

SEANCE PLENIERE

Vendredi 18 juin 2004

Animateur : Jean-Charles de Vincenti, Conseil Général des Ponts et Chaussées (METATTM)

Rapporteurs :

- Nathalie VERNHES (Atelier Sensibilisation), Délégation Ministérielle à l'Accessibilité (METATTM),
- Gérard HILLAIRE (Atelier Transports), Direction des Transports Terrestres (METATTM),
- Michel BAZIN (Atelier Cadre bâti), Centre Scientifique et Technique du Bâtiment,
- Sandrine SOPHYS-VERRET, (Atelier Tourisme) ministère de la Culture et de la Communication,
- Eric ALEXANDRE (Atelier Produits et Services), Délégation Ministérielle à l'Accessibilité (METATTM),
- Catherine BACHELIER (Atelier Voirie et Urbanisme), Déléguée Ministérielle à l'Accessibilité (METATTM),

Intervention officielle : Patrick GOHET, Délégué Interministériel aux Personnes Handicapées

Clôture : Catherine BACHELIER), Déléguée Ministérielle à l'Accessibilité (METATTM),

M. DE VINCENTI : Nous allons débiter cette dernière séance plénière par la présentation d'une synthèse de chaque atelier.

C'est une façon de lutter contre la frustration des ateliers parallèles où on voudrait être partout mais on n'a pas le don d'ubiquité.

Je vous propose d'une part qu'il y ait les rapports en donnant 10 mn à chaque rapporteur pour donner les idées essentielles de ce qui a été dit au cours des ateliers.

Ensuite, pendant 10 mn, le rapporteur ou l'animateur répondra aux questions posées.

Ensuite, il était prévu une intervention officielle : un éclairage dans le temps avec Patrick Gohet, Délégué interministériel aux Personnes Handicapées, qui viendra va nous dire quelques mots sur le projet de loi « ce texte sur l'égalité des droits et des chances, la participation de la citoyenneté des personnes handicapées » adopté en première lecture au Sénat et à l'Assemblée nationale, reviendra en seconde lecture à l'automne.

Enfin, Catherine Bachelier fera la conclusion générale de ces assises.

Sur les rapports, nous demandons aux rapporteurs de dire l'essentiel. On sait bien qu'on ne peut pas tout dire, beaucoup auraient voulu s'exprimer plus longuement.

Je vais passer au premier rapport sur la sensibilisation, la formation et la concertation. C'est donc Nathalie Vernhes qui va rapporter, le second rapport sur les transports, ce sera M. Hillaire, le troisième rapport sur les produits, services et accompagnement humain, sera fait par M. Alexandre, puis M. Bazin interviendra pour le cadre bâti, le rapport sur tourisme et culture, ce sera rendu Mme Sophys-Verret et en sixième, interviendra Mme Bachelier pour l'atelier « voirie et urbanisme »

Sur le premier atelier, deux, trois mots : la sensibilisation, la formation, et la concertation, ce sont des thèmes transversaux. Le problème, c'est que personne ne les traite, soit au contraire, tout le monde en parle un peu.

Des principes généraux qui seront dégagés par Nathalie Vernhes.

Cet atelier, aurait pu être en place en dernier tant il est vrai que la sensibilisation, la formation et la concertation, c'est l'alpha et l'oméga. Tout le monde sait que la réglementation n'arrivera pas à tout régler, et que la sensibilisation, la concertation, la formation, sont la condition de l'accessibilité de la cité.

Troisièmement, il y a un lien étroit entre ces termes. Si vous avez été sensibilisés, vous aurez envie de faire une formation pour mieux connaître ce domaine. Quand vous aurez eu une formation, la concertation vous servira de formation permanente, au contact des différents représentants de catégories de handicap.

NATHALIE VERNHES : L'atelier s'est découpé en deux tables rondes : une sur la sensibilisation et la formation, et une autre sur la concertation. Ensuite, il y a eu une ouverture sur l'Europe.

Concernant la première table ronde, s'est posée tout d'abord la question : pourquoi sensibiliser et former ?

La sensibilisation et la formation ne sont pas un sujet marginal.

Il faut enlever l'idée que l'accessibilité ne sert qu'aux personnes handicapées en fauteuil roulant et qu'elle entraîne des surcoûts.

La sensibilisation et la formation constituent un impératif pour que les personnes en contact avec la clientèle puissent répondre aux attentes et aux besoins des personnes. Elles permettent aux agents d'avoir les bons gestes et la bonne attitude.

De plus, les systèmes de transport, les infrastructures représentent un système évolutif. Il est donc nécessaire de réajuster la sensibilisation.

La sensibilisation et la formation permettent de professionnaliser et de valoriser les métiers de l'accueil et de l'accompagnement. Elles permettent d'intégrer l'accessibilité dès l'origine des projets. Contrairement aux idées reçues, l'accessibilité peut être un facteur de créativité architecturale et permet d'intégrer le principe de confort d'usage dans les projets de création.

Ensuite, s'est posée la question : qui sensibilise-t-on et qui forme-t-on ?

L'accessibilité doit entrer dans la culture de l'entreprise et non la limiter à un service ou à quelques personnes. Ces personnes, compétentes en la matière, doivent organiser des rencontres avec leur hiérarchie afin que l'accessibilité devienne un réflexe.

Les personnes à sensibiliser et à former sont : le grand public, les élus, les maîtres d'ouvrage, les opérateurs de transport, les associations, les acteurs de la construction (architectes-ingénieurs-techniciens), les personnes en contact avec le public.

Enfin s'est posée la question comment sensibiliser et former ?

La sensibilisation est différente selon les personnes que l'on désire sensibiliser. Un élu n'aura pas les mêmes besoins qu'une personne en contact avec les personnes handicapées.

Elle doit commencer dès le plus jeune âge, à l'école. L'intégration des enfants handicapés dans le cursus normal serait une très bonne manière de sensibiliser les autres enfants.

Pour le grand public, la sensibilisation doit être un élément d'éducation civique. L'apprentissage de la bonne attitude ou de gestes simples permettraient de casser cette distance entre les personnes valides et les personnes handicapées.

Pour les élus et les maîtres d'ouvrage, il faudrait orienter la sensibilisation sur le fait que les personnes handicapées représentent un nombre important de citoyens et que leurs attentes ne sont pas satisfaites.

Pour les personnes en contact avec la clientèle handicapée, la sensibilisation doit appuyer sur l'accueil et la prévenance afin de renseigner, guider, rassurer. La sensibilisation doit porter sur les trois types de handicap : moteur, sensoriel, mental.

S'agissant de la formation, il existe deux types de formation complémentaires : la formation initiale et la formation continue.

La formation initiale pourrait être dispensée dans deux cadres distincts.

Tout d'abord, la formation universitaire. Elle permettrait de mettre fin au paradoxe où l'on demande à des personnes de faire des choses accessibles alors qu'elles n'ont aucune notion.

L'accessibilité doit entrer dans les programmes comme matière obligatoire avec examen et non comme une matière optionnelle.

Ainsi, la future loi sur l'égalité des droits et des chances des personnes handicapées prévoit un dispositif de formation pour les écoles d'ingénieurs et de techniciens.

Ensuite, il y a la formation dispensée au sein des entreprises. Après avoir été sensibilisées, les personnes, surtout celles en contact avec la clientèle, auront le besoin et l'envie de se former.

La formation pourra comporter un volet commercial, juridique avec des notions de responsabilité, sécurité, et pratique, avec l'attitude et les bons gestes à avoir selon le handicap rencontré.

Suite à la formation initiale, il conviendra d'assurer un suivi avec une formation continue. Elle permettra de mettre à niveau les professionnels non formés initialement, de mettre à niveau selon les nouveaux problèmes que l'on découvrira, et de faire une piqûre de rappel.

Passons maintenant à la seconde table ronde : la concertation.

Tout d'abord, pourquoi concerter ?

La concertation aide à la prise de décision. Elle permet aux participants d'avoir le sentiment de participer à la prise de décision et que cette dernière est unanime.

Elle doit permettre d'éviter et d'assumer les conflits. Elle permet de comprendre et de s'enrichir de la vérité de l'autre. Elle permet aussi de voir les problèmes sous un angle plus large, plus global.

Ensuite, quels sont les acteurs de la concertation ? Avec qui concerta-t-on ?

Il y a le maître d'ouvrage. Il peut procéder à une concertation interne avec ses services et ses partenaires professionnels. Il peut aussi procéder à une concertation externe avec les usagers et les utilisateurs.

Il y a les professionnels. Ils sont des spécialistes, des intermédiaires qui ne doivent pas se substituer à l'avis des usagers ou des utilisateurs.

Il y a les usagers. Les différents représentants des associations doivent pouvoir travailler ensemble.

Il y a enfin les utilisateurs c'est à dire le personnel.

Quels sont les moyens à mettre en œuvre pour une bonne concertation ?

Il convient tout d'abord de s'assurer de l'accessibilité de la salle de réunion, ainsi que de la présence des équipements et aides techniques nécessaires selon les handicaps présents.

Il faut s'assurer que toutes les catégories de handicap seront représentées ainsi que les personnes âgées.

La concertation est un lieu de dialogue respectueux où les personnes doivent avoir des rapports de confiance. Elles doivent pouvoir présenter et préciser leurs revendications et pouvoir les argumenter. Il est primordial de savoir écouter les vérités des autres. Suite à ce dialogue et à ces échanges, les personnes doivent pouvoir accepter les contraintes des autres.

De plus les représentants des associations participent à une mission de service public mais se pose le problème de leur indemnisation.

Enfin, comment concerter ? Où se déroule-t-elle ?

Il existe des instances de concertation de par la réglementation telles que les Commissions consultatives départementales de sécurité et d'accessibilité et leur démembrement, et le Coliac.

