



NOTE DE TRAVAIL

GROUPE D'EXPERTS DE LA FACILITATION (FALP)

QUATORZIÈME RÉUNION

Montréal, 20-24 avril 2026

Point 4 : Rapports des groupes de travail du Groupe d'experts de la facilitation

**RÉSULTATS DE LA 42^e SESSION DE L'ASSEMBLÉE DE L'OACI RELATIFS À
L'ACCESSIBILITÉ EN AVIATION CIVILE INTERNATIONALE**

(Note présentée par le Secrétariat)

RÉSUMÉ

La présente note donne un aperçu des résultats de la quarante-deuxième session de l'Assemblée de l'OACI (A42) relatifs à l'accessibilité en aviation civile internationale, sur la base des notes de travail présentées par les États membres, les groupes régionaux et les organisations internationales¹. Elle reflète les décisions de l'Assemblée visant à renforcer l'engagement mondial en faveur de la dignité, de la non-discrimination et de l'accessibilité universelle dans le transport aérien, conformément aux dispositions de l'Annexe 9 – *Facilitation*, aux résolutions pertinentes de l'Assemblée et aux instruments internationaux relatifs aux droits de la personne.

La note met en lumière les décisions de l'Assemblée visant à soumettre au Conseil, pour étude et élaboration supplémentaires, des propositions sur la promotion d'une plus grande standardisation dans le transport aérien d'animaux de compagnie, d'animaux destinés à apporter un soutien émotionnel et de chiens d'assistance et de service, s'appuyant sur l'expérience réglementaire partagée par la Colombie avec le soutien des États membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC). Elle fait également état de l'adoption par l'Assemblée de la résolution A42-14 : *Accessibilité en aviation civile internationale*, qui remplace la résolution A41-15, réaffirmant l'engagement de l'aviation envers l'accessibilité, la dignité et la non-discrimination, tout en proposant au Conseil des mesures qui s'y rapportent.

De plus, la note rappelle que l'Assemblée a entériné de nombreuses initiatives nationales et régionales axées sur l'avancement de l'accessibilité universelle, notamment une stratégie régionale d'accessibilité alignée sur la Convention des Nations Unies relative aux droits des personnes handicapées, l'amélioration des définitions réglementaires et de la collecte de données sur le handicap, ainsi que des approches harmonisées pour soutenir la population croissante de personnes âgées ou handicapées. Les contributions de l'industrie et des organisations partenaires soulignent l'importance d'une politique concertée, d'éléments indicatifs, de la formation et du renforcement des capacités.

Suite à donner par le Groupe d'experts de la facilitation :

Les suites à donner par le FALP sont présentées au paragraphe 3, ci-dessous.

¹ Les notes de travail de la 42^e session de l'Assemblée sur la facilitation sont accessibles sur le site web de l'Assemblée en suivant le lien [Notes de travail par point de l'ordre du jour](#)

1. INTRODUCTION

1.1 L'accessibilité est un élément essentiel d'un système d'aviation civile internationale sûr, inclusif et durable. À mesure que le trafic aérien mondial continue de croître et que la démographie des passagers évolue, il devient de plus en plus nécessaire de veiller à ce que les personnes en situation de handicap et à mobilité réduite, les passagers âgés et d'autres voyageurs vulnérables puissent voyager en avion avec dignité, sans faire face à des discriminations ni à des obstacles. L'accessibilité n'est pas seulement une obligation sociale ou relevant des droits de la personne, mais aussi un moteur clé de qualité, de résilience et d'efficacité tout au long de la chaîne du transport aérien.

1.2 Lors de la 42^e session de l'Assemblée de l'OACI, les États, les organisations régionales et les parties prenantes de l'industrie ont présenté des notes de travail traitant de l'accessibilité en adoptant des perspectives réglementaires, opérationnelles, juridiques ou politiques. Ces notes ont mis en lumière les expériences nationales et régionales, les défis émergents et les pratiques exemplaires liés à l'accessibilité universelle, à la définition du handicap, à la vulnérabilité des passagers et au transport des animaux d'assistance. Elles ont aussi souligné l'importance d'un alignement avec l'Annexe 9 – *Facilitation*, les résolutions de l'Assemblée reflétant la dignité et la non-discrimination, ainsi que les instruments internationaux pertinents, y compris la Convention des Nations Unies relative aux droits des personnes handicapées.

