

Mobilité urbaine inclusive et se rendre au travail 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

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 Gaillet 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 Sarah Roux, Volontaire des Nations Unies.

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

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?

L'accès à un travail décent est essentiel pour tout individu, non seulement pour garantir sa sécurité économique mais aussi pour assurer son bien-être personnel et son inclusion sociale. L'accès à des moyens de subsistance suffisants lui permet de développer ses compétences, ses connaissances, l'estime de soi et d'être reconnu comme un membre à part entière de la communauté.

Selon les estimations globales, les personnes handicapées représentent à peu près 15% de la population mondiale, 85 % d'entre elles vivant dans les pays en développement.⁽³⁾ Elles ont des

3. OMS (2011) Rapport mondial sur le handicap.

besoins distincts à travers un large éventail de déficiences, notamment physiques, visuelles, auditives, cognitives. Leur accès à l'emploi est entravé par diverses barrières sociales, physiques et institutionnelles. La difficulté (voire l'impossibilité) de se déplacer en sécurité dans la ville, de l'endroit où elles vivent au lieu où elles veulent travailler, est l'une des barrières majeures auxquelles elles sont confrontées.

Dans la Convention des Nations Unies relative aux Droits des Personnes Handicapées (CDPH), article 27, les Etats parties reconnaissent **le droit des personnes handicapées au travail**, au même titre que le reste de la population, et s'accordent pour prendre toutes les mesures nécessaires pour faciliter la réalisation de ce droit. Dans le cadre de l'agenda 2030 également, tous les pays se sont engagés à ne laisser personne de côté en travaillant à l'atteinte de l'Objectif de Développement Durable (ODD) 8,⁽⁴⁾ c'est-à-dire parvenir au plein emploi productif et à l'emploi décent pour toutes les femmes et les hommes, y compris les jeunes et les personnes handicapées.

Pour autant, dans les pays en développement, plus de 80% des personnes handicapées en âge de travailler et souhaitant travailler sont sans emploi.⁽⁵⁾ Cachés et/ou surprotégés par leurs familles, confrontés à la discrimination et aux préjugés, privés d'accès à l'éducation de base depuis l'enfance, les adultes handicapés ignorent souvent leurs droits. Ils sont confrontés à des barrières considérables lorsqu'ils cherchent ou veulent conserver un emploi: les services d'aide à l'emploi sont souvent inaccessibles ou simplement inexistantes ; les provisions de non-discrimination prévues dans les lois relatives au travail, quand elles existent, ne sont pas appliquées ; les employeurs ne sont pas incités ou soutenus dans la création d'espaces de travail accessibles et de postes adaptés. Par conséquent, ils sont plus susceptibles d'être cantonnés dans des emplois peu qualifiés, précaires et informels ou de se voir nier l'accès à des opportunités

4. ODD 8, objectif 8.5: D'ici à 2030, parvenir au plein emploi productif et garantir à toutes les femmes et à tous les hommes, y compris les jeunes et les personnes handicapées, un travail décent et un salaire égal pour un travail de valeur égale.

5. L'Organisation Internationale du Travail (2007) *The Employment Situation of People with Disabilities: towards improved statistical information.*

d'emploi.⁽⁶⁾ Dans les pays en développement, 80% des personnes handicapées actives sont des travailleurs indépendants, presque tous dans le secteur informel, ce qui renforce encore leur vulnérabilité.⁽⁷⁾

Parmi d'autres facteurs contraignants, **l'absence de routes sûres et accessibles dans de nombreuses villes des pays en développement a un impact négatif sur les opportunités d'emploi des personnes handicapées.** Comme exprimé durant les groupes de discussion qui se sont tenus à Ouagadougou en 2018, les personnes handicapées témoignent qu'une fois que les infrastructures piétonnes et les transports sont sûrs et accessibles, ils peuvent davantage se concentrer sur leur emploi, en évitant les contretemps ou les délais. **Chaque année, environ 1,25 millions de personnes à travers le monde sont tuées dans des accidents de la route ; la moitié d'entre eux sont âgés de 15 à 44 ans. 20 à 50 millions de personnes sont également blessées chaque année dans des accidents de la route.**⁽⁸⁾ Et le risque d'être blessé lors d'un accident de la route est plus important pour les personnes handicapées.⁽⁹⁾ Les accidents de la route réduisent la population active et imposent un lourd tribut aux systèmes de santé et de protection sociale.

