

Mobilité urbaine inclusive et se rendre à l'école en sécurité dans les pays en développement¹

HI aspire à un monde de solidarité et d'inclusion, enrichi par nos différences, où chacun peut vivre dans la dignité, y compris les personnes handicapées et les plus vulnérables.

Selon les estimations mondiales, d'ici à 2050, les villes accueilleront deux tiers de l'humanité⁽²⁾, dont 15% de personnes handicapées. Lieux de prospérité et d'opportunités tout au long de l'histoire, les villes en expansion rapide concentrent et exacerbent désormais des défis écrasants en termes de pauvreté, d'inégalités, de sécurité et de pollution. Cela favorise une exclusion supplémentaire des membres les plus marginalisés et vulnérables des communautés, notamment les personnes handicapées. Cela est d'autant plus vrai dans les pays en développement.

Compte tenu de ces tendances, nous sommes convaincus que l'engagement international à "ne laisser personne de côté" ne peut être atteint

sans responsabiliser et mobiliser tous les acteurs du développement, du niveau local au niveau international, pour répondre aux enjeux d'inclusion et de sécurité dans le contexte urbain.

A travers des mesures adéquates pour améliorer la sécurité et l'accessibilité, les villes des pays en développement disposent du potentiel transformateur et des leviers nécessaires pour réduire les inégalités sociales et contribuer au respect des droits de l'homme pour tous. Cela peut faire une grande différence en termes de bien-être des plus vulnérables, notamment des personnes handicapées.

Pourquoi est-ce important?

Selon les estimations mondiales, les personnes handicapées représentent environ 15 % de la population mondiale⁽³⁾ et 10 % de ces personnes sont des enfants.⁽⁴⁾ Dans la plupart des pays en développement, **les taux de scolarisation des enfants handicapés sont encore extrêmement bas : 9 enfants handicapés sur 10 ne sont pas scolarisés.**⁽⁵⁾

La Convention relative aux Droits de l'Enfant

1. L'étude a été menée par HI avec le soutien d'Andreas Beavor, Urban Emerge, Federico Batista Poitier et Dr. Victor Pineda, World Enabled. Le comité de rédaction associait des représentants d'HI, ainsi que Jean-François Gaillot et Julie Delzenne, Institut VIAS, et Abner Manlapaz, Life Haven Center for Independent Living. Les conclusions sont basées sur une revue de la littérature, des leçons tirées des programmes d'HI, CBM, Light for the World, ainsi que des groupes de discussion avec des personnes handicapées et leurs organisations représentatives, dans plusieurs pays (Burkina, Cambodge, République démocratique du Congo, Haïti, Kenya, Laos, Népal, Sénégal, Vietnam). Traduction en français réalisée par Olive Tenlep, Volontaire des Nations Unies.

2. Département des affaires économiques et sociales (2014), Rapport sur les perspectives de l'urbanisation.

3. 85 % vivent dans les pays en développement (OMS).

4. OMS (2011), Rapport mondial sur le handicap.

5. UNICEF (2015), Initiative mondiale relative aux enfants non scolarisés.

(CDE) consacre l'éducation en tant que droit de l'homme et la Convention relative aux Droits des Personnes Handicapées (CDPH) exige que les États "prennent toutes les mesures nécessaires pour assurer la pleine jouissance par les enfants handicapés de tous les droits de l'homme et libertés fondamentales sur la base de l'égalité avec les autres enfants" (articles 7 et 24). Les États se sont également engagés à "ne laisser personne de côté" dans leurs efforts pour atteindre l'Objectif de Développement Durable (ODD) 4, c'est-à-dire assurer l'accès de tous à une éducation inclusive de qualité et promouvoir des possibilités d'apprentissage tout au long de la vie. **Dénier aux enfants handicapés leur droit à l'éducation a des conséquences à long terme, qui affectent le développement économique et social des personnes handicapées, les enfermant ainsi dans la spirale de la pauvreté et de l'exclusion.**

De nombreuses raisons expliquent les faibles taux de fréquentation scolaire des enfants handicapés, notamment l'absence d'infrastructures scolaires accessibles, les préjugés et la stigmatisation. Alors que l'on pourrait croire que faire disparaître ces barrières - une tâche déjà considérable - devrait suffire à assurer la scolarisation des enfants handicapés, le résultat escompté peut être compromis par un environnement inapproprié. **En effet, dans de nombreuses villes, le manque de routes et de moyens de transports sûrs et accessibles est un des facteurs majeurs du faible taux de fréquentation scolaire, qui influence in fine les niveaux d'éducation atteints par les enfants handicapés et les possibilités d'emplois qui en découlent.** Cette réalité affecte également les autres enfants, les parents étant réticents à laisser leurs enfants se déplacer sur des routes dangereuses.