1.3 La présente note fait une synthèse des résultats des délibérations de l'Assemblée sur les questions liées à l'accessibilité, mettant en lumière les décisions qui ont abouti à l'adoption des résolutions révisées de l'Assemblée, à approuver des mesures proposées et à faire progresser les travaux ultérieurs au sein du Conseil et des organes techniques compétents. Elle propose une base exhaustive pour une coopération mondiale, une harmonisation et un renforcement des capacités constants, afin de contribuer à un transport aérien international accessible, digne et centré sur les passagers pour toutes et tous.

2. ANALYSE

2.1 Dans la note WP/447, la Colombie, soutenue par 14 États membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC), a présenté le cadre réglementaire de la Colombie sur le transport aérien d'animaux de compagnie, d'animaux destinés à apporter un soutien émotionnel et de chiens d'assistance et de service. L'Assemblée a pris note de la proposition tendant à utiliser ce cadre comme élément de référence pour élaborer des recommandations à l'intention des États afin de promouvoir une plus grande standardisation. La note a placé l'accent sur la nécessité d'adopter des normes et pratiques recommandées afin d'assurer la sécurité, le confort et l'accessibilité des passagers tout en préservant l'efficacité opérationnelle. La note a invité la 42^e session de l'Assemblée à : a) convenir de l'adoption d'un nouveau chapitre à l'Annexe 9 – *Facilitation*, intégrant un cadre réglementaire pour la protection des animaux dans le transport aérien international, une définition enrichie sur les animaux comme êtres sensibles, une classification comme animaux de service et destinés à apporter un soutien émotionnel et thérapeutique, ainsi que des principes directeurs sur le bien-être animal ; b) convenir de l'adoption de procédures et de prescriptions harmonisées en matière de conception et de certification des conteneurs pour animaux, ainsi que de documents requis et de manipulation au sol et à bord ; et c) convenir de stratégies de gestion des risques pour faire face à la sortie accidentelle d'animaux de leur conteneur, ainsi qu'à l'agressivité ou au décès d'animaux en cours de vol. L'Assemblée a soumis au Conseil les mesures figurant dans la note afin de les soumettre à une étude plus approfondie et de proposer une marche à suivre, avec la participation des organes techniques compétents.

2.2 Dans la note de travail WP/184, le Danemark, au nom des États membres de l'Union européenne (UE), et les États de la Conférence de l'aviation civile européenne (CEAC), avec le parrainage de l'Australie, du Canada, du Japon et de l'ACI, ont proposé un renforcement de l'engagement de l'aviation mondiale en faveur de l'accessibilité, rappelant la résolution A41-15 de l'Assemblée relative à la dignité et

à la non-discrimination. Concernant la mesure a) appelant à la modification de la résolution A41-15 : *Accessibilité en aviation civile internationale*, l'Assemblée a adopté la résolution A42-14 : *Accessibilité en aviation civile internationale* (figurant dans l'appendice), qui remplace la résolution A41-15 de l'Assemblée. La mesure b) chargeait l'OACI de mettre au point un plan d'action global et systématique pour répondre à la demande croissante de mesures d'accessibilité, et la 42^e session a renvoyé cette demande à l'examen du Conseil dans le contexte de travaux en cours, avec la contribution d'organismes techniques compétents.

