



NOTE DE TRAVAIL

ASSEMBLÉE — 42^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 12 : Programmes de facilitation

AMÉLIORER L'ACCESSIBILITÉ DANS L'AVIATION

[Note présentée par International Partners for Aviation Development,
Innovation and Sustainability (iPADIS)]

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Ce document répond à la résolution A41-15 de l'Assemblée, *Accessibilité en aviation civile internationale* et souligne que l'amélioration de l'accessibilité pour les personnes handicapées et à mobilité réduite constitue une priorité sociale et économique pour la communauté aéronautique internationale. Il met également en avant la stratégie à trois piliers « Accessible Air Travel for All », élaborée et mise en œuvre par iPADIS et composée de : i) le programme d'évaluation et de promotion de l'accessibilité pour le voyage aérien et le tourisme (*Accessibility Evaluation and Promotion for Air Travel and Tourism – ACCEPT*), ii) la publication d'un modèle de politique et d'orientations sur l'accessibilité (*Model Policy and Guidance on Accessibility – MPGA*) et iii) un programme d'appui technique et de formation (*Technical and Training Support – TTS*) pour une assistance personnalisée aux États et aux parties prenantes.

Ce document soutient les priorités proposées dans la résolution A42-WP/15, *Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI liée à la facilitation* et l'engagement de garantir que l'aviation offre une mobilité fiable, accessible et fluide pour tous, comme détaillé à l'annexe E du projet de résolution A42/xx : *Déclaration consolidée des politiques permanentes de l'OACI relatives à la facilitation*. À cet égard, le document souligne l'importance d'une coordination solide entre les États, l'industrie et les parties prenantes de la société civile, de la collaboration avec les organisations représentant les intérêts des personnes handicapées et à mobilité réduite, ainsi que de l'élaboration de programmes de formation standardisés

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- a) prendre note du contenu de ce document de travail et de la stratégie en trois volets de l'iPADIS sur le transport aérien accessible ;
- b) faire ressortir l'importance d'une conformité solide parmi les États, le secteur et les parties prenantes de la société civile, d'une mobilisation avec les organisations qui représentent les intérêts des personnes handicapées et à mobilité réduite ainsi que de l'élaboration de programmes de formation normalisés ;

¹ Versions française, anglaise, arabe, chinoise, espagnole et russe fournies par iPADIS.

c) donner les moyens à toutes les parties prenantes de se conformer aux normes les plus élevées en matière d'accessibilité, et 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 ; d) adopter l'amendement au paragraphe 9 de l'annexe E du projet de résolution A42/xx : <i>Déclaration consolidée des politiques continues de l'OACI relatives à la facilitation</i> de l'A42-WP/15, comme proposé à l'Appendice du présent document	
<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'objectif stratégique <i>L'aviation assure une mobilité fluide, accessible et fiable pour tous.</i>
<i>Incidences financières :</i>	Aucune.
<i>Références :</i>	A42-WP/15, <i>Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI liée à la facilitation</i> Doc 10184, <i>Résolutions de l'Assemblée en vigueur</i> (au 7 octobre 2022) Annexe 9 – <i>Facilitation</i> , 17 ^e édition Doc 9984, <i>Manuel sur l'accès des personnes handicapées au transport</i> <i>Convention de l'ONU relative aux droits des personnes handicapées (CRPD).</i>

1. INTRODUCTION

1.1 La Convention des Nations Unies relative aux droits des personnes handicapées exige des États qu'ils garantissent l'accès aux transports aux personnes handicapées sur la base de l'égalité avec les autres passagers. La résolution A41-15, *Accessibilité en aviation civile internationale* de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), souligne l'importance de l'inclusion et de l'accessibilité des services de transport aérien. L'Organisation mondiale de la santé estime que 1,3 milliards de personnes, soit environ 16 % de la population mondiale, souffrent actuellement d'une forme de handicap. Ce phénomène, conjugué au vieillissement croissant de la population, fait de l'amélioration de l'accessibilité une priorité sociale et économique urgente pour la communauté aéronautique internationale.

1.2 L'OACI a joué un rôle moteur en renforçant récemment les exigences réglementaires de l'Annexe 9 – *Facilitation* relatives à l'accessibilité, ainsi qu'en créant le Groupe de travail sur l'accessibilité dans l'aviation civile internationale (WGAA) pour contribuer à l'élaboration d'une stratégie et d'un programme de travail complets sur l'accessibilité pour les passagers handicapés et à mobilité réduite. L'International Partners for Aviation Development, Innovation and Sustainability (iPADIS) soutient ces efforts et s'engage à faire part à l'OACI des préoccupations et des propositions de la société civile en vue de l'élaboration d'une stratégie d'accessibilité efficace et inclusive.

