



NOTE DE TRAVAIL

ASSEMBLÉE — 41^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 13 : Programmes de facilitation

STRATÉGIE RELATIVE À L'ACCESSIBILITÉ DES PERSONNES HANDICAPÉES

(Note présentée par le Brésil)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Depuis l'adoption, en 2006, de la Convention des Nations Unies relative aux droits des personnes handicapées, les pouvoirs publics ont intégré le handicap dans leurs politiques relatives aux droits de l'homme, considérant que ces personnes doivent faire face à des inégalités en termes d'accès aux services de santé, à l'emploi, à l'éducation, aux transports ou à la participation à la vie politique en raison de leur situation sur le plan physique, sensoriel et psychosocial. À compter de cette date, une attention plus grande a par ailleurs été accordée aux moyens de lutter contre la discrimination et de promouvoir l'accessibilité, l'inclusion et le respect des personnes handicapées.

Dans le domaine des transports, l'objectif du maintien de l'accessibilité de bout en bout du voyage peut être atteint dès lors que l'on détermine les priorités initiales en concertation avec les personnes handicapées et les prestataires de services, que l'on établisse des caractéristiques d'accessibilité aux fins de l'entretien réguliers et dans les projets d'amélioration y relatifs, et que l'on imagine des solutions peu coûteuses fondées sur les principes de la conception universelle qui puissent apporter des avantages tangibles à un vaste éventail de passagers. Il conviendrait également de dispenser aux responsables en charge des transports une formation sur ces questions. À cet effet, il est essentiel de donner aux prestataires de services une référence pour les aider à prendre en charge les voyageurs handicapés et leur assurer une expérience de voyage prévisible, agréable et respectueuse de la dignité tout au long du parcours, et de promouvoir une plus large compréhension des processus établis par le secteur, conformément aux règles et règlements en la matière.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- a) demander au Groupe d'experts de la facilitation d'examiner les pratiques en matière d'accessibilité, notamment suite aux difficultés engendrées par la pandémie de COVID-19 ;
- b) recommander la révision du Doc 9984 – *Manuel sur l'accès des personnes handicapées au transport aérien*, afin d'avoir une approche cohérente et pratique de l'accessibilité dans le domaine du transport aérien qui permette de mettre en œuvre des mesures uniformes dans tous les États membres.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'objectif stratégique – <i>Sécurité et facilitation</i> .
<i>Incidences financières :</i>	Aucune
<i>Références :</i>	Annexe 9 — <i>Facilitation</i> (Quinzième édition, octobre 2017) ¹ Convention des Nations Unies relative aux droits des personnes handicapées ²

¹ [https://portal.icao.int/icao-net/Annexes/an09_cons_fr.pdf#search="annexe%209%20facilitation"](https://portal.icao.int/icao-net/Annexes/an09_cons_fr.pdf#search=)

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

1. INTRODUCTION

1.1 Plus d'un milliard d'individus sont porteurs d'un handicap, et les tendances générales comme le vieillissement de la population et la multiplication, partout dans le monde, des problèmes de santé chroniques montrent que leur nombre s'accroît. Dans toutes les régions du globe, les personnes handicapées pâtissent d'une mauvaise santé, ont du mal à intégrer les filières d'éducation, participent moins à la vie économique et subissent des taux de pauvreté supérieurs à ceux des personnes valides.

1.2 Le handicap fait partie de la condition humaine – chacun de nous ou presque sera un jour, de manière temporaire ou permanente, handicapé dans une certaine mesure, et ceux qui atteindront un âge avancé rencontreront de plus en plus de difficultés d'ordre fonctionnel. La question du handicap est complexe, et les initiatives visant à surmonter les désavantages associés au handicap sont multiples et systémiques – elles varient selon le contexte.

2. ANALYSE

2.1 Depuis l'adoption, en 2006, de la Convention des Nations Unies relative aux droits des personnes handicapées, les pouvoirs publics ont intégré le handicap dans leurs politiques relatives aux droits de l'homme, considérant que ces personnes doivent faire face à des inégalités en termes d'accès aux services de santé, à l'emploi, à l'éducation, aux transports ou à la participation à la vie politique en raison de leur situation sur le plan physique, sensoriel et psychosocial. À compter de cette date, une attention plus grande a par ailleurs été accordée aux moyens de lutter contre la discrimination et de promouvoir l'accessibilité, l'inclusion et le respect des personnes handicapées.

