



# RETOUR SUR LES ETATS REGIONAUX DE L'INCLUSION

à Besançon, le 9 novembre 2012

## Programme

- 9h30 : Accueil

- 10h00 - 10h15 : **Introduction** par Pierrette JALLET, Représentante Régionale APF et Nathalie SWIATKOWSKI Directrice Régionale

- 10h15 - 10h45 : **Intégration, insertion, inclusion... évolution ou révolution ?** Eric PLAISANCE, Professeur émérite, Université Paris Descartes – Sorbonne Paris Cité, Centre de recherches sur les liens sociaux.

- 10h45 – 11h15 : **Mobilité pour tous, une condition sine qua non à l'inclusion**, Muriel LARROUY, Sociologue

- 11h15 – 11h30 : **Débat avec la salle**

- 11h30 – 12h30 : **Témoignages de personnes**

- 12h30 – 14h00 : **Repas**

- 14h00 – 14h30 : **Constats associatifs sur les transports en Franche Comté**

Fanny CORNU, ADAPEI de Montbéliard

Bernard AVON, Elu régional, Association des Paralysés de France

- 14h30 – 16h30 : **Table ronde : quelle stratégie mettre en place pour favoriser une cohérence régionale sur les transports ? :**

Loïc NIEPCERON, Conseiller Régional – Conseiller Régional de Franche Comté

Alain ANDRIEUX, Directeur Gare et connexions Bourgogne et Franche Comté - SNCF

Raphael LEFEVRE, Chef de service Réseaux Ferrés de France – Bourgogne Franche Comté

Bernard TOURNIER, Vice-président Régional de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports

Jean-Claude ROY, Vice-président de la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon en charges des transports – infrastructures et déplacements

Gérard GEORGEOT, Président du Syndicat Mixte des Transports en Commun du Territoire de Belfort

Joël PRILLARD, Directeur Régional Adjoint de la DREAL (Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement)

Pierrette JALLET, Représentante régionale APF

Nicolas MÉRILLE, Responsable du service accessibilité universelle APF

- 16h30 : **Conclusion** par le Comité de Pilotage

- 16h45 : **Clôture** par Christian DECHARRIERE, Préfet de la région



## INTRODUCTION par Pierrette JALLET, et Nathalie SWIATKOWSKI (APF)

- Mesdames, Messieurs, Chers Amis, Bonjour à toutes et à tous. Soyez les bienvenus aux premiers Etats régionaux de l'inclusion, organisés par l'APF en Franche-Comté. Développer une société inclusive est un véritable enjeu sociétal. Si vous avez aujourd'hui répondu présent à notre invitation, c'est qu'il s'agit bien d'une préoccupation commune qu'il convient de solutionner collectivement. L'Association des Paralysés de France, mais aussi, partenaires associatifs, acteurs locaux politiques, économiques, et de la société civile, répondons tous présents pour débattre de mobilité.

Ce travail qui nous a conduits à la programmation de cette journée est le fruit d'une réflexion partenariale qu'il convient de valoriser. La co-construction et le dialogue que nous demandons à nos décideurs doit commencer par s'appliquer à nous et entre nous, acteurs associatifs. Cette journée s'inscrit d'ailleurs dans le mois de l'économie sociale et solidaire dont nous sommes membres de faits et au service d'un développement territorial et social.

Aussi, je tiens à remercier nos partenaires associatifs régionaux : l'APEDA, l'UNAFAM, l'Association Autisme Besançon, l'ASSAD Besançon Pontarlier, l'URIOPPS, les Salins de Brégille, l'URAPEDA, le CISS, l'AFM, l'ADAPEI du Pays de Montbéliard, l'AVH et la FNAUT.

Il convient également de souligner l'implication des groupes de travail départementaux qui ont œuvré aux constats associatifs qui vous seront présentés.

Pourquoi ce thème de mobilité, nous direz-vous ?

Parce que nous, personnes en situation de handicap, revendiquons notre participation pleine et entière au sein de la société civile. Mais pour tenir ce rôle, nous devons pouvoir accéder et rejoindre la cité et, la société. Hors, si on ne peut atteindre l'école, le travail, les loisirs... la vie, tout simplement... comment faire ? Les lois et la prise de conscience des besoins, dans l'objectif du « vivre-ensemble » marquent une belle progression dans l'accès aux transports. Le but poursuivi ? : Avoir un cheminement, du domicile à la destination finale, sans rupture et en toute sécurité.

Malgré une volonté d'efficience, les nombreux acteurs et décideurs de la mobilité travaillent chacun dans leur champ de compétence sans pouvoir interagir les uns avec ou sur les autres. C'est ainsi que nous devenons,



nous, personnes en situation de handicap, de grands techniciens d'organisation de déplacements, pour être certains que du point de départ à l'arrivée, tout soit accompli, sans risque de rupture ! Que dire également des personnes en situation de handicap ne pouvant se repérer par manque d'informations, de signalétiques adaptées...?

Pensons accessibilité universelle. Ainsi, chacun évoluera dans son quotidien, sans risque d'obstacle du fait de son handicap, de son âge, de sa situation.

Si l'inclusion par la chaîne de la mobilité ne veut pas rester une utopie, elle doit alors être un défi collectif que nous nous fixions à compter d'aujourd'hui et sur un échéancier qu'il nous conviendra d'entretenir. Sa construction n'étant pas naturelle, il nous revient alors à nous, acteurs et consommateurs de l'économie sociale et solidaire, et consommateurs, de la rendre effective.

Alors formons ensemble aujourd'hui ce vœu : celui que tous, acteurs et usagers du transport, poursuivions l'objectif commun de traverser notre belle région de part en part, dans une concertation qui nous autorise à circuler en toute liberté et ainsi accéder au droit et devoir fondamental de la citoyenneté. Nous déclarons ces premiers Etats généraux de l'inclusion en Franche-Comté ouverts.

## L'INCLUSION VUE PAR LE SOCIOLOGUE ERIC PLAISANCE

L'inclusion est un nouveau défi social et politique, qui demande la clarification des concepts et de nos moyens d'action pour transformer les regards sur les différences. La notion d'inclusion appliquée aux personnes en situation de handicap ne prend pas seulement en compte les personnes en elles-mêmes, mais aussi le contexte de vie et le rapport que ces personnes entretiennent avec leur environnement social. Elle ouvre la revendication à l'accès au droit pour tous et repose sur la solidarité.

### Etymologie

Du latin "*claudere*" et ses dérivés "*clausus*," et "*claustra*" Lieux fermés.

Repris dans la langue anglaise, pour un usage plus actuel par des groupes de militants britanniques relayés par des organismes internationaux (UNESCO)

En français: nouvel usage de l'inclusion pour les personnes et les groupes (revendications de militants d'associations).

Le terme inclusion est entré petit à petit dans le vocabulaire: "inclusion sociale, entreprise inclusive, éducation inclusive, école inclusive..."

### Inclusion et exclusion ne s'opposent pas directement:

Il n'y a pas de symétrie entre <<exclusion>> qui se rapporte à un constat, et <<inclusion>> qui est un mode d'action. Il peut y avoir des risques d'exclusion à l'intérieur d'un lieu fermé.

« *Tout 'normal' est un rescapé provisoire de la différence* » Daniel Hameline

## L'INCLUSION VUE PAR LA SOCIOLOGUE

MURIEL LARROUY

Mobilité pour tous, une condition sine qua non à l'inclusion ou

L'invention de l'accessibilité :  
des politiques de transports des personnes handicapées aux politiques d'accessibilité

L'influence des conceptions du handicap sur l'accessibilité (voir tableau)

<b>Une personne en fauteuil ne peut atteindre le bureau de poste car :</b>				
Visions	Visions individuelles		Vision sociales	
	Vision médicale	Vision fonctionnelle	Vision environnementale	Vision politique
Explications avancées	Elle est paraplégique	Elle ne peut pas marcher	Il y a des escaliers	On ne se préoccupe pas de l'accès aux bâtiments
Solutions envisagées	Des équipements de la personne (transports spécialisés, ascenseurs réservés, annonces sonores spécifiques, etc.)		Des aménagements de l'espace disponible pour tous (rampes, ascenseur libre service, etc.)	Une autre conception de l'espace (on conçoit pour ne même pas avoir besoin de rampe ou d'ascenseur)

L'accessibilité est aujourd'hui une nouvelle catégorie d'intervention publique, qui est sortie de la sphère familiale (privée), il nous faut donc l'étudier comme l'enjeu d'un travail collectif.