2.3 Dans la note de travail WP/471, coparrainée par l'ACI, la République dominicaine a proposé, avec l'appui de 18 États membres de la CLAC, une stratégie régionale en matière d'accessibilité universelle en aviation civile. La stratégie est alignée sur la Convention des Nations Unies relative aux droits des personnes handicapées, l'Annexe 9 — *Facilitation*, la résolution A41-15 de l'Assemblée, et le *Manuel sur l'accès des personnes handicapées au transport aérien* (Doc 9984). L'Assemblée a tenu compte de l'accessibilité à la fois comme une obligation en matière de droits de la personne et comme une priorité pour le développement durable, et a entériné les actions contenues dans la note de travail, à savoir : a) prendre note des progrès réalisés par la République dominicaine en matière d'accessibilité universelle en aviation civile et de sa contribution à la conformité avec l'Annexe 9 ; b) approuver la proposition d'une stratégie régionale en matière d'accessibilité alignée sur les normes internationales et les meilleures pratiques courantes ; c) encourager les États membres à établir des groupes techniques ou des responsables de la coordination des activités sur l'accessibilité au sein de leurs autorités de l'aviation ; d) promouvoir la prise en compte permanente des questions d'accessibilité par les Comités nationaux de facilitation et les programmes de formation ; et e) promouvoir la coopération technique, l'échange des meilleures pratiques et le suivi volontaire des progrès en matière d'accessibilité universelle en aviation civile.

2.4 Dans la note de travail WP/416, l'Uruguay, avec l'appui de 19 États membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC), a présenté les résultats de travaux consacrés à la définition du handicap, esquissé une approche réglementaire et fourni des données statistiques permettant de mieux comprendre la situation mondiale des personnes handicapées. La note invitait la 42^e session à prendre les mesures suivantes : a) encourager toutes les parties prenantes à adapter leurs cadres réglementaires en les intégrant à ses règles ou en adhérant à la Convention relative aux droits des personnes handicapées et à son protocole facultatif ; b) favoriser une plus grande participation des personnes handicapées dans le secteur de l'aviation ; et c) soutenir et encourager la prise de décision par les États et les exploitants d'aéroports et d'entreprises de transport aérien afin que soient mis en place des installations et des équipements favorables à l'intégration efficace des personnes handicapées dans ce mode de transport. L'Assemblée a approuvé les mesures proposées dans la note de travail, en tenant compte de l'importance de disposer de définitions et de données cohérentes pour soutenir l'élaboration de politiques fondée sur des preuves.

2.5 Dans la note de travail WP/354, coparrainée par l'ACI, l'Association du transport aérien international (IATA) a mis l'accent sur l'augmentation du nombre de personnes âgées et de personnes en situation de handicap au sein de la population, et sur la nécessité qui en résulte d'établir un système de transport aérien qui tienne compte des personnes handicapées. Rappelant la résolution de l'Assemblée A41-15, la note soulignait l'importance de disposer de réglementations, de normes et de procédures harmonisées pour améliorer l'accessibilité dans le système de transport aérien. L'Assemblée a approuvé les mesures proposées dans la note de travail, à savoir : a) recommander à l'OACI de demander aux États de viser l'uniformité dans la conception de leurs instruments législatifs, en impliquant activement les parties prenantes de l'industrie et les personnes en situation de handicap à travers l'organisation qui les représente dans le cycle d'élaboration de politiques ; et b) encourager les États à soutenir les travaux du Groupe de travail de l'OACI sur l'accessibilité en aviation civile internationale et à y faire participer des représentants de personnes handicapées.

2.6 Dans la note de travail WP/264, l'ONG International Partners for Aviation Development, Innovation and Sustainability (iPADIS), a rappelé la résolution A41-15 et souligné que l'accessibilité

