****

# Focus UEA numéro treize, juin 2021.

# La carte européenne du Handicap

### Publication dans trois langues supplémentaires !

Les lettres d’information de l’UEA sont désormais disponibles en [polonais](http://www.euroblind.org/sites/default/files/documents/ebu-focus-eu-disability-card-en_polish_pl.docx), en [serbe](http://www.euroblind.org/sites/default/files/documents/ebu-focus-eu-disability-card-en_serbian_sr.docx) et en [turc](http://www.euroblind.org/sites/default/files/documents/ebu-focus-eu-disability-card-en_turkish_tr.docx), sous forme de document Word uniquement. Nous espérons qu’avec ces traductions nos informations atteindront un public plus large.

## La carte européenne du handicap, histoire et contexte

Par **Antoine Fobe**, chargé de mobilisation et plaidoyer à l’UEA

La commission européenne a lancé en février 2016 **un projet pilote** de carte européenne du handicap. Le projet vise à favoriser la circulation des personnes en situation de handicap entre les pays de l’UE par la mise en place d’un système facultatif de reconnaissance réciproque du statut d’invalidité et de certains avantages en découlant, sur la base d’une carte européenne du handicap (désignée ci-après comme la « Carte ») La Carte garantit aux personnes en situation de handicap les mêmes droits d’un pays à l’autre, principalement dans les domaines de la culture, des loisirs, du sport et des transports. La Carte fait l’objet d’une reconnaissance réciproque entre les pays de l'UE qui choisissent de participer au dispositif.

Huit pays étaient impliqués dans le projet pilote à compter d’octobre 2017 : Belgique, Chypre, Estonie, Finlande, Italie, Malte, Roumanie et Slovénie. La Carte ne s’accompagne pas d’une harmonisation des conditions d’obtention, ni de la procédure, au niveau national. Les États membres conservent toute compétence pour décider qui a le droit de recevoir la Carte, sur la base de la définition nationale de l’invalidité, et fixer la procédure d’octroi.

Afin d’obtenir la Carte, il faut que votre statut de personne en situation de handicap ait été reconnu dans l’un des États membres participants, et c’est l’agence gouvernementale chargée du handicap de votre pays ou région de résidence qui vous attribuera la Carte. Des portails spécifiques ont été mis en place dans chacun des huit États participants pour informer et accompagner les citoyens concernés. Se reporter à la section sur le sujet du site de la Commission européenne, direction générale de l’emploi, des affaires sociales et de l’inclusion

Outre son champ d’action géographique limité à huit des vingt-sept États membres, d’une population et d’une superficie relativement modestes pour la plupart, **la Carte demeure d’un intérêt pratique réduit** pour les raisons suivantes :

* Sa portée concrète peut varier selon les pays participants, un pays se limitant par exemple au sport et à la culture, là où un autre inclura les transports, voire même l’acquisition de certains biens.
* De plus, s’agissant des prestataires de services auprès desquels le titulaire de la Carte cherche à faire valoir son statut de personne en situation de handicap, par exemple un musée ou une compagnie de transport, ceux-ci sont libres de devenir ou non partenaire du projet de Carte dans chaque État participant.

Ce qui signifie que la Carte peut présenter un avantage pour telle activité dans tel pays mais pas dans tel autre, et qu’il faut se renseigner à l’avance, par pays et en fonction du type de service ou d’activité. Qui plus est, les avantages dont bénéficient les titulaires de la Carte pour une prestation donnée peuvent varier d’un pays participant à un autre, et aussi dans le temps. Les portails nationaux dédiés fournissent des renseignements en vue d’un voyage ou séjour prolongé dans un autre pays de l’UE, mais les informations ne sont pas toujours mises à jour.

Par ailleurs, les pays qui choisissent de rejoindre le dispositif ont la possibilité de choisir entre deux versions de la Carte, avec ou sans la lettre A dans le coin supérieur droit. Seules la Carte comportant le A fait bénéficier les accompagnateurs du titulaire des mêmes droits et avantages. C’est source de confusion quand un titulaire de la Carte avec A voyage dans un pays qui délivre des Cartes sans A, ou l’inverse.

