

Accès au futur

Pierre J. Jeannot, O.C., c.r.

Président et directeur général, Jinmag inc., ancien président directeur général, Air Canada et directeur général émérite de l'IATA.

MM. les coprésidents, distingués participants, estimés invités, Ladies and Gentlemen, Mesdames et Messieurs.

Cette conférence porte sur la liberté. La liberté pour chacun de circuler librement. La liberté pour tous. La liberté de vivre à l'abri de toute forme de discrimination et en particulier de la discrimination résultant de tout genre de limitation physique ou autre.

Le plus célèbre de tous les « combattants de la liberté » a sans doute été le Mahatma Gandhi dont le mouvement de non-violence et la personnalité charismatique ont conduit l'Inde à sa liberté politique.

Mais la liberté ne veut rien dire à moins qu'un cadre soit établi et que les conditions soient créées pour permettre l'exercice complet et la pleine jouissance de cette liberté.

En Inde c'est à Nehru, titulaire initial du poste de premier ministre, que cette tâche a incombé et Nehru a transformé son rôle d'activiste politique et de combattant de la liberté en celui de bâtisseur de pays. Nehru avait un rêve, le rêve de fournir à sa population les nécessités de base. Le rêve de créer en Inde des conditions dans lesquelles il serait possible pour tous de vivre dans la dignité. Et il a insisté sur ce point pour tous! Et nous savons combien il a été difficile de réaliser ce rêve en raison de la présence persistante en Inde malheureusement encore de nos jours dans certains milieux du « système des castes ».

La recherche des origines du concept des droits de l'homme mènerait je suppose à la « Magna Carta » signée en 1215 et sans doute bien avant cela. Les Américains et bien sûr la Révolution française entre autres ont eu des contributions notoires à l'avancement du concept et de la définition des droits de l'homme.

Et comme nous le savons l'Assemblée générale des Nations Unies à Paris le 10 décembre 1948 a adopté un ensemble de normes internationales devant rallier tous les États et applicable à tous. Il est bon de rappeler en passant que le Canada a eu un apport majeur à la rédaction de cette déclaration.

Parmi les nombreuses libertés visées par cette déclaration la liberté d'expression la liberté de religion et d'autres figurent certaines libertés d'un intérêt particulier pour cette conférence. Le droit de circuler et de voyager librement. Et la liberté de vivre à l'abri de toute forme de discrimination!

Les Nations unies ont voulu aller plus loin en 2006 avec l'établissement d'un comité sur « les droits des personnes handicapées ». La Convention résultante est entrée en vigueur en 2009 et a été ratifiée par quelque 150 pays.

L'objectif de la Convention est le suivant :

« Promouvoir protéger et assurer la pleine et égale jouissance de tous les droits de l'homme et de toutes les libertés fondamentales par les personnes handicapées » et « promouvoir le respect de leur dignité intrinsèque ».

C'est une déclaration noble et édifiante, je la trouve un peu froide, un peu distante mais c'est néanmoins une grande déclaration!

À qui s'applique cette déclaration? De qui parlons-nous? Qui sont toutes ces personnes handicapées? Qui sont ces personnes que nous devons traiter avec respect et dignité?

Eh bien mesdames et messieurs jetons un regard sur notre société! Et examinons les courbes démographiques actuelles. Et ces courbes démographiques sont très intéressantes. Elles sont très révélatrices! La bonne nouvelle c'est que nous vivons tous en moyenne plus longtemps et que notre espérance de vie s'est remarquablement allongée. Parlez-en aux gens qui gèrent les plans de pensions pour les retraités!

La moins bonne nouvelle c'est que cette augmentation de notre espérance de vie ne se fait souvent qu'au prix d'une certaine détérioration de notre condition physique.

Un document de recherche sur les questions liées aux droits de la personne terminé en 2012 pour le compte du gouvernement fédéral du Canada établit à 14 % le nombre des Canadiens qui en 2006 avaient un handicap. Cela représentait en 2006 4,4 millions de personnes et le document conclut que compte tenu du vieillissement de la population ce chiffre était en pleine croissance! Approximativement la moitié de ces personnes avaient une déficience motrice. Si on extrapole à l'échelle mondiale cela devient plus que considérable.

Prenons simplement le nombre de passagers aériens. Nous avons maintenant une situation où de plus en plus de gens ont le temps de voyager et compte tenu de la prolifération des bas prix disponibles de plus en plus de gens ont les moyens de voyager. Par contre ces mêmes personnes ont de plus en plus divers handicaps physiques.

