

LA PROBLEMATIQUE DE L'ACCESSIBILITE FREINE LEUR INSERTION DANS LA SOCIETE

Les handicapés indésirables en milieu urbain

Monter un escalier, faire du shopping, traverser une rue ou retirer sa paie d'un bureau de poste... des gestes simples de la vie quotidienne qui sont pourtant interdits à la grande majorité d'Algériens souffrant de handicaps physiques. En mars 2005, le président de la République s'était engagé à résoudre la problématique de l'accessibilité des lieux publics aux handicapés. Sauf que, depuis, les handicapés restent les premières victimes de la discrimination en milieu urbain. Et de la société dans son ensemble.

«Il est regrettable que l'accessibilité de certains lieux continue de se poser comme un frein à une participation totale de la personne handicapée à la gestion des affaires de la cité. Les plans d'aménagement régulièrement inscrits dans l'action gouvernementale prévoient des accès adaptés à toute personne handicapée, qui est membre à part entière du processus de développement économique du pays.» Il faut reconnaître que l'engagement pris par Abdelaziz Bouteflika le 14 mars 2005, à l'occasion de la «fête» nationale des handicapés, n'a eu aucun effet sur le terrain. «L'enfer est pavé de bonnes intentions», ironise une jeune paraplégique en se souvenant du message du président de la République. Car, en matière de bonnes intentions, les handicapés en ont vu d'autres. Du temps du Gouvernement du Grand-Alger, Chérif Rahmani avait lancé un programme d'aménagement spécifique dans quelques artères de la capitale. Aujourd'hui, il reste à peine quelques traces de cette «bonne action». Un trottoir en plan incliné sur l'avenue Zighouf-Youcef et une plaque de signalisation posée sur le trottoir du boulevard

Asselah-Hocine. Une plaque censée indiquer que cette partie de la chaussée est réservée aux handicapés. «Faux», note Samir, jeune fonctionnaire souffrant de poliomyélite et propriétaire d'un véhicule aménagé. «Un jour, alors que je devais me rendre au siège de la wilaya d'Alger, j'ai stationné ma voiture à proximité de ce panneau. Mais un policier m'a sommé de circuler sous prétexte que le stationnement est interdit. J'ai eu beau lui expliquer que je suis handicapé mais il n'a rien voulu comprendre. Selon lui, cette plaque ne voulait rien dire.»

Privés de métro et de tramway ?

Poursuivons notre tour d'Alger de l'accessibilité. Il suffit de déambuler dans les rues pour voir des aberrations. Les nouvelles cabines téléphoniques, installées depuis plusieurs mois par un opérateur privé, ne peuvent être utilisées que par des «valides». Et les toilettes publiques. La bête noire des handicapés. Il faut déjà pouvoir y accéder, car les WC sont presque tous dans des souterrains ou des endroits difficile d'accès. Mais les ennuis commencent véritablement à l'intérieur en découvrant l'un des objets légué par l'empire ottoman: la cuvette turque. «C'est une véritable torture pour un handicapé. Vive la cuvette anglaise !», lance Samir avec humour. Mais il y a mieux, ou pire, dans ce top 50 des lieux interdits. Au bout de l'avenue Asselah on découvre l'immense bouche de métro de la Grande-Poste. La future station est un véritable gouffre avec ses escaliers abrupts en marbre glissant. Un handicapé moteur, se déplaçant en fauteuil roulant ou avec des béquilles, ou un non-voyant ne peuvent descendre ces marches. Mais, au fait, le métro et le tramway, qui circuleront très prochainement dans la capitale, seront-ils accessibles aux handicapés ? Au niveau de l'Entreprise du Métro d'Alger, cette interrogation est restée sans réponse. «C'est une bonne question, mais actuellement tous les responsables de l'entreprise sont en congé. Il nous est donc impossible de vous en dire plus», s'est contentée de préciser l'assistante du Pdg. Pour M^{me} Atika El Mamri, présidente de la Fédération algérienne des associations des handicapés moteurs (FAHM), la non-prise en compte des spécificités des personnes à mobilité réduite s'explique par le fait que dans l'esprit des décideurs, les handicapés ne sont pas considérés comme étant un groupe cible.

Absence de volonté politique

«Nous ne sommes pas des citoyens à part entière. Voyez l'ETUSA, cette entreprise a procéd-



dé depuis quelque temps au renouvellement total de son parc mais faute d'équipements spécifiques, ces autobus flambant neufs sont interdits aux handicapés. Cela est également valable pour les trains et les cars qui sont tous inadaptés et inutile de parler de priorité, ce droit n'est pas reconnu. C'est simple, actuellement aucun handicapé ne peut se déplacer normalement en milieu urbain. Il n'y a qu'à voir la conception des lieux publics. Prenons par exemple la Direction de l'action sociale (DAS), qui est une administration incontournable dans la vie d'un handicapé, à Alger, son siège est situé à Bobillot, un lieu totalement inaccessible à cause de la pente escarpée. La situation est tellement préoccupante que des membres de l'association, tous handicapés moteurs, ont décidé de prendre en photo mille et un lieux inaccessibles dans la capitale», dit-elle avec dépit. Qu'ils soient d'Alger, Oran, Hassi-Bahbah ou de Illizi, tous les handicapés d'Algérie subissent les mêmes difficultés. Cependant, M^{me} Atika El Mamri considère que la problématique de l'accessibilité en milieu urbain doit être prise en compte dans le cadre d'un programme global. «Il faut savoir qu'il y a de nombreux jeunes handicapés très brillants qui ne peuvent poursuivre leurs études car ils sont exclus arbitrairement par les responsables d'établissement. La marginalisation sévit également au niveau des structures de santé censées assurer les soins et la rééducation. Que ce soit en matière d'éducation, de formation professionnelle ou encore de travail, les pouvoirs publics se doivent de mettre en place une réelle politique d'accessibilité des personnes handicapées à la vie sociale. Il est vrai que la loi relative à la protection et à la promotion des personnes handicapées, qui date de mai 2002, peut être considérée comme une avancée. Mais elle reste aujourd'hui inapplicable en l'absence de décrets exécutifs.

