



Handicaps et transports urbains

Une analyse des inégalités vécues à travers le regard de quatre citoyens de Québec

Extrait de « Penser l'accessibilité », Revue Sociologie Visuelle, n° 4, par Morgane Bouëssau et Maëva Lucas

Le paradigme de la mobilité : un droit fondamental, une réalité construite

La mobilité est la clé d'accès à d'autres droits : travail, santé, éducation, vie sociale.

La ville est souvent conçue pour un corps « standard », excluant de fait une partie de la population.

Le modèle social du handicap suggère que l'environnement est le principal obstacle.

« Ce n'est plus la personne handicapée qui est inadaptée au milieu environnant, mais ce dernier qui crée ou amplifie le handicap et génère l'obstacle social. »



Facteurs personnels

+



Facteurs environnementaux

=



Situation de handicap

Rencontre avec Arielle, Maxime, Élise et Richard



Arielle, 40 ans

« C'est vraiment un enjeu fondamental pour moi la mobilité. »

Inter



Maxime, 47 ans

« J'étais chanceux, j'ai gardé l'usage de mes bras. Ça m'aide pour pratiquer différents sports adaptés. »

Inter



Élise, 37 ans

« Je suis normale, mais avec quelques problèmes, par exemple des difficultés à respirer. »

Inter



Richard, 64 ans

« Je suis une personne autonome et capable de se débrouiller seule. »

Inter

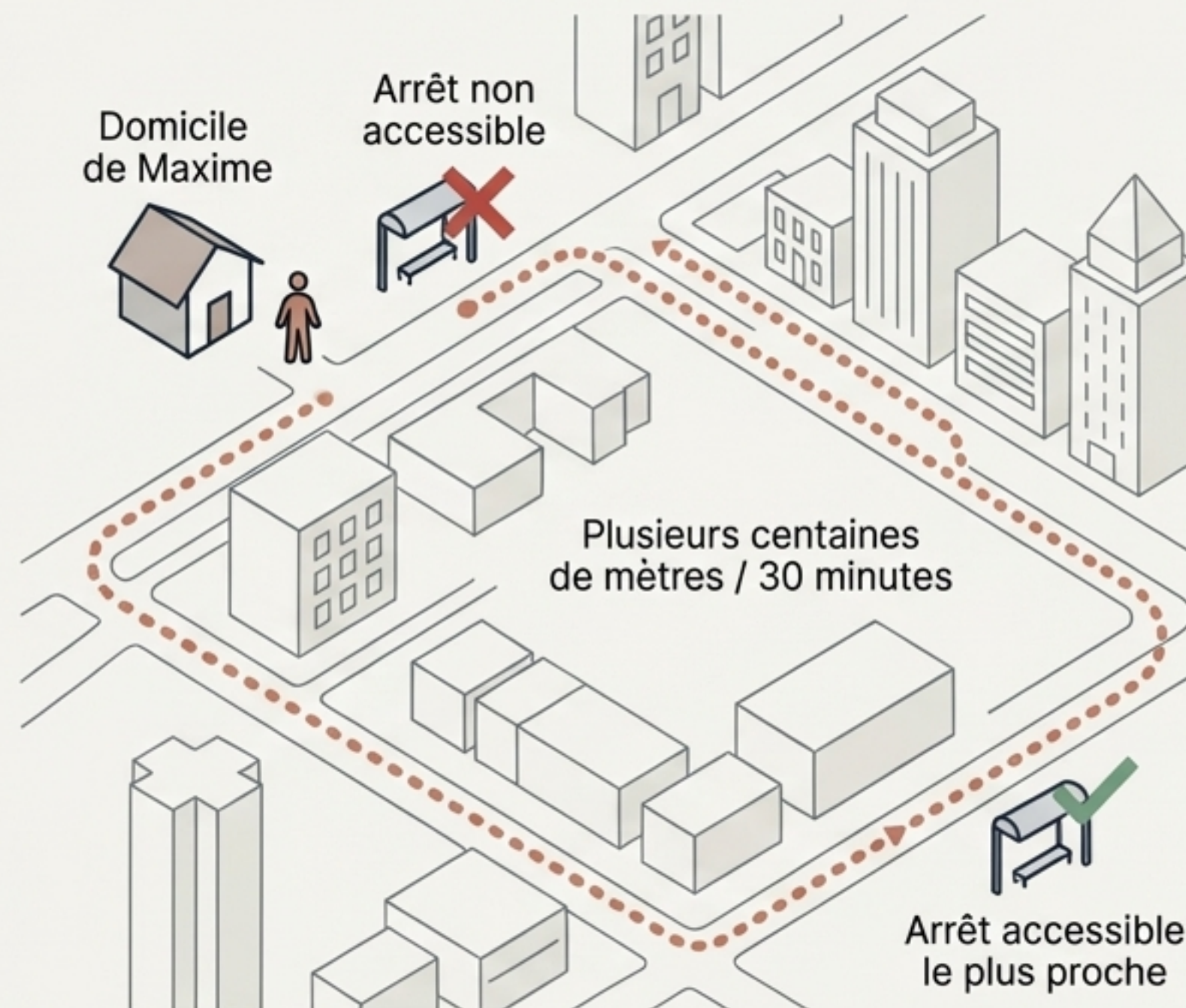
Le transport collectif : un parcours du combattant

Le cas de Maxime illustre la fausse promesse d'un réseau « accessible ».