Toutes les quatre minutes dans le monde, un enfant perd la vie suite à un accident de la route. Pour les adolescents vivant dans les pays en développement, il n'y a pas de plus grand danger que les accidents de la route : ils sont la principale cause de décès évitable chez les jeunes de 15 à 29 ans et la deuxième cause chez

ceux de 5 à 14 ans.⁽⁶⁾ Ces risques sont encore plus élevés chez les enfants handicapés, qui sont plus exposés aux blessures non fatales causées par les accidents de la route.⁽⁷⁾ Ces enfants, qui vivent avec différents types de déficiences, qu'elles soient physiques, visuelles, auditives ou cognitives, rencontrent des obstacles et des barrières supplémentaires sur le chemin de l'école.

La CDPH exige que les pays identifient et éliminent les obstacles et les barrières et veillent à ce que les personnes handicapées puissent avoir accès à leur environnement, aux transports, aux infrastructures et services publics, ainsi qu'aux technologies de l'information et de la communication. **En interprétant cette exigence, il est crucial de lier l'accessibilité à la sécurité afin d'améliorer la mobilité sûre ⁽⁸⁾ pour tous dans les villes. Sans sécurité routière pour tous, les villes ne sont ni inclusives, ni accessibles.** Dans le cadre de la cible 11.2 des ODD, tous les pays se sont engagés à assurer l'accès de tous à des systèmes de transport sûrs, abordables, accessibles et durables; en améliorant la sécurité routière, notamment en développant les transports publics, en accordant une attention particulière aux besoins des personnes vulnérables, des femmes, des enfants, des personnes handicapées et des personnes âgées.

Bien qu'améliorer la sécurité routière et l'accessibilité ne suffira pas à éliminer toutes les entraves à la scolarisation des personnes handicapées, elles constituent tout de même un facteur clé susceptible d'avoir un effet domino **vers le renforcement d'une société inclusive, en paix et prospère qui ne laisse personne de côté.** En effet, une mobilité sûre et inclusive permet, dès le plus jeune âge, à toutes les composantes d'une société diverse, y compris les personnes

6. OMS (2015), *Dix stratégies pour assurer la sécurité des enfants sur la route*. Produit dans le cadre de la Décennie d'action des Nations Unies pour la sécurité routière 2011-2020. Site web : www.who.int/roadsafety/decade_of_action

7. OMS (2011), *Rapport mondial sur le handicap* "Les personnes handicapées courent un risque plus élevé de blessures non fatales non intentionnelles à la suite d'accidents de la route".

8. Humanité & Inclusion définit la « mobilité sûre » comme la capacité pour une personne d'atteindre de manière sûre et fiable une destination privilégiée en naviguant dans un environnement adapté à ses besoins et ses préférences.

handicapées, de se rencontrer au quotidien dans l'espace public, telles que dans les écoles, les transports en commun et le milieu professionnel. L'éducation inclusive permet aux écoles et aux systèmes éducatifs locaux de répondre aux besoins de tous les enfants, y compris les enfants handicapés. Une éducation inclusive qui répond aux besoins des enfants handicapés joue un rôle positif en aidant à lutter contre la stigmatisation liée au handicap dans la communauté, en démontrant que les enfants handicapés peuvent avoir un avenir prometteur et contribuer au développement de la société. Au contraire, lorsque les enfants handicapés ne peuvent pas aller à l'école, l'ensemble de la famille souffre des conséquences économiques⁽⁹⁾ car un aidant doit en permanence rester à la maison. Dans la plupart des cas, ce sont les femmes qui sont touchées par la perte des possibilités d'emploi et la perte de revenus qui en découle. En effet, les femmes et les filles (non handicapées) sont généralement les premières aidantes pour un membre de la famille handicapé ; ce qui limite en définitive leurs propres opportunités d'accès à l'éducation et à l'emploi.⁽¹⁰⁾

De toute évidence, les ressources nécessaires pour rendre les environnements urbains sûrs et inclusifs pour tous sont relativement modestes comparés aux coûts énormes que génèrent l'exclusion des enfants et des jeunes des possibilités d'éducation et des opportunités de la vie.