La CDPH stipule que les pays ont le devoir d'identifier et d'éliminer les obstacles et les barrières de manière à garantir aux personnes handicapées l'accessibilité de leur environnement, des moyens de transport, des infrastructures publiques et services, ainsi que des technologies de l'information et de la communication. **En interprétant cette exigence, il est crucial de lier accessibilité et sécurité afin d'améliorer la**

6. Handicap International (2016) *Situation of Wage Employment of People with Disabilities: Ten Developing Countries in Focus*

7. Handicap International (2006) *Good practices for the economic inclusion of people with disabilities in developing countries: funding mechanisms for self-employment.*

8. L'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) (2015) *Le rapport sur l'état global de la sécurité routière* (« Global status report on road safety »)

9. L'OMS (2011) *Rapport Mondial sur le handicap* : «Les personnes handicapées sont plus exposées aux risques de blessures non-fatales involontaires causées par les accidents de la route.»

mobilité sûre pour tous dans la ville.⁽¹⁰⁾ Sans sécurité routière pour tous, les villes ne sont ni inclusives, ni accessibles. À travers la cible 11.2 des ODD, tous les pays se sont engagés à fournir l'accès à des systèmes de transports sûrs, abordables, accessibles et durables pour tous en améliorant la sécurité des routes, notamment par le développement des transports publics, en apportant une attention particulière aux besoins des personnes en situation de vulnérabilité, 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 tous les obstacles à l'emploi décent liés au handicap, c'est un facteur clé qui peut avoir un effet domino **vers le renforcement d'une société inclusive, en paix et prospère qui "ne laisse personne de côté"**. En effet, la mobilité sûre permet, dès le plus jeune âge, à toutes les composantes d'une société diverse, y compris les personnes handicapées, de se côtoyer au quotidien dans l'espace public, telles que dans les écoles, les transports en commun, le milieu professionnel. Cette possibilité est extrêmement bénéfique pour la réduction des discriminations et le renforcement de la cohésion sociale.

Lorsque leur accès à l'emploi est facilité par une mobilité sûre, les personnes handicapées peuvent générer des revenus et des taxes et participer à l'activité économique de la ville, pour le plus grand bénéfice de tous. Au-delà des bienfaits pour la ville et l'économie locale, il est largement prouvé que, dans le secteur privé, les entreprises les plus performantes mettent davantage l'accent sur la diversité et l'inclusion dans leurs pratiques de recrutement.⁽¹¹⁾ Une telle autonomisation économique a un impact encore plus positif sur les **femmes handicapées** qui font face à de multiples formes de discriminations, dans des pays où le genre et le handicap sont souvent des obstacles à la possibilité de générer un revenu et d'atteindre l'indépendance financière. En plus

10. 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.

11. <https://www.aapd.com/5-reasons-hiring-people-disabilities-good-business-rest-us/>

d'être confrontées à de multiples barrières à l'accès à l'emploi, les femmes et les filles sont généralement les premières aidantes pour un proche handicapé, ce qui limite en définitive leurs propres opportunités d'accès à l'éducation et à l'emploi.⁽¹²⁾ Mais lorsque la personne handicapée qu'elles assistent gagne en indépendance à travers l'emploi, cela impacte en retour leurs perspectives et opportunités économiques ; ce qui contribue au renforcement de l'égalité des sexes et à la réduction de la pauvreté.