Si le projet pilote s’avère décevant pour les citoyens en situation de handicap qui voyagent, notons surtout qu’il est riche d’enseignements en termes de politiques publiques en ce qu’**il illustre**, au travers de ce que la Carte NE PERMET PAS, **les insuffisances actuelles de la législation européenne**. Nous avons déjà souligné que la Carte n’aboutit pas à une harmonisation des critères nationaux du statut d’invalidité ni des conditions d’accès aux prestations sociales, et nous n’y voyons pas d’objection. Toutefois, pour les citoyens en situation de handicap, le problème est le suivant :

* La Carte prouve uniquement que l’on jouit du statut d’invalidité dans son pays d’origine, sans donner droit à ce que le statut soit accordé dans le pays hôte. Et
* La Carte ne donne pas non plus droit, en elle-même, aux mêmes réductions et avantages que les nationaux du pays hôte, étant donné que les prestataires de services sont libres d’adhérer ou non au projet pilote au sein de chaque pays participant. Franchement, il y a de quoi être déçu.

Ne serait-ce que du fait de ces limites importantes, la Carte, telle que conçue dans le projet pilote, est d’une **portée très limitée pour ce qui est de favoriser la liberté de circulation des personnes en situation de handicap** au sein de l’UE.

Parfaitement consciente de ces limites, la Commission européenne a entamé en 2019 l’évaluation du projet pilote. Des consultants externes se sont vus confier la tâche de remettre un rapport dont l’objectif est de fournir une analyse, une évaluation et un examen complets et concis de la mise en œuvre du projet pilote, afin d’aider à l’éventuelle utilisation de la Carte du handicap à plus grande échelle dans l’UE.

Dans son communiqué du 3 mars 2021 sur la **stratégie de l’UE en faveurs des droits des personnes handicapées 2021-2030**, la Commission européenne a annoncé qu’elle proposerait d’ici à 2023 d’instaurer une carte européenne du handicap valable dans toute l’UE pour faciliter la reconnaissance réciproque de la situation de handicap, en se fondant sur l'expérience acquise grâce au projet pilote et à la carte européenne de stationnement.

## Retour d’expérience sur le projet pilote de carte européenne du handicap

L’UEA a demandé leur retour d’expérience et leurs impressions sur le projet à deux de ses membres résidant dans des pays participant au projet pilote, avec l’espoir que cela puisse éclairer les travaux futurs. Merci à Charlotte Santens de la Ligue braille en Belgique et à Maria Kyriacou, secrétaire générale de l’UEA basée à Chypre, pour cette précieuse contribution.

### La carte européenne du handicap, l’expérience belge

Brailleliga / La Ligue Braille (membre de l’UEA en Belgique) partage le communiqué suivant du Belgian Disability Forum (BDF) à propos du projet pilote de carte du handicap européenne :

**Historique**

En janvier 2009, l’assemblée générale du BDF s’est penchée sur le témoignage de personnes qui avaient rencontré des difficultés à faire valoir leur handicap lors de voyages dans d’autres pays membres de l’UE. Le BDF a constaté que, dans de nombreux cas, les individus subissaient des décisions ou des refus qui entravaient leur liberté de déplacement. L’idée était de garantir l’égalité du droit à la libre circulation, sur la base de la présentation volontaire d’une carte. Le but n’était pas de créer de nouveaux droits. Une note a été soumise au Forum européen des personnes handicapées qui a défendu l’idée auprès de la Commission européenne.

**Le projet pilote**

Le commissaire européen a décidé de lancer un projet pilote intitulé « Carte européenne du handicap » Toute personne dont le handicap a été reconnu dans l’un des huit pays participants peut faire la demande d’une carte, selon la procédure du dit-pays. La carte permet de s’identifier comme personne handicapée dans les sept autres pays. La présentation de la carte donne droit à certains avantages. Chaque pays participant détermine le champ d’application de la carte. En Belgique, les domaines concernés sont le tourisme, les loisirs et le sport.

