

# Mobilité urbaine inclusive et gestion des risques de catastrophes dans les pays en développement <sup>1</sup>

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,<sup>(2)</sup> 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?

Chaque année, plus de 226 millions de personnes, la plupart vivant dans les pays en développement, sont touchées par des catastrophes. Ce chiffre est appelé à augmenter à mesure que les aléas susceptibles de provoquer ces catastrophes se multiplient et se succèdent à un rythme de plus en plus rapide sous les effets du changement climatique.<sup>(3)</sup> Naturelles ou causées par l'homme, elles peuvent faire de nombreuses victimes et avoir de sérieuses répercussions sur le développement et le niveau de pauvreté des populations et du pays.<sup>(4)</sup>

---

3. Stratégie internationale de prévention des catastrophes des Nations Unies UNISDR, 2011. Des catastrophes sous un différent angle : derrière chaque effet, il y a une cause.

4. HI (2012) Disability Inclusive Community based DRM: A toolkit for South Asia.

Les personnes les plus marginalisées et vulnérables de la communauté sont aussi les plus exposées à ces risques.

Selon les estimations de l'OMS, **les personnes handicapées** représentent environ 15 % de la population mondiale ; 85 % d'entre elles vivent dans les pays en développement.<sup>(5)</sup>

Les catastrophes **les affectent de façon disproportionnée du fait de leur mobilité réduite lors des évacuations, du manque d'information ou de services accessibles, et des discriminations dont elles font l'objet.**

Ainsi, on a pu observer que le tremblement de terre et le tsunami survenus au Japon en 2011 ont engendré parmi les personnes handicapées un taux de fatalité deux fois supérieur à celui du reste de la population.<sup>(6)</sup> En général, les pays en développement comme Haïti, le Népal et le Bangladesh sont moins résilients face aux catastrophes en raison d'une planification urbaine défailante et de la faible qualité des infrastructures et des logements.

Lorsqu'une catastrophe survient, **des contraintes extérieures, telles que des routes dangereuses ou des voies piétonnes et axes de transport accessibles en nombre limité, constituent autant de difficultés supplémentaires pour faire face à la situation et, en fin de compte, peuvent faire la différence entre la survie et la mort.** Les villes en développement exposées aux catastrophes sont par ailleurs susceptibles de compter une population en situation de handicap plus importante, du fait de blessures passées. À titre d'exemple, Haïti a enregistré une hausse significative du nombre de personnes handicapées parmi la population suite au tremblement de terre de 2010 ; dans le monde, pour chaque personne tuée dans une catastrophe, trois autres sont blessées ou conservent un handicap permanent.<sup>(7)</sup>

La CDPH exige que chaque pays identifie et élimine les obstacles et les barrières et veillent à ce que les personnes handicapées puissent

avoir accès à leur environnement, aux transport, aux infrastructures publiques et services, ainsi qu'aux technologies de l'information et de la communication. **En interprétant cette exigence, il est crucial de lier accessibilité et sécurité afin d'améliorer la mobilité sûre pour tous dans la ville.** <sup>(8)</sup> Sans sécurité routière pour tous, les villes ne sont ni inclusives, ni accessibles. La cible 11.2 des ODD prévoit que tous les pays s'engagent à fournir à tous des systèmes de transport sûrs, abordables, accessibles et durables, notamment par l'accroissement du transport public, en prenant particulièrement en compte les besoins des personnes en situation de vulnérabilité, des femmes, des enfants, des personnes handicapées et des personnes âgées. Le Cadre d'action de Sendai<sup>(9)</sup> établit que tout plan de gestion des risques de catastrophes doit tenir compte du handicap et insiste sur la nécessité de politiques et de programmes abordant la problématique des déplacements de population et de la mobilité dans un souci de renforcer la résilience des individus et de leurs communautés.

