



## ASSEMBLÉE — 41<sup>e</sup> SESSION

### COMITÉ EXÉCUTIF

#### Point 13 : Programmes de facilitation

#### ACCESSIBILITÉ POUR LES PERSONNES HANDICAPÉES : DES VOYAGES AÉRIENS DIGNES POUR TOUS

(Note présentée par la Tchéquie au nom de l'Union européenne et de ses États membres<sup>1</sup>, des autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile<sup>2</sup>, du Canada, du Conseil international des aéroports et de l'Association du transport aérien international)

#### RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Les personnes handicapées et à mobilité réduite représentent un pourcentage élevé et croissant de la population mondiale. Les efforts consentis pour une meilleure inclusion sociale font partie intégrante du programme pour le développement durable et figurent plus en plus parmi les priorités du cadre stratégique des Nations Unies, y compris la récente résolution de l'Assemblée générale des Nations Unies qui souligne la nécessité d'identifier et d'éliminer les obstacles et les écueils qui limitent l'accès des personnes handicapées au transport. C'est pourquoi le leadership de l'OACI est à la fois nécessaire et urgent pour offrir aux États une base pour prendre des mesures et confirmer que l'accessibilité est une priorité du prochain triennat dans le cadre du programme élargi de l'OACI.

**Suite à donner :** L'Assemblée est invitée à adopter une nouvelle résolution sur l'accessibilité au transport aérien pour les personnes handicapées et à mobilité réduite, qui reconnaisse la nécessité du leadership de l'OACI et du secteur du transport dans l'amélioration de l'accessibilité au transport aérien pour les personnes handicapées et à mobilité réduite.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte aux objectifs stratégiques <i>Sûreté</i> et <i>Facilitation</i> .
<i>Incidences financières :</i>	
<i>Références :</i>	

<sup>1</sup> Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Chypre, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Roumanie, Slovaquie, Slovénie, Suède, et Tchéquie.

<sup>2</sup> Albanie, Arménie, Azerbaïdjan, Bosnie-Herzégovine, Géorgie, Islande, La Macédoine du Nord, Monaco, Monténégro, Norvège, République de Moldova, Saint-Marin, Serbie, Suisse, Türkiye, Ukraine et Royaume-Uni.

## 1. INTRODUCTION

1.1 Les personnes handicapées et à mobilité réduite représentent une proportion importante et croissante de la population mondiale (1,2 milliard de personnes, soit plus de 15 % de la population mondiale). Il est vrai qu'il existe plusieurs définitions, mais d'après la Convention des Nations Unies sur les droits des personnes handicapées, cette catégorie de personnes comprend les personnes qui présentent des incapacités physiques, mentales, intellectuelles ou sensorielles durables dont l'interaction avec diverses barrières peut faire obstacle à leur pleine et effective participation à la société sur la base de l'égalité avec les autres. Il est probable que nombreux parmi ces passagers choisissent de ne pas voyager par avion, ou voyagent moins, à cause des difficultés rencontrées lors de leurs déplacements.

1.2 De même, dans plusieurs régions du monde la population vieillit. On estime que d'ici 2050, le nombre de personnes âgées de 60 ans ou plus va doubler par rapport à 2020 (pour atteindre 2,1 milliards de personnes), et celui des personnes âgées de plus de 80 ans sera multiplié par trois par rapport à 2020 (pour atteindre 426 millions de personnes)<sup>3</sup>. Le phénomène ne se limite pas aux pays à revenu élevé : d'ici 2050, les deux tiers de la population mondiale âgée de plus de 60 ans vivront dans des pays à revenu faible et intermédiaire<sup>4</sup>.

1.3 L'incidence de la COVID-19 sur les personnes handicapées et les personnes âgées dans la société a été disproportionnée ; la pandémie a accentué les inégalités préexistantes et mis au jour la portée de l'exclusion, mettant en évidence l'urgence d'une réflexion sur l'inclusion du handicap<sup>5</sup>.

1.4 La numérisation et l'innovation offrent de nouvelles possibilités, mais engendrent aussi de nouvelles difficultés pour les personnes handicapées et à mobilité réduite. Les fauteuils roulants autonomes, les balises, les équipements d'assistance et les visites virtuelles d'aéroports pour ces personnes sont autant de solutions susceptibles de contribuer à l'amélioration des voyages pour les personnes ayant des besoins spéciaux. Toutefois, une dépendance croissante aux solutions numériques comme les téléphones mobiles et les processus biométriques peut engendrer une fracture numérique, facilitant le voyage pour beaucoup de personnes, mais le compliquant pour d'autres.

1.5 Les efforts pour une meilleure inclusion sociale font partie intégrante du programme de développement durable. Les objectifs de développement durable n° 4, 8, 10, 11 et 17 soulignent tous l'importance de l'inclusion des personnes handicapées. La Cible 11.2 du programme de développement durable à l'horizon 2030<sup>6</sup> fait spécifiquement référence au transport et vise à « assurer l'accès de tous à des systèmes de transport sûrs, accessibles et viables [...] une attention particulière devant être accordée aux besoins des personnes en situation vulnérable, des femmes, des enfants, des personnes handicapées et des personnes âgées ».

1.6 La Convention des Nations Unies relative aux droits des personnes handicapées a reconnu que l'accessibilité, le droit de circuler librement, et la mobilité personnelle sont les principaux droits des personnes handicapées et que le respect de ces droits incombe à un large éventail de parties prenantes. La Convention a été ratifiée par 184 États.

