

BOÎTE À OUTILS DE CAMPAGNE

BOÎTE À OUTILS SUR L'ACCESSIBILITÉ FERROVIAIRE





LA FÉDÉRATION INTERNATIONALE DES OUVRIERS DU TRANSPORT (ITF) EST UNE FÉDÉRATION DÉMOCRATIQUE DIRIGÉE PAR SES AFFILIÉS, RECONNUE COMME LA PLUS GRANDE ORGANISATION MONDIALE DU SECTEUR DES TRANSPORTS. NOUS METTONS TOUTE NOTRE ÉNERGIE À AMÉLIORER LE QUOTIDIEN DES TRAVAILLEUSES ET TRAVAILLEURS, EN CRÉANT DU LIEN ENTRE PLUS DE 760 SYNDICATS AFFILIÉS DE PLUS DE 150 PAYS POUR OBTENIR DES DROITS, L'ÉGALITÉ ET LA JUSTICE POUR LES TRAVAILLEURS DU MONDE ENTIER. NOUS REPRÉSENTONS PLUS DE 16,6 MILLIONS DE TRAVAILLEUSES ET TRAVAILLEURS DES TRANSPORTS À TRAVERS LE MONDE.

Auteure : Emily Sullivan, militante et chercheuse en droits humains

Ce rapport a été produit par la Section des cheminots de l'ITF.
L'ITF tient à remercier tous les syndicats affiliés y ayant contribué.

Précision terminologique : la version française de ce rapport privilégie l'usage de l'expression « personnes handicapées », à l'instar de la Convention relative aux droits des personnes handicapées (CDPH). L'accent est mis sur la personne plutôt que sur son handicap. À l'inverse, la formulation « les handicapés » réduit la personne à son handicap et est proscrite dans ce rapport. D'une manière générale, il convient d'utiliser des expressions qui mettent la personne au premier plan. D'autres formulations sont couramment utilisées dans la sphère francophone, comme « personnes ayant un handicap » ou « personnes en situation de handicap ». Cette dernière exprime le mieux le modèle social : les personnes sont handicapées par un environnement qui n'est pas adapté et qui les place ainsi en situation de handicap. Les syndicats peuvent choisir d'employer une ou plusieurs de ces formulations, selon les préférences des personnes concernées dans leurs pays respectifs.

Photo de couverture : ID 14375987 © Jack Yaco | Dreamstime.com

WWW.ITFGLOBAL.ORG

SOMMAIRE

Faire
avancer
le monde

INTRODUCTION	4
CONTEXTE	5
UN PROGRAMME CONJOINT POUR LES DROITS DU TRAVAIL ET LES DROITS DES PERSONNES HANDICAPÉES	6
CONVENTION DES NATIONS UNIES RELATIVE AUX DROITS DES PERSONNES HANDICAPÉES	8
OBLIGATIONS GÉNÉRALES DES ÉTATS	9
COMMENT UTILISER LA BOÎTE À OUTILS	10
ACCESSIBILITÉ FERROVIAIRE	12
L'ACCESSIBILITÉ EN TANT QU'OBLIGATION IMMÉDIATE DE L'ÉTAT	13
L'ACCESSIBILITÉ EN TANT QU'OBLIGATION PROGRESSIVE DES ÉTATS	15
STRATÉGIES RECOMMANDÉES	16
RÉCLAMER DES RESSOURCES POUR LES COMPÉTENCES ET LA FORMATION	18
DROIT À LA PARTICIPATION	20
OBLIGATION DES ÉTATS DE CONSULTER LES PERSONNES HANDICAPÉES	20
OBLIGATION DES ÉTATS D'ASSOCIER LES PERSONNES HANDICAPÉES AU PROCESSUS DE SUIVI	21
APPLICATION ET SUIVI AU NIVEAU NATIONAL	21
STATISTIQUES ET DONNÉES	22
RECOMMANDATIONS	22
COOPÉRATION INTERNATIONALE	24
COOPÉRATION INTERNATIONALE	25
COMITÉ DES DROITS DES PERSONNES HANDICAPÉES	26
AUTRES MÉCANISMES DES NATIONS UNIES RELATIFS AUX DROITS DE L'HOMME	27
2030 AGENDA ON SUSTAINABLE DEVELOPMENT	28
RECOMMANDATIONS	29
CONCLUSION	31
NOTES DE FIN	32

INTRODUCTION

La boîte à outils sur la CDPH vise à amorcer un dialogue mondial sur l'accessibilité ferroviaire et à proposer des stratégies ayant pour objectif de faire progresser conjointement les droits du travail et les droits des personnes handicapées dans l'ensemble du secteur ferroviaire.

