



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/2008/10
7 décembre 2007

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Soixante-dixième session
Genève, 19-21 février 2008
Point 11 de l'ordre du jour provisoire

TRANSPORT DES PERSONNES A MOBILITÉ RÉDUITE

Note du secrétariat

I. MANDAT

1. À sa soixante-neuvième session (6-8 février 2007), le Comité des transports intérieurs a prié son Bureau d'examiner la possibilité pour le Comité de poursuivre les travaux sur le transport des personnes à mobilité réduite qu'il avait entrepris dans le cadre de la CMTE et, après consultation des organes subsidiaires appropriés, d'élaborer des propositions à lui présenter à sa prochaine session. À sa sixième réunion, en juin 2007, le Bureau du Comité des transports intérieurs a examiné la possibilité pour le Comité de poursuivre le travail entrepris par la CEMT et a prié le secrétariat de rédiger une note devant être examinée à sa prochaine session, en novembre 2007 (TRANS/BUR.2007/5, point 5).

2. Après une brève introduction, la présente note renferme une brève description du travail accompli dans le cadre de la CEMT depuis vingt ans. Y sont ensuite dépeintes les activités menées par la Division des transports de la CEE en matière d'accessibilité et examinées quelques options en vue de la poursuite du travail dans ce domaine.

II. INTRODUCTION

3. Le transport des personnes à mobilité réduite est devenu un enjeu politique important dans les pays d'Europe occidentale où, selon des sources diverses, environ un quart de la population souffre, à un moment ou un autre, de difficultés liées à la mobilité. Les personnes âgées de 65 ans et plus représentent près des deux tiers de ce groupe. Les proportions sont probablement comparables dans les pays d'Europe orientale, du Caucase et d'Asie centrale (EOCAC) et dans

les pays d'Europe du Sud-Est, même s'il existe des différences d'évolution démographique considérables d'un pays à l'autre. Pourtant, cette question occupe une place relativement moins importante dans les politiques de ces pays.

4. Étant donné le phénomène du vieillissement de la population, prédominant en Europe occidentale et dans certains pays de l'EOCAC (tels que le Bélarus, la Fédération de Russie et l'Ukraine), la question de l'accessibilité des personnes à mobilité réduite est appelée à prendre une importance croissante au fil du temps dans la région paneuropéenne. De plus, les guerres tragiques et les conflits régionaux qui ont déchiré certaines des sous-régions de la CEE au cours des années 90 ont engendré une hausse prodigieuse du nombre de personnes à mobilité réduite, du fait de l'utilisation massive des mines antipersonnel. Les problèmes de mobilité ont des répercussions économiques non négligeables, car ils limitent l'accès des personnes concernées au marché du travail et conduisent à une hausse des dépenses publiques consacrées à la prise en compte du handicap. Le manque d'accessibilité a également des effets négatifs sur la qualité de vie des personnes âgées qui se retrouvent à l'écart du marché du travail.

III. TRAVAIL SUR L'ACCESSIBILITÉ MENÉ DANS LE CONTEXTE DE LA CEMT

5. Il y a deux décennies qu'un travail sur l'accessibilité a été entrepris dans le contexte de la CEMT, que ce soit au niveau de la recherche ou de la mise en œuvre de politiques spécifiques. Depuis 1985, le Groupe de travail sur l'accès et l'inclusion de la CEMT a réuni les gouvernements et les experts des pays membres et membres associés de la CEMT afin d'échanger des idées sur le transport des personnes à mobilité réduite et des personnes âgées. Le Groupe a produit un certain nombre de travaux de recherche et de recommandations générales visant à promouvoir des solutions de transport totalement accessibles. L'appui politique dont ont bénéficié ces travaux s'est traduit par l'adoption de plusieurs résolutions officielles par le Conseil des ministres de la CEMT.

6. Au fil du temps, le Groupe de travail de la CEMT sur l'accès et l'inclusion a étudié les principaux obstacles d'ordre social, structurel, pratique et financier qui entravaient la mobilité des handicapés et des personnes âgées, mais aussi celle des personnes confrontées temporairement à des difficultés de mobilité (utilisation des transports en commun et moyens de transport adapté, utilisation de véhicules particuliers, piétons), et a identifié les meilleures pratiques dans ces différents domaines. Le Groupe s'est attaché à promouvoir la prise en compte des questions liées à l'accessibilité dans les politiques de transport, particulièrement dans les pays de la CEE à fort revenu par habitant. Il a tenu sa dernière réunion en septembre 2006, après que la CEMT eut décidé de se transformer en forum international des transports. La nécessité d'une coopération internationale en ce domaine a été démontrée par le fait que le Groupe continue d'exister sous la forme d'un réseau d'experts, qui se tient à la disposition du forum ou d'autres organisations internationales, telles que la CEE.

7. Le coût en ressources humaines imputable aux activités du Groupe de travail de la CEMT sur l'accès et l'inclusion se composait d'un tiers de postes de professionnels, d'un tiers de postes administratifs et, ponctuellement, d'une à deux prestations de consultants. Les autres postes de dépenses étaient liés aux services de conférence, aux publications, aux frais de voyage et autres.