### L'accessibilité comme norme sociale

La moralisation de l'accessibilité conduit à culpabiliser les personnes qui n'adhèrent pas ou pas totalement à cette politique. La difficulté à émettre une opinion contraire ou à rester sur ses anciennes pratiques démontre le degré de réussite de l'entreprise conduite par les militants.

### Pour conclure:

- L'accessibilité est une norme sociale (pas seulement technique) qui s'impose à tous les acteurs
- Elle possède une dimension philosophique qui renvoie à la question de la place des personnes handicapées dans la société
- Les militants font évoluer leurs revendications en demandant une accessibilité non discriminante, entendue « en tout point identique à celle des valides »
- Cette conception découle d'une approche universaliste du handicap se traduit dans le slogan « nous sommes tous identiques ».
- l'autre tendance est appelée différencialiste et évoque le droit à la différence, au particularisme.

Suivant l'approche choisie, consciemment ou non, les politiques mises en œuvre divergent, le traitement de l'accessibilité est une illustration remarquable de nos hésitations entre divers traitements de l'altérité.

Actuellement, l'approche universaliste a la primauté du fait de l'action conjuguée entre les effets d'une mobilisation en faveur du droit à une pleine participation de tous les citoyens et de l'accroissement des pathologies invalidantes suite à l'allongement de la durée de vie qui fait des situations de handicap une expérience universelle.

## TEMOIGNAGES DE PERSONNES

### SUR LES TRANSPORTS

#### Témoignage de Dolorès :

Bonjour à tous. Je m'appelle Dolorès. J'ai travaillé pendant des années dans les ateliers de l'ADAPEI du pays de Montbéliard, je suis maintenant retraitée. Aujourd'hui je représente les personnes handicapées mentales et viens vous parler de leurs difficultés à prendre le bus.

Ce n'est pas facile pour ces personnes, qui, souvent ne savent pas bien lire, écrire et compter. Nous pouvons avoir des difficultés pour lire l'heure et nous repérer dans le temps, difficile donc de connaître les horaires des bus. Souvent, mes collègues vont à l'arrêt de bus et attendent sans savoir à quelle heure sera le bus suivant.

Il est difficile pour nous de lire un plan, de savoir quel bus prendre pour nous rendre où nous le voulons. Sur les plans, les lignes de bus sont en couleur mais les bus portent des numéros. Ce n'est pas facile pour quelqu'un qui ne sait pas compter. Mes collègues reconnaissent donc le chauffeur où les gens qui vont au même endroit qu'eux, mais sont perdus s'il y a un changement.

Des couleurs sur les bus, des images sur le plan, par exemple, des photos des lieux connus de la ville pour mieux repérer où les bus passent sur le plan, nous permettraient de mieux nous diriger. Je connais certaines personnes qui apprennent par cœur leur réseau de bus, mais si les lignes changent, ne savent plus prendre le bus et doivent tout recommencer. A Montbéliard, dans certains bus, il y a des écrans qui indiquent les arrêts et une signalisation sonore ; ce qui nous aide.

Acheter son ticket de bus, reste compliqué quand on ne sait pas compter, aussi beaucoup de personnes achètent un abonnement, le bus étant souvent le seul moyen de transport pour nous. Souvent quelqu'un doit nous aider pour faire le dossier pour la carte d'abonnement. Ce serait bien si les personnes vendant les tickets et les cartes nous aidaient à remplir le dossier, si les chauffeurs nous aidaient en cas de besoin.



Nous travaillons avec la société de transport de Montbéliard pour que prendre le bus soit plus simple. Nous faisons des réunions pour établir un plan avec les photos, trouver des solutions. Nous espérons que ce travail aura des résultats, que les prochaines innovations ne créeront pas de nouveaux problèmes. Par exemple, aujourd'hui, nous pouvons acheter les tickets auprès du chauffeur. Dans certaines villes, ils veulent supprimer cette possibilité, il faudra alors commander une carte par Internet ou envoyer un SMS par téléphone. Pour les personnes handicapées mentales, ce sera encore plus difficile. Nous sommes peut-être des personnes handicapées, et avons plus de difficultés que les autres, mais nous avons aussi beaucoup de capacités. Il suffit souvent de quelques petites choses comme des images et des couleurs pour que nous puissions nous débrouiller. Je vous remercie de votre attention.

### Témoignage de Andréa :

Bonjour, je m'appelle Andréa et j'ai 16 ans, j'habite à Saint-Laurent et me rend au lycée Saint-Jean de Besançon avec le bus et le train. Je ne me sers pas de canne pour être en sécurité en période ensoleillée. Je prends le train en gare de Saint-Laurent ; il n'y a qu'une voie donc pas de problème. En revanche, il n'y a pas d'accueil en gare, d'où la difficulté pour trouver une place dans le wagon : mes parents me donnent des indications de l'extérieur.

Même en téléphonant, le contrôleur n'est pas informé de ma présence. Dans les anciens Ter, il y a davantage de lumière que dans les nouveaux trains, il est alors plus facile de trouver les sièges, qui sont de couleur claire. J'ai besoin de contrastes.

Je fais mon premier changement en gare d'Andelot, terminus de mon train. C'est le chef de gare prévenu la veille qui me récupère à la sortie du train et m'installe dans le suivant. Très sympathique. Mon deuxième changement est en gare de Mouchard\*. Je sais que c'est l'arrêt suivant, mais aucune indication verbale. Parfois, le contrôleur vient me chercher à ma place pour m'aider à descendre, s'il a été prévenu à Andelot. Chaque semaine, pour prendre le train du retour, il faut que ce soit le même quai. L'accueil en gare est bien présent pour le changement, et m'a placée près du contrôleur. Les annonces verbales des stations sont faites. C'est bien pratique pour moi, et m'aide à me situer.

Gare de Besançon, l'accueil en gare prévenu par Ronchard m'emmène jusqu'au bus n°10. Le personnel est sympathique et performant.

L'arrêt de bus : il faut faire le bon choix, 10 ou 22, faire attention à ne pas monter dans un car. L'accueil gare attend le bus avec moi. Sinon, il faut demander à chaque chauffeur si c'est le bon bus. Si j'ai la canne, ils sont sympathiques, sinon, parfois, j'ai des remarques du style : « C'est écrit, on n'est pas aveugle, quand même ! » Si j'ai la canne, l'annonce sonore est mise en route. Sinon, il faut que je me débrouille avec mes repères visuels. Je descends à Poste\* et prends le bus au Square Saint-Amour. La traversée de la rue de la République est compliquée, je ne sais jamais si les bus sont arrêtés à leur arrêt ou au feu. J'ai failli me faire bousculer par un vélo qui

doublait le bus arrêté à son arrêt. Au Square Saint-Amour, je demande si c'est le bon bus. Si j'ai ma canne, le chauffeur me signale qu'il faut monter deux marches lorsque c'est un vieux bus. Le retour au CREESDEV se fait par le Diabolo 2. Je prends ensuite le 24 à République. Les temps d'attente sont indiqués visuellement, mais inaccessibles pour moi. C'est un problème car les bus ne sont pas fréquents. Je ne peux donc pas savoir si j'ai loupé mon bus. Beaucoup de bus passent par cet arrêt ; je ne les reconnais pas : les couleurs me paraissent semblables. Je demande si c'est le bon bus aux personnes, mais de nuit, je ne vois pas s'il y a quelqu'un. S'il n'y a personne, je rate le bus, ou, parfois, il passe tout droit. Il faudrait trouver un arrangement avec les chauffeurs du 24 pour qu'ils s'arrêtent systématiquement à République car beaucoup d'élèves déficients visuels prennent le bus à cet arrêt.

En conclusion, pour nous aider dans nos déplacements, nous, déficients visuels, il serait souhaitable de maintenir l'accueil en gare, souvent performant, de sensibiliser les conducteurs à la déficience visuelle, une personne peut être déficiente visuelle sans que cela se voie, de généraliser les annonces sonores, de penser aux contrastes, de sécuriser les lieux où beaucoup de véhicules s'arrêtent et se croisent. Merci de votre attention, et merci de tenir compte de mes besoins. J'ai réussi à être autonome grâce aux instructeurs en locomotion. Merci.