Il y a ensuite des initiatives locales telles que les commissions extra municipales, les commissions départementales et aussi les instances départementales créées par l'administration, comme dans la Direction départementale de l'Équipement du Nord. Au niveau régional, on peut relever le rôle du Syndicat des transports d'Île de France. Il peut exister des instances de concertation créées à l'initiative des maîtres d'ouvrage ou d'un opérateur.

Certaines instances créent en plus un Comité, afin de vérifier ce qui a été fait dans le cadre de l'instance de concertation. Le suivi est trop souvent le parent pauvre de l'accessibilité.

Il est à noter que certaines initiatives ont en quelque sorte anticipé la future loi, puisque cette dernière préconise la création du guichet unique.

Comment se déroule la concertation ?

Il convient de décrire précisément le problème.

Il faut rechercher l'objectif à atteindre et non énoncer des solutions. Les partenaires doivent savoir accepter le compromis selon les contraintes et les exigences de chacun.

La solution doit être réalisable et convenir à tous et durer dans le temps.

La future loi sur l'égalité des droits et des chances préconise la création d'une Commission de concertation d'accessibilité dans les communes de plus de 5000 habitants.

Voyons maintenant l'ouverture internationale.

Différents documents internationaux ont été élaborés dans le cadre de la Conférence européenne des ministres des transports (CEMT), dont un document relatant des mesures consultatives à mettre en œuvre en matière d'accessibilité.

Pour la concertation il ressort de l'analyse que les organismes de concertation devraient avoir un caractère consultatif et de proposition sans pouvoir contraignant ; disposer d'une répartition équitable ; pouvoir émettre des avis sur les nouveaux matériels et infrastructures et donner des conseils aux entreprises et assurer le suivi des réalisations.

Dans une Charte sur l'accès aux services et infrastructures de transport adoptée en 1999, la CEMT précise que les projets doivent dès les tous premiers stades de la conception et tout au long du processus être suivi de près et approuvés par des experts en accessibilité en consultation avec les personnes handicapées.

Un Guide de bonnes pratiques afin d'améliorer les transports pour les personnes à mobilité réduite consacre un chapitre au thème de la formation aux besoins des personnes handicapées de l'ensemble du personnel en contact avec le public.

En conclusion, faute d'une sensibilisation voire d'une formation, la meilleure des aides techniques risque de ne pas atteindre les objectifs visés si les personnels ne sont pas sensibilisés vis-à-vis de l'accueil et de l'accompagnement des personnes handicapées.

M. DE VINCENTI : des questions sur ces problèmes ?

BERNARD GOURNET, correspondant Dde : Parmi les personnes qui doivent faire l'objet d'une information dans les formations, on a oublié les architectes des bâtiments de France qui sont souvent, pour des raisons au départ assez justifiées, un obstacle à pas mal de mise en accessibilité. Donc plutôt que d'avoir comme aujourd'hui un veto absolu de leur part, il vaudrait mieux les inciter à encourager à faire mieux et faire preuve de créativité plutôt que de dire non à chaque fois.

M. LEVAVASSEUR, ASSOCIATION VALENTIN HAÛY : Dans la révision de la loi de 75, il est question de cahier des charges.

On ne sait pas très bien comment, quand et par qui il sera élaboré. Est-ce qu'il y aura un cahier par type de handicap ?

Ces cahiers sont importants et urgents à mettre en place, même s'il n'y aura du résultat que sur le moyen terme.

Le cahier des charges devrait être remis au maître d'ouvrage et au maître d'œuvre de manière à répondre à leur demande de cahier d'accessibilité.

Absolument, la plupart des grandes villes comme Paris sont souvent protégées, vous ne pouvez pratiquement rien toucher.

Mais, avec une vraie volonté, on s'aperçoit que, quand même, il est possible de réaliser des choses tout à fait agréables à voir et qui ne maltraitent pas le paysage.

Mais c'est vrai que ce sont des bagarres.

Une personne dans la salle : Juste un mot. Le fait que ce soit un bâtiment historique n'est pas toujours synonyme d'impossibilité de mise en accessibilité. Par exemple, le projet qui est en train de se réaliser : la mise en accessibilité totale de l'église de la Madeleine à Paris. Ceux qui connaissent le lieu voit qu'il cumule toutes les difficultés possibles et inimaginables.

L'accessibilité se fera par un ascenseur mis sur le côté. Des solutions ingénieuses existent sans détruire le patrimoine historique.

M. DE VINCENTI : Une petite remarque sur la sensibilisation : il y a une sensibilisation qui permet de mettre au même rythme tous les acteurs de la cité.

Si vous sensibilisez et formez les conducteurs d'autobus à s'arrêter correctement pour que le bus puisse sortir sa palette, mais que les techniciens municipaux n'ont pas été sensibilisés et que les trottoirs ne sont pas adaptés, le conducteur, aura des difficultés à accoster de façon satisfaisante.

Si, en revanche, on change les trottoirs, la police verbalise les véhicules mal stationnés, et on sensibilise la population, le résultat pourra être satisfaisant. Il est important que cette culture générale imprègne un peu tout le monde et au même rythme.

S'il n'y a plus de question, nous passons à l'atelier transport.

GERARD HILLAIRE : L'atelier transport s'est articulé autour de trois axes. Il a voulu innover en abordant des sujets qui ne sont pas souvent abordés : les consignes de sécurité et de sûreté où le volet handicap n'est que très peu pris en compte, le transport maritime, secteur quelque peu méconnu, et les aspects humains de la problématique accessibilité sous ses trois angles : la formation, l'information et la concertation.

Je commence par ce dernier thème. Le premier témoignage a été celui du secteur aérien. L'aviation civile a souligné la difficulté de concilier les contraintes réglementaires et la volonté de transporter sans exclure.

On a évoqué plusieurs contraintes d'ordre administratif, par exemple celles qui imposent de ne pas transporter une proportion trop importante de personnes à mobilité réduite par rapport au nombre total de passagers.

D'autre part, un cadre trop général d'organisation du transport aérien demande seulement qu'une attention particulière soit apportée aux personnes handicapées.

En matière d'information, ce qui a été souligné, c'est qu'il faut qu'il y ait un aller et retour à double sens, c'est-à-dire que les compagnies ne peuvent pas prendre d'engagement si elles n'ont pas été informées à l'avance. L'information est donc une chaîne dans laquelle on doit inclure également les responsables des sites aéroportuaires ; on peut même aller jusqu'aux agents de voyage.

Ce problème d'information a été pointé par le responsable de la société Passerelles : une société d'assistance pour les passagers à mobilité réduite.

L'information doit être disponible assez en amont pour que la société puisse mettre en place, au moment souhaité, des moyens suffisants.

Par exemple, à j-1, la société n'a que 55% d'informations sur les mouvements du lendemain. Et le matin même, à 6 h, seulement 60% d'informations.

L'un des problèmes cruciaux est donc d'améliorer cette information.

Le témoignage de la société a montré que l'information doit être une chaîne. Alors même que la mission de la société, qui est sous-traitante, ne commence qu'à l'enregistrement du passager. A cet égard, on nous a signalé qu'une expérience était en cours : une personne de l'entreprise d'assistance sera présente au comptoir d'enregistrement.

Un autre problème : celui d'essayer d'amener le passager le plus près possible de l'embarquement avec son fauteuil roulant. Or, depuis le 11 septembre, des règles de sécurité contraignantes rendent cela très difficile.

Le souhait des personnes handicapées est pourtant d'éviter les fauteuils dits de confort qui sont mis à leur disposition, mais qui ne les satisfont pas toujours.

Puis le témoignage de deux associations : le CNPSA pour les personnes aveugles et l'UNISDA pour les personnes sourdes.

Pour les premiers, ce qui prime, c'est le besoin d'information avant le voyage. Pour les seconds, la nécessité est celle de l'information au cours du voyage, notamment lorsque la situation est dégradée comme, par exemple, en cas de panne d'un train en rase campagne.

Plus généralement, une meilleure prise en compte des besoins réels des personnes handicapées a été souhaitée.

A ce souhait, le représentant de la RATP a apporté un début de réponse en rappelant qu'a été créé un groupe de référence, constitué d'associations, pour tester les équipements mis en place par la régie.

Mais ce qui est important, c'est de mettre en place à l'intérieur de l'entreprise une concertation en interne avec tous les départements pour sensibiliser chacun des opérateurs aux enjeux de l'accessibilité.

Tout cela avec l'objectif final de prendre en compte des besoins qui ne sont pas nécessairement les mêmes, et de passer d'une politique destinée aux personnes handicapées stricto sensu à une politique destinée à des personnes à besoins spécifiques. Cela comprend les femmes enceintes, les poussettes, et les personnes qui ont un membre dans un plâtre par exemple.

Deuxième axe de l'atelier : le transport maritime. C'est un secteur que l'on connaît peut-être moins bien, et que l'on a découvert notamment grâce au témoignage du conseil général du Finistère, et de la chambre de commerce de Calais.

On a pu voir que la problématique en était à des stades divers. Mais une prise de conscience commune commence à émerger. L'administration dresse un état des lieux, identifie des pistes de progrès.

Mais même si certaines réalisations sont remarquables (on l'a vu avec le port de Calais où la signalétique est omniprésente), il n'en subsiste pas moins des obstacles difficilement surmontables. Par exemple, les surbaux nécessaires à l'étanchéité du navire.

On a pu constater l'impossibilité d'un transfert quai/navire du moins dans les petits ports en complète autonomie.

Le besoin d'un aller-retour dans l'échange dans l'information a été souligné.

On a rappelé qu'une réciprocité de l'engagement était indispensable.

Enfin, le troisième axe qui concluait cet atelier était un sujet très difficile : l'antagonisme entre le souci d'un transport de façon inclusive et la rigidification, compte tenu d'un contexte géopolitique bien connu, de sûreté.

Si, pour la personne handicapée, l'accessibilité ouvre des portes, bien souvent, la sécurité les ferme.

On prend en compte la singularité des personnes, mais les règlements de sécurité ignorent ces singularités. Cette problématique devra être approfondie dans les années à venir.

