

# Rendre les villes inclusives : une mobilité sûre pour les personnes handicapées dans les pays en développement - Note d'analyse politique<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'inégalité, 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.

## L'importance d'une mobilité urbaine inclusive et sûre

Selon les estimations mondiales, les personnes handicapées représentent environ 15% de la population mondiale. 85% d'entre elles vivent dans les pays en développement.<sup>(3)</sup> D'ici à 2050, on estime que 66% de la population mondiale vivra dans les villes.<sup>(4)</sup> Les villes des pays en développement absorberont la majorité de cette croissance urbaine. Cependant, se déplacer en toute sécurité dans et autour des villes continue à être un défi important pour les usagers vulnérables de la route, y compris les personnes handicapées, les privant d'opportunité comme

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.

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

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

d'aller à l'école ou à l'université, d'avoir un emploi décent ou d'accéder aux services de santé.<sup>(5)</sup> **Une mobilité sûre est essentielle à l'accès équitable et l'inclusion de toutes les personnes dans les sphères économique, sociale, culturelle et politique de la vie urbaine.**

Les villes ont le potentiel transformateur de réduire les inégalités sociales. Pour cela, il est nécessaire d'intégrer les politiques et cadres internationaux actuels sur la mobilité et le handicap, tels que la Convention des Nations Unies relative aux Droits des Personnes Handicapées (CDPH) et l'Objectif de Développement Durable 11, aux politiques et stratégies locales et nationales.

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. Lorsque l'on étudie la mobilité, il est important de s'intéresser à la « chaîne de la mobilité » afin de comprendre les interactions avec l'environnement, le choix et le mode de mobilité en fonction des préférences personnelles de chaque individu. La « chaîne de la mobilité » renvoie à l'intégralité du voyage d'une personne, par exemple se rendre à un arrêt de bus depuis son domicile, monter dans le bus, voyager jusqu'à l'arrêt souhaité et finalement la destination prévue. Si un seul maillon de cette chaîne est inaccessible ou n'est pas sûr, la mobilité devient un défi beaucoup plus important.

Lorsque l'on considère la chaîne de la mobilité des personnes handicapées, il est important de prendre en compte leurs besoins distincts en fonction d'un large spectre de déficiences, notamment physiques, visuelles, auditives, cognitives. Pour répondre autant que possible à ces besoins divers, **les principes du design universel** doivent être appliqués à toutes les nouvelles infrastructures urbaines et les nouveaux moyens de transports. Il est important de noter que rendre les villes plus sûres et accessibles ne bénéficient pas seulement aux habitants handicapés, cela **améliore la sécurité, l'accessibilité et la jouissance de la ville pour tous**. Cela inclut les femmes enceintes, les

5. Banque Mondiale (2018), *Disability Inclusion and Accountability Framework*.

« Les engagements pris par les gouvernements dans l'Agenda 2030 ne seront pas suffisants s'ils ne s'accompagnent pas de standards pour le design, de directives politiques, de formation ainsi que de mécanismes d'exécution des normes visant à garantir que les mesures prises dans les domaines de la mobilité et de l'accessibilité bénéficient effectivement aux personnes handicapées, représentant tout de même 1 personne sur 7. Lorsque les systèmes de mobilité s'articulent bien ensemble, les personnes handicapées sont exposées à des risques moindres, et améliorent leur accès à la santé, l'éducation et l'emploi »

*Dr. Victor Pineda, Président de World Enabled, Co-facilitateur de l'Assemblée Générale des Partenaires (AGP) - Groupe Partenaire Constitutif - Personnes Handicapées pour le Nouvel Agenda Urbain*

personnes avec des poussettes, les parents célibataires, les enfants, les personnes âgées, ainsi que tous les autres habitants qui sont exposés aux risques de la circulation et de la pollution que cela engendre, ainsi que les personnes affectées par les retards engendrés par des rues congestionnées ou obstruées.<sup>(6)</sup>

