

# Mobilité urbaine inclusive et sécurité routière 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 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 terme de bien-être des plus vulnérables, notamment des personnes handicapées.

## Pourquoi est-ce important?

Les routes appartiennent à tout le monde. Tout le monde a besoin d'utiliser la route au quotidien pour atteindre sa destination et mener ses activités. Toutefois, ce seul acte peut mettre en danger la vie de certains membres de la communauté.

**La sécurité routière constitue un enjeu de développement de plus en plus pressant avec un coût humain, social et économique démesuré. On estime que, tous les ans, 20 à 50 millions de personnes dans le monde sont blessées dans des accidents de la route ; 1,25 millions**

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 Michael Seiagam, Volontaire des Nations Unies.

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

**de personnes sont tuées.** Il s'agit de la première cause de décès évitable pour les jeunes âgés de 15 à 29 ans, et de la seconde pour les enfants de 15 à 14 ans.<sup>(3)</sup> Plus de 90 % de ces décès surviennent dans les pays en développement<sup>(4)</sup>. Le coût économique des accidents de la route est également extrêmement élevé, estimé à 518 milliards de dollars US par l'OMS et représente jusqu'à 5 % du PIB dans de nombreux pays en développement. En effet, les accidents de la route réduisent la population active et imposent un lourd tribut aux systèmes de santé et de protection sociale, déjà précaires dans les pays en développement. Les États membres des Nations Unies ont mis l'accent sur cette préoccupation majeure en proclamant, en 2011, une Décennie d'Action pour la Sécurité Routière et en y consacrant toute une cible dans l'Agenda 2030 sur le Développement Durable qui vise à réduire de moitié le nombre de décès et de blessés dus aux accidents de la route à l'horizon 2020 (Objectif de Développement Durable - ODD, Cible 3.6)<sup>(5)</sup>.

En outre, les défis en matière de sécurité routière contribuent davantage à la multiplication des embouteillages en ville et des risques sanitaires liés à la mauvaise qualité de l'air ambiant et au manque d'exercice physique, notamment en raison de l'augmentation considérable de l'usage de voitures et de deux-roues privés au cours des dix dernières années dans les pays en développement. La situation est particulièrement critique dans les villes, qui vont devoir absorber la majeure partie de la croissance mondiale d'ici à 2050<sup>(6)</sup>.

**L'insécurité routière constitue également un facteur majeur d'exclusion sociale, particulièrement pour « les usagers vulnérables**

---

3. 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).

4. Dans les pays à revenu faible et intermédiaire, les accidents de la route représentent la deuxième cause majeure de mortalité (OMS).

5. ODD 3 : Permettre à tous de vivre en bonne santé et promouvoir le bien-être de tous à tout âge : D'ici à 2020, diminuer de moitié le nombre de décès et de blessés dus aux accidents de la route.

6. CBM et World Enabled (2016) *The Inclusion Imperative: Towards Disability-inclusive and Accessible Urban Development*

**de la route».** Ceux-ci comprennent notamment les piétons, les personnes handicapées, les cyclistes et les enfants. Les usagers vulnérables représentent 46 % des victimes d'accidents de la route. Les personnes handicapées sont davantage exposées aux risques de blessures liées à ces accidents<sup>(7)</sup>. Elles représentent environ 15 % de la population mondiale (85 % d'entre elles vivant dans les pays en développement)<sup>(8)</sup> avec des besoins différents en fonction d'un large éventail de déficiences, notamment physiques, visuelles, auditives, cognitives. Les personnes handicapées sont confrontées à de nombreuses barrières sociales, physiques et institutionnelles qui les empêchent de se mouvoir en toute sécurité, et affectent en conséquence leur accès à l'éducation, à l'emploi, aux infrastructures et aux services.

Lorsque les personnes handicapées sont dans l'incapacité d'accéder aux services, cela constitue une **violation de leurs droits humains fondamentaux** et un manquement de la part du gouvernement à assurer l'égalité des chances dans une société équitable. En effet, au cœur même de la Convention des Nations Unies relative aux Droits des Personnes Handicapées (CDPH), l'article 9 stipule que les pays ont le devoir d'identifier et d'éliminer les obstacles et les barrières et veillent à ce que les personnes handicapées puissent avoir accès à leur environnement, aux moyens de transport, aux infrastructures publiques et aux services, ainsi qu'aux technologies de l'information et de la communication. Par ailleurs, la Décennie d'Action des Nations Unies pour la Sécurité Routière (2011-2020) insiste sur l'importance de l'accessibilité et appelle à prendre des mesures en terme d'urbanisme pour répondre aux besoins en matière d'accessibilité de tous les usagers, en fonction de leur contexte géographique et démographique.

