

L'ACCESSIBILITE DANS LES PAYS MEMBRES DE L'OCDE

L'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) compte aujourd'hui 37 pays membres qui se répartissent sur l'ensemble du globe, de l'Europe à l'Amérique du Nord et du Sud et à l'Asie-Océanie.

En font partie la quasi-totalité des Etats les plus avancés économiquement mais aussi des pays émergents comme le Mexique, le Chili ou la Turquie.

En l'absence d'études internationales récentes (les moins anciennes datant du début des années 2010 comme celle publiée par l'équipe du programme «Ville accessible» du Certu, en 2012, sur l'accessibilité dans les bâtiments et les espaces publics dans onze villes de cinq pays européens : Suède, Pays-Bas, Belgique, Royaume-Uni et Espagne), seule une approche partielle peut être conduite.

D'une part, à partir des données fragmentaires de certains Etats communiquant sur ces questions, le plus souvent davantage dans une optique de développement du tourisme que dans une démarche stricte d'évaluation de l'accessibilité.

D'autre part, des informations que mettent en exergue les prix européens des villes accessibles (*Acces City Award*) décernés, chaque année, depuis 2011, à l'occasion de la Journée européenne pour les personnes handicapées, par la Commission européenne pour promouvoir les initiatives destinées à améliorer l'accessibilité dans les villes et zones urbaines européennes de plus de 50 000 habitants et sensibiliser l'opinion publique aux difficultés rencontrées par les personnes handicapées, d'autre part- peut être conduite.

Sans oublier le rapport détaillé que les Etats parties à la Convention des Nations Unies relative aux Droits des Personnes Handicapées (CNUDPH) et son Protocole facultatif adoptés par l'Assemblée générale le 13 décembre 2006 doivent remettre régulièrement, conformément au paragraphe 1 de l'article 35 de la Convention, concernant son application au Comité des droits des personnes handicapées (CDPH), organe composé d'experts indépendants.

I/ Pays d'Europe occidentale

Suède :.....	3
Norvège :.....	6
Finlande :.....	8
Danemark :.....	9
Islande :.....	10
Pays-Bas :.....	11
Belgique :.....	12
Luxembourg :.....	14
France :.....	16
Allemagne :.....	20
Suisse :.....	22
Autriche :.....	24
Royaume-Uni :.....	26
Irlande :.....	28
Espagne.....	30
Italie :.....	33
Portugal :.....	35
Grèce :.....	37
Slovénie :.....	37

II/Pays d'Europe centrale et orientale

Pologne :.....	38
Hongrie:.....	39
République tchèque :.....	41
Slovaquie :.....	42
Lituanie :.....	43
Lettonie :.....	43
Estonie :.....	44
Russie :.....	44

III/Pays d'Amérique du Nord et d'Amérique du Sud

Etats-Unis :.....	46
Canada :.....	48
Mexique :.....	53
Chili :.....	54

IV/Pays d'Asie et d'Océanie

Japon :.....	55
Corée du Sud :.....	56
Turquie :.....	57
Israël :.....	57
Australie :.....	58
Nouvelle-Zélande :.....	59

I/ Pays européens

1.1 Pays scandinaves

Suède : On estime à environ 1 million (sur une population totale de plus de dix millions d'habitants) le nombre de personnes handicapées âgées de 16 à 64 ans en Suède.

Comme les autres Etats scandinaves, la législation suédoise s'adresse à tous les citoyens, sur un pied de complète égalité entre eux et ne fait pas apparaître la condition d'une éventuelle différence physique ou mentale.

Traduisant clairement un rejet de toute attitude discriminatoire vis-à-vis des personnes handicapées.

La Constitution suédoise ne fait du reste pas mention des personnes handicapées et il n'existe pas de législation générale déterminant les droits des personnes handicapées.

La Suède n'a en effet pas attendu de ratifier en 2008 la convention des Nations Unies relative aux droits des personnes handicapées (CNUDPH) pour devenir, et ce depuis longtemps, l'un des pays les plus avancés au monde en ce qui concerne l'insertion des personnes handicapées, aussi bien pour sa législation que par l'organisation de ses transports, son marché de l'emploi ou l'accessibilité.

Développer une ville adaptée ou des transports adaptés n'y est pas vu comme une contrainte supplémentaire, mais comme une obligation.

En Suède, la politique de prise en charge du handicap repose sur une vision cohérente :

Selon cette conception, un handicap intervient lorsqu'une personne rencontre un environnement qui lui est inaccessible.

Ainsi, un handicap ne désigne pas pour les Suédois les capacités inhérentes d'une personne mais plutôt la relation entre une personne et son environnement.

On retrouve ici le concept retenu par la Classification Internationale des Handicaps de l'OMS en 1980.

La Suède a ainsi choisi de privilégier une approche inclusive.

Si ce pays n'a pas de loi établissant les droits des personnes handicapées, en revanche, des articles concernant spécifiquement les personnes handicapées figurent dans certaines lois ordinaires, comme par exemple la loi sur le service social et la loi sur l'aménagement du territoire et la construction.

Dès 1960, un cadre législatif relatif à l'accessibilité a été défini.

Le code suédois de la construction règle, depuis 1966, l'accessibilité aux personnes handicapées des locaux et lieux de travail publics.

Une décision du Parlement de 1976 a étendu ces dispositions aux logements d'habitation. Toutefois, en 1999, une enquête montrait que moins de la moitié des entrées des locaux publics étaient munies de rampes d'accès et un cinquième seulement des locaux commerciaux.

Une loi adoptée dès 1979 impose la mise en accessibilité de tous les moyens de transports publics.

Autre loi importante, celle sur l'Assistance et les Services à certaines personnes handicapées dite loi LSS, qui a été adoptée en 1993 sous l'impulsion du groupe de pression Independent Living.

Cette loi marque une rupture par rapport à la conception politique suédoise d'une protection sociale universelle pour tous les citoyens.

La loi sur le handicap votée en 1994 crée un nouveau métier : celui d'assistant personnel de personnes handicapées qui travaille sur la base de l'agrément mutuel.

Approuvé par le Parlement suédois en mai 2000, le plan national d'action pour les personnes handicapées «Du patient au citoyen» souligne que la politique en faveur du handicap est une question de citoyenneté et non pas seulement une question sociale et se fixe pour objectif de changer le regard que portent les personnes valides sur leurs concitoyens handicapés.

Ce plan national englobant à la fois les transports, le cadre bâti, les moyens de communication et l'environnement public, a été mis en œuvre dès 2000 et il devait s'achever en 2010 mais, à cette date et même encore aujourd'hui, tous ses objectifs n'ont pas été atteints, selon la Fédération suédoise du handicap.

La loi SFS 2003/3017- une loi-cadre qui fixe des objectifs assez généraux- fait référence à la notion d'obstacles faciles à éliminer ou à supprimer (les *easily removable obstacles*).

Le processus d'adaptation des transports en commun est fondé sur le principe que l'offre de transport doit être conçue pour tous les groupes d'usagers.

Progressivement, les différents types de transports publics ont amélioré leur niveau d'accessibilité.

Néanmoins, certaines personnes handicapées sont encore obligées d'avoir recours à des transports spécifiques qui leur reviennent cependant au même prix qu'un moyen de transport classique, l'État devant prendre en charge la différence.

Enfin, signalons une innovation de la politique suédoise d'intégration avec l'existence, depuis 1994, d'un *ombudsman* (médiateur pour l'égalité) pour les personnes handicapées qui veille au respect des droits et intérêts des personnes handicapées, notamment en luttant contre les discriminations dont ces dernières pourraient être victimes.

Il évalue les mesures prises pour mettre la Suède en conformité avec les prescriptions de la CNUDPH.

Il peut informer le Gouvernement sur les aspects pour lesquels la législation est insuffisante, conseiller les établissements et surveiller leurs politiques.

La Ville de Stockholm s'est dotée également en 2002 d'un *ombudsman* pour les personnes handicapées.

Ce dispositif a été complété par la création, en 2006, de l'Agence suédoise de la coordination des politiques en faveur des personnes handicapées, l'Handisam, service public entièrement destiné à piloter et à coordonner la politique du handicap ainsi qu'à faire avancer la mise en accessibilité conformément aux orientations du plan national précité, qui relève directement du Gouvernement.

Enfin, parmi les acteurs de la politique du handicap, il faut citer également l'Institut suédois des aides techniques.

La tradition des mouvements populaires associatifs, profondément ancrée en Suède, a joué un rôle important dans l'évolution de la politique en faveur des personnes handicapées.

La plupart des Suédois appartiennent en effet à plusieurs organisations ou associations.

Parmi elles, les associations de personnes handicapées dont les premières ont vu le jour dès la fin du XIX^{ème} siècle, immédiatement après la création des syndicats.

Ont été créées successivement *Anti-Handikapp*- héritage de 1968, qui a joué un rôle d'avant-garde en imposant progressivement la définition sociale du handicap utilisée par l'OMS- puis *Independant Living*, mouvement venu des Etats-Unis, sous l'impulsion d'Adolf Ratzka, qui a pour objectif d'assurer aux personnes handicapées les mêmes droits et les mêmes opportunités que les personnes valides en leur permettant de vivre de manière indépendante grâce à l'assistance personnelle.

Au plan national, il existe aujourd'hui plus de soixante-dix organisations- une trentaine d'entre elles sont regroupées au sein de la Fédération suédoise du handicap- représentant les différents types de handicap et 2000 associations locales qui comptent environ 470 000 affiliés.

Ces associations reçoivent des aides financières de l'État, des comtés et des municipalités.

La plupart d'entre elles sont dirigées par des personnes handicapées.

Tant au niveau national qu'aux niveaux régional et local, leurs représentants jouent un grand rôle dans la politique en matière de handicap en participant aux groupes de réflexion sur le handicap.

Concernant **Stockholm** : en 2001, le Parlement suédois (*Riksdag*) s'est fixé l'objectif de faire de cette métropole- qui dirige de vastes programmes d'accessibilité depuis 1999 et qui compte un maire adjoint à l'accessibilité- la capitale la plus accessible au monde d'ici 2010 avec le programme intitulé «Stockholm- une ville pour tous- directives pour créer un environnement accessible».

Ce projet, divisé en une cinquantaine de chapitres, ne concerne donc pas exclusivement les personnes souffrant de handicaps fonctionnels, mais tous les individus pouvant être confrontés à un quelconque problème d'accessibilité.

La réglementation de la construction a été renforcée et des normes plus strictes ont été imposées aux établissements publics et privés.

Le modèle de Stockholm vise à l'adaptation des passages piétons aux personnes à mobilité ou vision réduites avec des signaux sonores qui indiquent lorsque le feu passe au vert.

Le programme «Vision de Stockholm en 2030» vise à transformer la capitale suédoise- dont 30% de la partie centrale est constituée d'eau- en une ville de rayonnement mondial accessible à tous.

Par ailleurs, le premier prix «Access City Award» décerné par la Commission européenne pour encourager les villes de plus de 50 000 habitants menant une politique active en matière d'accessibilité a été remporté en 2014 par la ville de **Göteborg**, deuxième ville suédoise (plus de 500 000 habitants) et premier port de Scandinavie, dont le slogan «Une ville pour tous» illustre bien sa priorité au vivre ensemble et qui se distingue particulièrement dans son engagement à faire disparaître les difficultés pour circuler.

A Göteborg, des efforts remarquables ont été entrepris pour améliorer l'accès aux transports, au logement (priorité est ainsi donnée aux personnes handicapées dès qu'un logement accessible est disponible) et à l'emploi (300 postes sont adaptés chaque année).

Presque tous les lieux de la ville sont accessibles.

Même la mosquée locale qui a installé, il y a quelques années, sa première rampe mécanique permettant aux fidèles musulmans en fauteuil roulant de venir prier comme les autres fidèles.

Des aires de jeux, bacs à sable et autres parcs- dont le Liseberg, le plus grand parc à thème de Scandinavie- ont été rendus accessibles en implantant de nombreux aménagements pour les enfants en fauteuil roulant ou encore des dispositifs ludiques sous la forme de parcours pour les jeunes malvoyants.

Autres villes suédoises exemplaires :

. La ville de **Lund**, l'une des deux plus anciennes villes de Suède, a réussi à allier accessibilité et conservation du patrimoine en implantant des bandes pour fauteuils roulants sur les rues pavées.

. La ville de **Boras**, ville historique de 107 000 habitants à l'est de Göteborg, a reçu, son tour, le premier prix Access City Award pour 2015 pour son plan global et sa stratégie pour créer, en concertation avec le comité consultatif sur le handicap, une ville accessible à tous.

Les normes d'accessibilité appliquées dans les environnements bâtis sont plus exigeantes que les normes légales du pays.

La ville octroie des subventions pour rendre les logements privés accessibles et un prix d'accessibilité a été mis en place pour encourager les entreprises privées de la ville à améliorer leur accessibilité.

Boras a établi une base de données sur l'accessibilité qui dresse la liste de tous les édifices publics répondant aux normes en la matière. Les transports publics y sont gratuits pour les personnes âgées et handicapées et s'accompagnent d'un service de mobilité spécialisé qui offre un nombre illimité de trajets. Tous les bus et arrêts de bus de la ville sont accessibles aux personnes connaissant des difficultés de mobilité ainsi qu'aux personnes malvoyantes. La ville de Boras s'est, par ailleurs, engagée dans la réalisation d'un système de transport intelligent (STI) qui vise à rendre l'environnement urbain accessible à tous, quels que soient leur condition physique ou leur âge.

Norvège : Comme ses voisins nordiques, la Norvège considère comme handicapée toute personne dont la vie quotidienne est limitée par un écart entre sa situation physique ou mentale et les besoins engendrés par la société et l'environnement.

De ce fait, la Norvège pratique une approche inclusive et la politique qui y est menée vise à la compensation du handicap.

Le principe posé est que tout citoyen a droit à une participation pleine et entière à la société et doit bénéficier de l'égalité des droits.

C'est pourquoi il n'y a pas de loi norvégienne à proprement parler sur le handicap ou sur la lutte contre les discriminations liées au handicap, mais une prise en compte systématique et directe de la situation des personnes handicapées par toutes les lois, quel qu'en soit le domaine (logement, éducation, services publics, etc.) en comportant des dispositions à ce sujet.

Ainsi, la loi sur la planification et les constructions, la loi sur les services sociaux, la loi sur l'administration publique, la loi sur l'éducation ou celle sur l'institution des crèches comprennent des dispositions spécifiques dans ce domaine.

A partir des années 60, une politique inclusive, d'intégration des personnes handicapées dans la société a débuté en réaction à la «ségrégation» de fait organisée jusqu'alors.

Avec l'aide des associations du secteur, les notions des droits et de la participation des usagers ont prévalu.

En introduisant le concept de «conception universelle» « (*Universal Design*) dans l'espace public en 1997, la Norvège s'est donnée pour mission de parvenir à une accessibilité améliorée pour tous les membres de la société et pas seulement à des groupes de citoyens indépendants les uns des autres.

Globalement, un effort a été fait au cours des trente dernières années pour l'accessibilité physique, qui reste encore très critiquée.

Ainsi, il semblerait que la loi sur l'administration publique, qui comporte des dispositions sur l'accès aux bâtiments administratifs et la consultation des représentants des personnes handicapées sur les décisions en la matière, n'est pas très appliquée.

De même, les sanctions prévues dans la loi sur la planification et les constructions ne seraient jamais mis en œuvre.

Les municipalités sont responsables des services sociaux, y compris pour les personnes handicapées.

La loi est vague à ce sujet : elle dit seulement que les municipalités doivent assurer des services d'assistance au niveau adéquat, ce qui laisse beaucoup de latitude aux gestionnaires et semble générateur d'inégalités.

Certaines communes ont adopté le système d'assistants personnels tel qu'il existe en Suède mais, dans la plupart des cas, les services (lever, coucher, hygiène) sont fournis par des services qui manquent de flexibilité.

Les lieux restent inégalement accessibles.

Mais certains d'entre eux se distinguent, notamment les sites touristiques comme le musée de Bryggen à **Bergen** qui est très sensible au concept de l'accessibilité universelle (des rampes d'accès permettent de monter plus facilement les trois étages et des expositions spéciales ont lieu pour les personnes malentendantes et celles non-voyantes).

Le Conseil de l'Europe a remis en mai 2014 le Trophée de l'accessibilité à la Norvège pour son opéra à **Oslo** (son toit dispose de rampes garantissant son accessibilité), qui souligne l'importance de la consultation citoyenne lancée en amont de la construction de ce bâtiment.

Il faut noter que la banque immobilière de l'État norvégien accorde des bonifications de prêts pour construire des logements accessibles.

En matière de transports, les services publics classiques ont progressé, mais de manière très variable selon les comtés et les municipalités, ce qui oblige les personnes handicapées à faire parfois appel à des transports spécialisés mis en place par les comtés.

Il existe des règles nationales de bonnes pratiques pour l'élaboration de plans de transport de porte à porte dans chaque comté et dans chaque municipalité mais, dans les faits, elles ne sont pas mis en place par les comtés.

Néanmoins, depuis 2003, pratiquement toutes les gares ferroviaires de Norvège sont accessibles aux personnes handicapées, c'est-à-dire qu'elles sont équipées d'ascenseurs et de rampes d'accès.

De même, tous les trains sont équipés et adaptés, comportant des emplacements réservés et des compartiments et toilettes adaptés.

Certains bus sont même équipés d'entrées plain-pied, qui permettent une accessibilité immédiate aux fauteuils, ce qui réduit le temps de chargement des bus.

Enfin, les personnes handicapées bénéficient de subventions relativement importantes pour financer l'acquisition d'un véhicule adapté.

Finlande : Environ 8% des Finlandais sont des personnes handicapées.

En mai 2016, la Finlande a été l'un des derniers Etats membres de l'Union européenne à ratifier la CNUDPH

la Constitution finlandaise énonce, à son article 6, le principe selon lequel aucune personne ne doit, sans raison valable, se retrouver en position désavantageuse par la seule raison de son handicap.

La langue des signes finnoise y est reconnue par la Constitution depuis août 1995.

Le code pénal a alourdi les peines pour discrimination en raison de handicap.

Et les droits de ceux qui emploient la langue des signes finnoise et de ceux qui ont besoin de services de traduction et d'interprétation en raison de leur handicap sont garantis par la Constitution et par la loi depuis août 1995.

La loi de 1977 sur la prise en charge particulière des personnes handicapées mentales régit leur situation.

Les directives nationales sur l'utilisation des sols et le transport des passagers, en vigueur depuis 2001, permettent la suppression de barrières physiques pour la création d'un environnement décent.

Chaque commune dispose d'un assistant social responsable des services pour les personnes handicapées et doit organiser des services spécifiques, assurer des mesures d'aide nécessaires à leur autonomie et délivrer des conseils adaptés aux personnes handicapées qui en ont besoin. Les services proposés sont notamment les services de transport (et la mise à disposition d'un accompagnateur), les travaux d'aménagement du logement et la mise à disposition d'un assistant personnel, un employé chargé des services pour les personnes handicapées (faire la cuisine, assurer les courses, etc.).

Cela facilite l'accès rapide aux conseils et aux services désirés et permet une bonne coordination et donc un bon fonctionnement de tous les services sociaux.

Il faut noter aussi que la quasi-totalité des escaliers dans les lieux publics sont équipés de deux rails et que la plupart des portes s'ouvrent soit automatiquement grâce à des détecteurs de présence, soit en pressant un bouton.

A noter que la capitale, **Helsinki**, s'est vue décerner pour 2015 le deuxième prix Access City Award pour son plan d'accessibilité élaboré dès 2005 qui sert de base aux stratégies et politiques d'accessibilité municipales, la très large accessibilité de ses transports publics (100% des stations du métro et 99% des bus respectent déjà les normes d'accès et un travail

de mise à niveau est en cours sur les trains et les tramways) et le ciblage de l'accessibilité avec le projet «*Helsinki kaikille*» (Helsinki pour tous) de 2010 qui définit les itinéraires et les zones de la ville devant être équipés de structures d'accessibilité fondamentale ou spéciale. Ce ciblage systématique et minutieux des structures à améliorer dans toute la ville s'est traduit par l'intégration totale des objectifs d'accessibilité aux opérations de planification, de construction et de maintenance réalisées.

Les exemples de deux villes-**Vaasa** et **Turku**- doivent également être mis en exergue.

Turku, l'ancienne capitale de la Finlande, qui a profité de son statut de capitale européenne de la culture en 2011, pour rénover bâtiments publics et voirie et en améliorer l'accessibilité.

Vaasa (67 000 habitants), ville côtière de l'ouest du pays, lauréate de l'Access City Award 2016 avec mention spéciale, pour son engagement en faveur de l'amélioration de l'environnement de travail des personnes âgées et des personnes handicapées, d'une administration claire et inclusive (les délibérations du conseil municipal sont lues à haute voix et interprétées en langue des signes) et la pleine accessibilité de ses transports publics.

En Finlande, il y a de nombreuses associations dont le but est d'améliorer le statut des personnes handicapées dans la société.

Danemark : Le Danemark compte environ 300 000 personnes handicapées pour une population de 5,9 millions d'habitants.

Le royaume du Danemark est historiquement à la pointe des avancées sociales : l'école obligatoire a été promulguée dès 1814 et le droit de vote des femmes dès 1915.

En matière de handicap, la politique d'assistance est devenue une politique de compensation dès les années 70.

L'objectif étant l'accessibilité pour les personnes handicapées à des conditions de vie les plus ordinaires possibles et l'égalité des chances.

Celle-ci émane directement de la mentalité danoise, fondée sur deux valeurs : le bien-être et l'égalitarisme.

Depuis 1975, tous les secteurs de la société sont tenus de s'adapter au handicap. Une véritable révolution grâce à laquelle les personnes handicapées n'ont plus été considérées comme des personnes malades.

Le Danemark est devenu une source d'inspiration pour une société inclusive, notamment en matière d'éducation, comme l'a montré la visite de Sophie Cluzel et de Jean-Michel Blanquer en mars 2018.

S'il n'existe pas, contrairement à la France, de cadre législatif général sur l'accessibilité des services, des installations publiques et des moyens de transport- sauf quand la législation générale est insuffisante à répondre aux besoins des personnes handicapées-, on constate en revanche, depuis le début des années 2000, l'affirmation d'une volonté politique générale de faire de l'inclusion des personnes handicapées et de la mise en accessibilité une priorité nationale, dans le cadre d'une politique de concertation historiquement ancrée entre les différents partenaires de l'accessibilité (Conseil danois des organisations de personnes handicapées, Conseil danois du handicap, Comité interservices pour le domaine du handicap, l'*ombudsman* du Parlement, etc.).

Depuis l'adoption en 1987 d'une résolution parlementaire concernant l'amélioration de l'accessibilité des transports pour les personnes handicapées, un effort conséquent a en effet

été entrepris dans les gares ferroviaires et routières, les aéroports, l'accès à l'information sur les conditions de transport et l'accessibilité des véhicules de transport collectif.

Ainsi les lignes de bus desservant des itinéraires de plus de 100 km doivent proposer au moins une fois par jour un véhicule capable de recevoir deux fauteuils roulants.