Pour ce faire, elle présente la Convention des Nations Unies relative aux droits des personnes handicapées (CDPH) et explique comment elle peut être utilisée pour renforcer la capacité d'action des syndicats et mener des campagnes appelant à des réformes législatives et réglementaires dans tous les domaines liés aux droits des personnes handicapées.

Les stratégies s'articulent en trois chapitres :

01. **Accessibilité ferroviaire** – présentation de stratégies juridiques à utiliser sur les lieux de travail et dans les campagnes politiques, avec des revendications portant sur des politiques d'effectifs en suffisance, les compétences et la formation, les aides à la mobilité, les plans nationaux d'investissement et les interventions sur le marché.
02. **Application et suivi au niveau national** – mise en place des structures nécessaires au suivi des mesures gouvernementales et à l'application des droits des personnes handicapées, au moyen notamment d'institutions nationales des droits humains, de mécanismes de suivi des données et d'obligations de consultation étendue.
03. **Coopération internationale** – promotion de la solidarité mondiale, notamment par le renforcement des liens entre l'Organisation internationale du travail (OIT), le Comité des droits des personnes handicapées (CDPH) et le Programme de développement durable des Nations Unies.

Cette boîte à outils s'appuie sur la Résolution du Congrès de l'ITF relative au handicap et à l'égalité dans le secteur des transports, et s'inscrit dans le prolongement des travaux de la Section des cheminots de l'ITF, notamment sa Charte sur le handicap dans le secteur ferroviaire, et des victoires récentes à l'OIT.

CONTEXTE

RÉSOLUTIONS DU CONGRÈS 2024 DE L'ITF : ÉGALITÉ ET CAMPAGNES STRATÉGIQUES

En 2024, le Congrès de l'ITF a fait de l'égalité l'une de ses six thématiques mondiales, avec notamment des résolutions sur l'égalité pour les travailleuses et travailleurs des transports, la lutte contre la discrimination envers les personnes LGBT+ travaillant dans le secteur des transports, le handicap et l'égalité dans le secteur des transports à l'échelle mondiale, les droits des femmes et de nombreux engagements visant à promouvoir les jeunes, en mettant l'accent sur les droits, les compétences et l'égalité des chances dans le contexte d'évolutions technologiques rapides.¹ Ces axes ont ensuite été intégrés à une nouvelle stratégie quinquennale, assortie d'engagements majeurs visant à développer des méthodes de campagne innovantes et à influencer les politiques mondiales et régionales, en particulier sur le plan de la mise en œuvre des conventions relatives aux droits du travail et aux droits humains.²

CONFÉRENCE 2023 DE LA SECTION DES CHEMINOTS : HANDICAP ET ÉGALITÉ DANS LE SECTEUR FERROVIAIRE

La motion invitait l'ITF à œuvrer à une meilleure égalité des chances ; à soutenir l'autodétermination et le leadership des travailleuses et travailleurs handicapés ; à enquêter sur les conditions de travail des personnes handicapées ; à promouvoir le modèle social du handicap ; et à appeler les multinationales du rail à mener des évaluations vigoureuses en matière d'égalité et de diversité.³

La première Charte de l'ITF sur le handicap dans le secteur ferroviaire a été publiée en 2025, sur la base du texte de la motion de 2023, et recommande que « les cheminots et les voyageurs handicapés [s'allient] pour améliorer le secteur ferroviaire », notamment en se concentrant sur les réformes législatives et réglementaires.⁴

RÉUNION TECHNIQUE SUR LE TRAVAIL DÉCENT DANS LE SECTEUR FERROVIAIRE, ORGANISATION INTERNATIONALE DU TRAVAIL (1-5 SEPTEMBRE 2025)

