que la plupart des PSH sont résilients face aux conditions de déplacement extrêmement difficiles marquées par l'absence des aménagements raisonnables, des services d'assistance, des politiques de l'accessibilité aux transports et davantage de la méconnaissance des dispositifs juridiques tant nationaux qu'internationaux assurant la protection et la promotion des droits des personnes handicapées.

Nous pouvons nous résumer en disant que notre question de départ trouve quelques éléments de réponse notamment l'adaptation et la persévérance des PSH, l'accompagnement des proches et d'autres acteurs et surtout la résilience des PSH comme facteurs encourageant leur mobilité.

## **REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES**

Aissani, D., & Boumahrat, N. (2009). Les besoins de formation en transport : Études de cas. *LaMOS*, 8(), 33-47.

Alauzet, A. (2017). Mobilité et handicap : une question de point de vue. *Revue TEC : Transport Environnement Circulation*, 235(), 32-33. <https://hal.science/hal-01670662>.

Alauzet, A., & Raton G. (2018). Vers des villes de demain plus inclusive : une contribution à la compréhension des contraintes du choix résidentiel pour les personnes handicapées. *Pollution atmosphérique : climat, santé, société*,

Alvarez, R. M., & Abrajano, M. A. (2011). Hispanic public opinion and partisanship in America. *Political Science Quarterly*, 126(2), 255-285. Retrieved from <http://www.ebscohost.com>.

Ayadi, K., & Brée, J. (2010). Le rôle des interactions au sein de la famille dans la construction du répertoire alimentaire chez l'enfant. Une approche mésosystémique. *Management et Avenir*, 7(37), 195-214.

Azzeddine, M. (nd). Les instruments de planification territoriale et leurs rôles dans le développement du secteur de transport en Algérie.

Bascom, G. W., & Christensen, K. M. (2017). The impacts of limited transportation access on persons with disabilities' social participation. *Journal of Transport & Health*, 7, 227–234.

Bergeron-Leclerc, C., Cherblanc, J., & Jean, E. (2021). Analyse bioécologique d'une organisation « porteuse de sens » : le cas de l'Ecohomeau de La Baie. *Organisations & Territoires*, 30(3), 73-87.

Bodin, R., Bodde, A. E., & Seo, D.-C. (2009). A review of social and environmental barriers to physical activity for adults with intellectual disabilities. *Disability and Health Journal*, 2, 57–66.

Bommelaer, C. (2018). Modèle de Bronfenbrenner intégration professionnelle en milieu ordinaire d'une personne porteuse de trisomie 21. (Thèse, Institut de Formation d'Ergothérapie d'Aix-Marseille). <https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-01870978>.

Bouchard, C. (1987). Intervenir à partir de l'approche écologique : au centre, l'intervenante. *Service social*, 36(2-3), 454–477. <https://doi.org/10.7202/706373ar>

Bouesseau, M. & Lucas, M. (2023). « Réflexions sur les inégalités vécues par les personnes en situation de handicap dans les transports urbains dans une perspective



intersectionnelle. *Sociologie Visuelle*, (4). In *Penser l'accessibilité, favoriser l'inclusion sociale*, François Routhier et Pierre Fraser.

Bréchon, P. (2011a). *Enquêtes qualitatives, enquêtes quantitatives*, Presses universitaires de Grenoble.

Bryant, S. L., & Cooper, E. (2013). The one-stop carbon solution. *Scientific American*, 309(5), 72-77. Retrieved from: <http://www.scientificamerican.com>

Cherry, K. (2023). *A Comprehensive Guide to the Bronfenbrenner Ecological Model*. MSED Published on August 16, 2023

Coate, A. Y. (2014). *Searching for Inclusion: The Impact of Environment Barriers on People with Physical Disabilities*. (Electronics theses, Projects, and Dissertation.45. California State University, San Bernardino.)

Courtine D. C. (2021). *Proposition méthodologique pour une étude de la mobilité par l'usage des personnes en situation de handicap à définition de besoins particuliers*. <https://hal.science/hal-03256284>.

Crawford, M., (2020). *Ecological Systems Theory: Exploring the Development of the Theoretical*

Crocker, R. (2014, September 9). Islamic State is getting stronger, and it's targeting America. *Wall Street Journal*. p. A17.

De Crecy, R. (1979). Quelques réflexions sur la motion de l'accessibilité. *Les cahiers scientifiques de la Revue Transports*, 1, 18-32.

Doe, J. M. (2015 May). How to cite using APA. Retrieved from <http://www.learntociteAPA.com>

Douar, E. (2023). Une accessibilité ordonnée : Les politiques du handicap comme instrument de statu quo social. *Déviance et Société*, 47(1), 35-63. DOI:10.1039/17/ds-471-0037

El Hage, F., & Reynaud C. (2014). L'approche écologique dans les théories de l'apprentissage : une perspective de recherche concernant le « sujet-apprenant ». *Education et Socialisation. Les cahiers du CERFEE*, (36), <https://doi.org/10.4000/edso.1048>

Erdman, P. E. (1988). *The Palace*. New York, NY: Bantham Books.

Eriksson, M., Ghazinour, M. & Hammarström, A. (2018). Different uses of Bronfenbrenner's ecological theory in public mental health research: what is their value for

guiding public mental health policy and practice?. *Soc Theory Health*, 16, 414–433. <https://doi.org/10.1057/s41285-018-0065-6>

Fontaine-Bénaoum, E. (2018). *Approche écosystémique de l'accueil des enfants en situation de handicap dans les structures de la petite enfance*. (Thèse, Université Fédérale Toulouse Midi-Pyrénées). <https://theses.hal.science/tel-01877496>.

Fougeyrollas, P., Boucher, N., Fiset, D., Grenier, Y., Noreau, L., Philibert, M., Gascon, H., Morales, E. & Charrier, F. (2015). Handicap, environnement, participation sociale et droits humains : du concept d'accès à sa mesure. *Développement Humain, Handicap et Changement social*, (numéro hors-série). <https://doi.org/10.7202/1086792ar>.

Fougeyrollas, P., Fiset, D., Doumont, I., Grenier, Y., Boucher, N., & Gamache, S. (2019). Reflexion critique sur la notion d'accessibilité universelle et articulation conceptuelle pour le développement d'environnements inclusifs. *Développement humain, Handicap et Changement Social*, 25(1), 161-175.

Fougeyrollas, P., Gaucher, C., Fortin G. (2004). Intégration, participation sociale et inclusion. *Développement humain, handicap et changement*, 13(1-2), 92.

Framework as Conceived by Bronfenbrenner. *Journal of Public Health Issues and Practices*, 4(2):170, <https://doi.org/10.33790/jphip1100170>.

Gargia, C. (2017). *L'apport du modèle écosystémique de Bronfenbrenner dans l'accompagnement des enfants présentant un TSA et de leur famille* (Mémoire, Institut de formation en Ergothérapie de Aix-Marseille). <https://dumas.cnrs.fr/dumas-01647146>.

Godin, A. (2012). *L'accessibilité en transport : Méthodes et indicateurs*. (Thèse, Ecole Polytechnique de Montréal).

Harrison, D. (2000). L'éthique et la recherche sociale. Dans T. Karsenti & L. Savoie-Zajc (Dir), *Introduction à la recherche en éducation* (p.33-56). Sherbrooke : CRP.

Juignet, P. (2021). *Un Homme en interaction avec son environnement*. <https://hal.science/hal-03354654>.

Kabirigi, V. (2022). Intégration sociale des adolescents déficients moteurs selon le modèle (Bronfenbrenner, 1979). *Revue de l'Université de Burundi, Série Sciences Humaines et Sociales*, (21a).

L'Hostis, A., & Conesa, A. (2010). Définir l'accessibilité intermodale. *Systèmes de Transport Urbain, Hermes*. 24p

Le Nechet, F. (2011). Accessibilité aux infrastructures de transport et « franchissement d'échelles » : une approche multiscalaire de la mobilité quotidienne en Ile-de-France et dans la Région Rhin-Ruhr. *Laboratoire Ville Mobilité Transport*, 6(8), 1-16.

Lompré, N. (2015). Quelques avancées en accessibilité : Récompenses et Labels. *Laboratoire Société, Environnement, Territoire, UMR5603*, 1-8.

Mbougou, M. D. (2016). Mal-développement territorial au Congo : une lecture à travers la connectivité et l'accessibilité du réseau de transport routier. *Organisations & Territoires*, 25(3),55-65.

Mitra,μ, S. (2006). The Capacity Approach and Disability. *Journal of Disability Policy Studies*, 16(4), 236-247.

Norimatsu, H., & Cazenave-Tapie, P. (2017). Techniques d'observation en Sciences humaines et sociales. 52ème Congrès de la SELF - Présent et Futur de l'Ergonomie (Toulouse, 20-22 septembre)

Odeleye, J. A. (2000). Intégrer la planification durable des infrastructures de transport dans le régime du changement climatique dans la région métropolitaine de Lagos, au Nigéria.

Reichhart, F. & Rachedi, Z. (2019). La ville à l'épreuve de l'accessibilité : analyse du contexte français. *Revue du développement humain, handicap et changement social*, 25(1), 189-200.

Reyssier, S. (2022). L'approche écologique pour percevoir les conditions favorisant le développement humain. *Revue internationale de recherche en éducation et formation des adultes, Formation et interculturalité*, 2(59), 95-1120.

Rondeau, K., & Paillé, P. (2016). L'analyse qualitative pas à pas : gros plan sur le déroulé des opérations analytiques d'une enquête qualitative. *Recherches qualitatives*, 35(1), 4–28. <https://doi.org/10.7202/1084494ar>

Shakespeare, T. (2010). "The social model of disability". *The Disability Studies Reader*. Ed. Lennard, J. Davis. New York : Routledge.

Taheri, A., Perry, A., & Minnes, P. (2017). Exploring factors that impact activity participation of children and adolescents with severe developmental disabilities. *Journal of Intellectual Disability Research*, 61(13), 1151-1161.

Tessier, R., & Tarabulsy, G., M.(dir), (2010). *Le modèle écologique dans l'étude du développement de l'enfant*. Presses Universités du Québec.

Vermeulin, S. & Kahn, S. (2010). Mobilités urbaines et durabilité dans les villes sud-africaines. *Environnement urbain*, 4(), 16-30.