A l'inverse, lorsque la personne handicapée ne peut accéder à l'emploi, c'est toute la famille qui supporte les conséquences du manque de revenu, précipitant potentiellement tous ses membres dans la spirale de la pauvreté. Les travailleurs handicapés sans emploi représentent aussi un coût à long terme pour l'Etat, étant plus susceptibles de dépendre de l'aide sociale du gouvernement plutôt que d'exploiter leur potentiel, de gagner un revenu et de contribuer à la société, ce qui peut affecter le taux de productivité, les dépenses d'assistance sociale et les revenus fiscaux d'un pays.⁽¹³⁾ L'OIT estime que l'exclusion des personnes handicapées de l'emploi prive les sociétés d'1,37 à 1,94 milliard de dollars par an en termes de PIB.⁽¹⁴⁾

De toute évidence, les ressources nécessaires pour rendre les espaces urbains sûrs et inclusifs pour tous sont relativement modestes comparés au coût élevé de l'exclusion des personnes handicapées en âge de travailler des opportunités d'emploi et de la vie.

Toutes les parties prenantes impliquées dans la mise en œuvre des ODD, plus particulièrement les États et les autorités locales, doivent impérativement répondre aux besoins des personnes handicapées en âge de travailler afin qu'elles puissent jouir de leur droit au travail décent et à l'émancipation économique, et ce par le biais d'une mobilité sûre et accessible.

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

13. 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*.

14. Robert L. Metts (2000) *Disability issues, trends and recommendations for the World Bank*.

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?

« Il y a souvent des embouteillages importants, le conducteur décide donc de s'arrêter à mi-chemin. Tous les passagers doivent sortir et continuer à pied pour atteindre l'arrêt de bus suivant. Mais je dois rester au même endroit à cause de ma mobilité réduite. Alors j'arrive au travail avec plusieurs heures de retard. »

Martin, participant du groupe de discussion en RDC.

Pour les personnes handicapées, se rendre au travail dans les zones urbaines présente souvent des difficultés accablantes.

Les trottoirs sont soit inexistantes soit en piteux état. Il existe très **peu de passages piétons** sécurisés sur les routes, et quand bien même ils existent, ils sont parfois bloqués par des accotements surélevés, ils sont rarement régulés par des feux de signalisation et la plupart des véhicules ne prennent pas la peine de s'arrêter pour laisser passer les piétons, entraînant de nombreux accidents. Travailleurs indépendants ou du secteur informel, les personnes handicapées sont nombreuses à travailler sur la chaussée ou

sur le bas-côté de la route, s'exposant ainsi à des accidents et blessures liées au travail.

La signalisation et les informations censées aider les piétons, dont les personnes handicapées, à se déplacer à travers la ville font également défaut. Même pour les piétons sans handicap les espaces urbains représentent alors un défi ; et pour les personnes à mobilité réduite, ces facteurs rendent pénible le déplacement ou l'utilisation du fauteuil roulant sur le trottoir ou sur la chaussée. 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.

Accéder à des bâtiments tels que des immeubles de bureaux ou des commerces est aussi extrêmement difficile. Humanité & Inclusion a travaillé par le passé avec les autorités locales vietnamiennes pour concevoir et mener des audits d'accessibilité de l'environnement urbain, y compris dans les magasins, hôtels et autres lieux de service. Une action de sensibilisation sur les besoins en termes d'inclusion a dû être menée avant de pouvoir lever de manière efficace les barrières à l'accessibilité.

Les transports en commun représentent souvent le mode de locomotion principal pour se rendre au travail dans les villes des pays à revenus faible et intermédiaire, plus particulièrement pour les plus pauvres qui ne peuvent se permettre un moyen de transport privé. Ces transports sont souvent sources de difficultés supplémentaires pour les personnes handicapées, qui ont souvent du mal à monter à bord des bus, particulièrement avec leurs fauteuils roulants. Très souvent, elles doivent se faire porter par des amis ou d'autres passagers et doivent payer un tarif additionnel pour l'espace nécessaire à leurs fauteuils roulants. Là où des espaces ont été aménagés à bord pour accueillir les fauteuils roulants ou pour d'autres types de personnes à mobilité réduite, le manque de sensibilisation et de compréhension du public constituent souvent une barrière à leur utilisation adéquate. Dans les pays en développement, les transports collectifs incluent aussi des compagnies de bus privées, dont les chauffeurs sont peu incités à s'arrêter pour les usagers handicapés