Malgré cela, une enquête mondiale de 2013 portant sur 5 450 personnes handicapées interrogées dans 126 pays a révélé que seules 20 % d'entre elles avaient pu être évacuées immédiatement et sans difficulté.<sup>(10)</sup> Il existe généralement **d'importantes lacunes concernant l'inclusion des personnes handicapées, notamment l'identification des membres vulnérables de la communauté mais aussi leur participation et leur consultation dans l'élaboration de plans de réponse aux catastrophes, ou la conception des abris d'urgence.** De ce fait, les divers besoins propres à une grande variété de déficiences, incluant des déficiences physiques, visuelles, auditives, cognitives, ne sont pas entendus.

Améliorer la sécurité routière et l'accessibilité ne suffira pas à éliminer tous les obstacles à la mobilité liés au handicap durant les catastrophes mais c'est un facteur clé susceptible d'avoir

5. OMS (2011) *Rapport mondial sur le handicap*.

6. Centre d'information de la Société japonaise pour la réhabilitation des personnes handicapées (SJRPH).

7. CBM International. (n.d.). *Inclusive Emergency Response*. Tiré de [http://www.cbm.org/index/Default\\_245472.php](http://www.cbm.org/index/Default_245472.php)

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.

9. Cadre de Sendai (2015) paragraphe 30.

10. UNISDR (2013) *Global Survey of Persons with Disabilities*.

un effet domino vers une Gestion inclusive des Risques de Catastrophes (GRC) qui "ne laisse personne de côté". **Une mobilité sûre et accessible vient renforcer la résilience de la communauté urbaine dans son ensemble car elle permet de s'assurer que les besoins de tous sont pris en compte et que personne n'est « invisible » pendant les catastrophes.** Il est ici question des femmes enceintes, des enfants et des personnes âgées, ainsi que de toutes les personnes à mobilité réduite. Les phases de relèvement et de reconstruction qui suivent une catastrophe sont donc l'occasion de « **mieux reconstruire** », en équipant autant que possible les nouvelles infrastructures, bâtiments et abris d'urgence de dispositifs d'accessibilité. Dans les faits, cela permet aux personnes handicapées d'envisager un plus grand nombre d'options pour leur évacuation lors de catastrophes futures.

De toute évidence, les ressources nécessaires pour rendre les espaces urbains sûrs et inclusifs pour tous sont relativement modestes comparés au coût immense de l'exclusion des personnes les plus à risque lors des opérations de secours ou dans les plans d'urgence et de reconstruction. **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 au moment des catastrophes.** 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 aux catastrophes?

« La plupart des personnes handicapées sont pauvres et vivent dans des bidonvilles ou des quartiers défavorisés aux rues étroites. En cas d'incendie ou autre, il est très difficile de parvenir jusqu'à nous. Les personnes valides peuvent généralement s'en sortir mais nous..., bien souvent nous perdons la vie ou sommes gravement blessés. »

*Représentant d'une Organisation de Personnes Handicapées, Kenya.*

La majorité des actions d'Humanité & Inclusion ont révélé que dans les pays en développement, une grande partie des abris d'urgence ne sont pas adaptés aux besoins d'une grande partie des personnes handicapées.

Ce peut être en raison **de voies d'accès difficiles, de l'absence de rampes d'accès ou de sécurité, du manque de signalisation ou d'information en braille** pour les déficients visuels et de l'absence de revêtement tactile aux abords des zones dangereuses (par exemple, les marches) ou le long de chemins accessibles et sûrs. Bien souvent, le terrain est très escarpé, à l'instar de nombreuses villes du Népal exposées aux tremblements de terre, inondations et glissements de terrain.

**L'accessibilité des moyens d'évacuation, que ce soit par bateau ou en bus, est souvent inexistante et les obstacles empêchent de se frayer un chemin vers les abris d'urgence ou les points de rassemblement.** Tout ceci entraîne souvent des réticences chez les personnes handicapées et leurs familles qui évacuent alors en extremis, voire pas du tout, et courent alors un

grave danger face aux catastrophes que sont les cyclones ou les inondations.