En septembre 2025, des représentants de la Section des cheminots de l'ITF ont participé à la première réunion sur le secteur ferroviaire organisée par l'OIT depuis 30 ans.⁵ Les conclusions et recommandations auxquelles a donné lieu la Réunion technique sur le travail décent dans le secteur ferroviaire ont été adoptées par le Conseil d'administration de l'OIT en mars 2026, et sont désormais appelées à influencer les politiques et programmes futurs de l'OIT.⁶ Ces recommandations sont étroitement alignées sur le programme des Nations Unies relatif aux droits des personnes handicapées et sur les stratégies fondées sur la CDPH proposées dans le présent rapport, notamment en ce qui concerne les réformes réglementaires, la mise en œuvre nationale des conventions du travail et l'intention de l'OIT de s'engager dans la Décennie des Nations Unies pour les transports durables.

UN PROGRAMME CONJOINT POUR LES DROITS DU TRAVAIL ET LES DROITS DES PERSONNES HANDICAPÉES

La boîte à outils s'inspire également des avancées des mouvements britanniques de défense des droits des personnes handicapées et du travail. Des coalitions ont milité pour l'accessibilité ferroviaire et ont permis de protéger des milliers d'emplois ferroviaires et, en 2023, ont empêché la fermeture massive de tous les guichets d'Angleterre.⁷ L'autrice est l'une des principales organisatrices de ces initiatives. Ses stratégies se sont concentrées sur les réformes juridiques et réglementaires, notamment en réclamant l'intervention des organismes chargés de l'égalité et des droits humains auprès des autorités de régulation du secteur ferroviaire⁸, et en coordonnant les revendications en faveur de nouveaux cadres juridiques pour l'accessibilité ferroviaire.⁹

Le groupe consultatif des personnels de bord de la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) a largement contribué aux stratégies de réforme réglementaire et a également participé au financement du présent rapport. Des échanges avec l'auteure ont permis de mener une étude de cas régionale sur les enjeux de l'accessibilité ferroviaire au Royaume-Uni et dans l'Union européenne, notamment les menaces découlant de la déréglementation prévue par le quatrième paquet ferroviaire de l'UE. La comparaison a mis en évidence des faiblesses réglementaires et des risques similaires dans les deux systèmes. Par exemple, l'obligation qu'ont les personnes handicapées de réserver une assistance plusieurs heures avant le voyage (deux heures au Royaume-Uni, 24 heures dans l'UE), les tendances à la « réduction discrète des effectifs » dans les

catégories de personnel non réglementées, la déréglementation qui résulte, de fait, de la suppression d'obligations opérationnelles en matière de personnel (par exemple l'exploitation « agent seul »), « l'érosion » naturelle des effectifs liée aux départs volontaires et à la suspension des recrutements, la déqualification des postes et le remplacement par des intérimaires, ainsi que d'autres formes d'incohérence réglementaire.¹⁰ Les défenseurs des droits des personnes handicapées réclament qu'elles aient le droit de voyager sans réservation préalable, et que du personnel soit toujours disponible pour leur fournir une assistance. Cette revendication a récemment acquis une crédibilité significative en droit international. En effet, en 2025, dans ses Observations finales, le Comité des droits des personnes handicapées des Nations Unies a appelé l'UE à « réviser les règlements relatifs aux droits des passagers pour tous les modes de transport afin de supprimer les exigences de notification préalable de sorte que les personnes handicapées puissent se déplacer de manière spontanée ».¹¹

Le manque de sensibilisation au handicap dans le secteur ferroviaire constitue également un problème majeur pour les cheminots handicapés. Lors d'une récente enquête de l'ITF, plus de 57 % des personnes interrogées ont déclaré que des environnements de travail et équipements inaccessibles compliquaient l'exercice de leurs fonctions, tandis que 42 % ont indiqué ne pas avoir été traitées avec équité, essuyant notamment des remarques dévalorisantes et des mesures disciplinaires sans motif valable. Environ la moitié des

cheminots handicapés ont indiqué ne pas demander d'aménagements raisonnables par crainte de se voir refuser tout soutien ou de subir un licenciement abusif. Parmi ceux qui en ont fait la demande, peu ont obtenu gain de cause : seuls 6 % ont reçu l'ensemble des aménagements demandés, tandis que 50 % se sont vu opposer une fin de non-recevoir. Plus préoccupant encore, malgré leurs demandes, plus de la moitié des personnes handicapées occupant des postes ayant une incidence sur la sécurité n'ont bénéficié d'aucun aménagement leur permettant d'exercer correctement ces fonctions.¹²

