Organisation de l'aviation civile internationale

ATConf/7-WP/161[1]
24/9/26

NOTE DE TRAVAIL

SEPTIÈME CONFÉRENCE MONDIALE DE TRANSPORT AÉRIEN (ATCONF/7)

Montréal (siège), 16 – 20 novembre 2026

Point 3 : Renforcer les cadres réglementaires et institutionnels
3.3 : Renforcer le mécanisme de planification des interventions d'urgence et la protection des consommateurs afin de favoriser la résilience du système de l'aviation

ACCESSIBILITÉ DU TRANSPORT AÉRIEN POUR LES PERSONNES HANDICAPÉES

(Note présentée par l'Uruguay avec l'appui de de 20 États membres de la CLAC[2])

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note traite de l'accessibilité du transport aérien pour les personnes handicapées, compte tenu de son importance pour la connectivité, la facilitation et la qualité du service aux passagers. Elle fournit également des informations générales, le cadre juridique applicable et des propositions visant à favoriser la réalisation d'études destinées à établir des références, à renforcer la mise en œuvre de mesures coordonnées et participatives, ainsi qu'à recenser et à éliminer progressivement les obstacles tout au long du parcours du voyageur.

Suite à donner : La Conférence est invitée à :

a) encourager les États à renforcer la mise en œuvre des instruments internationaux et régionaux consacrés aux droits des personnes handicapées, notamment la *Convention relative aux droits des personnes handicapées* et son protocole facultatif ;
b) promouvoir l'adoption de politiques, de procédures et de mesures en matière d'accessibilité dans l'ensemble de la chaîne du transport aérien, notamment en ce qui concerne l'accessibilité de l'information, l'adéquation des infrastructures, la fourniture d'une assistance rapide, la formation du personnel et l'harmonisation des procédures ;
c) favoriser la participation des personnes handicapées et des organisations qui les représentent à la conception, à la mise en œuvre et à l'évaluation des politiques et des mesures relatives à l'accessibilité du transport aérien ;
d) soutenir la réalisation d'études et la collecte de données permettant d'établir des références, de recenser les obstacles et d'orienter la prise de décision des États, des exploitants d'aéroports, des exploitants aériens et d'autres parties intéressées ;
e) demander à l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) d'élaborer des outils pratiques ou des listes de vérification permettant aux États et au secteur d'évaluer le niveau d'accessibilité des aéroports et des services de transport aérien.

[1] Version en espagnol fournie par l'Uruguay.
[2] Belize, Bolivie (État plurinational de), Brésil, Chili, Colombie, Costa Rica, Cuba, El Salvador, Équateur, Guatemala, Guyana, Honduras, Jamaïque, Mexique, Nicaragua, Panama, Paraguay, Pérou, République dominicaine et Venezuela (République bolivarienne du).

Objectifs stratégiques :	La présente note de travail se rapporte aux objectifs stratégiques *Le développement économique du transport aérien assure la prospérité économique et le bien-être de la société pour toutes et tous* et *L'aviation assure une mobilité fluide, accessible et fiable pour tous*.
Incidences financières :	S. o.
Références :	Convention relative aux droits des personnes handicapées et son protocole facultatif Annexe 9 – Facilitation, à la *Convention relative à l'aviation civile internationale* de 1944 (« Convention de Chicago ») Manual on Air Transport of Passengers with Disabilities (Manuel sur le transport aérien des passagers handicapés) (CLAC)

1. INTRODUCTION

1.1 Le handicap est une notion dynamique et évolutive, qui résulte de l'interaction entre des personnes présentant des incapacités physiques, sensorielles, intellectuelles ou psychosociales et les obstacles environnementaux qui peuvent entraver leur participation pleine et effective à la société sur la base de l'égalité avec les autres.

1.2 Malgré les avancées réalisées grâce aux instruments internationaux, aux politiques publiques et aux activités de sensibilisation, les personnes handicapées continuent de se heurter à des obstacles qui limitent leur accès effectif aux différents domaines de la vie sociale et économique, y compris le transport aérien. Dans ce secteur, ces obstacles peuvent prendre la forme de difficultés d'accès à l'information, d'infrastructures aéroportuaires mal adaptées, de procédures non harmonisées, d'une assistance insuffisante ou de l'absence de conditions permettant de voyager de manière sûre, digne et prévisible.

1.3 Compte tenu de l'allongement de l'espérance de vie et de l'évolution démographique, il est de plus en plus probable que chacun connaisse, à un moment de sa vie, une limitation temporaire ou permanente de sa mobilité, de sa capacité à communiquer, de son autonomie ou de son aptitude à interagir avec son environnement. L'accessibilité doit donc être considérée non seulement comme une mesure destinée à un groupe particulier, mais aussi comme une condition préalable à un système de transport aérien plus ouvert, efficace et centré sur les personnes.