Viegas, M., J., & Macario, R. (2001). Acceptabilité des prix dans les systèmes de transport. *Les cahiers Scientifiques du Transport*, (40), 9-26.

Waeber, L. & Hunkeler, R. (2017). Prévention du suicide chez les adolescents : les implications de l'infirmière scolaire face au dépistage, à l'évaluation et à l'orientation, (Mémoire, Haute Ecole de Santé, Fribourg).

Walker, G. (2023). Developing an ecology of disabilities framework: viewing disability inclusively. *Journal of Research in Innovative Teaching & Learning*.

Zakraoui, M., (2023). Éléments introductifs pour une méthodologie de recherche en sciences économiques, 2(3) : 871-881, DOI : 10.5381/zenobo.7982279



**ANNEXES**

## **ENTRETIEN AVEC LES PSH**

### **Thème I : Données sociodémographiques**

Nom :

Age :

Profession :

Statut matrimonial :

Bonjour Monsieur/Madame

Je suis Dieudonné Jean BANGBA, étudiant en Master à la Faculté des Sciences de l'Éducation de l'Université de Yaoundé (matricule 22W3209). Je mène une étude sur le « Le modèle écologique de l'accessibilité des transports dans la ville de N'Djamena ». Nous vous souhaitons la bienvenue dans cet entretien essentiel sur l'accessibilité des transports publics à N'Djamena. Cette recherche vise à explorer les conditions d'accès aux transports en commun pour les personnes en situation de handicap.

THEMES	QUESTIONS
Thème II : Modèle écologique	
❖ Microsystème	Limitations spécifiques à la mobilité Perception des participants sur l'accessibilité des transports Perception leur environnement de transport
❖ Mésosystème	Les rôles des proches des PSH dans leur mobilité Comment les interactions des PSH leur famille, leurs amis ou leurs soignants en matière de transport
❖ Exosystème	Les politiques locales ou les initiatives visant à améliorer l'accessibilité des transports pour les PSH Les services de transport spécifiques disponibles pour les PSH dans la communauté

❖ Macrosystème	<p>La perception des droits des PSH et de leur droit à la mobilité par la société</p> <p>Les attitudes et les stéréotypes liés aux PSH dans le contexte des transports publics</p>
Thème III : Accessibilité des transports	
❖ Connaissance sur les politiques de t'accessibilité	<p>Avez-vous entendu parler de l'accessibilité ? Si oui, pouvez-vous nous expliquez en quelques.</p> <p>Avez-vous connaissance des politiques en matière de l'accessibilité des transports</p>
❖ Interaction entre PSH et Véhicules de Transport en Commun	<p>De quel type de handicap souffrez-vous</p> <p>Comment arrivez-vous à vous déplacer ? Expliquez</p> <p>Utilisez-vous souvent les transports en commun pour vous déplacer ?</p> <p>Quel type de transport faites-vous souvent recours ? Expliquez</p> <p>Comment êtes-vous perçu par les autres usagers ?</p> <p>Quelles sont les difficultés spécifiques que vous éprouvez à monter et descendre des voitures en commun ?</p> <p>Pourriez-vous nous dire comment vous arrivez à monter et descendre des voitures et autres moyens de transport ?</p> <p>Comment faites-vous pour vous asseoir ?</p>
❖ Expérience personnelle	<p>Pouvez-vous décrire vos expériences de déplacement dans les transports publics à N'Djamena</p> <p>Quels sont les principaux défis que vous rencontrez en tant que PSH</p> <p>Avez-vous des exemples spécifiques de situations positives ou négatives</p>

❖ Dispositifs, signalétiques, services et assistance	Arriviez-vous à utiliser des rampes d'accès pour monter dans la voiture Des espaces réservés spéciales pour PSH
❖ Services et Assistance	Les services particuliers pour PSH Disposez-vous des personnes chargées d'aider les personnes handicapées à monter et descendre ? Si oui, comment procèdent-elles Estimez-vous que les assistants aient reçu de formation sur l'accompagnement des PSH
❖ Besoins et Attentes	Quelles sont vos attentes vis-à-vis des services de transport public Quels services spécifiques sont essentiels pour vous Comment les responsables publics peuvent mieux répondre à vos besoins Comment les responsables publics pourront-ils rendre les déplacements plus confortables pour vous Quelles autres adaptations ou améliorations souhaiteriez-vous voir dans les transports publics

## ENTRETIEN AVEC LES PROCHES DES PSH

### **Thème I : Données sociodémographiques**

Nom :

Age :

Profession :

Statut matrimonial :

Bonjour Monsieur/Madame

Je suis Dieudonné Jean BANGBA, étudiant en Master à la Faculté des Sciences de l'Éducation de l'Université de Yaoundé I (matricule 22W3209). Je mène une étude sur « Le modèle



écologique de l'accessibilité des transports publics dans la ville de N'Djamena ». Nous vous souhaitons la bienvenue dans cet entretien essentiel sur l'accessibilité des transports publics à N'Djamena. Cette recherche vise à explorer les conditions d'accès aux transports en commun pour les personnes en situation de handicap.

Thèmes II	Questions
Connaissance des besoins spécifiques	<p>Quels sont les besoins spécifiques de votre proche en matière de mobilité ?</p> <p>Comment ces besoins influencent-ils ses déplacements dans les transports publics ?</p>
Expérience personnelle	<p>Pouvez-vous partager des expériences positives ou négatives vécues par votre proche lors de l'utilisation des transports publics ?</p> <p>Quelles difficultés a-t-il rencontrées et comment les a-t-il surmontées ?</p> <p>Quelles difficultés avez-vous remarquées</p> <p>Pourriez-vous nous dire comment ils arrivent à se déplacer</p> <p>Comment arrivez-vous à les aider dans leur déplacement ?</p> <p>Comment pouvez-vous contribuer à sensibiliser davantage la communauté ?</p> <p>Comment parvenez-vous à soutenir les PSH lors de leurs déplacements</p> <p>Quelles mesures concrètes prenez-vous pour faciliter leur accès aux transports</p>
Accessibilité des arrêts et stations	<p>Comment évaluez-vous l'accessibilité des arrêts de bus et des stations de métro pour les PSH ?</p> <p>Quelles améliorations pourraient être apportées ?</p>

Interaction avec le personnel	Avez-vous remarqué des attitudes positives ou négatives de la part des chauffeurs ou du personnel des transports envers votre proche ? Comment le personnel réagit-il aux besoins spécifiques des PSH ?
Sensibilisation et formation	Etes-vous informé des formations dispensées aux chauffeurs et au personnel pour mieux assister les PSH ? Comment pourriez-vous contribuer à sensibiliser davantage sur l'accessibilité ?
Accompagnement et autonomie	Comment accompagnez-vous votre proche lors de ses déplacements en transports publics ? Quelles mesures pourraient favoriser son autonomie ?
Communication et information	Comment obtenez-vous des informations sur les horaires, les itinéraires et les services de transport Trouvez-vous ces informations accessibles pour les PSH ?
Barrières physiques	Quelles sont les principales barrières physiques que vous observez dans les transports publics (par exemple, escaliers, étroitesse des portes) ? Comment pourraient-elles être surmontées ?
❖ Connaissance sur les politiques de l'accessibilité	Avez-vous entendu parler de l'accessibilité ? Si oui, pouvez-vous nous expliquer en quelques. Avez-vous connaissance des politiques en matière de l'accessibilité des transports ?
❖ Suggestions d'amélioration	Selon vous, quelles mesures concrètes pourraient rendre les transports publics plus accessibles pour les PSH à N'Djamena ? Quelles sont vos suggestions pour améliorer l'expérience globale ?

ENTRETIEN AVEC LES RESPONSABLES OPH.

## Thème I : Données sociodémographiques

Nom :

Age :

Profession :

Statut matrimonial :

Bonjour Monsieur/Madame

Bonjour Monsieur/Madame

Je suis Dieudonné Jean BANGBA, étudiant en Master à la Faculté des Sciences de l'Éducation de l'Université de Yaoundé (matricule 22W3209). Je mène une étude sur le « Le modèle écologique de l'accessibilité des transports dans la ville de N'Djamena ». Nous vous souhaitons la bienvenue dans cet entretien essentiel sur l'accessibilité des transports publics à N'Djamena. Cette recherche vise à explorer les conditions d'accès aux transports en commun pour les personnes en situation de handicap.

Thèmes II :	Questions
❖ Connaissance sur les politiques de l'accessibilité	Avez-vous entendu parler de l'accessibilité ? Si oui, pouvez-vous nous expliquer en quelques. Avez-vous connaissance des politiques en matière de l'accessibilité des transports
État actuel de l'accessibilité	Comment évaluez-vous l'accessibilité globale des transports publics pour les personnes en situation de handicap à N'Djamena ? Quels sont les principaux défis auxquels sont confrontés les PSH dans leur utilisation des transports ?
❖ Collaboration avec les autorités de transport	Comment les OPH collaborent-elles avec les responsables des agences de transport pour améliorer l'accessibilité ? Quelles mesures concrètes ont été prises pour garantir l'accessibilité des infrastructures et des services ?