**En interprétant cette exigence issue de la CDPH, il est crucial de lier accessibilité et**

---

7. 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.»

8. Ibid.

**sécurité afin d'améliorer la mobilité sûre pour tous dans la ville.** Sans sécurité routière pour tous, les villes ne sont ni inclusives, ni accessibles. A travers l'ODD 11.2, tous les pays se sont engagés à assurer l'accès de tous à des systèmes de transport sûrs, abordables, accessibles et durables, notamment en développant les 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.<sup>(9)</sup>

Bien qu'améliorer la sécurité routière et l'accessibilité ne suffira pas à éliminer tous les obstacles à l'inclusion des personnes handicapées, c'est un facteur clé susceptible d'avoir un effet domino **vers le renforcement d'une société inclusive, en paix et prospère qui ne laisse personne de côté.** 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, tels que 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.

De toute évidence, les ressources nécessaires pour rendre les espaces urbains sûrs et inclusifs pour tous sont relativement modestes comparées au coût élevé en termes de vies perdues, de blessures liées aux accidents de la route et leurs conséquences, et au coût en termes d'enfants et de jeunes exclus des opportunités qu'offre 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 afin qu'elles puissent jouir de leur droit à la ville, et ce par le biais d'une mobilité sûre et accessible.**

Des efforts immédiats en faveur d'une mobilité urbaine sûre et inclusive permettraient d'éviter

que les inégalités et les discriminations ne s'ancrent plus profondément dans un urbanisme déficient et un système de transports inaccessible. L'une des solutions efficaces réside dans la planification urbaine inclusive, c'est à dire planifier le développement d'une ville en tenant compte de la diversité de ses habitants, notamment des besoins des personnes handicapées afin qu'elles puissent pleinement participer à la vie urbaine.

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

« Rien n'est fait pour notre mobilité, les gouvernements construisent les routes sans tenir compte de nous. Nous n'existons pas à leurs yeux. »

*Un représentant d'une organisation des personnes handicapées au Kenya.*

Pour les personnes handicapées et les autres usagers de la route vulnérables, les difficultés liées au déplacement intra urbain dans les pays en développement sont parfois 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, engendrant de nombreuses victimes.

**La signalisation et les informations** censées aider les piétons, dont les personnes handicapées, à se déplacer à travers la ville font

9. 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.



© Corentin Fohlen / HI. Haiti.

également défaut. Même pour les piétons sans handicap, les espaces urbains représentent un défi ; 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 impossible dans de nombreuses villes.

**Les transports en commun** représentent souvent le mode de locomotion principal dans les villes des pays à revenu faible et intermédiaire, plus particulièrement pour les personnes les plus pauvres qui ne peuvent se permettre un moyen de transport privé. Toutefois, les transports publics formels sont très souvent sous-développés dans les pays en développement, et ils coexistent avec un système de transports collectifs informels plutôt prospère. Les deux systèmes représentent souvent des défis supplémentaires. Au Cambodge, un Journey Access Tool (Outil sur

l'accès aux moyens de transport)<sup>(10)</sup> a été conçu en vue d'identifier les barrières auxquelles sont confrontées les personnes handicapées en matière d'accès aux transports collectifs en bus dans la ville de Phnom Penh. Conjointement avec les Organisations locales de personnes handicapées (les OPH), et des personnes vivant avec différents types de déficiences (dont des personnes en fauteuil roulant et des personnes ayant des déficiences visuelles), des enquêtes ont été menées pour évaluer les défis liés à l'accessibilité et la sécurité entre leur point de départ et leur arrêt de destination, au cours de trajets en bus, et ensuite entre la descente du bus et la destination finale. Comme dans de nombreuses villes des pays en développement, on constate que les personnes handicapées ont des difficultés pour embarquer à bord d'un autobus, notamment les personnes en fauteuil roulant. Très souvent, elles doivent se faire porter par des amis ou d'autres passagers.