### Témoignage de Nacéra :

Bonjour. Je suis Nacéra Ansri, j'ai 36 ans, je suis une jeune femme très indépendante : je me déplace à l'extérieur avec mon fauteuil électrique. J'aime avoir une vie sociale. Lorsque les transports sont adaptés, je me débrouille seule. Durant de nombreuses années, je vivais à Saint-Vit, commune qui ne fait pas partie de la communauté d'agglomérations du Grand Besançon et en est éloignée de 6 km. J'ai déménagé il y a trois semaines, pour me déplacer depuis Saint-Vit c'était un grand parcours qui me vidait mon porte-monnaie.

Pour me rendre à Besançon, je n'avais pas accès aux services publics en termes de transport : bus ou trains adaptés aux personnes en situation de handicap. Les trains en gare de Saint-Vit n'étant pas accessibles. Le transport à la demande sur ma communauté d'Agglomérations ne sort pas de son périmètre. Le réseau de bus du Grand Besançon n'est pas adapté aux fauteuils roulants. Le transport Personnes à mobilité réduite de la CAGB n'est pas ouvert aux personnes n'habitant pas Besançon.

Pour venir jusqu'à Besançon, je devais faire appel soit aux membres de ma famille ou à un taxi privé ou encore à l'ASSAD pour mes activités privées, qui

me proposait un accompagnement avec le véhicule personnel des auxiliaires de vie. Lorsque je pouvais me déplacer avec un membre de ma famille, c'était à titre gracieux pour me rendre à l'Accueil de jour APF où je suis accueillie 3 jours par semaine.

Pour mon retour du soir jusqu'à mon domicile, j'ai choisi de faire appel à un taxi privé afin de ne pas dépendre de ma famille. Ce type de transport se facture à 36 euros la course. Je bénéficie d'une aide financière grâce à ma PCH, qui me remboursait seulement 16 euros par voyage, montant de la facture après avoir payé totalement le montant de la facture, il restait à mes frais 20 euros. Pour mes activités de loisirs ou pour mes achats privés, j'utilise le véhicule personnel des auxiliaires de vie avec un coût de 60 centimes du kilomètre, soit au minimum 15 euros aller-retour pour me rendre au centre commercial le plus proche. Je fais deux voyages dans l'année où j'utilise le TGV, pour me rendre à la gare, je devais faire appel à un taxi privé et adapté à mon fauteuil. Je me souviens avoir payé une facture de 150 euros pour le trajet aller-retour, de chez moi jusqu'à la gare, puisque les horaires étaient en dehors des horaires classiques.

Durant ces voyages, je me déplace en toute autonomie, même à Paris, ma sœur n'étant là que pour porter ma valise et assurer en cas de défaillance technique, et pour le plaisir de me voir. Mon voyage en taxi me revient beaucoup plus cher qu'un billet de train pour faire 900 km. J'aimerais pouvoir faire mes horaires de parcours sans avoir à anticiper plusieurs jours à l'avance. J'aimerais que les transports publics soient connectés entre eux et, ainsi, pouvoir rendre visite à mes amis ou à ma famille qui n'habitent pas le Grand Besançon.



### Témoignage de Martine :

Bonjour. Je m'appelle Martine Vaillant, je suis née entendante et j'ai commencé à avoir des troubles de déficience auditive à 36 ans. Je portais des prothèses auditives, mais en août 1992, à 42 ans, les prothèses ne me servaient plus à rien. J'étais devenue sourde profonde.

J'étais atteinte d'un handicap que je qualifie de sournois, qui ne changeait en rien mon apparence physique et mentale, mais qui me privait de la possibilité de communiquer avec les autres.

Je suis restée quinze ans dans un silence relatif. Quelques bruits forts me parvenaient. Peut-être que c'était des vibrations. Ces bruits étaient toutefois très assourdis. Quant à la voix, je ne réagissais qu'à quelques syllabes graves, mais aucune conservation possible, voire même d'échanges sans lecture labiale.

Sans oublier, dans ce silence, la présence quelquefois obsédante des acouphènes.

En 2007, je me suis fait opérer au CHU de Besançon pour bénéficier d'un implant cochléaire du côté gauche. En décembre 2011, c'est la pose de l'implant du côté droit. En ce moment, je suis toujours en séance de réglage et en rééducation orthophonique pour les deux implants.

Je voudrais dire que, lorsque la surdité s'est installée en 92, des repères sont venus presque spontanément m'aider : la lecture labiale, donc, l'attention que je portais aux expressions des visages, des corps, de l'autre. J'ai remarqué combien mon champ visuel se développait. Mais il me restait beaucoup de difficultés dans ma vie quotidienne, notamment dans les transports.

Je ne trouve pas que la société soit vraiment prête à accueillir les déficients auditifs qui, pour certains, comme moi, peuvent, avec plus ou moins de difficultés, comprendre et se faire comprendre dans la langue française orale, et pour d'autres qui ne le peuvent pas ou qui n'en ont pas fait le choix, communiquent essentiellement en langue des signes française, qui est une langue reconnue comme telle dans la loi du 11 février 2005.

Et sans orgueil, je voudrais aujourd'hui représenter tous ces publics. Une parenthèse : j'ai eu besoin, tout à l'heure, de vélotypie. Je souhaite quand même souligner la présence de deux interprètes qui sont en train de traduire cette matinée en langue des signes française pour des amis sourds signants, comme nous les appelons.

Même implantée, j'ai encore pas mal d'ennemis : les grands espaces, comme les halls de gare, avec tous les bruits des gens qui parlent, qui

courent, qui prennent des bagages, les bruits des trains ou des chariots qui chargent et déchargent les trains, les bruits des annonces sonores qui, pour

moi, sont incompréhensibles. Je les entends, je ne les comprends pas. Ce qui est très différent. Pour mieux résumer mes difficultés et celles de tous les sourds et malentendants, je vais me permettre de vous raconter le plus brièvement possible mon dernier voyage catastrophe.

Je devais me rendre de Besançon à Perpignan via Montpellier. La réservation de mon billet était impossible par Internet parce qu'il n'y a pas moyen de faire bénéficier mon accompagnateur de sa réduction. Donc j'ai dû me rendre à la gare pour prendre mon billet.

Je souhaitais renouveler ma carte de fidélité, que j'avais essayé de réactiver sans succès sur Internet. J'avais fait trois courriers de réclamation, en expliquant ma situation. Chaque fois, on me répondait que je pouvais le faire par téléphone ! Ce n'était pas de chance.

Je me suis donc rendue à la gare en bus. Le panneau indiquant par écrit les stations, ça, c'est formidable. Mais il ne fonctionne pas souvent ! Et là il ne fonctionnait pas. Il y avait les signaux sonores, bien utiles pour mes compagnons non voyants, mais pour moi, je ne les comprends pas. Tout à coup, je vois le chauffeur qui parle, j'entends sa voix mais je ne comprends pas. Subitement, je le vois prendre un itinéraire totalement inhabituel.

Je suis alors obligée de demander à une personne qui se trouve dans le bus ce qui se passe. En lui expliquant que je suis sourde. Ce n'est pas franchement agréable, mais que faire ? Et voilà : changement d'itinéraire. J'ai pu descendre deux stations après. Le reste, après, en courant jusqu'à la gare.

Heureusement, toutes les personnes sourdes connaissent un peu ces choses-là, et ont toujours une marge d'avance parce que sachant parfaitement qu'il leur faut gérer les imprévus. Enfin, j'arrive à la gare. Je me présente au guichet handicap avec oreille barrée. Ce n'est pas génial, une oreille barrée. On a l'impression, psychologiquement, qu'on vous a barré de la société. Ce n'est pas vrai, bien sûr, mais l'oreille barrée, ça ne nous plaît pas. Là, quand j'ai annoncé mon handicap : « Voilà, je suis sourde », déjà, ça ne met pas dans l'ambiance, l'agent fait la grimace quand il apprend ma surdité. En plus, il baisse la tête. Obligée de lui rappeler que je lis sur les lèvres. Et là, il commence à me parler de façon très curieuse, avec des mots et pas de phrases. Du style : « Vous faire ça ». C'est très, très courant ! Enfin, il faut quand même réaliser que ça ne fait pas toujours rire !