❖ Formation et sensibilization	<p>Quelles initiatives de formation et de sensibilisation sont mises en place pour les chauffeurs et le personnel des transports ?</p> <p>Comment sensibilisez-vous les PSH aux services disponibles ?</p>
❖ Récolte de retours d'expérience	<p>Comment recueillez-vous les retours d'expérience des PSH concernant l'accessibilité ?</p> <p>Comment ces retours influencent-ils les actions entreprises par les OPH ?</p>
❖ Barrières physiques	<p>Quelles sont les principales barrières physiques que vous identifiez dans les transports publics (par exemple, absence de rampes, escaliers, etc.) ?</p>
❖ Participation citoyenne	<p>Comment impliquez-vous activement les PSH dans les discussions sur l'accessibilité ?</p> <p>Quelles sont leurs suggestions pour améliorer la situation ?</p>
❖ Coordination avec d'autres acteurs	<p>Comment les OPH collaborent-elles avec d'autres parties prenantes (organisations gouvernementales, associations, entreprises) pour promouvoir l'accessibilité ?</p> <p>Quels partenariats ont été établis ?</p>
❖ Suivi des progrès:	<p>Comment évaluez-vous les progrès réalisés en matière d'accessibilité ?</p> <p>Quels sont les objectifs pluriannuels d'actions définis par les OPH ?</p>
❖ Inclusion des PSH dans la planification	<p>Comment les OPH sont-elles impliquées dans la planification des infrastructures de transport ?</p> <p>Quelles recommandations formulez-vous pour rendre cette inclusion plus efficace ?</p>
❖ Perspectives d'avenir	<p>Quelles sont vos priorités pour l'avenir en matière d'accessibilité des transports publics ?</p>

	Comment envisagez-vous de surmonter les obstacles persistants ?
--	---

### ENTRETIEN AVEC LES CONDUCTEURS.

#### **Thème I : Données sociodémographiques**

Nom :

Age :

Profession :

Statut matrimonial :

Bonjour Monsieur/Madame

Je suis Dieudonné Jean BANGBA, étudiant en Master à la Faculté des Sciences de l'Éducation de l'Université de Yaoundé I (matricule 22W3209). Je mène une étude sur « Le modèle écologique de l'accessibilité des transports dans la ville de N'Djamena ». Nous vous souhaitons la bienvenue dans cet entretien essentiel sur l'accessibilité des transports publics à N'Djamena. Cette recherche vise à explorer les conditions d'accès aux transports en commun pour les personnes en situation de handicap.

Thèmes II :	Questions
❖ Connaissance des besoins spécifiques	Êtes-vous formé pour reconnaître et répondre aux besoins spécifiques des PSH ? Comment gérez-vous les situations où un passager a des besoins particuliers ?
❖ Connaissance sur les politiques de l'accessibilité	Avez-vous entendu parler de l'accessibilité ? Si oui, pouvez-vous nous expliquer en quelques. Avez-vous connaissance des politiques en matière de l'accessibilité des transports ?

❖ Formation et sensibilisation	Avez-vous suivi une formation sur l'assistance aux PSH dans les transports ? Comment êtes-vous sensibilisé aux défis auxquels sont confrontés les PSH ?
❖ Attitude et communication	Comment interagissez-vous avec les PSH lorsqu'ils montent à bord ? Êtes-vous ouvert à communiquer et à répondre à leurs questions ?
❖ Aide à l'embarquement et au débarquement	Comment assistez-vous les PSH lorsqu'ils montent et descendent du véhicule ? Quelles mesures prenez-vous pour garantir leur sécurité ?
❖ Accessibilité physique du véhicule	Le véhicule que vous conduisez est-il équipé pour accueillir les PSH (rampe, espace pour fauteuil roulant, etc.) ? Comment gérez-vous les situations où l'accès est difficile pour les PSH ?
❖ Réactivité aux demandes des PSH :	Comment réagissez-vous lorsque les PSH ont besoin d'aide pendant le trajet ? Êtes-vous prêt à adapter votre conduite en fonction de leurs besoins ?
❖ Connaissance des itinéraires accessibles:	Êtes-vous informé des itinéraires et des arrêts accessibles pour les PSH ? Comment guidez-vous les PSH vers les options les plus adaptées ?
❖ Gestion des situations d'urgence	Comment réagiriez-vous en cas d'urgence impliquant un passager en situation de handicap ? Avez-vous des procédures spécifiques pour assister les PSH en cas d'évacuation ?
❖ Collaboration avec les autres membres du personnel	Comment communiquez-vous avec les autres membres de l'équipe pour garantir l'assistance aux PSH ? Êtes-vous en contact avec les responsables des transports pour signaler les problèmes d'accessibilité ?

❖ Suggestions d'amélioration	Selon vous, quelles mesures concrètes pourraient rendre les transports publics plus accessibles pour les PSH à N'Djamena ? Quelles sont vos idées pour améliorer l'expérience des PSH dans les transports
------------------------------	--

### ENTRETIEN AVEC LES RESPONSABLES CONDUCTEURS.

#### **Thème I : Données sociodémographiques**

Nom :

Age :

Profession :

Statut matrimonial :

Bonjour Monsieur/Madame

Je suis Dieudonné Jean BANGBA, étudiant en Master à la Faculté des Sciences de l'Éducation de l'Université de Yaoundé I (matricule 22W3209). Je mène une étude sur « Le modèle écologique de l'accessibilité des transports dans la ville de N'Djamena ». Nous vous souhaitons la bienvenue dans cet entretien essentiel sur l'accessibilité des transports publics à N'Djamena. Cette recherche vise à explorer les conditions d'accès aux transports en commun pour les personnes en situation de handicap.

Thèmes II	Questions
Connaissance sur les politiques de l'accessibilité	Avez-vous entendu parler de l'accessibilité ? Si oui, pouvez-vous nous expliquer en quelques. Avez-vous connaissance des politiques en matière de l'accessibilité des transports ?
❖ Connaissance des besoins spécifiques des PSH :	Comment votre agence sensibilise-t-elle son personnel aux besoins spécifiques des PSH en matière de transport ?

	Quelles mesures concrètes sont mises en place pour répondre à ces besoins ?
❖ Formation du personnel:	<p>Votre personnel est-il formé pour assister efficacement les PSH lors de leurs déplacements ?</p> <p>Comment garantissez-vous que le personnel soit informé des meilleures pratiques en matière d'accessibilité ?</p>
❖ Information et communication:	<p>Comment informez-vous les PSH sur les services de transport disponibles ?</p> <p>Quels canaux de communication privilégiez-vous pour partager des informations sur l'accessibilité ?</p>
❖ Choix des itinéraires et des moyens de transport :	<p>Comment votre agence guide-t-elle les PSH vers des itinéraires et des modes de transport adaptés ?</p> <p>Quelles alternatives proposez-vous pour garantir leur mobilité ?</p>
❖ Collaboration avec les transporteurs :	<p>Comment collaborez-vous avec les compagnies de transport pour améliorer l'accessibilité ?</p> <p>Avez-vous des partenariats spécifiques pour faciliter les déplacements des PSH ?</p> <p>Évaluation des infrastructures :</p> <p>Comment évaluez-vous l'accessibilité des infrastructures de transport (arrêts, gares, etc.) ?</p> <p>Quelles mesures sont prises en cas de non-conformité ?</p>
❖ Sensibilisation des voyageurs :	<p>Comment sensibilisez-vous les voyageurs à l'importance de l'accessibilité pour les PSH ?</p> <p>Quelles informations fournissez-vous avant le départ ?</p>
❖ Gestion des situations d'urgence	<p>Quelles procédures sont en place pour assister les PSH en cas d'urgence pendant leur voyage ?</p> <p>Comment le personnel réagit-il face à des situations imprévues ?</p>
❖ Suivi des retours d'expérience	Comment recueillez-vous les retours d'expérience des PSH après leurs déplacements ?



	Comment ces retours influencent-ils vos pratiques et politiques internes ?
❖ Perspectives d'amélioration	Selon vous, quelles mesures concrètes pourraient rendre les transports publics plus accessibles pour les PSH à N'Djamena ?  Quelles sont vos initiatives futures pour renforcer l'accessibilité ?

### ENTRETIEN AVEC LES RESPONSABLES MUNICIPAUX.

#### **Thème I : Données sociodémographiques**

Nom :

Age :

Profession :

Statut matrimonial :

Bonjour Monsieur/Madame

Je suis Dieudonné Jean BANGBA, étudiant en Master à la Faculté des Sciences de l'Éducation de l'Université de Yaoundé I (matricule 22W3209). Je mène une étude sur « Le modèle écologique de l'accessibilité des transports dans la ville de N'Djamena ». Nous vous souhaitons la bienvenue dans cet entretien essentiel sur l'accessibilité des transports publics à N'Djamena. Cette recherche vise à explorer les conditions d'accès aux transports en commun pour les personnes en situation de handicap.

Thèmes II	Questions
❖ Connaissance sur les politiques de l'accessibilité	<p>Avez-vous entendu parler de l'accessibilité ? Si oui, pouvez-vous nous expliquer en quelques.</p> <p>Avez-vous connaissance des politiques en matière de l'accessibilité des transports ?</p>
❖ Connaissances des normes d'aménagement et de constructions des routes	<p>Quels sont les normes de constructions et d'aménagement urbain en vigueur au Tchad ?</p> <p>Quel modèle d'aménagement routier opérationnel la commune applique-t-elle ?</p> <p>Ces dispositions prennent-elles en compte les dispositions de la CDPH ?</p>
❖ Connaissance des besoins spécifiques des PSH :	<p>Quels sont les principaux besoins des PSH pris en compte dans les politiques d'aménagement de la ville ?</p> <p>Comment votre agence sensibilise-t-elle son personnel aux besoins spécifiques des PSH en matière de transport ?</p> <p>Quelles mesures concrètes sont mises en place pour répondre aux besoins des PSH ?</p>
❖ Les politiques de mobilité urbaine et du handicap	<p>La commune de N'Djamena a-t-elle une politique spécifique de mobilité urbaine ?</p> <p>Comment la Commune de N'Djamena prend en compte les recommandations des Nations unies en matière d'accessibilité des transports pour les Psh ?</p> <p>Existe-t-il une ligne budgétaire</p> <p>La commune de N'Djamena a-t-elle un service d'aide sociale à la mobilité des PSH ?</p>
❖ Aménagements et équipements adaptés	<p>Avez-vous connaissance des aménagements adaptés dans les transports pour les Psh ?</p> <p>Quels sont ceux qui sont déjà opérationnels ?</p> <p>Les rues de N'Djamena sont-elles équipées des panneaux de signalisations visuelles et sonores ?</p>