10. L'Outil d'accès au transport a été conçu par la Queensland University of Technology, avec l'appui d'HI, afin d'identifier les barrières auxquelles sont confrontées les personnes handicapées dans l'accès au système de transport par bus au Cambodge.

Là où des espaces ont été aménagés à bord pour les fauteuils roulants ou des personnes avec d'autres types de handicap, le manque de sensibilisation et de compréhension du public constituent souvent un obstacle à leur utilisation adéquate. Les personnes qui doivent rester dans leurs fauteuils roulants tout au long des trajets en bus sont également exposées à des risques plus élevés de blessures.

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 sexuels**, particulièrement les filles et les femmes handicapées. Même s'il est possible de se déplacer en transport collectif, les personnes en fauteuil roulant ou ayant des déficiences visuelles sont confrontés à un parcours pénible sur des routes et des sentiers difficiles pour parvenir à leur destination. Ces expériences éprouvantes détournent parfois les personnes handicapées des transports publics, ce qui limite encore leur mobilité et compromet leur accès à l'éducation, à l'emploi ainsi que leur participation à la vie publique.

**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 et les piétons. Le concept du Safe Systems Approach (l'Approche par des systèmes sécurisés) 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.<sup>(11)</sup>

## Expériences pays

### Mobiliser le gouvernement et les OPH en vue d'une mobilité sûre et inclusive améliorée au Burkina Faso

Ouagadougou, la capitale du Burkina Faso, connaît actuellement une croissance urbaine importante, au rythme annuel de 7 %, l'une des plus élevées au monde.<sup>(12)</sup> La conséquence en est une expansion chaotique et la difficulté des infrastructures et des moyens de transports à répondre à la demande croissante. Ainsi, la ville pâtit des barrières à la mobilité urbaine et à la sécurité routière telles qu'exposées plus haut. Cependant, la sensibilisation aux droits des personnes handicapées a progressé dans le pays. La CDPH a été ratifiée en 2009 et une stratégie nationale pour la promotion et la protection des personnes handicapées a été lancée en 2012. Le gouvernement dispose désormais d'une solide base législative et politique sur l'inclusion en termes d'accès et de mobilité, mais comme dans de nombreux pays, traduire ces politiques en actions demeure un défi. Les officiels gouvernementaux reconnaissent qu'il existe un manque de sensibilisation et une absence de stratégie claire pour améliorer concrètement la sécurité routière et la mobilité urbaine, et encore moins pour répondre aux besoins des personnes handicapées.

En mobilisant le gouvernement et diverses organisations de personnes handicapées (OPH), un projet de sécurité routière, piloté par HI et des organisations partenaires, a contribué à la création d'un cadre qui vise d'une part à évaluer

11. Câble, R. (2013) *Défis liés à l'aménagement des villes sûres pour les Usagers de la route vulnérables : Partage d'expériences Freeway Management System de Cape Town. Exposé présenté dans le cadre du Séminaire GRSP (Partenariat mondial pour la sécurité routière) –Transporter les personnes en toute sécurité dans les villes, Addis Abeba, Éthiopie.*

12. Forum économique mondial (2016) <https://www.weforum.org/agenda/2016/05/africa-biggest-cities-fragility/>

les progrès réalisés au Burkina Faso à la lumière du Plan africain 2011-2020 pour la sécurité routière, et d'autre part à élaborer un Plan d'action national de sécurité routière 2018-2022. Dans le cadre d'un programme régional élargi de sécurité routière financé par l'UE et baptisé "Safer Africa" <sup>(13)</sup> HI a contribué à la recherche, à la collecte des données, à la formulation de recommandations sur l'état de la sécurité routière au niveau national et régional.

Dans l'ensemble, **ce travail a permis de sensibiliser les officiels et de susciter la création d'initiatives gouvernementales en matière de sécurité routière et de mobilité urbaine inclusive, le Ministère des transports développant désormais davantage de mesures inclusives, dont des passages piétons accessibles, certaines mesures de limitation de la vitesse de circulation et la création de rampes et de sièges prioritaires à bord de certains autobus de transport collectif.** La mise en lumière des enjeux de la mobilité urbaine inclusive porte ses fruits, mais à Ouagadougou, le chemin vers l'accessibilité universelle est encore long.