constituait à la fois une responsabilité sociale et une priorité économique. La note a présenté une stratégie à trois piliers intitulée « Accessible Air Travel for All » [Programme d'évaluation et de promotion de l'accessibilité pour les voyages aériens et le tourisme (ACCEPT), Politiques et orientations modèles en matière d'accessibilité (MPGA), et Soutien technique et de formation (TTS)], et a souligné la nécessité d'améliorer la coordination, l'engagement communautaire, la formation et le renforcement des capacités. L'Assemblée a entériné les mesures proposées dans la note, à savoir : a) prendre note du contenu de la note de travail et de la stratégie en trois piliers de l'iPADIS sur l'accessibilité des voyages aériens ; b) souligner l'importance d'une coordination robuste entre les États, l'industrie et les parties prenantes de la société civile, de l'engagement avec les organisations représentant les intérêts des personnes handicapées et à mobilité réduite, ainsi que de l'élaboration de programmes de formation standardisés ; c) donner les moyens à toutes les parties prenantes de se conformer aux normes les plus élevées en matière d'accessibilité, appuyer l'élaboration et le déploiement des outils et de la formation nécessaires, et favoriser le renforcement des capacités au moyen de ses programmes d'assistance technique ; et d) adopter la modification du paragraphe 9 de l'appendice E du projet de résolution A42/xx : *Déclaration consolidée des politiques continues de l'OACI relatives à la facilitation* dans la note A42-WP/15, comme proposé à l'appendice de la note WP/264, et adopter la modification proposée à l'appendice E du projet de résolution présenté dans la note A42-WP/15. Ces modifications sont indiquées par un surlignage comme suit : « Prie instamment les États membres et l'OACI de faire une priorité de l'inclusion et de l'accessibilité aux services de transport aérien pour les personnes en situation de handicap visible et non visible et à mobilité réduite, en assurant leur participation aux processus décisionnels, en assurant la coopération multipartite et l'engagement de la société civile, en facilitant la collecte et l'échange de données et en appuyant la formation standardisée du personnel, entre autres démarches, de manière à établir un système de transport aérien qui réponde à leurs besoins particuliers. »

2.7 Dans la note de travail WP/433, l'Association latino-américaine de droit aérien et spatial (ALADA) a présenté une analyse multidimensionnelle de la vulnérabilité des passagers en Amérique latine, en mettant un accent particulier sur les personnes handicapées et à mobilité réduite. La note a souligné que le handicap, qu'il soit temporaire ou permanent, nécessitait des aménagements appropriés, et a présenté un aperçu du cadre réglementaire international applicable au handicap dans l'aviation civile. L'Assemblée a approuvé les mesures proposées dans la note de travail, à savoir : a) proposer que les États qui ne sont pas encore parties aux conventions internationales sur le handicap les ratifient ; b) promouvoir des politiques nationales permettant aux personnes handicapées ou à mobilité réduite d'utiliser en permanence le transport aérien ; et c) encourager les décisions du secteur privé – qu'il s'agisse d'aéroports ou d'entreprises de transport aérien – visant à améliorer la qualité de vie dans le transport aérien.

3. RECOMMANDATIONS

3.1 Le Groupe d'experts est invité à :

- a) examiner l'élaboration des Normes et pratiques recommandées relevant de l'Annexe 9 — *Facilitation* pour établir un cadre réglementaire relatif au transport aérien d'animaux de compagnie, d'animaux destinés à apporter un soutien émotionnel et de chiens d'assistance et de service, dans le but de promouvoir la sécurité, le confort, l'accessibilité et l'efficacité opérationnelle ;
- b) évaluer la faisabilité de l'adoption de procédures et de prescriptions harmonisées en matière de conception et de certification des conteneurs pour animaux, ainsi que de documents requis et de manipulation au sol et à bord ;

- c) envisager des approches de gestion des risques pour faire face à des problèmes tels que la sortie accidentelle d'animaux de leur conteneur, ainsi qu'à l'agressivité ou au décès d'animaux en cours de vol ;
- d) contribuer à l'élaboration d'un plan d'action global et stratégique de l'OACI pour répondre à la demande croissante en services d'accessibilité en aviation civile internationale, incluant l'analyse des facteurs d'une demande accrue et le recensement de mesures pour combler les lacunes dans la prestation de services actuelle et future, en coopération avec l'industrie et les représentants des consommateurs.

APPENDICE

Résolution A42-14 : Accessibilité en aviation civile internationale

Considérant que les personnes handicapées et à mobilité réduite représentent une proportion importante et croissante de la population mondiale ;

Considérant que la Convention des Nations Unies relative aux droits des personnes handicapées et son Protocole facultatif ont pour objet de promouvoir, de protéger et d'assurer la pleine et égale jouissance de tous les droits de la personne et des libertés fondamentales par toutes les personnes handicapées, y compris le droit de circuler librement et le droit de choisir ;

Rappelant la Stratégie des Nations Unies pour l'inclusion du handicap qui offre une base pour favoriser l'accomplissement de progrès durables et de transformations dans la prise en compte de la question du handicap dans toutes les composantes de l'action des Nations Unies ;