**Évaluation**

La Commission européenne a évalué les résultats du projet pilote de carte européenne du handicap à divers niveaux. De l’évaluation en Belgique, il ressort que :

- les titulaires de la carte sont satisfaits de disposer d’un moyen pour informer de leur handicap

- ils regrettent de ne pouvoir utiliser la carte partout dans l’UE

- ils déplorent que très peu de prestataires (équipements sportifs, organismes culturels et lieux touristiques) soient au courant du dispositif en Belgique

- plus qu’un tarif préférentiel, ils souhaitaient que l’accès soit garanti aux services et prestations proposés

- ils ont trouvé que la carte avait son utilité dans d’autres États que les huit participant au projet pilote (par exemple, de nombreux titulaires ont pu obtenir des avantages dans des musées en France)

La perspective d’une carte à l’échelle de l’UE

Le BDF se félicite de ce que la Commission ait affirmé son intention d’étendre la carte européenne du handicap à l’ensemble de l’Union européenne d’ici à 2023.

Toutefois, le projet - qui ferait l’objet cette fois d’une proposition législative – toucherait aux droits sociaux, lesquels relèvent de la compétence nationale, et cela pourrait à terme être un obstacle à la généralisation de la carte

Le BDF préconise une approche pragmatique en quatre étapes :

1. Étendre rapidement l’utilisation de la Carte à tous les États membres.

2. Maintenir le principe de reconnaissance réciproque et d’égalité entre tous les citoyens européens

3. Laisser à chaque État membre le soin de déterminer le champ d’application de la carte sur son territoire

4. Par la négociation, élargir progressivement le champ d’application en s’appuyant sur les associations nationales, avec le soutien d’ONG comme le BDF et l’UEA

### La carte européenne du handicap vue de Chypre

Maria Kyriacou, secrétaire générale de l’UEA, apporte un éclairage personnel sur le projet pilote, tel qu’il s’applique à Chypre mais aussi de son point de vue de grande voyageuse

Passionnée de voyages, j’ai accueilli avec intérêt la carte européenne du handicap qui a été introduite à Chypre en 2017 et promettait à ses titulaires de faciliter leurs déplacements au sein de l’Europe. Même après avoir appris qu’elle ne serait reconnue réciproquement que dans les huit États membres qui avaient accepté de rejoindre le dispositif, j’ai rempli le formulaire car la carte garantissait l’égalité d’accès à certains avantages spécifiques dans des domaines tels que la culture, le tourisme, le spectacle, le sport et les transports. Qui plus est,

 Aucun dispositif de carte d’invalidité n’existant au préalable à Chypre, je souhaitais aussi me rendre compte des avantages d’un tel système au plan national.

Après avoir reçu ma carte, je me suis vite rendu compte que la liste des avantages variait d’un pays à l’autre et, au moins dans le cas de Chypre, qu’ils étaient peu nombreux et franchement peu alléchants. À l’exception du tarif réduit de cinquante pour cent dans les bus, pour la personne en situation de handicap et son accompagnateur, et de l’usage gracieux des parasols et chaises-longues dans une zone délimitée d’une plage précise, les avantages proposés ne m’intéressaient nullement. Certains soutiendront que la gratuité pour la personne en situation de handicap et son accompagnateur dans les sites archéologiques est un plus, mais il y a longtemps que cet avantage et d’autres figurant sur la liste sont accordés aux personnes en situation de handicap, que leur pays d’origine participe ou non au projet pilote. Quant aux supporters sportifs en situation de handicap, ils ont bientôt découvert que l’accès gratuit aux matchs ne valait que pour certaines rencontres nationales et internationales, et encore à l’exclusion du football. De plus, pour bon nombre des avantages énumérés dans la liste, il est précisé que le bénéficiaire doit contacter à l’avance les autorités municipales et villageoises pour s’assurer qu’ils sont effectivement proposés. On a aussi critiqué le fait que la carte comporte une date d’expiration et ne donne aucune précision de la nature du handicap du titulaire.