L'IATA, à son assemblée générale de cette année, nous a informés que 3,1 milliards de passagers ont été transportés par les lignes aériennes en 2013.

Si les conclusions de l'étude canadienne avaient une certaine validité à l'échelle internationale il en résulterait toute proportion gardée que le potentiel des voyageurs aériens ayant un handicap se situerait en 2013 aux alentours de 450 millions par année dont 225 millions de personnes à mobilité réduite!

Je vous concède facilement que cette approximation manque de rigueur scientifique. Par contre le potentiel de servir un tel marché est indéniablement d'une importance économique capitale!

Nous avons évidemment fait des progrès remarquables en médecine grâce aux avancées en biomécanique, en robotique et en cybernétique. Plus récemment les recherches accomplies en matière d'interfaces neuronales directes ou si vous préférez en matière d'interfaces cerveaux-machines sont très prometteuses. Tout cela nous fait entrevoir à l'horizon de nouvelles prothèses qui pourraient minimiser l'impact de nos difficultés physiques. Difficultés physiques résultant de maladies, résultant d'accidents ou tout simplement résultant du vieillissement, vous savez cette maladie incurable et dont nous sommes tous atteints! On envisage de nouvelles prothèses qui essentiellement devraient nous permettre d'améliorer l'ouïe, la vue, et nous faire marcher à l'aide d'adaptations robotiques obéissant aux commandes de notre cerveau.

Malheureusement nous sommes encore très loin du moment où tous ces merveilleux développements possibles et probables seront à la disposition de tous.

Nous devons être conscients des réalités du présent et il y a l'urgence d'agir pour remédier aux conditions qui seront encore avec nous fort longtemps.

Vous vous rappellerez que l'OACI a été établie par la Convention de Chicago signée le 7 décembre 1944. Je crois que le préambule de la Convention de Chicago est très pertinent dans le contexte de la présente conférence.

Permettez-moi d'en citer un bref extrait :

« CONSIDÉRANT que l'aviation civile internationale peut grandement aider à créer et à préserver entre les nations et les peuples du monde l'amitié et la compréhension » et ainsi de suite.

« EN CONSÉQUENCE les gouvernements soussignés ont convenu que les services internationaux de transport aérien peuvent être établis sur la base de l'égalité des chances et exploités d'une manière saine et économique ».

En passant les mêmes personnes ont créé l'IATA en avril 1947 en énonçant des principes similaires.

L'OACI a fait un examen approfondi des enjeux à résoudre pour s'assurer que chaque étape d'un voyage aérien est adaptée aux besoins des personnes handicapées. Les excellentes recommandations produites à l'intention des sociétés aériennes des aéroports et des diverses agences, par exemple la sécurité, les douanes, l'immigration, visent à faciliter les formalités aéroportuaires et le transport des personnes handicapées dans la dignité.

Le vaste ensemble de recommandations couvre toutes sortes d'enjeux : l'aide aux réservations (par exemple le choix des sièges), les déplacements dans l'aéroport, la signalisation, les renseignements sur les arrivées et les départs, l'inscription, l'assistance bagages, les contrôles de sécurité, l'embarquement, l'accès aux passerelles et aux rampes, l'attribution des places, la signalisation dans l'avion, la disponibilité et le rangement des fauteuils roulants à bord des appareils.

Une attention spéciale doit être portée à l'accessibilité aux toilettes sur tous les vols et pas seulement sur les longs parcours et dans les avions gros porteurs. C'est certainement essentiel en fait pour les appareils qui voyagent sans escale pendant treize à dix-huit heures et qui franchissent la moitié du globe! Ne faudrait-il pas identifier des sièges plus près des toilettes qui pourraient être attribués en priorité aux voyageurs handicapés? Ces sièges devraient être du côté allée et être munis d'accoudoirs amovibles. Quel soutien ou quelle assistance pourrait-on offrir afin d'aider une personne non voyante à se rendre aux toilettes puis à revenir à son siège? Et bien d'autres choses.

L'OACI recommande des programmes de formation appropriés pour tout le personnel qui joue un rôle aux différentes étapes d'un voyage. Des programmes de formation qui permettent de s'assurer que tout le personnel est sensible aux divers handicaps et est en mesure pour chacun de ces handicaps d'agir de manière adéquate.