Toutes les parties prenantes impliquées dans la mise en œuvre des ODD, en particulier les États et les autorités locales, doivent impérativement répondre aux besoins des personnes handicapées afin qu'elles puissent jouir de leur droit à l'éducation et à l'apprentissage tout au long de la vie, et ce par le biais d'une mobilité sûre et accessible. Des efforts immédiats en faveur d'une mobilité urbaine sûre et inclusive permettraient d'éviter que les inégalités et les discriminations ne s'ancrent plus profondément dans un urbanisme déficient et un système de

transports inaccessible. L'une des solutions efficaces réside dans la planification urbaine inclusive, c'est à dire planifier le développement d'une ville en tenant compte de la diversité de ses habitants, notamment des besoins des personnes handicapées afin qu'elles puissent pleinement participer à la vie urbaine.

Quels sont les défis de la mobilité urbaine liés à la sécurité routière?

«J'ai peur quand je pars de la maison pour aller à l'école. Il y a beaucoup de voitures et de motos qui circulent. Je suis sourde, je n'entends pas, et il n'y a pas de point de passage sûr. Alors je prends des risques chaque fois que je traverse la rue.»

Sonia, écolière au Burkina Faso.

Pour les enfants handicapés et les autres usagers vulnérables de la route, le chemin de l'école dans les zones urbaines dans les pays en développement est souvent extrêmement difficile.

Les trottoirs sont soit inexistants, soit en piteux état. Les vendeurs se rassemblent souvent près du portail des écoles, de sorte que les enfants sont forcés de marcher sur la chaussée. Il y existe très **peu de passages piétons sécurisés** sur les routes. Et quand bien même ils existent, ils sont souvent bloqués par des accotements surélevés et sont rarement régulés par des feux de signalisation. La plupart des véhicules ne prennent pas la peine de s'arrêter pour laisser passer les piétons à moins qu'ils n'y soient tenus, engendrant de nombreuses victimes. Les enfants sont particulièrement exposés lorsqu'ils traversent la route, en raison de leur petite taille et de leur méconnaissance du code de la route.

9. Lena Morgon Banks & Sarah Polack – London School of Hygiene & Tropical Medicine, ICED, CBM”) (2014) *The Economic Costs of Exclusion and Gains of Inclusion of People with Disabilities: evidence from Low and Middle Income countries.*

10. OCDE Centre sur le développement (2014) *Unpaid care work: The missing link in the analysis of gender gaps in labour outcomes.*



© Tim Dirven - Panos / HI. Campagne de sensibilisation sur la sécurité routière, Laos.

Pour les déficients visuels, marcher le long de routes sûres intégrant des passages cloutés avec assistance tactile ou sonore est souvent impossible dans les villes des pays à faible ou moyen revenu, où ces dispositifs ne sont pas prévus. **Les conducteurs de bicyclettes, les motocyclettes et les tricycles, qui sont les modes de transport les plus populaires pour aller à l'école dans les pays en développement, sont également exposés à cause de la mauvaise conception des routes, du manque de voies réservées pour ces véhicules, et des habitudes de conduite dangereuses.**

Les transports en commun représentent souvent le mode de locomotion principal dans les pays à faible revenu et à revenu intermédiaire, surtout pour les plus pauvres qui ne peuvent se permettre un moyen de transport privé. Cependant, les transports publics formels sont souvent sous-développés dans les pays en développement et coexistent avec un système de transport collectif informel foisonnant ; les deux présentant souvent des défis supplémentaires pour les élèves handicapés. Ils ont généralement

du mal à monter dans les bus, en particulier lorsqu'ils se déplacent en fauteuil roulant. Ils doivent souvent se faire porter par des amis ou d'autres passagers et paient souvent un supplément pour l'espace nécessaire à leur fauteuil roulant. Quand bien même des espaces sont prévus à bord pour les fauteuils roulants ou pour les personnes ayant d'autres déficiences, le manque de sensibilisation et de compréhension du public constituent souvent un obstacle à leur utilisation adéquate.