JEAN-CHARLES DE VINCENTI : Je vous félicite d'avoir parlé du maritime dans cet atelier, car dans ce domaine, on fait du pragmatisme.

Il y a un facteur très encourageant, c'est de voir les nouvelles générations de paquebots de croisière.

Cela ramène aux problèmes de sensibilisation. Ces nouveaux paquebots, notamment italiens, montrent que les personnels ont compris qu'il y a une grande clientèle de personnes âgées pour les croisières.

Quand vous allez faire une croisière sur ces paquebots, vous voyez qu'il y a un grand nombre de personnes âgées, et qu'il y a énormément de personnes handicapées, tout est accessible.

Deuxième remarque : dans les contrats de concession entre l'État et les chambres de commerce et d'industrie, il y a un tas d'éléments en matière de sécurité, mais jamais rien en matière d'accessibilité.

Je pourrais le dire aussi pour les contrats de concession des sociétés exploitantes d'aéroports aux sous-traitants. Or on pourrait intégrer des exigences de formation pour les personnes d'accompagnement, qui n'ont souvent pas été formées.

Des questions :

M. GRALL : Un complément : en ce qui concerne le transport aérien, on a procédé comme dans tous les autres modes, au recensement des difficultés, et on a créé un code de bonnes pratiques qui engage sept compagnies aériennes françaises. Il est d'ailleurs à la disposition de ceux qui le souhaitent au stand du ministère de l'Équipement et des transports.

Ce code précise que, sous réserve que la personne ayant un handicap prévienne de son voyage 48 heures à l'avance, avec identification de ses besoins, la compagnie s'engage à tout mettre en œuvre pour apporter l'assistance nécessaire.

C'est une très bonne suggestion que d'essayer de revoir le cahier des charges de concession en matière d'accessibilité.

M. DE VINCENTI : Il faudrait en effet renégocier et mettre des exigences sur l'accessibilité dans ces documents.

De plus, je félicite le CSTB pour la petite vidéo qu'ils ont faite, qui est remarquable, mais pas assez connue, puis il passe la parole au rapporteur pour qu'il relate les débats de l'atelier qui vient à peine de prendre fin .

M. BAZIN : L'atelier cadre bâti a donné lieu à de nombreuses interventions, réparties en trois thèmes : logement et autonomie à domicile, établissements recevant du public, formation et sensibilisation des utilisateurs et usagers.

M. Herbin a animé les débats, en mettant l'accent sur la notion de qualité d'usage, qui replace l'usage au centre de la problématique du projet de construction.

Pour les premiers thèmes, on a d'abord examiné les données réglementaires, car dans le domaine de la construction, on est dans un secteur très réglementé.

Il a été rappelé que des évolutions allaient intervenir rapidement, sans qu'on en connaisse tout à fait les résultats puisque nous sommes au milieu du gué au Parlement dans la discussion du projet de loi sur l'accessibilité.

La nature des enjeux s'illustre par des chiffres impressionnants au niveau du logement : en France, 25 millions de logements existants : 14 millions de logements individuels.

Dans le projet de loi, des avancées permettent d'envisager que sur les logements neufs, un minimum d'aspects importants nouveaux seront pris en compte.

Mais ces chiffres sont à rapprocher de la notion d'accessibilité pour tous, et de la prise en compte du choix politique et social de maintien à domicile des personnes âgées : 21% de la population a plus de 60 ans. Parmi eux, 70% sont des propriétaires et 25 % des locataires, et seulement 5% sont dans des structures collectives (maisons de retraite, établissements spécialisés).

L'impact de la politique de maintien à domicile prend une importance énorme au regard de la mise en accessibilité des logements, tant neufs qu'existants.

Les débats ont montré la subsistance de problèmes mal pris en compte par le projet de réglementation, tel celui de ne pas rendre obligatoire l'installation de trémies permettant l'installation d'ascenseurs dans les immeubles collectifs autres qu'au simple rez-de-chaussée.

Un autre point important compte tenu la part prépondérante de la population qui y réside: le manque de dispositifs capables de faire évoluer la situation dans les copropriétés.

Il a néanmoins été noté de nombreuses avancées telles que la prise en compte de tous les types de handicap, alors qu'auparavant, la réglementation visait essentiellement le handicap moteur. Il a également été insisté sur le fait que l'intervention du contrôle technique sera étendue aux aspects de l'accessibilité (essentiellement en bâtiments neufs).

A souligner aussi que la réglementation en matière de construction reste un minimum nécessaire, mais qu'il n'est jamais interdit de faire mieux.

Et parmi tous les efforts de sensibilisation, a été remarqué celui de faire ressentir par les professions de la construction que faire des logements plus accessibles et mieux équipés, c'est aussi promouvoir la qualité de l'habitat et donc valoriser le patrimoine bâti. Donc il y a certainement beaucoup de choses à faire hors du champ strictement réglementaire sur la qualité de la construction,.

Le champ du bâtiment existant a donné lieu à l'exposé d'un certain nombre d'expériences permettant de montrer qu'avec un peu d'imagination, en recensant localement les possibilités de faire évoluer à peu de frais, on peut réhabiliter, en les rendant accessibles, des logements locatifs, à des coûts raisonnables.

Cela fait appel à de la domotique, à des solutions techniques pensées et maîtrisées au départ, et on nous a par exemple exposé qu'on avait pu adapter une salle de bain en changeant une baignoire par une intervention d'une heure, (ce qui est beaucoup moins qu'habituellement, et donc nécessairement moins cher).

Ensuite, au cours du débat, on a souligné qu'on manquait d'une capacité de recensement des logements accessibles pour permettre de confronter l'offre et la demande à cet égard concernant les architectes et de l'accessibilité.

Une panoplie d'audits et de diagnostics devrait être mise en place pour se faire rencontrer l'offre et la demande en matière de logements adaptés.

Il a été également exposé, notamment par M. Malvergne de PACT ARIM, le risque d'un raisonnement limité à l'habitat, pouvant conduire à sélectionner des logements situés principalement en périphérie des villes plus généralement dans le parc locatif social, et qu'on pouvait alors arriver à des ruptures dans la chaîne d'accessibilité (transports, services,...). C'est souvent en centre ville qu'on trouve beaucoup de logements en copropriété, et là, on n'a pas beaucoup d'outils efficaces pour intervenir.

La refonte d'une politique d'intervention sur le parc privé avec des visions à long terme : on devrait imaginer des mesures pour inciter ce secteur à davantage d'action.

En cas d'impossibilité technique de mise en accessibilité, il faut prévoir la possibilité de relogement, et la possibilité de créer des bourses d'information entre l'offre et la demande, car le déficit en information est très grand. C'est sans doute au plan local que cette disposition trouverait sa plus grande efficacité.

La sensibilisation pour le secteur privé à travers les syndicats et les conseils syndicaux serait nécessaire.

Un rapprochement entre le milieu médical et le domaine de l'habitat est nécessaire.

L'implication des acteurs de la construction, et souvent les acteurs les plus proches des habitants que sont les artisans du bâtiment, est aussi un facteur d'amélioration, et l'organisation des artisans du bâtiment de France (CAPEB) a d'ailleurs indiqué qu'elle mettrait en place un plan pour sensibiliser et apporter des solutions au problème du maintien à domicile des personnes âgées.

Cela passe par la formation interne et l'identification de possibilités d'intervention.

De la même manière, différentes organisations, telles que l'ANAH, ont expliqué que la sensibilisation en matière d'accessibilité avait déjà entraîné des modifications dans leurs programmes et la prise en compte des besoins d'adaptation des logements.

En ce qui concerne la deuxième partie de l'atelier : dans les établissements recevant du public (ERP), la DGUHC (Direction Générale de l'Urbanisme, de l'Habitat et de la Construction (Secrétariat d'Etat au Logement) a rappelé que le contexte réglementaire est déjà beaucoup plus lourd et traite plus à fond de l'accessibilité que dans l'habitat. Un tel établissement est en effet moins familier que le logement et pose donc davantage de problèmes aux personnes handicapées.

Il faut cependant souligner que si l'on doit pouvoir se déplacer, on doit aussi pouvoir le faire vers le logement d'autrui qui ne présente pas le même degré de familiarité, en particulier au niveau de ses accès.

Par exemple une personne malentendante ne peut pas accéder à un immeuble dont l'accès est commandé par un interphone.

Pour les ERP, le futur durcissement du cadre réglementaire, devrait apporter un certain nombre d'améliorations. Essentiellement dans le domaine de ce qu'on appelle les petits établissements, ceux qui sont classés en cinquième catégorie, qui jusqu'à présent, étaient peu touchés par la réglementation ou disposaient dans les faits de possibilités dérogatoires importantes.

Ce ne sera désormais que dans les dispositions des décrets et arrêtés d'application que l'on pourra, si cela est jugé utile, différencier ces établissements.

EDF a ensuite exposé comment, par une décision rapide et volontaire, l'entreprise avait décidé de rendre accessible l'ensemble de ses agences ouvertes au public avant la fin de l'année 2004.

Ça a été un moment fort car l'intervention a pris la forme d'un « coup de gueule », disant : assez de discours, quand on veut faire, on peut faire, même s'il est clair qu'au niveau d'EDF ces travaux ne représentent globalement qu'un effort budgétaire modeste.

Le dernier volet, qui est sans doute fondamental, a été celui qui traite de la formation pour les professionnels.

Dans ce domaine, les professionnels, et en premier lieu les architectes, considèrent que les problèmes de l'accessibilité sont avant tout des problèmes liés à la démarche conceptuelle de chaque projet. Face à cela, le constat actuel est que les formations en particulier des architectes, mais aussi chez les autres techniciens et ingénieurs du bâtiment, ne prennent pas, ou pas suffisamment en compte l'accessibilité.