Toutes les priorités susmentionnées concernant les droits au travail, la sensibilisation au handicap, les compétences et la formation, la réforme réglementaire, la mise en œuvre des conventions relatives au travail et aux droits humains, ainsi que le développement international, peuvent se renforcer mutuellement grâce à la Convention des Nations Unies relative aux droits des personnes handicapées, qui impose aux États de nombreuses nouvelles obligations en matière de réglementation, d'investissement et de pleine participation des personnes handicapées dans tous les aspects de la vie.



CONVENTION DES NATIONS UNIES RELATIVE AUX DROITS DES PERSONNES HANDICAPÉES

La CDPH est entrée en vigueur en 2008 et a depuis été ratifiée par presque tous les pays du monde, y compris l'Union européenne en tant que partie à la Convention.¹³ Son influence est de plus en plus visible dans les législations et la jurisprudence aux niveaux régional et national, notamment dans le Protocole à la Charte africaine des droits de l'homme et des peuples relatif aux droits des personnes handicapées en Afrique, entré en vigueur en 2024.¹⁴

La CDPH doit être considérée comme la plus grande victoire du mouvement de défense des droits des personnes handicapées, car elle fait progresser le « modèle social du handicap » et lui confère une force juridique internationale. Ce concept place la Convention à l'avant-garde des textes internationaux sur les droits humains, en ouvrant la voie à des revendications beaucoup plus ambitieuses en termes de droits socio-économiques et d'investissement, et en imposant aux États de fortes obligations visant à identifier et à éliminer les « obstacles » présents dans les lois, les politiques et les pratiques. Cette nouvelle étape est de plus en plus souvent décrite comme un « modèle du handicap fondé sur les droits humains », qui s'éloigne de la vision centrée sur la dépendance des personnes handicapées et les reconnaît enfin en tant que titulaires de droits.¹⁵

PRINCIPES GÉNÉRAUX DE LA CDPH

Ce qui suit résume les principes généraux de la CDPH, qui sont énoncés à l'article 3 et sous-tendent l'ensemble de celle-ci :

Dignité et autonomie

La Convention a pour premier principe « le respect de la dignité intrinsèque, de l'autonomie individuelle, y compris la liberté de faire ses propres choix, et de l'indépendance des personnes. »¹⁶ La Convention exige également « le respect de la différence et l'acceptation des personnes handicapées comme faisant partie de la diversité humaine et de l'humanité », reconnaissant que « la notion de handicap évolue » et n'est pas figée.¹⁷ Sans constituer des droits en tant que tels, la dignité, l'autonomie et la diversité sont au cœur de l'esprit de la Convention et sous-tendent l'ensemble de ses autres principes et droits.

Égalité et non-discrimination

Le principe d'égalité et de non-discrimination confère une force juridique à bon nombre des obligations fondamentales imposées aux États par la CDPH, notamment la prévention de la discrimination, la garantie d'aménagements raisonnables dans le secteur privé et la promotion d'une égalité réelle pour les femmes, les enfants et les autres personnes confrontées à des formes multiples de discrimination.¹⁸ En raison de sa dimension redistributive plus marquée, le Comité des droits des personnes handicapées définit sa conception de l'égalité comme « inclusive ».¹⁹

Participation à la société

Le droit à « la participation et l'intégration pleines et effectives à la société » est le troisième principe général de la CDPH. Plusieurs articles exigent des États qu'ils garantissent la participation des personnes handicapées à tous les aspects de la vie, notamment l'article 19 – Autonomie de vie et inclusion dans la société.²⁰

Accessibilité

Il s'agit d'un principe général de la Convention, et de l'objet de l'article 9, transversal à tous les autres articles en tant que condition préalable d'accès à tous les autres droits civils et socio-économiques.²¹ Elle peut être considérée comme le moyen concret de donner effet aux principes de dignité, d'égalité et de participation, tirant une force juridique significative des obligations fondamentales imposées aux États par l'article 4.