Dans les pays en développement, les transports collectifs incluent aussi des compagnies de bus privées, dont les chauffeurs sont peu motivés à s'arrêter pour transporter les élèves handicapés ; car, cela implique souvent un nombre de passagers et des revenus moindre, ainsi que plus de retard. Il n'existe généralement pas d'arrêts de bus spécifiques, de sorte que, les personnes à mobilité réduite ne disposent pas d'un endroit précis pour attendre. Ceci réduit encore davantage leurs chances de monter à bord d'un bus. Des déficiences moins visibles tels que la surdité ou un handicap mental comme

l'autisme ne sont généralement pas reconnus par les autres passagers ou le personnel à bord ; ce qui peut se traduire par des malentendus voire des abus. Les filles et les femmes handicapées sont particulièrement vulnérables au harcèlement et à la violence. Les parents d'élèves handicapés ne peuvent généralement pas se permettre de moyens de transport privés pour conduire leurs enfants à l'école. D'ailleurs, ils doivent souvent travailler durement pour gagner les revenus leur permettant de subvenir aux besoins de leurs enfants handicapés et ne sont pas toujours disponibles pour accompagner les enfants à l'école, surtout en période d'embouteillages.

Ces expériences difficiles dissuadent souvent les élèves handicapés de se rendre à l'école, les isolant ainsi davantage et limitant leurs possibilités d'éducation et d'emplois décents futurs.

Le mauvais état des infrastructures entre les écoles et les lieux de résidence des élèves neutralise souvent les efforts accomplis par ailleurs pour rendre les infrastructures scolaires (salles de classe, toilettes) et le matériel pédagogique plus accessibles, sans compter les ressources consacrées à la formation des enseignants afin de les mettre en capacité d'accueillir des élèves handicapés. Par exemple, depuis le tremblement de terre de 2015 au Népal, de nombreuses écoles ont été reconstruites. À Katmandou, nombre d'entre elles ont été conçues pour permettre la mobilité des personnes en fauteuil roulant et des personnes ayant une déficience visuelle. Cependant, les infrastructures à l'extérieur des écoles restent très mauvaises, avec des trottoirs morcelés et dangereux, très peu de passages cloutés sûrs et un terrain généralement accidenté. Cela contribue au faible taux d'élèves handicapés capables de fréquenter l'école. **Il est essentiel de promouvoir une chaîne de mobilité sûre et accessible entre les écoles et le reste des infrastructures pour encourager un accès universel.**

Expériences pays

Un accès à l'école plus sûr pour les étudiants handicapés au Kenya

Suite à la ratification de la CDPH par le Kenya en 2008, la Constitution nationale du Kenya a officiellement reconnu les droits des personnes handicapées, contribuant ainsi à favoriser l'éclosion de meilleures dispositions en matière d'accessibilité, d'éducation et d'emploi.⁽¹¹⁾ L'environnement législatif concernant l'accès inclusif est assez bien développé au Kenya, mais le passage des politiques à l'action reste un défi. Les taux de scolarisation dans le secondaire montrent des différences marquées dans l'accès à l'éducation entre les personnes handicapées et le reste de la population ; 49% de la population ordinaire a fréquenté le collège, contre seulement 19% des personnes handicapées.⁽¹²⁾ Cela est dû en partie à la stigmatisation persistante du handicap. Toutefois, le manque d'accès sûr aux écoles est de plus en plus à blâmer, surtout dans les villes où la circulation est dense.