En matière de cadre bâti, comme pour les maisons individuelles, tout bâtiment neuf doit avoir un accès de plain-pied, un ascenseur et des toilettes adaptées.

Depuis 2002, le Gouvernement danois forme des consultants spécialistes de la question.

Mais une étude menée, il y a quelques années, indique que les règles relatives à l'accessibilité qui figurent dans la réglementation danoise en matière de construction ne sont pas toujours appliquées dans un certain nombre de bâtiments.

A noter l'existence d'un système de label touristique pour l'accessibilité.

Rappelons, enfin, que la ville de **Copenhague** a remporté, en 2016, le prix européen de l'espace public urbain «Urban Public Space» décerné par le jury du Centre de Culture Contemporaine de Barcelone (CCCB) pour sa politique urbaine en matière d'accessibilité, qui a estimé que le modèle de reconquête des espaces urbains visant à les rendre accessibles tant aux piétons qu'aux cyclistes appliqué dans la capitale danoise est un exemple pour toutes les villes du monde.

Une mention particulière doit être faite pour la ville de **Viborg** (40 000 habitants), lauréate de l'Access City Award 2019, qui a consenti des efforts exceptionnels pour rendre son patrimoine culturel accessible tout en préservant son authenticité.

Islande : Du fait de sa très faible densité (3 habitants/km²) et de ses spécificités géographiques (l'Islande compte peu de communes et le reste du pays est essentiellement composé de grandes étendues sauvages avec des volcans, des glaciers, des déserts de pierre, des montagnes, des chemins caillouteux et accidentés, des plateaux humides couverts de lichens et de mousses, etc.), l'Islande est confrontée avec une particulière acuité au défi de l'accessibilité.

Certains signes positifs récents indiquent qu'un changement de paradigme dans la politique en matière de handicap est accepté en Islande, comme dans les autres États scandinaves.

Aucune loi interdisant spécifiquement la discrimination n'a été promulguée. Par contre, le principe de non-discrimination est profondément inscrit dans la loi sur les personnes handicapées n° 59/1992 (et avant elle la loi n° 41/1983).

Le principe d'égalité est garanti par la Constitution modifiée en 1995.

Et l'Islande a ratifié en 2007 la CNUDPH.

La langue des signes islandaise est, par ailleurs, reconnue depuis le 27 mai 2011.

Le plan d'action sur les droits des personnes handicapées adopté par le Gouvernement islandais pour les années 2012-2014- prolongé jusqu'en 2016- illustre l'idée que le handicap traduit l'échec de l'environnement à répondre aux besoins de la personne handicapée.

Il vise donc à promouvoir une vie autonome, à lutter contre les préjugés et l'exclusion sociale et à associer les personnes handicapées aux processus décisionnels.

Mais un travail important reste encore à faire concernant le déplacement des personnes handicapées.

Déjà, rien que dans le centre-ville de la capitale, **Reykjavik**, de nombreux établissements sont situés dans d'anciens établissements composés de marches ou d'obstacles qui rendent leur accès difficile.

Mais son aéroport est d'une grande accessibilité.

Le même constat peut être établi pour l'ensemble du pays.

1.2 Benelux

Pays-Bas : Bien qu'il n'existe pas de définition générale du handicap aux Pays-Bas- chaque loi établissant sa propre notion-, un cadre législatif relatif à l'accessibilité a été défini dès 1994.

De manière générale, les Pays-Bas, qui ont ratifié en juin 2016 la CNUDPH, sont souvent cités en exemple- au même titre que la Suède, la Belgique, le Royaume-Uni ou l'Espagne- par les associations françaises de personnes handicapées pour leurs bonnes pratiques.

Depuis 1990 – et surtout depuis l'adoption du décret sur les constructions de 2012-, la loi et les réglementations obligent les projets de construction à être facilement adaptables aux besoins de tous ses utilisateurs et à être conformes aux exigences d'accessibilité définies par ce texte.

En 2014, le code de la voirie a été modifié afin d'inclure les exigences relatives à l'accessibilité.

Chaque fois que des travaux importants sont prévus, des experts de l'accessibilité doivent être sollicités.

La loi néerlandaise prévoit que 80% des stations de transports publics devront être accessibles aux utilisateurs de fauteuils roulants d'ici 2019.

Selon le Gouvernement néerlandais- mais ce point mérite confirmation-, la quasi-totalité des quais de métro et des gares serait accessible aux personnes handicapées.

Mais d'après les experts, l'accessibilité des transports publics, même dans les villes, n'est le plus souvent pas assurée et le recours aux transports spécialisés reste la seule solution avec l'adoption d'un véhicule personnel.

Le coût d'un transport spécialisé et l'adaptation d'un véhicule personnel sont néanmoins compensés par les municipalités.

A **Amsterdam**, l'accès aux bâtiments publics, aux transports publics et aux parkings pour les personnes à mobilité réduite est considéré comme un sujet prioritaire.

Presque tous les bus et les stations de métro sont accessibles en fauteuil roulant. L'accessibilité aux tramways est en voie d'amélioration.

En revanche, l'état de la voirie est plus critique avec l'existence de nombreuses rues pavées qui malmènent les fauteuils roulants.

Une mention particulière doit être faite pour la ville de **Rotterdam** (deuxième ville des Pays-Bas), deuxième prix Access City Award 2017, qui a réussi à intégrer l'accessibilité dans toutes ses politiques municipales et à sensibiliser ses habitants aux besoins spécifiques des personnes handicapées.

Sa nouvelle gare centrale, inaugurée en 2015, a été conçue et construite en collaboration avec des experts de l'accessibilité.

Et, depuis 2007, elle dispose de la plage la plus accessible des Pays-Bas.

L'Access City Award 2019 a été décerné à la ville de **Breda** pour ses améliorations continues qui facilitent la vie des personnes handicapées. Les espaces publics, comme les parcs et les magasins, sont accessibles à tout un chacun.

Et les technologies numériques garantissent que tout citoyen peut se déplacer en utilisant les transports.

Une enquête sur les conditions des personnes handicapées aux Pays-Bas, publiée en décembre 2017, a mis en exergue les progrès réalisés en matière de respect des dispositions de la CNUDPH.

Belgique : Il n'existe en Belgique aucun chiffre officiel du nombre de personnes handicapées et ce, en raison du fait qu'il n'a jamais été fait de recensement national sur ce critère. Mais le Gouvernement wallon a estimé, en 2014, que 6,5% des Wallons présentaient un handicap.

Sous l'impulsion de la réglementation européenne, la législation (fédérale) anti-discrimination a été profondément réformée avec l'adoption de la loi du 25 février 2003 tendant à la lutte contre la discrimination dite loi Malroux (avec l'introduction de la notion d'aménagements raisonnables et l'extension de la protection à une série d'autres critères dont celui du handicap) qui est venue compléter la loi antiracisme de 1981- à l'époque de nature exclusivement pénale- et la loi sur l'égalité de traitement entre hommes et femmes de 1999.

Puis, avec l'adoption de la loi du 10 mai 2007- modifiée en 2009 puis en 2013- tendant à lutter contre certaines formes de discrimination et notamment celles liées au handicap (qui a abrogé la précédente loi de 2003 précitée), en application de la Convention des Nations Unies que la Belgique a ratifié dès août 2009.

Elle interdit toute forme de discrimination directe ou indirecte basée sur le handicap, pour l'emploi mais aussi pour d'autres domaines tels que l'accès aux biens et services et la fourniture de ceux-ci à la disposition du public, la protection sociale, etc.

Mais ce texte ne donne néanmoins pas de définition officielle du handicap.

On y retrouve, par contre, l'obligation de mettre en place des aménagements raisonnables (article 21).

En matière d'accessibilité, la loi du 17 juillet 1975 relative à l'accès des handicapés aux bâtiments accessibles au public et son arrêté d'exécution du 9 mai 1977 soumettent les seuls bâtiments ouverts au public neufs ou faisant l'objet de transformations importantes à des normes accessibles.

Le Comité des droits des personnes handicapées, dans ses observations finales publiées en octobre 2015, s'est inquiété de l'insuffisance d'accessibilité pour les personnes handicapées qui ne serait pas considérée suffisamment comme un problème, de l'absence, au plan national, d'objectifs chiffrés clairs et de la concentration des mesures sur le seul handicap moteur.

Le Gouvernement belge est assisté, dans sa politique, par le conseil national supérieur des personnes handicapées qui est composé de 20 membres choisis pour leur expertise dans le domaine de la politique en faveur des personnes handicapées.

Politique qui a ses limites dans la mesure où la Belgique, Etat fédéral, présente un paysage institutionnel très complexe qui se traduit, pour les personnes handicapées, par un véritable labyrinthe administratif.

Il n'y a pas en effet pas une mais plusieurs politiques du handicap et de l'accessibilité selon les trois régions qui disposent de compétences en matière d'accessibilité des bâtiments et de

celle du logement, trois communautés linguistiques (française, flamande et germanophone) ainsi que des communes.

L'État fédéral restant notamment compétent en matière d'allocations, de centres de rééducation fonctionnelle et de réductions fiscales.

- La Région wallonne s'est engagée de manière volontariste dans cette voie depuis 1994- date à laquelle elle est devenue compétente en matière d'intégration des personnes handicapées-, avec notamment la création en 1995 d'une Agence wallonne pour une vie de qualité (AViQ), service public, instrument d'exécution et d'impulsion de cette politique, dont la branche handicap dispose de sept bureaux régionaux.

Le texte de référence en Wallonie est le Code du Développement Territorial (CoDT)- ex Code de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme, du Patrimoine et de l'Energie- qui considère la personne handicapée comme étant «Toute personne mineure ou majeure présentant une limitation importante de ses capacités d'intégration sociale ou professionnelle suite à une altération de ses facultés mentales, sensorielles ou physiques, qui engendre la nécessité d'une intervention de la société». Ses articles 414 et 415 qui constituent un chapitre intitulé «Règlement général sur les bâtisses relatif à l'accessibilité et à l'usage des espaces et bâtiments ou parties de bâtiments ouverts au public ou à usage collectif par les personnes à mobilité réduite».

De manière générale, le CoDT impose que les nouveaux bâtiments publics ouverts au public soient accessibles et définit les dérogations qui peuvent être accordées.

A noter un important arrêté, celui du Gouvernement wallon du 15 mai 2014 relatif au logement accessible, au logement adaptable et au logement adapté qui définit les critères de ces trois types de logement.

Un logement accessible est défini comme un logement dont l'accès est aisé pour tous, y compris pour les PMR alors qu'un logement adaptable est un logement accessible qui tient compte dès le départ du fait que tout le monde est susceptible de devenir un jour une PMR.

Et un logement adapté est un logement accessible qui répond directement aux besoins spécifiques d'une PMR, en lui permettant d'y circuler et d'en utiliser toutes les fonctions, de manière autonome.

S'il est relativement complet au niveau du bâtiment, le CoDT ne considère que partiellement les aménagements de voirie pour lesquels il n'existe que des «bonnes pratiques».

De manière générale, les sanctions prévues par le CoDT sont trop peu appliquées.

Enfin, le Gouvernement wallon a décidé d'accorder une avance particulière à l'accessibilité de ses sites Web.

- Le Gouvernement de la région de Bruxelles-Capitale a adopté, pour sa part, le 21 novembre 2006 un Règlement Régional d'Urbanisme (RRU) qui comprend sept titres dont un consacré à l'accessibilité des bâtiments par les personnes à mobilité réduite. Il s'applique non seulement aux équipements publics mais également aux constructions neuves et aux constructions existantes.

L'état de la voirie, en revanche, est très loin d'être exemplaire pour une capitale européenne avec des trottoirs très rarement abaissés, notamment près du Parlement européen.

La Région bruxelloise et le Service Bruxellois francophone des personnes handicapées ont également mis en place de nombreux dispositifs pour améliorer les conditions de transport des personnes à mobilité réduite par des transports adaptés et des aménagements spécifiques : ascenseurs dans les stations de métro, équipement de toutes les stations de métro de plans en braille destinés aux personnes aveugles et malvoyantes, systèmes de guidage au sol,

signalétique sonore aux passages pour piétons, adaptation d'une centaine de taxis bruxellois au transport des chaises roulantes, etc.

Au total, 51 des 59 stations du métro bruxellois (qui date de 1976 et qui est à ce jour le seul métro de Belgique) sont actuellement adaptées pour la mobilité des PMR.

A **Bruxelles**, la Commission régionale de la Mobilité comporte une section «personnes à mobilité réduite» qui rassemble des représentants de ces personnes.

- Pour la Communauté flamande, c'est l'Agence Flamande pour les Personnes avec un Handicap ou *Vlaams Agentschap voor Personen met een Handicap* (VAPH) qui assure cette compétence et qui veille ainsi à l'application des arrêtés du Gouvernement flamand du 5 juin 2009.

Cet organisme veut promouvoir la participation, l'intégration et l'égalité des chances des personnes handicapées, dans tous les domaines de la vie sociale.

Le but final consistant à aider ces personnes à mener une vie plus autonome et de meilleure qualité.

Il semblerait que la Flandre soit beaucoup plus avancée que la partie francophone du pays en matière de droits des personnes handicapées grâce à une société civile plus organisée, plus engagée et plus militante, qui n'hésite pas à entreprendre des actions en justice.

Par ailleurs, le coût certain des aménagements raisonnables pour les personnes handicapées est plus facile à financer pour les budgets flamands plus conséquents.

- Pour la Communauté germanophone, c'est l'Office de la Communauté Germanophone pour personnes handicapées qui est en charge de cette politique.

Enfin, au niveau fédéral, la Conférence interministérielle assure, de manière permanente, une collaboration efficace entre le Gouvernement fédéral et les institutions régionales en réunissant cinq groupes de travail qui se penchent sur des aspects spécifiques- afin de développer une bonne réglementation destinée à lutter contre la discrimination- et en permettant la conclusion d'accords de coopération entre régions et/ou communautés (en vue du libre accès des personnes handicapées à l'ensemble des services, centres et institutions situés sur le territoire de l'autre région ou communauté).

Luxembourg: Quatre ans avant la loi française de 2005, le Luxembourg a adopté la loi du 29 mars 2001 portant sur l'accessibilité des lieux ouverts au public -et son texte d'application, le règlement grand-ducal du 23 novembre 2001 portant exécution de ses articles 1 et 2-, qui prévoit que tout lieu cité par l'un de ces deux textes doit respecter les exigences techniques dites d'accessibilité très précises que la loi détermine afin de «supprimer les barrières urbanistiques et architectoniques de l'espace physique et à garantir ainsi l'accès à l'ensemble des citoyens».

Il s'agit, pour tous les projets de nouvelle construction et de rénovation importante, des «lieux ouverts au public» relevant de l'autorité de l'État, des communes, des établissements publics et établissements utilisés à des fins sociales, familiales ou thérapeutiques bénéficiant du soutien de l'État.

A titre exceptionnel, des dérogations pour des raisons techniques, budgétaires ou historiques peuvent être autorisées par le ministre compétent.

La surveillance de l'application de ces exigences d'accessibilité a été confiée au service national de la sécurité dans la fonction publique.

La loi du 22 juillet 2008 relative à l'accessibilité des lieux ouverts au public aux personnes handicapées accompagnées de chiens d'assistance rappelle que ces dispositions s'appliquent à l'ensemble de l'environnement bâti ou à aménager des établissements recevant du public et fixe des normes techniques (différence maximale entre deux niveaux inférieurs à 3 cm dans le cadre de l'accessibilité, etc.).

Ce texte a été complété par les règlements grand-ducaux des 11 décembre et 19 décembre 2008.

Un projet de loi relatif à l'accessibilité à tous des lieux ouverts au public, des voies publiques et des bâtiments d'habitation collectifs et portant abrogation de la loi du 29 mars 2001 précitée- qui vise à étendre considérablement le champ d'application des obligations de cette loi en s'appliquant désormais aux lieux ouverts au public existants, à s'inspirer du concept du «*Design for all*» et à changer la perception du handicap par la société toute entière- vient d'être approuvé en Conseil des ministres.

Ce texte en cours de discussion introduit des règles de construction et d'aménagement minimales à respecter par les propriétaires et maîtres d'ouvrages, non seulement lors de tout nouveau projet de construction mais aussi pour certains bâtiments et lieux existants.

La loi luxembourgeoise semble particulièrement vigilante sur les nouvelles constructions qui doivent être conçues pour répondre aux exigences des normes d'accessibilité et ne prévoit pas de dispositions dérogatoires notamment en matière de copropriétés, à l'inverse de la France.

Les Chemins de Fer Luxembourgeois (CFL), en coopération avec différentes autorités, s'efforcent de rendre accessible le transport public, en particulier aux personnes à mobilité réduite : les gares et arrêts du réseau ferré ainsi que le matériel roulant, les trains et les bus font l'objet d'importantes modifications et modernisations (mise en service d'automotrices et de voitures à doubles niveaux).

L'accès aux trains internationaux et aux automotrices CFL de l'ancienne génération se fait moyennant des aides techniques comme des rampes d'accès ou des ascenseurs mobiles.

Pour ce qui est du réseau, le plan de modernisation des gares et arrêts prévoit l'installation de rampes ou d'ascenseurs partout où elle est techniquement réalisable.

En 2012, le Luxembourg a publié le Plan d'action national en faveur des personnes handicapées comportant un grand nombre de mesures : accessibilité des sites internet, reconnaissance de la langue des signes, etc.

Depuis 2015, le Luxembourg a investi 5 millions d'euros dans les services d'accompagnement qui assurent un suivi ponctuel, sur demande, des personnes handicapées vivant à domicile ou dans des logements regroupés.

Le Luxembourg a ratifié la CNUDPH le 13 juillet 2011 et la mise en œuvre des dispositions de cette convention est coordonnée par le ministère de la Famille, de l'Intégration et à la Grande Région, dans le cadre d'un comité interministériel et en collaboration avec les organisations de la société civile pour les personnes handicapées.

Un organe consultatif, le Conseil supérieur des personnes handicapées a pour mission principale de donner son avis sur tout projet de loi ou de règlement touchant le handicap.

Le 15 juillet 2014, le Gouvernement luxembourgeois a engagé un interprète en langue des signes, afin d'améliorer l'accès des personnes sourdes et malentendantes à l'information gouvernementale.

La capitale du grand-duché, **Luxembourg**, a créé en 2012 un service de l'intégration et des besoins spécifiques pour examiner tout particulièrement la manière d'améliorer l'accès aux installations et aux services publics.

Les personnes handicapées sont impliquées dans toutes les initiatives d'accès de la ville par le biais d'un comité participatif.

En matière de cadre bâti, le travail de mise en accessibilité est réalisé selon des spécifications très claires élaborées par ADAPTH, un bureau de conseil en accessibilité de l'environnement bâti qui place la conception universelle au cœur de chaque projet.

ADAPTH conseille les entreprises de bâtiment pendant les travaux de construction pour veiller à ce que les meilleures solutions d'accès soient mises en place.

La capitale luxembourgeoise a élaboré de nombreuses mesures et infrastructures pour favoriser le déplacement sécurisé pour tous et notamment : l'équipement de rampes manuelles ou électriques de près de 75% des bus gérés par la Ville; le plancher abaissé standard dans les bus; l'installation de différentes bandes et champs podotactiles guidant les personnes malvoyantes ou aveugles; l'équipement en aubettes pour les voyageurs d'environ 300 arrêts d'autobus.

1.3 France :

Les chiffres concernant le handicap en France varient selon la définition donnée à ce terme et la source des données. Selon l'INSEE, la France compterait 12 millions de personnes touchées par un handicap, soit plus de 18% des Français. Parmi elles, 80 % souffrent d'un handicap invisible.

En 1975, le Gouvernement, pleinement conscient de la nécessité de faire de l'intégration des personnes handicapées une obligation nationale, fait adopter la loi n° 75-534 du 30 juin 1975 d'orientation en faveur des personnes handicapées qui comporte deux articles concernant l'accessibilité des transports (article 45) et celui du cadre bâti (article 49). Mais il ne se donne pas les moyens d'y parvenir.

Autre texte important, la loi n° 91-663 du 13 juillet 1991 présente diverses mesures destinées à favoriser l'accessibilité aux personnes handicapées des locaux d'habitation, des lieux de travail et des établissements recevant du public.

Mais c'est l'ambitieuse loi n° 2005-102 du 11 février 2005 modifiée pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées dite loi «handicap» qui apporte des évolutions fondamentales pour répondre aux attentes et aux besoins des personnes handicapées . Son article 2 donne, pour la première fois, en droit français une définition du handicap, en reconnaissant la responsabilité de l'environnement et du cadre de vie dans la survenance du handicap : «constitue un handicap, au sens de la présente loi, toute limitation d'activité ou restriction de participation à la vie en société subie dans son environnement par une personne en raison d'une altération substantielle, durable ou définitive, d'une ou plusieurs fonctions physiques, sensorielles, mentales, cognitives ou psychiques, d'un polyhandicap ou d'un trouble de santé invalidant ».

Cette loi a incontestablement entraîné un changement d'état d'esprit et a permis de porter un regard différent sur le handicap.

Elle pose un principe général d'accessibilité de l'ensemble la chaîne du déplacement, sans rupture, en fixant des obligations de résultats et des délais à respecter : d'ici au 1^{er} janvier 2015 pour les ERP et au 13 février 2015 pour les transports publics.

L'article 45 décrit la chaîne du déplacement «qui comprend le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les systèmes de transport et leur intermodalité».

Une stratégie d'accessibilité pour tous sans exclusion, permettre «l'accès à tout pour tous». Mais cette loi ambitieuse n'a pas été suffisamment suivie d'effets.

L'existant, quant à lui, affichait à peine 50 000 ERP rendus accessibles en 2015. La sénatrice de l'Essonne Claire-Lise Campion, dans son rapport «Réussir 2015» rendu en mars 2013, partant du constat que la France ne pourra honorer le rendez-vous de 2015, a préconisé le déploiement sur l'ensemble du territoire d'agendas d'accessibilité programmée.

A l'issue de la concertation de l'hiver 2013-2014, le Gouvernement a alors initié le dispositif des agendas d'accessibilité programmée (Ad'AP), mis en place officiellement par l'article 3 de l'ordonnance n° 2014-1090 du 26 septembre 2014 relative à la mise en accessibilité des établissements recevant du public, des transports publics, des bâtiments d'habitation et de la voirie pour les personnes handicapées, qui a permis de poursuivre la dynamique impulsée par la loi de 2005. C'est un outil de programmation financière pluriannuelle des travaux d'accessibilité permettant aux gestionnaires d'ERP de s'engager, sur un calendrier précis de travaux (jusqu'à 3 ans, sauf cas très particuliers), à poursuivre ou à réaliser l'accessibilité de leur établissement après le 1^{er} janvier 2015.

Des dérogations à l'accessibilité des lieux sont prévues dans les quatre cas réglementaires suivants : impossibilité technique; contraintes liées; disproportion manifeste entre les améliorations apportées par certains travaux et premier coût ou bien leurs effets sur l'usage du local; refus de l'assemblée générale des copropriétaires de rendre accessible des parties communes.