Bien qu'un arrêt soit en face de chez lui, il n'est pas adapté.

Il doit parcourir plusieurs centaines de mètres pendant 30 minutes pour atteindre l'arrêt accessible le plus proche.

« Ça fait mon cardio ! [...] C'est sûr que dans un monde idéal **on aurait la majorité des arrêts de bus accessibles...** »



Arielle corrobore ce sentiment, qualifiant les circuits de « tellement pas simples, c'est tellement rough à Québec ».

Quand le trottoir devient un obstacle

Les déplacements actifs sont entravés par des infrastructures dégradées, des travaux non planifiés et des obstacles permanents.

Ces problèmes forcent une planification stratégique constante pour de simples déplacements.

« Les **pièges à éclopés**, c'est les travaux. [...] On fait des travaux, on prévoit comment une personne, qui se déplace plus difficilement, peut ne pas être prise dans le piège. » -Arielle



L'épreuve de l'hiver : un handicap multiplié par cinquante



Le principal obstacle est **l'absence** de déneigement adéquat et constant des trottoirs.
La conséquence directe est une perte drastique d'autonomie et un isolement social forcé.

« Je multiplie par 50 mon handicap en hiver. [...] Ça va faire en sorte que je m'enferme plus en hiver, parce qu'il y a tellement de frustrations, tellement de handicaps. »

Le transport adapté : une expérience d'attente et de stress

L'enjeu du temps :

Des trajets pouvant durer plus de deux heures et des retards fréquents qui génèrent du stress.

Le manque de respect :

Le personnel, pressé, peut être brusque. Élise rapporte s'être fait crier après, et Richard, bousculer.

« Ce que j'ai pas aimé, c'est **me faire bousculer, ça je déteste ça**. La chauffeuse, elle, était pressée, elle disait : j'ai d'autres clients à aller chercher moi ! » - **Richard**



Le transport adapté : « une histoire de haine »



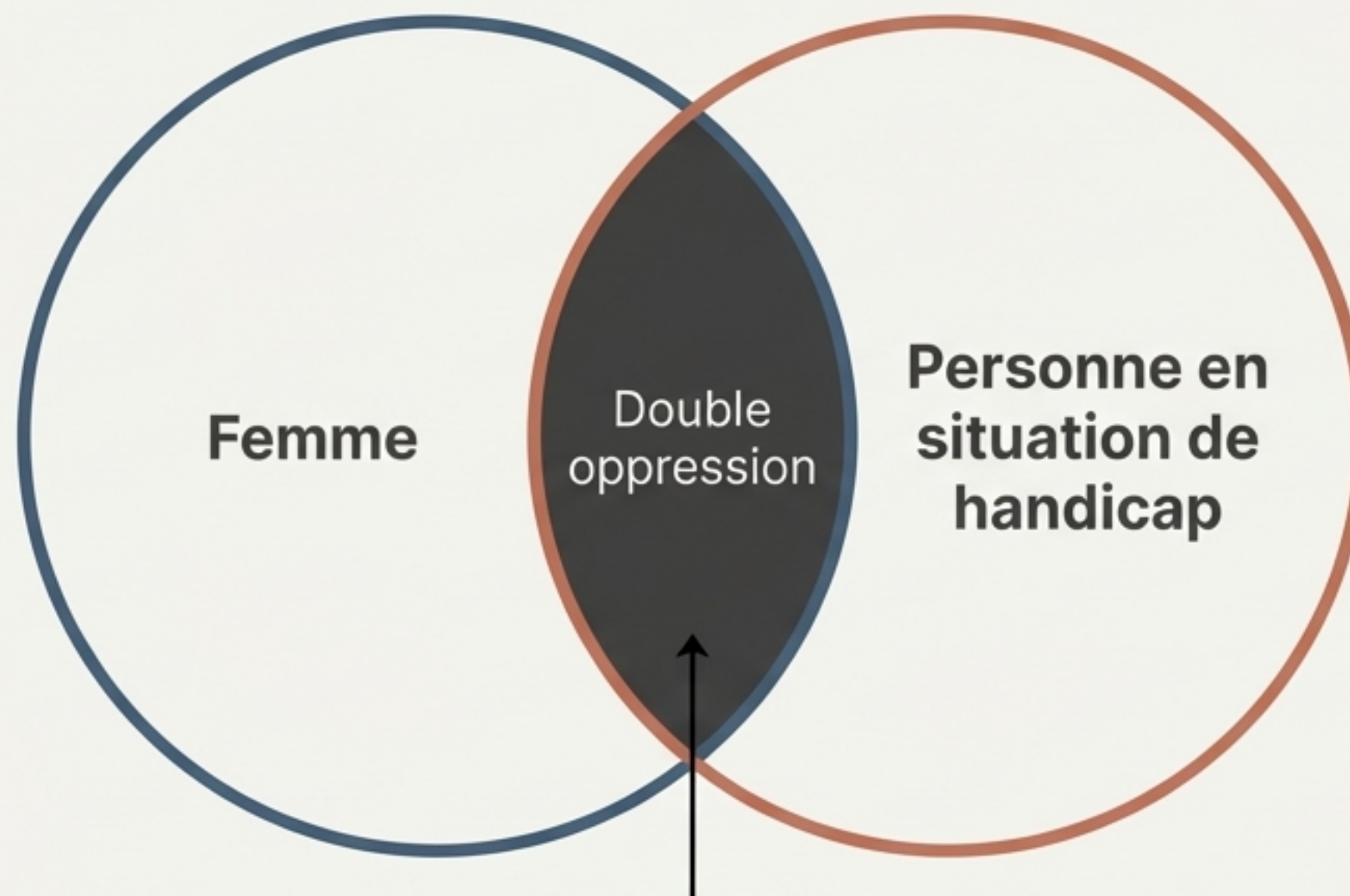
- La réservation obligatoire la veille du déplacement avant 18h anéantit toute possibilité de spontanéité.
- Le système priorise les déplacements « utilitaires » (travail, santé) au détriment de la vie sociale et personnelle.