**Il existe actuellement de nombreux obstacles à la mobilité sûre dans les pays de développement. Ils comprennent des infrastructures piétonnes et des routes<sup>(7)</sup> dangereuses, des véhicules dangereux, de mauvaises habitudes de conduite, le manque d'accès aux transports publics, les barrières financières personnelles à l'usage des transports.** Ainsi, tous les ans, 20 à 50 millions de personnes dans le monde sont blessées dans des accidents de la route ; 1,25 million de personnes sont tuées.<sup>(8)</sup> Les accidents de la route

6. *Journal of transport geography* (2002), "Transport and social exclusion: Investigating the possibility of promoting inclusion through virtual mobility", p. 12

7. HI (2018), *Mobilité urbaine inclusive et sécurité routière dans les pays de développement*.

8. OMS (2015), *Rapport de situation sur la sécurité routière : plus de 90% des décès dans les accidents de la route prennent place dans*

sont la première cause évitable de décès pour les jeunes âgés de 15 à 29 ans, et la seconde pour les enfants âgés de 5 à 14 ans.<sup>(9)</sup>

**Il existe également des obstacles liés aux attitudes envers les personnes handicapées, qui sont stigmatisées et ne sont pas considérées comme des membres à part entière de la société.**

Ainsi l'autocensure empêche de nombreuses personnes handicapées de quitter leurs domiciles, du fait d'environnements urbains dangereux ou inaccessibles, mais aussi du fait de la pression familiale, des préjugés, de la stigmatisation. Il existe souvent un manque de sensibilisation aux droits des personnes handicapées. Elles-mêmes ignorent souvent leurs droits et manquent d'accès à des structures de soutien qui leur donneraient les moyens de demander des améliorations. Par conséquent, la demande pour une mobilité sûre et inclusive reste majoritairement inaudible.

Les obstacles à une mobilité sûre et inclusive ont un impact encore plus grand sur **les femmes et filles handicapées** qui souffrent de discriminations multiples. Les femmes et les hommes ont des besoins, des comportements de mobilité, des niveaux d'accès à la mobilité différents. Les préférences de mobilité des femmes et des filles sont impactées par la peur, les discriminations, les inégalités socio-économiques. Elles sont plus susceptibles que les hommes d'utiliser les transports publics, de marcher et de se déplacer en dehors des heures de pointe. Elles doivent ainsi faire face à davantage de risques potentiels de sécurité et d'accessibilité.<sup>(10)</sup> Le manque d'indépendance des personnes handicapées augmente également les inégalités de genre, les filles et les femmes étant traditionnellement les premières aidantes pour un membre de la famille handicapé, ce qui limite en définitive leurs propres opportunités d'éducation et d'emploi.<sup>(11)</sup>

Alors que la croissance urbaine refaçonne de manière dynamique le paysage économique,

---

*les pays en développement. Dans les pays en développement, les accidents de la route sont la deuxième cause principale de décès.*

9. OMS (2015), *Dix stratégies pour la sécurité des enfants sur la route. Production dans le cadre de la Décennie d'action des Nations unies pour la sécurité routière 2010-2020.* Site Internet : [www.who.int/roadsafety/decade\\_of\\_action](http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action)

10. ITDP (2018), *Accès pour tous : Accès et genre.*

11. Centre de développement de l'OCDE (2014), "Unpaid care work: The missing link in the analysis of gender gaps in labour outcomes".

social et physique dans les pays en développement, le risque que les groupes vulnérables et marginalisés soient davantage exclus du développement et des services dans les villes s'accroît. L'exclusion et l'inaccessibilité engendrent pourtant des coûts importants, dont des pertes importantes de revenus.