Les écoles d'architecture ont cependant mis en place une refonte des formations qui implique qu'à partir de l'an prochain seront intégrés dans les formations à la fois l'étude des cadres réglementaires (mais ce n'est pas là que se situe l'essentiel des problèmes), mais également la démarche de l'approche architecturale qui évolue d'une culture de l'image vers celle de la qualité d'usage.

Dans cette optique, on a été exposées un certain nombre d'expériences sur la mise en place d'outils, soit pour la sensibilisation des étudiants à l'approche du handicap dans le cadre de leur cursus d'études d'architecture, soit en visant à faciliter une approche de qualité d'usage dans la définition et la formalisation des projets, à travers soit des logiciels, soit des documents divers.

La formation professionnelle permanente a bien sûr également été évoquée, laquelle doit intégrer ces dimensions aussi bien pour les architectes que pour les autres intervenants de la construction. La formation permanente devrait permettre de répondre aux problèmes de tous les jours rencontrés sur les chantiers, parce que finalement, l'accessibilité est tributaire d'une mobilisation permanente de chacun.

M. DE VINCENTI : des questions :

M. HUGAULT (Association des Paralysés de France) : J'ai une question qui me taraude depuis plusieurs années : quand arrêtera-t-on de cloisonner l'accessibilité selon un règlement de sécurité qui définit les ERP, les logements, etc. On a fait un grand pas avec le projet de loi, car on a réussi à ce que l'ensemble des déficiences soit pris en compte. Il faut que l'accessibilité soit transverse.

M. DE VINCENTI : Comme vous dites, c'est quand même un très grand pas en avant d'avoir parlé de tous les types de handicap, car pour l'instant on n'en parlait pas.

Sur les cinquièmes catégories du moins sur les nouvelles, je pense qu'il faudrait qu'elles soient traitées comme les autres, car c'est vraiment les lieux de la vie quotidienne. C'est la pharmacie, le restaurant...

Sur les formations, j'ai été très sensible à ce que vous avez dit et surtout à l'initiative de la CAPEB.

On est très frappé de voir quand on fait l'instruction des dossiers, où l'architecte vous explique comment doivent être les toilettes sont accessibles, mais le plombier, lui, saura-t-il bien prendre en compte le problème ?

Une association de locataires (CNCV) : Il y a un problème au niveau de l'équipement des résidences HLM privées, les contrôles d'accès par exemple au parking peuvent dégrader une situation où l'accessibilité des personnes handicapées et âgées était correcte. Le fait d'instaurer un nouveau contrôle d'accès pour raisons de sécurité peut dégrader fortement et empêcher ensuite les gens d'accéder correctement.

C'est un problème qu'on rencontre sur plusieurs résidences qui, par soucis de sécurité légitime, instaurent des contrôles d'accès avec une borne rétractable, sans doubler cette borne d'un digicode. Par souci d'éviter la divulgation d'un code, la décision est sûre, sans consulter les locataires, certaines sociétés laissent le propriétaire maître chez lui et permettent d'installer un contrôle d'accès comme bon lui semble.

Dans le domaine privé, c'est un gros problème, et les magistrats déboutent les personnes en fauteuil qui viennent assigner un bailleur institutionnel.

Espérons que la loi en cours prenne en compte ce problème.

M. BAZIN : Sur cette question, le problème a été abordé à propos des ERP, disant que dans le cadre de la loi future, on ne pourra pas dégrader un état d'accessibilité atteint, ce qui paraît logique. Dans le cadre du logement, cette solution ne pourrait pas être introduite car le problème est que l'on ne dispose pas d'un bilan sur l'accessibilité de chaque résidence.

M. DE VINCENTI : Il faudrait également parler de la formation, mais il y a aussi la formation des magistrats !

M. THIERRY : Le projet de loi va apporter l'obligation de mise en accessibilité lors de la réalisation de travaux.

Quand les aménagements qu'on voudra faire nécessitent des travaux, l'accessibilité devra être réalisée.

On a parlé de ne plus utiliser les catégories qui avaient pour origine la sécurité incendie, et on a parlé tout à l'heure de ne pas cloisonner entre ERP et logement.

Je dirais qu'il ne faut pas cloisonner par type de handicap.

Je suis opposé à ce type de démarche. Pour moi, il faut chercher, dans la réglementation, quels sont les points communs aux différents types de handicap et faire une réglementation pour tous. Il ne faut pas faire des bâtiments pour aveugles et d'autres pour handicapés mentaux.

Tout à l'heure, on a parlé d'une borne installée sans prévoir de digicode. Une remarque : un digicode est une très mauvaise solution pour les personnes handicapées mentales.

M. DE VINCENTI : En matière d'adaptabilité je crois que c'est un domaine où on applique très mal la réglementation.

M. Thierry dit à juste titre qu'il faut être prudent dans ce qu'on dit. Il n'y a pas beaucoup de problèmes d'accès du logement collectif de l'extérieur vers l'intérieur du bâtiment, ça existe mais c'est rare.

Il y a en revanche beaucoup de petites non-conformités à l'intérieur des parties communes.

Sur le problème de l'adaptabilité, je crois que c'est un problème qu'on a très mal réglé, parce qu'on l'a mal expliqué.

L'adaptabilité, ça permet d'abord de choisir son logement.

Ça permet de l'adapter à son type de handicap, et de faire presque du sur mesure. Ça évite de créer des quartiers ghettos, où il n'y aurait que des logements adaptés. C'est un problème que je soulève, mais qui commence à exister dans certaines villes.

Par exemple, j'ai été frappé de voir que, à Strasbourg, les responsables du tramway s'étaient rendu compte que les personnes handicapées se logeaient sur le trajet du tram. Même chose pour d'autres villes accessibles, par exemple à Lorient. Il y a beaucoup de personnes handicapées.

La tendance générale est de dire : faisons 10% de logements adaptés pour personnes handicapées, et puis ça ira très bien.

Cette démarche de bon sens est partagée par beaucoup de personnes, mais je crois que c'est une idée totalement fausse qu'il faut combattre. L'idée de l'adaptabilité est que si vous êtes brutalement frappé d'un handicap, vous devez pouvoir continuer à aller chez vos parents et amis, car ils feront adapter leur appartement.

Sur les problèmes du contrôle, il y a la question du temps du contrôle. A quel moment doit-il se faire.

Généralement, le contrôle se fait quand tout le monde a acheté son appartement.

Quand vous allez voir si tout est au point, tout est vendu, les gens disent : vous voulez faire changer des portes de parties communes, on a déjà eu du

mal à achever le parking, les associations de propriétaires se sont mises en place, il est impossible d'arriver à quoi que ce soit.

M. HUGAULT (APF): Trop souvent sur le terrain, les associations elles-mêmes sont d'accord pour accepter un pourcentage de logements adaptés dès l'origine, de peur de ne pas en avoir ensuite. Donc l'adaptabilité généralisée est un combat à mener.

FRANÇOISE PIOT (CORRESPONDANTE DDE):_Je suis confrontée à deux dossiers demandes de financements de résidences pour étudiants. J'ai un dossier de 298 chambres et un de 198 chambres. Je me bats pour que le maître d'ouvrage me fournisse les plans d'adaptabilité, mais je manque d'arguments, car ils ont des coûts très contraints, et qu'ils avaient pensé à un certain nombre de logements adaptés.

M. THIERRY : Les résidences d'étudiants sont un peu à part, dans la mesure où une personne qui habitera un an dans un logement ne réalisera pas des travaux importants. Donc sur les résidences étudiantes et les résidences sociales, nous acceptons des dérogations, à condition qu'il y ait au moins 10% de logements complètement adaptés, ce qui n'empêche pas de faire une accessibilité minimale sur tous les logements, c'est-à-dire qu'on puisse circuler dans les logements.

Une personne dans la salle : Un commentaire, peut-être en forme de paradoxe.

Dès qu'on parle logement et adaptabilité, on voit toujours ressortir l'idée que l'adaptabilité doit se faire à moindre frais.

Tout à l'heure, on a remarqué qu'en transport maritime on s'occupe d'accessibilité parce que les personnes âgées ont des sous.

Il y a un paradoxe : il doit y avoir des solutions pour des gens qui ont des sous et pour les gens qui n'en ont pas.

Prévoir, quand on se fait construire un pavillon qu'il pourrait y avoir un élévateur et à quel endroit il pourrait être fait sans avoir à tout casser par la suite, cela paraît raisonnable, mais cela semble politiquement incorrect de le dire.

M. DE VINCENTI : J'appelle Mme Sandrine Sophys-Veret pour l'atelier culture et tourisme.

MME SOPHYS-VERET : Cet atelier Tourisme, culture, accès aux services et prestations a été organisé autour de trois tables rondes, l'une sur les activités touristiques et culturelles à travers l'exemple du château du Haut-Koenigsbourg, des musées de Strasbourg et de leur environnement, l'autre sur l'activité touristique et de plein air, traité au travers l'exemple du Parc du

Romelaëre, et la dernière sur les activités de loisirs, pratiques artistiques et pratiques sportives.

L'ensemble des types de handicap ont été abordés, avec pour chaque table ronde une prise en compte globale de la chaîne d'accessibilité :

La chaîne de déplacement, l'hébergement et la restauration, ainsi que l'offre de services culturels et de loisirs.

Des professionnels du tourisme, de la culture et du secteur associatif ont pu nous faire partager leur expérience.

Afin de relater au mieux les échanges menés au sein de cet atelier, je vous propose une approche globale à partir de trois thématiques récurrentes à chacune des tables rondes.

En premier lieu, nous avons remarqué que pour chaque projet présenté, on quitte la démarche caritative, pour une action structurée, avec un décloisonnement des compétences et une complémentarité des savoir-faire.

Tous les professionnels qui sont intervenus ont travaillé en réseau avec leurs partenaires : professionnels du tourisme, de la culture, associations représentatives des personnes handicapées, instances des collectivités locales, départementales ou régionales. Ainsi, chacun devient acteur de l'accessibilité.