puisque cela implique souvent l'accueil de moins de passagers, et peut entraîner des retards et des revenus moindres. Les compagnies de bus privées considèrent les temps d'arrêt supplémentaires comme une perte de revenus potentiels, et ne laissent pas assez de temps aux personnes handicapées pour monter ou descendre, voire ne s'arrêtent pas du tout.

Souvent il n'y a pas d'emplacement défini pour les arrêts de bus, donc les personnes à mobilité réduite ne peuvent pas attendre à un endroit prédéfini, ce qui diminue encore leurs chances de monter dans un bus. Des déficiences moins visibles, telles que la surdité ou un handicap mental comme l'autisme, ne sont habituellement pas reconnus par les autres passagers ou le personnel à bord, ce qui peut se traduire par des malentendus voire des abus.

Les difficultés rencontrées pour monter à bord d'un bus contraignent parfois les personnes handicapées à planifier leurs déplacements plutôt en dehors des heures d'affluence, ce qui peut entraîner des arrivées tardives sur leur lieu de travail. C'est une situation qui les rend aussi vulnérables **aux crimes, abus et harcèlement sexuel** lorsqu'ils voyagent tard le soir pour éviter les heures de pointe. Ces expériences éprouvantes détournent parfois les personnes handicapées des transports publics, ce qui limite encore leur mobilité et compromet leur accès à l'emploi ainsi que leur participation à la vie publique. Même s'il est possible de se déplacer en transport collectif, les personnes en fauteuils roulants ou ayant des déficiences visuelles sont confrontés à un parcours pénible sur des routes et des sentiers difficiles pour parvenir à leur destination.

Conduire avec un handicap est généralement impossible dans les pays en développement. De nombreux pays n'ont pas les procédures nécessaires pour tester les capacités et délivrer le permis de conduire aux personnes handicapées. Quand ils sont utilisés, les véhicules adaptés comme les tricycles motorisés sont souvent arrêtés par la police et considérés comme des véhicules non-autorisés. Il y a un manque de sensibilisation de la police de la route dans beaucoup de villes en ce qui concerne les besoins

des personnes handicapées en termes de mobilité urbaine. Il est aussi difficile de trouver des places de stationnement réservées ; les personnes handicapées utilisant des véhicules privés vont souvent trouver trop étroites les places où elles souhaitent se garer et sortir de leur véhicule. Cela accroît encore la dépendance de ces personnes par rapport à leur famille, amis et aidants.

La conception et l'aménagement des routes, l'absence de marquage et de signalisation et le manque d'éclairage public sont aussi à l'origine d'habitudes de conduite hasardeuses et de dangers pour les personnes handicapées ainsi que pour les autres piétons. Le concept du Safe Systems Approach (l'Approche par des systèmes sécurisés)⁽¹⁵⁾ est encore largement méconnu. Cette approche implique trois éléments en interaction : l'amélioration des attitudes et des comportements des usagers, la conception et la construction des espaces routiers intégrant l'objectif de réduction des risques d'accidents, l'incitation à la production et à l'achat de véhicules plus sûrs pour les constructeurs et les consommateurs. Cette approche met l'accent sur le fait que les acteurs de la conception des systèmes de transport routier doivent assumer et partager la responsabilité de la sécurité du système, et les usagers du système doivent s'engager à en respecter les règles et contraintes. ⁽¹⁶⁾

Tous ces éléments constituent des lacunes et des failles dans la sécurité et l'accessibilité qui rompent la chaîne de la mobilité. Dans ce contexte, il n'est pas surprenant que, dans leur ensemble, les personnes handicapées pâtissent d'un taux de chômage plus élevé que le reste de la population.