En effet, sans accès à l'emploi, les personnes handicapées dépendent davantage des prestations gouvernementales et ne peuvent pas réaliser leur potentiel, gagner un revenu et contribuer à la société à travers les impôts.<sup>(12)</sup>

Les accidents de la route font également peser un fardeau supplémentaire sur les systèmes de protection sociale et de santé et représentent un coût élevé, globalement estimé par l'OMS à 518 milliards de dollars US et approximativement 2% du PIB moyen d'un pays. Ce pourcentage est plus élevé dans bien des pays en développement.<sup>(13)</sup>

De plus, une piètre mobilité urbaine a un impact important sur l'environnement, du fait d'une pollution accrue générée par la multiplication des véhicules privés en l'absence de systèmes de transport public, et par des routes congestionnées, en partie parce qu'elles ne sont pas sûres ou accessibles. Le coût des risques de santé liés à l'insécurité routière et de l'exclusion des habitants handicapés des opportunités de la vie est énorme, comparé aux ressources relativement modestes nécessaires pour rendre l'environnement urbain sûr et ouvert à tous.<sup>(14)</sup>

**Agir maintenant pour améliorer la sécurité routière et la mobilité inclusive dans les villes permettra de réaliser des économies de coût importantes dans le futur proche, et générera de nouveaux revenus et investissements.**

En effet, les villes qui utilisent une combinaison de planification participative, d'infrastructures de transport public fiables, de mesures de sécurité routière exhaustives et de solutions innovantes en matière de technologies de l'information et de la communication (TIC) pour répondre aux enjeux de mobilité urbaine seront inévitablement mieux placées pour attirer des opportunités

---

12. Robert L. Metts (2000), *Problèmes liés au handicap, tendances et recommandations pour la Banque Mondiale.*

13. OMS (2010) : *Traumatismes et violence : les faits.*

14. HI (2018) *Mobilité urbaine inclusive et aller à l'école en toute sécurité dans les pays en développement.* HI (2018) *Mobilité urbaine inclusive et aller au travail en toute sécurité dans les pays en développement.*

économiques et renforcer l'innovation et le développement.

**Une mobilité sûre et inclusive est ainsi un facteur de transformation dans le développement urbain qui, lorsqu'efficacement intégrée dans la planification urbaine, a le potentiel de faciliter une plus grande inclusion et la pleine participation de toutes les personnes, en particulier des plus marginalisées, y compris du milliard de personnes dans le monde qui ont un handicap. La mobilité sûre fournit à toutes les personnes une plateforme inclusive et durable pour s'engager dans leurs communautés.**

## Cadres légaux et politiques mondiaux

**La mobilité sûre et inclusive n'est actuellement pas un concept universellement reconnu dans les instruments de droits de l'homme et dans les cadres de développement au niveau international.** Il devrait l'être, du fait de son potentiel transformateur dans la réalisation de l'accessibilité universelle aux services publics et de la participation inclusive dans la société, en particulier pour les personnes handicapées et les personnes âgées. Les principaux cadres internationaux de développement relatifs aux personnes handicapées et à la mobilité sûre et inclusive sont les suivants :

- La Convention des Nations Unies relatives aux Droits des Personnes Handicapées (CDPH),
- Les Objectifs de Développement Durable 2030 (ODD),
- Le Nouvel Agenda Urbain et
- La Décennie d'Action des Nations Unies pour la Sécurité Routière.

## La Convention des Nations Unies relatives aux Droits des Personnes Handicapées

La Convention relative aux Droits des Personnes Handicapées (CDPH) est un des neuf traités internationaux fondamentaux relatifs aux droits de l'homme. Légalement contraignante, elle a été adoptée par l'Assemblée générale des Nations unies en 2006 et ratifiée par 117 États. La CDPH a marqué un changement de paradigme international en matière de droits

des personnes handicapées, transformant le discours mondial sur le handicap d'un modèle médical vers une définition sociale et fondée sur les droits. La CDPH décrit le handicap comme l'interaction entre un individu avec des déficiences et les obstacles de son environnement. A travers cette définition, le handicap est le résultat direct des limites d'un environnement, qui ne s'adapte pas ou ne considère pas la diversité des individus.