A ce titre, il a été clairement rappelé par les associations représentatives des personnes handicapées présentes dans les tables rondes, qu'elles avaient un rôle à jouer. Un rôle important : Incitatrices, elles sont actrices de leur propre intégration. C'est un parti pris essentiel. Les associations sont, également, présentes pour participer, donc donner des conseils, et intervenir en tant que relais d'informations, en direction des personnes en situation de handicap.

Le GIHP a décrit son exemple : L'association a sollicité le château du Haut-Koenigsbourg pour un accueil des personnes handicapées moteurs. Elle a été à l'origine de l'action menée au sein du monument, en collaboration avec les professionnels de la culture.

Au niveau national cet engagement avec le Centre des monuments nationaux s'est concrétisé, en octobre 2003, par la signature un protocole d'accord avec les associations représentatives, pour un plan d'action au sein de son réseau de 115 monuments.

Autre thème : Action de professionnalisation des démarches entreprises. On quitte la simple démarche fondée sur la volonté individuelle d'un seul acteur, pour un projet structuré au sein d'un équipement culturel, d'une station ou d'un site touristique, d'un office de tourisme...

Dans la plus part des actions présentées, il y a constitution d'un comité de pilotage avec les partenaires associatifs, les prestataires éventuels et les professionnels des établissements concernés. Le comité de pilotage est une instance d'élaboration des propositions, pour chacun des handicap, de validation des projets, puis de mise en œuvre et de formation des personnels.

Dans le cadre de nos tables rondes, nous avons rappelé la nécessité d'avoir un outil d'évaluation et de valorisation commun, tel que le label Tourisme et Handicap.

Ce label est utilisé, non seulement par le secteur du tourisme et de la restauration, mais aussi, beaucoup, par les équipements culturels. Les musées représentent, en effet, 19% des établissements labellisés.

Le label Tourisme et Handicap permet de valider une démarche d'accessibilité, à partir d'une grille d'évaluation. Il permet également la transmission d'une information fiable, fondée sur des critères communs. Pour progresser sur le terrain de l'accessibilité, il semble essentiel que chacun des partenaires puisse utiliser les mêmes supports méthodologiques.

Autre démarche, celle de l'accès à l'information concernant l'offre : La communication des actions est fondamentale, elle garantit la mobilisation des dynamiques. On sait combien le manque d'information constitue, pour les personnes handicapées, un frein à la démarche culturelle et de loisir.

Troisième notion importante, celle de décloisonnement :

Pour l'ensemble de nos intervenants (musées de Strasbourg, château du Haut-Koenigsbourg, Parc du Romalaère, Direction régionale du tourisme du Nord Pas de Calais, Office du tourisme de Sète, associations Résonance contemporaine et Archimed', APF et GIHP, la démarche d'accessibilité participe à l'enrichissement de l'exigence de qualité de service.

Pour chacun de nos interlocuteurs, il s'agit de travailler en faveur d'une accessibilité pour tous, dans un même lieu, un même site et dans une même période donnée. La notion de globalité des usages et des usagers, de mixité des échanges a été développée comme moteur des actions.

Ainsi, pour la station des Karelis, accueillir les personnes handicapées, pour une activités de loisir sportif, s'est offrir la même démarche de consommation touristique qu'aux personnes valides, sur les mêmes périodes. Ainsi, au Karelis, on ne se demande pas si arrêter le télésiège pour laisser le temps à une personne paraplégique d'y accéder peut poser une gêne aux autres skieurs. Chacun vie avec l'autre et cette proximité participe à la sensibilisation de tous.

Peu à peu, nous avons abordé l'accessibilité, comme une notion de confort d'usage. Un confort d'usage cohérent sur un territoire, c'est ce que nous a exposé la DRT du Nord Pas de Calais.

Ainsi, certaines dynamiques ne se limitent pas à un site, elle dépasse bientôt son territoire, voire les frontières... C'est le cas du Parc du Romalaère qui travaille actuellement à l'élaboration d'une norme européenne de la nature accessible à tous. Il semble que lorsque l'on se "pique" à l'accessibilité, il n'est plus possible de s'arrêter!

Les équipements culturels présents ont relevé le fait que favoriser l'accès des personnes handicapées à la culture et aux pratiques artistiques, constitue un enrichissement de la diversité culturelle.

Ainsi, le représentant des musées de Strasbourg nous a rappelé qu'en s'attachant au particulier, en l'occurrence - dans ce cas précis - à la conception d'une offre culturelle accessible aux personnes aveugles et malvoyantes, on s'aperçoit que l'on recèle d'une universalité. Ce qui a été conçu pour les personnes aveugles a été utilisé par un public handicapé

mental, mais aussi, dans une logique de médiation culturelle, très vite proposé à l'ensemble des publics des musées.

Pour conclure, juste vous préciser, que l'atelier a été animé par un représentant du ministère chargé du tourisme et je représente, moi-même, le ministère de la Culture et de la Communication. Pour chacun de ces ministères, l'accessibilité aux activités de loisir et de culture constitue une priorité. Elle répond à notre mission de service public et à notre souci d'enrichissement de la diversité de l'offre.

M. DE VINCENTI : y a t-il des questions ?

Une personne dans la salle : J'ai remarqué que, les hôtels, sont trop rarement équipés pour les personnes sourdes. Dans les hôtels, la sécurité n'existe pas, pour les sourds.

Il n'y a pas de fax à la disposition des sourds, alors que les téléphones existent. Les sourds, sont les oubliés.

M. BROUX : Non, les sourds ne sont pas oubliés. Dans le cadre du label Tourisme et Handicap, c'est un label qui touche les quatre types de handicaps. Il existe des préconisations pour obtenir le label de l'accessibilité pour les personnes ayant un handicap auditif, avec justement des prescriptions de fax et d'alarmes visuelles. Il y a encore beaucoup d'hôtels qui ne sont pas labellisés, mais cette démarche est en route, et de plus en plus d'hôtels entrent dans la démarche et se labellisent. Ça prend du temps mais aucun handicap n'est oublié

M. DE VINCENTI : A-t-on eu des approches avec les grands opérateurs ? Des groupes comme Accord ?

M. BROUX : Oui. Ce qui a intéressé ces grandes chaînes, c'est d'obtenir une sorte de labellisation globale.

Or ce n'est pas possible de procéder ainsi, on ne peut procéder que hôtel par hôtel, avec une labellisation au niveau local.

On met tous les hôtels dans la démarche, mais ça ne peut s'évaluer que hôtel par hôtel.

M. DE VINCENTI : J'appelle Eric Alexandre qui va nous rapporter l'atelier produits, services et accompagnement humain.

M. ALEXANDRE : Nous avons abordé la problématique sous trois angles : celui de l'administration et du secteur public, celui du monde de l'entreprise, et celui des personnes handicapées.

Nous avons commencé par l'AFNOR, et le laboratoire national d'essai, qui nous ont rappelé la création, en juillet 2000, d'un groupe de réflexion stratégique, présidé par Mme Bachelier, dont la mission est de définir les positions

françaises, dans le cadre des travaux européens et internationaux de normalisation, de dresser l'inventaire de l'existant normatif et enfin définir les besoins de normes nouvelles.

En 2001, des guides sur les produits et services et sur l'accessibilité des transports collectifs ont été publiés.

Un guide sur les produits blancs a été publié, il est actuellement en cours de validation par les associations de personnes handicapées.

Nous avons eu la position des monuments nationaux, par l'intermédiaire de Monsieur CHIRAT, sur la communication par Internet. Le serveur des monuments nationaux est totalement inaccessible.

Une étude a été mise en place pour voir comment rendre ce site accessible. Compte tenu des problèmes techniques, avec les connections sur les différents sites concernés, et compte tenu des difficultés financières du fait des restrictions budgétaires et des diminutions des moyens humains, il a été décidé de mettre en place une plate-forme parallèle qui elle, sera complètement accessible. Elle devrait être mise en place début 2005.

Mme Bachelier a rappelé les grandes lignes sur l'accueil et l'accompagnement qui sont des facteurs à part entière de l'accessibilité. Cela passe par la formation qui est une condition indispensable pour la mise en place d'un accueil, pour le professionnaliser et le rendre pérenne.

Des entreprises ont fait d'énormes efforts sur ce sujet : RATP, Air France, ADP, la SNCF, etc.

La délégation ministérielle à l'accessibilité a également œuvré pour la mise en place d'une formation à l'accessibilité, dans les BTS de tourisme et dans les écoles d'architecture.

Nous avons également eu, par la délégation interministérielle aux personnes handicapées, un rappel sur la future loi actuellement en cours de vote au Parlement et sur la prestation de compensation qui va en résulter, et qui devrait permettre des progrès dans la prise en charge dans l'accompagnement humain, indispensable en complément des aides techniques, quelque soit le lieu, travail, domicile, transport, etc., le type de handicap et le degré de handicap. Il ne s'agit pas de faire à la place de, mais d'aider à faire, tout en respectant la dignité de la personne humaine.

La deuxième table ronde a concerné le monde de l'entreprise, avec deux expériences significative, dans le monde du transport, de niveau national, celle de la SNCF et celle d'Air France.

Les grandes démarches de ces deux compagnies ont été à la fois la résultante de Missions handicap et de la demande de salariés, qui ont été confrontés à des situations de handicap lors de contacts avec leur clientèle et qui ont monté des dossiers qui ont été validés par la direction de leur entreprise. Cela a abouti à des structures qui ont été mises en place.

En ce qui concerne la SNCF, un projet a été mis en place sur le réseau de la gare de l'Est, avec des guichets où les salariés peuvent répondre en langue des signes française aux clients. Cette formation concerne treize agents, et on a constaté qu'une vingtaine de demandes était traitée chaque mois en langue des signes.

L'objectif de la mission handicap de la SNCF est d'étendre le projet à l'ensemble des gares, notamment sur les trois sites parisiens.

Ce service intervient non seulement dans la partie commerciale avec la vente de billets, mais aussi dans la résolution de conflits clients. Il a également servi de soutien à la police ferroviaire lors de litiges concernant des personnes sourdes ou malentendants.