## **Données sur la sécurité routière et la mobilité urbaine à Vientiane, République démocratique populaire du Laos**

Auparavant, en République démocratique populaire du Laos, les activités liées à la sécurité routière étaient dispersées dans divers départements ministériels sans point focal ou approche coordonnée, au prix d'une grande déperdition d'énergie. La mise sur pied d'un Comité national en charge de la sécurité routière (NRSC en anglais) présidé par le Ministre des travaux publics et des transports a permis une approche plus structurée et concertée dans la mise en œuvre des mesures de sécurité routière, **ce qui a eu pour corollaire le développement**

## **d'infrastructures plus solides et inclusives et une meilleure promotion de la sensibilisation et des interventions en matière de sécurité routière.**

Dans le cadre d'un programme de sécurité routière mené par HI au Laos de 2008 à 2016, diverses OPH et l'Association laotienne des personnes handicapées (LDPA en anglais) ont bénéficié d'un soutien pour contribuer aux processus de consultation liés à la conception d'infrastructures urbaines et d'autres projets, tels que la mise en place d'un Système de transit rapide par autobus. La LDPA a également lancé de nombreuses initiatives en vue de contribuer à l'accessibilité universelle. Par exemple, à Vientiane, les chauffeurs de tuk-tuk ont été formés sur l'accessibilité. Après leur formation, ils ont pu fièrement afficher les compétences acquises par le biais d'un auto-collant apposé sur leur véhicule, ce qui du même coût a attiré de nouveaux clients.

Le programme a produit un guide détaillé indiquant comment améliorer la sécurité routière et l'accessibilité aux moyens de transports collectifs dans les villes laotiennes. Le guide a été conçu à l'intention des départements ministériels et des bureaux de planification et de conception du secteur privé. En plus du renforcement des capacités de ces acteurs, la création d'une équipe de prévention routière a rassemblé des victimes d'accident de la route pour organiser des rencontres éducatives avec les écoliers et les écolières ainsi que d'autres groupes en vue de sensibiliser les habitants de Vientiane et du Laos à la sécurité routière.

Il est important de relever que bien que la sécurité routière et les transports publics soient inadéquats, encourager la création de services de transports supplémentaires tels que les taxis privés et accessibles peut avoir un impact positif sur la mobilité sûre des personnes handicapées. Un service pilote de taxis géré par la LDPA et destiné aux personnes handicapées est actuellement opérationnel à Vientiane. Grâce à l'appui d'un bailleur de fonds coréen, ces services ont été rendus très abordables et offrent la

13. Siteweb: <http://saferafrika.eu/>



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

possibilité d'être accompagné d'un aidant ou d'un membre de la famille sans coût supplémentaire.

## 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 <sup>(14)</sup> 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

---

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.

14. Relatifs à l'amélioration de la gestion de la sécurité routière, de la

Fonds d'affectation spéciale des Nations Unies pour la sécurité routière.

- **Favoriser une approche intégrée au profit d'une mobilité sûre et inclusive**, en envisageant la sécurité routière et l'accessibilité en tant qu'éléments complémentaires et essentiels d'une stratégie plus vaste pour assurer 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 dans toutes 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.

- 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 la seule manière de parvenir à la mobilité universelle à l'échelle de la ville. La consultation doit avoir lieu le plus en amont possible ; les OPH doivent également être invitées à tester le produit fini et aider à en améliorer l'expérience utilisateur.

- Afin de développer des politiques fondées sur les faits pour améliorer la mobilité urbaine des usagers de la route vulnérables, renforcer les méthodes de collecte de données, aux niveaux national et local, notamment les données relatives aux accidents de la route.<sup>(15)</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** 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'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.

- **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.

- **Engager un dialogue pluri-acteur** et partager les connaissances et expériences autour de la mobilité urbaine sûre et inclusive à tous les

---

15. 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>.

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, 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 <sup>(16)</sup>, et qui constitue 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.

- 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 dos d'ânes, 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 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.

- **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 usagers de la route, en particulier adaptées

---

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

17. 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.

aux usagers vulnérables de la route 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, 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.

- 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.