Dans le cadre d'une initiative menée par l'OMS et le gouvernement dans la ville de Naivasha, au Kenya, les autorités locales ont pris un certain nombre de mesures pour améliorer la sécurité autour des écoles. Il s'agissait notamment **de construire des passages cloutés, des voies piétonnes et pistes cyclables et des ralentisseurs de vitesse; il s'agissait aussi de limiter la vitesse autorisée 30 km/h et de faire respecter ces limites, d'accroître la visibilité grâce à l'amélioration de l'éclairage des routes et à l'encouragement du port de sacs à dos réfléchissants pour les enfants, ainsi que d'assurer des contrôles appropriés sur les routes par des agents en charge d'aider les piétons à traverser.**⁽¹³⁾ Ce programme a également mis en place au sein des écoles des registres de déclaration des blessures et a

11. Global Disability Rights, now! Le handicap au Kenya, <https://www.globaldisabilityrightsnow.org/infographics/disability-kenya>

12. Ibid.

13. OMS (2015) Dix stratégies pour assurer la sécurité des enfants sur la route. Produit dans le cadre de la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020.

développé les lignes directrices en matière de sécurité routière du ministère de l'Éducation, applicables dans tout le pays. Ceci a permis d'accroître l'impact du projet à l'échelle nationale.⁽¹⁴⁾ L'OMS a également engagé la société civile à plaider en faveur d'une révision complète du code de la route au Kenya et en faveur du port du casque, à travers des campagnes de sensibilisation dans les médias sociaux et le renforcement de la surveillance policière sur les routes.⁽¹⁵⁾

À Nairobi tout comme dans les autres grandes villes, il est très difficile pour les personnes handicapées d'accéder aux petits Matatus qui constituent le principal moyen de transport en ville. Par exemple, les tricycles utilisés par de nombreux enfants et autres personnes à mobilité réduite sont trop grands pour tenir à l'intérieur. Un programme de sécurité routière mené par **HI en collaboration avec les Organisations de Personnes Handicapées (OPH) locales a développé un plaidoyer et organisé des formations pour le gouvernement et les principales parties prenantes telles que les opérateurs de Matatu ou les associations de transport, afin de sensibiliser aux défis rencontrés par les personnes handicapées.** Suite à cela, les chauffeurs de Matatu sont devenus plus conscients des besoins des passagers handicapés. Ce programme a également fait la promotion du potentiel des solutions basées sur les technologies de l'information et de la communication aux problèmes de sécurité routière et de mobilité ; par exemple, pour permettre aux élèves handicapés d'envoyer une notification préalable aux chauffeurs d'autobus lorsqu'ils souhaitent se déplacer.

Par ailleurs, il a également été constaté que les données relatives aux accidents de la route recueillies par la police routière n'indiquaient pas les moins de 16 ans, encore moins les personnes handicapées, donnant lieu à un manque de

données probantes pour planifier et améliorer la sécurité des écoliers. Grâce au plaidoyer de HI et d'autres ONG, cette situation change petit à petit. Désormais, des données appropriées sur les moins de 16 ans impliqués dans des accidents de la circulation sont consignées.

Accès à l'école et amélioration de la sécurité des piétons en République Démocratique du Congo

La République Démocratique du Congo (RDC) fait face à des défis similaires en matière d'accès à l'éducation pour les personnes handicapées. La RDC compte 18 millions d'écoliers âgés de 6 à 18 ans, ce qui représente 22 % de la population nationale. 35 % de la population vit dans les zones urbaines, qui enregistre un taux de croissance élevé de plus de 4 % par an.

Les accidents de la route sont responsables d'une proportion importante de décès et de blessures en RDC et, selon les projections de l'OMS, cette proportion pourrait augmenter de manière significative, suivant l'augmentation des véhicules sur les routes.⁽¹⁶⁾ Très peu de transports en commun ou de bus scolaires sont disponibles dans les villes comme à Kinshasa où, il est courant pour les écoliers de marcher et de traverser des routes très fréquentées pour se rendre à l'école. Les risques sont encore plus grands pour les personnes handicapées. Axé sur la sensibilisation des élèves, le code de la route des écoliers (matériel éducatif sur les règles de circulation adaptées aux enfants) a fait l'objet d'une révision: depuis son adoption en 1978, il n'avait jamais été actualisé malgré les changements qui se sont opérés dans le trafic routier, les infrastructures et la configuration des panneaux de signalisation.