OBLIGATIONS GÉNÉRALES DES ÉTATS

ARTICLE 4

La force de la CDPH en tant qu'instrument réside dans les obligations imposées aux États par l'article 4, dont les exigences vont bien au-delà de celles prévues par les précédents traités relatifs aux droits humains. Même si les obligations prévues à l'article 4 se retrouvent dans l'ensemble de la Boîte à outils, elles doivent d'abord être examinées séparément car elles sont essentielles à la compréhension et à la mise en œuvre de la CDPH.

Article 4(1) Obligations immédiates

Réforme globale de l'ensemble des lois, règlements, politiques et pratiques qui sont source de discriminations fondées sur le handicap, avec des obligations renforcées pour le secteur privé. Les États doivent également prendre sans délai des mesures en matière d'accessibilité, notamment en encourageant la formation du personnel ainsi que l'élaboration de normes et de directives relatives à la conception universelle.

Article 4(2) Obligation progressive

Même si l'obligation de réalisation progressive prévue par la CDPH n'est pas, en soi, plus contraignante que celles figurant dans d'autres traités relatifs aux droits humains, ses obligations connexes en matière d'investissement rationalisé, d'intervention sur le marché, de collecte de données ainsi que d'application et de suivi au niveau national aident grandement à réclamer des investissements.

Article 4(3) Droit à la participation

La CDPH fait du droit à la participation une obligation procédurale fondamentale des États, qui « consultent étroitement et font activement participer » les personnes handicapées à l'élaboration de la législation et des politiques visant à mettre en œuvre la Convention, ainsi qu'à tous les autres processus décisionnels relatifs à leurs droits. Cela fournit des motifs d'action en justice lorsque les gouvernements omettent de consulter les personnes handicapées sur des questions touchant à leurs droits, ne tiennent pas compte des effets négatifs de certaines mesures ou ne prévoient pas de processus de consultation accessible.

COMMENT UTILISER LA BOÎTE À OUTILS

Les chapitres s'articulent autour de trois thèmes. Le premier porte sur l'accessibilité, et fournit des outils permettant de faire valoir des arguments sur le plan syndical, juridique et politique. Le deuxième examine les campagnes et la responsabilité des gouvernements, tandis que le troisième porte sur le développement international et les moyens d'interagir avec les Nations Unies. Chaque section s'ouvre sur une explication détaillée des droits concernés, conçue pour être utilisée directement dans le cadre de campagnes et d'activités de pression ou dans des documents juridiques, et se conclut par des recommandations de stratégies permettant d'appliquer ces droits dans la pratique.

01. ACCESSIBILITÉ

ARTICLES 2, 4, 5, 9, 19, 20

02. APPLICATION ET SUIVI AU NIVEAU NATIONAL

ARTICLES 33, 31, 4(3)

03. COOPÉRATION INTERNATIONALE

ARTICLE 32





ACCESSIBILITÉ FERROVIAIRE

ARTICLES 2, 4, 5, 9, 19, 20

L'accessibilité (article 9) est l'un des principes fondamentaux les plus importants de la Convention, et un « préalable vital » à la pleine et égale jouissance de tous les autres droits humains par les personnes handicapées.²² Conformément au modèle social, les États doivent identifier et éliminer les « obstacles » dans tous les aspects de la vie, et progresser le plus rapidement possible vers l'égalité et l'autonomie de vie.

Cette avancée est véritablement révolutionnaire pour les droits socio-économiques et renforce considérablement l'obligation faite aux États de prendre des mesures immédiates. En effet, ce « droit hybride » brouille la démarcation traditionnelle entre droits civils (obligation immédiate des États) et droits socio-économiques

(obligation progressive des États d'investir au maximum de leurs ressources disponibles).

Pour bien mesurer la portée de ces nouvelles obligations, l'accessibilité doit être entendue au regard de l'ensemble des articles ci-dessus. Ce chapitre explique leurs interactions, et se conclut par des recommandations stratégiques visant à exiger le respect des normes relatives aux droits humains dans tous les aspects de l'accessibilité ferroviaire, notamment des politiques d'effectifs en suffisance, une amélioration de la formation et des compétences, une approche éthique des nouvelles technologies et un investissement accru dans les aides à la mobilité et les infrastructures accessibles.