15. Câble, R. (2013) *Challenges for Planning Safe Cities for Vulnerable Road Users: Cape Town Freeway Management System Experiences*. Exposé présenté dans le cadre du Séminaire du Partenariat mondial pour la sécurité routière –Transporter les personnes en toute sécurité dans les villes, Addis Abeba, Éthiopie.

16. HI (2016) *Policy Paper: Road Safety*.

Expériences pays

Des transports accessibles dans le cadre d'un programme pour l'emploi inclusif au Sénégal

Dakar, la capitale du Sénégal, est peuplée par 2,5 millions d'habitants, dont une proportion de personnes handicapées similaire aux autres villes sub-sahariennes, soit environ 15% de la population. La population du pays étant âgée en moyenne de tout juste 19 ans, la course est lancée pour développer les emplois nécessaires à la création d'un meilleur avenir pour les jeunes sénégalais, comme dans d'autres pays dans la région.

Un programme mené par HI depuis 2014 vise à améliorer l'accès à l'emploi des personnes handicapées, en les mettant en relation avec des agences pour l'emploi, en les plaçant en apprentissage et en les formant afin qu'ils acquièrent les compétences recherchées par les employeurs. Le programme appuie aussi la formation des travailleurs indépendants handicapés lorsqu'ils lancent leurs propres affaires. Il s'attache à **améliorer l'accessibilité sur les lieux de travail et la mobilité urbaine sûre** pour permettre à un plus grand nombre de travailleurs handicapés de se rendre de leur domicile à leur travail. De nombreuses entreprises ont signé une politique d'inclusion sur le lieu de travail qui les engage à améliorer l'accès dans et autour des bâtiments de bureaux ainsi que l'accès aux toilettes et aux autres équipements.

Suite à un plaidoyer efficace mené par HI en collaboration avec les OPH locales, **les bus du transport public ont été progressivement améliorés**. Grâce à une volonté politique plus affirmée, **la politique nationale sur l'accessibilité des transports a été améliorée**. Le plus large opérateur de bus de Dakar a accepté d'accroître le nombre de bus disposant d'une rampe et de sièges prioritaires pour les personnes handicapées et de former le personnel des opérateurs de bus sur les besoins spécifiques et divers des passagers à travers un large éventail de déficiences. **La compagnie de bus est même allée encore plus loin et a embauché 25 personnes handicapées pour vendre des tickets**.

Conséquence du programme, les personnes handicapées ont davantage d'options de transport à Dakar, ce qui a contribué à réduire les barrières à l'emploi auxquelles elles font face. Désormais, **plus de 700 personnes handicapées sont enregistrées comme demandeuses d'emploi sur les deux portails nationaux de recrutement et plusieurs centaines d'autres ont été employés directement** sur des postes permanents, ou ont décroché un apprentissage ou une formation qui leur permettra d'améliorer leurs perspectives d'emploi ou leurs capacités à gérer leurs propres micro entreprises.

Parmi les autres initiatives pour des transports plus sûrs et accessibles à Dakar, figure un projet pour éliminer progressivement les "cars rapides", ces minibus des années 60 et 70 très colorés mais obsolètes et dangereux, et pour les remplacer par une flotte de bus plus sûrs et plus accessibles.⁽¹⁷⁾ C'est une nouvelle opportunité de répondre aux besoins des personnes handicapées en termes de mobilité, tels que l'accès aux bus depuis l'arrêt, les sièges prioritaires et les informations auditives et visuelles à bord.

Véhicules modifiés et permis de conduire pour les personnes handicapées au Vietnam

Le Vietnam s'est rapidement urbanisé durant ces dernières décennies et ses deux villes les plus importantes Ho Chi Min Ville (7,8 millions de personnes) et Hanoi (5,6 millions de personnes) sont parmi les plus larges de l'Asie du sud-est. Ces villes et d'autres villes du pays souffrent des embouteillages, de l'insécurité des routes et des défis de la mobilité urbaine.