Mais enfin, j'ai pu acheter mes billets. Je demande pour ma carte de fidélité, et là, il me dit : « Ah, là, il faut écrire ! » En sachant très bien quelle serait la réponse après l'écrit : Il faudrait que je téléphone. Donc je n'en suis toujours pas sortie. Malheureusement, le jour du départ arrive, et mon accompagnateur ne peut pas venir avec moi. Je prends le train seule. Tout se passe à peu près bien jusqu'à la gare de Nîmes, où, l'arrêt se prolonge. Ne comprenant pas ce qui se passe, je regarde, et la mine des voyageurs, me confirme qu'il y a un ennui.

Alors, obligée de m'adresser à une voyageuse pour savoir ce qu'il se passe. Elle me dit : « Il y a eu plusieurs annonces sonores : le train va être arrêté plusieurs heures parce qu'il y a eu un suicide sur la voie ». Là, c'est vrai, l'angoisse me prend. J'ai tout de suite penser : « Comment vais-je faire à la correspondance Montpellier-Perpignan ? Comment prévenir ma famille ? », situation angoissante pour moi. De plus, il n'y avait pas de wagon bar. Je voyais bien les voyageurs qui descendaient pour aller chercher de l'eau. Mais moi, je n'avais qu'une peur : descendre à la gare et ne pas entendre que le train allait redémarrer. Et je suis restée assise quatre heures sans bouger dans le train.

Je voudrais finir en vous relatant une situation qui n'a pas été vécue par moi, mais par un couple d'amis sourds dont l'un s'exprime tout à fait bien oralement, mais n'est plus appareillé, donc n'entend pas. L'autre personne communique uniquement en langue des signes française.

Ce jeune couple se rend compte qu'il y a une erreur sur le montant de leur billet. L'un des deux aurait dû être gratuit, comme le règlement le dit. Il demande au contrôleur tant bien que mal comment ils doivent procéder pour le remboursement.

Celui-ci leur dit de se rendre au guichet de la gare. Ce qu'ils font. Le jeune homme qui parle est un peu angoissé : comment faire pour comprendre ? De plus, il remarque que, bien sûr, au guichet, il n'y a pas de visioconférence, pas de traduction LSF. Là, il faut dire que la communication est quasiment impossible. D'autre part, l'employé du guichet, qui n'a pas apparemment l'habitude de recevoir des déficients auditifs, panique aussi un peu. d'autant plus que derrière, il y a une file de voyageurs qui grossit. Le jeune couple s'en rend compte. Ils préfèrent, dans ce cas-là, abandonner leur réclamation.

Et je dois vous dire que ça entraîne tout de même beaucoup de frustration.

Alors, comme disait tout à l'heure M. Plaisance, les associations ont beaucoup d'importance. Le problème des associations de sourds et de malentendants, c'est qu'au sein de nos associations, nous avons justement un problème de communication.

Et comment soumettre nos problèmes à qui devrait les entendre avec ce manque de communication ? Je vous remercie de votre écoute.



### Témoignage de Monique :

Bonjour. Monique Dintroz, représentante de santé à Besançon. Comme j'ai plusieurs casquettes, je tenais aujourd'hui à apparaître sous la casquette très officielle de représentante des usagers au centre de soin des Tilleroyes. Je suis en même temps présidente du collectif inter associatif sur la santé. Mon témoignage est tout à fait différent de tous ceux que nous venons d'entendre. Je peux quand même ajouter effectivement une petite pierre sur les handicaps invisibles, puisque le collectif inter associatif sur la santé abrite en ses murs, et moi-même j'en suis atteinte, les maladies rares, et qu'effectivement, les handicaps invisibles sont extrêmement importants dans nos pathologies et donc dans le militantisme que nous représentons aussi.

Qu'est-ce que c'est qu'un représentant des usagers ? C'est une fonction tout à fait officielle puisque nous sommes nommés par le préfet. Et pour votre

information, sachez que dans tous les centres de soin et tous les centres médico-sociaux, il y a des représentants des usagers auprès desquels vous

pouvez donc faire les remarques et toutes les réclamations que vous jugez utiles, non seulement quand vous êtes vous-même hospitalisé, mais aussi pour vos familles. Et c'est là qu'arrive mon témoignage. Il s'agit donc du centre de soin des Tilleroyes, à Besançon, c'est un centre de soin qui a une capacité de 140 lits. C'est le plus grand dans le département du Doubs. Et le problème c'est un constat que j'ai fait il y a quatre ans, quand ma fonction de représentante des usagers a commencé, sur les transports des familles puisqu'il n'y a pas de bus le dimanche et les jours fériés. Pour la ville de Besançon qui a un superbe maillage de bus, pour l'instant, il existe des zones blanches.

J'ai rencontré la Ville plusieurs fois depuis ces quatre ans pour essayer de changer quelque chose. Parce que les personnes malades, qui sont dans ce centre de soins le sont pour plusieurs mois, et lorsqu'on est malade, le dimanche, est un jour important porteur d'un aspect affectif différent, d'autant plus, que le dimanche, il y a moins de personnels, moins de mouvements, et là les visites manquent.

Comme il s'agit beaucoup de personnes âgées, souvent, les conjoints ne peuvent plus conduire ou n'ont pas de voiture, ou n'habitent d'ailleurs pas forcément Besançon, et ils se trouvent avec un surcoût obligatoire pour venir le dimanche puisqu'ils doivent payer un taxi pour faire la liaison entre la gare et le centre de soins, ou simplement pour circuler dans Besançon quand ils habitent à l'opposé.

Donc mon témoignage, très court, après tous ceux, extrêmement touchants que nous venons d'entendre, est d'une tout autre sorte, mais, en tant que représentant des usagers donc des associations de personnes handicapées, la lutte que nous pouvons mener est de rester proches des malades en toutes circonstances, de ne pas accroître l'isolement des malades et de leur famille.

## Constats Associatifs sur les transports :

Les besoins des personnes handicapées pour utiliser les transports en commun

Fanny CORNU (ADAPEI)



### 5 besoins transversaux :

Accéder

Communiquer

Utiliser

Se repérer

Etre en sécurité

## ACCEDER

<b>Pour les personnes aveugles et mal voyantes :</b>	
<b>Leurs besoins :</b>	<b>Les réponses possibles :</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>avoir accès aux informations pour préparer leurs déplacements</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>un site internet adapté</li> <li>un accueil téléphonique</li> <li>points de vente facilement repérables</li> <li>brochures, guides, plans en braille, en relief, écrits en gros caractères, en audio description</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>avoir accès aux informations au cours de leurs trajets</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Informations audio et en gros caractère sur les arrêts, les temps d'attentes, les correspondances</li> </ul>
<b>Pour les personnes sourdes et malentendantes :</b>	
<b>Leurs besoins :</b>	<b>Les réponses possibles :</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>avoir accès aux informations à distance pour préparer leurs déplacements (les sites internet et les services téléphoniques)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>transcription écrite simultanée, visio-interprétation en LSF et visio-codage en LPC pour une communication en temps réel</li> <li>traduction du français écrit par l'utilisation de vidéo LSF</li> <li>communication par SMS ou par mail en remplacement d'un appel téléphonique</li> <li>utilisation d'un français écrit simplifié si nécessaire</li> </ul>

Pour les personnes handicapées mentales :	
Leurs besoins :	Les réponses possibles :
<ul style="list-style-type: none"> <li>avoir accès aux informations pour préparer leurs déplacements</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>un site internet facile d'utilisation</li> <li>documents « facile à lire et à comprendre »</li> <li>plans de réseau adaptés avec des couleurs, des images/des pictogrammes</li> <li>un service d'assistance par téléphone</li> </ul>
Pour les personnes en situation de handicap moteur :	
Leurs besoins :	Les réponses possibles :
<ul style="list-style-type: none"> <li>accéder aux quais</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>une voirie sans rupture de niveau pour accéder aux quais</li> <li>pour les gares, accès facile depuis le parking</li> <li>ascenseurs</li> <li>aide humaine si impossibilité technique</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>pouvoir monter dans le matériel roulant</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>palettes ou plates-formes élévatrices</li> <li>aide humaine si impossibilité technique</li> </ul>
<p>pouvoir accéder aux pangs (points d'arrêts non gérés à la SNCF qui sont malgré tout des installations ouvertes aux publics</p>	<p>???</p> <p>(suggestion table ronde : mission de service civique pour accueillir les passagers)</p>