L'ACCESSIBILITÉ EN TANT QU'OBLIGATION IMMÉDIATE DE L'ÉTAT

L'accessibilité (article 9) exige des États Parties qu'ils « prennent des mesures appropriées pour [assurer aux personnes handicapées], 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 » (article 9(1)). L'environnement bâti est soumis à l'obligation de réalisation progressive, ce qui signifie qu'il faudra du temps pour le rendre pleinement accessible. Toutefois, en vertu du droit civil à l'égalité et à la non-discrimination, les États doivent agir immédiatement pour atténuer les obstacles à l'égalité d'accès, ce qui conduit au concept d'« aménagement raisonnable ».

AMÉNAGEMENTS RAISONNABLES

En vertu de l'article 5(3) sur l'égalité et la non-discrimination, les États doivent prendre « toutes les mesures appropriées pour faire en sorte que des aménagements raisonnables soient apportés ». Il s'agit là des adaptations concrètes nécessaires pour qu'une personne handicapée puisse accéder, sur la base de l'égalité avec les autres, aux biens, services et équipements.

« On entend par 'aménagement raisonnable' les modifications et ajustements nécessaires et appropriés n'imposant pas de charge disproportionnée ou indue apportés, en fonction des besoins dans une situation donnée, pour assurer aux personnes handicapées la jouissance ou

l'exercice, sur la base de l'égalité avec les autres, de tous les droits de l'homme et de toutes les libertés fondamentales. » (Art. 2 – Définitions)

Le refus d'un aménagement raisonnable constitue une « discrimination fondée sur le handicap », sauf si le prestataire de services peut démontrer que l'ajustement nécessaire impose une « charge disproportionnée ou indue ». ²³ Les États doivent veiller à ce que cette obligation soit encadrée par la loi et juridiquement applicable tant dans le secteur public que dans le secteur privé, et mettre des voies de recours efficaces à la disposition des victimes de discrimination. ²⁴

OBLIGATIONS IMMÉDIATES ART. 4(1)

L'article 4(1) énonce les obligations générales des États visant à mettre en œuvre la Convention et à garantir l'égalité et la non-discrimination dans tous les aspects de la société. Lu conjointement avec l'article 9, il confère à la CDPH l'un des ensembles d'obligations immédiates les plus détaillés de tous les traités relatifs aux droits humains, toutes les obligations suivantes pouvant facilement être adaptées au contexte ferroviaire.

Égalité et non-discrimination

Les États doivent s'abstenir de toute discrimination et veiller à ce que toutes les autorités et institutions publiques agissent dans le respect de la Convention. Ses dispositions s'appliquent, « sans limitation ni exception aucune, à toutes les unités constitutives des États fédératifs ». ²⁵

Réforme législative, réglementaire et politique

Les États doivent adopter de nouvelles lois pour mettre en œuvre les droits de la CDPH, modifier ou abolir les lois, règlements, coutumes et pratiques discriminatoires, et prendre en compte les droits des personnes handicapées dans l'ensemble des politiques et programmes.²⁶

Réglementation complète des secteurs public et privé

Les États doivent « prendre toutes mesures appropriées pour éliminer la discrimination fondée sur le handicap pratiquée par toute personne, organisation ou entreprise privée », et faire en sorte que les organismes privés « prennent en compte tous les aspects de l'accessibilité par les personnes handicapées ». ²⁷ Cela inclut de garantir des aménagements raisonnables et, sur la base de l'égalité avec les autres, l'accès à l'environnement physique, aux transports, à l'information et à la communication, et aux autres équipements et services ouverts au public, tant dans le public que dans le privé.²⁸

Recherche, développement et normes de conception

Les États doivent « entreprendre ou encourager » la recherche et le développement de biens, services, équipements, installations et technologies de l'information et de la communication accessibles, notamment en mettant en œuvre des normes minimales et des directives relatives à l'accessibilité des installations et services ouverts au public.²⁹ Les normes devraient reposer sur le principe de la conception universelle, et l'accessibilité doit être prise en compte dès les premières étapes de la conception pour éviter de coûteuses adaptations ultérieures.³⁰