**La CDPH présente un cadre pour la mobilité<sup>15</sup>** qui oblige les États à prendre des actions pour garantir la « plus grande (indépendance) possible » des personnes handicapées à travers des systèmes de mobilité centrés sur l'humain, fiables et abordables. Bien qu'il n'y soit pas fait une mention explicite à la sécurité, ces trois considérations – conception centrée sur l'humain, fiabilité, accessibilité – sont (et doivent être utilisées comme) des indicateurs stratégiques pour la sécurité et l'inclusion dans la planification de la mobilité. Les systèmes de mobilité centrés sur l'humain (et contextualisés) qui sont abordables et fiables reconnaissent et incluent la diversité dans leurs solutions. Cela comprend le genre, l'âge et doit aussi comprendre le handicap. Par exemple, la CDPH souligne le besoin d'inclure des provisions en faveur des technologies d'assistance et des aides à la mobilité au sein des politiques nationales sur la mobilité, comme les cannes, les smartphones et l'assistance personnelle, qui facilitent un accès égal à la société. Cela est particulièrement important dans les pays en développement où le manque d'accès à ces technologies limite gravement les personnes handicapées et les exclut de la société.

Il est important de noter que le droit à la mobilité personnelle ne peut s'exercer que

---

15. CDPH, Article 20 : Mobilité personnelle. "Les États Parties prennent des mesures efficaces pour assurer la mobilité personnelle des personnes handicapées, dans la plus grande autonomie possible, y compris en : a) Facilitant la mobilité personnelle des personnes handicapées selon les modalités et au moment que celles-ci choisissent, et à un coût abordable; b) Facilitant l'accès des personnes handicapées à des aides à la mobilité, appareils et accessoires, technologies d'assistance, formes d'aide humaine ou animale et médiateurs de qualité, notamment en faisant en sorte que leur coût soit abordable; c) Dispensant aux personnes handicapées et aux personnels spécialisés qui travaillent avec elles une formation aux techniques de mobilité; d) Encourageant les organismes qui produisent des aides à la mobilité, des appareils et accessoires et des technologies d'assistance à prendre en compte tous les aspects de la mobilité des personnes handicapées".



dans un environnement accessible<sup>(16)</sup> et que les technologies d'assistance et les aides à la mobilité ne sont pas des solutions holistiques aux défis de l'inaccessibilité des infrastructures. L'accessibilité est une précondition essentielle pour réaliser une inclusion et une participation pleine et entière des personnes handicapées dans la société. Ainsi, la planification de la mobilité et les initiatives urbaines doivent évaluer de façon systématique l'accessibilité et intégrer les principes du design universel, tels que définis au sein de la CDPH<sup>(17)</sup> dans l'environnement physique et numérique. Par exemple, si une personne avec une déficience visuelle utilise une longue canne dans un environnement qui n'intègre pas de motifs tactiles de guidage, elle encourra un risque plus élevé de se blesser ou de se perdre lorsqu'il se déplace.

Parallèlement aux environnements accessibles et aux aides à la mobilité, la CDPH adresse l'importance de la formation des personnes handicapées et de leurs aidants (famille, amis, assistants personnels, intervenants d'urgence) aux techniques de mobilité.

La CDPH fournit un cadre légalement contraignant pour orienter le développement et la mise en œuvre aux niveaux national et local de politiques et stratégies inclusives vis-à-vis de la planification d'une mobilité urbaine accessible. Les États qui ont ratifié la Convention, et se sont par conséquent engagés à respecter les droits des personnes handicapées, doivent utiliser la CDPH comme un cadre fondamental pour la planification de la mobilité urbaine et

---

16. CDPH, Article 9 : Accessibilité. 1. « Afin de permettre aux personnes handicapées de vivre de façon indépendante et de participer pleinement à tous les aspects de la vie, les États Parties prennent des mesures appropriées pour leur assurer, sur la base de l'égalité avec les autres, l'accès à l'environnement physique, aux transports, à l'information et à la communication, y compris aux systèmes et technologies de l'information et de la communication, et aux autres équipements et services ouverts ou fournis au public, tant dans les zones urbaines que rurales. Ces mesures, parmi lesquelles figurent l'identification et l'élimination des obstacles et barrières à l'accessibilité, s'appliquent, entre autres : a) Aux bâtiments, à la voirie, aux transports et autres équipements intérieurs ou extérieurs, y compris les écoles, les logements, les installations médicales et les lieux de travail ; b) Aux services d'information, de communication et autres services, y compris les services électroniques et les services d'urgence ».