---

<sup>3</sup> Source : Vieillesse et santé, page web, Organisation mondiale de la Santé, <https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/ageing-and-health>

<sup>4</sup> Source : Principaux repères : [Vieillesse et santé, Organisation mondiale de la Santé, consulté le 4 octobre 2021 \(who.int\)](https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/ageing-and-health)

<sup>5</sup> Source : Note de synthèse : Inclusion du handicap dans la riposte à la COVID-19, Nations Unies, mai 2020 ([covid-19\\_inclusion\\_du\\_handicap.pdf \(un.org\)](https://www.un.org/development/desa/secretariat/disability-inclusion-report-2020/))

<sup>6</sup> Source : Transformer notre monde : le Programme de développement durable à l'horizon 2030 [sustainabledevelopment.un.org A/RES/70/1](https://sustainabledevelopment.un.org/A/RES/70/1)

1.7 Le système des Nations Unies a lancé en 2019 une ambitieuse Stratégie pour l'inclusion du handicap<sup>7</sup> en tant que « base devant 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 de l'ONU ». À travers cette stratégie, le système des Nations Unies s'engage à inclure le handicap dans tous ses domaines d'activité et ses programmes, sur le plan interne comme externe.

1.8 La durabilité englobe des considérations tant environnementales, que sociales et économiques. De plus en plus d'organisations, y compris celles du secteur de l'aviation, épousent la diversité et l'inclusion et les intègrent dans leurs stratégies institutionnelles, avec une incidence positive sur les clients, les usagers et le personnel.

## 2. ÉVOLUTION RÉCENTE DE LA SITUATION

2.1 Lors la dernière Assemblée, l'Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI liées à la facilitation (résolution A40-16 de l'Assemblée) a demandé au Conseil « d'élaborer un programme de travail sur l'accessibilité aux passagers handicapés dans le but de tendre vers un système de transport aérien inclusif à cet égard ».

2.2 À sa 225<sup>e</sup> session, le Conseil de l'OACI a adopté l'Amendement n° 29 de l'Annexe 9 — *Facilitation*. Cet amendement comprend, notamment, l'élévation de cinq pratiques recommandées sur la facilitation du transport des personnes handicapées au rang de normes internationales. Les nouvelles dispositions concernent la fourniture d'informations sur les services à bord aux malentendants et aux malvoyants, le droit fondamental à l'assistance pour les voyageurs handicapés, et la création, dans les aéroports, des emplacements désignés de stationnement automobile et de débarquement pour les personnes handicapées. L'Amendement n° 29 de l'Annexe 9 est entré en vigueur en juillet 2022.

2.3 Par ailleurs, la douzième réunion du Groupe d'experts de la facilitation a approuvé les dispositions de l'Annexe 9 sur l'accessibilité sous réserve d'un examen global qui sera présenté à sa treizième réunion.

2.4 Une enquête auprès des États a été réalisée afin de rendre compte du niveau de mise en œuvre des dispositions de l'Annexe 9 relatives à la facilitation du transport des personnes handicapées. Ses résultats faciliteront l'élaboration d'un recueil de réglementations, de statuts et de politiques concernant l'accessibilité en aviation.

## 3. RECONNAÎTRE L'IMPORTANCE DE L'INCLUSION, DE LA DIGNITÉ ET DE LA NON-DISCRIMINATION DANS LE TRANSPORT AÉRIEN

3.1 Dans la [Résolution A/RES/76/154](#) adoptée le 16 décembre 2021, l'Assemblée générale des Nations Unies 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 ».

3.2 Une résolution similaire devrait être adoptée pour l'aviation civile internationale. Les personnes handicapées devraient bénéficier d'une participation et d'une inclusion pleines et effectives au transport aérien, sur un pied d'égalité avec toutes les autres personnes, et en toutes circonstances. Par conséquent, le leadership de l'OACI sur cette question est à la fois nécessaire et urgent pour fournir une base aux États

---

<sup>7</sup> Source : Stratégie pour l'inclusion du handicap, Nations Unies, 2019, [UN Disability Inclusion Strategy french.pdf](#)

pour prendre des mesures et confirmer que l'accessibilité est une priorité pour le prochain triennat, dans le cadre d'un programme élargi de durabilité sociale.

3.3 Les États et l'OACI devraient aussi reconnaître le caractère crucial de ces services et offrir un accès égal au transport aérien à tous les passagers en toutes circonstances — y compris dans les situations d'urgence et de crises sanitaires. C'est pourquoi l'OACI devrait envisager la révision de ses SARP.

3.4 L'Assemblée est invitée à adopter la Résolution pour l'accessibilité du transport aérien aux personnes handicapées qui figure dans l'appendice à la présente note de travail.

— — — — —

## APPENDICE

### RÉSOLUTION

#### Résolution A41/xx — Accessibilité en aviation civile internationale

*L'Assemblée :*

*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 a pour objet de promouvoir, de protéger et d'assurer la pleine et égale jouissance de tous les droits humains 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 d'un nombre croissant de personnes souffrant de handicaps visibles et invisibles, ainsi que les personnes à mobilité réduite et les personnes âgées ;

*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* ;

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 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 ;
  - 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 ;
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 ;
5. *Encourage* les États membres à veiller à ce que le secteur du transport aérien coordonne son approche afin de fournir des services de bout en bout aux personnes handicapées et à mobilité réduite, en collaborant étroitement avec les associations de personnes handicapées ;
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.