## COMMUNIQUER

Pour les personnes sourdes et malentendantes :	
Leurs besoins :	Les réponses possibles :
<ul style="list-style-type: none"> <li>comprendre et se faire comprendre pour s'informer, réserver et acheter un billet, gérer un litige</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>boucle magnétique, amplificateur</li> <li>isolation acoustique (salle d'attente, guichet), bon éclairage</li> <li>transcription écrite simultanée</li> <li>visio-interprétation en LSF et visio-codage en LPC</li> <li>sensibilisation/formation du personnel</li> </ul>
Pour les personnes malades et/ou handicapées d'origine psychique :	
Leurs besoins :	Les réponses possibles :
<ul style="list-style-type: none"> <li>comprendre et se faire comprendre pour s'informer, réserver et acheter un billet, gérer un litige.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>information / sensibilisation du personnel à la maladie et au handicap d'origine psychique : pour les conducteurs, les agents d'accueil, les agents sur les quais, les guichetiers et surtout les contrôleurs.</li> </ul>
Pour les personnes handicapées mentales :	
Leurs besoins :	Les réponses possibles :
<ul style="list-style-type: none"> <li>comprendre et se faire comprendre pour s'informer, réserver et acheter un billet</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>sensibilisation / formation du personnel au handicap mental pour connaître les capacités et les difficultés que peuvent avoir les personnes.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>être rassurées pour oser s'adresser aux agents pour demander un renseignement</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>identifier le personnel qui a été sensibilisé à l'aide d'un badge</li> <li>signalisation sur le guichet</li> </ul>

(pictogramme S3A)

## UTILISER

Pour les personnes aveugles et mal voyantes :	
Leurs besoins :	Les réponses possibles :
<ul style="list-style-type: none"> <li>• acheter et valider son titre de transport</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• borne d'achat accessible sur place</li> <li>• site internet accessible</li> <li>• machine à composter facile d'utilisation, bien signalée</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• accéder rapidement à une place assise</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• places réservées facilement repérables</li> <li>• places permettant à la personne d'avoir son chien guide à ses pieds</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• pouvoir effectuer leurs trajets en autonomie</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• aménagement pour pouvoir être déposé/repris à l'approche du point de départ/arrivée</li> <li>• informations sonores pour avoir confirmation de la destination et de la desserte</li> </ul>
Pour les personnes sourdes et malentendantes :	
Leurs besoins :	Les réponses possibles :
<ul style="list-style-type: none"> <li>• avoir accès à l'information en temps réel pour les arrivées, départs, retards, grèves, incidents</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• bandes déroulantes</li> <li>• panneaux électroniques</li> <li>• affichage des prix</li> <li>• traduction en LSF</li> <li>• information par SMS ou par mail</li> <li>• flash lumineux pour attirer l'attention</li> </ul>
Pour les personnes handicapées mentales :	
Leurs besoins :	Les réponses possibles :
<ul style="list-style-type: none"> <li>• acheter son titre de transport de façon autonome</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• guichet ouvert ou à défaut, des automates faciles d'utilisation avec assistance vocale et pictogrammes</li> <li>• dans les bus, possibilité d'acheter son ticket auprès du chauffeur</li> </ul>





- |  |  |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"><li>• avoir accès si besoin à un accompagnement humain</li></ul> | <ul style="list-style-type: none"><li>• mise en place d'un service d'accompagnement comme le service Accès Plus de la SNCF</li></ul> |
|--|--|

## Pour les personnes en situation de handicap moteur :

Leurs besoins :	Les réponses possibles :
<ul style="list-style-type: none"> <li>monter dans les bus en étant sûr d'avoir une place accessible</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>système de voyant rouge et vert à l'extérieur du bus indiquant à la personne qui attend à l'arrêt si les places accessibles sont disponibles ou non.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>pouvoir utiliser les automates de manière autonome</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>automates à disposition du public utilisables pour les personnes handicapées assises (fauteuil) ou debout (personnes ayant des béquilles)</li> </ul>



## SE REPERER

<b>Pour les personnes aveugles et mal voyantes :</b>	
<b>Leurs besoins :</b>	<b>Les réponses possibles :</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• identifier et accéder à l'entrée principale, à l'accueil, aux différents services</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• bandes de guidages</li> <li>• informations sonores</li> <li>• signalétiques adaptées (gros caractères, contraste adapté)</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• localiser les portes d'accès au transport et accéder rapidement à la commande d'ouverture</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• informations sonores pour les procédures d'ouverture et de fermeture</li> <li>• commande et portes de couleur contrastée, facilement repérables tactilement</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• pouvoir se localiser, s'orienter et se déplacer en autonomie entre plusieurs modes de transports</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• continuité dans les aménagements et services accessibles des différents transports</li> </ul>
<b>Pour les personnes sourdes et malentendantes :</b>	
<b>Leurs besoins :</b>	<b>Les réponses possibles :</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• se déplacer aisément et ne pas angoisser dans les cheminements et correspondances, les halls d'accueil, les lieux de destination</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• pictogrammes</li> <li>• signalétique claire, continue, facilement et rapidement identifiable</li> <li>• plans de villes aux points d'arrêts</li> <li>• personnel d'accueil en nombre suffisant et sensibilisé</li> </ul>

<b>Pour les personnes handicapées mentales :</b>	
<b>Leurs besoins :</b>	<b>Les réponses possibles :</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>avoir des repères fiables et adaptés à leur niveau de compréhension : codes couleur, pictogrammes, images</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>couleurs sur les bus pour repérer les différentes lignes</li> <li>couleurs ou pictogrammes pour repérer les différentes voies dans une gare</li> <li>pictogrammes pour repérer les différents services</li> <li>renforcer les informations visuelles et sonores au départ, pendant le trajet et à l'arrivée</li> </ul>
<b>Pour les personnes en situation de handicap moteur :</b>	
<b>Leurs besoins :</b>	<b>Les réponses possibles :</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>pouvoir se repérer facilement</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>fléchages et informations lisibles par une personne en position assise</li> </ul>

## ETRE EN SECURITE

Pour les personnes aveugles et mal voyantes :	
Leurs besoins :	Les réponses possibles :
<ul style="list-style-type: none"> <li>pouvoir cheminer et attendre en sécurité</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>cheminement dégagé</li> <li>meublier repérable avec une canne et de couleur contrastée</li> <li>éclairage homogène et non éblouissant</li> <li>bandes podotactiles indiquant les bordures de quais, les escaliers, les traversées</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>pouvoir entrer et sortir du véhicule en sécurité</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>couleur contrastée</li> <li>seuils et marches repérables par des contrastes visuels et tactiles</li> <li>lacune très réduite entre le véhicule et le quai</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>dans le véhicule, pouvoir repérer les obstacles et saisir rapidement les barres de préhension</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>barres de préhension accessibles et visibles</li> </ul>
Pour les personnes sourdes et malentendantes :	
Leurs besoins :	Les réponses possibles :
<ul style="list-style-type: none"> <li>se sentir en sécurité lors de l'ouverture et la fermeture des portes, dans les ascenseurs, dans les toilettes et les lieux de circulation</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>flash lumineux</li> <li>alarme sonore couplée d'une alarme visuelle</li> <li>système d'appel à distance avec réception</li> <li>accessibilité des consignes de sécurité</li> </ul>

<b>Pour les personnes malades et/ou handicapées d'origine psychique :</b>	
<b>Leurs besoins :</b>	<b>Les réponses possibles :</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• conduite à suivre en cas de problème</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• pour chaque lieu de transport important (grande gare, gare routière) conserver les coordonnées des centres de soins (centres hospitaliers spécialisés, centres médicaux psychologiques) du secteur psychiatrique dont il dépend</li> <li>• faire des retours d'expériences ponctuels ou à fréquence déterminée sur les évènements passés entre par exemple le cadre responsable de l'accueil SNCF et le directeur des soins du CHS local</li> </ul>
<b>Pour les personnes handicapées mentales:</b>	
<b>Leurs besoins :</b>	<b>Les réponses possibles :</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• aide au cas où une personne se perd</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• procédure établie pour repérer rapidement la personne qui s'est perdue</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• une aide pour gérer l'imprévu</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• informations et aide humaine renforcées en cas de grève, d'accident...</li> </ul>

Pour les personnes en situation de handicap moteur:	
Leurs besoins :	Les réponses possibles :
<ul style="list-style-type: none"> <li>• circuler en sécurité, sans être contraint d'emprunter la route</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• cheminements piétons accessibles sans encombrements</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• accéder facilement à l'emplacement réservé au fauteuil roulant manuel ou électrique sans risque pour les autres passagers</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• placer les emplacements réservés à proximité des entrées</li> <li>• cheminement assez large pour accéder rapidement à la place</li> </ul>

## ÉTAT DES LIEUX REGIONAL EN FRANCHE-COMTE

Par Bernard Avon – APF

Les réseaux locaux de plusieurs associations se sont mobilisés pour faire tenter d'effectuer un état des lieux des transports publics dans la région Franche-Comté sur le prisme de l'accessibilité et de la prise en compte de toutes les déficiences.