Au cours de l’année écoulée, la carte européenne du handicap a présenté un nouvel atout à Chypre. Elle a souvent servi comme preuve à des personnes en situation de handicap pour bénéficier d’exceptions et d’aménagements accordés par le gouvernement dans le cadre des restrictions imposées face à la pandémie du Covid-19.

S’agissant de mon utilisation de la carte lors de mes voyages à l’étranger, j’ai effectivement pu entrer gratuitement dans les sites et monuments en Italie et en Roumanie. Mais la plupart du temps, je n’ai pas eu à présenter la carte pour jouir des avantages car mon handicap se voit. Si j’ai bien compris, ces avantages sont accordés à toute personne en situation de handicap, y compris celles qui résident dans des pays ne participant pas au projet pilote.

Bien que ces quelques observations puissent sembler excessivement pessimistes, mon intention n’est aucunement de sous-estimer la portée de la carte et je continue de penser qu’elle a beaucoup de valeur et d’importance pour les personnes en situation de handicap. Son impact ne pourra qu’augmenter si l’ensemble des pays de l’UE y participent et si l’on confère une homogénéité à la liste des avantages, plutôt que de s’en remettre au bon vouloir et à la discrétion de chaque État membre.

Aujourd’hui, voyager semble encore n’être qu’une chimère, mais dès que cela redeviendra un tant soit peu possible, alors la nécessité d’adopter une carte européenne du handicap sera plus que jamais d’actualité.

Par **Maria Kyriacou**, secrétaire générale de l’UEA

## La position de l’UEA sur la carte européenne du handicap et nos souhaits pour l’avenir

L’UEA se félicite qu’une carte du handicap valable dans toute l’UE soit l’une des initiatives clés de la stratégie 2021-2030 en faveur des droits des personnes handicapées. L’UEA salue également l’engagement de proposer un projet de carte d’ici à la fin 2023. Il est clair que la carte du handicap contribuerait grandement à garantir la libre circulation des personnes en situation de handicap au sein de l’UE.

Ces dernières années, l’UEA a suivi le projet pilote de carte européenne du handicap en vigueur dans huit États membres et, grâce aux retours d’expérience de ses membres dans les huit pays en question, l’UEA est parfaitement consciente des avantages et des limites du dispositif.

L’UEA engage tous les acteurs, au niveau européen comme national, les décideurs politiques aussi bien que les organisations de la société civile, à militer pour que le projet de carte européenne du handicap passe à la vitesse supérieure et deviennent ce qu’attendent les citoyens en situation de handicap : un dispositif permettant la reconnaissance du handicap dans l’ensemble de l’UE et l’égalité d’accès aux services et avantages en découlant.

Plus précisément, en plus d’étendre son champ géographique, pour que la carte soit un réel atout, il faut que les avantages qui s’y attachent soient harmonisés partout dans l’UE. Les avantages doivent être plus attrayants et comprendre un éventail plus large de prestations liés à la vie quotidienne et au tourisme, comme les transports et l’accès aux musées.

Il nous semble également logique de tirer profit, non seulement de l’expérience du projet pilote en cours dans huit États membres, mais aussi de l’initiative de carte de stationnement européenne, qui a toute sa pertinence ici.

Au-delà des avantages et services ponctuels pour les personnes, la carte se doit d’être un dispositif de reconnaissance réciproque du statut de personne en situation de handicap. Nous estimons en effet que la façon pragmatique de faire avancer les choses n’est pas de vouloir harmoniser les différents systèmes d’évaluation du handicap au sein de l’UE, mais de coordonner les différentes législations nationales, l’approche qui est généralement adoptée en matière de sécurité sociale. Il est d’ailleurs nécessaire d’étendre la portée de la reconnaissance réciproque du statut de personne en situation de handicap, et il est essentiel d’établir jusqu’où il faut aller pour que la carte soit un outil efficace capable de répondre aux besoins des personnes en situation de handicap.