Tout juste quatre ans après sa création, le dispositif des Ad'AP obtient des résultats particulièrement encourageants : alors que moins de 50 000 ERP existants s'étaient mis en accessibilité entre 2005 et 2015, 690 000 étaient entrés dans ce dispositif fin 2018, et notamment la plupart des ERP les plus importants.

Néanmoins, les gestionnaires d'ERP de cinquième catégorie- c'est-à-dire les commerces du quotidien, de proximité, les artisans et les professions libérales- sont encore loin d'avoir pleinement assimilé la problématique de l'accessibilité, en raison notamment.

Le déploiement à venir des ambassadeurs de l'accessibilité, jeunes volontaires recrutés dans le cadre du service civique, au plus près du terrain, placés auprès des communes ou des intercommunalités, devrait pallier ces difficultés.

L'ajustement pragmatique de la réglementation a permis, parallèlement, de revoir, de simplifier et de rendre plus lisibles de nombreuses règles, sans pour autant remettre en cause l'accessibilité aux prestations.

Le registre public d'accessibilité, mis à disposition du public, a été rendu obligatoire pour les gestionnaires d'ERP par le décret n° 2017-431 du 28 mars 2017 et son arrêté du 19 avril 2017, communique sur le niveau d'accessibilité des prestations proposées en vue desquelles l'établissement concerné a été conçu et précise les dispositions prises pour permettre à tous d'en bénéficier.

Ce registre contient une information complète sur les prestations fournies, la liste des pièces administratives et techniques relatives à l'accessibilité et la description des actions de formation des personnels chargés de l'accessibilité.

Aux termes de la loi n° 2018-1021 du 23 novembre 2018 portant évolution du logement, de l'aménagement et du numérique (ELAN), 20% des logements neufs en habitat collectif doivent être directement accessibles, dès la construction. Les autres doivent être «évolutifs»- notion introduite en droit- ou adaptables, c'est-à-dire qu'ils peuvent être rendus facilement accessibles à l'issue de travaux simples (en décalant, par exemple, les parois de la salle de

bains). Cet assouplissement des normes d'accessibilité a donné lieu à une certaine polémique de la part des associations de personnes handicapées.

Un de ses décrets d'application, le décret n° 2019-305 du 11 avril 2019 modifiant les dispositions du code de la construction et de l'habitation relatives à l'accessibilité des bâtiments d'habitation élargit sensiblement l'assiette des logements rendus effectivement accessibles en rendant obligatoire l'installation d'ascenseurs dans les immeubles d'au moins trois étages (au lieu d'un seuil de quatre jusqu'alors).

En matière de transports publics, aux termes de l'article 7 de l'ordonnance de 2014 précitée, les autorités organisatrices de transport (AOT) peuvent volontairement élaborer des Schémas directeurs d'accessibilité (SD'AP), dispositif, dans des délais pouvant s'étaler de 3 à 9 ans selon les secteurs de transport : 3 ans pour le transport urbain, 6 ans pour le transport interurbain et 9 ans.

En quatre ans, des résultats particulièrement encourageants ont été enregistrés.

Une nette majorité d'AOT ont élaboré leur SD'AP dont toutes les régions.

Un premier bilan des réalisations révèle que 51 gares nationales sur un total de 160 sont aujourd'hui accessibles, tous périmètres confondus.

Quant aux régions, 196 gares régionales sont accessibles dont 100 en Ile-de-France.

La politique du handicap, qui revêt un fort caractère interministériel, voit depuis 2013 sa feuille de route tracée par le Comité Interministériel du Handicap (CIH), présidé par le Premier ministre et composé de l'ensemble des membres du Gouvernement concernés par cette politique.

La loi d'orientation des mobilités (LOM) du 24 décembre 2019 prévoit plusieurs avancées concrètes pour les personnes handicapées, pour lesquelles les transports constituent, trop souvent, un parcours du combattant.

. Les accompagnateurs de personnes handicapées ont désormais obligatoirement droit à des tarifs préférentiels, pouvant aller jusqu'à la gratuité.

; Autre changement annoncé : l'accès des personnes handicapées aux services de transport adapté est facilité avec la suppression de l'obligation de résidence sur le territoire concerné et de celle d'un passage devant une commission médicale locale.

.Les données relatives à l'accessibilité des services et des parcours aux personnes handicapées et à mobilité réduite seront rendues publiques et mises à disposition en open data afin de faciliter leurs déplacements. Ces données sont indispensables pour permettre l'émergence d'applications de mobilité de type GPS et calculateurs d'itinéraires. Applications qui pourront ainsi prendre en compte, de bout en bout, les capacités de chacun.

.L'accessibilité aux personnes à mobilité réduite des places de stationnement comportant des bornes de recharge électrique est également garantie.

.Enfin, dans le transport ferroviaire, la réservation des missions d'assistance en gare est facilitée avec l'instauration d'une plateforme unique de réservation. La coordination de ces services est garantie.

Parmi les villes à distinguer particulièrement :

Lyon, qui s'est vu décerner, par la Commission européenne, le premier prix de l'édition 2018 de l'Access City Award pour son engagement résolu dans tous les secteurs de l'accessibilité. Un chantier mené en concertation avec les associations membres de la commission accessibilité de la ville de Lyon et les référents handicap des différentes directions. Cette politique volontariste induit un investissement conséquent de 40 millions

d'euros entre 2016 et 2024 pour rendre accessible l'ensemble des établissements de la deuxième ville de France : mairies, établissements culturels, crèches, écoles, équipements sportifs, parcs, jardins, etc.

La mise en place d'actions spécifiques, dans l'ex capitale des Gaules, apporte des solutions concrètes aux personnes handicapées dans de nombreux domaines : accueil en crèche et en école pour les enfants handicapés, etc.

Evreux, la préfecture du département de l'Eure (près de 50 000 habitants) a été récompensée lors des Access City Awards 2019, en remportant le deuxième prix, en récompense de ses efforts dans tous les domaines de la vie quotidienne et citadine : transports, bâtiments publics, services en ligne, etc. Puis, une mention spéciale au titre de 2020 pour les travaux accomplis en matière de handicaps invisibles.

Parmi tous les aspects qui distinguent plus particulièrement cette ville, le plan «Grenelle Handicap Evreux Normandie» qu'elle a initié en 2014, pour «faire d'Evreux une ville accessible et confortable pour tous» et pour aller au-delà des obligations légales. Ses équipes ont ainsi composé des groupes de travail réunissant professionnels, bénévoles et citoyens dans le but de développer de nouvelles actions qui favorisent l'inclusion des personnes handicapées.

Grenoble, qui a obtenu en 2014 la deuxième place de l'Access City Award après s'être vu décerner, en 2011, la mention spéciale pour les infrastructures et les services publics, prouve manifestement de son engagement durable.

La métropole alpine a une politique résolue de participation des personnes handicapées et développe la vie autonome en livrant environ 150 constructions.

Nantes, qui s'est vu attribuer en 2013 le deuxième prix (derrière Berlin) de l'Access City Award, pour sa politique d'accessibilité menée de manière continue depuis 1990 en faveur des personnes handicapées, en partenariat avec les associations de personnes handicapées, qui a permis d'inscrire l'accessibilité et l'intégration des citoyens handicapés au cœur de toutes les politiques publiques, qu'il s'agisse de transports, d'équipements, de lieux publics ou culturels.

Toulouse, qui a reçu en 2016 le troisième prix Access City Award pour son engagement visant à améliorer la vie des citoyens handicapés et cela dans le domaine du transport- où le métro, les tramways et les bus sont à 100% accessibles- mais également dans le secteur culturel où les opéras sont chantés avec une description audio et où les programmes sont disponibles en gros caractères ou en braille. Elle a aussi gagné une mention spéciale «villes intelligentes» (*Smart City*) de ce prix européen.

Amiens, qui a obtenu, en mars 2017, la marque d'État Destination pour tous (DPT)- qui valorise à la fois un territoire proposant une offre touristique en autonomie et avec accompagnement- pour le handicap moteur et le handicap visuel. En élaborant le Pacte pour le Bien-vivre à Amiens, sa Municipalité a voulu que l'accessibilité soit prise en compte dans l'ensemble des politiques publiques : transports, habitat, santé, espaces verts, enfance-jeunesse, culture, etc.

Bordeaux, qui s'est vu attribuer, en juillet 2014, le label «Destination pour tous» pour la période 2014-2017 puis a été à nouveau labellisée pour une durée de cinq ans (2020-2025) pour les handicaps moteur et mental. Cette ville multiplie en effet les initiatives pour proposer une offre touristique de qualité pour l'accueil de tous les publics et mène, depuis plusieurs années, des actions en faveur des personnes handicapées. Les tramways, les bus et les navettes fluviales du transport public sont entièrement accessibles.

1.4 Pays germaniques

Allemagne : La Loi fondamentale (la Constitution allemande), à son article 3, paragraphe 3, fait état des personnes handicapées en interdisant (depuis 1994) la discrimination à l'encontre des personnes en situation de handicap physique, sans toutefois donner de définition du handicap. Le Tribunal constitutionnel fédéral n'a pas encore eu à ce jour à se prononcer sur le contenu de ce terme.

On retrouve des dispositions analogues dans les Constitutions de certains *Länder* (Etats fédérés).

En Allemagne, la définition légale du handicap figure au livre IX du Code social, texte clé de la législation en faveur des personnes handicapées qui est entré en vigueur le 1^{er} juillet 2001. Elle précise que les personnes handicapées sont celles dont les «fonctions corporelles, les capacités intellectuelles ou la santé mentale s'écartent- selon toute vraisemblance pour une période de plus de six mois- de ce qui correspond à la norme pour des personnes du même âge dont la participation à la vie sociale est ainsi compromise...».

Une autre distinction se fonde sur la nature du handicap : physique, mental ou psychique. Les personnes aveugles et malvoyantes, par exemple, bénéficient depuis longtemps d'une protection légale.

L'Allemagne a ratifié le 26 mars 2009 la CNUDPH.

Sous l'angle politique, il y a un partage des compétences entre l'État fédéral et les 16 *Länder* : c'est à l'État fédéral que revient la compétence législative et dans le cadre de la politique en faveur des personnes handicapées, quelques compétences d'action politique.

Les *Länder*, auxquelles la Constitution allemande confère l'exercice de compétences étatiques, peuvent prendre des mesures particulières en matière de politique en faveur des PH dans le cadre fixé par la législation fédérale.

L'Allemagne s'est dotée d'un arsenal législatif dès mai 2002 avec la loi fédérale sur l'égalité des personnes handicapées (*Behindertengleichstellungsgesetz* ou BGG) qui inscrit officiellement le droit à l'accessibilité dans des situations concrètes en leur garantissant notamment l'accès à toutes les constructions neuves non militaires, aux transports publics ainsi qu'aux sites Internet des autorités fédérales.

Les personnes malentendantes et aphasiques ont, par ailleurs, désormais le droit de s'exprimer dans la langue des signes allemande.

L'objectif de la loi BGG est de créer un cadre de vie sans barrières grâce à des contrats d'objectifs négociés.

En 2006, la loi générale sur l'égalité de traitement (l'AGG) qui a transposé les directives communautaires anti-discrimination- et les lois correspondantes au niveau régional dans la plupart des *Länder*- garantit à tous les Allemands le droit à la non-discrimination.

Parmi les points forts de l'Allemagne, les emplacements réservés aux véhicules des personnes handicapées qui sont rigoureusement respectés.

Mais la mise en œuvre de ce principe général d'un «accès sans barrières», de ces dispositions législatives volontaristes en matière d'accessibilité des infrastructures publiques aux personnes handicapées, est très inégale entre *Länder*.

Les associations représentatives des personnes handicapées estiment que les infrastructures de transport sont loin d'être toutes accessibles et qu'il reste encore beaucoup à faire, en particulier en milieu rural.

Cependant, après l'adoption de la loi de 2002, la société de chemins de fer allemands Deutsche Bahn a mis en place un bureau de liaison handicap pour coordonner les activités relatives aux demandes des personnes à mobilité réduite au sein de ce groupe ferroviaire et échanger des informations avec les associations de personnes handicapées.

Dans ce contexte, l'entreprise allemande considère qu'une meilleure accessibilité est essentielle pour 10% de la population, nécessaire pour environ 35% et pratique pour l'ensemble des voyageurs.

Un exemple concret : en Allemagne, les annonces concernant le côté de la descente sont obligatoires et doivent être diffusées par les chefs de gare.

Les quais sont dédiés un an à l'avance, ce qui n'est pas le cas en France et cela facilite les annonces pour les clients déficients visuels en particulier et tous les voyageurs en général.

L'exemple berlinois doit être mis en exergue. **Berlin** a en effet remporté en 2013 le prix «Access city award» décerné par la Commission européenne- et ce alors qu'elle était en compétition avec 98 autres villes pour le titre-, grâce à ses politiques stratégiques et inclusives en matière d'accessibilité qui couvrent tous les aspects de la vie citadine et sont fermement ancrées dans les cadres budgétaire et politique de la ville.

La politique berlinoise repose sur une approche globale et stratégique de «conception pour tous» : grâce à la transformation de l'ancienne ville divisée en deux en un environnement accessible et sans obstacles, les bâtiments et espaces publics doivent pouvoir être «utilisés par tous, de manière autonome, simple, intuitive et confortable».

La plupart des monuments berlinois sont *barrierefrei* (accessible aux personnes handicapées). La base de données Mobidat, «Vivre sans entraves à Berlin», actualisée en permanence, informe sur les loisirs et la culture accessibles aux personnes à mobilité réduite.

Ce projet est en partie géré par les personnes handicapées.

Y ont également contribué les centres commerciaux accessibles, les lieux de vie et parcs construits en tenant compte des besoins des personnes handicapées

En matière de transports, sur les 173 stations du réseau du métro berlinois (Berliner U-Bahn)- qui a été inauguré en 1902, soit deux ans seulement après celui de Paris-, pas moins de 106 (Les lignes U5 et U55 -cette dernière dès sa mise en service en 2009- sont désormais totalement accessibles) sont désormais accessibles aux personnes handicapées, c'est-à-dire équipées d'un ascenseur ou d'une rampe pour les fauteuils roulants ou les poussettes et d'une surface podotactile au sol pour les personnes aveugles.

En plus, en cas de besoin, il y a des interphones dans toutes les stations.

La BVG- l'entreprise qui exploite les réseaux de métro, de tramway et de bus de l'agglomération berlinoise- s'est engagée à rendre toutes ses stations accessibles à l'horizon 2020.

Les bus de Berlin sont tous accessibles aux personnes handicapées (à l'exception de la ligne touristique 2018) et quasiment tous les tramways le sont également.

Nuremberg, Wiesbaden, Dresde et Marburg font également figures de villes-modèles :

- **Nuremberg** avec notamment une excellente accessibilité de son aéroport (rampes pour les fauteuils roulants, ascenseurs et toilettes adaptés, téléphones à portée de main, etc.), des ascenseurs à chaque station de métro et la mise en situation de handicap des responsables politiques et des décideurs (des visites du réseau de transport nurembergeois se font avec la mise à disposition de lunettes destinées à réduire la visibilité de ces décideurs!);

- **Wiesbaden**, capitale du *Land* de Hesse, qui a reçu en 2016 le deuxième prix Access City Award, pour sa politique ambitieuse de mise en accessibilité du centre-ville (rues et trottoirs accessibles grâce à l'introduction progressive d'équipements telles les bandes tactiles et les bordures de trottoirs abaissés, nouveaux passages piétons gérés par des feux équipés d'un signal sonore), de ses espaces ouverts, parcs et terrains de jeux et des 230 bus de la ville (qui présentent tous des planchers abaissés, des poignées tactiles et de couleur contrastée ainsi qu'une signalisation visuelle et sonore annonçant les prochains arrêts;
- **Dresde**, pour l'effet levier de ses technologies de l'information et de la communication (avec ses plan et guide interactifs qui proposent des informations ciblées aux personnes handicapées).
- **Marburg**, pour son engagement de longue date en faveur de l'accessibilité, d'une stratégie claire pour l'avenir, qui s'inscrit dans le long terme et de l'intégration exemplaire des personnes handicapées dans les projets d'accessibilité de la municipalité, depuis leur planification jusqu'à leur réalisation.

Suisse : Selon différentes sources disponibles, on peut estimer le nombre de personnes handicapées en Suisse à environ 1,6 million de personnes handicapées (sur une population totale d'un peu plus de 8,5 millions d'habitants).

Par divers moyens, l'État et la société civile encouragent leur participation à la vie de la société.

Depuis 2000, les principes d'égalité et de non-discrimination du fait du handicap sont inscrits dans la Constitution de la Confédération helvétique. Son article 8, alinéa 2, dispose ainsi que «nul ne doit subir de discrimination du fait notamment (...) d'une déficience corporelle, mentale ou psychique ».

Et l'alinéa 4 de ce même article précise que «la loi prévoit des mesures en vue d'éliminer les inégalités qui frappent les personnes handicapées».

La loi fédérale sur l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées (*LHand*) du 13 décembre 2002- entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2004- constitue un instrument relativement efficace en matière d'accessibilité : partant du constat qu'«il y a inégalité dans l'accès à une construction, à une installation, à un logement ou à un équipement ou véhicule des transports publics lorsque cet accès est impossible ou difficile aux personnes handicapées pour des raisons d'architecture ou de conception du véhicule», elle confère aux personnes handicapées le droit d'accéder aux constructions, installations, équipements, véhicules de transports (l'accès pour tous des transports publics doit être garanti à la fin 2023) et prestations destinés au public.

L'article 7 de cette loi dispose que toute personne qui subit une inégalité en cas de construction ou de rénovation d'une construction ou installation peut demander, sous certaines conditions définies dans ce texte, que l'on s'abstienne ou que l'on élimine l'inégalité.

La *Lhand* garantit un standard minimal à l'échelle nationale garantissant l'accès aux bâtiments de plus de 50 places de travail et aux habitations collectives de plus de huit logements.

L'accessibilité des bâtiments et installations ouverts au public, des immeubles d'habitation de plus de 8 appartements et des bureaux de plus de 50 postes de travail doit être garantie, à l'issue de l'application d'un plan par étapes.

Par ailleurs, cette loi fédérale ne s'applique pas aux cantons qui conservent pleinement leurs compétences de droit commun en matière de droit de la construction.

Elle donne, à son article 2, une définition de la personne handicapée comme «toute personne dont la déficience corporelle, mentale ou psychique présumée durable l'empêche d'accomplir les actes de la vie quotidienne, d'entretenir des contacts spéciaux, de se mouvoir, etc.».

Dans un rapport publié fin 2015 pour marquer les onze ans d'existence de la *LHand*, le Département fédéral de l'Intérieur relève en particulier les progrès conséquents réalisés dans les transports publics- environ 50 % des 1800 gares et haltes ferroviaires totalisant 70% du volume étaient accessibles, 9 des 10 principales gares suisses (à l'exception de celle de Berne) avaient été adaptées et 70% des trains étaient conformes à la réglementation.

Près de 580 gares suisses devraient être modernisées et rendues plus accessibles (grâce à des nivellements) d'ici à la fin 2023, dans le cadre de la mise en œuvre de la loi *Lhand*, selon un communiqué de presse l'Office fédéral des transports (OFT) de décembre 2018. Une centaine d'autres gares seront toutefois transformées après 2023.

Ce rapport a, par ailleurs, mis en exergue les importants progrès réalisés en matière d'accès aux bâtiments publics avec une réelle sensibilisation des acteurs du secteur de la construction et une amélioration plus nette en ce qui concerne la mobilité dans l'espace public et les bâtiments ouverts au public que pour les locaux de travail ou les logements.

Avec, en outre, des différences persistant entre les cantons.

Plusieurs ordonnances définissent le règlement d'application de cette loi : son ordonnance principale a pour but de réduire et d'éliminer les inégalités et l'ordonnance sur les aménagements vise à assurer l'accès des personnes handicapées aux transports publics.

Mais les électeurs suisses ont rejeté en mai 2003, par 62 % des voix, une initiative qui aurait garanti aux personnes handicapées un droit d'accès à tous les bâtiments publics existants.

La politique concernant les personnes handicapées a pris un nouvel élan depuis la ratification par la Suisse en 2014 de la convention de l'ONU relative aux droits des personnes handicapées.

Ces dernières années, la situation des personnes handicapées s'est considérablement améliorée : les bâtiments et les transports publics ont gagné en accessibilité mais, dans de nombreux domaines de la vie courante comme le logement, les loisirs ou la culture, les personnes handicapées ne peuvent pas encore s'investir sur un pied d'égalité comme l'exige pourtant la Constitution fédérale.

Un rapport adopté le 9 mai 2018 par le Conseil fédéral (Gouvernement suisse) entend y remédier, notamment à travers l'égalité dans le monde du travail avec le programme Egalité et travail, l'autonomisation des personnes handicapées avec le programme Autonomie au quotidien et l'intensification des mesures dans le domaine de la communication numérique accessible.

Il est prévu également de renforcer la collaboration entre la Confédération et les cantons en instaurant un partage régulier d'informations et d'expériences, sous le pilotage du Dialogue national sur la politique sociale.

Un cadre légal en faveur de l'égalité existe aussi au niveau cantonal.

Parallèlement à la *Lhand*, s'applique la législation cantonale sur les constructions qui ne s'applique, pour l'essentiel, qu'aux nouvelles constructions et ne se répercutent sur les bâtiments existants que lorsque de nouveaux chantiers de rénovation ou de réaménagement sont prévus.

Ce cadre fait parfois l'objet de lois et d'ordonnances spécifiquement conçues pour promouvoir l'intégration des personnes handicapées mais, souvent, il se limite à un ou plusieurs articles inscrits dans d'autres lois ou ordonnances.

Dans le canton de Genève, la Loi sur l'intégration des personnes handicapées (LIPH) du 16 mai 2003, entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2004, définit à son article 2, le handicap : «on entend... toute personne dans l'incapacité d'assumer par elle-même tout ou partie des nécessités d'une vie individuelle ou sociale normale du fait d'une déficience, congénitale ou non, de ses capacités...».

La LIPH prévoit un encouragement par le canton des initiatives publiques ou privées favorisant l'intégration des personnes handicapées avec, notamment, un soutien au financement des travaux de transformations architecturales visant à rendre les lieux ouverts au public accessibles.

Elle crée, enfin, la commission cantonale d'indication, véritable guichet unique auquel toute demande relative à l'accompagnement à domicile et à l'accueil en établissements pour personnes handicapées doit être adressée.

Autre loi cantonale, celle sur l'accessibilité des constructions et installations de 2011 qui dispose, à son article 109, que «les constructions et installations, de même que leurs abords, doivent être conçus et aménagés de manière à en permettre l'accès et l'utilisation par tous les usagers, y compris ceux qui éprouvent des difficultés à s'orienter, à se mouvoir ou à communiquer».

Si la mobilité, dans la ville de **Genève** et dans les communes environnantes, s'est nettement améliorée en plusieurs points, il reste encore beaucoup d'obstacles à supprimer : abaissement de trottoirs non réalisé, marches, installations de terrasses obstruant le passage, parking sauvage ou contraintes sur le trottoir, etc.