Outre ses délégations départementales et son comité de pilotage régional, l'APF Franche-Comté remercie alors également l'ADAPEI de Montbéliard, AAB, l'AFM, la FNATH, l'AFSEP, l'APEDA, AVH, CRESSDEV, Mira Europe, l'AFTC d'avoir partagé données et analyses dans la formalisation de cet état des lieux.

Voici les principaux enseignements à retenir :

- Le dessein de cet état des lieux s'inscrit dans une volonté d'objectiver la situation afin de nourrir le présent débat. Nous ne voulons incriminer aucune AO en particulier, car en dépit d'une analyse globale plutôt sombre, il convient surtout de fédérer les énergies, et de recenser les bonnes pratiques pour en faire émerger une dynamique collective régionale.
- Malgré notre implication inter associative, il nous a été impossible de dresser une cartographie fiable, précise et détaillée de l'état d'accessibilité des réseaux de transports publics dans la région.

Les facteurs en sont relativement simples : nous avons été confrontés à une hétérogénéité dans la mobilisation des AOT (Autorités Organisatrices de Transport), que ce soit dans la volonté politique même, ou l'implication des professionnels des collectivités territoriales, à savoir de la plus complète collaboration à l'absence totale de contact.

Le premier enseignement, certainement le plus manifeste, s'illustre alors dans cette nécessité d'édifier un réel état des lieux par une collaboration régionale entre AOT.

Cependant, hormis quelques AOT vertueuses, des tendances apparaissent clairement sur les points suivants :



- Il demeure encore des AOT qui n'ont pas finalisé leur SDA (Schéma Directeur d'Accessibilité) ; or il faut constater plus de 4,5 ans de retard dans l'élaboration d'un document qui n'est que programmatique. La non-production d'un tel document rendra nécessairement beaucoup moins acceptable tout retard dans le respect de l'échéance de 2015.

- Pour les SDA qui ont été produits ; on constate que les ITA (Impossibilités Techniques Avérées) n'ont pas fait l'objet en règle générale d'une demande de dérogation auprès de la commission préfectorale compétente.

- Sauf erreur de notre part, nous n'avons recensé aucune mise en place d'un système de signalement des obstacles à la libre circulation, tel que le requiert pourtant le Code des transports

- Il existe de nombreuses confusions entre service de substitution et TPMR, car le premier implique d'être mis en place lorsque des ITA ont été identifiées, et ce transport de substitution doit être à coût du tarif public, et il n'est pas du porte à porte. Ainsi, par exemple, un chef-lieu départemental déclare avoir un TPMR dont le trajet est 0,80 euros plus cher que le transport public ; et il n'est indiqué aucun service de substitution.

- Une grande hétérogénéité dans la prise en compte de toutes les déficiences, notamment les déficiences intellectuelles, auditives, visuelles et psychiques ne font pas l'objet de la même attention que la déficience motrice.

- Il existe un grand déficit d'information sur :

- Ce qui a été rendu accessible, ce qui est vraiment dommage au vu des efforts notables de certaines AOT
- Les annonces sonores
- L'accessibilité des sites internet, sauf pour l'AO de Besançon que nous tenons à remercier sur ce point

- Nous sommes confrontés à une rupture de la chaîne décisionnelle, car lorsque la volonté politique se déclenche, la situation peut rester bloquée pour différentes raisons :

- Manque de coordination manifeste entre AOT, ce qui impacte nécessairement sur l'homogénéité des équipements (mobilier urbain), et la

concordance des travaux (l'AO va rendre accessible les matériels roulants de la ligne 1, pendant que la municipalité s'occupe de l'accessibilité de la ligne 2

- Manque de formation patent des services techniques : nous constatons beaucoup trop de malfaçons en termes d'aménagement de voirie
- le manque de formation manifeste de bon nombre d'entreprises du BTP choisies par les AO : nous suggérons fortement d'instaurer dans les appels d'offres une clause de justification de compétences et de qualification en accessibilité
- un défaut général de pilotage qui engendrent des incohérences ou des mises en accessibilité inopérantes. Par exemple, une ville déclare que sa ligne n°3 est accessible, car 50 % des bus sont accessibles ; or comment un usager en situation de handicap peut-il être certain de voyager s'il ne connaît pas précisément les horaires de passages des bus accessibles. Nous préconisons alors que la déclaration d'accessibilité d'une ligne ne s'effectue que lorsque toutes les garanties d'informations aient été prises vis-à-vis des usagers.
- Un point récurrent concerne la rigidité des périmètres d'interventions des TPMR qui empêche bon nombre de personnes de voyager au-delà des limites territoriales de l'AO à laquelle elles appartiennent. De fortes disparités territoriales émergent également quant aux critères d'éligibilité aux TPMR d'une AO à l'autre.
- Soulignons également notre vive inquiétude pour les PANG (Points d'Arrêts Non-Gérés en personnel). En effet, comme les PANG sont exonérés de l'obligation de se rendre accessible en 2015, la SNCF et ou le Conseil régional pourrait être tenté de retirer du personnel de certaines gares, afin de se soustraire à l'obligation de l'échéance de 2015. Nous souhaiterions être rassurés sur ce point.

**Face à ces constats, nous réitérons notre demande :**

**Créer un espace de coordination entre les différentes autorités organisatrices des transports au niveau régional pour permettre l'harmonisation de la circulation pour tous, principe digne d'une société inclusive.**

## CONCLUSION

Pour le Comité de Pilotage Régional, Sabrina DOLIDZE - APF

Au nom du comité de pilotage régional de ces Etats régionaux de l'inclusion, je tiens à remercier les différents partenaires qui ont permis la réussite de cette journée, les intervenants, les associations, les usagers, les partenaires institutionnels, dont la préfecture de région,, M. le Préfet présent durant l'après-midi qui nous a apporté son attention particulière, son écoute, son soutien financier à travers ses services : la DREAL, la DRJSCS, l'ARS, la Société générale, la Mutualité française, etc., un grand merci aussi aux bénévoles, aux salariés pour la mise en œuvre et l'organisation de cette journée.

Je fais également une parenthèse pour préciser que ces Etats régionaux sont les premiers. Ces Etats régionaux de l'inclusion, il y en aura d'autres, il y en a dans chaque région. J'annonce d'ailleurs la mise en place de ces Etats régionaux de l'inclusion le 27 novembre à Dijon, où nous aurons l'honneur d'accueillir Mme la ministre Carlotti à l'ouverture.

Je vais tenter en quelques mots de retenir les grandes lignes de cette journée :

L'inclusion. La présentation d'Eric Plaisance nous amène à interroger la façon dont notre société est conçue pour permettre d'accueillir en son sein l'ensemble des membres de la société qui la composent, et ce quelles que soient leurs particularités.

Muriel Larrouy nous a montré l'évolution des politiques, entre politiques différentielistes et politique universalistes.

Si la tendance universaliste est celle qui domine aujourd'hui, plus proche d'une dimension inclusive, nous voyons bien, au travers des témoignages, qu'il reste du chemin à parcourir avant que cette politique universaliste ne laisse place à une véritable société inclusive.