Durant de nombreuses années, HI a travaillé sur un programme lié à la mobilité pour aider **le gouvernement du Vietnam à mettre en place des systèmes permettant aux personnes handicapées de conduire légalement des véhicules modifiés et de passer un examen en vue d'obtenir le permis de conduire**. C'est une initiative rare dans un pays en développement, résultat d'une forte demande de la part des

17. Source: <https://edition.cnn.com/travel/article/car-rapides-senegal/index.html>

personnes handicapées, notamment des adultes en âge de travailler.

Cela a donné lieu à un processus long et complexe de dix ans, qui a requis une collaboration étroite entre différentes parties prenantes dont le gouvernement, les compagnies d'entretien des véhicules, les compagnies d'assurance, les OPH et bien d'autres. Une série de standards techniques nationaux a été développée pour les véhicules modifiés. Cela a permis aux personnes handicapées d'acheter et de modifier des véhicules, qui sont désormais reconnus comme homologués par les compagnies d'assurance et la police de la route.

Ces efforts combinés ont eu un impact positif permettant à un nombre important de personnes handicapées de se mouvoir librement en ville, leurs permettant de se rendre plus facilement au travail, à l'école, dans les magasins, les hôpitaux, etc.



© Elise Cartuyvels / HI, Nepal.

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 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

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.

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 transversale tout en adoptant également des mesures spécifiques pour les personnes handicapées et les autres usagers vulnérables de la route**, en adoptant notamment une approche du handicap fondée sur les droits, qui dépasse la vision des personnes handicapées comme de simples victimes d'accidents de la route, afin de prendre en compte l'éventail varié des besoins des personnes handicapées et l'importance de la 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 vulnérables de la route, 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, et aux autres opportunités, telles que l'éducation et 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.
- 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.
- Conduire des audits sur la sécurité et l'accessibilité pour identifier, et éventuellement éliminer les situations qui ne sont pas conformes aux standards 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 lieux de travail.
- De concert avec un large éventail de parties prenantes, dont les OPH, mettre au point des mesures de limitation de la circulation telles que l'installation de ralentisseurs, et veiller à leur mise en œuvre et leur respect grâce aux campagnes de sensibilisation et au renforcement des capacités de la police de la route.

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.
- **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 véhicules 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.
- **Réduire les droits de douanes pour les véhicules adaptés importés**, de même pour les équipements de mobilité et d'assistance.
- Encourager l'autonomie des personnes handicapées en autorisant l'aménagement de véhicules homologués, en instaurant un examen **du permis de conduire** obtenu à la condition de satisfaire à un test d'aptitude, et en imposant la présence d'espaces de stationnement réservés aux personnes handicapées à proximité des accès sécurisés aux bâtiments et infrastructures.

2.3. Les usagers

- Promouvoir **des campagnes de sensibilisation à la sécurité routière** à l'intention de tous les

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.

usagers de la route, tout particulièrement les usagers vulnérables tels que les personnes handicapées, les enfants, les piétons, etc

- Afin d'**accroître la demande pour une mobilité sûre et inclusive, promouvoir des campagnes de sensibilisation aux droits des personnes handicapées** et le renforcement des capacités des associations de victimes d'accidents de la route, des Organisations de Personnes Handicapées (OPH), et des autres groupes d'usagers vulnérables de la route.
- 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 organisations professionnelles.
- Encourager les employeurs à élaborer et à mettre en œuvre **leurs standards et politiques**

internes sur la sécurité routière et l'accessibilité, en s'appuyant sur les politiques nationales et locales. Encourager ceux qui ont le plus de ressources à proposer des options de transport pour les employés handicapés, afin de faciliter leur participation sur le lieu de travail.

- Encourager les employeurs, particulièrement les organisations de transport comme les bus ou les compagnies de train, à employer des personnes handicapées à des postes appropriés, participant ainsi à la sensibilisation et à la promotion de l'emploi des personnes handicapées.
- 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.

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