Dans le reste de la Suisse romande, on compte de nombreuses initiatives de plus ou moins grande envergure, telle que la création d'une carte numérique d'accessibilité pour la ville de **Payenne**.

Autriche : Sur une population totale de 8,86 millions d'habitants, l'Autriche compte environ 1,6 million de personnes handicapées.

La loi constitutionnelle fédérale du 1^{er} octobre 1920 dispose, à son article 7, que «nul ne peut être défavorisé en raison de son handicap», même elle n'en donne aucune définition.

Pour les personnes sourdes et leurs proches, la langue des signes autrichienne a été reconnue officiellement comme une langue à part entière par l'article 8 de la Constitution, le 1^{er} septembre 2005.

L'Autriche a ratifié la convention relative aux droits des personnes handicapées en septembre 2008.

La République (la Fédération, les Länder et les communes) s'engage à assurer dans tous les domaines de la vie quotidienne, l'égalité de traitement entre les personnes handicapées et celles qui ne le sont pas».

La législation sur l'égalité des personnes handicapées- loi fédérale sur le handicap ou *BBG* et loi fédérale pour l'égalité des personnes handicapées ou *BGSStG*-, en tant que telle, ne fait pas de l'accessibilité une obligation mais, du fait qu'elle protège contre la discrimination, contribue dans une large mesure à l'élimination des obstacles que ces personnes rencontrent.

Les compétences, en matière de politique du handicap, étant partagées entre les neuf Länder (ou Etats fédérés) et l'État fédéral, il n'existe pas, en Autriche, de législation générale réglementant le handicap, à l'exception de la loi fédérale relative à l'égalité de traitement des personnes handicapées (loi BBG).

Au contraire, la fragmentation normative caractérise la législation sur les personnes handicapées avec pas moins de 90 lois fédérales et régionales !

Avec, par voie de conséquence, un grand nombre de définitions tant fédérales que territoriales. La législation dans le domaine du bâtiment, et donc la réglementation concernant l'élimination des obstacles liés à la construction, relève ainsi de la compétence des Länder.

- A Vienne, tous les bâtiments recevant du public, les établissements d'enseignement, les bâtiments abritant des salles de réunion, des salles de spectacles ou de sport, les entreprises commerciales qui vendent des biens de consommation, les banques, les églises, les établissements sanitaires et sociaux, les cabinets médicaux et les pharmacies doivent être conçus et construits dans le respect des règles d'accessibilité.

En outre, Vienne s'est engagée à établir un plan par tranches visant à rendre tous les bâtiments de la ville accessibles aux personnes handicapées.

- Le Tyrol a des règles de construction analogues et un plan par tranches visant à rendre les bâtiments officiels accessibles aux personnes handicapées.

- En Carinthie, tous les nouveaux établissements et locaux administratifs publics, ainsi que les cabinets médicaux, doivent être accessibles.

L'une des principales dispositions de la réglementation relative à l'octroi de subventions dans le domaine du logement, entrée en vigueur le 1^{er} avril 2010, porte sur la promotion accrue d'une architecture sans obstacles.

- Le Vorarlberg a mis sur pied une opération de sensibilisation dans ce domaine en organisant un concours pour une construction sans obstacles, qui a été suivi d'une cérémonie de remise des prix à des fins de publicité accrue.

En ce qui concerne le gouvernement fédéral, la loi fédérale sur l'égalité des personnes handicapées dispose qu'un plan par tranches a été établi pour garantir l'accessibilité des bâtiments fédéraux et la circulation sans obstacles à l'intérieur de ceux-ci.

Dans le domaine des transports, la loi fédérale sur les transports publics locaux et régionaux prévoit que l'octroi de subventions aux entreprises de transport public ou aux acheteurs de contrats de transport public doit être de plus en plus lié à la prise en compte des besoins des personnes à mobilité réduite et à la conception de véhicules adaptés à ceux-ci.

A **Vienne**, toutes les stations de toutes les lignes du métro (*U-Bahn*) sont accessibles pour une personne en fauteuil roulant : tous les trains sont à plancher bas au niveau du quai, de même que les autobus et les tramways via une plateforme adaptée.

L'ancienne capitale des Habsbourg a fait, par ailleurs, disparaître ses pavés ainsi que nombre de ses bordures de trottoir.

Salzbourg, la ville de Mozart, a remporté, pour 2012, le prix européen Access City Award, en raison de ses remarquables résultats obtenus dans une ville «historique», fruits d'un engagement de longue date et de la cohérence de sa démarche, dans tous les domaines clés concernés par l'accessibilité avec l'implication directe des personnes handicapées : l'environnement bâti et les espaces publics, les infrastructures de transport et apparentées, l'information et la communication (notamment les nouvelles technologies) ainsi que les infrastructures et services publics.

1.5 Iles britanniques

Royaume-Uni : Au Royaume-Uni, le handicap fait partie de la «normalité sociale», selon Edouard Braine, ancien consul général tétraplégique de France à Londres, pour qui « il vaut mieux être handicapé à Londres qu'à Paris». Et le niveau d'accessibilité de ses lieux publics y est sensiblement supérieur à celui observé en France.

C'est pour répondre aux besoins des personnes invalides de la Seconde Guerre mondiale qu'a été promulgué dès 1944 le premier texte, la loi sur les travailleurs handicapés- le *Disabled Persons Employment Act (DPEA)* les protégeant en matière d'intégration professionnelle.

Avec l'adoption, à l'unanimité, dès 1970 d'une proposition de loi handicap exemplaire, l'*Equal Pay Act*, le Royaume-Uni s'est en effet dotée d'une véritable législation anti discrimination protectrice des personnes handicapées.

Le Royaume-Uni a donc plusieurs décennies d'avance sur la France en matière d'accessibilité.

La Grande-Bretagne a adopté également dès 1995 une loi spécifique, le *Disability Discrimination Act* ou DDA-, souvent citée en exemple, qui reconnaît comme «handicapée», «toute personne présentant des troubles physiques ou mentaux qui affectent de façon substantielle et durablement ses capacités à mener des activités ordinaires» visant à lutter contre les discriminations à l'égard des personnes handicapées, à l'instar de la loi ADA adoptée aux Etats-Unis en 1990 dont elle s'est inspirée.

Ce texte a été révisé et élargi en avril 2005 par une loi qui traite de tous les aspects relatifs au handicap et qui marque une avancée en donnant, pour la première fois, une définition juridique du handicap.

La personne handicapée y est définie comme «toute personne atteinte d'une déficience physique ou mentale ayant un effet négatif important et de longue durée (plus de douze mois) sur sa capacité à mener des activités quotidiennes normales».

La DDA s'étend aussi à l'accès des personnes handicapées aux biens et aux services ainsi qu'aux bâtiments.

Le cadre bâti a dû être mis en conformité dès 2004.

La DDA consacre, par ailleurs, une section aux transports prévoyant des dispositions concernant les normes d'accès aux nouveaux trains, autobus, tramways et taxis.

Pour appliquer la DDA, un organisme de réglementation a été créé, la Commission des droits des personnes handicapées (*Disability Rights Commission* ou DRC).

A noter que la loi britannique parle de réaliser des «adaptations raisonnables» (*reasonable adjustments*).

Un objectif assez flou qui présente des avantages comme des inconvénients.

Des avantages en permettant à chacun d'avancer à son rythme, de manière pragmatique mais aussi des inconvénients car le succès de cette politique repose largement sur la volonté de faire des différents acteurs.

Les inégalités territoriales, notamment du point de vue économique, expliquent les disparités importantes entre les régions qui peuvent investir dans l'accessibilité et celles dont les services sociaux s'effondrent.

1. Pour atteindre cet objectif, les Britanniques ont misé sur le concept «d'ingénierie sociale»: la plupart des bâtiments londoniens sont dotés d'aménagements qui les rendent accessibles.

L'application de la DDA est jugée globalement satisfaisante- cette loi étant effectivement appliquée sans contestation ou remise en cause- même si les associations de personnes handicapées ont formulé certaines critiques.

Avec l'*Equality Act* (loi relative à l'égalité) de 2010 qui a simplifié la législation alors en vigueur en remplaçant plusieurs lois (dont le DDA et l'*Equal Pay Act* de 1970) et renforcé la lutte contre les discriminations et a posé le principe d'accessibilité des sites Web (dans la mesure du possible), un principe d'égalité a été consacré.

L'accès au réseau de transports s'est considérablement amélioré.

S'agissant du réseau ferré, plus de 6000 nouveaux trains ont été fabriqués selon les normes d'accès modernes qui ont remplacé celles appliquées depuis 1998.

Le programme du Gouvernement intitulé *Access for All* (Accès pour tous), doté d'un budget de 370 millions de livres sterling, a permis d'aménager des itinéraires accessibles dans 148 gares grâce à des ascenseurs et des passerelles.

Pour le stationnement, l'utilisation abusive des cartes de stationnement est sévèrement punie par la justice (amende d'un montant de 990 livres).

Le Gouvernement britannique a créé un Forum de la cyber accessibilité composé d'experts, d'organisations professionnelles et d'organisations de bénévoles.

L'objectif est de veiller à la conception de services plus inclusifs pour les consommateurs et les entreprises.

Le Forum est chargé de mettre en œuvre le Plan de cyber accessibilité.

Il est à souligner, par ailleurs, que le Royaume-Uni a créé, comme en France, une délégation à l'accessibilité.

Et, sur le terrain, il a été procédé à la mise en place de référents, que ce soit dans les entreprises ou les autorités locales, garantissant la prise en compte de la question d'accessibilité.

L'exemple de **Londres** est souvent mis en exergue, de manière exagérée même si le système de transports publics est aujourd'hui beaucoup plus accessible qu'avant aux personnes handicapées.

Un renouvellement complet du parc des bus a été effectué avec le remplacement des anciens bus par des véhicules à étage modernes disposant d'un système de plancher surbaissé, d'une rampe électrique amovible et d'un espace réservé pour accueillir un fauteuil roulant de 70 cm de large sur 120 cm de long maximum, à l'exception des bus à impériale historiques sur deux lignes.

Presque tous les bus londoniens, en dehors des bus de la ligne historique 15, peuvent se baisser au niveau du trottoir afin de permettre aux clients handicapés de monter plus facilement et sont équipés de sièges prioritaires pour personnes à mobilité réduite et d'un ou deux emplacements réservés pour accueillir les fauteuils roulants et les scooters de mobilité.

Le transport dans les bus londoniens est gratuit pour les UFR mais les personnes accompagnatrices ont besoin, par contre, d'acheter un billet.

Le nombre de chiens d'assistance autorisé à bord n'est pas limité, à condition qu'il y ait de la place.

Le constat est nettement plus décevant en matière de trains puisque le *Disability Discrimination Act* fixe à seulement 2020 l'accessibilité de tous les wagons existants.

Néanmoins, les trains *Docklands Light Railway* (DLR) sont accessibles.

Quant aux 23 000 taxis londoniens (les légendaires taxis noirs qui ne le sont pas toujours)- 11 taxis pour 1000 habitants-, ils ont tous la possibilité de se moduler pour accueillir des

personnes en fauteuil roulant (ils sont souvent dotés d'une rampe d'accès)- les taxis parisiens sont loin d'égaliser ces performances...- et ils transportent gratuitement, par ailleurs, les chiens d'assistance.

En revanche, l'accès de nombreuses stations du métro londonien- qui est le plus ancien métro du monde puisqu'il date de 1863!- se fait par les escaliers et il y a bien souvent une marche entre le quai et le train, ou un dénivelé.

Tout cela pouvant rendre le métro difficilement accessible à certaines personnes handicapées.

En fait, seules 66 stations (essentiellement les prolongements récents de la *Jubilee Line*) sur les 270 que compte la capitale britannique sont totalement accessibles.

Il y a des rampes pour aider les usagers en fauteuil roulant à se rendre dans le métro dans 16 stations.

Mais, récemment, des progrès importants ont été accomplis pour répondre à la volonté de *Transport for London*, responsable du système des transports de la capitale britannique, de rendre le métro accessible à tous.

Certaines stations du métro londonien ne comportent ainsi plus aucune marche de la rue au quai et d'autres de la rue au train.

Par ailleurs, le personnel travaillant dans le métro londonien est régulièrement formé pour assister les personnes handicapées.

Il peut les aider à rejoindre le train et, si besoin, à trouver un siège.

Aucune réservation préalable n'est nécessaire pour bénéficier de cet accompagnement.

Tout comme Barcelone en 1992, Londres a par ailleurs profité des Jeux Olympiques et Paralympiques de 2012 pour réaménager la ville à très grande échelle et s'adapter aux besoins des personnes handicapées.

Mais nombre de bâtiments historiques sont difficilement adaptables au handicap.

Une mention particulière doit être faite également aux villes de :

. **Manchester**, la capitale culturelle du nord de l'Angleterre, dont le centre a été largement réaménagé à la fin des années 1990 (larges trottoirs dénués de marches, nombreux magasins, restaurants et bars à entrée abaissée, etc.) et qui est également bien desservie en matière de transports accessibles à tous;

. **Belfast**, en Ulster (Irlande du Nord), prix de l'Access City Award 2014, pour ses efforts en matière d'accessibilité à l'environnement bâti et aux espaces publics avec son jardin thérapeutique du parc Musgrave, installation permanente et inclusive qui améliore la qualité de vie et le bien-être des enfants et des jeunes;

. **Chester** (Nord de l'Angleterre) qui est devenue, en 2017, la première ville britannique à recevoir le premier prix de l'Access City Award en raison de ses efforts concrets fédérant de manière remarquable le secteur public et les sociétés privées pour rendre accessible son patrimoine historique et culturel et combiner accessibilité des sites touristiques à tous, notamment pour les personnes en fauteuil roulant, et préservation de son patrimoine.

Irlande : Sur plus de 5 millions d'habitants, au moins 100 000 d'entre eux seraient handicapés.

Jusqu'en 1993, l'Irlande n'avait aucune législation spécifique concernant les droits des personnes handicapées.

C'est l'affirmation du principe de non-discrimination qui a ouvert la voie à leur intégration pleine et entière dans la société irlandaise.

L'Irlande s'est en effet dotée d'une loi sur le handicap, le *Disability Act*, entrée en vigueur en juillet 2005, pour promouvoir et améliorer la participation des personnes handicapées à la vie économique, sociale et culturelle.

Selon la définition donnée par cette loi, la conception universelle doit produire un environnement accessible, compris et utilisé, dans toute la mesure du possible, par tous, quel que soit son âge, sa taille ou son handicap.

Le terme handicap sera identifié lors de l'enquête de la *National Disability Survey* (NDS) de 2008-2010.

Ce texte contraint ainsi les villes et les services de transport à adapter leur accueil aux personnes handicapées avec des dispositions relatives à l'accès aux bâtiments publics (article 25), l'accessibilité des services fournis à un organisme public, l'accès aux sites du patrimoine. Mais dès 1999, avec la création de l'Agence nationale pour les personnes handicapées (*National Disability Authority*), à la suite de la Déclaration de Barcelone, le Gouvernement irlandais s'est doté d'un organisme, placé sous la tutelle du ministère de la Justice, qui conseille le Gouvernement irlandais sur les politiques et les pratiques liées au handicap et travaille à la mise en accessibilité des services publics.

En matière de politiques publiques, la NDA établit des propositions préalables à l'édiction de la réglementation : par exemple, à propos de l'accessibilité des sites et bâtiments protégés au titre du patrimoine architectural et urbain ou pour favoriser l'emploi des travailleurs handicapés dans le secteur public.

Elle valorise également, par des prix annuels, les initiatives et les bonnes pratiques des services publics en matière d'accessibilité.

En matière de recherche par ailleurs, la NDA organise des séminaires thématiques.

La NDA, enfin, joue également un rôle de sensibilisation et d'information : elle édite ainsi différents documents, notamment sur la conception, la réalisation et la gestion de bâtiments accessibles à tous et sur leurs conditions de sécurité et d'évacuation.

Dans les grandes villes, les transports en commun sont presque tous adaptés aux personnes handicapées.

La compagnie de bus nationale *Bus Eireann* possède un certain nombre d'autobus accessibles équipés de rampes d'accès et d'espaces réservés aux fauteuils roulants qui représentent près de 70 % de son parc. Les taxis sont généralement adaptés aux fauteuils roulants.

Dublin a fait un gros effort en matière d'accessibilité : des quartiers ont ainsi été entièrement rendus aux piétons (la rue O'Connell et les rues adjacentes), le quartier géorgien.

Les quartiers de la distillerie Guinness, Temple Bar, The Liberties sont plus anciens avec des trottoirs en hauteur mais toutefois visitables avec un accompagnant.

Les bus de ville sont équipés de planchers surbaissés et d'un espace de taille standard assez confortable pour les fauteuils roulants comme ceux de *Dublin Bus*, principal opérateur de transport public du Grand Dublin qui disposent d'un espace pour fauteuils roulants pouvant aller jusqu'à 70 cm de large et 120 cm de long.

L'exemple de la ville de **Tallaght** (quatrième plus grande agglomération irlandaise) doit être étudié de près pour la gamme des services publics innovants visant à améliorer la qualité de vie de ses concitoyens moins valides.

On peut citer, à titre d'exemple, les installations de recyclage et les bibliothèques accessibles et les livres disponibles en différents formats pour les personnes malvoyantes

1.6 Pays méditerranéens

Espagne : Près de 12 % des Espagnols (3,85 millions de personnes) souffrent d'un handicap et près de 20% des ménages espagnols en sont impactés, selon le Comité espagnol des représentants des personnes handicapées (CERMI).

La Constitution espagnole prend en compte de façon claire la problématique de l'intégration des personnes handicapées.

Son article 9 garantit la liberté et l'égalité de tous les citoyens et des groupes dont ils font partie dans la vie politique, économique, sociale et culturelle.

Et son article 14 énonce un principe d'égalité et de non-discrimination.

La Constitution précise enfin, à son article 49, que «les Pouvoirs publics poursuivront une politique de prévision, de traitement, de réhabilitation et d'intégration des handicapés physiques, sensoriels et psychiques auxquels ils prêteront les soins spéciaux dont ils ont besoin et ils leur accorderont une protection particulière pour qu'ils jouissent des droits eue le titre I reconnaît à tous les citoyens».

Le handicap est défini à l'article 7 de la grande loi n° 13/1982 du 7 avril 1982 relative à l'Intégration Sociale des Personnes Handicapées (LISMI).

C'est une législation très exhaustive qui rend les autorités publiques responsables des plans d'urbanisme et de construction garantissant l'accessibilité aux bâtiments, passages publics, parcs et jardins et de l'adaptation des bâtiments déjà existants et qui a atteint son point culminant avec l'adoption de la loi n° 51/2003 du 2 décembre 2003 relative à l'égalité des chances, à la non-discrimination et à l'accessibilité universelle pour les personnes handicapées (LIONDAU) qui a placé l'accessibilité comme une priorité nationale au même titre que l'égalité des chances entre tous les citoyens.

Plusieurs décrets royaux d'application ont été pris et notamment celui du 19 février 2010 portant modification du code du bâtiment

L'Espagne, après les années de retard des années de plomb du franquisme, fait figure aujourd'hui sans contexte en Europe de pays particulièrement avancé concernant la législation relative au handicap.

Parallèlement à l'évolution de la réglementation, le Gouvernement a lancé, en 2004, le premier plan national pour l'accessibilité des lieux publics qui s'est achevé en 2012, principal instrument d'application de la LIONDAU.

Francisco de Jesus Valverde, président de la fondation gérant l'Observatoire nationale du handicap, a déclaré que les Espagnols avaient «atteint une conscience collective sur la nécessité des mêmes droits pour tous et l'amélioration continue de ces droits» et a estimé que les efforts réalisés en matière d'accessibilité ont été importants.

Efforts d'autant plus importants qu'ils s'inscrivent dans le cadre de l'application de la Convention des Nations Unies sur les droits des personnes handicapées, ratifiée par l'Espagne en décembre 2007.

Etat fortement régionalisé, les actions en ce domaine sont le plus souvent menées par les autorités publiques locales (en particulier les 17 communautés autonomes ou régions et les municipalités) qui ont la charge de décliner les orientations nationales en matière d'accessibilité, en édictant des objectifs de performance et des prescriptions techniques.

Certaines de ces autorités développent notamment depuis plusieurs années des politiques tarifaires favorables aux personnes à mobilité réduite et des services de transport spécialisés.

La contrepartie de cette régionalisation poussée est qu'il existe de nombreuses disparités entre les différentes communautés autonomes en matière de traitement social du handicap.

Ainsi, seules les communautés autonomes de Catalogne, d'Andalousie et de Valence reconnaissent la langue des signes.

Autre domaine dans lequel l'Espagne apparaît en pointe : le mouvement associatif pour les personnes handicapées- en particulier la ONCE (Organizacion Nacional de Ciegos Espanoles), organisation nationale d'aide aux personnes aveugles espagnols particulièrement influente- qui est puissant et travaille en étroite coopération avec le Gouvernement espagnol.

L'Espagne est également de mieux en mieux équipée pour offrir un tourisme accessible, un tourisme pour tous.

De fait, des efforts considérables d'adaptation aux besoins des personnes handicapées sont réalisés pour éliminer les barrières, accéder à des activités culturelles et en contact avec la nature et instaurer des réglementations en matière de transport, de construction et d'urbanisme.

L'accessibilité universelle est en train de devenir un facteur de poids dans le tourisme espagnol, spécialement en Catalogne et dans les principales destinations touristiques mondiales.

L'île de **Ténérife**, aux Canaries, a développé à partir de 1957 une politique remarquable d'adaptation de ses espaces touristiques publics et privés avec l'arrivée, cette année-là, d'un groupe de touristes suédois handicapés à la recherche d'un lieu de soins et de détente qui a initié le tourisme accessible.

Ainsi, **Madrid** est l'une des premières villes d'Espagne, sinon la première, à avoir développé une offre touristique «accessible pour tous», adaptée à des publics ayant des besoins spécifiques en matière de mobilité et d'attention cognitive.

En matière de transports, ATENDO est un service spécialisé d'assistance personnalisée de la RENFE (équivalent espagnol de la SNCF) destiné aux voyageurs handicapés, aux personnes âgées ou ayant une mobilité réduite transitoire, pour orienter, renseigner, faciliter l'accès et le transit dans les gares ainsi que la montée et la descente des trains.

Le personnel de ce service est constitué de professionnels dûment formés.

L'accessibilité des transports aux handicapés moteurs est effective dans de grandes agglomérations telles que Barcelone, Bilbao, Saint-Sébastien et surtout **Malaga**.

Dans cette dernière ville, la conception des gares et des trains du métro léger est dépourvue de barrières architecturales et appelle au respect des paramètres de sécurité, d'accessibilité et de fonctionnalité, ce qui facilite l'accès pour les personnes handicapées. Par ailleurs, près de 65% des arrêts de bus sont accessibles à 100% des personnes handicapées.

La plupart des bus sont équipés d'espaces adaptés, de panneaux à diodes avec annonces vocales.

On y trouve des informations en braille ou sous la forme de pictogrammes pour les personnes malvoyantes.