Il y a derrière cette notion de société inclusive plusieurs aspects : des aspects de nouveau contrat social, de vivre-ensemble. Comme tout contrat, il se signe entre les différentes parties concernées : les personnes elles-mêmes, les acteurs politiques, institutionnels, les administrations, les associations, les acteurs économiques. C'est ce contrat que nous voulons démarrer aujourd'hui en rassemblant les acteurs de la



mobilité aujourd'hui, en croyant en une harmonisation des transports au niveau régional. C'est un contrat que nous voulons démarrer aujourd'hui, ces États

régionaux étant les premiers, nous avons souhaité que ce ne soit pas qu'un simple colloque mais le démarrage d'un travail en commun.

Nous nous félicitons de décisions qui ont pu être prises aujourd'hui, et je vais en résumer un certain nombre, et quelques engagements qui ont été cités :

- les 30 stations accessibles au niveau du Grand Besançon,
- la proposition du conseil régional d'une signature d'une convention avec la SNCF concernant les moyens humains en lien avec les contrats d'avenir,
- la SNCF et RFF au niveau de la gare de Dolle, complètement accessible en 2014,
- la formation des personnels,
- le mariage de la SNCF et de RFF à travers les conventions en tout cas qui sont signées et qui peuvent apporter une amélioration dans la coordination des différents acteurs.

Et nous avons encore, je dirais, entre les mains cette question de coordination entre les acteurs au niveau régional. Tout le monde aujourd'hui est d'accord pour dire qu'il faut mieux se coordonner, qu'il faut mieux se concerter.

Mais en même temps, nous voyons bien les difficultés, puisque les engagements qui ont été pris aujourd'hui ont été des engagements sur d'autres thèmes. Mais pas forcément spécifiquement sur une coordination entre toutes les autorités organisatrices de transport (AOT). Mais nous ne désespérons pas sur le fait que la Région ou l'État peut-être puissent entamer des travaux ultérieurement.

En tout cas, nous serons très attentifs aux propositions qui pourront être faites en la matière.

Nous serons attentifs à ces propositions. Nous serons attentifs aux décisions qui se prendront dans les mois prochains, aux propositions de travail que nous avons déjà faites nous-mêmes, les différentes associations, et qui pourront aussi nous être formulées par l'ensemble de nos partenaires.

Nous sommes prêts à engager et à poursuivre ce chantier avec vous. Nous sommes également vigilants à ce que le vœu d'accès à la vie sociale puisse se faire, et à cet

effet, nous ne manquerons pas de nous repencher ultérieurement sur les évolutions effectives engagées.

Pour terminer, je souhaite revenir vers un moment fort, que nous avons vécu ce matin au moment des témoignages. Au-delà des définitions théoriques que l'on peut faire de la société, au-delà des choix institutionnels qui peuvent être faits, il y a des personnes qui vivent ou ne vivent pas leur vie sociale. Il y a des personnes qui perdent du temps à tenter de compenser elles-mêmes leur handicap, là où la société n'est pas encore parvenue à le faire pour elle-même. Car ne pas accueillir certains membres de la société ne relève-t-il pas d'un handicap de la société elle-même ?

## CLOTURE DES ETATS REGIONAUX DE FRANCHE-COMTE

### Christian Decharrière – Préfet de la région Franche-Comté

- Messieurs les élus, Madame la responsable régionale de l'APF, Mme Madame la directrice régionale, Mesdames, Messieurs, je veux vous dire mon très grand plaisir d'avoir participé en cet après-midi à vos travaux, à vos réflexions sur un sujet évidemment extrêmement important : l'inclusion de chacune et chacun de nos concitoyens à travers notamment l'approche de la problématique des transports.

Je suis très, très heureux d'avoir répondu à l'invitation qui m'a été faite par Mme Jallet, qui est venue me voir voici quelques semaines pour me faire part de ces travaux que l'APF allait conduire sur un sujet éminemment important et avec une ambition, je crois, très légitime, et particulièrement digne d'intérêt.

C'est vrai que ce à quoi vous nous avez conviés, c'est finalement combiner la lecture d'acteurs de la société qui peuvent être, à certains égards, qui peuvent se sentir pas totalement inclus dans la collectivité, et croiser ce regard, ces expériences individuelles, personnels. Je sais qu'il y a eu des témoignages forts ce matin, et cet après-midi également, croiser cette vision associative, cette vision d'expérience de personnes avec la réalisation, le bilan de la réalisation d'une loi qui était votée effectivement en 2005, avec un objectif ambitieux fixé pour 2015. Je crois d'abord que cette journée est une journée importante parce qu'elle a permis de débattre, et de débattre entre collectivités, entre associations, avec, au fond, un objectif, une ambition très partagée : voir comment on peut mettre en application très concrètement et aussi de façon aussi poussée que possible cette loi de 2005.

Je pense que votre ambition, Madame Jallet, Madame la représentante régionale de l'APF, que votre ambition de faire progresser les choses, alors bien sûr, tout n'est pas parfait, votre ambition au moins de poser le débat avec les acteurs intéressés, est couronnée de succès. Le croisement de l'humain avec la déclinaison de la loi n'est pas toujours simple, mais il est important, je crois, de pouvoir mettre en œuvre une ambition fixée par la loi, importante, qui doit concrétiser une liberté fondamentale qui doit appartenir à chacune et chacun d'entre nous, celle d'aller et venir pour satisfaire à ses besoins de travail, de loisirs, d'accès à la culture, d'accès à son logement.

C'est vraiment une liberté fondamentale qui nous réunit. Les enjeux ont été parfaitement mis en exergue, je crois. Les difficultés aussi, où la situation n'est pas totalement satisfaisante, et je crois que vous l'avez fait ressortir. L'enjeu qui nous réunit et un enjeu évidemment pas seulement individuel, pas seulement en direction de l'inclusion de certains de nos concitoyens, qui seraient déjà identifiés. C'est un enjeu qui, demain intéressera bien au-delà d'une personne sur sept qu'il intéresse aujourd'hui, tout simplement parce que nous avons l'allongement de la vie et le vieillissement parallèle de la population qui viendra, là encore, nous interpeller.

Le bilan, il est nuancé.

C'est un langage quelque peu diplomatique, mais qui, je crois, est adapté à la réalité de la situation. Il apparaît assez clairement que l'objectif d'avoir l'ensemble des transports accessibles aux personnes ayant des difficultés diverses d'usage de la mobilité, ce n'est pas seulement le handicap physique, ça peut être de la mobilité, ça peut être handicap auditif, visuel, ça peut être handicap mental, et nous avons le sentiment, je pense que c'est ce qui ressort de nos travaux, de vos travaux, que l'objectif de 2015 sera quand même difficile à atteindre.

C'est vrai que la situation, à cet égard, n'est pas propre à la Franche-Comté. Le rapport de l'Inspection générale des affaires sociales de novembre 2011 qui a été cité à plusieurs reprises dit assez directement que l'objectif... Ce rapport parle surtout, je tiens à le dire, de l'accessibilité dans le logement et dans les bâtiments publics. Et sur les bâtiments publics, le constat qui est fait est, je crois, encore moins positif que celui qui est fait sur les transports collectifs.

Il est dit dans ce rapport que l'objectif sera atteint en 2015 sur l'accessibilité des bâtiments publics, donc des services publics, et ne sera assuré à un pourcentage, je n'ose à vrai dire pas le citer, 15 %. C'est ce qui est dit dans le rapport.

Tout ça pour souligner que l'ambition, elle est parfois très volontariste, et comme toute ambition, elle est très ambitieuse. Le législateur fixe un cap, et il faut fixer un cap, mais en même temps, il faut aussi, si l'on veut être assuré de la faisabilité de l'objectif aller un peu plus loin, être un peu plus réaliste, si je puis dire, sur les capacités financières, parce qu'il faut bien parler, à un certain moment, des financements, de l'ensemble des Acteurs, qu'il s'agisse de l'État et des collectivités territoriales. Et ce n'est pas aujourd'hui où l'on

parle de la nécessité de maîtriser la dette publique et la dépense publique que l'on peut écarter d'un revers de main ce type de problématique.