Une fois cette publication actualisée et distribuée dans toutes les écoles de la RDC, des séances de sensibilisation **centrées sur le comportement responsable des piétons** ont été organisées dans de nombreuses écoles primaires de Kinshasa. **Des ambassadeurs**

14. OMS (2013) Sécurité routière dans 10 pays : http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/countrywork/kenya_2012.pdf?ua=1

15. Programme qui s'est déroulé de 2011 à 2015 à l'initiative de l'OMS. Il devrait se poursuivre par le biais de partenariats avec des entités gouvernementales.

16. Rapport mondial de l'OMS (2015) sur la sécurité routière.



© Lucas Veuve / HI. Nepal.

de la sécurité routière choisis dans les écoles ont contribué à promouvoir le message de la sécurité routière et à s'assurer que chaque école continue à s'engager pour améliorer la sécurité routière dans la zone. Notamment ils ont sensibilisé à la mise en place de mesures d'apaisement de la circulation, de barrières de sécurité ou de passages cloutés sécurisés. Les élèves handicapés n'ont pas été oubliés et des éléments inclusifs tels que le pavement tactile pour guider les personnes ayant une déficience visuelle ont été mis en place.⁽¹⁷⁾

Recommandations en faveur de meilleures politiques et actions

1. Renforcer le cadre politique et financier d'une mobilité sûre et inclusive en se basant sur des faits et au moyen d'une approche participative.

■ **Placer la population au cœur des stratégies de développement urbain** en mettant l'accent sur le renforcement de la sécurité, de l'accessibilité et de la durabilité des infrastructures de mobilité

17. Projet réalisé par Humanité & Inclusion depuis 2014.

de manière à ce que tout un chacun puisse profiter de la ville dans un souci d'inclusion et de participation dans tous les aspects de la société.

■ **Intensifier de façon urgente les efforts et les investissements** pour mettre en œuvre des actions concrètes en accord avec les cinq volets du Plan Mondial pour la Décennie de l'Action pour la Sécurité Routière,⁽¹⁸⁾ en impliquant les différentes parties prenantes, y compris les associations de victimes d'accidents de la route et les Organisations de Personnes Handicapées.

■ Prenant acte du fait que l'objectif de réduire de moitié le nombre de décès et de blessures dus à des accidents de la route à l'échelle mondiale d'ici à 2020 ne sera pas atteint, prioriser l'accroissement des efforts et **repousser l'échéance de la cible 3.6 des ODD relative aux accidents de la route à 2030**, en cohérence avec la plupart des autres cibles des ODD et des cibles volontaires de sécurité routière 2030 de l'OMS.

■ **Soutenir les actions de sécurité routière développées par les organisations de la société civile**, notamment les associations de victimes d'accidents de la route, les ONG, les Organisations de Personnes Handicapées, en les reconnaissant comme des acteurs clés du changement et en garantissant leur accès aux mécanismes de financements tels que le nouveau Fonds d'affectation spéciale des Nations Unies pour la sécurité routière.

■ Favoriser une **approche intégrée au profit d'une mobilité sûre et inclusive**, en envisageant la sécurité routière et l'accessibilité en tant qu'éléments complémentaires et essentiels d'une stratégie plus vaste pour défendre l'égalité des chances et atteindre un développement durable et inclusif.

■ **Intégrer systématiquement le handicap de manière transversal tout en adoptant également des mesures spécifiques** pour les personnes handicapées et les autres usagers vulnérables de la route dans toutes les politiques publiques et les stratégies de coopération internationale relatives à la sécurité routière et à la mobilité

18. Relatifs à l'amélioration de la gestion de la sécurité routière, de la sécurité des infrastructures routières, des transports, des véhicules, ainsi que l'amélioration du comportement des usagers de la route et des soins post-accidents de la route.

urbaine en adoptant une approche du handicap fondée sur les droits, qui dépasse la vision des personnes handicapées comme uniquement des victimes d'accidents de la route, afin de prendre en compte l'éventail varié des besoins des personnes handicapées et l'importance de leur mobilité sûre et inclusive pour une participation accrue au sein de la société.