Un résultat qui est dû à une vingtaine de consultants et d'experts qui travaillent sur la mise en accessibilité dans des domaines variés comme l'information ou la mobilité.

Madrid est en tête en ce qui concerne l'accessibilité pour les personnes handicapées dans les transports avec 80% de son métro qui est accessible et qui comporte plus d'ascenseurs que les métros de New York, de Paris et de Londres réunis !

Il existe, dans la capitale espagnole, une compagnie de taxi spécialisée, Eurotaxi, qui s'adresse aux personnes à mobilité réduite.

A **Barcelone**- métropole qui s'était lancée le défi en 2010 d'être la ville la plus accessible de l'Union européenne, l'objectif principal reste de devenir une ville cohérente favorisant la qualité de vie et le respect de la diversité.

Elle s'est vue délivrer la même année le prix Access City Award, la voirie est considérée comme particulièrement accessible.

C'est une ville qui, visiblement, a été sensibilisée tôt au handicap.

Tous les trottoirs sont abaissés et les allées au bord des plages sont goudronnées.

Il est très facile d'y circuler.

En matière de transports, la plupart des bus barcelonais ont été adaptés (ils sont équipés d'un accès spécial pour les fauteuils roulants) et la complexité d'un métro presque centenaire n'empêche pas que ce soit un mode de transport accessible, souvent considéré comme un modèle en la matière pour les autres métropoles européennes.

Les Jeux Olympiques de 1992 ont donné l'impulsion à la mise en place d'une vraie accessibilité de la ville.

C'est donc logiquement une destination phare du tourisme adapté.

En effet, depuis 1992, les nouvelles stations de métro qui sont construites et celles qui sont rénovées incorporent les mesures d'accessibilité : installations, ascenseurs distributeurs à commande vocale, parcours en relief pour personnes malvoyantes et non-voyantes, dispositif lumineux signalant la fermeture des portes.

Ainsi, les lignes 2, (la ligne Violette qui est la seule ligne à être équipée d'ascenseurs à chaque station)) 9, 10 et 11 sont entièrement adaptées comme la majorité des stations de la ligne 1.

En tout, 80% environ des stations ont été aménagées : seules 27 stations sur 198 ne sont pas considérées comme totalement accessibles.

Les machines qui valident les tickets du métro et des Ferrocarrils de la Generalitat (FGC)-chemins de fer- émettent des messages acoustiques et visuels pour garantir que chacun puisse être bien informé.

Mais malgré ces avancées indéniables, changer d'une ligne à l'autre dans une station de métro peut être un peu compliqué car il y a souvent des escaliers dans les stations, même s'il est possible de demander une assistance auprès du personnel travaillant dans le métro.

Et, en matière tarifaire, les personnes handicapées ne bénéficient d'aucun avantage spécifique. Plusieurs sociétés de taxis, à Barcelone, disposent de véhicules adaptés.

En matière d'accessibilité de sa voirie, Barcelone dispose d'un centre ville historique facilitant le déplacement en fauteuil roulant car relativement plat, dépourvu de pavés et dont quasiment toutes ses rues sont pourvues de rampes.

Douze autres villes doivent être également citées en matière d'accessibilité :

. **Pampelune** qui depuis 2004, grâce à la mise en œuvre de son plan quadriennal des infrastructures locales, y compris dans la vieille ville (abaissement des trottoirs qui sont ainsi adaptés, bâtiments accessibles par rampe, installations de terrains de jeu et d'exercice physique pour les personnes à mobilité réduite, équipement de rampes de tous les bus, etc.) a rendu son environnement urbain accessible.

Un exemple de ville où l'espace public et les infrastructures ont été pensées pour l'intégration des personnes à mobilité réduite dans la vie urbaine;

. **Valence** pour l'accès à son centre historique et l'accessibilité de ses transports (la plupart de ses stations de métro sont équipées de rampes ou d'ascenseurs et environ 500 autobus sont équipés d'un accès pour les personnes handicapées, soit environ 80% du réseau);

. La ville médiévale d'**Avila** qui s'est vue décerner le prix de la première édition des Access City Awards en 2011 pour la mise en œuvre de son plan d'amélioration de l'accessibilité des édifices publics et d'encouragement des initiatives privées.

Avila a également été citée comme un modèle d'accessibilité lors du congrès international sur le tourisme pour tous organisé en Espagne par le Réseau Européen pour le Tourisme Accessible (ENAT);

. **Bilbao** (dont l'agglomération compte 900 000 habitants), pour son utilisation des technologies de l'information et de la communication (TIC) au profit des personnes handicapées (avec le développement du site web accessible www.Bilbao.net qui offre des renseignements sur tous les aspects de la vie citadine) et l'accessibilité globale de *Bilbobus*, le réseau de bus urbains;

. **Vigo** (près de 300 000 habitants), pour son approche innovante de l'architecture accessible, avec le projet «*Vigo vertical*» dans un contexte topographique difficile (la ville est caractérisée par ses pentes raides qui constituent un réel défi en termes d'accessibilité)

. **Lugo**, dans le nord-est du pays, qui a adopté une approche globale et inclusive du handicap, impliquant le secteur privé dans toutes ses initiatives.

Et cette ville utilise pleinement le levier des nouvelles technologies de l'information et de la communication lors de l'élaboration puis de la mise en œuvre des politiques relatives à l'accessibilité;

. **Logrono** (capitale de la Rioja), finaliste de l'Access City Award 2015, pour son engagement en matière d'accessibilité à l'environnement bâti et aux espaces publics avec, notamment, le développement d'un plan intégral d'accessibilité, mis à jour régulièrement, qui accorde aujourd'hui la priorité à la construction de rampes aux croisements, à l'installation de dalles podotactiles, au déplacement des bancs publics qui faisaient obstacle sur la chaussée;

. **Vitoria-Gasteiz** (au Pays basque) qui se situe, grâce à la politique volontariste de sa **municipalité**, à la pointe de l'accessibilité : adhésion en décembre 2013 au Réseau des villes pour l'accessibilité, centre historique accessible (des rampes mécaniques et un ascenseur ont été créés pour pouvoir permettre à tous d'y accéder), tous les bus équipés de rampes automatiques et adaptation des sons et des affichages aux personnes atteintes de handicaps visuels ou auditifs, 8% des taxis sont adaptés soit plus que le minimum légal requis de 5%;

. **Burgos**, prix Access City Award 2014, pour ses services et équipements publics;

. **Santander**, pour ses projets urbains invariablement axés sur l'accessibilité et conçus selon des principes universels et pour la qualité et le caractère durable des résultats obtenus;

. **Terrassa** (en Catalogne), pour l'élimination systématique des obstacles dans l'environnement bâti;

. **Arona**, au sud de l'île de Tenerife (Canaries) et destination importante pour les touristes handicapés, qui s'est dotée dès 2003 d'un plan d'accessibilité visant à améliorer l'accessibilité de la plage de Las Vistas et des transports disponibles à cette catégorie de touristes (13 taxis accessibles proposant un service préférentiel).

Italie : Selon les estimations, il y a environ 2,8 millions de personnes handicapées en Italie, soit 4,5% de la population totale.

La loi-cadre n° 104 du 5 février 1992 relative à l'assistance, l'insertion sociale et aux droits des personnes handicapées introduit une nouvelle définition du handicap, axée sur les conséquences sociales de l'incapacité : une personne handicapée est une personne «atteinte d'un handicap physique, mental ou sensoriel, progressif ou permanent qui la confronte à des difficultés d'apprentissage, d'insertion sociale et d'intégration professionnelle et a pour effet de la défavoriser socialement et de la marginaliser ...» (article 3).

Cette loi a pour objectifs principaux l'élimination des obstacles à la participation et à l'intégration sociale, professionnelle et scolaire des personnes handicapées et l'amélioration de l'accessibilité des différents lieux de vie.

Aux termes du décret du Président de la République de 1996 et du décret ministériel de 1998, un service d'assistance doit être mis en place dans les bâtiments publics, tant que ceux-ci ne sont pas adaptés aux besoins des personnes handicapées.

Le cadre normatif relatif aux bâtiments publics et privés, aux lieux publics ou ouverts au public ou aux lieux d'utilité publique figure actuellement au rang des grandes priorités d'une proposition de règlement parlementaire concernant une nouvelle notion systématique de l'accessibilité dans une perspective de conception universelle.

Depuis 2004, la loi reconnaît et protège le droit de tous les citoyens d'accéder à l'ensemble des sources d'information et services s'y rapportant, notamment celui des personnes handicapées d'accéder aux services informatiques de l'administration et des services d'utilité publique.

Pour ce qui est des plans de transport régionaux et des plans d'aménagement des infrastructures urbaines, des projets spécifiques visant les personnes handicapées sont mis en œuvre dans le cadre de la conclusion d'accords-cadres au titre de l'article 27 de la loi de 1990. Ces plans mettent en place des services de remplacement dans les zones qui ne sont pas couvertes par les transports publics.

A **Rome**, étant donné le caractère très ancien de la ville, sa topographie et la densité de sa circulation urbaine, l'accessibilité a pu pendant longtemps s'apparenter parfois à un véritable parcours du combattant.

Dans certains quartiers comme le centre historique ou le Trastevere, au sud-ouest de la ville, beaucoup de rues et de places sont pourvues de pavés pas toujours réguliers.

En dépit de ces obstacles, L'État italien, la Ville de Rome et des acteurs privés ont adapté, autant que faire se peut, les sites anciens au handicap.

Ainsi, le Colisée est accessible via un ascenseur.

Dans la capitale italienne, il reste certes encore beaucoup à faire avec les problèmes récurrents des trottoirs non abaissés et des sanitaires pas toujours adaptées.

Si la ligne A du métro est pratiquement inaccessible aux personnes en fauteuil roulant, toutes les stations sur la ligne de métro B sont accessibles, à l'exception des stations Circo Massimo, Colosseo et Cavour.

La ville de **Milan** (deuxième ville italienne en nombre d'habitants avec une population d'environ 1 350 000 habitants) a, en revanche, remporté le prix européen Access City Award 2016 : en plus de ses efforts exceptionnels et cohérents en matière de mise en accessibilité du cadre bâti et de son plan d'élimination des obstacles déployé en 2014, la métropole lombarde, capitale économique du pays, s'est également engagée dans des projets visant à promouvoir l'emploi des personnes handicapées et à soutenir leur autonomie.

La métropole lombarde a fait de gros efforts en la matière avec l'Exposition universelle de 2015 qui aurait attiré environ 200 000 personnes handicapées.

Ses normes de construction ne favorisent pas uniquement l'accessibilité et la fonctionnalité mais contribuent également à la promotion de la conception universelle dont l'objectif est de concevoir des produits et des espaces de façon à ce qu'ils puissent être utilisés par une fraction aussi importante que possible de la population. Son approche stratégique intégrée vise à réaliser le concept de «ville pour tous».

Les lignes de bus qui circulent à Milan sont toutes accessibles aux personnes en fauteuil roulant (les bus comme les arrêts) et sur ses 4 lignes de métro (plus une ligne urbaine du service ferroviaire suburbain)- réseau le plus vaste d'Italie-, 2 d'entre elles (la M3 «Jaune» et la M5 «Violette») sont entièrement accessibles, équipées d'ascenseurs à toutes les stations. Les lignes M1 «Rouge» et M2 «Verte» comportent seulement des ascenseurs à quelques stations, ainsi que des monte-escaliers (*montascale*) pour fauteuil roulant pour quelques autres stations. L'*Azienda Trasporti Milanese* (ATM), l'opérateur des transports publics de la région de Milan, a recours à un indicateur de «pleine inclusion du handicap» pour mesurer l'accessibilité des lignes et des itinéraires pour les personnes handicapées.

Les données sur l'accessibilité de toute l'infrastructure des transports publics (gares, arrêts, etc.) sont mis à la disposition du public sur son site Internet.

Portugal : Le terme portugais «*déficientes*» désignant les personnes handicapées est révélateur de la faible conscience par le Portugal des besoins des personnes à mobilité réduite (ce pays compterait pourtant 1 million de personnes handicapées), voire du maintien de préjugés tenaces.

L'article 71 de la Constitution portugaise du 2 avril 1976 qui concerne les citoyens porteurs d'un handicap dispose que :

«1. les citoyens porteurs d'un handicap physique ou mental jouissent pleinement des droits figurant dans la Constitution et sont astreints aux devoirs qui y sont consignés, en exceptant l'exercice des droits et l'accomplissement des devoirs que leur état leur interdit.

2. L'État s'engage à réaliser une campagne nationale de prévention et de traitement de réinsertion et d'intégration des citoyens porteurs d'un handicap et d'aide à leurs familles».

La loi de 1989 considère le handicap comme une perte ou une déficience, congénitale ou acquise, de la structure ou des fonctions.

La langue des signes portugaise est reconnue depuis 1997.

La loi n° 38/2004 du 18 août 2004 relative au régime juridique en matière de prévention, d'adaptation, de réadaptation et de participation des personnes handicapées définit la personne handicapée et prévoit que toutes les politiques sectorielles doivent définir des mesures spécifiques pour répondre aux besoins de ces personnes.

La politique nationale pour la réadaptation considère que l'accessibilité est une condition indispensable, d'un point de vue stratégique, au plein exercice des droits des personnes handicapées et de toutes les personnes confrontées à une situation de limitation fonctionnelle au cours de leur vie.

Depuis 1977, le Portugal s'est fixé comme principale priorité l'élimination des barrières physiques, architecturales et de communication.

Une loi consolidée relative à l'accessibilité (décret-loi n° 163/2006 du 8 août 2006, qui remplace le décret-loi du 22 mai 1997) a été adoptée à cet effet.

La résolution n°9/2007 du 17 janvier 2007, adoptée par le Conseil des ministres a été prise en application du décret-loi de 2006.

Elle adopte le Plan national pour la promotion de l'accessibilité (PNPA)- document structurel basé sur la stratégie de Lisbonne pour la création de moyens d'accès aux structures physiques et aux services, aux transports ainsi qu'aux technologies de l'information et de la communication- et pris un certain nombre de mesures pour garantir que les personnes handicapées ou atteintes de troubles sensoriels jouissent de l'autonomie, de l'égalité des chances et de la participation sociales auxquelles elles ont droit.

La loi relative à l'accessibilité n'a été adoptée par le Parlement qu'à l'issue de plusieurs années d'examen, la deuxième phase du Plan national de promotion de l'accessibilité (2011-15) n'a toujours pas été engagée et la législation récente sur la revitalisation urbaine prévoit des dérogations aux règles relatives à l'accessibilité.

Concernant la voirie, les trottoirs des villes portugaises sont pratiquement tous pavés d'Azulejos, faïences qui ne facilitent pas le déplacement des personnes en fauteuil ou en canne.

Lisbonne, par exemple, n'est pas une destination très aisée en fauteuil roulant à cause de ses sept collines, des quartiers en pente, des rues pavées pentues, des trottoirs non abaissés et des marches à l'entrée des commerces.

Sans compter que les transports en commun n'y sont pas très adaptés.

Seules certaines stations de métro disposent d'ascenseurs (quand ceux-ci ne sont pas hors-service) mais il n'est pas facile pour autant de monter dans les rames en fauteuil électrique en raison de l'important écart entre le quai et la rame.

Les personnes non-voyantes peuvent cependant voyager accompagnées de leurs chiens tenus en laisse et munis d'une muselière.

Si certaines lignes de bus sont présentées comme accessibles, il n'est pas pour autant garanti de pouvoir monter à bord.

En effet, la palette rétractable ne se révèle pas très opérationnelle.

Quant au tramway, seule la ligne 15 pour aller à Belém peut être accessible mais seulement à certains arrêts.

Par ailleurs, si des places de parking sont réservées aux handicapées, elles sont de fait souvent occupées par des personnes valides.

Parmi les points positifs en matière de transports, il faut noter que l'aéroport de Lisbonne a des accès spécifiques- à noter que la compagnie aérienne nationale, TAP Air Portugal, met à disposition des fauteuils roulants aux aéroports ainsi que des chaises de transfert avion-piste et vice-versa- et que la capitale portugaise dispose de taxis adaptés.

Le métro de **Porto** est quant à lui entièrement accessible aux personnes à mobilité réduite.

L'exemple de la ville insulaire de **Funchal** doit également être mis en exergue car, malgré son contexte géographique difficile (sol très volcanique), elle s'est assurée que toutes ses plages, tous ses sites touristiques, taxis, hôtels et espaces publics soient accessibles afin que ses habitants et ses touristes handicapés jouissent des mêmes possibilités que les personnes valides pour profiter de leurs vacances.

Il y aussi, au Portugal, deux compagnies-CARRIS et Frota Azul Barraqueiro- qui possèdent des autocars avec une capacité de 20 à 48 personnes en fauteuil roulant.

Enfin, parmi les 850 km de côtes portugaises, beaucoup de plages- 209 zones balnéaires, maritimes et fluviales- sont désormais accessibles aux personnes à mobilité réduite.

Ces plages sont identifiées par un drapeau blanc portant le symbole correspondant.

1.7 Pays balkaniques

Grèce : La Grèce a ratifié la CNUDPH le 31 mai 2012.

Bien que ne s'appuyant pas sur une définition législative générale du handicap, la politique du Gouvernement en matière d'accessibilité a permis des progrès sensibles au cours des dernières années, essentiellement à **Athènes**.

Les bâtiments grecs deviennent de plus en plus accessibles- bien que les bâtiments publics le soient encore très peu-, conformément aux dispositions de la loi n° 4030/2011 aux termes desquelles l'inclusion de modalités d'accessibilité pour les personnes handicapées dans la conception devient obligatoire dans le nouveau régime de délivrance des permis de construire. En matière d'accessibilité des transports publics, toutes les stations et les rames du métro d'Athènes possèdent des équipements permettant d'accueillir de manière optimale les personnes handicapées. Il en va de même pour les nouvelles infrastructures de transports publics tels que le tramway ou les trains de banlieue.

Les aéroports d'Athènes, de **Thessalonique**, de **Rhodes**, de **Mytilène** et de **Santorin** sont totalement accessibles (assistance, etc.).

Les transports sont gratuits pour les aveugles et leurs guides à Athènes et ces derniers bénéficient, dans les autres villes du pays, d'une réduction tarifaire de 50%.

Mais la crise économique et les plans d'austérité successifs adoptés par les gouvernements grecs depuis 2009- qui sont allés jusqu'à la suppression de certaines aides- ont nettement fragilisé la situation des personnes handicapées qui ont manifesté à plusieurs reprises.

En juillet 2015, l'*European Disability Forum*- le regroupement des associations des personnes handicapées en Europe- a interpellé les institutions européennes sur la situation particulièrement préoccupante des personnes handicapées et des personnes âgées.

Slovénie : En Slovénie, le pourcentage de personnes handicapées est estimé à entre 12 et 13 % de la population, ce qui est un peu inférieure à la moyenne européenne.

La Slovénie, membre de l'Union européenne depuis le 1^{er} mai 2004, a depuis beaucoup progressé en matière d'accessibilité.

La question de l'accessibilité est détaillée dans les directives nationales sur l'amélioration de l'accessibilité du cadre bâti, de l'information et des communications pour les personnes handicapées ou Stratégie pour une Slovénie accessible.

La Stratégie comporte 7 objectifs fondamentaux et détaille 40 mesures visées dans plusieurs lois.

Autre document important en matière d'accessibilité, le Programme d'action en faveur des Personnes handicapées 2007-2013 dont l'objectif consistait à promouvoir, protéger et assurer la pleine et égale jouissance des droits de l'homme par les personnes handicapées et de promouvoir le respect de leur dignité. L'accessibilité constituant la condition fondamentale de l'application de ces droits et le troisième objectif de ce programme (les autres y faisant référence plus ou moins directement).

L'accessibilité est également l'un des objectifs du Programme national de logement, qui met en œuvre la politique du logement.

La loi sur la construction règlemente les conditions de construction de tous les types de bâtiments, établit les prescriptions impératives et leurs conditions d'application concernant les

caractéristiques des bâtiments., régleme nte l'inspection et la supervision, détermine les sanctions en cas de violation des règles de construction, etc.

L'accessibilité est également traitée dans la loi sur l'aménagement du territoire qui dispose que celui-ci doit être aménagé de telle sorte que les personnes handicapées aient accès aux bâtiments et puissent les utiliser.

Ces dernières années, tous les nouveaux bâtiments publics et autres édifices commerciaux et touristiques importants ont été bâtis pour répondre aux besoins des personnes handicapées.

Mais l'étude menée par l'Institut de la protection sociale et l'Institut d'urbanisme de la Slovénie sur les obstacles physiques et les entraves à la circulation rencontrés par les personnes handicapées a montré que l'application concrète des lois et réglementations sur l'élimination des obstacles existants et la prévention de nouveaux n'est pas satisfaisante.

Dans un grand nombre de villes slovènes, les trottoirs ont été adaptés pour faciliter leur accès aux personnes handicapées.

On dénombre aussi de plus en plus de distributeurs de billets munis d'un accès plus bas ainsi que d'un clavier avec alphabet braille pour les personnes aveugles ou malvoyantes.

Dans la capitale slovène, **Ljubljana** (plus de 280 000 habitants), une politique intégrée en matière de transport a permis l'adaptation de la gare principale aux personnes handicapées. Cette ville possède également un très grand nombre d'autobus dotés de planchers surbaissés qui annoncent les arrêts à venir par un signal sonore. Un service de transport gratuit par véhicules électriques est disponible pour tous, notamment pour les personnes handicapées et les personnes âgées.

Son centre-ville, dénué d'obstacles, est majoritairement piétonnier (fermé aux véhicules motorisés depuis 2007) et plat (abaissement des bordures de trottoirs et introduction de dalles podotactiles).

Enfin, le château de Ljubljana, l'une des attractions touristiques les plus visitées de Slovénie, est accessible en funiculaire et en train touristique adaptés aux personnes à mobilité réduite. Ainsi que le jardin zoologique.

1.8 Pays d'Europe centrale et orientale

Pologne : Après la chute du régime communiste, qui ne prenait quasiment pas en compte la gestion du handicap, la Pologne a entrepris, depuis la fin des années 90, de véritables changements dans ses politiques liées au handicap.

La situation des personnes handicapées – la Pologne enregistre le plus fort taux de handicap d'Europe avec 2,4 millions de personnes handicapées en âge de travailler, soit environ 10% de la population active, selon un rapport récent du Bureau International du Travail (BIT)- a évolué très rapidement en quelques années, surtout depuis son entrée dans l'Union européenne en 2004 : la Pologne est passée directement du stade où l'on «cachait» les personnes handicapées à une véritable politique d'intégration, sans passer par la case «charité et assistanat».

La Constitution polonaise ainsi que la Charte des droits des personnes handicapées de 1997 consacrent leurs droits.

Les efforts accomplis ont été reconnus par le Comité pour les Personnes Handicapées et l'Institut Franklin et Eleanor Roosevelt qui a accordé en 2006 à la Pologne le prestigieux prix international *Franklin Delano Roosevelt International Disability Award*.