L’UEA se félicite que la Commission s’engage à impliquer les associations de personnes en situation de handicap dans la mise en œuvre de la stratégie et compte jouer pleinement et activement son rôle dans ce processus. La plateforme sur le handicap sera fort utile à cet égard et, à l’heure où nous écrivons ces lignes, nous attendons les conclusions du Conseil européen de juin 2021 pour avoir une idée plus précise du cadre général de ce dialogue.

Par **Maria Kyriacou**, **secrétaire générale** de l’UEA

## La carte européenne du handicap – bilan et perspectives, par le Forum européen des personnes handicapées (FEPH)

### Introduction

La Commission européenne a lancé en mars 2021 sa nouvelle stratégie pour les droits des personnes handicapées ([Union de l’égalité –Stratégie pour les droits des personnes handicapées 2021-2030](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX:52021DC0101)), au terme de plusieurs années d’efforts de la part du FEPH et de ses membres, dont l’UEA, pour faire avancer nos revendications. L’un des éléments clés dont nous souhaitions qu’il soit retenu était la carte européenne du handicap et nous avons obtenu gain de cause. La carte figure parmi les initiatives clés, ce qui signifie qu’elle sera l’une des mesures les plus importantes et visibles de la nouvelle stratégie pour les droits des personnes handicapées. Mieux encore, la Commission promet de mettre en place la carte d’ici à la fin 2023.

*« D’ici à la fin de 2023, la Commission proposera de créer une carte européenne du handicap qui devrait être reconnue dans l’ensemble des États membres. Elle s’appuiera sur l’expérience du projet pilote de carte européenne du handicap en cours dans huit États membres et sur la carte européenne de stationnement pour les personnes handicapées. »* ([Stratégie en faveur des droits des personnes handicapées 2021-2030](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX:52021DC0101))

Nous sommes très favorables à cette initiative vu que nous réclamons cette carte depuis plus de dix ans. Jusqu’à maintenant, cela s’est limité à un seul projet pilote sur la base du volontariat, sans véritable orientation ni cadre stratégique.

### Comment tout a commencé

En fait, l’histoire de la carte du handicap remonte à plus d’une décennie. Dès 2010, le mouvement associatif militait pour l’instauration d’une carte. À l’époque, nous parlions de « carte européenne de mobilité » pour mettre en avant la libre circulation au sein de l’UE, mais la Commission européenne a opté par la suite pour « carte du handicap ».

Suite à la campagne menée par le mouvement associatif, la Commission européenne a mis en place en 2013 un groupe de travail des États membres intéressés pour échanger des idées et ouvrir la voie à un éventuel projet européen. CE travail au long cours, auquel nous avons également contribué comme membre observateur du groupe et par nos campagnes de sensibilisation, a commencé à porter ses fruits

### Le projet pilote (2016-2018)

En 2015, la Commission européenne a annoncé le lancement d’un projet pilote dans huit États membres (Belgique, Chypre, Estonie, Finlande, Italie, Malte, Roumanie, Slovénie) Un financement était apporté pour introduire la carte et mettre en place des bases de données nationales afin que les prestataires de services puissent préciser quels avantages ils accordent aux titulaires de la carte. Le dispositif était fondé sur la reconnaissance réciproque – à savoir que chaque État membre participant admet les cartes remises par les autres pays participants, bien qu’elles soient délivrées selon des critères nationaux.