Le deuxième projet présenté par la SNCF concerne les guichets. La mission handicap de la SNCF, par l'intermédiaire de Monsieur Christian HERNANDEZ, avait mis en place, en 2001, en concertation avec la délégation ministérielle à l'accessibilité et l'APF, un guichet accessible à tous, sur la ligne TGV Méditerranée. Ce guichet avait reçu l'agrément de l'APF, malgré un certain nombre de manquements, dans la mesure où la SNCF avait pris l'engagement de poursuivre ses efforts et recherches en vue d'une meilleure accessibilité, au niveau des comptoirs vente. Pour 2007 et le lancement du TGV Est européen, la SNCF mettra en place un nouveau guichet accessible à tous, qui prend en compte l'ensemble des recommandations faites après 2001. Il n'y a pas un guichet dédié, tous les guichets auront la même structure, ils seront généralisés et permettront un meilleur accès pour les personnes de petite taille, pour les personnes en fauteuil roulant, ainsi que pour les malentendants, car au moins dans la phase de lancement de ce nouveau produit, un guichet sur deux sera équipé de boucles magnétiques.

Nous avons ensuite vu les réalisations et les projets d'une autre grande compagnie de transport, la société Air France, qui était représentée à différents niveaux.

Monsieur COURSOL, de la mission handicap, nous a présenté les grandes lignes de la problématique de la continuité dans la chaîne du transport, du déplacement d'un client Air France, par une aide spécifique dédiée qu'elle soit matérielle ou humaine.

L'accent a été mis sur le personnel navigant commercial, dans la mesure où c'est la catégorie de personnel qui est le plus longtemps en contact avec les voyageurs, avec la clientèle. Une démarche initiée par les salariés du groupe a permis la mise en place d'une formation, reposant sur la base d'un volontariat. Ce volontariat est très important car il montre une volonté des salariés, de la prise de conscience du handicap et de l'offre de service à présenter aux clients. Tous les niveaux hiérarchiques des personnels navigants commerciaux ont répondu favorablement à cette formation. Ils ont suivi une formation à la fois théorique et pratique, aussi bien dans un centre de formation scolaire que dans des situations réelles, en étudiant des problématiques qui ont eu lieu, à l'aide de questions comme : « dans une telle situation, qu'auriez-vous fait ? ». Cela a abouti à une certification maison appelée les 3S : savoir, savoir-faire et savoir-être. Chaque élève formé devient un référent, à l'image du tutorat, et il est capable de former à son tour ses collègues, pour que l'ensemble du personnel navigant commercial puisse répondre à l'accessibilité de tous les clients.

Les PNC sont un maillon dans un système mis en place par Air France, le système SAPHIR.

SAPHIR veut dire Service d'Assistance aux Personnes Handicapées pour les Informations et la Réservation.

Air France ne cache pas que le rôle de SAPHIR est triple, il consiste en une aide, en un conseil, mais aussi en une vente.

Le système SAPHIR Air-France a été mis en place pour aider les personnes handicapées, tout en gardant à l'esprit qu'il existe un marché, un potentiel financier, et les clients handicapés sont des clients comme les autres. Quand on peut répondre à la problématique du handicap, il n'y a pas de raison de ne pas le faire. Air France ne cherche pas à occulter, à cacher que ces investissements ont une rentabilité à la clé.

Le principe est d'accompagner le client de la prise de commande du billet d'avion jusqu'à la destination finale, par un suivi des clients de l'accueil dans l'aéroport, aux escales s'il y en a, jusqu'à l'arrivée dans l'aéroport final, par une organisation du personnel, par une écoute et un retour d'expérience pour progresser dans les services offerts.

C'est également un support pour les agences Air France, les agences d'escale et les agences de voyages.

Ensuite, nous avons abordé la problématique au niveau des personnes handicapées, qui étaient représentées par Madame KACZMAREK de l'UNAPEI, et par Monsieur BOUISSOU de RETINA FRANCE.

Madame KACZMAREK nous a rappelé qu'elle est la problématique du handicap mental, ainsi que les dépendances des personnes atteintes de cette déficience. Cela nécessite un accompagnement humain.

Madame KACZMAREK nous a présenté le logo S 3A, qui est normé, et qui signale un accueil spécifique des lieux aux personnes handicapées mentales. L'UNAPEI a pour mission d'accompagner et de soutenir les familles de personnes handicapées mental, dans tous les services à la vie sociale, appelés aussi SAVS, et qui touchent tous les services à la vie quotidienne, aussi bien la cuisine, que les loisirs, la culture, les vacances, en apportant un soutien, une aide et un accompagnement.

Le principe est toujours d'accompagner et de soutenir, tout en respectant la personne humaine. Il ne s'agit pas de faire à la place de, si la personne est en capacité d'agir par elle-même.

En ce qui concerne les malvoyants, représentés par Monsieur BOUISSOU, il a été rappelé la problématique des claviers des digicodes, ascenseurs et interphones, pour lesquels il n'y a pas de norme quant à leur positionnement, quant à la disposition des touches.

Nous avons appris lors de cet atelier qu'une norme CB5.2 pour les claviers de distributeurs automatiques de billets a été mise en place, qu'elle est devenue obligatoire. C'est un début, mais ce n'est pas suffisant pour permettre une autonomie pleine et entière des personnes lorsqu'elles sont face à une situation de choix, devant un automate pour acheter, de déplacer, pour ouvrir, accéder ou sortir d'un lieu.

En conclusion, il y a eu un grand nombre d'échanges entre la salle et les intervenants. Un certain nombre de questions ont trouvé réponses, d'autres

problématiques ont été soulevées et pour le moment n'ont pas obtenu de réponses, et nous espérons, d'ici deux ans à défaut de réponse, pouvoir apporter un début d'éléments de réponses. Cela concernait notamment les personnes de petite taille et l'ouvertures de portes automatiques, car les ouvertures de portes automatiques sont munies de systèmes de sécurité, qui empêchent les enfants échappant à la vigilances des adultes les accompagnant, de pouvoir entrer et sortir d'un espace, et donc les personnes de petite taille sont elles aussi confrontées à la difficulté d'accès entrée/sortie de ces lieux, les portes ne s'ouvrant pas.

Une problématique propre au transport aérien a été évoquée : un accompagnant d'une personne souffrant d'un handicap mental a pour obligation de payer son billet d'avion, ce qui pose un problème financier, et qui est une contrainte, voire un empêchement pour un grand nombre de personnes, de pouvoir voyager seules.

JEAN-CHARLES DE VINCENTI : Avez-vous noté qu'entre autre il y aurait un guichet SNCF qui donnerait satisfaction aux personnes handicapées ? Il y en avait bien auparavant, mais le problème, c'est qu'il mettait l'agent en situation de handicap. Ce qui fait que personne ne l'utilisait.

Je vais maintenant passer la parole à Catherine Bachelier pour l'atelier de la voirie et de l'urbanisme.

MME BACHELIER : Tout d'abord, a été posé le cadre réglementaire existant : les décrets d'août 1999 sur les principales exigences en matière de voirie et l'arrêté d'avril 2002 sur les répétiteurs sonores de feux. Ce dernier texte sur les répétiteurs sonores de la ville de Paris a donné lieu à beaucoup de controverses. Maintenant, la réglementation existe, il y a même, en cours d'élaboration un guide de mise en place par le CERTU.

Les aspects particuliers voirie.

Actuellement, deux éléments importants ont été pris en compte : un aspect, qui pose question.

L'élaboration d'un plan de mise en accessibilité dans chaque commune (plan intégré au PDU quand il existe).

L'élargissement aux professionnels de santé et à l'accès aux places de stationnement réservées aux personnes handicapées.

De manière si l'on s'aperçoit, que la réglementation existante a pour point faible le manque de contrôle.

Mais il y a aussi un petit coin de ciel bleu, qui est l'avenir : il y a la loi, puis il y a toutes les réflexions sur les bandes podotactiles, etc. Ce sont des choses que les personnes handicapées visuelles attendent avec impatience.

Quand on parle de voirie, il y a trois grands principes à respecter : la qualité d'usage pour tous.

Évidemment, c'est aussi quelque chose qui est commun à tous les domaines de l'accessibilité, ne ségréguons pas, faisons des choses qui soient un confort d'usage pour toute la population.

Je vous assure que les mères de famille avec poussettes y trouveront leur compte.

Deuxième principe à respecter, c'est la prise en compte de tous les handicaps. Je me souviens des premiers abaissés de trottoirs qui étaient quelque chose de particulièrement pratique pour les personnes en fauteuil roulant, mais de totalement perturbant pour les personnes aveugles et malvoyantes. Les choses ont évolué, ils ont maintenant un tout petit ressaut et ont été équipés d'un éveil de vigilance pour les personnes aveugles.

Troisième principe : complémentarité entre accessibilité et sécurité.

Il y a un village en France, dans la Manche, qui est parti d'une dynamique de sécurité routière et qui s'est aperçu que, pour régler ce problème, le moyen le plus efficace était de mettre en accessibilité l'ensemble de ses cheminements. Ensuite, je voudrais parler des outils existants qui ont été présentés.

Il y en a plusieurs types : l'information. Il y a un guide des autoroutes qui informe les usagers sur les aires d'autoroutes accessibles, les services accessibles.

La ville de Paris a aussi fait un guide d'information sur les services accessibles.

Autre outil existant : la formation des professionnels.

En voirie, on a trois choses intéressantes : le premier, c'est un dépliant Voirie pour tous. Il est d'un côté à destination des décideurs, des élus, auxquels il explique les enjeux de l'accessibilité de la voirie, et derrière, il y a une face à destination des concepteurs, donnant des dessins, des cotes.

On a parlé aussi de la formation voirie.

Un outil en la matière en ce qui concerne l'accessibilité de la voirie a été conçu par le CERTU et les CETE. Cela rend service au personnel de l'équipement local et aux concepteurs.