Offre de technologies d'assistance et d'aides à la mobilité

Les États doivent « encourager l'offre et l'utilisation » de nouvelles technologies et « fournir des informations [...] accessibles » sur celles-ci, y compris les technologies de l'information et de la communication, les aides à la mobilité et autres appareils d'assistance.³¹

Selon le principe de la conception universelle, cela implique une planification rationnelle « privilégiant les technologies d'un coût abordable », et la mise à disposition d'aides à la mobilité et de services « à un coût abordable ». ³² Ce principe est souligné par l'article 20 sur la mobilité personnelle, qui exige des États qu'ils « prennent des mesures efficaces pour assurer la mobilité personnelle des personnes handicapées, dans la plus grande autonomie possible ».

Information, communication et assistance

Les États doivent « fournir aux personnes handicapées des informations accessibles concernant les aides à la mobilité, les appareils et accessoires et les technologies d'assistance, y compris les nouvelles technologies, ainsi que les autres formes d'assistance, services d'accompagnement et équipements », et fournir les informations destinées au grand public dans des formes accessibles.³³ L'article 9 aborde la question de la communication dans l'espace public, dont la signalisation en braille et sous des formes faciles à lire, et la mise à disposition de « formes d'aide humaine ou animale et [de] services de médiateurs, notamment de guides, de lecteurs et d'interprètes professionnels en langue des signes, afin de faciliter l'accès des bâtiments et autres installations ouverts au public » et « d'autres formes appropriées d'aide et d'accompagnement des personnes handicapées afin de leur assurer l'accès à l'information ». ³⁴

Formation des personnels

Les États doivent « encourager la formation [...] des professionnels et personnels qui travaillent avec des personnes handicapées » et « assurer aux parties concernées une formation concernant les problèmes d'accès auxquels les personnes handicapées sont confrontées ». ³⁵ Cette obligation s'applique à tous les secteurs, et d'autres obligations de formation sont stipulées dans les articles consacrés à la sensibilisation, à l'accessibilité et à la mobilité personnelle³⁶ ; de même que des formations spécifiques pour les secteurs de la justice, de l'éducation et de la réadaptation.³⁷

L'ACCESSIBILITÉ EN TANT QU'OBLIGATION PROGRESSIVE DES ÉTATS

L'accessibilité (article 9) est également soumise à l'obligation progressive de l'État d'investir « au maximum des ressources dont il dispose [...] en vue d'assurer progressivement le plein exercice de ces droits ».³⁸ Cela implique également une présomption contre la création de nouveaux obstacles, par exemple par la construction de nouveaux bâtiments ou infrastructures inaccessibles, ainsi que contre les 'mesures rétrogrades', les mesures des États qui inversent ou freinent les progrès accomplis étant considérées comme injustifiables sauf en cas d'urgence nationale.³⁹ Les décisions politiques et de conception sont également soumises à l'obligation fondamentale de participation prévue par la CDPH, qui consiste à « [consulter] étroitement et [faire] activement participer » les personnes handicapées au stade le plus précoce possible.⁴⁰

Comme dans tous les traités relatifs aux droits humains, le volume et le rythme des investissements sont laissés à l'appréciation des États. Cependant, la CDPH innove en imposant aux États des obligations immédiates concernant *la manière* dont ils planifient et affectent leurs ressources.

CONCEPTION UNIVERSELLE

La conception universelle exige des principes de conception accessible pour « la conception de produits, d'équipements, de programmes et de services qui puissent être utilisés par tous, dans toute la mesure possible, sans nécessiter ni adaptation ni conception spéciale ».⁴¹ L'État doit prendre des mesures pour garantir ces principes en élaborant « des normes [...] minimales et des directives relatives à l'accessibilité des

installations et services ouverts [...] au public », applicables tant au secteur public qu'au secteur privé.⁴²