**La diffusion d'informations à la radio, à la télévision, par affichage ou par SMS concernant les catastrophes, telles que des indications sur les refuges accessibles et voies d'évacuation sûres, fait souvent défaut.** Lorsqu'elle existe, les personnes atteintes de déficience visuelle ou auditive ont peu de chances d'y accéder. Du fait de leur isolement social et économique, il est moins probable que les personnes handicapées soient informées d'alertes potentielles.

L'équipement d'assistance aux personnes handicapées, parfois disponible dans les abris d'urgence ou les villes en général, n'est bien souvent pas assez robuste pour résister aux tremblements de terre ou aux inondations, ce qui entraîne des difficultés d'accès qui se prolongent au cours des semaines suivant une catastrophe. D'autres difficultés émergent dans les camps de réfugiés ou camps informels plus petits. Certaines parties des camps humanitaires, telles que la zone d'arrivée, les points de distribution d'eau et de nourriture et les sanitaires sont souvent inaccessibles aux personnes handicapées.

## Expériences pays

### **Mieux reconstruire en Haïti : une approche axée sur l'accessibilité et la mobilité inclusive**

Le violent séisme qui a secoué Haïti en 2010 a fait environ 220 000 morts, 300 000 blessés (beaucoup ayant acquis des handicaps permanents) et plus d'un million de sans-abris. Haïti compte entre 800 000 et un million de personnes handicapées<sup>(11)</sup> et **bien que l'on ne puisse effacer la tragédie du séisme, l'étendue des réparations nécessaires est l'occasion de reconstruire de manière plus inclusive pour les personnes handicapées.**

Dans cette optique, il est primordial que la voix des personnes handicapées soit entendue durant

la phase de reconstruction. **Afin d'accompagner les OPH haïtiennes dans leur démarche de plaider et de dialogue auprès des autorités, plusieurs séances de formation aux besoins des personnes handicapées ont été organisées à l'attention des gouvernements et des dirigeants de communautés.** Des améliorations spécifiques d'infrastructures physiques ont eu lieu, notamment en faveur de l'accessibilité à certains bâtiments publics dont une mairie et plusieurs écoles.<sup>(12)</sup>

Dans le cadre du Partenariat Mondial sur le Handicap et le Développement (GPDD), la démarche de « **mieux reconstruire** » a également été soutenue par une initiative du Groupe de travail pour la reconstruction d'Haïti qui, entre autres, a mis au point une gamme d'outils visant un relèvement à long terme axé sur l'inclusion universelle.<sup>(13)</sup> Cette boîte à outils apporte aux partenaires de développement, aux agences des Nations Unies, aux ministères et autres parties prenantes, des stratégies de planification utiles et préventives ainsi que des instruments leur permettant d'aborder les étapes de relèvement et de reconstruction de manière inclusive, au bénéfice des personnes handicapées et vulnérables. Sept thèmes majeurs relatifs aux efforts de relèvement et de reconstruction inclusifs sont traités : l'environnement physique, les moyens de subsistance, l'emploi et la protection sociale, les transports et la communication, l'éducation, la santé, le renforcement des capacités des Organisations de Personnes Handicapées (OPH) et les problématiques organisationnelle et opérationnelle.

**Les chapitres sur l'environnement physique, les transports et la communication sont tout particulièrement applicables à la problématique de la mobilité urbaine inclusive et sûre pour les personnes handicapées. Ils détaillent les manières d'améliorer l'accessibilité et la sécurité des villes pour leurs usagers vulnérables, y compris les personnes handicapées.** Certaines sections incluent des recommandations

11. Source : UNICEF. <https://changingpaces.com/amid-haitis-reconstruction-a-chance-for-a-more-inclusive-approach/>

12. CBM (2015) *Inclusion of people in Haiti*. Source : <http://www.cbm.org/Inclusion-of-people-in-Haiti-478589.php>

13. Disponible sur : <https://europa.eu/capacity4dev/disability-and-development-network/blog/haiti-toolkit-long-term-recovery-gpdd>



© HI

pratiques concernant la mise en œuvre de projets d'infrastructures, ainsi que des méthodes de consultation permettant de veiller à la participation des OPH. Dans l'ensemble, tout cela contribue à la constitution de communautés plus résilientes.