« Si ma chum de fille a besoin qu'on aille prendre un café pour jaser, je peux pas y aller... J'y repense, pis j'ai le goût de pleurer, tellement je trouve ça frustrant, en fait... ».

Arielle

Une double oppression : l'intersection du genre et du handicap

Le domaine des transports et de l'aménagement est traditionnellement masculin, concevant la ville pour des hommes valides.



Les femmes en situation de handicap subissent une double oppression, qui se traduit par des expériences de mobilité distinctes, notamment en matière de sécurité et de vulnérabilité.

Elles utilisent davantage le transport adapté et sont plus nombreuses à déclarer éprouver des difficultés pour se déplacer.

Deux mondes : habileté et cardio contre frustration et vulnérabilité

Maxime



Sa mobilité est associée à des termes positifs :
*cardio, habileté, facile, vie sociale, liberté,
plaisir, sympathique, sécurisant.*

Arielle



Sa mobilité est définie par des termes négatifs :
*vulnérabilité, fragilité, frustration, obstacle,
maltraitance, haine, agresseur*

Le poids de la vulnérabilité

« Mon agresseur devient celui dont j'ai besoin pour arriver à destination. Donc, c'est ça la question de la vulnérabilité qui est hyper fondamentale. »

- La dépendance physique envers un chauffeur crée un sentiment de vulnérabilité extrême.
- Arielle témoigne de la réalité des commentaires à caractère sexuel et des attouchements dans le transport adapté.
 - Elle décrit l'impossibilité de fuir, étant physiquement captive de la situation.

La charge de l'accessibilité : un fardeau qui repose sur une seule personne

La réalité de la mobilité pour une personne en situation de handicap implique une planification constante, l'anticipation des obstacles et l'élaboration de stratégies de contournement.

La responsabilité de s'adapter à un environnement hostile repose entièrement sur la personne concernée.

Définition d'une ville accessible par Arielle :

« Une ville [accessible], c'est que la charge mentale est pas à la personne qui vit le handicap, elle est partagée. »



Vers une mobilité inclusive : des solutions portées par ceux qui les vivent

Infrastructures



- Mieux déneiger les trottoirs (Maxime).



- Installer des stations de chaleur en hiver pour les arrêts (Arielle).

Processus



- Intégrer une « liste de contrôle accessibilité » systématique dans tous les projets de travaux (Arielle).

Soutien



- Créer un « numéro d'urgence accessibilité » avec une équipe de bénévoles pour une aide ponctuelle (Arielle).

Les enjeux et défis : renverser le paradigme

- Défi 1 : Intégrer l'accessibilité en amont de chaque projet urbain, et non comme une correction.
- Défi 2 : Écouter et intégrer le savoir expérientiel des personnes concernées dans les décisions.
- Défi 3 : Repenser les services en se concentrant sur la dignité, la flexibilité et l'expérience humaine.

Enjeu principal : Assumer collectivement la responsabilité de l'accessibilité pour que la charge ne repose plus sur les individus. Il s'agit de passer d'une logique d'adaptation individuelle à une logique de conception universelle.