❖ Véhicules et services de transport spécialisé	<p>Existe-t-il des entreprises des transports spécialisé dans la ville de N'Djamena ?</p> <p>La commune de N'Djamena a-t-elle un service spécialisé ?</p> <p>La commune a-t-elle envisagée sous-traiter avec les entreprises exerçant dans le transport spécialisé pour offrir les services des transports spécialisés aux PSH ?</p>
❖ Espaces réservés	<p>Sur les voies publiques de la ville de N'Djamena, existe-t-il des trottoirs aménagés pour les PSH ?</p> <p>Les voies publiques urbaines sont-elles équipées des quais d'accès pour les PSH ?</p> <p>Sur les routes, existe-t-il des pictogrammes indiquant le passage et la priorité accordée aux PSH ?</p>
Formation du personnel	<p>Votre équipe de travail est-elle formée sur les besoins spécifiques des PSH en matière de déplacements ?</p> <p>Comment garantissez-vous que le personnel soit informé des meilleures pratiques en matière d'accessibilité des transports ?</p>
❖ Information et communication:	<p>Comment informez-vous les PSH sur les services de transport disponibles ?</p> <p>Quels canaux de communication privilégiez-vous pour partager des informations sur l'accessibilité ?</p>
❖ Choix des itinéraires et des moyens de transport	<p>Comment votre agence guide-t-elle les PSH vers des itinéraires et des modes de transport adaptés ?</p> <p>Quelles alternatives proposez-vous pour garantir leur mobilité dans la ville de N'Djamena ?</p>
❖ Collaboration avec les transporteurs:	<p>Comment collaborez-vous avec les compagnies de transport pour améliorer l'accessibilité des transports pour les PSH ?</p> <p>Avez-vous des partenariats spécifiques pour faciliter les déplacements des PSH ?</p>

❖ Évaluation des infrastructures	<p>Comment évaluez-vous l'accessibilité des infrastructures de transport (arrêts, gares, etc.) ?</p> <p>Quelles sont les dispositions prises pour amener les agences de transports à intégrer progressivement les équipements adaptés dans les parcs et dans les véhicules ?</p> <p>Quelles mesures sont prises en cas de non-conformité ?</p>
❖ Sensibilisation des voyageurs	<p>Comment sensibilisez-vous les voyageurs à l'importance de l'accessibilité des transports pour les PSH ?</p> <p>Quelles informations fournissez-vous aux responsables et personnel de transports ?</p>
❖ Gestion des situations d'urgence	<p>Quelles procédures sont-elles mises en place pour assister les PSH en cas d'urgence pendant leur voyage ?</p> <p>Comment le personnel réagit-il face à des situations imprévues ?</p>
❖ Suivi des retours d'expérience	<p>Comment recueillez-vous les retours d'expérience des PSH après leurs déplacements ?</p> <p>Comment ces retours influencent-ils vos pratiques et politiques internes ?</p>
❖ Perspectives d'amélioration	<p>Selon vous, quelles mesures concrètes pourraient rendre les transports publics plus accessibles pour les PSH à N'Djamena ?</p> <p>Quelles sont vos initiatives futures pour renforcer l'accessibilité des transports ?</p>



	Pars de stationnement adaptés	Emplacements réservés	Panneaux	Accessibilités directes aux rampes	
	Passages réservés	Voies spécifiques pour PSH	Marquage du sol	Priorités aux PSH	

Les indicateurs de chaque item.					
Signalisations et communications	Signalisation adapté	Panneaux et signalétiques claires	Présence des symboles	Hauteur des panneaux	Signalisation tactile
	Annonces sonores	Annonce claire	Annonce de l'arrêt	Tonalité adaptée	
	Annonces visuelles Plans tactiles	Affiche claire	Lisibilité de polices des caractères	Affiche des horaires	Icones et pictogramme

Les indicateurs des items					
	Ascenseurs	Présence effective	Largeur	Boutons et commandes	Signalisation tactile

Equipements des véhicules pour PSH				de l'ascenseur	
	Plancher mobile	Présence des tapis roulants	Largeur	Maintenance régulière	Signalisation claire
	Espaces réservés	Zones spécifiques	Largeur	Le respect de la zone spécifique	Pictogrammes indiquant la zone
	Places assises pour PSH	Présence effective des sièges	Priorité donnée aux PSH	Pictogrammes	
	Siège pivotant	Présence effective	Proximité avec la porte	Matériaux antidérapants	

		Les indicateurs des items		
Services et Assistance	Services de transport à la demande	Disponibilité	Temps d'attente	Qualité d'assistance
	Services d'accompagnement	Nombre des assistants	Témoignage des PSH	Respect de la confidentialité
	Services d'information et d'orientation	Disponibilité des informations	Clarté des annonces	Utilisations des langues de signes

		(visuelles, sonores, tactiles)		
		Agence d'orientation	Qualité d'indicateurs	Clarté des langues
	Services d'interprétation	Disponibilité des interprètes	Qualité de l'interprétation	Respect de confidentialité
	Dispositifs d'aide à monter et descendre	Aide effective à la montée et descente	Facilité d'utilisation	Régularité

		Oui	Non	Bon	Moyen	Mauvais
Moyens de transport utilisés par les PSH	Mototaxis					
	Taxis(6pcs)					
	Taxis(14pcs)					
	Fauteuils roulants manuels					
	Fauteuils roulants automatiques					
	Vélo					
	Marche à pied					



		Oui	Non	Sécurisé	Peu sécurisé	Exposé au danger
Parcours de déplacement des PSH	En autonomie					
	Assisté					

## LES VERBATIMES

### PSH 2

Le second volontaire est déficient visuel depuis la naissance, il est dans la quarantaine aujourd'hui. Il est chantre et président de l'association des jeunes aveugles talentueux (AJAT). Cette association se charge d'accompagner les jeunes aveugles dans la découverte et la valorisation de leurs talents divers. Pour lui l'accessibilité des transports publics au Tchad en général et à N'Djamena en particulier est inexistant pour les citoyens. Il n'y a pas des actions initiées par les autorités municipales pour l'amélioration des conditions de transport.

Il n'y a rien, je n'ai pas l'idée parce que n'existe même pas. Je n'ai pas vraiment connaissance voilà. Non, moi je n'ai pas vu quelque chose que la Mairie a fait de manière salubre vis-à-vis des personnes vivant avec le handicap. Je n'ai pas vu, même pas du côté du gouvernement. Sinon je sais que, ils ont essayé quand même de créer une certaine rampe dans certains endroits qui sont d'ailleurs à compter au bout des doigts mais ça dans tout endroit, là non non, il n'y a pas.

Monter dans le bus, on monte comme toute personne et quand y a quelqu'un qui par exemple pour un déficient visuel, on est obligé soit de l'orienter mais euh, faciliter une tâche comme ça quelconque là, il y'en a pas, on est obligé de faire comme les autres. Et, quand on rencontre certaines personnes et de bonne foi, qui sont disposées à aider, à orienter par exemple les non-voyants vers les conducteurs et là en ce moment on peut vers le service client. A ce que je sache, il n'y a absolument rien.

Bon, les motos je crois que ça va un peu plus vite et c'est vrai que, avec les véhicules c'est sécurisant mais on est mélangé, on est mélangé donc tu ne peux pas te rendre compte euh, tu ne peux pas avoir vraiment euh comment je peux dire ça, mais je crois qu'une moto c'est un peu plus rapide d'aller avec le véhicule. C'est vrai le véhicule on peut, il y a sécurité mais on ne se respecte pas comme c'est tout un mélange, voilà.

La plus grande difficulté c'est que tu dois absolument te faire accompagner par quelqu'un et quand tu te fais accompagner nécessairement cette personne a besoin également d'être aidée, être encouragée donc c'est ça la plus grande difficulté. Même si c'est ton frère qui t'accompagne à la longueur e la journée ou encore même si c'est quelques deux, trois heures, cette personne-là, sachant qu'elle a aussi une famille euh, elle va, elle met du temps avec toi pendant que la famille est à la maison, l'attend en retour à quelque chose donc vous voyez c'est tout une difficulté parmi, une panoplie de difficultés surtout pour les non-voyants et non seulement ça, quand tu arrives quelque part, c'est ta dernière personne, cette dernière personne-là, elle joue encore le rôle de euh, euh, comment je peux dire ça, en tout cas elle est ton guide hein, la personne est ton guide pour tout et tout, donc guide, ton conducteur. Par fois elle est obligée de regarder, vraiment y a trop de difficultés.

Bon, l'expérience c'est beaucoup plus de la patience, de l'endurance. Pour moi personnellement, c'est beaucoup plus ça. Je suis celui-là qui est plus patient, parfois tu peux ne pas attendre trouver ton conducteur ou soit, elle ne vient pas rapidement ou encore, donc ça peut créer de frustrations. Tu peux ne pas arriver à ton rendez-vous ou encore, y a de choses en tout cas, il y a des expériences tantôt bonnes que mauvaises en tout cas elles existent mais c'est pas tellement encourageant quoi.

Bon les défis c'est, moi je crois que, ici au Tchad, le défis est tellement, tellement quand bien-même déjà ce que nous sommes en train de vivre, c'est déjà des défis que nous sommes en train de relever. C'est beaucoup plus la patience, beaucoup plus c'est un combat, c'est un parcours de combat donc pour les personnes vivant avec le handicap avant les déficients visuels, c'est une vie de combat. Donc on se remet simplement à Dieu et puis euh, on arrive à faire ce qu'on peut mais relever le défi, c'est de s'encourager et se dire que, il y a toujours de l'espoir, il y a toujours de l'espoir. Donc on espère que euh tôt ou tard à travers les luttes, à travers les actes que nous posons, nous croyons un jour que, même si nous n'arrivons pas à vivre nous-mêmes les résultats, nous pensons que nos cadets, petits frères, nos enfants, ils auront quand même cette chance là euh, de bénéficier des fruits de ces luttes là quand bien même, nous faisons ce que nous pouvons faire et le gouvernement reste toujours sourd et tout ne va que de mal en pis donc c'est une vie de combat que nous...donc les défis sont tellement énormes que demande euh comment nous allons faire pour les relever et, bon comme je le dis, on ne peut qu'espérer seulement par la grâce de Dieu.

C'est inexistant dans ce pays là parce que même ceux qui voient clairement combien de fois rencontrent énormément de difficultés et avoir un espace qui, on peut avoir une attention pour les personnes handicapées, ça même, il n'y en a même pas, à moins que je ne me trompe mais moi je ne pas me tromper puisque je suis un citoyen tchadien. Il n'y a absolument, absolument rien, on ne respecte même pas le droit de circuler et on marche sur toi comme une vulgaire personne et quand c'est un handicapé encore là, c'est dire que nous même, on est obligé de se faire prudence, se gérer nous-mêmes, de prendre des précautions pour ne pas plutôt embouter les gens voilà. Mais dans ces textes-là, moi je crois que, peut-être à travers les initiatives qu'on en prend ou bien des initiatives qu'on est en train de vouloir asseoir qu'on pourra avoir ces différentes conditions mais à ce que je sache, pour l'instant, il n'y a rien.