## Améliorer l'accessibilité universelle à Katmandou au Népal

L'urbanisation du Népal s'est récemment accélérée, passant de 3 % seulement en 1954 à plus de 60 % aujourd'hui.<sup>(14)</sup> La population est principalement installée dans la vallée de Katmandou, ainsi que dans plusieurs grandes villes comme Biratnagar, Dharan et Bharatpur. Cette croissance rapide et insuffisamment planifiée a favorisé l'émergence d'environnements inhospitaliers et dangereux pour les personnes handicapées. Par ailleurs, le Népal est très exposé aux catastrophes naturelles dont les séismes, les inondations et

les glissements de terrain, au cours desquels les personnes handicapées éprouvent des difficultés de mobilité importantes, surtout lors des évacuations en urgence.

Au Népal, comme dans de nombreux autres pays, la politique d'accessibilité a été difficile à mettre en œuvre. Malgré l'introduction de plusieurs normes, les nouveaux trottoirs de Katmandou sont dépourvus de caractéristiques d'accessibilité. Avec l'objectif d'inciter le gouvernement à apporter des solutions concrètes, plusieurs projets pilotes en étroite collaboration avec les ministères concernés ont vu le jour.

Ainsi, plusieurs ONG et le conseil municipal de Katmandou (KMC) **ont plaidé ensemble en faveur d'actions pour une sécurité routière et une mobilité urbaine inclusives et s'allient afin de les concrétiser. Le programme prévoit des audits sur l'accessibilité et la formation de représentants de KMC à leur mise en œuvre régulière.** À Katmandou, 150 audits menés dans 10 secteurs d'infrastructures ou types

14. Source : Gouvernement du Népal. <http://moud.gov.np/>



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

de lieux ont permis d'identifier des problèmes d'accessibilité et de sécurité affectant les personnes handicapées, mais aussi l'ensemble de la population. Devant ce constat, des améliorations sont en cours pour remédier à l'encombrement des passages piétons, ainsi qu'à l'obstruction des trottoirs et accès aux infrastructures publiques, dont les abris d'urgence, les écoles et les hôpitaux.

Des audits sur l'accessibilité avant et après construction permettent de veiller à ce que les bâtiments respectent les standards d'accessibilité, telles que des surfaces planes, des rampes au degré d'inclinaison adéquat et des bandes d'éveil de vigilance adaptées. Bien qu'au Népal, ce système ne soit pas encore entièrement en place, il s'est avéré plutôt efficace au niveau local, en complément d'un mécanisme gouvernemental de délivrance ou de refus des permis de construire en fonction du respect des normes d'accessibilité et de sécurité.

En grande partie, Katmandou doit l'amélioration de ses problèmes de mobilité au renforcement

du processus de consultation dans le cadre de nouveaux projets, notamment en ciblant davantage les besoins des personnes handicapées concernant la mobilité urbaine et la sécurité routière. La principale Organisation de Personnes Handicapées (OPH) au Népal a initié des démarches informelles de consultation dans le cadre de nouveaux projets urbains plus vastes. Ces sessions très productives entre les concepteurs de projets et les OPH ont favorisé des apprentissages mutuels et le partage de leçons, conduisant à une meilleure conception qui facilite l'accessibilité, y compris durant les évacuations d'urgence. Dans l'ensemble, le dialogue renouvelé entre les OPH, les autorités publiques et les acteurs privés (les entreprises de construction, par exemple) a permis un changement significatif de l'attitude générale au profit d'une bien meilleure considération des exigences de l'accessibilité universelle.