Il y a un autre outil : un CD Rom sur l'accessibilité. Un exemple voirie sera bientôt diffusé. Vous pourrez le voir sur le stand du ministère de l'Équipement. Nous avons aussi la sensibilisation des donneurs d'ordre, donc des collectivités locales. Un petit guide est en cours d'élaboration pour donner aux collectivités locales de bonnes pratiques.

Puis il y a les clauses que l'État met à charge des sociétés d'autoroute pour que l'accessibilité aux postes d'appel d'urgence aux sanitaires soit effective d'ici cinq ans.

Tout n'est pas résolu, notamment les difficultés rencontrées aux barrières de péages par les personnes de petite taille.

Il y a un guide technique sur la qualité d'usage pour les concepteurs d'aires d'autoroutes.

Puis on s'est penché sur trois réalisations, plutôt trois sites.

La ville de Paris, qui a élaboré un schéma directeur de la voirie, établi en concertation avec tous les acteurs. Il est assorti d'un échancier. C'est très important.

La ville de Paris a aussi élaboré, un cahier des charges d'une voirie accessible. Et elle a fait une plaquette d'information sur les réalisations de la ville, pour que l'information des usagers soit pertinente.

Puis on a parlé de Beauvais. C'est la ville pilote du ministère de l'Équipement en matière d'accessibilité.

Elle a mis en place un partenariat et une concertation entre tous les acteurs.

Elle s'est lancée dans la mise en place d'autobus adaptés.

Elle a créé les passages protégés : ce sont des passages piétons qui sont lumineux, pour indiquer aux automobilistes qu'une personne va traverser.

Une personne qui a besoin de temps pour traverser a un boîtier qui permet d'allonger le temps du passage.

Plutôt que de faire des saupoudrages d'accessibilité sur la voirie, la ville travaille par circuits adaptés, elle adapte des circuits en totalité. C'est un travail à long terme.

Il y a eu ensuite le réaménagement d'une route en front de mer à Cagnes-sur-Mer. Un projet a surgi ensuite : la création d'un handiplage.

On voit que l'accessibilité n'est pas quelque chose qui dénature, mais ça peut valoriser, c'est très important.

Parmi les principaux problèmes à résoudre, il y a l'accessibilité des bornes d'appel d'urgence sur les réseaux routier, et le respect des places de stationnement réservées aux personnes handicapées.

Certaines collectivités locales, désespérées, finissent par mettre des arceaux, qui sont un obstacle de plus pour les personnes handicapées pour accéder à ces places. Le problème est qu'un arceau, est un obstacle supplémentaire, et ne va pas dans le sens de l'égalité des citoyens. Tout citoyen doit pouvoir accéder aux places de stationnement sans avoir besoin d'une carte particulière, et là, des personnes handicapées ont l'obligation de suivre une procédure particulière.

Il y a la nécessité absolue de concertation avec tous les acteurs dès l'ébauche d'un projet, c'est la condition d'une véritable accessibilité.

M. DE VINCENTI : y a t il des questions ?

Il y a une chose qu'il faut souligner entre autre, c'est qu'on est enfin arrivé à une solution sur la sonorisation des feux. Il fallait arriver à s'entendre sur un type de sonnerie.

M. BRUNEAU : Vous avez parlé des bornes d'autoroute. L'accessibilité, c'est l'accessibilité pour qu'une personne handicapée moteur puisse accéder, mais les personnes sourdes sont aussi handicapées : elles ont beau appuyer sur le bouton, elles ne savent pas si la personne en face a entendu.

MME BACHELIER : Je connais bien votre revendication légitime d'un appel lumineux montrant que l'appel avait été enregistré. C'est quelque chose qu'on a à l'esprit.

Une personne dans la salle : Je voudrais évoquer un contre exemple de ce qu'on vient de dire.

J'espère que cet exemple restera anecdotique. Il s'est avéré que sur un chantier, il y a eu de tels dépassements de coûts qu'en dernier ressort, les dispositifs d'accessibilité ont été abandonnés.

MME BACHELIER : Je suis tout à fait affirmative. Je dis que si vous prenez en compte les exigences d'accessibilité dès les premières ébauches du projet, dès la définition du cahier des charges, il n'y a pas de surcoût. Si on vient plaquer l'accessibilité en phase finale, là, il y a un énorme surcoût, et il y a un risque que l'accessibilité ne soit pas efficace.

Nous allons tous rêver ensemble que c'est véritablement le mauvais exemple qui confirme la règle.

M. DE VINCENTI : Merci pour cet optimisme. Depuis des années, P. GOHET, Délégué Interministériel aux Personnes Handicapées, est un pionnier de l'accessibilité, de la défense de la cause des personnes handicapées, nous allons lui demander d'être une fois de plus un pionnier et de nous déchiffrer l'avenir du corpus juridique qui est en train de se mettre en place sur l'accessibilité.

PATRICK GOHET : Je vous propose de développer, de répondre à cette question de trois manières.

Je ne vais d'ailleurs pas uniquement vous parler de la loi, parce que la loi, ce n'est pas toute la politique du handicap. Je vais parler de la politique du handicap. La loi joue un rôle majeur, bien sûr, mais elle est loin de jouer le seul rôle.

Pour bien comprendre la politique du handicap, il faut connaître tous ses éléments constitutifs.

La politique du handicap : pourquoi, pour qui et comment ?

Ce sont les éléments que je vais aborder dans la discussion générale.

La loi n'est pas toute la politique du handicap. En effet, quand elle sera votée, il y aura des textes d'application, qu'il faudra mettre en accord avec les textes réglementaires existant.

Il faudra en passer par là.

Avant ça, il faudra veiller à ce qu'il y ait cohérence entre le nouveau texte voté et le texte voté en 2002.

Donc il y a la loi, les textes d'application, il y a les programmes d'action.

Ils ont été tout particulièrement renforcés au cours des dernières années.

Puis il y a les bonnes pratiques du terrain.

Il est clair que, dans le domaine du handicap, l'essentiel de ce qui se fait et se décide a eu pour origine des initiatives venant des intéressés eux-mêmes organisés en associations.

Ces pratiques que j'évoque viennent essentiellement des associations, institutions et services.

Dernier point, il y a une importante jurisprudence, car le droit des personnes la nourrit beaucoup.

D'ailleurs, on peut redouter une judiciarisation excessive du secteur.

D'abord, une politique du handicap pour qui ?

Une politique du handicap qui réponde à tous les besoins.

Je vais établir une typologie des handicaps eux-mêmes.

Depuis 1975, on distingue le handicap moteur, le handicap sensoriel et le handicap mental.

La loi en préparation les confirme, et ajoute le handicap psychique.

D'ailleurs, la reconnaissance de ce handicap n'est pas acquise.

Il y a des personnes du secteur psychiatrique qui s'alarment sur la dimension du soin dans ce secteur.

Comme il y avait beaucoup de carences sur le handicap social, on voit maintenant que la dimension sanitaire a tendance à être négligée.

J'ajoute le handicap de grande dépendance, on a tendance à l'oublier.

Dernier point : ce sont ces handicaps qui vont croissants car ils résultent d'une maladie invalidante. On a identifié ce phénomène, la loi doit pouvoir répondre aux besoins de ces personnes.

J'ajoute que si la loi a le souci de répondre à l'ensemble de ces déficiences, la politique du handicap répond à beaucoup plus, elle répond aux besoins de toute la population du pays. Car à partir du moment où on apporte des réponses à ceux qui ont le plus de besoins, ça améliore la vie de tout le monde.

Ce n'est pas une charge pour la société, mais c'est un investissement de la société, un investissement sur l'avenir et sur l'harmonie de la cité.

Si on veut que la politique du handicap soit comprise et soutenue, il faut faire comprendre à nos concitoyens que c'est un apport pour une vie meilleure dans la cité.

La politique du handicap pourquoi ?

Nous ne partons pas de rien.

Il y en a assez d'entendre en permanence nous raconter que, pour les personnes handicapées, il n'y a pratiquement rien, et que quand il y a quelque chose, c'est pratiquement nul.

Nous ne partons pas de rien. Ce serait nier l'action des associations, et nier ce que nous avons demandé à nos compatriotes comme assurés sociaux et comme contribuables. Ce n'est pas juste.

Nous avons un héritage, c'est celui de la loi de 75.

Elle a eu la caractéristique d'avoir un article 1^{er} disant : la cité est pour les personnes handicapées.

Mais à l'époque, la traduction dans le reste du texte a répondu à une situation des attentes de l'époque.

Cet héritage doit être modernisé.

Il faut répondre à une nouvelle aspiration des personnes handicapées, des parents et des professionnels eux-mêmes.

En 1975, on est allé voir le pouvoir politique et on a dit : il y a une population qui a une particularité dominante, le handicap, il faut apporter des réponses à ses besoins. A ce moment-là, il n'y avait qu'un interlocuteur.

Maintenant, il y en a beaucoup plus, car il y a les collectivités locales et territoriales, et en plus, l'Europe.

Il faut répondre à une aspiration : ne plus être identifié comme étant un sous-ensemble de la population.

Les hommes et femmes handicapés demandent à être considérés comme des personnes, qui ont des difficultés particulières, celles d'avoir un handicap.

La première demande est d'être considérées comme des personnes.

Cette demande est suivie de deux autres demandes logiques :

- regardez-nous, considérez-nous comme des personnes à part entière, donc aidez-nous à bâtir un projet de vie personnalisé, et installez ce projet de vie dans un système de droit, et non plus dans un système d'aide et d'assistance.

On ne va pas du jour au lendemain passer du système dont on hérite à ce système-là.

On ne change pas de costume en une seule fois. Or la France, sur le plan de la politique du handicap, est en train de changer de costume.

Il faut le faire avec détermination, le mieux et le plus vite possible, n'empêche qu'il y a un temps d'adaptation.