Non, il n'y en a même pas, même pas ici. C'est vrai j'ai fait un tour même au Cameroun, au Congo mais là, aussi je n'ai pas rencontré sur mon chemin mais ailleurs ils sont un peu attentifs à personne à mobilité réduite, ils sont quand même attentifs. Mais ici, c'est rare ! C'est peut-être d'une manière volontaire mais ça demande beaucoup de sensibilisation, ça demande beaucoup de, de..., pour que ces choses existent, ça demande beaucoup, beaucoup de moyen encore. Même que nos gouvernants aient vraiment une attention particulière tout ça, tout ça là. On est encore loin d'arriver !

A les surmonter, comme je dis tantôt là c'est beaucoup plus la patience, on s'encourage nous-mêmes, et on se dit se dit que *si tu ne fais pas, qui va faire pour toi ?* A travers les luttes et tout et tout donc, voilà un peu mais je crois que, il faut se dire que c'est des actes (ton élevé) de bravoure que nous sommes en train de poser ici là parce que, il n'y a même pas ces conditions, il n'y même pas des personnes disposées, mentalité tout ça c'est vraiment tout un autre monde en fait.

Ici à N'Djamena, moi je n'attends rien. Je n'attends rien parce que je ne crois pas que ces gens doivent vraiment changer et voir en nous des personnes aimables. Mais je pense que, déjà à travers ce que vous faites, s'il y a possibilité, c'est de chercher tout simplement à ce qu'il y ait des échanges d'expériences et de transfert de compétences voilà. A travers ces choses, on pourra déjà même si c'est minime, on pourra imposer ou bien faire de sorte que nous ayons également petit à petit une vie quand même adaptée, une vie ou encore des conditions qui seront acceptables mais tant que, n'y a même pas le minimum, on ne s'attend absolument à rien, on ne s'attend à rien.

Je pense que si notre gouvernement est un peu sensible, c'est de s'approcher simplement des personnes de bonne foi, quelques personnes handicapées de bonne foi et dignes, comme ça on pourra échanger, on pourra voir ce qu'il y a lieu de faire et avec les personnes volontaires s'il y en a, on pourra déjà croire un jour qu'on aura un jour un tout petit peu de changement et si y a pas ça, c'est que j'interpelle simplement les organisations non gouvernementales de pouvoir être attentives et de quelques personnes qui a cœur de voir un changement, de voir un tout petit peu euh, une toute petite amélioration de condition des personnes vivant avec le handicap. Comme ça on pourra s'asseoir et réfléchir, voir ce qui y a lieu à faire même on ne peut pas faire tout, un peu quand même. Et comme ça, ça va ouvrir un peu l'esprit également de nos gouvernants et de tous ceux qui sont à la tête des actions sociales voilà, donc peut être ça, il y aura mais comme ça là, franchement je pense pas qu'il y aura un changement ou bien il y aura, parce que eux-mêmes, ils sont en train d'abord en train de se chercher, ils sont toujours à la recherche de je sais pas ce qui leur concerne et ils pense pas aux autres même à leur prochain combien de fois les personnes à mobilité réduite donc c'est comme-ci ces derniers-là sont des gens qui sont carrément en arrière-plan, oubliées c'est des gens oubliés. Donc ça va être difficile à moins qu'il y aura un miracle, un miracle divin comme ça on pourra nous même nous démarquer mais ça va être difficile.

C'est exactement par rapport à ce que je disais, si aujourd'hui on arrive à se brasser, à avoir contact avec nos bien-aimés par exemple du Cameroun, eux au moins leurs conditions sont approximativement déjà améliorées. Donc on peut réfléchir, on peut emboîter leur pas ou bien les prendre un peu comme modèle et autre chose, il faut aussi beaucoup de moyens, il faut beaucoup de moyens. S'il y a les moyens qui sont mis, je crois qu'on pourra réfléchir comment il faut chercher à extérioriser nos besoins, à partager nos besoins, faire des émissions médiatisées, parler de nos expériences tout ça, tout ça. Et en ce moment ça peut attirer l'attention même des personnes de bonne volonté comme ça, ça pourra un peu apporter un petit

changement mais tant que on n'a pas de moyens, tant que, on pas ces choses-là, c'est dire qu'on est toujours enfermés sur nous-mêmes, on s'apitoie sur nous-mêmes. Malgré les efforts qu'on tente encore de les faire, qu'on se débat de le faire, les gens pensent déjà à travers ces efforts là qu'on est à l'aise, qu'on a déjà les conditions requises, on a tout et tout et tout. Or, pour nous autres là, nous sommes là à la bénédiction de Dieu, c'est la grâce de Dieu qui nous accompagne, on essaie de faire ce qu'on peut et voilà !

Bon, ça, c'est ça ! ça incombe maintenant aux différentes familles et si nos familles disent que, elles ne peuvent aussi, c'est difficile maintenant pour nous. Donc, c'est grâce à l'appui, grâce à l'encouragement, grâce au soutien de nos différentes familles qu'on arrive d'une manière ou d'une autre à se démarquer. Mais, il y a aussi certaines familles qui ne comprennent pas. Ils se disent non mais c'est des personnes reléguées au dernier rang, est-ce qu'ils pourront apporter quelque chose, y a toutes ces choses-là aussi qui, donc c'est tout une, c'est tout un tâtonnement, on essaie de faire mais bon il y a aussi des familles qui comprennent, ils sont à aider financièrement, qui sont prêt à aider aussi pour temps matériel ou encore par leur encouragement, d'une manière ou une autre.

Moi, je pense que les priorités c'est de s'asseoir et voir recenser les différentes personnes ressources, les différentes personnes leaders, vers qui pourra apporter cette solution ou de pistes de solution, on pourra aborder donc avec ces personnes qu'on aura à recenser, à coup sûr on trouvera ce qu'il y a lieu de faire avec les différentes stratégies. Moi, je pense que s'il y a réellement à, surtout moi, à l'instant, je m'adresse plus aux organisations internationales donc s'il y a ces gens-là qui sont vraiment attentifs, de s'approcher de nous et on trouvera sans doute les priorités, les premières choses, les premières actions à poser quoi.

Bon, les autorités tchadiennes, je lance ce cri-là de pouvoir nous regrouper, de nous écouter, surtout les personnes leaders et là on pourra apporter des solutions. Des solutions telles que avoir un ministère à part entier pour les personnes handicapées et aussi euh une structure adaptée ou encore de placer les différentes personnes handicapées diplômées comme ça on pourra apporter ce que nous vivons, ce que ce que nous ressentons, nous pourrions leur apporter comme solution quoi.

### **Responsable OPH 1 (SG UNPHT)**

Le présent répondant est un déficient physique. Il est Conseiller de la République (député), membre du Conseil économique et social et Secrétaire général de l'Union nation des personnes handicapées du Tchad. Il a participé à de nombreuses activités de plaidoyer en faveur des personnes handicapées

La question de l'accessibilité pour les personnes handicapées, c'est une question fondamentale et c'est une question qui reste un défi parce que, aujourd'hui pour que, une personne qui vit avec un handicap puisse se déplacer ou bien accéder dans les bus de transport et autres là, c'est pas facile. Mais aujourd'hui, dans la pratique, dans l'applicabilité des textes là, il se pose un

problème. D'où les personnes handicapées rencontrent au quotidien des problèmes quant à leur accessibilité que ça soit à l'emploi, que ça soit au transport, que ça soit à la santé, que ça soit à la participation même citoyenne sur la base de l'égalité.

Par le passé et au niveau de l'UNAPHT, ce que nous faisons, c'est beaucoup plus de plaider. On a eu même des rencontres avec le syndicat des transporteurs pour expliquer le problème et nous nous sommes basés même sur les textes. Par exemple les dispositions de l'article 9 de la convention qui parle de l'accessibilité et nous avons fait des plaidoyers avec les entités gouvernementales pour dire que, écoutez, c'est vous Etat que vous avez signé et ratifié la convention et si c'est une obligation pour vous en temps que Etat de traduire dans les faits, que nous nous sommes engagés à leur faire mais c'est pas facile, je vous dis que c'est pas facile. Et ça fait que, pour voyager, les personnes handicapées souffrent et puis elles ne sont vraiment traitées comme les personnes. Parce que ce des personnes qui ont des besoins spécifiques et même pour accéder au bus, le bus il est à une hauteur que celui qui rampe, c'est pas facile. Et quelqu'un qui marche avec les béquilles, une déficience physique comme moi, pour accéder même dans ce bus qui a une hauteur donnée, c'est pas facile. Et quelque fois, c'est les gens qui viennent, ils nous ramassent comme des enfants pour nous faire accéder dans le bus. En matière d'intimité, c'est pas bon.

Dans les textes, mention a été faite sur cette question précise d'accessibilité et tout, mais dans la pratique, c'est autre chose. Mais il n'y a pas de politique nationale comme ça relative à l'accessibilité des personnes handicapées au transport, il n'y en a pas. Il y a les textes qui sont là qui font mention de l'accessibilité au transport, à l'éducation, à la santé, voilà c'est partout. Mais de façon spécifique pour permettre à ce que l'Etat puisse avoir une politique nationale de transport pour les personnes handicapées, une politique nationale de l'éducation pour les personnes handicapées, il n'y en a pas.

Mais c'est déplorable. Puisque, c'est que des problèmes que les personnes handicapées rencontrent au quotidien. S'il s'agit de se déplacer d'un point A à un point B, ils doivent accéder au bus de transport et autre. Il y a assez, il n'y a pas vraiment une expérience positive que l'on peut se baser pour dire voilà ça se passe bien ou bien que ça se passe en moyenne tout, il y'en a pas. C'est des défis simplement, ça reste des défis et pour que cela puisse permettre ou améliorer ou bien à faire des aménagements raisonnables pour permettre aux personnes pour accéder à ces bus de transport, il va falloir se dire et prendre conscience que tous, nous avons le même droit et nous vivons dans une république qui a aussi des principes à respecter, des droits des citoyens à respecter. A cela, il faudrait que le syndicat des transporteurs, les organisations des personnes handicapées avec l'Etat et les partenaires puissent s'asseoir autour de table pour discuter de cette problématique.