2.2 Les individus porteurs d'un handicap ne doivent pas être considérés comme des personnes incapables : ils possèdent des compétences et sont activement présents dans divers domaines de la vie sociale, comme le sport, la technologie, la politique et l'éducation. Dans le service public ou dans la vie quotidienne, il est important de savoir comment interagir avec les personnes handicapées et leur venir en aide de manière naturelle, en reconnaissant leur qualité de citoyens et de titulaires de droits et d'obligations.

2.3 L'accessibilité est une exigence essentielle pour les personnes handicapées. Le fait de prendre en compte leur situation et de s'y intéresser est le meilleur moyen d'en finir avec les obstacles liés aux comportements qui sont presque toujours empreints de points de vue et concepts discriminatoires et ostracisants. Le changement d'attitude constitue une difficulté à surmonter pour garantir une véritable inclusion. Outre l'attitude à leur égard, c'est aussi au niveau architectural que doivent s'opérer certains changements afin de favoriser l'accessibilité structurelle et de créer des conditions d'égalité et d'accès.

2.4 Dans le domaine des transports, l'objectif du maintien de l'accessibilité de bout en bout du voyage peut être atteint dès lors que l'on détermine les priorités initiales en concertation avec les personnes handicapées et les prestataires de services, que l'on établisse des caractéristiques d'accessibilité aux fins de l'entretien réguliers et dans les projets d'amélioration y relatifs, et que l'on imagine des solutions peu coûteuses fondées sur les principes de la conception universelle qui puissent apporter des avantages tangibles à un vaste éventail de passagers. Il conviendrait également de dispenser aux responsables en charge des transports une formation sur ces questions.

2.5 Les États contractants devraient, dans le cadre des politiques mises en œuvre par les pouvoirs publics, encourager l'essor du secteur de l'aviation et investir dans les infrastructures aéroportuaires et la navigation aérienne civile, afin de contribuer à renforcer le rôle du transport aérien comme outil essentiel d'intégration nationale. Le transport aérien devrait ainsi être perçu comme un vecteur

d'intégration des régions inaccessibles qui serait à la disposition de tous les citoyens, en prévoyant une assistance pour celles et ceux qui en ont besoin.

2.6 Chacun devrait pouvoir voyager en toute sécurité et de façon autonome ; il faudrait, à cet effet, recourir à des méthodes, procédures et instruments qui permettent de dénombrer et d'éliminer les obstacles rencontrés par les personnes handicapées, de façon à aider les aéroports, les compagnies aériennes et les professionnels du secteur à comprendre les besoins de tous les citoyens, à apprendre à y répondre et à mettre en place les solutions *ad hoc*.

2.7 Il est donc indispensable de dispenser aux prestataires de services une formation à la prise en charge des voyageurs handicapés qui puisse assurer à ces derniers une expérience de voyage prévisible, agréable et respectueuse de la dignité tout au long de leur parcours, et de promouvoir une plus large compréhension des processus établis par le secteur, conformément aux règles et règlements en la matière.

2.8 En résumé, la présente note de travail a pour objectif premier de faire en sorte d'améliorer l'expérience de vol de tous les passagers et d'accroître l'homogénéité des normes et de la qualité qui régissent les services offerts à cette fin, de manière à permettre à une part plus importante encore de la population de bénéficier, en toute équité et égalité, des avantages du transport aérien, ce qui suppose de supprimer les obstacles d'ordre architectural, comportemental et communicationnel, de lutter contre les inégalités et de susciter une prise de conscience quant à la nécessité de proposer un voyage agréable.

3. CONCLUSION

3.1 Dans cette optique, il est instamment demandé aux États de :

- a) prendre note de l'expérience acquise et des initiatives lancées par les États membres – le Brésil notamment – pour instaurer des pratiques en matière d'accessibilité pour les personnes handicapées ;
- b) de bien saisir qu'une approche harmonisée des travaux consacrés à l'accessibilité dans l'aviation contribue à la réalisation des objectifs de développement durable des Nations Unies.

3.2 L'Assemblée est invitée à :

- a) demander au Groupe d'experts de la facilitation d'examiner les pratiques en matière d'accessibilité, en particulier après les difficultés générées par la pandémie de COVID-19 ;
- b) recommander la révision du Doc 9984 – *Manuel sur l'accès des personnes handicapées au transport aérien*, afin d'avoir une approche cohérente et pratique de l'accessibilité dans le domaine du transport aérien qui permette de mettre en œuvre des mesures uniformes dans tous les États membres.