17. Le "design universel" désigne la conception de produits, environnements, programmes et services dans le but d'être utilisables par tous, dans la mesure du possible, sans besoin d'adaptation ou de design spécialisé. Le « design universel » ne doit pas exclure les dispositifs d'assistance pour des groupes particuliers de personnes handicapées si besoin est.

le développement de politiques sensibles aux droits et aux modes de mobilité divers de toutes les personnes handicapées. Si la CDPH est un instrument légal clé pour un développement sensible au handicap, il existe des lacunes dans sa définition de la mobilité, particulièrement autour du concept de sécurité et de fiabilité, et des indicateurs pour ces deux provisions dans la planification et les stratégies de mobilité urbaine inclusive.

## La mobilité sûre et inclusive dans les Objectifs de Développement Durable, le Nouvel Agenda Urbain et la Décennie des Nations Unies d'Action pour la Sécurité Routière

Les Objectifs de Développement Durable (ODD) représentent un ensemble d'engagements politiques et de cibles inscrits dans dix-sept Objectifs guidant l'agenda contemporain de développement jusqu'à 2030. La sécurité de la mobilité et les infrastructures de transport pour tous sont abordées au sein des cibles des Objectifs, avec mention explicite des personnes handicapées et des personnes âgées en tant que groupes cibles.

**Dans l'Objectif 3, Bonne santé et bien-être**, la mobilité sûre et inclusive est liée à l'amélioration de la sécurité des infrastructures de transport, notamment dans la cible 3.6 qui vise à réduire de moitié le nombre global de décès et de blessures dus à des accidents de la route<sup>(18)</sup>. Pour atteindre cette cible, la mobilité et les infrastructures de transport doivent être améliorées à travers des politiques prenant en compte la sécurité et l'accessibilité comme indicateurs prioritaires dans leur mise en œuvre.

**L'Objectif 11: Villes et Communautés durables**, mentionne explicitement les systèmes de transport et l'amélioration de la sécurité routière.<sup>(19)</sup> La cible 11.2 indique que les systèmes de transport doivent être accessibles,

---

18. Objectifs de Développement Durable, Cible 3.6. D'ici à 2020, diminuer de moitié à l'échelle mondiale le nombre de décès et de blessures dus à des accidents de la route.

19. Objectifs de Développement Durable, Cible 11.2. D'ici à 2030, assurer l'accès de tous à des systèmes de transport sûrs, accessibles et viables, à un coût abordable, en améliorant la sécurité routière, notamment en développant les transports publics, une attention particulière devant être accordée aux besoins des personnes en situation vulnérable, des femmes, des enfants, des personnes handicapées et des personnes âgées.

sûrs, abordables et adaptés aux personnes handicapées. Davantage de données doivent être collectées pour progressivement mettre en évidence des indicateurs clairs sur l'accès aux transports publics des personnes handicapées. Avec une attention particulière portée à l'accès aux technologies d'information et de communication, l'**Objectif 9: Industrie, Innovation et Infrastructure**, fournit un cadre additionnel autour du futur de la mobilité, en particulier dans les pays en développement,<sup>(20)</sup> le développement des télé services dans les villes ayant le potentiel transformateur d'améliorer la mobilité, l'accès et la participation pour tous. L'accessibilité est aussi un élément central des Objectifs, en particulier dans le contexte des pays en développement, également présent dans la CDPH. Les personnes handicapées font souvent partie des individus les plus pauvres dans les pays en développement<sup>(21)</sup> et outre les infrastructures inaccessibles, les contraintes financières dans l'accès à une mobilité sûre et inclusive sont également un facteur d'exclusion de la société.