1.4 Dans ce contexte, l'aviation civile devrait avoir pour objectif de promouvoir, aux niveaux régional et mondial, la participation pleine et effective des personnes handicapées. Cela exige une planification, une coordination entre les autorités de l'aviation civile, les aéroports, les exploitants aériens et d'autres parties prenantes, et la mise en œuvre progressive de politiques afin de réduire les inégalités, d'éliminer les obstacles et de garantir une accessibilité adéquate dans le transport aérien.

2. ACCESSIBILITÉ DU TRANSPORT AÉRIEN ET CADRE JURIDIQUE

2.1 L'ampleur du handicap dans le monde a des conséquences directes pour le transport aérien. Selon les estimations de l'Organisation mondiale de la Santé et de la Banque mondiale, environ 1,3 milliard de personnes, soit 16 % de la population mondiale (une personne sur six), présentent un handicap important. Il convient donc de considérer l'accessibilité comme un aspect structurel de la connectivité aérienne, de la facilitation et de la qualité du service aux passagers.

2.2 Dans la pratique, les personnes handicapées peuvent se heurter à des obstacles à différentes étapes du parcours, telles que l'accès aux informations ou l'achat de billets, les déplacements dans l'aéroport, le passage des contrôles de sûreté, l'embarquement, le voyage à bord, le débarquement, la récupération des bagages et le recours aux services chargés des réclamations. Ces obstacles peuvent réduire l'autonomie des passagers, créer de l'incertitude et limiter l'exercice effectif du droit de chacun à accéder aux transports dans des conditions d'égalité.

2.3 Sur le plan juridique, divers instruments internationaux et régionaux garantissent les droits des personnes handicapées, notamment la Convention relative aux droits des personnes handicapées et son protocole facultatif, adoptés à New York en 2006 ; l'Annexe 9 – Facilitation, à la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (Convention de Chicago) ; les documents d'orientation de l'OACI ; et le Manual on Air Transport of Passengers with Disabilities (Manuel sur le transport aérien des passagers handicapés) de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC). En Uruguay, les lois n° 18418 de novembre 2008, n° 18651 de février 2010 et n° 18776 d'août 2011 sont des instruments de référence qui intègrent dans notre législation nationale les dispositions des normes internationales susmentionnées.

2.4 Il découle du cadre juridique que l'accessibilité du transport aérien ne devrait pas être considérée uniquement comme une pratique volontaire ou une mesure de service à la clientèle, mais comme une obligation visant à garantir la non-discrimination, l'égalité des chances et la participation pleine et effective des personnes handicapées. Par conséquent, les États, les aéroports, les exploitants aériens et d'autres parties prenantes devraient s'employer à recenser et à éliminer progressivement les obstacles au moyen de procédures harmonisées, d'infrastructures adéquates, d'informations accessibles, de formation du personnel et de mécanismes de consultation des personnes handicapées et des organisations qui les représentent.

3. CONCLUSION

3.1 L'accessibilité du transport aérien est une condition indispensable pour garantir la participation pleine et effective des personnes handicapées sur un pied d'égalité. Elle constitue une composante essentielle de la connectivité aérienne, de la facilitation et de la qualité du service.

3.2 L'ampleur du handicap dans le monde, conjuguée au vieillissement de la population et à d'autres facteurs sociaux, sanitaires et démographiques, exige que les États et le secteur de l'aviation adoptent une approche coordonnée et collaborative en vue de recenser et d'éliminer les obstacles tout au long du parcours du voyageur.

3.3 Il convient de renforcer la mise en œuvre des instruments internationaux et régionaux en vigueur, de promouvoir l'harmonisation des procédures, d'améliorer les infrastructures et les services existants, de former le personnel et d'associer les personnes handicapées et les organisations qui les représentent à la conception des politiques et des mesures en matière d'accessibilité.

3.4 La mise en œuvre de mesures d'accessibilité doit reposer sur des informations fiables, qui permettent de bien comprendre les conditions dans lesquelles voyagent les passagers handicapés. À cette fin, il convient de réaliser des études et des analyses et de recueillir des données afin d'établir des références et de recenser les obstacles qui excluent les personnes handicapées du transport aérien. Les États, les exploitants d'aéroports et les exploitants aériens pourront ainsi prendre des décisions fondées sur des données factuelles et s'employer à rendre l'aviation civile plus inclusive et plus respectueuse de la dignité des personnes.

— FIN —