## Recommandations en faveur de meilleures politiques et actions

### 1. 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.

- **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.

- Faire de l'**inclusion des personnes handicapées** un objectif systématique et transversal de tous les cadres politiques et stratégies de coopération internationale en matière de planification urbaine, de sécurité routière, de mobilité et de GRC.

- 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 les villes, particulièrement les personnes handicapées et leurs organisations représentatives, à l'élaboration, la mise en œuvre et le contrôle des politiques et projets de mobilité urbaine et de GRC au niveau local et national, en accord avec l'article 33 de la CDPH. 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.

- **Renforcer les méthodes de collecte des données** au niveau local et national, notamment concernant les accidents de la route dans le but d'élaborer des politiques fondées sur les faits visant à améliorer la mobilité urbaine des usagers de la route en situation de vulnérabilité. Les données doivent être ventilées par âge, handicap, genre, revenu et situation géographique. 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 sur les obstacles** à l'accessibilité, la sécurité et l'inclusion dans les GRC, mais aussi les coûts et gains qu'elles représentent, en ciblant particulièrement les filles, garçons, femmes et hommes en situation de handicap, ainsi que l'impact des infrastructures de mobilité et de transport sur la résilience des groupes marginalisés.

- **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.

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

### 2.1 L'environnement physique

- Élaborer des plans de GRC privilégiant **des parcours accessibles** vers les points de rassemblement sûrs, par exemple des espaces ouverts ou des parcs. Cela nécessite des accès de plain-pied munis de surfaces podotactiles ainsi que des abris d'urgence intégralement accessibles à des personnes présentant des handicaps divers, aussi bien une mobilité réduite que des déficiences visuelle, auditive ou cognitive.
- Améliorer l'accessibilité des infrastructures de transport permettant l'évacuation et des abris d'urgence requiert que trois groupes essentiels fassent partie intégrante de la stratégie de planification <sup>(15)</sup>
  - Premièrement, les personnes handicapées elles-mêmes et leurs familles doivent prendre part car elles seules sont en mesure de définir leurs besoins concrets.
  - Deuxièmement, les principaux partenaires gouvernementaux doivent être impliqués et convaincus des bénéfices en vue de donner leur permission pour toute mise à niveau..
  - Troisièmement, la contribution de l'ensemble de la communauté est indispensable à la pérennisation des investissements. Puiser des idées pour la conception d'abris d'urgence résilients et accessibles dans les savoirs locaux.
- 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 <sup>(16)</sup> et qui constitue

---

15. Le Road Crash and Victim Information System (RCVIS) permet la diffusion de rapports sur les accidents de la route et leurs victimes à l'attention de toutes les parties prenantes des enjeux de la sécurité routière, à l'échelle locale et internationale. Voir : <https://www.handicap-international-road-safety.org/en/sections-3-intervention-methods-and-operational-tools/pillar-1-road-safety-management-increasing>

16. Handicap International (2014) Empowerment and participation: Good practices from South & South-East Asia in disability inclusive disaster risk management.

un exemple de rentabilité <sup>(17)</sup> 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.

### 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).
- 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 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.

---

17. 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.

- **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. La population

- Organiser **des formations et des exercices** d'entraînement aux attitudes à adopter en cas d'urgence, notamment en ce qui concerne l'évacuation des membres de la communauté en situation de handicap. Avec le concours des OPH, attirer l'attention des personnes handicapées sur le déroulement et le type d'infrastructures à leur disposition. Renforcer leur confiance à se déplacer de manière autonome en cas d'urgence, si nécessaire.

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

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

- 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.

- **Afin d'accroître la demande de mobilité sûre et inclusive**, promouvoir des campagnes de sensibilisation aux droits des personnes handicapées et le renforcement des capacités auprès des associations de victimes de la route, des OPH et autres groupes d'usagers vulnérables de la route.

- **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](http://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