**Le Nouvel Agenda Urbain** est le résultat de la Conférence des Nations unies sur le logement et le développement urbain durable (Habitat III) tenue en 2016 à Quito. Il fournit un cadre d'action pour guider les efforts mondiaux en matière de développement urbain durable, en soutien de l'Agenda 2030 sur le développement durable, et plus particulièrement de son Objectif 11. Au sein du Nouvel Agenda Urbain, la mobilité adopte une approche intégrée et est adressée de manière transversale tout au long du document. Le Nouvel Agenda Urbain adresse explicitement la mobilité, les personnes handicapées et les personnes âgées aux paragraphes 113 et 114, appelant à l'amélioration des politiques en matière de systèmes de mobilité sûrs, durables et promouvant la diversité dans la société. De plus, le Nouvel Agenda Urbain intègre le concept de planification intégrée de la mobilité

---

20. Objectifs de Développement Durable, Cible 9c. Accroître nettement l'accès aux technologies de l'information et de la communication et faire en sorte que tous les habitants des pays les moins avancés aient accès à Internet à un coût abordable d'ici à 2020.

21. Banque Mondiale (2011) Pauvreté et handicap.

à la planification territoriale et urbaine<sup>(22)</sup>. Il est essentiel de comprendre comment la mobilité affecte l'accès des personnes aux services et aux opportunités dans leurs villes, comme l'emploi et l'éducation. La mobilité est une activité orientée vers un objectif et les politiques de mobilité doivent prendre en compte les raisons pour lesquelles chaque personne choisit de se déplacer au sein de son environnement.

Il existe cependant des limites dans la vision concernant la mobilité sûre et inclusive véhiculée par le Nouvel Agenda Urbain, notamment le manque de définitions et d'indicateurs clairs du succès de la mobilité. Malgré l'impératif d'adopter des approches participatives pour le développement de stratégies de mobilité adaptées au genre et à l'âge, l'opportunité a été manquée d'inclure également le handicap comme une priorité stratégique.

**La Décennie d'Action des Nations Unies pour la Sécurité Routière** est un plan qui fournit un cadre pour la planification et la mise en place de stratégies visant à l'amélioration et la durabilité de la sécurité routière d'ici à 2020. Avec le soutien du groupe des Nations unies pour la collaboration en matière de sécurité routière, l'Organisation Mondiale pour la Santé (OMS) et les commissions régionales des Nations unies ont développé un Plan d'Action Mondial. Il mentionne explicitement la mobilité et exprime la nécessité d'objectifs de sécurité dans le déploiement de stratégies sur la mobilité, la recherche sur les mesures de mobilité pour les usagers de la route et la technologie intégrée dans les véhicules pour réduire les décès de piétons<sup>(23)</sup>.

Un élément intéressant du Plan d'Action est la prise en compte du contexte géographique et démographique et du rôle des autorités locales dans la garantie de la sécurité routière. Ces considérations locales doivent être prises en compte dans les politiques et stratégies de mobilité pour une plus grande adaptation aux

---

22. Nouvel Agenda Urbain, paragraphe 114. Nous entendons promouvoir l'accès de tous à des systèmes de mobilité urbaine et de transports terrestres et maritimes sûrs, abordables, accessibles, durables et prenant en compte les questions d'âge et d'égalité des sexes, et permettre ainsi une participation véritable aux activités socioéconomiques des villes et des établissements humains, en intégrant les plans de transport et de mobilité dans les plans urbains et territoriaux en général et en proposant une large gamme d'options de transport et de mobilité.

23. Décennie d'Action des Nations Unies pour la Sécurité Routière, Volets 2 et 3.

enjeux propres à chaque ville. Ces dernières doivent également mentionner la responsabilité explicite des autorités des routes et des transports dans la garantie d'une mobilité sûre pour tous dans la ville qu'ils représentent.

Il est toutefois important de souligner la vision limitée du handicap au sein du Plan d'Action, qui perçoit les personnes handicapées comme des victimes plutôt que comme une catégorie spécifique d'usagers de la route, suivant le modèle social du handicap.