En 2011 a été adoptée la loi sur la langue des signes et autres moyens de communication qui oblige toutes les autorités publiques à mettre des traducteurs en langage des signes à la disposition des personnes malentendantes.

De manière générale, les associations de personnes handicapées, comme l'association *Integracja* (Intégration) militent activement pour une meilleure application de la loi et invoquent, à cet égard, le modèle français.

A **Cracovie**, la ville la plus touristique du pays, en dépit d'une infrastructure globalement inaccessible, les principaux points d'accès à la ville (aéroports et gare) sont aménagés pour les personnes à mobilité réduite, tout comme la plus grande partie des transports en commun dont la flotte a été renouvelée pour répondre aux normes européennes.

La ville de Cracovie a également mis en place un service de taxis adaptés, avec un tarif réduit. Une attention toute particulière a été apportée à l'accès aux monuments de son patrimoine culturel.

A **Varsovie**, les autobus sont également adaptés aux personnes en fauteuil roulant tout comme les stations de métro et des taxis sont aussi mis à leur disposition.

Les gares, en revanche, ne le sont pas -hormis la gare centrale- tout comme une partie des bâtiments.

La capitale polonaise vient d'être élue, en novembre 2019, la ville la plus accessible d'Europe dans le cadre de l'Access City Award 2020 organisé par la Commission européenne et le Forum européen des personnes handicapées.

Varsovie est en effet parvenue- en associant à ses efforts les personnes handicapées et toutes les personnes ayant des besoins particuliers en matière d'accessibilité- à améliorer considérablement le niveau global de son accessibilité en peu de temps.

Une mention particulière doit être également attribuée à la ville de **Poznan** (cinquième ville de Pologne avec 550 000 habitants) qui a obtenu le troisième prix «Access City Award 2014» pour ses remarquables progrès en termes d'accessibilité des transports, des logements, des commerces, de la culture, du sport, du tourisme et de l'emploi.

Ainsi qu'à une autre ville, **Gdynia** (qui compte un peu moins de 250 000 habitants), troisième prix Access City Award 2019, pour ses initiatives visant à inclure les personnes déficientes intellectuelles, pour sa politique d'amélioration de l'accessibilité dans tous les domaines de la ville, notamment des aires de jeux, des plages et des infrastructures sportives et culturelles.

Il faut citer également les efforts déployés afin de rendre ses transports publics accessibles notamment par la formation systématique des conducteurs qui les rend plus enclins à comprendre et à aider les personnes handicapées.

Hongrie : Sur environ 10 millions d'habitants, plus de 600 000 sont en situation de handicap (ce chiffre relativement peu élevé doit tenir compte du fait que les personnes atteintes de troubles psychiatriques ne sont pas considérées comme handicapées).

La Hongrie, qui est également un Etat membre de l'Union européenne depuis 2004, a adopté une loi importante sur l'accessibilité des personnes handicapées (sur l'égalité des chances des personnes handicapées) dès 1998, qui a été amendée à plusieurs reprises depuis.

Son article 26 fonde la définition du handicap sur une approche essentiellement médicale. Aux termes de cette loi, est considérée comme handicapée toute personne «qui n'est pas en possession, dans une mesure significative ou entièrement, de ses fonctions sensorielles-

notamment la vue et l'ouïe-, locomotrices ou intellectuelles, ou qui est substantiellement restreinte dans sa communication et qui, de ce fait, est désavantagée en permanence en ce qui concerne sa participation active à la vie de la société».

Le Gouvernement hongrois reconnaît cependant que cette définition n'est plus en cohérence avec la réalité sociale.

Cette loi, qui a pour fondement l'égalité des chances, prévoit la suppression des obstacles environnementaux et l'élaboration d'un environnement permettant aux personnes handicapées, quel que soit le type de handicap, d'avoir accès à l'ensemble des droits fondamentaux reconnus à tous les citoyens et leur garantissant le plein exercice de leur citoyenneté.

Ce texte, enfin, a fixé à 2005 le délai de suppression des obstacles dans les établissements publics.

Ce qui veut dire que les établissements déjà existants devaient être réaménagés de telle façon qu'ils soient conformes aux principes définis par cette loi tandis que les nouvelles constructions devaient désormais respecter ces principes, faute de quoi le permis de construire devrait leur être refusé.

Mais les retards enregistrés dans la mise en œuvre de cette loi ont conduit le Gouvernement hongrois à la modifier à plusieurs reprises et a repoussé la date limite de son application à 2010, puis à 2013.

Ces reports ont-ils permis une application effective de cette loi ? Les associations hongroises de personnes handicapées et, parmi elles, la plus importante, la Ligue Nationale des Associations des Handicapés (MEOSZ) n'ont pas manqué de faire part de leur scepticisme. Elles pointent en particulier les manquements lors de la procédure d'octroi des permis de construire (qui a autorisé la délivrance de permis pour des établissements non conformes) et l'inaccessibilité aux fauteuils roulants de la majorité des établissements de l'Administration.

D'autres lois plus générales font référence à l'accessibilité de l'environnement, au droit à des logements adaptés, à l'insertion professionnelle et à l'insertion dans la société.

La première loi sur la construction amendée en 1986 imposait que les bâtiments publics devaient être accessibles aux personnes handicapées mais ce ne fut pas le cas car les bâtisseurs n'en tiennent pas compte.

La loi de 1997 relative à la construction impose que tous les bâtiments publics, les rues et les places soient accessibles ou rendues accessibles afin que les personnes handicapées puissent circuler de manière autonome et en parfaite sécurité.

En 2008, des standards ont été définis afin de normaliser la hauteur des trottoirs pour les rendre plus praticables par les personnes aveugles.

La Hongrie a été le premier pays européen à ratifier la Convention sur les droits des personnes handicapées.

Un programme handicap national a été adopté pour la période 2007-2013.

D'autres initiatives ont émergé dans les années 80 et 90 comme, par exemple, les feux sonores mais la majorité des améliorations est postérieure à l'an 2000.

Mais la prise en compte des différentes familles de handicap est extrêmement disparate puisque, selon certaines associations locales, des handicapés mentaux ont été soumis, dans un passé récent, à de graves maltraitements et à des traitements pouvant être assimilés à des tortures !

En dehors même de ces cas extrêmes, les chances de se retrouver pour une personne handicapée dans une situation humiliante sont malheureusement nombreuses.

En Hongrie, on évoque encore l'histoire d'un homme aveugle qui, en 2008, s'est vu empêché d'entrer dans une grande surface avec son chien guide d'aveugle sous prétexte de respect des principes d'hygiène.

Heureusement, de multiples associations hongroises défendent les droits des personnes handicapées dont la plus importante est la Ligue Nationale des Associations des Handicapés (MEOSZ) qui n'a pas hésité à poursuivre en justice les établissements recevant du public réticents à appliquer la loi de 1998 précitée.

L'adaptation des transports en commun aux besoins des personnes handicapées-prévue par la loi précitée de 1998- a subi un important retard.

Ainsi à **Budapest**, les obstacles à la vie quotidienne sont nombreux, mis à part les nouveaux tramways qui circulent sur les boulevards les plus fréquentés de la capitale et quelques bus qui ont un plancher bas et palette et qui circulent souvent à des horaires limités.

Dans le métro, seules quelques stations sont équipées d'un ascenseur permettant aux personnes handicapées de circuler dans l'ensemble du réseau.

De plus, alors que de nombreuses personnes handicapées optent, faute d'alternative, pour avoir une voiture, les places de stationnement pour les personnes handicapées sont insuffisantes et ne sont pas respectées : la fraude aux cartes de stationnement étant très répandue en Hongrie.

La ville de **Kaposvar** (65 000 habitants), située dans le sud-ouest de la Hongrie, lauréate avec mention spéciale de l'Access City Award 2016 pour l'amélioration de l'accès pour les personnes âgées et les personnes handicapées. Cette ville a intégré les transports ferroviaires locaux et des bus interurbains dans le cadre d'une nouvelle plate-forme de transports publics entièrement accessible, procédé à la rénovation récente de ses bâtiments publics, disposant désormais d'aménagements et de revêtements tactiles ainsi que d'inscriptions en braille et rendu accessibles 80% des lieux d'art et de culture de la ville.

République tchèque : La définition du handicap en droit tchèque souffre de son incohérence avec un grand nombre de textes législatifs qui ne respectent pas la définition figurant dans la Convention des Nations Unies.

Le 14 avril 2004, le Gouvernement tchèque a adopté une résolution approuvant le Plan gouvernemental de financement du Programme national de développement « Mobilité pour tous ».

Ce programme est axé sur l'élimination des obstacles dans les transports et les bâtiments ouverts au public datant d'avant la loi sur la construction.

Pour le cadre bâti, la situation des bâtiments existants n'est pas satisfaisante avec de nombreux immeubles anciens, en particulier des musées et des hôtels, inaccessibles aux personnes en fauteuil roulant.

La situation est évidemment meilleure pour les bâtiments récents.

Dans les transports ferroviaires, l'accès des personnes handicapées est une composante de tous les programmes.

A **Prague**, la chaîne du déplacement, pour les personnes en fauteuil roulant, est ainsi souvent rompue, cassée.

Il y a des réalisations bien faites ou bien conçues mais, globalement, la voirie reste le principal problème en raison des nombreuses rues pavées dans les quartiers historiques et l'état des trottoirs est loin d'être idéal.

Il va en fait souvent y avoir quelque chose qui va compliquer ou rendre impossible une circulation ou un déplacement : une rue pavée, un trottoir pas rabaissé entre deux places accessibles, des marches dans un parc, etc.

L'accessibilité des monuments historiques y est assez variable.

Les transports publics, à Prague comme dans les autres grandes villes, progressent lentement en matière d'accessibilité : ainsi quelques stations du métro pragois sont accessibles, notamment les plus récentes, en étant équipées d'ascenseurs.

Dans 40 stations, l'orientation des personnes aveugles et malvoyantes est facilitée grâce à l'existence d'alarmes acoustiques placées dans les souterrains et les vestibules d'entrée.

Les autobus accessibles se généralisent et se caractérisent par un accès de plain-pied, un plancher bas et une zone réservée prioritairement aux usagers en fauteuil roulant.

A noter les ceintures de sécurité qui assurent une bonne stabilité au fauteuil et par conséquent sécurisent leur trajet.

Autre point fort des transports publics : les tramways qui permettent de se déplacer facilement.

Il faut également citer **Olomouc**, en Moravie, qui s'est vue remettre en 2005 par l'APAJH, le trophée de «L'action exemplaire d'une ville européenne» pour son projet intitulé «Olomouc sans barrières», avec notamment ses réalisations en matière de technologies de l'information et de la communication au service du tourisme et l'implication de ses associations locales.

Slovaquie : La législation slovaque ne dispose pas d'une définition unifiée du «handicap». Même si la Slovaquie s'est dotée, au cours de ces dernières années, d'un cadre juridique consacré à la lutte contre la discrimination fondée sur le handicap et qu'elle a nommé un commissaire à la protection des droits de l'homme des personnes handicapées.

Nils Muiznieks, le commissaire aux droits de l'Homme du Conseil de l'Europe, a estimé en octobre 2015 que « la Slovaquie doit prendre des mesures effectives pour améliorer la protection des personnes handicapées». Les règles, principes et exigences les plus importants pour garantir l'accessibilité des équipements matériels et des bâtiments sont consacrés par la loi n° 50/1976 sur l'aménagement du territoire et le code de la construction et le décret n° 532/2002 Z.z. établissant les spécifications techniques générales en matière de construction et les spécifications techniques générales s'appliquant aux bâtiments fréquentés par les PMR. Ainsi, à partir de 2002, tous les nouveaux édifices doivent être accessibles.

La même règle s'applique aux infrastructures, aux cabines téléphoniques, aux boîtes aux lettres et aux guichets de banque automatiques.

En 2004 est votée la loi sur l'égalité de traitement dans certains domaines et sur la protection contre les discriminations avec l'obligation de création d'aménagements raisonnables.

Ces dernières années, les besoins des personnes handicapées ont été pris en compte dans de nombreux projets (modernisation des lignes ferroviaires Zilina-Krasno nad Kysucou et Bratislava Raca- Nové Mesto).

Lituanie : Depuis la ratification en 2010 de la Convention des Nations-Unies relative aux droits des personnes handicapées, la Lituanie a accompli un certain nombre de progrès. Comptant environ 250 000 personnes handicapées, soit un peu plus de 8% de la population totale, la Lituanie doit solutionner des problèmes pressants et notamment celui de

l'accessibilité : l'État finance en grande partie l'adaptation des immeubles d'habitation et les transports ferroviaires, routiers, aériens et maritimes auraient été partiellement adaptés d'après le Gouvernement lituanien.

Le Comité des droits des personnes handicapées des Nations Unies a vivement critiqué la Lituanie, en 2016, concernant ses différentes formes d'inaccessibilité physique (et d'autres formes d'inaccessibilité)- en priant instamment le Gouvernement d'arrêter d'investir des fonds européens dans la construction de bâtiments inaccessibles ou de sites web ne permettant pas l'accès aux personnes handicapées- et souligné que les mentalités à l'égard du handicap constituent le plus grand obstacle à l'application de la CNUDPH.

Lettonie : Depuis qu'elle a ratifié la CNUDPH en 2009, la Lettonie a adapté sa législation de manière conséquente afin de mettre en place des politiques publiques promouvant la non-discrimination et l'égalité en faveur des personnes handicapées.

Parmi les améliorations notables de ces dix dernières années, il faut citer l'introduction de nombreux services d'assistance aux personnes handicapées, le renforcement des capacités des services sociaux municipaux et l'accroissement de l'accessibilité aux transports publics.

En Lettonie, comme en Lituanie, le projet «*My Response*» aide les personnes handicapées à surmonter les obstacles qu'elles rencontrent au quotidien à travers la création et l'expérimentation de services sociaux, la formation du personnel et l'amélioration de l'accessibilité.

Ce projet a mobilisé tous les instruments nécessaires à une plus grande intégration sociale : davantage de spécialistes qualifiés et d'infrastructures adaptées, de nouveaux services et des campagnes d'information.

L'équipe du projet s'est également penchée sur l'accessibilité des services sociaux et sur le degré d'intégration des personnes handicapées dans la société. Elle s'est attachée à rendre leur cadre de vie plus accueillant, à proposer des formations complémentaires aux employeurs du secteur et à proposer de nouveaux services sociaux.

La Lettonie est, par ailleurs, le premier pays balte à avoir remporté un prix dans le cadre des Trophées 2016 de la Fondation *Design for all*, remis à l'occasion du salon Urbaccess (centré notamment sur l'accessibilité dans la ville) à Paris, pour la mise en accessibilité (en prenant en compte les besoins spécifiques de chaque famille du handicap) du centre de **Kuldīga**, une petite ville coquette de 15 000 habitants de l'ouest du pays, par l'architecte Aivija Bārda : rampes d'accès, trottoirs adaptés, dalles posées dans les rues, etc.

Une autre ville lettone, la cité thermale et balnéaire de **Jūrmala** (plus de 55 000 habitants), sur le golfe de Riga s'est également vue distinguer en recevant en 2017 le troisième prix Access City Award pour son travail constant pour garantir l'accessibilité à tous.

Cette ville mène des actions tant pour les touristes que pour la population locale dans des domaines tels que l'accès à l'emploi, les transports et l'éducation.

Estonie : Début 2015, la proportion de personnes handicapées dans la population totale était estimée à environ 11%, soit plus de 141 000 personnes. Une proportion en augmentation constante.

L'article 12 de la Constitution estonienne instaure l'interdiction explicite de la discrimination fondée sur quelque motif que ce soit. Un mécanisme souple et complet de protection contre la discrimination peut donc se fonder sur cette disposition.

En 2012, l'Estonie a ratifié la Convention des Nations Unies. Relative aux droits des personnes handicapées

La langue des signes estonienne est depuis 2007 la deuxième langue officielle du pays.

Une loi, adoptée en 2001, rend l'accessibilité obligatoire.

Le Plan national de développement du transport 2014-2020 prévoit l'application des principes de conception universelle en matière d'infrastructures avec l'acquisition graduelle d'un matériel roulant adéquat.

En avril 2005, a été créé le Conseil de l'accessibilité composé de membres du Parlement, de l'administration, des collectivités locales, de représentants des associations de personnes handicapées, d'architectes, de constructeurs, de designers, etc, pour proposer des solutions en matière d'accessibilité de l'habitat et des transports publics.

En 2012, une étude de la Commission européenne a indiqué que les problèmes les plus fréquents d'accessibilité concernaient l'usage des moyens de transport, l'entrée des bâtiments publics et la circulation dans les rues.

A **Riga**, des efforts ont été faits dans plusieurs domaines ces dernières années. Si le réseau de transports en commun est très développé (en l'absence notable de métro), seuls les bus récents sont accessibles.

En revanche, les nouveaux trottoirs sont bien aménagés et le programme handicap a produit ses effets.

Russie : Selon les statistiques officielles, au moins 13 millions de personnes handicapées vivent en Russie, soit environ 9% de la population totale.

La Russie part de loin en matière de politique du handicap puisqu'en 1980, les autorités soviétiques organisatrices des JO d'été avaient alors refusé d'accueillir les épreuves paralympiques en affirmant qu'il n'y avait pas alors, selon elles, de personnes handicapées en URSS !

Dans le domaine du handicap, la loi la plus importante est celle de 1995 sur la protection sociale des handicapés qui déclare que l'État assure les mêmes droits et chances aux personnes handicapées qu'aux personnes valides.

Mais si les lois russes sur le handicap sont assez ambitieuses et rigoureuses en termes d'accès au logement et aux transports, elles sont peu appliquées car il manque souvent les moyens de les faire appliquer...

En 2012, la Russie a ratifié la CNUDPH et a tenu, plus globalement, à redorer son image en ce domaine à la veille des Jeux Olympiques et paralympiques d'hiver de 2014 organisés dans la ville russe de **Sotchi** dont l'organisation a aidé à briser un tabou.

Dans le cadre de la mise en œuvre de la convention, le Gouvernement russe a pourtant lancé un programme national dans le domaine de l'accessibilité («Un environnement accessible aux handicapés»), qui a été mis en œuvre à partir de 2011 et ce jusqu'en 2015, avec un budget de plusieurs milliards de roubles.

Il ambitionne notamment de garantir l'accès sans obstacles aux installations et aux services prioritaires pour les personnes handicapées et à mobilité réduite en améliorant l'accessibilité des espaces publics et des transports aux personnes handicapées.

Mais ce programme a des limites importantes puisqu'il néglige de répondre expressément aux besoins des personnes ayant des déficiences intellectuelles ou mentales.

Des campagnes de sensibilisation du public ont été menées à cette occasion comme la publication de manuels et de documents d'information et de référence et de guides méthodologiques et, surtout, en 2013, la diffusion de messages publicitaires et informatifs en vue de sensibiliser la population aux meilleures pratiques en matière d'accessibilité sur plusieurs chaînes de télévision, stations de radio et sites internet.

Mais si le Gouvernement russe a pris des mesures médiatisées pour améliorer l'accessibilité de certains lieux, pour ce qui concerne la vie quotidienne- comme aller au travail ou chez son médecin-, «les personnes handicapées sont confrontées à une tâche ardue» selon André Mazzarino, chercheuse sur les droits des personnes handicapées en Europe et en Asie.

La priorité en Russie dans le domaine du handicap ne consiste pas à rajouter de nouvelles lois mais simplement à s'assurer que celles déjà votées soient bien appliquées.

Le rapport d'Human Rights Watch au titre assez éloquent, «des obstacles partout : manque d'accessibilité pour les personnes handicapées en Russie», publié en septembre 2013 est basé sur plus de 120 entretiens avec des personnes handicapées souffrant de divers types de handicap et leur famille et documente les obstacles auxquels les personnes handicapées sont confrontées quotidiennement lorsqu'elles tentent de se rendre à des bureaux gouvernementaux ou sur leurs lieux de travail, de se rendre dans des magasins ou d'accéder aux transports publics.

Ce rapport a montré que 30% des enfants handicapés en Russie résidant dans des orphelinats de l'État vivaient dans des conditions de violence et d'isolement.

La ville de **Moscou** a réalisé des progrès, grâce à un budget du développement social qui est le plus important de tous : trottoirs balisés au niveau des croisements et des passages piétons depuis 2010; ascenseurs dans les bâtiments plus larges ; rampes d'accès disponibles aux pieds des édifices les plus récents; nombre croissant de bâtiments publics de Moscou accessibles aux personnes handicapées (que ce soient des théâtres, des gymnases, des piscines, des cinémas, etc.).

Mais, en matière de transports publics, la situation est moins avancée puisque seulement 25% des bus moscovites sont adaptés pour accueillir des personnes en fauteuil roulant et le métro de la capitale leur reste largement inaccessible. Néanmoins, la station Stroguino et celles de la ligne 12-Boutovskaïa disposent d'ascenseurs pour les personnes à mobilité réduite.

Et les stations Altoufievo et Stroguino disposent également de rampes ambulantes spéciales dans les escaliers.

La situation du métro de **Saint-Pétersbourg** est plus satisfaisante puisque toutes ses nouvelles stations (qui se trouvent principalement à la périphérie) sont équipées d'ascenseurs spéciaux pour les personnes à mobilité réduite et qu'il existe un service d'accompagnement spécial- aide d'un employé pour entrer dans le métro, explications fournies sur l'achat des billets ou la planification des voyages- qui peut être réservé gratuitement par téléphone.

Dans le reste du pays, la situation est encore moins brillante et les améliorations se font encore attendre.

Bien que la Russie a encore un long chemin à parcourir avant de devenir propice aux déplacements des personnes à mobilité réduite, on peut néanmoins estimer que ce pays, grâce aux progrès enregistrés, est désormais en marche pour améliorer le quotidien des personnes handicapées et qu'elle s'éloigne peu à peu de la vieille vision soviétique qui considérait que la famille idéale reposait sur des individus «sains, forts et courageux».

II/ Autres pays membres de l'OCDE

2.1 Amérique du Nord

Etats-Unis : Les autorités américaines recensaient, en 2010, 57 millions de personnes handicapées sur une population s'élevant alors à 304 millions de personnes, soit près de 19% de la population.

Les USA font figure de pays leader ou précurseur en matière de politique du handicap puisqu'ils ont impulsé, dès les années soixante, un vaste mouvement de désinstitutionnalisation et de «normalisation» en faveur des personnes handicapées.

Ce mouvement, porté par les personnes handicapées, leurs associations agissant en tant que lobbies et certains hommes politiques- dont la famille Kennedy- a fait prendre conscience très tôt de la question du vieillissement des personnes handicapées.

Avant même les années 60, les Etats-Unis avaient adopté deux lois importantes : le Smith-Fess Act en 1920 qui a établi un programme fédéral destiné à favoriser l'insertion professionnelle des Américains ayant un handicap physique.

En 1968, fut adoptée la loi relative à l'accessibilité des bâtiments aux personnes handicapées (*Architectural Barriers Act*) qui dispose que tous les bâtiments conçus, construits, modifiés ou loués avec des fonds fédéraux doivent être accessibles. Un texte visant le plus gros obstacle à l'emploi.