1.3 iPADIS soutient les priorités proposées pour le programme de travail sur l'Annexe 9 et les résultats attendus pour le triennat 2026-2028 dans le document A42-WP/15, *Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI liée à la facilitation* ainsi que l'Engagement mondial visant à garantir que l'aviation offre une mobilité fiable, accessible et fluide pour tous, comme détaillé dans l'Annexe E du projet de résolution A42/xx : *Déclaration consolidée des politiques continues de l'OACI relatives à la facilitation.*

2. L'ENGAGEMENT COMMUNAUTAIRE COMME FACILITATEUR D'ACCESSIBILITÉ DANS L'AVIATION

2.1 Malgré les orientations existantes en matière d'accessibilité (Annexe 9, Doc 9984, *Manuel sur l'accès des personnes handicapées au transport aérien*), des défis subsistent. La variabilité des réglementations, les lacunes en matière d'infrastructures et l'absence de normes d'exploitation et de formation uniformes continuent de créer des obstacles pour les passagers handicapés à chaque étape du voyage aérien, de la réservation au débarquement, jusqu'à l'arrivée à destination.

2.2 Pour sa part, l'iPADIS a élaboré et mis en œuvre une stratégie à trois piliers « *Voyages aériens accessibles pour tous* » fondée sur un engagement solide des parties prenantes, une consultation communautaire et l'élaboration de programmes d'études qui comprend i) le programme d'évaluation et de promotion de l'accessibilité pour les voyages aériens et le tourisme (*Accessibility Evaluation and Promotion for Air Travel and Tourism (ACCEPT)*) pour aider les autorités de réglementation et les organisations de tourisme à identifier les lacunes et les défis systémiques tout en soutenant la création de processus efficaces, respectueux et inclusifs pour la gestion des personnes handicapées, ii) une publication sur les politiques et les orientations modèles en matière d'accessibilité *Model Policy and Guidance on Accessibility (MPGA)*, une ressource importante intégrant une collection et une analyse uniques de traités internationaux, de normes de l'industrie, de meilleures pratiques et de contributions communautaires, et iii) un programme de soutien technique et de formation *Technical and Training Support (TTS)*, pour une assistance personnalisée aux États et aux parties prenantes dans l'élaboration et la mise en œuvre d'initiatives d'accessibilité.

2.3 Une coopération multipartite et un engagement proactif de la société civile sont indispensables pour mettre en place des systèmes coordonnés répondant aux divers besoins des personnes en situation de handicap, visibles ou non. Si les avancées technologiques offrent de nouvelles possibilités de solutions plus personnalisées, adaptables aux besoins et aux souhaits de tous les voyageurs, une formation obligatoire demeure essentielle pour doter le personnel des connaissances, des compétences et de la sensibilité nécessaires tout au long du parcours.

2.4 Actuellement, la formation reste largement facultative et inégalement appliquée, en raison des différences de cadre juridique et d'un engagement communautaire soutenu, ce qui limite l'homogénéité de l'expérience des passagers selon les régions du monde. Sans un programme standardisé, les prestataires de services manquent d'un référentiel de performance commun et les passagers ne peuvent s'attendre à un traitement uniforme et digne tout au long de leur voyage. Un certificat de formation approuvé par l'OACI, par exemple, attesterait que les participants possèdent une maîtrise vérifiée des meilleures pratiques en matière d'accessibilité, conformément aux normes et pratiques recommandées (SARP) de l'Annexe 9 de l'OACI et à la stratégie de l'OACI visant à mettre l'accent sur l'accessibilité physique et numérique, en intégrant les normes et les technologies en constante évolution.

2.5 iPADIS estime que l'OACI devrait traduire ses engagements de haut niveau en actions cohérentes et mesurables. En approuvant et en soutenant le co-développement de programmes communautaires, l'OACI et ses États membres renforceront leur engagement en faveur d'un transport aérien inclusif, du renforcement des capacités et d'une facilitation durable, réalisant ainsi pleinement les promesses de la stratégie d'accessibilité et de la Déclaration de Doha.

APPENDICE

**PROPOSITIONS DE MODIFICATIONS DU PROJET DE RÉOLUTION A42/XX
QUI FIGURE À L'APPENDICE E DE LA NOTE A42-WP/15**

« 9. *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. »

— FIN —