## Une approche intégrée

La CDPH fournit le cadre principal pour la mobilité inclusive des personnes handicapées. Toutefois, les politiques visant à garantir la mobilité sûre et inclusive dans les villes doivent intégrer les autres cadres mentionnés ci-dessus, afin de créer des stratégies efficaces et durables qui répondent aux enjeux de mobilité urbaine auxquels chacun est confronté. Ces enjeux comprennent entre autres l'accès à des technologies d'assistance, le coût abordable de systèmes disponibles et accessibles, l'inaccessibilité d'infrastructures bâties et numériques.

**La mobilité étant un enjeu transversal au développement urbain, les politiques doivent l'adresser de manière transversale dans la planification urbaine et étudier la façon dont la sécurité interagit avec la mobilité et la diversité dans la société.** Avec la CDPH comme point de départ, l'intégration des Objectifs de Développement Durable, du Nouvel Agenda Urbain et de la Décennie des Nations Unies pour la Sécurité Routière permettrait la création d'un cadre inclusif en faveur de la mobilité sûre, garantissant que personne ne soit laissé pour compte dans le cadre de l'action menée en faveur d'un développement inclusif, accessible et durable.

Avec cette vision transversale, il est évident que les politiques de mobilité sûre et inclusive ont un potentiel immense pour adresser de façon durable les enjeux qui exposent les groupes marginalisés à des risques de discrimination et d'exclusion ; en particulier les personnes handicapées dans les pays en développement qui sont affectées de manière disproportionnée par l'inaccessibilité et la dangerosité des transports et des infrastructures. Avec la CDPH comme

fondement, les Objectifs de Développement Durable fournissent un cadre complémentaire orientant l'agenda de développement vers la planification et la mise en œuvre transversales de la mobilité sûre et inclusive avec des cibles et des indicateurs clairs. Ces indicateurs de mobilité, une fois contextualisés dans la CDPH, donnent des cibles solides aux politiques et aux stratégies de mobilité inclusive et sûre pour la concrétisation progressive du design universel et de l'accessibilité en 2030.

Au sein du Nouvel Agenda Urbain, la définition de la mobilité de la CDPH devient davantage contextualisée en insistant sur la dimension urbaine de la mobilité et fournit un cadre pour des politiques de mobilité universellement inclusives et accessibles qui garantissent la participation non discriminatoire de toutes les personnes, tout en assurant leur sécurité dans les villes. Ces considérations soulignent notamment les dimensions de sécurité et d'accessibilité, essentielles aux dispositions qui doivent être intégrées aux politiques de mobilité des pays en développement. Le Nouvel Agenda Urbain vient compléter le cadre de la CDPH en termes de mobilité sûre et inclusive dans les villes, mais est limité par le manque de définitions et d'indicateurs clairs du succès concernant la mobilité. Dès lors, une approche intégrée reposant sur les indicateurs et les cibles relatifs à la mobilité sûre et inclusive au sein des Objectifs de Développement Durable fournit une feuille de route plus claire pour la mise en œuvre inclusive de stratégies de mobilité.

Dans le Plan Mondial pour la Décennie d'Action pour la Sécurité Routière 2011-2020 des Nations unies, les activités mentionnées dans les volets dédiés aux objectifs de sécurité dans le cadre de la planification de la mobilité œuvrent en faveur de la réalisation des stratégies de mobilité discutées dans la CDPH. Le Plan pour la Décennie s'appuie sur le concept de mobilité et appelle à davantage de recherche autour de la mobilité sûre. Ceci est un aspect important étant donné que les politiques nationales et locales visent à être plus inclusives des préférences et modes de mobilité de tous, et doivent évaluer de manière efficace la sécurité dans les infrastructures de transport - pour garantir que les politiques de mobilité facilitent le mouvement équitable et durable de tous. La recherche doit aider à mieux comprendre les obstacles affectant



les préférences de mobilité, la sécurité et l'inclusion des personnes handicapées.

De plus, le Plan d'Action mis en place avec la CDPH promeut une approche du handicap fondée sur les droits, qui dépasse la perception des personnes handicapées comme des victimes d'accidents de la route. À l'inverse, il prend en compte l'étendue des besoins variés des personnes handicapées et l'importance de la mobilité sûre et inclusive pour l'accessibilité et la participation universelles.