- Prendre en compte **le genre** en accordant une attention particulière aux besoins de mobilité distincts et variés des femmes et des filles, notamment celles qui sont en situation de handicap, en insistant sur le rôle d'une mobilité inclusive et sûre comme facteur d'une participation plus équitable dans la société.
- Faciliter la participation de tous les groupes représentés dans la ville, en particulier des personnes handicapées et de leurs organisations représentatives, dans la conception, la mise en œuvre et le contrôle des politiques et projets locaux et nationaux relatifs à la mobilité urbaine, en accord avec l'article 33 de la CDPH.
- Soutenir **les Organisations de Personnes Handicapées (OPH)**. La planification participative est le seul moyen d'atteindre la mobilité universelle à l'échelle des villes. La consultation doit avoir lieu le plus en amont possible. Par ailleurs, les OPH devraient être invitées à prendre part à l'amélioration de leur expérience en tant qu'utilisateur en testant le produit fini.
- Afin de développer des politiques fondées sur les faits pour améliorer la mobilité urbaine des usagers de la route vulnérables, renforcer les méthodes de collecte de données, aux niveaux national et local, notamment les données relatives aux accidents de la route.⁽¹⁹⁾
Les données doivent être ventilées par âge, handicap, genre, revenus et géographie. L'usage des questions du Groupe de Washington permet de comprendre de façon adéquate la diversité du handicap dans les communautés des pays en développement.

■ **Soutenir la recherche et la production de preuves** quant aux obstacles à l'accessibilité, la sécurité, l'inclusion, mais aussi aux coûts/gains qu'ils représentent, avec une attention particulière portée aux filles, garçons, femmes et hommes handicapés, ainsi qu'à l'impact des infrastructures de mobilité et de transport sur l'accès des groupes marginalisés aux services tels que l'éducation et la formation professionnelle, ainsi que d'autres opportunités comme l'emploi.

■ **Suivre les impacts des politiques nationales et locales** en matière de mobilité sûre et inclusive et **en rendre compte à travers des rapports de suivi**. En adoptant le point de vue de la Convention relative aux Droits des Personnes Handicapées, exploiter **les cibles et indicateurs de mobilité** définis par les Objectifs de Développement Durable, le Cadre de Sendai, le Nouvel Agenda Urbain, et la Décennie des Nations Unies sur la Sécurité Routière, afin de générer un effet de synergie entre les différents types de rapports permettant la création de solutions politiques contextualisées et de stratégies de mise en œuvre garantissant une mobilité sûre et inclusive pour tout un chacun, y compris pour les personnes handicapées.

■ **Engager un dialogue pluri-acteur** et partager les connaissances et expériences autour de la mobilité urbaine sûre et inclusive à tous les niveaux, **et donner à ces problématiques une plus grande priorité sur l'agenda mondial**, dans les divers secteurs politiques et dans le cadre des stratégies de coopération internationale.

19. Le Road Crash and Victim Information System (RCVIS) permet la distribution de rapports sur les accidents de la route et les victimes d'accidents de la route à toutes les parties prenantes locales et internationales impliquées dans ou intéressées par les enjeux de sécurité routière. Voir : <https://www.handicap-international-road-safety.org/en/sections-3-intervention-methods-and-operational-tools/pillar-1-road-safety-management-increasing>

2. Éliminer les barrières à la mobilité sûre et accessible, en mettant l'accent sur :

2.1 – L'environnement physique

■ Promouvoir un environnement urbain sûr et accessible construit **selon les principes du design universel**, qui possède les caractéristiques d'accessibilité répondant aux besoins d'une grande variété de handicaps⁽²⁰⁾ et qui constitue un exemple de rentabilité⁽²¹⁾ et d'efficacité en faveur d'un renforcement rapide de la sécurité et de l'inclusion.

■ **Effectuer des audits de sécurité et d'accessibilité** autour des écoles pour identifier et éventuellement éliminer les situations non conformes aux normes d'accessibilité. Les audits devront être fondés sur une approche participative impliquant toutes les parties prenantes concernées et devront prendre en compte la chaîne de mobilité dans son ensemble, de l'espace privé à l'espace public, des ères résidentielles aux écoles. Identifier les itinéraires et les lieux de passage les plus populaires vers les écoles et donner la priorité à ceux-ci, afin de les rendre plus sûrs et plus accessibles, notamment par l'utilisation des feux de signalisation, des surfaces lisses, des pavés tactiles et des barrières de sécurité.