IV. ACTIVITÉS DE LA DIVISION DES TRANSPORTS DE LA CEE CONCERNANT L'ACCESSIBILITÉ

8. La Division des transports a contribué à résoudre les problèmes liés à l'accessibilité en adoptant, notamment, des normes techniques et des résolutions. Le Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) a élaboré le Règlement n° 107 annexé à l'Accord de 1958 relatif aux caractéristiques générales de construction des autobus et des autocars, qui a introduit des prescriptions techniques visant à rendre les autobus et les autocars accessibles aux personnes à mobilité réduite www.unece.org/trans/main/wp29/wp29regs101-120.html. En outre, des nouvelles prescriptions concernant l'accessibilité sont entrées en vigueur le 10 novembre 2007 www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29ap_mar07.html. À sa cent quarante-troisième session, le WP.29 a adopté une proposition visant à modifier le Règlement n° 107 de façon à actualiser les prescriptions pour prendre en compte les systèmes de sécurité pour fauteuils roulants www.unece.org/trans/doc/2007/wp29/ECE-TRANS-WP29-2007-84e.doc. S'agissant des véhicules de transport de voyageurs, le WP.29 n'a pas harmonisé les prescriptions techniques qui existaient dans plusieurs pays pour faciliter l'accès des personnes à mobilité réduite. Dans ce cas précis, ce sont donc les prescriptions nationales éventuelles qui s'appliquent.

9. Le Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières (WP.1) a pris en compte la question de l'accessibilité dans sa résolution d'ensemble sur la circulation routière (R.E.1). Dans sa version révisée, la résolution d'ensemble (R.E.1) renferme plusieurs dispositions relatives aux personnes à mobilité réduite. Auparavant, y avait été introduit au niveau international le symbole «transport de personnes handicapées» (figurant à l'annexe 9 de la résolution R.E.1-TRANS/SC.1/294/Rev.5), dans le but de faciliter les déplacements de ces personnes.

10. À sa cinquante et unième session, en octobre 2007, le Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3) a relevé que la question de l'accessibilité était déjà abordée dans certains de ses instruments, tels que la résolution n° 25 de 1986, «Directives concernant les bateaux à passagers également aptes à transporter des personnes handicapées» et, plus récemment, la résolution n° 61, qui renferme les recommandations concernant les prescriptions techniques harmonisées à l'échelle européenne sur les bateaux de navigation intérieure. Reconnaisant l'importance de cette question, le Groupe de travail est convenu de faire spécialement référence à cette question dans son programme de travail et, aussi, de demander au Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (SC.3/WP.3), à sa prochaine session, en mars 2008, d'examiner l'opportunité d'actualiser ou de compléter la résolution n° 25.

11. Le Groupe de travail des transports routiers (SC.1) et le Groupe de travail des transports par chemin de fer (SC.2) n'ont pas encore abordé la question de l'accessibilité. Ces deux groupes de travail, qui sont responsables de l'administration d'accords concernant des réseaux et des infrastructures de transport d'importance internationale (l'AGR et l'AGC), pourraient peut-être se pencher sur les questions se rapportant à la mobilité réduite, telles que les aménagements en bord de route, l'accessibilité des gares routières et ferroviaires, etc.

12. Au vu des activités menées à ce jour par la Division des transports en ce qui concerne l'accessibilité, il semblerait judicieux de poursuivre le travail de développement des prescriptions techniques relatives au transport des personnes à mobilité réduite dans le cadre

du WP.29, tout en actualisant les résolutions pertinentes du WP.1 et du SC.3. Une autre solution pourrait consister à modifier la Convention de Vienne de 1968 sur la circulation routière et l'Accord européen de 1971 la complétant, par des dispositions visant à protéger les personnes à mobilité réduite, pour autant que les Parties contractantes en soient d'accord.

V. SUIVI

13. En conclusion, jusqu'à aujourd'hui, la Division des transports de la CEE a contribué utilement, mais modestement, à l'amélioration de l'accessibilité. Une façon de poursuivre, dans le cadre de la Division, l'action politique entreprise dans le contexte de la CEMT en ce qui concerne le transport des personnes à mobilité réduite serait d'organiser, en 2008, dans le cadre d'une des réunions d'un des groupes de travail, un atelier consacré à certains aspects de l'accessibilité (par exemple l'analyse économique des avantages sociaux et des coûts liés au développement de transports totalement accessibles), réunissant un large éventail d'experts gouvernementaux, de chercheurs et de représentants des principales ONG qui travaillent sur la question. L'atelier pourrait également poser la question de savoir si la résolution d'ensemble n° 2001/3 de la CEMT sur les transports accessibles pourrait constituer la base d'un accord multilatéral et, dans l'affirmative, quels seraient les points éventuels à y ajouter. Le secrétariat pourrait ensuite, sur la base de l'évaluation réalisée par l'atelier, établir à l'intention du Bureau un rapport présentant de façon plus détaillée les différentes options qui s'offrent à la CEE s'agissant de la poursuite des travaux sur le handicap.

14. Au vu de ce qui précède, le Bureau souhaitera peut-être se demander quel est le cadre le plus approprié pour traiter, dans le contexte du Comité des transports intérieurs, la question du transport des personnes à mobilité réduite. Un tel cadre pourrait permettre une coopération effective avec les membres de l'ancien Groupe de travail de l'accès et de l'inclusion de la CEMT et avec d'autres acteurs intéressés. Il serait peut-être aussi judicieux de chercher à savoir si certains États membres ne seraient pas prêts à contribuer à titre volontaire à un programme initié par la CEE dans le but de poursuivre le travail engagé par la CEMT sur la question du transport des personnes à mobilité réduite.