Rappelant que la résolution A/RES/76/154 adoptée par l'Assemblée générale des Nations Unies en 2021 a reconnu l'importance que revêt pour les personnes handicapées l'accessibilité à tous les aspects de la vie et de la nécessité de mettre en évidence et d'éliminer les préjugés, la discrimination et les obstacles qui limitent leur accès à l'environnement physique, aux transports, à l'information et aux communications ;

Notant avec préoccupation que, malgré ces instruments et ces initiatives, les personnes handicapées et à mobilité réduite continuent à rencontrer des obstacles à leur participation sur un pied d'égalité à la vie sociale, y compris la liberté de circuler ;

Reconnaissant que la communauté aéronautique doit prendre en compte la demande croissante du secteur de l'aviation pour des services destinés aux personnes souffrant de handicaps visibles et invisibles, ainsi qu'à des personnes à mobilité réduite et à des personnes âgées, et que l'évolution des tendances sociétales bouleverse la nature et la prévalence des besoins en matière d'accessibilité,

Constatant l'importance pour le gouvernement et l'industrie de travailler de concert pour répondre aux besoins de voyage des personnes handicapées et à mobilité réduite, tout en accordant, en toutes circonstances, la priorité à la sécurité ;

Affirmant que la diversité et l'inclusion sociale sont des concepts essentiels pour la croissance durable de l'aviation civile internationale ;

Reconnaissant le caractère crucial des services de transport aérien et la nécessité d'assurer l'accès égal de tous les passagers à ces services ;

Reconnaissant en outre que la numérisation et l'innovation créent de nouvelles possibilités ainsi que de nouvelles difficultés pour les personnes handicapées et à mobilité réduite, et les personnes âgées ;

Soulignant de nouveau les normes et pratiques recommandées pertinentes de l'Annexe 9 – *Facilitation*, ainsi que les procédures et les principes contenus dans le Doc 9984 – Manuel sur l'accès des personnes handicapées au transport aérien,

L'Assemblée :

1. *Décide* que la dignité et la non-discrimination sont des droits universels de tous les êtres humains, y compris les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite voyageant par avion ;
2. *Demande* au Conseil :
 - a) de veiller à ce que l'OACI exerce son leadership permanent en ce qui concerne la durabilité, y compris les impératifs en matière de durabilité sociale que sont l'inclusion et l'accessibilité ;
 - b) d'élaborer, en coopération avec toutes les parties prenantes, une stratégie et un programme de travail efficaces sur l'accessibilité pour les passagers handicapés et à mobilité réduite, y compris des actions visant à suivre les effets des changements sociétaux et démographiques sur le secteur aéronautique et à évaluer leur incidence sur la mise à disposition de services d'accessibilité, dans le but d'assurer la pérennité de ces services, afin de tendre vers un système de transport aérien inclusif pour les personnes handicapées ;
 - c) d'assurer que les SARP de l'Annexe 9 — *Facilitation* reconnaissent le caractère crucial de l'accessibilité des services pour les personnes handicapées et à mobilité réduite et appuient la poursuite du développement de ces services en fonction de l'évolution des besoins en matière d'accessibilité ;
3. *Prie instamment* les États membres d'accorder la priorité à l'inclusion et à l'accessibilité aux services de transport aérien pour les personnes handicapées et à mobilité réduite ;
4. *Encourage* tous les États membres à s'efforcer d'uniformiser autant que possible leurs règlements, normes et procédures d'accessibilité au transport aérien et à travailler en étroite collaboration avec les associations de personnes handicapées et les autres parties prenantes ;
5. *Encourage* les États membres à veiller à ce que le secteur du transport aérien coordonne son approche avec l'industrie et la société civile afin de fournir des services de bout en bout aux personnes handicapées et à mobilité réduite, et à travailler en étroite collaboration avec les associations de personnes handicapées et les autres parties prenantes ;
6. *Encourage* les États membres à soutenir les activités de l'OACI avec des ressources à la fois financières et en nature, pour garantir la mise en œuvre réussie des mesures convenues en vue de soutenir le transport aérien des personnes handicapées et à mobilité réduite.
7. *Déclare* que la présente résolution remplace la résolution A41-15.