

Le quotidien des handicapés relève toujours du parcours du combattant

Pour accéder en fauteuil roulant à ce bureau de poste de Pantin (Seine-Saint-Denis), **Nathalie Devienne** utilise la rampe d'accès destinée aux handicapés. Sauf que, à l'entrée du bâtiment, elle doit demander de l'aide, faute de pouvoir actionner la lourde porte métallique qui ne s'ouvre que vers l'extérieur.

Cette quadragénaire souffre de plusieurs handicaps congénitaux. Cela ne l'empêche pas d'exercer un emploi de chargée de communication à l'Association des paralysés de France (APF) de Seine-Saint-Denis, et de se déplacer pour faire des courses.

A peine entrée dans le bureau de poste, elle remarque un détail qui échappe au commun des valides. *"Les guichets sont placés à la hauteur d'un adulte se tenant debout. Pas pratique pour signer un document"*, observe-t-elle, dépitée. Bien que le distributeur automatique de timbres soit orné d'un petit logo représentant un fauteuil roulant (signe d'accessibilité aux handicapés), M^{me} Devienne ne peut atteindre le pèse-lettre. Elle doit se contenter d'acheter des timbres au tarif standard, mais doit se positionner de biais par rapport à la machine, aucune place n'étant prévue pour ses jambes.

Dans la rue, les tracasseries continuent. *"Rouler sur un trottoir défoncé ou revêtu de petits pavés n'est pas aisé"*, témoigne-t-elle. Lorsqu'un échafaudage, une poubelle ou un arbre barre le passage, il lui faut se risquer sur la chaussée. Sans parler des ressauts d'une dizaine de centimètres qui marquent l'entrée de la plupart des boutiques, ou des distributeurs automatiques de billets parfois placés trop haut sur la façade des banques. Quant à la bouche de métro avec son escalier plongeant et impossible à franchir...

Ce parcours du combattant dont relève le quotidien des handicapés devrait bientôt disparaître. La loi sur le handicap votée en 2005 impose aux transports et aux établissements en accès public de s'adapter d'ici à 2015. L'APF craint que l'échéance ne soit pas respectée. *"Il va falloir mettre les bouchées doubles"*, prévient Jean-Marie Barbier, président national de l'association. Selon la même loi, les communes devaient avoir établi un plan de mise en accessibilité de leur voirie avant la fin 2009. Rares sont celles qui ont respecté cette obligation.

M. Barbier dénonce *"les lobbies politiques qui affirment que les travaux coûtent trop cher, et qui veulent rendre la loi moins contraignante"*. En décembre 2009, rappelle-t-il, le Conseil constitutionnel a annulé un amendement à la loi de finances pour 2010 qui offrait des possibilités de dérogation à l'accessibilité des lieux publics.

Philippe Steinier, qui anime Handimobility, un blog sur le handicap, craint que les collectivités, débordées par l'ampleur de la tâche, ne privilégient leurs administrés au détriment de ceux d'ailleurs. *"On voit apparaître des cartes de stationnement réservées aux handicapés résidant dans la commune"*, déplore-t-il.

Certaines administrations sont moins compréhensives que d'autres, fait valoir Jean-Christophe Parisot, le sous-préfet de Cahors (Lot), qui est lui-même tétraplégique. *"Le plus difficile à imposer, c'est la pose d'une rampe ou d'un ascenseur pour desservir un monument historique. Certains disent que c'est une injure à l'histoire"*, relate-t-il.

L'accessibilité des transports publics est l'un des principaux défis à relever. *"On a un problème avec le métro parisien"*, reconnaît sans fard le Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF). Seul un petit tronçon de la ligne 2 (Porte Dauphine-Nation) de ce réseau ancien et essentiellement souterrain est adapté aux fauteuils roulants.

Les bus et les RER, en revanche, sont, selon le STIF, "*totalelement accessibles*". Tous les bus disposent d'un plancher placé à hauteur du trottoir et la majorité des arrêts comme des stations du réseau ferré ont fait l'objet d'aménagements. Les travaux coûtent cher, souligne l'autorité organisatrice des transports parisiens, qui évalue à 2 milliards d'euros le budget total nécessaire à son schéma directeur de l'accessibilité voté en 2008.

Pour justifier ces coûts, les pouvoirs publics rappellent que les aménagements bénéficieront à tout le monde. "*Ils concernent les femmes enceintes, les personnes équipées d'une canne ainsi que celles qui se déplacent avec une poussette ou transportent des objets volumineux*", précise Maryvonne Dejeammes, chargée de mission au Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (Certu), qui dépend du gouvernement.

Olivier Razemon

Le Monde Article paru dans l'édition du 22.01.10