Il faut accompagner cette évolution en particulier de pédagogie.

Donc nous avons un héritage caractéristique, qu'il faut moderniser, en présence de personnes qui ont des aspirations nouvelles, et en présence d'un contexte européen.

L'Europe dit d'asseoir la politique pour les personnes handicapées sur deux principes : le libre choix du mode de vie, et la non-discrimination.

Pourquoi réviser notre législation ?

Premièrement pour réhabiliter notre héritage, répondre à cette aspiration personnalisée, intégrer l'évolution suggérée par l'Europe.

En ce qui concerne la procédure, la révision législative, nous avons fait le tiers du chemin.

Nous sommes actuellement face à un projet qui a été adopté en première lecture par les deux assemblées. Mais le texte voté par les deux assemblées n'était déjà pas tout à fait le même.

Quand nous atteindrons le deuxième tiers de la procédure, nous irons en deuxième lecture au Sénat, puis en deuxième lecture à l'Assemblée nationale, et le travail va se poursuivre.

Il est des amendements votés par l'Assemblée nationale que certains ministères considèrent comme aventureux, d'autres comme insuffisants, et des associations disent : il y a des avancées qu'on attendait, mais qui ne se sont pas produites, donc il faut agir pour les obtenir.

M. Bruneau, vous allez le faire, et d'ailleurs, vous êtes dans votre rôle.

Quand le débat budgétaire de première lecture sera adopté à l'Assemblée nationale, il sera examiné par le Sénat.

Puis nous sommes en train de préparer les textes d'application.

Je viens de parler du calendrier, de la procédure, et maintenant de la méthode. La méthode est celle de la concertation.

D'abord une concertation interministérielle, car 18 ministères sont concernés par cette révision législative : l'équipement, la culture, l'Éducation nationale, la santé, le travail, etc. Vous vous rendez compte !

Puis il y a la concertation avec la demande sociale. Pour cela, Mme Montchamp a mis en place treize groupes de travail, ils traiteront de sujets comme « intégration professionnelle, etc. ».

Dernier point : le contenu de cette législation nouvelle.

Premièrement, la loi nouvelle doit simplifier les procédures.

Pour cela, nous avons inventé la maison départementale des personnes handicapées.

Le toit de cette maison abritera quatre pièces : une pièce dans laquelle on accueillera, écoutera et informera.

Une autre dans laquelle on aidera la personne à construire son projet de vie.

Une autre dans laquelle on validera le projet.

Dans la dernière, on accompagnera la réalisation de ce projet de vie.

On va trouver comme acteurs des gens qui viendront des COTOREP et CDES, car il n'y aura qu'une commission.

Ensuite, il y aura un mode de fonctionnement interne que les textes réglementaires préciseront.

L'important était de mettre un terme au parcours du combattant des personnes handicapées.

Deuxième point de la loi : l'organisation institutionnelle de demain.

Il faut des réponses de proximité et il faut de l'équité sur le territoire national.

C'est toute la question en matière de décentralisation en matière de politique du handicap. Les intéressés veulent plus de proximité, mais en même temps, ils ne veulent pas que la situation de la personne habitant Perpignan soit différente de celle de la personne qui habite Dunkerque.

C'est tout à fait légitime.

La discussion est en cours.

Il y a des formules à inventer car il y a peu de références dans ce qui existe actuellement.

Donc premier pilier : simplification. Deuxième : équité. Troisième : la compensation.

Objectif : donner les moyens à la personne de participer à la vie de la collectivité à laquelle elle appartient.

Les personnes concernées souffrent d'une atteinte de certaines de leurs capacités, donc il faut apporter une réponse à ces atteintes : c'est la compensation individuelle.

Mais si par exemple une personne a besoin d'un fauteuil pour compenser sa paraplégie, si tout ce qui l'entoure n'est pas accessible, on n'aura fait que la moitié du chemin.

Autre pilier de la loi : l'accessibilité.

Mais l'accessibilité, nous l'entendons de manière globale. Ce n'est pas seulement l'accessibilité physique, mais aussi l'accessibilité intellectuelle. La jeune femme trisomique qu'on a rendue autonome qui doit aller à son CAT par transports en commun doit pouvoir le faire le jour où il y a une grève.

Donc c'est un concept d'accessibilité globale.

Il faut que cette accessibilité soit vraiment conçue comme une chaîne à laquelle on pense de manière instinctive.

L'accessibilité ne se fait pas par exceptions.

Quand une personne vieillit, il faut intégrer l'accessibilité comme un paramètre normal de la conception, de la construction notamment.

Nous avons déjà des avancées réalisées.

Au ministère de l'Équipement, on a fait de très gros progrès. D'ailleurs, entre autre auteur de ces progrès, je tiens à saluer le rôle de la délégation ministérielle à l'accessibilité.

Il y a des pas supplémentaires à faire : il faut que ça devienne naturel, instinctif. Quand on n'aura plus de contraintes pour y parvenir, on aura intégré le handicap dans nos préoccupations quotidiennes.

L'accessibilité doit devenir une préoccupation obligatoire.

Ensuite, il y a la conception réaliste des choses.

Dans le domaine du cadre bâti, l'obligation de l'accessibilité des constructions neuves est élargie aux maisons individuelles.

Les normes d'accessibilité doivent être intégrées lorsque les bâtiments font l'objet de travaux.

Les établissements recevant du public existant doivent être rendus accessibles. Dans ce domaine, les délais qui doivent être mesurés en fonction des établissements visés, doivent être tranchés dans le cadre du décret.

La formation à l'accessibilité est rendue obligatoire dans les écoles qui forment des professionnels de la construction.

D'ailleurs, nous avons une réflexion ensemble sur le sujet.

Pour ce qui concerne les transports : on retrouve dans le texte la notion de chaîne de déplacement.

Elle est organisée pour respecter ce principe général d'accessibilité. La loi fixe un délai. L'accessibilité des transports collectifs sera réalisée dans un délai de dix ans.

En cas d'impossibilité, la loi prévoit des mesures de substitution adaptées.

Elle dit que toutes les communes doivent réfléchir à un plan d'accessibilité, et quand elles ont plus de 5000 habitants, elles doivent réunir une commission de concertation sur le domaine de l'accessibilité.

La communication et la signalétique doivent intégrer les nouvelles technologies.

Il faut y ajouter les dispositions relatives au sous-titrage pour les personnes sourdes et malentendantes.

Les traductions en braille pour les personnes aveugles, etc.

Voilà l'essentiel de ce que le projet de loi apporte.

Pour conclure tout à fait et donner une tonalité élevée...

Je veux parler de la grande cause nationale 2004.

Celle de 2004, c'est la fraternité.

Je pense que notre société a tendance à ne plus faire que de la solidarité technique.

Je pense que c'est une des révélations de l'affaire de la canicule de l'an dernier.

Le secteur du handicap a intérêt à ce que la troisième valeur de la République soit réhabilitée.

Que veut dire être fraternel ?

Dans le secteur du handicap, on a encore le problème de l'égalité à résoudre, disent les personnes du secteur du handicap. Justement.

Il faut que le regard des personnes soit fraternel.

Chaque membre du corps social, quelle que soit son origine, etc., a la même valeur que les autres.

Ce n'est pas instinctif, c'est une convention librement conclue entre nous.

S'il y a quelque chose qui nous distingue, c'est notre capacité à conclure des conventions de ce type et à établir qu'entre nous il y a même valeur, c'est alors qu'il y a égalité.

On en fera un moyen d'harmonie dans la société.

Voilà la tonalité conclusive que je voulais donner à mon propos, je vous remercie de votre attention.

M. DE VINCENTI : Merci infiniment pour cet exposé de grande hauteur, et qui nous a éclairés sur l'avenir.

Je voudrais saluer Serge Wourgaft qui nous a rejoints, et qui a présidé pendant si longtemps le COLITRAH (Comité de liaison pour le transport des personnes handicapées). Nous lui devons beaucoup en matière d'accessibilité.

Merci à tous pour votre participation constructive et active.

Merci à Catherine Bachelier qui va conclure ces assises.

Merci à toute l'équipe de la Délégation ministérielle à l'Accessibilité.

Merci aussi M. Paillet, qui est l'organisateur d'Autonomic et de ces Assises.

MME BACHELIER : Je vais conclure rapidement, car je sais que vous avez tous des obligations.

Pour ces premières Assises de l'accessibilité, j'estime que c'est un succès, la participation a été dense, les gens se sont véritablement impliqués, et les professionnels sont venus, et sont venus en nombre.

Pour moi, c'est un succès, ça prouve que les professionnels se mobilisent. Il est illusoire de parler d'accessibilité et d'intégration sans que les professionnels soient impliqués.

Je pense aussi que c'est un encouragement car on a vu tout au long de ces deux jours combien les réalisations pullulaient et les projets fleurissent partout. C'est un espoir, parce que la dynamique existe. Donc nous pouvons espérer, qu'à l'aube d'un monde plus accessible à tous, c'est-à-dire à chacun. Le nouveau projet, de la loi constitue un espoir pour que chacun ait sa place dans la ville, la cité et dans la société.

Je voudrais reprendre notre devise républicaine : la liberté, c'est pouvoir se déplacer, accéder, de participer, l'égalité sans accessibilité n'est qu'un leurre. La fraternité, ne peut s'exercer sans possibilité de se rencontrer, et cela participe de façon très importante au changement de regard, on finit par regarder l'autre comme un frère, même s'il est différent.

Tout à l'heure Sandrine SOPHYS VERET disait que l'accessibilité, c'est comme une drogue. Souhaitons que ce soit une drogue dure et que nous ne nous désintoxiquions pas

Merci à la RATP et la SNCF, qui nous a permis d'avoir la vélotypie. Nous savons qu'elle ne comble pas toutes les difficultés, et que la langue des signes aurait été nécessaire. Nous n'avons pas pu tout faire, nous ferons mieux la prochaine fois.

A demain, au Défestival.

Merci à tous.