Moi je pense que les personnes handicapées font face aux défis à différents niveaux han. En sus mêmes aux défis liés au transport et à l'accessibilité, même les défis sur la participation à la voie de notre nation même. Les difficultés, ils sont à différents niveaux et ce qui fait que l'Etat

est en train de perdre chaque fois que nous avons l'opportunité, nous ne passons par le dos de la cuillère pour dire que l'Etat ne fait pas participer cette catégorie intelligente. Malheureusement, nous avons des bons textes au plan national comme international mais son application pose problème.

Bon, ces difficultés d'accès là, on ne peut pas dire que, on va trouver de solutions à 100% à cela. Déjà les bus qui existent là, on peut faire des aménagements raisonnables simplement. Il y a des choses qui ne coûtent pas et qui ne sont pas difficiles qu'on pourra le faire si et seulement la volonté politique y est. Déjà ces bus qui existent, si l'Etat avec les structures des personnes handicapés et les partenaires et les syndicats des transporteurs puissent s'asseoir et réfléchir comment nous pourrions le faire. Parce que l'existant on peut le rendre inclusif, adaptable aussi et accessible. Donc c'est aussi les pistes de solutions, des pistes de réflexions si nous accordons ou si nous avons vraiment conscience et que nous voulons faire d'une société inclusive, une société de droit, je pense que, il serait nécessaire à mon avis que les gens, les différents acteurs puissent réfléchir, puissent se concerter, puissent mettre en synergie leurs réflexions et faire des aménagements raisonnables pour permettre à ce que les personnes handicapées ne souffrent pas à l'accès au transport.

Bon, on les implique beaucoup plus à travers la sensibilisation. Et quelques fois, nous leurs disons que les gens à qui, on voudrait accéder à leurs bus de transport et qui ne comprennent pas, il ne faudrait pas aussi qu'on soit tout de suite les "va en guerre" mais qu'on puisse vraiment prendre son mal en patience, expliquer aux personnes en face pour qu'elles puissent nous comprendre. Quelque fois c'est parce que les gens ne comprennent pas. C'est une question qui demande beaucoup de sensibilisation, beaucoup de choses pour que ça puisse arriver ou ça puisse se traduire en fait, donc c'est beaucoup plus la sensibilisation, quelque fois on se dit même qu'il faut surpasser son incapacité.

Bon, elles nous disent que c'est difficile pour elles d'accéder au transport mais nous leurs faisons savoir que, nous au niveau opérationnel, c'est beaucoup plus de plaider. Parce que nous n'avons pas de bâton magique pour changer la situation, c'est impossible et c'est difficile. Je ne dis pas que c'est impossible, mais c'est difficile. Mais ça peut être aussi réalisable, donc nous beaucoup plus, quand elles viennent nous dire des difficultés, on les fait comprendre que voilà ces difficultés sont réelles.

Bon, comme je vous l'avais dit tantôt, au niveau de l'UNAPHT, on fait ces plaidoyers avec les syndicats des transporteurs. Peut-être qu'individuellement les frères et sœurs handicapés, d'une manière ou d'une autre, essaient aussi de venir vers ces personnes, échanger avec eux quant à leur accès difficile au transport et tout. Mais comme je l'avais dit, il y a peu des organisations qui font ce travail, et c'est ça aussi notre faiblesse. Si ces organisations, chacune peut de sa manière essayer d'aller vers ces gens-là, faire des réunions avec eux, les sensibiliser, donner des messages de plaider, ça peut faire avancer. Le problème c'est que, beaucoup ne le font pas et c'est ce qui fait que c'est difficile pour que ces personnes puissent comprendre la

nécessité de faire des aménagements raisonnables pouvant permettre aux personnes handicapées d'accéder aux bus de transport et tout. C'est aussi un appel à ces organisations des personnes handicapées de s'organiser et venir échanger avec le syndicat des transporteurs, venir dans les agences, essayer de leur faire vivre réellement les difficultés là et je pense que c'est les humains comme nous, on ne le dit parce qu'ils refusent. Mais il faudrait que ces acteurs puissent s'asseoir et discuter et parler ensemble et ça va changer les choses.

Bon, c'est pas que c'est de façon régulière han. Je dis par le passé, nous avons un projet de notre partenaire Humanité et Inclusion (HI) qui nous a formés dans le domaine de plaidoyer. Et, ce projet nous a soutenu à soutenir le comité de plaidoyer là à avoir des rencontres de plaidoyer avec plusieurs entités au niveau gouvernemental, au niveau onusien, au niveau des organisations internationales et même aussi avec les syndicats des transporteurs. Donc nous avons eu ces rencontres-là qui étaient fructueuses. Pendant ces rencontres, ils ont compris ces difficultés.

Non, non. Malheureusement pas ! il ne faut pas inventer ce qui n'a existé. On ne l'a pas fait, c'est d'ailleurs une très bonne initiative mais malheureusement on ne l'a pas fait mais je pense que nous pourrions inscrire cela dans notre agenda et chercher de financement pour avoir une formation spécifique à l'endroit de ces chauffeurs ou bien des transporteurs-là, je pense que ça va changer un certain nombre de chose.

Bon, les expériences de nos frères et sœurs qui voyagent, ce sont ces difficultés là où elles essaient de braver pour accéder au bus de transport. Mais ce sont des expériences à mon avis qui sont malheureuses parce qu'on ne souhaite pas que ça soit comme ça. Si l'on doit voyager, il faudrait que toutes les conditions soient prises pour que tout le monde doit accéder au transport et tout. Mais c'est pas facile parce que les personnes à mobilité réduite, en montant ces bus, finissent par tomber même. Quelque fois, ce sont des expériences malheureuses, la plupart des expériences sont malheureuses. Parfois, c'est des femmes qui se font trainer par des hommes avec les parties intimes et tout pour qu'elles puissent accéder au transport. Toutes ces expériences sont des expériences malheureuses, elles ne sont pas bonnes pour capitaliser mais c'est des expériences qui peuvent susciter les réflexions pour que ça ne se répète pas. Parce que ces personnes finissent encore par se fracturer malgré encore leur handicap de base tout ça.

Eu égard à c'est expériences, nous en tant qu'organisation, nous en tant que leader, c'est beaucoup plus encore pousser avec le plaidoyer et la sensibilisation. C'est de pousser, c'est de pousser et encore pousser parce que ce sont là les armes les plus importantes, parce qu'il n'y a que la sensibilisation et le plaidoyer qui peuvent un changer les attitudes. Donc c'est ça ce que nous faisons et à chaque fois que les occasions nous présentent, on ne manque pas de toucher du doigt ces difficultés-là. Il n'y a même pas un progrès pour ne pas dire que je m'attarde là, il n'y a pas de progrès.

Nous, notre objectif c'est de faire en sorte que l'accessibilité des personnes handicapées à différents niveaux han, pas seulement au transport. A différents niveaux, que ça soit au



bâtiment, aux structures éducatives, aux structures sanitaires et tout, soit effective. Cette accessibilité, qu'elle soit effective parce que c'est une question des droits humains. Ce sont là nos objectifs de pousser, de pousser et de pousser encore avec la sensibilisation, avec le plaidoyer après des décideurs qui sont au niveau étatique de faire en sorte que les bâtiments, les structures qui existent déjà là puissent être aménagés et permettre à ce que les personnes handicapées aussi jouir de leur droit d'accessibilité à la santé, à l'éducation au transport et tout. Donc ce sont les objectifs à court, moyen et long terme que nous nous fixons pour que la question de l'accessibilité soit une réalité.

La planification et la mise en œuvre, personne ne nous consulte. Comme je l'avait dit là quand on faisait ce travail de plaidoyer, le groupe s'est rendu même au ministère des infrastructures où nous avons eu des rencontres avec les autorités du ministère et ils sont conscients. Nous leur avons même proposé que *ce que vous faites pour nous sans nous est conte nous*. Et ce qui se passe se fait sans nous ne doit pas faire, donc nous sommes aussi les acteurs, nous devons conjuguer simplement nos efforts. Et ils étaient contents, ils nous ont même rassuré que quand ils vont commencer à mettre en œuvre les stratégies et autres, ils doivent nous impliquer pour prendre nos avis. Mais depuis presque, je vous parle des actions de 2019-2020, bientôt cinq ans, personne n'est venu vers nous. Ils ont nos adresses, ils connaissent même nos structures, personne ne vient vers nous. Et, c'est ce qui fait que nous trouvons des difficultés à différents niveaux en ce qui concerne l'accessibilité au transport et aux structures qui existent parce que la question du handicap n'a pas été prise dans la réflexion, dans la conception de ce que ceux du ministère des infrastructures le font. Idem pour le ministère de l'urbanisme, on fait ce travail avec eux mais les gens, mais c'est aussi les hommes donc, je demande pourquoi les gens ne veulent pas qu'on puisse être ensemble et construire le pays.

Nous, ce que nous voulons, ce que nous recommandons, c'est le respect des droits des personnes handicapées et l'implication réelle, pas seulement s'asseoir dans son bureau et écrire quelque chose pour les personnes handicapées sans leur implication ou bien sans les concerter. Il faudrait que notre participation dans les politiques publiques, dans la conception des projets de développement des infrastructures soit effective. Il faut que les gens nous associent à ça, peut être que, même si, on peut apporter, on peut contribuer. Donc il faut que les droits des personnes handicapées soient respectés et les textes qui protègent leurs droits soient appliqués et que notre participation sur le processus de développement soit une réalité. C'est une question de droit, il ne faudrait que les gens fassent d'abord avant de venir nous consulter, non. A la première heure où ça va commencer, il faudrait qu'on nous implique pour prendre nos avis. Ce sont là nos recommandations. Nous, nous ne recommandons pas beaucoup à l'Etat ou bien nous n'allons pas en guerre contre l'Etat. Mais nous voulons que nos droits soient respectés, que les textes qui nous protègent soient appliqués et que notre participation sur le processus de développement soit une réalité sur la base de l'égalité avec les autres.

