



ASSEMBLÉE — 42^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 12 : Programmes de facilitation

IMPORTANCE D'UNE STRATÉGIE MONDIALE D'ACCESSIBILITÉ ET DE RÈGLEMENTS, NORMES ET PROCÉDURES UNIFORMES

[Note présentée par l'Association du transport aérien international (IATA)]

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Le nombre de personnes âgées et handicapées représente une proportion importante et croissante de la population mondiale, et il s'accroît avec la croissance de la population, les avancées médicales et le processus de vieillissement. L'aviation, comme tous les autres modes de transport, doit reconnaître et accommoder ce segment croissant de passagers pour en venir à un système de transport inclusif pour les personnes handicapées.

La résolution A41-15, *Accessibilité en aviation civile internationale* de 2022, adoptée lors de la 41^e session de l'Assemblée de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), demandait au Conseil d'élaborer, en collaboration avec toutes les parties prenantes, une stratégie et un programme de travail efficaces sur l'accessibilité pour les passagers handicapés et à mobilité réduite afin de tendre vers un système de transport aérien inclusif. La résolution encourageait aussi les États à s'efforcer d'uniformiser leurs règlements, normes et procédures d'accessibilité au transport aérien.

Suite à donner : L'Assemblée de l'OACI est invitée à :

- recommander à l'OACI de demander aux États de s'efforcer d'uniformiser leur conception législative, en faisant participer activement les parties prenantes et les personnes handicapées, par l'intermédiaire de leurs organisations de représentation, au cycle d'élaboration des politiques ;
- encourager les États à soutenir le Groupe de travail sur l'accessibilité de l'aviation civile internationale de l'OACI et y inclure des représentants de la communauté des personnes handicapées.

<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>	Il ne devrait pas y avoir d'incidences financières importantes pour l'OACI, puisque les travaux peuvent être effectués par les organes existants.
<i>Références :</i>	Convention des Nations Unies relative aux droits des personnes handicapées ² Résolution A41-15 de l'Assemblée : <i>Accessibilité en aviation civile internationale</i> Déclaration de DOHA sur la Facilitation du transport aérien international

¹ Versions française, anglaise, arabe, chinoise, espagnole et russe fournies par l'IATA.

² <https://www.ohchr.org/fr/instruments-mechanisms/instruments/convention-rights-persons-disabilities>

1. INTRODUCTION

1.1 La résolution A41-15 de l'Assemblée de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) : *Accessibilité en aviation civile internationale* a demandé au Conseil de l'OACI d'élaborer une stratégie et un programme de travail efficaces sur l'accessibilité pour les personnes handicapées.

1.2 Reconnaissant le mandat clair de l'Assemblée générale, un groupe d'États participant au Groupe de travail sur l'accessibilité en aviation civile internationale (WGAA), relevant du Groupe d'experts de la facilitation, et l'industrie ont travaillé sans relâche pour rédiger un aperçu du cadre stratégique.

1.3 Le Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) ayant désigné l'année 2024 comme Année de la facilitation (FAL2024), l'OACI, conjointement avec le Conseil international des aéroports (ACI) et l'Association du transport aérien international (IATA), a organisé un symposium très réussi sur l'accessibilité de l'aviation civile internationale, qui s'est tenu les 2 et 3 décembre 2024.

1.4 Sous le thème proposé « *Le transport aérien inclusif et universellement accessible aux personnes handicapées et à mobilité réduite* », le symposium sur l'accessibilité a abordé la question de la facilitation du transport aérien pour les personnes handicapées et à mobilité réduite, ainsi que les défis et les efforts des États, de l'industrie et d'autres parties prenantes pour intensifier la collaboration internationale en vue de solutions pratiques en matière d'accessibilité. En outre, il est arrivé à la conclusion que la participation de personnes qui ont vécu des expériences en la matière est essentielle pour les processus décisionnels en matière d'accessibilité, et qu'elles devraient participer aux travaux du WGAA de l'OACI.

1.5 La Conférence ministérielle sur la facilitation tenue en avril 2025 et la Déclaration de Doha sur la Facilitation du transport aérien international ont priorisé l'inclusion et 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 favorisant la collecte et le partage de données, en appuyant la formation du personnel, entre autres démarches, de manière à établir un système de transport inclusif.

1.6 La Déclaration de Doha s'aligne sur d'autres stratégies à long terme de l'OACI, qui visent à protéger et garantir la jouissance pleine et équitable de tous les droits de la personne et des libertés fondamentales pour toutes les personnes handicapées, y compris la liberté de mouvement.

2. LA NÉCESSITÉ DE RENFORCER LES INITIATIVES D'ACCESSIBILITÉ ET LE CADRE STRATÉGIQUE DE L'OACI

2.1 Au cours des dernières années, l'existence de barrières susceptibles de décourager une partie de la population de voyager a soulevé des préoccupations et a donné lieu graduellement à des règlements nationaux visant à vaincre ces limites à la pratique d'activités, notamment le transport aérien, qui devrait être accessible en vertu de la loi.

2.2 En l'absence d'un cadre mondial cohérent et stratégique dirigé par l'OACI, les règlements sont fragmentés et n'établissent pas les fondations nécessaires pour obtenir un transport aérien accessible et universel sur une base coordonnée.

2.3 Cette fragmentation n’aide pas les passagers à voyager en toute tranquillité d’esprit, et ne facilite pas la consolidation des politiques et processus de l’industrie, laissant place à l’interprétation par les experts responsables des travaux.

2.4 L’industrie et les États cherchent à garantir qu’en tant qu’industrie, nous offrons des services accessibles, cohésifs, uniformes et intégrés tout au long du parcours du passager, sans quoi on offrirait inévitablement un parcours moins accessible que ce que chaque acteur en attend.

2.5 Dans ce sens, l’IATA demande aux États membres de l’OACI de continuer à assurer une conception et une application uniforme des règlements, en travaillant dans le cadre de coopération internationale pour éviter des services non uniformes.

2.6 Le WGAA de l’OACI a rédigé un projet de stratégie à long terme sur le handicap, et assemblé un recueil des principales exigences réglementaires qui englobe les politiques et pratiques conçues pour assurer que les personnes handicapées puissent voyager par air en toute sécurité et confortablement, en ayant accès aux services, aux aménagements et à l’information pertinente. La stratégie devrait être soumise pour approbation lors de la prochaine réunion du Groupe d’experts de la facilitation en décembre 2025.

3. CONCLUSION

3.1 Le besoin de l’heure est une réponse judicieuse de la part de l’OACI aux appels à l’action des passagers, de l’industrie et des États dans le domaine de l’accessibilité, pour orienter harmonieusement les États, les compagnies aériennes et les passagers. Cela contribuera à résoudre la situation chaotique croissante au sein des États et de l’industrie.

3.2 Le moment est venu d’agir et de porter les efforts nationaux vers le groupe de travail sur la réglementation guidé par l’OACI, qui va s’attaquer à l’ensemble disparate de règlements incohérents sur l’accessibilité, lequel constitue une barrière qui empêche de rendre les voyages aériens confortables et d’en faire une expérience positive pour tous.

3.3 À cette fin, il est essentiel que l’Assemblée générale presse l’OACI et les États membres de maintenir leur soutien au groupe de travail sur l’accessibilité de l’aviation et d’étendre ses travaux, d’y inclure des représentants de la communauté des personnes handicapées, et de livrer sa stratégie et son plan de travail en vue de rendre l’aviation accessible.