Le projet pilote a été mené entre 2016 et 2018, mais n’a été évalué que récemment. L’évaluation a été globalement positive, affirmant que les bénéfices dépassaient les coûts (Les renseignements dont nous disposons ont été présentés lors de la réunion du 9 avril 2021 du groupe de haut niveau sur le handicap et de la conférence sous présidence portugaise des 19 et 20 avril pour le lancement de la stratégie du handicap) Ceci a débouché sur l’engagement concret dans la stratégie 2021-2030

Le projet pilote a constitué une bonne base de départ, mais il s’est avéré assez limité dans sa portée et son approche. Présentement, les avantages procurés aux titulaires de la carte concernent principalement les domaines de la culture, des loisirs, du sport et du tourisme. Par exemple, un tarif réduit dans un musée, une piscine municipale ou un cinéma, ou encore un coupe-fil dans un parc d’attraction, la gratuité d’accès pour l’accompagnateur dans un festival de musique, etc. Il est aussi à noter que la carte est faiblement connue, tant des titulaires potentiels que du personnel à laquelle elle est présentée, qui en ignore souvent le fonctionnement. Ce point devra être amélioré.

### Les déficients visuels et la carte du handicap

Dans de nombreux États membres, les déficients visuels disposent déjà d’une carte d’invalidité, et parfois même d’un statut particulier leur conférant certains avantages par rapport aux personnes présentant un autre type de handicap (par exemple, gratuité dans les transports en commun ainsi que pour l’accompagnateur, franchise postale...) Par ailleurs, la canne blanche étant en elle-même un signe extérieur reconnu partout dans le monde, on peut se demander dans quel mesure la carte européenne constitue un progrès notable.

Toutefois, d’autres avantages en découlent. Disposer d’une carte reconnue partout dans l’UE facilitera les déplacements en épargnant de devoir expliquer son handicap au contrôleurs dans les transports publics, à l’entrée d’un musée, d’un parc d’attraction ou d’un site touristique. Et pour ceux qui résident dans des États où il n’existe pas de carte d’invalidité, ils en profiteront aussi dans leur propre pays. Plus besoin d’avoir sur soi un certificat médical ou un document attribuant une allocation, la carte suffira.

Lors de la conception de la carte du projet pilote, il a été souligné qu’une inscription en braille permettrait de l’identifier facilement. Mais ceci demeure facultatif en l’état actuel, aussi nous faudra-t-il militer pour que cela fasse partie des caractéristiques obligatoires de la future carte européenne.

Il se pourrait aussi que la carte soit disponible sous forme numérique ; l’Italie a déjà annoncé qu’elle opterait pour cette solution. Sur ce point, il nous faut veiller à ce que les cartes numériques soient parfaitement accessibles aux déficients visuels. Pareillement, il nous faudra formuler des exigences précises concernant les portails nationaux où l’on peut se renseigner sur les avantages de la carte.

Enfin, il nous faut considérer la question du chien guide au regard des avantages de la carte. Par exemple, comment pourrions-nous obtenir que tous les lieux qui accordent une réduction aux titulaires de la carte acceptent les chiens guide ? Cela pourrait concerner aussi bien les établissements publics, tels que les piscines municipales, que les établissements privés comme les cinémas ou parcs d’attraction.

Quelle est la suite ?

Avant que nous ayons la carte en main, de nombreuses questions restent en suspens. Les choix demeurent vagues quant à l’aspect de la carte, les avantages qui y seront attachés, les documents exigés pour l’obtenir et les critères d’éligibilité. Le lien éventuel avec la carte européenne de stationnement est un autre aspect qui demeure incertain. Il faudra fixer tous ces éléments.

Aussi le FEPH prévoit-il un certain nombre de réunions et d’événements pour définir sa position et affiner sa vision de la carte du handicap telle qu’il la souhaiterait. Compte tenu du temps que prennent les processus de décision au sein de l’UE, 2023 n’est pas loin. Le travail ne fait que commencer.

Comment participer ?

Save-the-date pour notre atelier en visioconférence sur la carte du handicap **16 septembre, 10:00 à 12:00** (UTC+1)

Par **Marie Denninghaus**, coordinatrice politique au FEPH

## Interview de Miriam Lexmann, députée européen (groupe PPE, Mouvement chrétien-démocrate, Slovaquie), membre de la commission de l’emploi et des affaires sociales, à propos de la carte européenne du handicap

Merci à la députée et à son équipe pour leur participation à cette lettre d’information

### 1. La Slovaquie ne fait pas partie des huit États membres qui participent au projet pilote. Existe-t-il néanmoins, à votre connaissance, un intérêt pour la carte dans votre pays, chez les décideurs politiques et dans la société civile ? Le cas échéant, quels espoirs et attentes la carte suscite-t-elle chez les citoyens slovaques en situation de handicap ?