Les priorités, c'est l'accessibilité d'abord pour les personnes handicapées. Parce que l'accessibilité, elle est d'abord bateau, et elle est transversale. Donc si tout est accessible aux

personnes handicapées, je pense que le problème dans globalité est résolu. Parce que c'est dans l'accessibilité là qu'il y a tout comme je vous l'avait. Le transport, la technologie, l'emploi, la santé et tout ce qui va avec, c'est globalisé dans l'accessibilité. Et l'autre priorité, c'est aussi l'implication des personnes handicapées dans l'élaboration, la mise en œuvre et le suivi du politique public e développement du pays. Il faudrait que nous soyons là, nous y soyons et ensemble nous allons construire une société tchadienne juste, équitable et inclusive où il n'y aura pas des gens qui vont pleurer de l'autre côté et des personnes handicapées vous nous avez laissés. Non, c'est une question de droit, si on fait pour la jeunesse, on doit aussi faire pour les personnes handicapées. Il n'y a pas de raisons qu'on fait pour l'un et on laisse l'autre.

### **Proche des PSH 1**

Le proche 1 est étudiant en Sociologie. Il a choisi d'étudier la sociologie suite aux constats selon lesquels certaines catégories des personnes sont traitées différemment par la société au rang desquels figurent les personnes handicapées. Son grand frère est par ailleurs un déficient auditif avec qui il a passé toute son enfance et ils vivent ensemble jusqu'à présent. Il nous donne ses impressions des réalités et les besoins des PSH en matière de l'accessibilité des transports publics.

Ah, ah ce que mon frère besoin pour sortir est que tout d'abord dans la ville de N'Djamena rien n'est facile, rien n'est gratuit alors, ça nécessite, ah son déplacement nécessite de moyens financiers bien sûr. Il faut d'abord de l'argent pour pouvoir se déplacer, pour pouvoir payer son déplacement. Et pour cela, pour se rendre dans le milieu où il veut se rendre, il va falloir l'expliquer tel que dans leur langage, il y a de signes. Tel le cas de walia, pour l'expliquer, il prendre le « W » pour l'expliquer, pour l'indiquer que « il faut partir à walia ». Il faut le faire le plan donc, je crois que c'est ce qu'il a besoin pour rendre dans le milieu où il veut se rendre.

Bien sûr ça agit négativement sur son déplacement, euh il va se perdre bien sûr. Il était une fois, au moment euh, pendant la saison pluvieuse, il devrait se rendre à Toukra et comme il n'a pas bien eu les explications, il a arrêté les bus et pour lui, tous les bus qui partent comme ça (sortie sud de N'Djamena), partent à Toukra. Finalement, il a arrêté le bus qui part à Nguéli donc le bus l'avait amené à Nguéli. Arriver à un moment, lui-même, il s'est rendu compte que qu'il n'est pas à Toukra, il a interpellé le chauffeur et le chauffeur l'avait descendu. Entre temps, il n'avait plus de sous pour payer son déplacement pour retourner. Il avait, heureusement qu'il avait les numéros en tête, il avait donné le numéro à un bon samaritain et ce bon samaritain nous a appelé et nous a dit que voilà il s'est rendu dans tel, tel lieu et actuellement il ne peut pas le laisser rentrer, il va passer la nuit avec lui et le matin, il va payer son transport pour qu'il revienne. C'était comme ça il passer la nuit avec ce bon samaritain et le lendemain il s'est dans le lieu où il voulait partir.

Bon les expériences positives que moi j'ai eu à rencontrer grâce au bus qui circulent dans les villes, les personnes handicapées se déplacent très rapidement malgré les difficultés, malgré le manque de moyen, ils se déplacent facilement pour se rendre dans les lieux où ils veulent se

rendre. Les expériences négatives sont que le pays n'est pas organisé. Il y a dans les pays organisés, il y a le code de la route, on respecte normalement mais dans les pays comme le nôtre, on ne respecte pas le code de la route. On voit ailleurs les panneaux de signalisation qui indiquent que les personnes à pied, les piétons peuvent passer mais ici dans notre pays, c'est pas le cas. On roule comme on veut, on vire comme veut, on fait ce qu'on veut avec nos engins. Donc je crois que ce sont là les expériences négatives j'ai rencontrées. Donc ces expériences négatives là créent aussi des accidents ce qui met mal à l'aise les personnes handicapées, c'est qui empêche aussi de se déplacer

Bah, les difficultés que mon frère rencontre, elles sont énormes. Pour se déplacer, au début, il nécessite d'abord les moyens, de fois il est aussi manqué des moyens pour se déplacer, de fois il n'a pas une personne qui euh, si la personne ne comprend pas son langage, c'est pas facile de l'orienter ou de l'indiquer là où il veut partir donc ça stopper aussi son déplacement. Ici comme il se déplace seulement à Moursal, Walia, Gassi, Toukra. Il s'arrête là seulement, il ne part pas au-delà de cela. Il ne se déplace pas dans toutes l'étendue du territoire (N'Djamena), alors il va falloir que l'Etat essaie un peu de mettre, de penser à ces personnes handicapées qui ont de difficultés, qui veulent se déplacer et qui n'arrivent pas à se déplacer tout et tout, il faut que l'Etat arrive à agir en mettant des axes pour ces genre de personnes, en mettant aussi des dispositions pour ces personnes. Parce que là, elles sont là, elles souffrent tellement et c'est pas facile de se déplacer.

Parmi ses déplacements où il effectue, s'il y a lieu, moi-même, je l'accompagne ou soit s'il y a une personne qui est disponible, je recommande à cette personne de l'accompagner et de l'amener dans cet endroit-là comme maintenant il est électricien bâtiment, donc il travaille dans les bâtiments, dans les quartiers tout et tout, donc pour se déplacer dans tel lieu là, il faudrait une personne pour l'accompagner, pour qu'ils partent ensemble.

Les décisions qu'on prend pour qu'il se déplace en toute sécurité est que, il faudrait qu'il ait sur lui sa carte, parce que la carte est vraiment importante. Si tu déplaces et que tu n'as pas la carte et que quelque chose t'arrive, comment on saura que quelque chose t'est arrivé. Donc pour se déplacer, la première chose qu'il faut, il faut qu'il y ait avec lui sa carte, il se déplace avec sa carte, on met à sa disposition les moyens financiers aussi, les moyens qui peuvent l'aider à se déplacer, à payer de quoi boire ou manger en attendant son déplacement tout et tout donc je crois que ce sont des mesures qu'on prend.

Mais pourquoi pas prendre l'exemple de l'autre comme les métros pour faire déplacer ces personnes. Prenons l'exemple de Paris, à Paris, pour se déplacer, tu sais que pour te déplacer à tel point tu vas trouver le bus. Que tu sois là, que tu dises « stop » ou pas le bus va s'arrêter et tu vas monter donc il faudrait que l'Etat essaie de revoir ce côté aussi pour mettre à la disposition de la population ce genre engins où il y a les points d'arrêts et que ces personnes peuvent venir dans ces endroits-là, s'arrêter facilement, tranquillement et que le bus vienne les ramasser et l'amener dans les endroits où ils veulent se rendre.

Les chauffeurs, eux ils sont devant, ils ne voient trop ce qui se passent à l'arrière du bus. Beaucoup plus, ce sont les assistants chauffeurs. Eux, ils sont là, des fois, ils nous regardent bizarrement, ils ne comprennent pas puisque quand on communique avec lui c'est facile de détecter que telle personne est sourde. Donc il va falloir poser une question pour qu'une personne réponde pour qu'on sache que cette personne est sourde-muette, donc y a d'autres qui essaient de compatir et y a d'autres qui ne compatissent pas. Ils regardent avec des regards haineux, avec des regards méchants tout et tout et d'autres avec des regards passionnants, avec un regard d'amour tout et tout et ils essaient aussi de les aider s'ils ont les moyens, s'ils ont à manger comme de mangues et tout et tout ce qui peuvent aider la personne à se maintenir facilement, ils essaient de donner donc c'est, c'est...

Bon, des fois, il y a d'autres qui essaient de comprendre cette personne là et de le faire comprendre que *ce que tu dis je comprends bien*. Y a d'autres qui ne comprennent pas quand tu essaies de leur dire à plusieurs fois, ils s'énervent *Oô toi là tu déranges, arrêtes moi ça ceci tu dis ceci, tu dis cela*. Des fois on décide de te faire descendre du bus parce que toi pour qu'ils partent en paix.

Pour cela, il faut les sensibiliser les chauffeurs, faut sensibiliser les assistants conducteurs. Comme vous venez de souligner, il faut les former pour qu'ils tiennent aussi en compte les ces personnes handicapées qui se déplacent avec difficulté dans l'avenir. Donc, il faut beaucoup plus les former, les encourager d'être patients et d'être plus à l'écoute de ces personnes.

Bon, tel que, il veut se déplacer d'une ville qui est un peu distante, lors du départ, il faut qu'on soit là pour l'amène au parking et il faudrait que, une autre personne soit aussi à l'arrivée pour nous confirmer que voilà il est bel et bien arrivé dans l'endroit donc pour cela, il faut aussi être en communication avec le chauffeur si le chauffeur n'a pas de problème vous pouvez prendre son numéro et communiqué avec lui de temps en temps. Ou soit, il y a des sourds qui écrivent des messages, vous pouvez prendre son numéro et puis être en communication de temps en temps, essayer de discuter tout et tout pour avoir des informations.

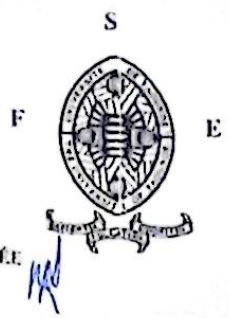
Dans son déplacement, lui il n'écoute pas, il n'écoute pas les klaxons des engins tout et tout et pour cela, c'est compliqué de se déplacer. Pour se déplacer, il va falloir se retourner de gauche à droit pour voir ce qui arrive et ce qui n'arrive pas et quand tu te tournes de gauche à droite, de fois tu es aussi perturbé et c'est pas facile de traverser une route.