Entre-temps, ce sont des centaines de milliers de personnes qui sont exclues de la société.» Une exclusion savamment entretenue par l'Etat avec sa pension de 3000 DA par mois. Et gare à ceux qui ont d'autres sources de revenus, l'administration réagit rapidement en déclenchant des enquêtes des plus dégradantes. Notons au passage que les handicapés ne sont pas concernés par la revalorisation des salaires et des pensions annoncée ces derniers temps.

En voiture !

Le manque de considération affiché par les pouvoirs publics envers cette frange de la société semble avoir renforcé la volonté du mouvement associatif. Véritable catalyseur de cette force, la Fédération algérienne des associations des handicapés moteurs s'est imposée, au fil des ans, comme un interlocuteur incontournable. Cette vigueur, la FAHM la doit à ses actions entreprises sur le terrain. La création d'une auto-école préparant au permis de conduire pour handicapés est, sans nul doute, une de ses réalisations les plus importantes pour leur permettre de se déplacer en toute autonomie. «Cette structure de formation est quasiment la seule en Algérie. Les candidats viennent de toutes les régions du pays. Les cours de conduite se déroulent au niveau du parking du Parc zoolo-

Enquête réalisée par Tarek Hafid

gique de Ben Aknoun. Nous avons pour projet d'ouvrir d'autres écoles de conduite à Relizane et à Constantine, mais nous attendons toujours la réponse de l'administration», indique Rachid Kabi, le moniteur de conduite de la FAHM. 87 personnes à mobilité réduite ont eu leur permis en 2005. Ce chiffre pourrait être revu à la hausse cette année puisque, jusqu'au mois de juillet, 60 handicapés ont décroché ce sésame. Djilalli, enseignant à Damous, en fait partie. Rencontré mercredi dernier au circuit de conduite de Chéraga lors du passage de l'examen de conduite, il explique comment il s'est sacrifié des semaines durant pour avoir son permis. «J'ai dû faire de nombreux allers-retours entre Damous et Alger pour assister aux cours de conduite. Le déplacement coûte très cher, plus de 300 DA par jour, mais je suis heureux d'avoir réussi», dit-il en ajoutant qu'il a consenti tous ces sacrifices pour sa petite famille. Ahmed vient lui aussi de très loin. De Ain Défla précisément où il travaille dans un CEM. Son rêve, troquer son vieux tricycle contre une petite citadine. «Le permis est une première étape, après je devrais trouver l'argent pour acheter une voiture aménagée. Ça coûte cher mais je ne désespère pas.» L'espoir, Belkacem et Fayçal ont appris à s'y accrocher. Ces deux jeunes hommes reviennent pourtant de très loin. Ils se sont rencontrés à l'auto-école de la FAHM et sont devenus amis. Leurs histoires respectives sont quasiment identiques : tous deux ont été victimes d'un accident de travail en recevant un lourd portail métallique sur les membres inférieurs.

Ils se refusent presque à parler d'avenir. Leurs blessures sont encore douloureuses. «La douleur physique n'est rien à côté de l'humiliation que subissent les personnes handicapées au niveau des structures de santé. Il faut que tout le monde sache qu'il y a des gens qui meurent parce qu'ils n'ont pas de maîrifa (connaissance). Si tu ne connais pas la bonne personne, tu n'as pas droit aux soins et aux séances de rééducation. Mais ils doivent savoir que nul n'est à l'abri d'un accident de voiture ou d'une mauvaise chute. Et là, ils verront qu'il n'y a pas plus humiliant que de supplier un infirmier pour qu'il te nettoie.»

T. H.

Une lueur d'espoir

Un projet de décret exécutif fixant les modalités d'accessibilité des handicapés à l'environnement physique est actuellement en phase d'élaboration au niveau du ministère de l'Emploi et de la Solidarité. «La conception de ce texte se déroule en collaboration avec d'autres départements ministériels mais aussi avec le mouvement associatif qui a été invité à présenter des observations particulières», précise M^{me} Nya, membre de la commission de préparation de ce décret. Selon elle, ce nouveau cadre juridique fixant les modalités d'application de l'article 30 de la loi relative à la protection et à la promotion des personnes handicapées qui date de 2002 énoncera les mesures à mettre en œuvre pour adapter l'environnement bâti et les installations publiques, déterminera les conditions nécessaires pour l'accès des handicapés aux transports publics et définira les dispositions permettant l'accès des personnes présentant des incapacités sensorielles à différentes formes de communications parallèles. Ce texte sera prêt dans quelques semaines et il faudra alors attendre la signature du chef du gouvernement.

T. H.

«Marhaba» au nouvel aéroport d'Alger

En matière d'accessibilité, le nouvel aéroport d'Alger est sans aucun doute l'exemple à suivre. Les lieux ont été pensés de façon à permettre aux handicapés de se déplacer sans difficulté aucune. Les toilettes aménagées ont été installées dans les différentes ailes de l'aérogare et le passage d'un niveau à un autre se fait grâce aux ascenseurs. De plus, Air Algérie et l'EGESA ont mis en place un service d'assistance spécial pour personnes à mobilité réduite. Le personnel de Marhaba, c'est le nom de ce service, assure les déplacements en fauteuil dans l'enceinte de l'aérogare et se charge de toutes les procédures administratives. Un exemple à suivre.

T. H.