Au niveau législatif, l'adoption, dès 1973, de la loi relative à la réadaptation (*Rehabilitation Act*) interdisant la discrimination à l'égard des personnes handicapées, (mais pour les seuls administrations et entreprises et programmes sous contrat fédéral) et élargissant les programmes de formation professionnelle a constitué un acte fondateur en matière de mise en accessibilité du cadre bâti et des transports, notamment avec son fameux article 504 puis, surtout, le 26 juillet 1990 avec l'adoption par le Congrès de la loi de grande envergure sur les droits civiques, sur les Américains avec un handicap-«*Americans with Disabilities Act*» (ADA)- qui, promulguée par le président George Bush, vise à adapter la société américaine à la situation des 56 millions de personnes handicapées en obligeant les Etats fédérés et les administrations locales à assurer «l'égalité jouissance des biens, des services et des installations des lieux publics».

Cette loi, initialement rédigée en 1986 par le Conseil national sur le handicap, offre aux personnes handicapées des protections contre les discriminations similaires à celles du *Civil Rights Act* de 1964, qui rendit illégales les discriminations basées sur la race, la religion, le sexe et l'origine nationale.

Elle a été amendée à plusieurs reprises- et notamment en 2008- pour élargir son champ d'application et assurer plus efficacement l'égalité de tous les citoyens en matière de droits civiques.

Avec cette loi, «les portes sont ouvertes et les barrières tombent» selon son promoteur, le sénateur de l'Iowa Tom Harkin.

L'ADA a été divisée en trois sections : son titre II est consacré à l'hébergement par les gouvernements des Etats et des collectivités locales alors que son titre III traite de l'hébergement public par les entreprises privées.

Cette loi introduit le principe des aménagements raisonnables.

Sont inclus dans le périmètre de cette loi tous les transports publics (tous les modes de transport doivent être accessibles avant juillet 2010) et les locaux recevant du public (la

plupart d'entre eux sont concernés, que ce soient les restaurants, les théâtres, les hôtels, les services médicaux, les magasins, les bibliothèques, etc.) et les télécommunications (toute discrimination à l'encontre des malentendants est prohibée).

L'ADA couvre en fait de façon extensive tous les aspects de la vie quotidienne au cours de laquelle une personne handicapée pourrait rencontrer des obstacles.

La multiplication des panneaux en braille, par exemple dans les ascenseurs, la présence de places de parking réservées et la mise en place de systèmes dédiés aux personnes malentendantes installés par les chaînes de télévision ou les sites internet en constituent trois illustrations.

De gros efforts ont été réalisés par l'industrie de la construction pour se mettre en conformité avec les normes architecturales imposées par l'ADA.

Les Etats fédérés ont souvent adopté des législations plus favorables aux personnes handicapées que l'ADA, soit en incluant dans leurs lois des déficiences exclues du texte fédéral (Californie, New York, New Jersey, Maine, etc.) soit encore en élargissant à toutes les entreprises, quelle que soit leur taille, les dispositions de l'ADA (Michigan).

La législation américaine sur les droits des personnes handicapées est l'une des plus avancées au monde et apparaît comme un modèle aux yeux de nombreux Etats en matière de non-discrimination des personnes handicapées.

Aux USA, il existe donc une politique fédérale forte structurée autour de la loi ADA à laquelle est venue s'ajouter en 1988 la loi sur le logement équitable (*Fair Housing Amendments Act*) qui impose des critères de design et de construction pour toutes les maisons multifamiliales construites après mars 1991.

En 1998, les USA ont adopté un amendement à la loi de 1973 précitée dit «section 508» qui porte sur l'accessibilité aux personnes handicapées des sites fédéraux et des ressources électroniques du Gouvernement.

Mais malgré ces mesures, l'accès à Internet reste un défi pour les personnes handicapées américaines, selon le site *Pew Internet and American Life Project*.

Les mouvements des personnes handicapées ont joué un rôle moteur dans cette montée en puissance de l'Etat fédéral face aux Etats fédérés mais ces derniers ont également largement soutenu, dans leur ensemble, l'idée d'avoir une législation fédérale dans ce domaine.

L'application de l'ADA en matière d'accessibilité des transports est jugée globalement satisfaisante, sans doute du fait du montant élevé des sanctions encourues :

- . les stations de train et de métro sont presque toutes accessibles par ascenseur et les stations adaptées sont indiquées sur les plans des bus et des trains;
- . les bus sont toujours munis de rampes et d'un espace adapté pour les fauteuils roulants;
 - . beaucoup de stations sont munies d'un automate parlant indiquant l'horaire de passage des bus et des trains;
 - . certaines villes proposent même un service de transport «porte-à-porte», parfois même depuis la banlieue.

A **New York**, métropole réputée l'une des plus accessibles aux personnes à mobilité réduite, des progrès très importants ont été réalisés depuis 1990 pour l'intégration des personnes atteintes par un handicap physique, visuel ou auditif.

Pour ce qui concerne la voirie, tous les trottoirs sont très larges et, à chaque carrefour, les trottoirs sont adaptés, ce qui permet de descendre tranquillement sur le passage piéton et de remonter sur le trottoir opposé.

La situation des transports y est contrastée puisque si le métro, très ancien (il date de 1904), n'est pas suffisamment équipé pour permettre l'accessibilité totale de ses 24 lignes- néanmoins 110 stations sur 472 sont totalement adaptées aux personnes en fauteuil roulant avec des ascenseurs (même s'ils peuvent être en panne) ainsi que les machines pour acheter sa MetroCard et les portillons et des plans de métro en braille et des écrans tactiles sont mis à la disposition des personnes aveugles-, les autobus sont entièrement adaptés aux PMR avec des rampes facilitant leur accès et il existe un nombre important, quoique minoritaire, de taxis présentant une rampe d'accès.

Quant à la voirie, l'immense majorité des trottoirs disposent de rampes d'accès.

L'État de New York apparaît leader en matière de prise en compte du vieillissement des personnes handicapées avec l'intégration dans son plan gérontologique «*Project 2015. The future of aging in NY state*» d'une thématique spécifique sur le sujet.

A **Los Angeles** (les 93 stations des 6 lignes de métro sont accessibles avec des ascenseurs proposés dans la plupart des stations souterraines, des portiques spécialement adaptées aux personnes en fauteuil roulant et des surfaces podotactiles recouvrant les bords de quais) comme à **Washington** (l'ensemble des 91 stations est accessible), les cartes des métros, pour personnes valides et pour personnes handicapées moteurs, se superposent parfaitement.

A **Chicago**, la situation des transports collectifs est plutôt contrastée : si tous les bus municipaux sont accessibles, ce n'est pas le cas d'un tiers environ des stations de métro (le *Chicago 'L'*) malgré les efforts conséquents entrepris depuis les années 80 par la *Chicago Transit Authority* pour offrir un accès pour tous à ses stations en respect du programme ADA. Néanmoins, la mobilité des personnes aveugles a été améliorée sur l'ensemble du réseau grâce au changement de revêtement du bord des quais, la pose de panneaux signalétiques en braille mais également grâce aux annonces audio lors de l'arrivée de la rame en station pour annoncer la couleur de la ligne.

Canada : Selon le Conseil des Canadiens avec Déficiences (CCD), quelque 14 millions de personnes soit 14,3% des Canadiens déclarent avoir un handicap.

Au Canada- qui a ratifié le 11 mars 2010 la Convention des Nations Unies relative aux droits des personnes handicapées-, tout est pensé pour l'accessibilité car prévaut la conception selon laquelle la société a une dette envers les personnes handicapées.

Le Canada a, dès les années 80, entériné le concept « d'accessibilité universelle » avec pour principe de base le droit que tous les citoyens possèdent d'accéder aux mêmes services.

La Charte canadienne des droits et libertés de 1982, qui fait partie intégrante de la Constitution canadienne, adopte une approche différente de la loi américaine ADA en mettant en place un dispositif global de protection de tous les groupes considérés comme victimes de discriminations.

Son article 15.1 interdit « les discriminations fondées sur la race, l'origine nationale ou ethnique, ... les déficiences mentales ou physiques ».

Des dispositions législatives répondant aux besoins spécifiques des personnes non voyantes sont d'abord introduites à l'échelle fédérale avec la Loi sur les aveugles (1951) et la Loi sur les droits des aveugles (1976).

La loi sur les droits de la personne de 1977 protège également tous les Canadiens contre la discrimination en créant une commission ad hoc.

La loi canadienne sur les droits de la personne, adoptée en 1985, intègre les déficiences physiques et mentales comme motifs de discrimination illicites.

La Norme d'accès facile aux biens immobiliers du Gouvernement canadien établit les normes minimales visant à fournir un accès sans obstacle aux biens immobiliers fédéraux au Canada et à l'étranger. L'achat, la conception, la construction et la rénovation des bâtiments doivent être conforme à cette norme qui vise à assurer l'accessibilité des édifices pour les personnes ayant des déficiences physiques, cognitives ou sensorielles.

Dans le cadre du programme Investissement dans le logement abordable de 2011-2014, des investissements ont été réalisés ayant pour objectif d'accroître l'offre de logements abordables, de promouvoir l'autonomie et la sécurité, de soutenir la rénovation des logements abordables pour les ménages modestes, y compris ceux destinés aux personnes handicapées.

En 1996, la Loi sur les Transports Canadiens (LTC) garantit l'accessibilité des transports publics aux personnes handicapées.

L'organisme fédéral *Transports Canada* établit et surveille le cadre législatif stratégique pour un système de transport accessible et gère un programme ciblé de recherche et de développement.

En octobre 1996, le groupe de travail fédéral concernant les personnes handicapées (ou «groupe de travail Scott») fait paraître son rapport intitulé «donner un sens à notre citoyenneté canadienne- la volonté d'intégrer les personnes handicapées» qui définissait le rôle du gouvernement fédéral, tel qu'il s'applique aux personnes handicapées et de faire des recommandations à cet égard.

En 2006, à la demande des associations de personnes handicapées, le gouvernement d'Ottawa a souhaité promouvoir une loi générale sur l'accessibilité qui lui semblait nécessaire afin de répondre à la fois aux normes internationales et aux insuffisances constatées dans certaines Provinces, voyant dans le gouvernement fédéral le niveau central symbolique, mais cette loi n'avait, dix ans après, toujours pas vu le jour en raison de l'opposition de certains gouvernements provinciaux.

Mais cela vient enfin de changer avec l'adoption de la loi canadienne sur l'accessibilité, première loi fédérale visant à faire du Canada un pays exempt d'obstacles- le projet C-81-actuellement.

Ce texte s'applique depuis juillet 2019 au secteur privé sous réglementation fédérale, qui comprend les secteurs des banques, des transports et des télécommunications, ainsi qu'au Gouvernement du Canada, au Parlement et aux sociétés d'État.

Les structures gérées par le gouvernement fédéral (aéroports, avions, trains, banques, télécommunications, etc.) deviendront alors, graduellement, des exemples d'accessibilité.

Ce texte établit de nouvelles structures et crée de nouveaux postes, notamment :

; L'organisation canadienne d'élaboration des normes d'accessibilité;

. un commissaire à l'accessibilité.

Ce texte n'aurait sans doute pas vu sans la mobilisation des personnes handicapées qui, à partir des années 1970, ont commencé à créer leurs propres organisations comme le *Scarborough Recreation Club for Disabled Adults*, les *United Handicapped Groups of Ontario* ou la *British Columbia Coalition of the Disabled*.

Le Bureau de la condition des personnes handicapées (BCPH) est le point de convergence du Gouvernement canadien pour faire progresser la pleine participation des personnes handicapées à la société canadienne.

En effet, selon le CCD, de nombreux obstacles à l'accessibilité relèvent de la compétence fédérale : les guichets bancaires qui ne sont pas accessibles aux personnes aveugles; les aéroports qui reposent sur des écrans vidéo d'information; les bâtiments fédéraux et les parcs qui ne sont pas accessibles; les chaînes de télévision qui manquent de sous-titres, etc.

Les personnes handicapées qui se sentent discriminées au regard de l'accessibilité doivent recourir à la justice pour obtenir gain de cause.

Il n'en reste pas moins que la politique en faveur des personnes handicapées s'est construite au Canada sur la base d'une réalité fédérale complexe et parfois conflictuelle (entre le Gouvernement fédéral et les provinces) entraînant une fragmentation des politiques publiques entre lois fédérales, provinciales et territoriales.

C'est donc province par province, territoire par territoire, qu'il faut appréhender la politique de l'accessibilité et ses résultats.

Au Québec :

Dans la Belle province, le débat sur l'accessibilité ne date pas d'hier.

- En 1975, en effet, la Charte québécoise des droits et libertés de la personne interdit, à son article 10, la discrimination basée sur un handicap ou d'un moyen pour pallier ce handicap. Son article 15 précise, par ailleurs, qu'on ne peut, par discrimination, empêcher une personne d'avoir accès aux moyens de transport.

- Dans la foulée, le Code de la construction rend obligatoire l'accessibilité des bâtiments à construire.

- En 1978, le gouvernement québécois s'est doté d'un outil législatif très avant-gardiste pour l'époque : la loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées en vue de leur intégration scolaire, professionnelle et sociale.

Adoptée à l'unanimité par l'Assemblée nationale, cette loi omnibus -qui a modifié plusieurs lois antérieures- ne concernant que le seul secteur public, induit un véritable changement de paradigme, qui privilégie la reconnaissance des droits de la personne pour tous, quelles que soient ses déficiences et ses incapacités, plutôt que celui de la protection et de la prise en charge prônées par les projets de loi précédents.

Ce texte repose sur les trois piliers suivants :

- . une implication de tous pour favoriser l'intégration sociale des personnes handicapées;
- . des responsabilités importantes pour les partenaires en ce qui concerne les personnes handicapées;

- . la création de l'office des personnes handicapées du Québec jouant un véritable rôle transversal de vigie.

1. En 2004, cette loi a été renommée Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées en vue de leur intégration scolaire, professionnelle et sociale, qui met l'accent sur la responsabilisation de l'ensemble des acteurs publics et privés.

-En juin 2009, le gouvernement du Québec a adopté la politique «à part entière : pour un véritable exercice du droit à l'égalité» qui a pour but d'accroître la participation sociale des personnes handicapées (qui sont plusieurs centaines de milliers dans la Belle Province) sur un horizon de 10 ans.

-Les bâtiments assujettis au Code de construction doivent répondre aux exigences de conception sans obstacles qui y sont prévues, sauf exceptions.

La Régie du Bâtiment du Québec (RBQ) collabore avec l'Office des Personnes Handicapées du Québec (OPHQ) pour améliorer l'accessibilité.

Le gouvernement québécois, enfin, à travers le Secrétariat du Conseil au Trésor, a mis en place une réglementation obligeant les sites institutionnels à être accessibles et ce depuis 2011.

En matière de transports, l'accessibilité du métro de Montréal laisse à désirer puisque seulement onze stations sur soixante huit sont équipées d'ascenseurs et huit sont complètement accessibles aux personnes à mobilité réduite.

L'absence d'escaliers mécaniques dans toutes les directions ou à tous les niveaux dans certaines stations rend le métro difficilement accessible aux personnes handicapées. Les premières stations à être accessibles ont été celles construites lors de l'extension vers Laval de la ligne 2 dans les années 2000.

Dans l'Ontario :

- En 2005, est adoptée la loi sur l'accessibilité pour les personnes handicapées de l'Ontario (*Accessibility for Ontarians with Disabilities Act ou AODA*) qui établit clairement l'objectif de rendre cette province accessible d'ici 2025 en établissant des normes d'accessibilité, en obligeant les gouvernements et les organisations à présenter des rapports de conformité et en enquêtant sur les plaintes du public.

- Mais, surtout, en 2005, l'Ontario est la première province canadienne à avoir adopté, avec la Loi sur l'Accessibilité pour les Personnes Handicapées de l'Ontario (LAPHO), un texte précisant un objectif et un calendrier pour atteindre une accessibilité totale d'ici 2025.

Cette loi établit un processus graduel pour l'élaboration et l'application de normes d'accessibilité en matière notamment de transport collectif, de cadre bâti, de conception des espaces publics et de sites Web.

Des normes techniques et des lignes directrices en matière d'accessibilité des installations et des services ont été adoptées.

Un conseil consultatif des normes d'accessibilité a été établi pour conseiller le ministre sur les questions relatives à la LAPHO.

La majorité des membres de cet organisme étant constituée de personnes handicapées.

- Les normes relatives à la conception des espaces publics (normes d'accessibilité au milieu bâti) ont été adoptées et ajoutées au Règlement de l'Ontario 191/11 en décembre 2012.

Enfin, le Programme ontarien de soutien aux personnes handicapées (POSPH) offre des aides financières, des prestations ou de l'aide en matière d'emploi.

Au Manitoba :

- En 2001, le Gouvernement de cette province a publié «Citoyens à part entière : une stratégie manitobaine pour les personnes ayant des déficiences» afin d'aider les personnes handicapées à participer pleinement à tous les aspects de la vie sociale.

- Le Manitoba est la première province canadienne à avoir reconnu officiellement la Langue des Signes.

- En 2009, le Gouvernement du Canada et la province du Manitoba ont uni leurs efforts pour effectuer un investissement conjoint de 192 millions de dollars en vue de rénover des logements abordables existants et d'en construire de nouveaux.

- La Loi sur l'Accessibilité pour les Manitobains (LAM) a été adoptée le 5 décembre 2013 qui a donné lieu à l'élaboration de normes d'accessibilité obligatoires s'attaquant aux barrières limitant les personnes handicapées dans des domaines clés de leur vie quotidienne.

- Le Conseil consultatif de l'accessibilité, créé en 2011, formule des recommandations à l'intention du ministre en charge des personnes handicapées.
- Le deuxième plan d'accessibilité du Gouvernement du Manitoba pour 2019 et 2020 est en cours de mise en œuvre.

Dans l'Alberta :

- L'*Alberta Building Code* (ABC) contient des dispositions relatives à l'accès facile et à la conception universelle.
- Une loi pour les personnes non voyantes est adoptée en 2000.
- Le Gouvernement de l'Alberta a abrogé en avril 2016 les normes de sécurité obligatoires des logements pour personnes handicapées.
- L'*Alberta Human Rights Commission* offre, sous forme d'ateliers et de documentation, des programmes de sensibilisation pour mieux faire comprendre la nécessité de prendre des mesures d'adaptation pour les personnes handicapées.
- En mai 2018, le Gouvernement de l'Alberta a recruté, pour la première fois de son histoire, un défenseur des personnes handicapées.

Au Saskatchewan :

- Au Saskatchewan, le *Saskatchewan Human Rights Code* garantit aux personnes handicapées l'égalité d'accès aux services publics dont les moyens de transport et de communication, les installations et les services.
- En 2007, la *Saskatchewan Human Rights Commission* a publié le *Guide to Accessibility Law for Saskatchewan Business* et en 2013 le Gouvernement de cette province a lancé, à l'issue d'une large concertation, un vaste programme en matière de handicap (transport, disponibilité des logements et leur abordabilité, emploi, éducation, etc.) avec pour objectif affiché, celui de faire du Saskatchewan la destination la plus agréable à vivre au Canada pour les personnes handicapées.

Dans le Nouveau Brunswick :

La Loi sur les droits de la personne du Nouveau Brunswick de 1985, souvent appelée Code des droits de la personne, protège les particuliers, y compris les personnes handicapées, et interdit expressément toute forme de discrimination en ce qui a trait à l'emploi, au logement, aux services, à la publicité et aux associations.

D'autres lois visent à promouvoir l'accessibilité, notamment la Loi sur les langues officielles et la Loi sur le Code du bâtiment du Nouveau Brunswick.

En Nouvelle Ecosse :

Le *Human Rights Act*, adopté en 2010, interdit toute discrimination fondée sur la déficience physique ou mentale.

Mais, dans les faits, la Commission des droits de la personne a constaté, début 2018, que le Gouvernement de cette province était lent à améliorer la manière dont les personnes ayant des handicaps mentaux ou physiques sont hébergées.

Mexique : En 2012, le Mexique comptait, selon le directeur général du Conseil national pour le développement et l'intégration des personnes handicapées, quelque 7,7 millions de

personnes handicapées soit environ 6 % de la population, dont la moitié souffre d'atteinte motrice.

La grande majorité d'entre elles vit dans la pauvreté dont 1,7 million de personnes vivant avec un revenu inférieur au seuil de bien-être minimum.

Si pendant longtemps, le handicap a été perçu au Mexique comme une punition divine, la situation a fort heureusement changé depuis.

L'article 1^{er} de la Constitution mexicaine interdit ainsi toute forme de discrimination à l'égard des personnes handicapées, ce qui oblige les autorités publiques à œuvrer à la création d'un Mexique inclusif.

Et dès les années 80, ce pays a adopté un plan de développement qui incluait des activités de réintégration des personnes handicapées.

Ensuite, dans les années 90, a été adopté le premier programme national pour le bien-être et le développement des personnes handicapées.

En 2005 fut adoptée, comme en France, la première loi générale en faveur des personnes handicapées avant que le Mexique ne signe puis ratifie, en 2007, la Convention des Nations Unies relative aux droits des personnes handicapées.

Le Conseil national pour le développement et l'intégration des personnes handicapées (CONADIS) a, par la suite, été mis en place en tant qu'entité responsable de la politique de l'État en faveur de ces personnes.

Après le vote, en mai 2011, de la Loi générale pour l'inclusion des personnes handicapées (*Ley General para la Inclusion de las Personas con Discapacidad*) qui prévoit que toutes les politiques élaborées par les Pouvoirs publics dans le domaine des incapacités devront être fondées sur l'équité, la justice et l'égalité des chances, le Programme national pour le développement et l'inclusion des personnes handicapées adopté pour la période 2014-2018 reprend pratiquement toutes les dispositions de la CNUDPH.

Le Système national pour le développement et l'inclusion des personnes handicapées a été créé en tant que mécanisme de coordination, de suivi et d'évaluation des politiques publiques découlant de ce programme national.

Enfin, avec l'adoption, en 2011, de la réforme de la loi générale du tourisme- un secteur économique important au Mexique- qui a introduit le concept de «tourisme accessible», des mesures ont ainsi été prises pour promouvoir l'accès aux bâtiments et monuments historiques à tous, y compris les personnes souffrant d'un handicap physique. Les infrastructures et les services sont donc en cours de modernisation.

Il faut notamment citer l'aménagement depuis février 2013 des plages de la Riviera Maya (à **Playa del Carmen**, la municipalité a mis en place des rampes d'accès aux chaises roulantes et propose également des transats adaptés ainsi que des gilets de sauvetage).

Malgré 30 ans d'efforts pour promouvoir les droits économiques et sociaux des personnes handicapées, des retards importants persistent comme la grande rareté de trottoirs aménagés et des discriminations persistent à leur encontre.

Ainsi, par exemple, les personnes sourdes et malentendantes sont particulièrement lésées puisque les interprètes en langue des signes mexicaine doivent se battre pour faire reconnaître leur métier à sa juste valeur.