Bon, j'ai eu à expérimenter sur mon frère et son ami, quand ils se déplacent pour partir quelque part, ils marchent à deux. Y a l'autre quoi marchent devant, l'autre qui marche à l'arrière. Quand ils marchent, l'autre vérifie ce qui arrive par derrière et l'autre vérifie devant et tout les deux, ils ont des briquillons et si quelque chose arrive par devant l'un prend le briquillon, il jette à l'autre pour lui dire qu'il faut voir ce qui se passe ici. Et par derrière si ça, se passe de même, il fait autant donc pour surmonter ces difficultés, des fois, il marche seul ou soit s'ils ont aussi les amis, il se déplace avec ses amis là et ils prennent aussi cet exemple pour se déplacer.

Ah non, ça je ne suis pas encore au courant, je n'ai jamais vu encore donc il faudrait aussi que le gouvernement essaie d'organiser ce genre d'action, les orienter pour les former aussi à se comporter normalement avec les autres, de se déplacer sans crainte.

Il faudrait qu'il y ait de la sensibilisation qui vise à être tolérant et compréhensif, à être patient envers ces personnes afin qu'il se déplacer sans crainte et enfin il faut aussi que l'état essaie de mettre dans chaque milieu les panneaux de signalisation. Si je peux encore rajouter, il faut que l'Etat essaie de voir sur le code de la route puis qu'ici au Tchad, nous ne respectons pas totalement le code de la route. Tel que nous avons les tableaux tout et tout, mais ces tableaux-là fonctionnent avec de l'électricité, tel que nous somme-là, nous somme dans le noir, les tableaux ne peuvent pas fonctionner tout seul. Donc il faudrait que l'Etat essaie de voir ce genre d'endroit et d'essayer aussi de comprendre ces personnes handicapées

UNIVERSITE DE YAOUNDÉ I  
*The University of Yaoundé I*  
 \*\*\*\*\*  
 FACULTÉ DES SCIENCES DE  
 L'ÉDUCATION  
*Faculty of Education*  
 \*\*\*\*\*  
 DÉPARTEMENT DE L'ÉDUCATION SPÉCIALISÉE  
*Department of Specialized of Education*



RÉPUBLIQUE DU CAMEROUN  
 Republic of Cameroon  
 \*\*\*\*\*  
 Paix - Travail - Patrie  
*Peace - Work - Fatherland*  
 \*\*\*\*\*

LE DOYEN  
*The Dean*

Yaoundé, le 11 APR 2024

### AUTORISATION DE RECHERCHE

Je soussigné, Professeur Cyrille Bienvenu BELA, Doyen de la Faculté des Sciences de l'Éducation (FSE), autorise l'étudiant Dieudonné Jean BANGBA, Matricule 22W3209, inscrit en Master II dans le Département de l'Éducation Spécialisée, option *Intervention et Action Communautaire*, avec pour encadrant, le Professeur Henri Rodrigue NJENGOUÉ NGAMALEU, à réaliser ses travaux de recherche sur le thème intitulé : « *Le modèle écologique de l'accessibilité des transports publics dans la ville de N'Djamena* ».

En foi de quoi, la présente autorisation est délivrée pour servir et valoir ce que de droit. /-

POUR LE DOYEN  
 ET PAR ORDRE  
 Louis-Dominique  
 Biakolo Komo  
 Professeur Titulaire



REPUBLIQUE DU CHAD  
COMMUNE DE N'DJAMENA  
SECRETARIAT GENERAL



UNITE TRAVAIL - PROGRES

DIRECTION DES RESSOURCES HUMAINES  
SERVICE DE LA GESTION DES CARRIERES ET DE LA FORMATION  
N° 013 /CVNDJ/SG/DRI/SGCF/2024

## AUTORISATION DE RECHERCHE

Je soussigné, Secrétaire Général Adjoint de la Commune de la Ville de N'Djaména, autorise Monsieur **DIEUDONNE JEAN BANGBA** à effectuer des recherches pratiques non rémunérées d'une durée de trente (30) jours dans les au Service de Transport et de la Circulation routière de la Commune de la Ville de N'djaména pour la période allant du 09 Mai au 09 Juin 2024.

**Thème** : « Le modèle écologique de l'accessibilité des transports publics dans la ville de N'djaména ».

En foi de quoi, la présente autorisation est délivrée pour servir et valoir ce que de droit.

Fait à N'Djaména, le 09.05.2024

  
**HASSAN ALJUMAR**  
Secrétaire Général

## TABLE DES MATIERES

SOMMAIRE .....	1
DEDICACES .....	2
REMERCIEMENTS.....	3
LISTE DES ABREVIATIONS, SIGLES ET ACRONYMES .....	4
LISTE DES TABLEAUX.....	6
LISTE DES FIGURES .....	7
RESUME .....	8
ABSTRACT:.....	9
0. INTRODUCTION GENERALE.....	10
0.1. Contexte de l'étude et justification de l'étude.....	11
0.2. Formulation du problème .....	13
0.3 Questions de recherche .....	14
0.3.1 Question de recherche principale .....	14
0.3.2. Questions de recherche spécifiques .....	14
0.4. Objectifs de l'étude .....	15
0.4.1 Objectif général .....	15
0.4.2. Objectifs spécifiques.....	15
0.5 Intérêt de l'étude. ....	15
0.6. Délimitation de l'étude .....	16
0.7 Présentation du travail.....	17
PREMIERE PARTIE : CADRE CONCEPTUEL ET THEORIQUE DE L'ETUDE .....	18
CHAPITRE 1: ACCESSIBILITE DES TRANSPORTS PUBLICS POUR LES PERSONNES EN SITUATION DE HANDICAP.....	19
1.1. INTRODUCTION.....	20
1.2. ACCESSIBILITÉ : ÉLÉMENTS CONSTITUTIFS.....	21
1.2.1.Brève historique de l'accessibilité : De l'infirmité à la situation de handicap. .....	22
1.2.2. Définitions de l'accessibilité.....	25
1.2.3. LA CHAINE DE L'ACCESSIBILITÉ .....	29



1.2.4. Les conditions de l'accessibilité	32
1.2.5. Les enjeux de l'accessibilité.	33
1.3. Types de l'accessibilité.	33
1.3.1. Accessibilité physique	34
1.3.2. Accessibilité géographique	34
1.3.3. Accessibilité sociale	35
1.4. LES ACTEURS DE DÉVELOPPEMENT DE L'ACCESSIBILITÉ	36
1.5. L'accessibilité, une réalité dynamique	36
1.6. LES SYSTEMES DE TRANSPORT PUBLIC EN AFRIQUE	37
1.7. LES DIFFÉRENTS TYPES DE TRANSPORT.	38
1.8. LES MODES DES TRANSPORTS	39
1.9. Interaction des personnes en situation de handicap aux modes de transport.	41
1.10. Besoins des personnes en situation de handicap en matière de transport.	44
CHAPITRE 2: MODELE ECOLOGIQUE DU HANDICAP DANS LE CHAMP DU TRANSPORT	47
2.1. INTRODUCTION	48
2.2. LES SOURCES DE LA PENSEE ECOLOGIQUE DE BRONFENBRENNER	49
2.2.1. Vygotsky et la théorie socioculturelle du développement cognitif.	50
2.2.2. Kurt Lewin et la théorie de la dynamique de groupe.	50
2.3. Quelques modèles écologiques	51
2.2.3. Approche écologique de la prévention du suicide par White et Jodoin (1998).	51
2.2.4. Le modèle écoenvironnemental de Kino-Québec (1970).	52
2.2.5. Modèle de fonctionnement parental de Belsky.	52
2.2.6. Le modèle écologique de Bronfenbrenner.	53
2.3. FONDEMENT ET PRINCIPES DES MODELES ECOLOGIQUES	55
2.3.1. Fondement	55
2.3.2. Les principes fondamentaux du modèle.	56
2.4. MODELE ECOLOGIQUE, UNE THEORIE INTERDISCIPLINAIRE.	57
2.5. DESCRIPTION DES NIVEAUX D'ANALYSE DU MODELE ECOLOGIQUE	59

2.5.1. L'onto-système : l'individu, ses préférences, ses besoins et ses capacités.....	59
2.5.2. Le microsystème : Les interactions entre les usagers et les infrastructures de transport. .....	59
2.5.3. Le mésosystème : Les interactions entre les différents microsystèmes .....	60
2.5.4. L'exosystème : les politiques de transport, les décisions gouvernementales, les réglementations et les financements. ....	61
2.5.5. Le macrosystème : Le développement urbain, la planification des transports, les subventions gouvernementales et les partenariats public-privé. ....	62
2.5.6. Le chronosystème.....	62
2.6. PROCESSUS-PERSONNE-CONTEXTE-TEMPS. ....	64
2.7. APPLICATION DU MODELE DANS LE CADRE DE L'ETUDE. ....	65
RESUME DU CHAPITRE.....	67
DEUXIEME PARTIE : CADRE METHODOLOGIQUE ET EMPIRIQUE DE L'ÉTUDE ..	68
CHAPITRE 3 : METHODOLOGIE DE LA RECHERCHE .....	69
3.1. RAPPEL DE L'OBJET ET PROBLEME DE L'ETUDE .....	70
3.2. ANALYSE COMMUNAUTAIRE DE LA VILLE DE N'DJAMENA .....	70
3.2.1. Présentation générale .....	70
3.2.2. Les infrastructures et les moyens de transport dans la ville de N'Djamena.....	72
3.3. DEVIS DE RECHERCHE.....	73
3.4. CADRE OPERATOIRE DE LA RECHERCHE.....	74
3.4.1. Opérationnalisation des variables de l'étude .....	74
3.4.2. Triangulation des sources et des outils de collecte de données. ....	77
3.5. DESCRIPTION DES INSTRUMENTS D'ANALYSE DES DONNEES .....	84
3.6. ORGANISATION DE LA COLLECTE DE DONNEES .....	85
RESUME DU CHAPITRE.....	87
CHAPITRE 4:PRESENTATION DES RESULTATS ET DISCUSSION .....	88
4.1. PRESENTATION DES RESULTATS DE L'OBSERVATION .....	89
4.2. INTERPRETATION DES RESULTATS DE L'OBSERVATION .....	97
4.3. PRESENTATION ET INTERPRETATION DES RESULTATS.....	98
4.4. DISCUSSION DES RESULTATS.....	107
4.5. CONCLUSION DES DISCUSSIONS .....	111

4.6. PERSPECTIVES ET RECOMMANDATIONS .....	112
CONCLUSION GÉNÉRALE.....	114
REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES.....	118
ANNEXES .....	124