## Recommandations pour l'amélioration des politiques et des actions

Afin de garantir des résultats universellement inclusifs et accessibles en termes de mobilité sûre et que personne ne soit laissé pour compte, les politiques nationales et locales ainsi que la collecte de données doivent se conformer à la CDPH et doivent intégrer les cibles et principes promus dans le Nouvel Agenda Urbain, les Objectifs de Développement Durable, le Plan pour la Décennie d'Action pour la Sécurité Routière. Nous recommandons ainsi les points suivants :

### Recommandation 1 : Reconnaître la mobilité sûre et inclusive comme un enjeu transversal pour la réalisation des Objectifs de Développement Durable et des droits de l'homme

Toutes les parties prenantes impliquées dans la mise en œuvre des ODD, en particulier les États, les autorités locales, les bailleurs de fonds, doivent :

- **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 assurer l'égalité des



© Lucas Veuve / HI. Nepal.

chances et atteindre un développement durable et inclusif.

- **Garantir que l'inclusion des personnes handicapées** soit un objectif systématique, transversal de toutes politiques relatives à la planification urbaine, la sécurité routière et la mobilité, dans le but de faciliter la participation effective des personnes handicapées, dans toutes les sphères de la société. Dans ce but, la collaboration avec les organisations de personnes handicapées (OPH) doit être renforcée.
- **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, **utiliser 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 créer des synergies 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.
- 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.

■ **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.

### Recommandation 2 : Convenir d'engagements politiques et financiers forts pour améliorer la sécurité des routes, en mettant l'accent sur les usagers vulnérables de la route.

Les États, les bailleurs de fonds et les autorités locales doivent :

- **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,<sup>(24)</sup> en impliquant les différentes parties prenantes, y compris les associations de victimes de la route et les OPH.
- 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, donner la priorité à l'augmentation 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 OPH, 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.
- **Intégrer** de façon systématique **la question du handicap et des mesures spécifiques** pour les personnes handicapées et les autres usagers vulnérables de la route dans toutes

24. 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.

les politiques publiques et les stratégies de coopération internationale relatives à la sécurité routière et à la mobilité 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.

### Recommandation 3 : Offrir des infrastructures de mobilité urbaine sûres et accessibles en appliquant l'approche du design universel, tout au long de la chaîne de la mobilité

Les États, les bailleurs de fonds, les autorités locales, ainsi que toutes les parties prenantes locales impliquées dans la mobilité urbaine, doivent :

- 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>(25)</sup> et qui constitue un exemple de rentabilité<sup>(26)</sup> et d'efficacité en faveur d'un renforcement rapide de la sécurité et de l'inclusion.
- 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.
- Veiller à ce que tout projet relatif aux

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

26. Lors de la planification de nouveaux développements ou de projets d'infrastructures, un environnement sûr et accessible peut être prévu dès le départ pour un coût supplémentaire très modeste.

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.

■ **Former à la sécurité routière et l'accessibilité universelle** au personnel du gouvernement, urbanistes, ingénieurs, opérateurs de transport public, police de la route, enseignants ou associations professionnelles.

#### **Recommandation 4 : Encourager l'élaboration de politiques qui soient fondées sur les faits et la participation pour une meilleure gouvernance de la sécurité routière, de la mobilité et de la planification urbaine**

Les États, les bailleurs de fonds, les autorités locales, ainsi que toutes les parties prenantes locales impliquées dans la mobilité urbaine, doivent :

- 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<sup>(27)</sup>. **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** relatives aux obstacles à l'accessibilité,

27. 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>

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'influence 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.

- Promouvoir **des campagnes de sensibilisation à la sécurité routière** spécifiquement adaptées aux usagers vulnérables de la route, tels que les personnes handicapées, les enfants, les personnes âgées, **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, et des autres groupes d'utilisateurs de la route vulnérables, afin d'accroître la demande pour une mobilité sûre et inclusive.
- 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)**.