Il ne faut pas oublier de mentionner l'action des 32 entités fédératives que compte le Mexique qui disposent toutes d'une législation en matière de handicap. 18 d'entre elles ont harmonisé leur législation avec les dispositions de la convention précitée des Nations Unies pour interdire la discrimination fondée sur le handicap.

2.2 Amérique du Sud

Chili : 20% de la population chilienne (qui comprend 17,9 millions d'habitants) souffrent d'un handicap dont 8% d'un handicap sévère.

Le Chili a été l'un des premiers pays au monde à ratifier, en juillet 2008, la Convention des Nations Unies relative aux droits des personnes handicapées.

Après le vote d'une grande loi pour les personnes handicapées en 1994, le Chili a adopté, en 2010, une nouvelle loi sur le handicap établissant des normes d'égalité des chances et d'inclusion sociale pour les personnes handicapées : la loi n° 20.422 du 10 février 2010 sur les «droits des personnes handicapées au Chili».

Ce texte a été à l'origine de la création du Service National du Handicap ou *Servicio Nacional de la Discapacidad* (SENADIS), du ministère du Développement social qui est venu remplacer l'ancien Fonds national du Handicap ou *Fondo Nacional de la Discapacidad* (FONADIS) créé en 1994.

La mission du SENADIS consiste à promouvoir le droit à l'égalité des chances des PH et l'accessibilité et dispose, pour cela, d'un budget de 26 millions de dollars.

Le Gouvernement chilien a publié, par ailleurs, en 2005 les résultats de la première étude nationale d'envergure sur le handicap.

L'existence d'un sous-secrétariat d'État du handicap, rattaché au ministère du Développement social ainsi que celle de la Commission consultative présidentielle sur l'inclusion sociale des personnes handicapées chargée de conseiller le Président dans l'analyse des sujets relatifs au handicap (créée en décembre 2014) doivent être soulignées.

Le label d'inclusion de ce service national (*Sello Chile Inclusivo del Servicio Nacional de la Discapacidad*) consiste en un prix remis aux entreprises privées et aux institutions publiques qui sont inclusives et accessibles aux personnes handicapées.

Les conditions requises pour obtenir ce prix sont : l'accessibilité universelle des bâtiments, l'accessibilité universelle des sites web et le fait de travailler avec des personnes handicapées.

Mais, en matière de transports, le bilan reste contrasté puisque, par exemple, 28% des autobus du système de transport de la ville de **Santiago** («*Transantiago*») ne sont pas équipés de dispositifs nécessaires pour garantir leur usage adéquat par les personnes à mobilité réduite : en effet, certains bus manquent de plateformes ou de rampes d'accès, d'espaces réservés pour les fauteuils roulants, de poussoirs bas, de boutons lumineux et sonores, etc.

En revanche, concernant le métro de la capitale chilienne, sur 136 stations, 77 sont accessibles soit 71% du réseau : c'est-à-dire qu'elles sont équipées de dispositifs et d'infrastructures permettant leur utilisation par des personnes handicapées dont des ascenseurs, des bandes podotactiles de guidage pour malvoyants, des informations en braille sur les mains courantes et les tourniquets ainsi que des balises sonores dans les ascenseurs et les trains.

Concernant le logement, les critiques sont aussi vives puisqu'on estime que les personnes handicapées voient, le plus souvent, leur droit au logement atteint.

Cette situation concernant plus particulièrement les logements sociaux, qui ne sont pas adéquats dans la mesure où ils ne favorisent pas le déplacement des personnes handicapées, aussi bien à l'intérieur qu'à l'extérieur des maisons.

2.3 Asie et Océanie

Japon : Il y aurait environ 7,5 millions de personnes handicapées au Japon, soit 6% de la population nationale.

Le niveau d'accessibilité au Japon est inversement proportionnel à la lenteur avec laquelle cet Etat a ratifié la Convention des Nations Unies relative aux droits des personnes handicapées, puisqu'il ne l'a fait que le 20 janvier 2014, devenant le 140^{ème} pays à la ratifier (après de nombreux autres Etats d'Asie comme la Chine ou la Corée du Sud) alors que ce texte fondateur a été adopté dès décembre 2006 par l'Assemblée générale des Nations Unies et est entrée en vigueur en mai 2008.

Après l'adoption, en 1949, de la loi sur l'assistance aux handicapés physiques, de celle, en 1960, sur la protection des handicapés mentaux et de la loi cadre d'orientation n° 84 du 21 mai 1970 relative aux personnes handicapées (qui ne concernait jusqu'en 1993 que les seules personnes handicapées physiques et propose une définition de la personne handicapée), plusieurs lois majeures ont été adoptées au cours des quinze dernières années :

- La loi pour l'autonomie et l'assistance des personnes handicapées, qui est en vigueur depuis avril 2006.

- La loi fondamentale sur les personnes handicapées -qui a été modifiée en août 2011- dont le deuxième paragraphe de son article 4 prévoit à présent une «obligation de procéder aux aménagements indispensables et raisonnables» pour éliminer les barrières qui existent dans la société.

La formulation n'est pas sans ambiguïté, mais c'est la première fois qu'une loi japonaise mentionne la réalisation d'aménagements raisonnables.

- A également été adoptée en juin 2013 la loi relative à l'élimination de la discrimination fondée sur le handicap. Le deuxième paragraphe de son article 7 dispose que «les organismes administratifs doivent procéder aux aménagements raisonnables et nécessaires pour éliminer les barrières qui existent dans la société», à condition que le coût n'en soit pas excessif. Pour les personnes concernées, cette loi présente des insuffisances dues au changement d'alors de gouvernement, le Parti libéral-démocrate revenant au pouvoir a réduit les ambitions initiales du texte.

- Enfin, la loi de promotion du transport adapté pour personnes âgées et personnes handicapées ou loi d'élimination des barrières s'inspire du concept de conception universelle

Le Japon est l'un des pays au monde ayant pris le plus à coeur l'enjeu de l'accès aux lieux publics des personnes handicapées.

Les plans de villes en relief sont fréquents et il est même possible de trouver des indications en braille.

Ce qui explique que le nombre de personnes non-voyantes prenant, dans les rues, les transports en commun est particulièrement important dans ce pays.

Au Japon, la plupart des bâtiments sont équipés de rampes.

De même, les trains sont totalement accessibles au passage des fauteuils roulants, en largeur et en «dénivelé».

Dans chaque train -ou presque- se trouvent des ascenseurs attachés aux escaliers pour les personnes en fauteuil roulant et, pour les utiliser, il suffit d'appeler un agent de la station.

Le Japon a conservé en effet en nombre des emplois d'agents aux guichets des gares dans les stations de tramways, près des automates qui délivrent les tickets.

Dans les transports, l'information sonore est on ne peut plus abondante : une voix de synthèse suit le déroulé du trajet de toutes les rames de train, de métro, des tramways et des autobus.

Le même degré d'information sonore se retrouve sur les quais : toutes les informations qui défilent sur les bandeaux sont également diffusées par haut-parleurs.

On trouve de très nombreux «tenji blocs», des bandes non plates jaunes à picots (podotactiles) pour aider les personnes aveugles ou malvoyantes à mieux se guider, en particulier dans les zones de transport.

Le large réseau du métro de Tokyo- exploité par deux compagnies privées- prend plutôt bien en compte les déplacements en fauteuils roulants puisque 186 de ses 285 stations sont totalement accessibles.

Une réglementation imposant des obligations quantitatives d'audiodescription dans les programmes télévisés a été adoptée au Japon avec la fixation d'un quota de 10 % pour les chaînes généralistes.

Le Japon, parallèlement, a utilisé la vaste panoplie offerte par les nouvelles technologies de l'information et de la communication pour offrir aux personnes non-voyantes de nouvelles possibilités : en 2003, les Pouvoirs publics japonais ont lancé un projet sur trois ans baptisé le «projet IT sans entraves» («*IT barrier free project*») qui transforme la canne blanche des aveugles en antenne radiofiée.

Et l'entreprise QD Laser a mis au point des «lunettes intelligentes» capables de projeter les images directement dans la rétine de celui qui les porte.

Autre exemple, celui des fauteuils roulants autonomes (il suffit juste d'entrer la destination souhaitée dans son smartphone et le fauteuil fait le reste...) introduits en 2017 à l'aéroport de Tokyo-Haneda, pour faciliter les trajets des personnes handicapées.

Dans la perspective des Jeux Olympiques et Paralympiques de Tokyo en 2020, le Japon amplifie la dynamique, engagée depuis quelques années, d'adaptation d'une grande partie de ses infrastructures et de ses transports aux personnes à mobilité réduite. Lors des Jeux- où jusqu'à 7000 personnes en fauteuil roulant devraient s'y rendre chaque jour- un autocollant bleu sera visible partout indiquant une parfaite accessibilité.

Corée du Sud : Les personnes handicapées représenteraient, selon l'Église catholique, environ 10% de la population sud-coréenne, un chiffre très supérieur à celui communiqué par le Gouvernement car le Bureau national des statistiques indique n'avoir enregistré 1,8 millions de personnes handicapées en 2005, soit 4% de la population totale.

L'Église catholique a déclaré, en mai 2017, vouloir mettre fin à la discrimination dont les personnes handicapées sont souvent victimes.

Les douzièmes Jeux paralympiques de **Pyeongchang** de mars 2018 ont constitué l'occasion de mettre en avant les initiatives prises en faveur des personnes handicapées -trains en direction des sites de compétitions aménagés pour disposer de 15 places pour des fauteuils roulants contre 5 normalement, 46 bus et 139 mini vans équipés d'un système d'accès pour les personnes en fauteuil roulant- dans un pays qui les a longtemps stigmatisés.

Turquie : Sur une population de plus de 83 millions d'habitants, environ 7% d'entre eux sont en situation de handicap.

L'article 61 de la Constitution dispose que l'«Etat prend les mesures nécessaires pour garantir la protection des personnes handicapées et leur insertion dans la société. Dans ce but, l'État établit toutes les organisations et toutes les fondations nécessaires».

La Turquie a signé dès 2007 puis ratifié en 2009 la Convention des Nations Unies relative aux droits des personnes handicapées.

De nombreuses lois ont été adoptées depuis une dizaine d'années en matière d'accessibilité, en particulier la loi n° 3194 relative à l'aménagement du territoire, l'urbanisme et la construction modifiée en 2003 qui établit l'obligation de remplir les normes d'accessibilité fixées par l'Institut turc de normalisation (TSE) et le règlement de juillet 2013 sur la supervision des dispositions d'accessibilité en matière de transports publics.

Le ministère turc de la Famille et des Politiques Sociales prévoit l'élaboration prochaine d'un plan d'action à l'égard des personnes handicapées, en vue de leur intégration dans la vie sociale.

La situation des transports dans les grandes villes (Istanbul, **Ankara**, **Antalya**, etc.) en matière d'accessibilité est plutôt encourageante du fait du caractère assez récent de la plupart des transports en commun qui, de ce fait, sont souvent conçus pour répondre aux normes d'accessibilité.

A noter qu'à **Istanbul**, ces derniers sont gratuits pour les personnes handicapées.

A Istanbul, toutes les stations des six lignes du métro-qui n'est entré en service qu'en 1989- sont équipées d'escalators et d'ascenseurs donnant un accès aux personnes en fauteuil roulant.

Israël : Israël accorde une place importante à l'accessibilité aux personnes handicapées- il y aurait environ 680 000 personnes handicapées âgées de 21 à 65 ans- au sein de ses infrastructures.

L'État hébreu dispose d'un arsenal législatif assez large concernant les droits des personnes handicapées dans l'espace collectif. Avec une priorité donnée à l'accessibilité des bâtiments et des transports publics, taxis compris.

En 1998, une loi majeure sur l'égalité des droits des handicapés a été adoptée, l'*Equal Rights for Persons with Disabilities Law*-mettant l'accent sur l'information des citoyens handicapés («La personne handicapée a le droit d'être informée de tous les services publics existants, de façon satisfaisante et conformément aux circonstances» (article 18), l'égalité devant l'emploi (interdiction de toute discrimination à toutes les étapes de l'emploi) et l'accessibilité des transports publics (chapitre V) avec l'obligation pour les autorités de faciliter l'accès des PH aux autobus urbains, trains, avions et paquebots- qui a changé de manière notable la vie quotidienne de ces dernières.

Sa section 19 B garantit le droit des personnes handicapées à l'accessibilité de tous les lieux publics et de tous les services publics.

Une commission pour l'égalité des droits des personnes handicapées a été établie en vue d'en superviser l'application.

Puis, les commissions du Travail, des Affaires sociales et de la Santé de la Knesset (le Parlement israélien) ont adopté, en février 2009, une loi exigeant que tous les bâtiments publics deviennent accessibles aux personnes handicapées : ils doivent comprendre un parking aménagé et un accès aux fauteuils roulants au niveau des ascenseurs. Ce texte s'applique à toutes les nouvelles constructions de structures publiques en Israël.

Ceux-ci doivent comprendre un parking aménagé et un accès aux fauteuils roulants au niveau des escaliers.

Les ascenseurs doivent aussi s'adapter aux besoins des personnes handicapées et les toilettes devenir accessibles aux invalides.

Fin 2016, la Knesset a adopté une nouvelle directive du ministère de la Santé obligeant tous les bâtiments non encore équipés dépendant de ce ministère à installer des systèmes d'accès pour les personnes handicapées. Il s'agit principalement des hôpitaux, des dispensaires, des centres d'imagerie médicale, etc.

En 2010, le ministère du Transport israélien a annoncé que tous les autobus seront accessibles aux voyageurs handicapés à partir de 2012.

Depuis fin décembre 2014, date d'entrée en vigueur de la loi sur la meilleure adaptation des transports urbains aux besoins des personnes handicapées, les actions se multiplient pour satisfaire aux impératifs légaux.

L'une d'entre elles est «*Galgalim Darom*» (Cyclistes dans le Sud) qui a pour mission d'aider les 67 000 personnes handicapées recensées dans le sud du pays à mieux utiliser les transports urbains.

Outre la mise en place d'une hotline, un vaste réseau de bénévoles accompagne ces personnes lorsqu'elles doivent prendre l'autobus ou le train.

Des systèmes de covoiturage sont également prévus.

La construction d'une petite ville adaptée aux personnes handicapées physiques et mentales est prévue dans le désert du Néguev.

Le ministère du Tourisme israélien a, de son côté, développé un nombre important de projets destinés aux personnes à mobilité réduite et a élaboré un plan de 6,5 millions de shekels (plus de 1,5 million d'euros) pour faciliter l'accès à des lieux touristiques telles que la Vieille Ville de **Jérusalem**, l'amphithéâtre de **Césarée** ou la forteresse de **Massada**, près de la mer Morte qui a été aménagée pour les personnes non-voyantes ou malvoyantes avec l'inclusion d'indications en braille et la possibilité d'y palper les objets.

L'expertise d'Israël en matière de technologie au service du handicap est reconnue : ainsi, pas moins de 70 start-ups travaillent sur les troubles visuels.

Par ailleurs, L'Autorité de l'innovation (AII) a consacré, en 2017, 3 millions de shekels au développement d'applications pour les personnes atteintes de troubles du spectre autistique, les malvoyants et les personnes en chaise roulante.

Australie : Environ 19% de la population australienne (qui est de 25,2 millions d'habitants) a un handicap ou une déficience, selon le Bureau australien de statistique sur le handicap, le vieillissement et les aidants.

L'Australie, sans conteste, fait preuve d'une grande modernité dans sa façon d'aborder la question du handicap et sa politique d'accessibilité est généralisée, même dans les endroits qui paraissent les plus difficiles d'accès.

Deux lois essentielles relatives aux personnes handicapées ont été adoptées entre 1986 et 1992: le *Disability Services Act* (loi sur les services aux personnes handicapées) en 1986 puis le *Disability Discrimination Act* en 1992 qui protège les personnes contre la discrimination fondée sur le handicap en matière d'emploi, d'éducation, de locaux ouverts au public ou de fournitures de biens et services.

Même si ce principe souffre des exceptions dont la plus notable est l'immigration, ce qui permet à l'Office de l'immigration (DIMA) de pouvoir fonder en toute légalité un refus d'entrée dans le pays sur l'état sanitaire d'une personne.

Modifiée depuis à plusieurs reprises, la loi de 1992 précitée spécifie les obligations d'accessibilité des sites Web.

Un forum a été, par ailleurs, organisé en avril 2003 afin d'utiliser les différentes mesures prises par les six Etats fédérés pour l'adaptabilité des maisons.

Le 17 juillet 2008, l'Australie a ratifié la CNUDPH.

L'Australie a depuis longtemps favorisé le déplacement des personnes handicapées (personnes en fauteuil roulant, non voyantes, malentendantes) et de nombreuses infrastructures sont adaptées : tous les hôtels sont ainsi obligés d'avoir au minimum une chambre adaptée.

Par ailleurs, les nouveaux locaux doivent répondre aux normes minimales pour l'accessibilité fixées par la loi de 2010.

C'est en 2002 que sont entrées en vigueur les normes minimales applicables aux exploitants de véhicules, infrastructures et locaux de transport public.

De plus, les trottoirs, voitures ainsi que certains taxis sont également adaptés pour que l'accès en soit facilité tout comme les véhicules de location standard peuvent également être équipés de dispositifs adaptés en fonction de la nature du handicap.

Dans les grandes villes comme **Sydney** ou **Melbourne**, tous les trains sont accessibles, tout comme la plupart des bus et des tramways, que ce soit pour les personnes en fauteuil roulant ou pour celles présentant une déficience visuelle.

La difficulté résidant souvent en dehors des agglomérations, comme dans les banlieues.

Un plus australien à mettre en exergue : l'existence d'un service de relais national qui permet aux personnes ayant une déficience auditive de pouvoir communiquer par téléphone grâce à des intermédiaires ou encore une ligne téléphonique pour assister les personnes qui rencontreraient des difficultés pour accéder à des bâtiments.

Il existe également des associations telle que «*Travelers Aid*» dont le but est d'aider les voyageurs handicapés en leur proposant, par exemple, un accompagnement à l'aéroport, à la gare, chez le médecin ou encore à la pharmacie.

Le caractère exemplaire de la métropole de Melbourne, sans doute l'une des villes du monde les mieux adaptées aux personnes handicapées, doit être mis en exergue : système de transports en commun bien aménagé, centre-ville compact, etc.

Globalement, l'Australie a su montrer qu'elle est une actrice engagée pour l'égalité des droits.

Nouvelle-Zélande : Conformément à la définition de *Statistics New Zealand*, 660 000 néo-Zélandais se déclarent porteurs d'un handicap, ce qui représente 13,5% de la population totale.

L'ambition que porte la Nouvelle-Zélande d'assurer la pleine participation des personnes handicapées de tout âge et d'améliorer leur bien-être remonte à plusieurs décennies.

Ainsi, l'ambassadeur de Nouvelle-Zélande, Don MacKay, a présidé les négociations qui ont donné lieu à l'adoption de la Convention des Nations Unies relative aux droits des personnes handicapées en 2006. Des personnes handicapées faisaient partie de sa délégation.

Ce pays s'inscrivait déjà avant cette date sur la voie de l'intégration des personnes handicapées puisqu'il s'est doté dès 2000 d'une Stratégie relative au handicap, en vertu de laquelle le Ministre chargé des questions de handicap doit rendre compte chaque année au Parlement des progrès accomplis dans ce domaine, stratégie continuellement mise à jour. Autre exemple remarquable, ce pays a été, en avril 2006, le premier pays au monde à

reconnaître comme langue officielle (la troisième avec l'anglais et le maori), la langue des signes, qui est pratiquée par environ 25 000 personnes.

Ce statut lui permet d'être enseignée dans les écoles et certaines donnent des cours en langue des signes.

Comme consécration, la Nouvelle-Zélande a reçu en mai 2008 le prix international Franklin Delano Roosevelt *Disability Award* récompensant les progrès notables enregistrés en vue de la réalisation de l'objectif de la pleine participation des personnes handicapées.

Dans sa politique, la Nouvelle-Zélande se réfère davantage aux termes de «*disabled people*» (personnes handicapées) plutôt qu'à l'expression «*persons with disabilities*» (personnes ayant un handicap ou souffrant d'un handicap).

Grâce à cette politique volontariste, un réel effort a été accompli dans ce pays en matière d'accessibilité et l'état de celle-ci en Nouvelle-Zélande peut être considéré comme globalement satisfaisant.

La loi de 2004 sur la construction fixe des règles détaillées pour garantir l'accessibilité («un accès «raisonnable et adéquat») des nouveaux bâtiments ou ayant subi un réaménagement substantiel, en particulier aux personnes en fauteuil roulant ou malvoyantes. Mais elle comporte des dérogations.

La création d'un mécanisme de coordination avec le comité ministériel sur les questions relatives au handicap a facilité ce processus ainsi que la mise en œuvre de son plan d'action en matière d'accessibilité 2014-2018, toujours en cours.

Le protocole d'urbanisme, cadre facultatif coordonné par le Ministère de l'environnement, vise à garantir que les villes accueillent toutes les catégories de citoyens et offrent des possibilités aux personnes handicapées.

Beaucoup de commerces et de bâtiments publics sont désormais accessibles en fauteuil roulant- plus qu'en France, sans aucun doute- et, de manière générale, lorsqu'un bâtiment n'est pas accessible, il n'est pas rare de trouver, à son entrée, un numéro de téléphone.

On évalue à 90% la proportion de bâtiments professionnels accessibles.

Néanmoins, les habitations sont moins accessibles car les Néo-Zélandais vivent, pour la plupart d'entre eux dans des maisons et nombre d'entre elles sont en bois et entourées par une terrasse couverte à laquelle on accède par un escalier.

Les musées et autres lieux d'attractions touristiques ont, en général, un bon taux d'accessibilité face à toute sorte de handicap.

La voirie est généralement en bon état et les trottoirs sont accessibles quasiment tout le temps.

Cependant dans les quartiers un peu plus éloignés des centres-villes, les trottoirs ne sont pas forcément aménagés : il ne peut pas y avoir de bateaux pour y monter et y descendre.

En matière d'accessibilité des transports, les projets relatifs aux transports publics régionaux, élaborés par les conseils régionaux, doivent garantir l'accessibilité des activités et des services communautaires de base.

Des personnes handicapées participent aux travaux des comités régionaux chargés des transports terrestres.

De nombreux bus sont équipés, surtout les plus récents, de rampes d'accès dépliables, d'un emplacement réservé et le conducteur peut incliner le bus.

Et des annonces audio sur demande du passager sont instaurées.

A noter que la ville de **Wellington** met gratuitement à disposition des «*Mobility Scooters*», pour une durée pouvant aller jusqu'à 4 heures.

Toutes les personnes de 18 ans et plus ayant des problèmes de mobilité peuvent y avoir accès.

Conclusion

Les nombreuses informations suivantes ne prétendent pas à l'exhaustivité. Cette étude de la DMA constitue, avant tout, une première base de travail pour rappeler l'importance d'appréhender l'accessibilité dans toutes ses dimensions et en premier lieu dans sa dimension non seulement européenne mais internationale. Ce document accessible à tous ne demande qu'à être complété et enrichi par vos retours de professionnels et/ ou d'utilisateurs.