Monsieur Roy, vice-président de la communauté d'agglomération du Grand Besançon y a fait référence. Le législateur n'a pas prévu de moyens spécifiques à la hauteur de cet objectif de faire 100 % de bâtiments publics accessibles parce que sans doute il pensait que l'État n'en avait pas les moyens. Mais aussi, et surtout, et c'est une autre caractéristique de ce qui nous mobilise aujourd'hui, c'est le fait que, s'agissant des transports, comme s'agissant d'ailleurs des transports publics, une multitude d'acteurs. On le voit bien : il y a les AOT qui sont multiples, il y a la Région, le Département pour les transports scolaires en particulier, les agglomérations, qui sont des acteurs importants.

Donc plusieurs AOT. Nous avons les opérateurs nationaux, RFF et la SNCF, qui sont aussi concernés sur un certain nombre de cas ou de lignes. Et puis nous avons aussi les communes ou les intercommunalités de base qui peuvent être intéressées éventuellement en autorités organisatrices de transport, mais encore plus simplement en tant que gestionnaires de leurs espaces publics.

Cela fait beaucoup d'acteurs à mobiliser, effectivement. Et il faut trouver les voies pour peut-être les mobiliser plus ou mieux. Mieux, plutôt.

Des progrès, je crois, ont été faits. Je ne vais pas y revenir. On a parlé des grandes gares TGV qui, évidemment, se devaient d'être conformes à la réglementation. C'est le moins que l'on puisse exiger d'elles. Le travail qui est engagé, qui a déjà été engagé par la Région avec la SNCF et RFF, avec un plus en cours de définition et en cours d'élaboration, c'est aussi un indicateur d'une vraie volonté d'énormément de collectivités territoriales.

La présentation qui nous a été faite de l'action de la CAGB ou du SMTC de Belfort, qui préparent, outre ce qu'elles font déjà, pour le Grand Besançon, le tramway, pour le SMTC, du transport en site propre aussi, qui bénéficie ou bénéficiera de financement de l'État.

Le tramway, l'État intervient de façon très significative malgré tout.

Voilà des choses qui se passent très concrètement, qui vont malgré tout de l'avant, sans parler des services spécifiques aux personnes pour exercer leur droit à la mobilité.



Ce bilan local est fait au niveau national, et je me réjouis que Mme Carlotti, ministre déléguée chargée des personnes handicapées, soit à vos côtés à Dijon dans quelques jours pour parler sur le même thème que celui qui nous réunit aujourd'hui. Elle a réaffirmé à plusieurs reprises ces derniers temps l'importance que l'État accorde à la mise en œuvre de la loi de 2005.

Par ailleurs, je ne crois pas que ça a été indiqué aujourd'hui, le Premier ministre a décidé de confier à une sénatrice, Mme Champion, qui est sénatrice de l'Essonne, la responsabilité de conduire une mission parlementaire chargée de voir avec l'ensemble des acteurs de terrain les meilleurs moyens à mettre en œuvre pour atteindre les objectifs fixés pour 2015 ou peut-être éventuellement mieux les cibler.

Sur l'immobilier, sur les bâtiments publics, le rapport de l'Inspection générale des affaires sanitaires et sociales suggère que peut-être il ne serait pas complètement sans intérêt ou sans nécessité de redonner un peu plus de temps, voire d'aménager un peu les objectifs.

Des mesures précises doivent être envisagées après cet échange avec les acteurs de terrain.

Sans attendre ces orientations qui résulteront de cette mission parlementaire, je crois que se sont dégagées quelques pistes dans notre discussion de cet après-midi. Il faut mieux répondre dans la chaîne de rupture manifeste, constat fait partout en France, qui impose, je crois, plus de concertation, on l'a dit. Est-ce qu'il faut imaginer, pour faire cette concertation et pour travailler la programmation des interventions des différents acteurs, est-ce qu'il faut aller vers une AOT régionale unique ? Je ne peux pas dire, moi, ce que sera le projet de loi sur la nouvelle vague de décentralisation. Ce projet de loi est en cours d'élaboration, de définition.

Nous n'avons pas nécessairement, nous, préfets, les informations en un instant T, et puis encore faudrait-il que les choses soient suffisamment avancées et calées.

Ceci dit, je vous livre là une perception de praticien du droit et de praticien de terrain de la réalité de notre architecture politico-administrative, il a été rappelé que les collectivités territoriales françaises s'administrent librement.

C'est un principe dont on peut s'affranchir très simplement.

Sauf à retoucher les compétences de toutes les collectivités, ce qui me paraît pas complètement acquis, il faut bien comprendre que l'idée d'une AOT unique régionale pour aller traiter d'une dynamique régionale et en même temps de problèmes qui sont très proches de chacune de nos communes ou de nos intercommunalités, n'est quand même pas une situation évidente.

Je crois en revanche l'idée de coordination, d'animation régionale, peut-être, sans doute, en concertation et en travail étroit avec les autres grandes collectivités, les départements sûrement, les grandes agglomérations pour commencer peut-être un petit peu en dessous des grandes agglomérations, les villes les plus importantes, sans doute est-il imaginable d'envisager cette dynamique, qui peut éventuellement d'ailleurs ne pas attendre la loi et qui pourrait d'ailleurs très concrètement, s'engager de façon volontariste par les acteurs réunis à ce jour.

La question des financements n'est pas une question taboue.

Je ferai deux ou trois observations sur ce sujet : d'abord, la ministre Mme Carloti a assuré que l'État devrait maintenir ses efforts en 2013 sur les missions liées au handicap. Les parlementaires auront à voter la loi de finances. Lorsqu'elle sera votée, nous nous attacherons à profiter en Franche-Comté au maximum des dispositifs offerts par la loi de finances. Avec la présidente du conseil régional, nous avons entrevu une autre possibilité de financement qui n'a peut-être pas été suffisamment mobilisée par le passé, ce sont les fonds européens.

Pour autant que la région Franche-Comté puisse à nouveau bénéficier des fonds européens dans leur génération 2014-2020, nous avons proposé en direction des autorités nationales françaises avec la présidente d'intégrer dans la thématique cohésion sociale une proposition de mettre de l'argent européen sur, précisément, l'accessibilité de toute la chaîne des déplacements.

Vous voyez qu'on essaie aussi d'anticiper et de penser à l'avenir.

En parlant d'avenir, quelques mots sur les emplois d'avenir.

C'est vrai qu'on doit pouvoir imaginer faciliter des services rendus aux personnes qui ont une difficulté d'accessibilité sous des formes très diverses d'ailleurs, y compris peut-être sur des services à la personne pour la mobilité



à travers les emplois d'avenir. Ils viennent d'être créés par le législateur sur la proposition du gouvernement. L'État finance à 75 % ces emplois d'avenir.

D'ici la fin 2013, sur la région Franche-Comté, nous devrions avoir à en réaliser à peu près 1500. Il y a aussi le service civique qui peut être un autre angle d'attaque, si je puis dire. Il y a aussi les contrats d'accompagnement dans l'emploi, qui sont une autre modalité permettant à certains de nos concitoyens d'aller vers un emploi, là aussi, aidé par l'État. Ces emplois d'avenir, il nous faut simplement, parce que la Région, on en a déjà parlé pas mal, la Région a une responsabilité probablement sur la formation, qu'elle exercera très concrètement. Je ne sais pas si le conseil régional a complètement délibéré sur le sujet, mais dans les discussions, la présidente envisageait éventuellement une petite aide supplémentaire aux associations. Donc il y a un dispositif qui peut être mis à profit sincèrement pour aller vers des services un petit peu à la demande, très finement organisés sur nos territoires. Et je pense que ça peut effectivement donner un peu de souffle supplémentaire aux dispositifs et aux ambitions qui sont les vôtres.

Voilà ce que je souhaitais vous dire, et vraiment, chaleureusement, féliciter l'APF pour cette initiative, qui nous rapproche un petit peu d'autres pays qui ont plus l'habitude de l'exercice d'une forme de démocratie plus participative. Je crois que c'est une excellente chose. Tout n'est pas réglé ce soir, bien sûr, mais je suis convaincu que les réflexions d'aujourd'hui auront fait avancer les choses, et je suis sûr aussi que, avec les collectivités territoriales qui étaient présentes et bien présentes cet après-midi, et ce matin, nous pourrons collectivement progresser. Bravo à vous, et merci mille fois.