Personnellement, je trouve regrettable que le gouvernement slovaque, malgré de multiples sollicitations, n’ai pas saisi l’occasion de participer au projet pilote dès sa conception, ni de le rejoindre par la suite, ce qui était possible d’après mes informations. Par son inaction, la Slovaquie s’est privée d’une opportunité unique pour mesurer les effets de cette initiative, avec en plus le soutien financier de l’UE. Je sais pourtant que certains politiques (par exemple mon amie Jana Žitňanská, ancienne députée européenne, alors que moi-même je ne faisais pas encore de la politique à l’époque) et les associations de défense des personnes en situation de handicap ont redoublé d’efforts pour convaincre le gouvernement slovaque d’engager notre pays dans le projet pilote. Cela ne s’est pas fait, alors que les citoyens slovaques en situation de handicap, enthousiastes d’apprendre l’existence de la carte européenne du handicap, ont adressé des signes très clairs. Concernant leurs attentes actuelles, depuis que j’ai entamé une carrière politique, ce sujet n’était pas vraiment primordial pour mes interlocuteurs, la Slovaquie ne participant pas au projet pilote, mais maintenant que la nouvelle stratégie sur le handicap a été publiée, je suis sûre que cela va figurer au premier plan et je m’efforcerai de communiquer sur cette question et d’exiger de la part de nos responsables qu’ils prennent les mesures adéquates pour que la mise en œuvre se fasse dans les délais

**2. Dans sa stratégie pour les droits des personnes handicapées, la Commission indique qu’elle proposera d’ici à la fin 2023 une carte valable dans toute l’UE, mais sans fournir de détails. Vous qui suivez ces sujets au Parlement européen, qu’en pensez-vous ?**

Premièrement, je suis ravie que cette initiative soit enfin inscrite à l’agenda après plus d’une décennie. Toutefois, si l’on considère que les premières campagnes remontent à 2010, que le projet pilote était en place entre 2016 et 2018, puis a été évalué en 2019, j’estime que cette initiative est trop longue à voir le jour et aurait pu être introduite plus tôt car elle favorise la liberté de circulation qui est, au bout du compte, l’un des principes fondamentaux des traités européens. Je ne comprends pas pourquoi les personnes en situation de handicap doivent attendre si longtemps pour pouvoir profiter de cette liberté pleinement, en toute égalité. Et je trouve que cela contredit les engagements auxquels nous avons souscrit par la convention des Nations unies relative aux droits des personnes handicapées.

Je pense aussi que la Commission devrait communiquer plus ouvertement sur ses plans pour cette initiative, car il me semble que les politiques, les organisations non -gouvernementales et même les gouvernements serait prêts à participer activement aux préparatifs. Une communication claire serait utile pour indiquer aux citoyens quelles peuvent être leurs attentes, et dans quelle mesure cette initiative simplifiera leur vie, qu’il s’agisse des voyages, de la culture ou du sports.

### 3. Plus spécifiquement, à votre avis, outre l’extension du champ géographique, quelles doivent être les caractéristiques de la nouvelle carte pour que celle-ci apporte des améliorations significatives à la libre circulation des personnes en situation de handicap ?

Quand on examine le projet pilote, nous pouvons estimer qu’il s’agissait d’une bonne première étape pour voir ce qui pouvait potentiellement fonctionner. J’estime cependant, et j’espère que la Commission fera le même constat, que beaucoup de choses doivent être réévaluées et améliorées avant d’instaurer la carte du handicap à l’échelle de l’UE. Premièrement, si notre but est de garantir l’égalité d’accès au voyage, aux loisirs et à la culture, il nous faut au moins fixer un niveau a minima pour les services auxquels s’appliquera la carte. Parce que, si nous nous en tenons au modèle du projet pilote qui laissait le choix aux prestataires de participer ou non au dispositif, certains pays proposeront un large éventail d’avantages et de réductions aux titulaires de la carte, tandis qu’ailleurs l’offre sera limitée, voire inexistante. Deuxièmement, nous devons veiller à ce que les cartes soient standardisées et ne classent pas les gens d’après des critères ou des choix nationaux, comme c’était le cas dans le projet pilote avec deux types de cartes aux droits différents.