■ Encourager la création de **zones scolaires**, qui sont facilement reconnaissables dans le réseau routier autour des écoles. Il peut s'agir de passages piétons sûrs, de barrières de sécurité le long des routes à trafic dense et directement en face des portails des écoles, ainsi que de l'utilisation des modérateurs de vitesse tels que les ralentisseurs de vitesse et les zones de limitation de vitesse.

■ Éviter de construire les nouvelles écoles au bord des grandes routes, comme tel est souvent le cas en raison de la facilité d'accès. Une école plus éloignée des grandes routes offrira aux élèves un environnement beaucoup plus sûr à l'extérieur du

portail de l'école.

■ Veiller à ce que tout projet relatif aux infrastructures ou aux technologies de la mobilité engageant **les marchés publics**, notamment dans le cadre de la coopération internationale, réponde aux normes obligatoires de sécurité et d'accessibilité au moyen d'évaluations ex-ante et ex-post.

2.2 – Systèmes de transport et véhicules

■ **Concevoir un système de transport multimodal** permettant aux individus de choisir parmi une variété de modes de transport. Un système de transport multimodal améliore la mobilité sûre des personnes dans l'incapacité de conduire (e.g. enfants, personnes handicapées, personnes âgées). Il présente également des bienfaits pour la santé en encourageant la marche et le vélo et en réduisant la pollution.

■ Parmi les modes de transport urbains, **privilégier des transports en commun financièrement abordables, sûrs, accessibles et fiables**, qui répondent aux besoins variés des personnes handicapées, notamment les filles et les femmes en situation de handicap. Encourager le développement d'**autobus scolaires** accessibles aux élèves handicapés.

■ Afin d'**augmenter l'offre en matière de services de transport accessibles**, organiser **des formations et des moments d'échange d'informations** pour tous les opérateurs de transport public, privé, formel, informel sur la prise en compte des besoins des passagers handicapés, y compris ceux ayant des déficiences moins visibles ; et mettre en place un système d'accréditation fondé sur les caractéristiques des véhicule et la formation des chauffeurs.

■ Encourager le **développement de solutions basées sur les technologies de l'information et de la communication pour résoudre les problèmes d'accessibilité**, dans un contexte où il n'existe pas d'arrêt de bus défini par exemple, en mettant à la disposition des passagers handicapés un service de transport informel à la demande par SMS ou via une application.

20. Voir par exemple : CBM et World Enabled (2016) ; *The Inclusion Imperative: Towards Disability-inclusive and Accessible Urban Development* ; Handicap International (2016) Document cadre : Sécurité routière.

21. Planifier un environnement sûr et accessible dès la phase initiale des projets de construction de logements ou d'infrastructures entraîne des coûts additionnels très modestes.

2.3. Les usagers

- Organiser **des campagnes de sensibilisation ou des cours spécialement réservés à la sécurité routière pour tous les élèves**, y compris les élèves handicapés, sur les sujets suivant : mobilité sûre et sécurité routière, identification des dangers et comment traverser la route en toute sécurité. Cette approche doit être spécifique au contexte afin de prendre en compte les habitudes et les comportements locaux.
- Dispenser **des formations à la sécurité routière et à l'accessibilité universelle** destinées au personnel des gouvernements, aux urbanistes, aux ingénieurs, aux opérateurs de transport public,

aux agents de police de la route, aux enseignants ou aux associations de parents d'élèves.

- Développer des **cursus universitaires** en urbanisme comprenant des modules de formation à la sécurité routière et aux principes d'inclusion des personnes handicapées, notamment au concept de design universel. Cette initiative peut être complétée par un soutien aux étudiants handicapés afin de faciliter leur inscription dans les universités, ils pourront apporter leurs expériences non seulement des défis mais aussi des solutions en matière de mobilité.

© Tim Dirven - Panos / HI. Road safety awareness campaign in Laos.



Publié par Humanité & Inclusion, 2018 – Site Internet: www.hi.org – Twitter: @HI_Advocacy

La réalisation de cette étude a été soutenue financièrement par le Ministère des Affaires étrangères du Luxembourg.



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère des Affaires étrangères
et européennes

Direction de la coopération
au développement et
de l'action humanitaire