J'ajouterais au sujet des besoins de formation des équipages qu'une attention particulière doit être portée aux mesures d'urgence. Comme vous le savez la sécurité du transport aérien est notre objectif primordial. Elle ne doit pas être compromise! La nécessité d'assurer la sécurité du transport aérien en tout temps impose un certain nombre de contraintes aux sociétés aériennes. Il y a des mesures à prendre et des conditions à créer lorsque survient une urgence qu'il s'agisse d'une turbulence excessive d'une dépressurisation ou d'un atterrissage ou d'un amerrissage forcé. Ce sont heureusement des événements rares mais nous devons à chaque instant être en mesure d'assurer la sécurité de toutes les personnes à bord. De chaque personne indépendamment de tout handicap.

Pour faire la part des choses et être juste nous devons reconnaître que bien sûr de réels progrès ont déjà été accomplis par l'ensemble de l'industrie du voyage et du tourisme. Il y a matière à le souligner. Et leurs efforts méritent d'être reconnus.

Il existe déjà évidemment un pictogramme qui indique clairement que tel ou tel établissement ou mode de transport a les moyens et la capacité d'accueillir de façon totalement satisfaisante et avec dignité les personnes ayant certains handicaps. Par exemple, il existe depuis un certain temps un pictogramme pour mobilité restreinte, un pour malentendant et un pour non-voyant.

Devrions-nous continuer de faire cavalier seul ou serait-il souhaitable de créer un nouveau symbole international qui regrouperait ces trois principaux handicaps? Un symbole universel qui témoignerait que tous les efforts ont été accomplis pour pallier les

handicaps moteurs et sensoriels et qui serait accepté et reconnu par la communauté internationale.

Devrions-nous créer une reconnaissance particulière qui pourrait être décernée annuellement à l'entreprise la plus méritoire lors d'un gala commandité par une entreprise qui choisit d'appuyer la cause? Lors de la session de clôture de ce Sommet mondial il vous sera proposé d'adopter une déclaration. « La Déclaration de Montréal » qui nous engagera tous à terminer le travail afin que les objectifs de ce sommet soient atteints le plus rapidement possible.

Parmi les acteurs du tourisme international l'avion est l'un des éléments les plus importants. Le développement du transport aérien continue à progresser de façon spectaculaire. Nous pouvons aujourd'hui transporter jusqu'à 800 personnes à bord d'un gros porteur et offrir un repas et un service de bar pour tous. Certaines lignes aériennes aménagent des cabines de luxe qui sont même munies de douches et vous transportent en un seul vol de l'autre côté du globe!

Et pourtant malgré toutes ces prouesses nous n'avons toujours pas réussi à rendre l'avion parfaitement accessible à tous. Des ajustements importants ont été réalisés dans les aéroports pour l'accueil et le confort des personnes handicapées.

Mais il y a encore beaucoup de chemin à faire.

Si cela n'a pas déjà été fait, je suggérerais que ces excellentes recommandations de l'OACI soient mises à la disposition de l'ensemble des sociétés aériennes des aéroports et des gouvernements.

Peut-être que l'ACI et l'IATA accepteraient d'inclure dans leurs programmes de facilitation du « traitement des passagers » une section spéciale sur le traitement des personnes handicapées.

L'industrie devrait fixer des objectifs et des cibles en vue d'assurer une conformité complète et le progrès de la mise en œuvre pourrait être suivi par l'ACI et l'IATA en collaboration avec l'OACI.

Il serait souhaitable que les diverses autorités gouvernementales revoient la situation de chacune de leurs agences et s'assurent de la mise en œuvre de ces directives. Est-ce que par exemple les agences présentes dans les aéroports devraient prévoir un canal particulier pour traiter de façon plus appropriée les passagers handicapés?

En terminant mesdames et messieurs il m'apparaît aussi très important pour la conception de tous les nouveaux avions de ligne que les spécifications qu'un avionneur reçoit des compagnies aériennes stipulent clairement la nécessité de concevoir et d'aménager l'espace cabine afin d'accommoder dignement la clientèle de plus en plus nombreuse de voyageurs handicapés.

Si notre célèbre aviateur Antoine de Saint-Exupéry était encore parmi nous il aurait sans doute fait dire à un Petit Prince vieillissant :

« Monsieur l'avionneur s'il te plaît dessine-moi un avion
Un avion qui me permettra à moi qui suis devenu malentendant
À moi qui suis devenu non-voyant
Et à moi qui suis devenu une personne à mobilité réduite
De jouir des mêmes privilèges que tous les autres passagers et d'être traité également
avec dignité. »

Merci - Thank you!