### 4. Le projet pilote partait du principe que les États participants reconnaissaient réciproquement la qualité de personne handicapée au titulaire de la carte. Pensez-vous que ce soit la bonne approche ?

Je pense que cette approche est un prérequis essentiel pour permettre aux personnes en situation de handicap de profiter pleinement de la liberté de circulation au sein de l’UE. Je crois fermement que, dès lors que le handicap a été reconnu conformément aux règles nationales, cela ne doit pas être remis en cause en franchissant les frontières. C’est particulièrement important au regard de la grande diversité de handicaps, dont bon nombre sont invisibles. Personne ne devrait être contraint de dévoiler des détails personnels sur sa santé pour entrer dans un lieu culturel ou un stade en voyageant dans un autre pays de l’UE.

### 5. La législation de l’UE pour la coordination des systèmes de sécurité sociale ne prévoit pas la reconnaissance réciproque de l’invalidité, ni du taux d’invalidité, à moins qu’il ne soit établi qu’une concordance existe entre les législations nationales sur les critères d’évaluation. Pensez-vous que la carte du handicap doive combler cette lacune ?

Malheureusement, ce point est loin d’être clair et, bien que certains aspects soient déjà abordés dans le règlement sur la coordination des systèmes de sécurité sociale, il demeure beaucoup de confusion quant au maintien des divers droits liés au statut reconnu de personne en situation de handicap. Toutefois, il est important qu’existe une clarté juridique et que l’on sache ce qu’il adviendra de ses droits quand on profite de la libre circulation. J’insiste donc sur la nécessité d’établir des règles claires. Je pense que la carte du handicap, si on l’instaure convenablement et de façon homogène dans tous les États membres, pourrait combler cette lacune. La clé, c’est l’implémentation, le suivi et l’évaluation. J’ajouterai une remarque importante : bien que la carte européenne du handicap ne change rien aux critères retenus au plan national pour reconnaître le handicap d’une personne, les États membres devraient partager entre eux leurs bonnes pratiques et soumettre leur système à une évaluation rigoureuse pour s’assurer qu’il soit ouvert et flexible, sans imposer de contraintes inutiles aux personnes qui cherchent à faire reconnaître leur statut.

### 6. La Commission envisage un lien avec la carte européenne de stationnement pour les personnes handicapées. Cela vous semble-t-il une bonne idée ?

Les solutions se doivent d’être simples. Combiner deux cartes en une seule, dès lors qu’elle a un champ d’action élargi allant de la reconnaissance du statut jusqu’à des avantages, devrait simplifier les voyages et les procédures pour les personnes en situation de handicap. La carte unifiée pourrait garantir l’égalité d’accès aux droits d’un pays à un autre, et ce sera plus simple pour les gens qui n’auront plus qu’une seule carte à prendre au lieu de deux. Je comprends bien que tout le monde n’a pas droit à la carte de stationnement, liée à la mobilité réduite, mais je pense qu’avec les outils numériques modernes, il est possible de mettre au point une carte uniforme et reconnaissable susceptible d’accueillir diverses possibilités. Il suffira de la scanner ou d’employer une autre technique pour vérifier à quels avantages peut prétendre la personne. J’estime que les possibilités du numérique doivent être utilisées pour le bien de tous, en veillant naturellement à la protection de la vie privée et des données de la personne.

**European Blind Union**

6 rue Gager Gabillot, 75015 Paris, France

+33 1 88 61 06 60 | ebu@euroblind.org | [www.euroblind.org](http://www.euroblind.org)