Investissement rationalisé

La conception universelle apparaît à plusieurs reprises dans la Convention, et impose des exigences en matière de rentabilité et de planification des décisions d'investissement. L'objectif est de maximiser l'utilisation des fonds publics et d'éviter les coûts liés à des adaptations ultérieures, afin de progresser le plus rapidement possible vers une accessibilité complète. Cela se traduit par l'obligation pour les États « d'entreprendre ou encourager la recherche et le développement de biens, services, équipements et installations de conception universelle [...] qui devraient nécessiter le minimum possible d'adaptation et de frais », ainsi que « d'entreprendre ou encourager » la recherche et le développement de nouvelles technologies et aides à la mobilité, « en privilégiant les technologies d'un coût abordable », et de concevoir et de développer des « systèmes et technologies de l'information et de la communication à un stade précoce, de façon à en assurer l'accessibilité à un coût minimal ».⁴³

Interventions sur le marché

Même si la CDPH utilise l'expression « entreprendre ou encourager », neutre quant au mode de propriété, celle-ci implique clairement des interventions sur le marché, que ce soit par la réglementation des normes de conception, l'octroi de subventions visant à garantir le respect des obligations en matière d'accessibilité ou quand le secteur public mène directement des activités de recherche, de développement ou de production. Les exigences de conformité imposées par l'Acte européen sur l'accessibilité constituent un exemple significatif d'intervention sur le marché motivée par la CDPH.⁴⁴

STRATÉGIES RECOMMANDÉES

Réglementation des effectifs ferroviaires

Bon nombre de problèmes résultent de la fragmentation de l'élaboration des politiques et d'incohérences réglementaires qui veulent que les effectifs et les infrastructures soient gérés séparément. Cela n'est pas conforme à la CDPH, dont la plupart des obligations immédiates en matière d'accessibilité concernent les moyens de mettre en place des aménagements raisonnables, notamment la formation du personnel, l'information, la communication, l'assistance humaine ou animale et les services de médiateurs, ainsi que l'offre d'aides à la mobilité et de nouvelles technologies.⁴⁵ La quasi-totalité de ces mesures repose sur le personnel, et l'État est tenu de veiller, par une réglementation appropriée, à leur mise à disposition dans les secteurs public et privé, au moyen de lois, réglementations, politiques, pratiques, normes et directives.⁴⁶

Plans d'action nationaux pour l'investissement

Le Comité des droits des personnes handicapées estime que la réalisation progressive de ces droits par les États implique l'obligation immédiate de concevoir et d'adopter « des stratégies concrètes et des plans d'action visant à mettre en place des services d'appui en y allouant les ressources nécessaires, et de veiller à rendre les services destinés à la population générale, déjà en place ou nouvellement créés, accessibles aux personnes handicapées ». Les États parties ont l'obligation immédiate d'engager « un processus de planification stratégique assorti de délais appropriés et de ressources adéquates », et ces mesures doivent avoir « un caractère délibéré, concret et ciblé, et tous les moyens appropriés doivent être utilisés ».⁴⁷ En plus des arguments ci-dessus prônant des investissements rationalisés, ceci constitue un fondement solide pour réclamer des échéances fixées par la loi concernant l'accessibilité des infrastructures ainsi que d'autres politiques fondées sur des objectifs précis, par exemple

l'égalité d'utilisation des transports pour tous les groupes minoritaires.

Arguments économiques en faveur de l'accessibilité ferroviaire et des effectifs

Les aménagements raisonnables constituent un droit civil individuel, mais l'on pourrait également avancer qu'ils devraient être considérés comme une obligation systématique. Même si la notion juridique de « charge disproportionnée et induue » s'apprécie au cas par cas, il est logique que le « caractère raisonnable » d'un aménagement dépende en réalité du budget et des ressources globales du système concerné. Au plus haut niveau de responsabilité du système et du budget de l'État, ceci devient un levier de poids pour réclamer des ressources, et donne un poids juridique aux arguments économiques en faveur de l'accessibilité ferroviaire et des effectifs. En allant plus loin, une approche systémique de l'accessibilité ferroviaire⁴⁸ devrait considérer la politique de dotation en effectifs non seulement comme une mesure opérationnelle d'aménagement raisonnable, mais aussi comme une mesure d'égalité telle que définie par l'obligation progressive. Il existe des arguments en faveur d'une *augmentation* continue des effectifs s'il peut être prouvé que celle-ci favorise l'égalité des chances, l'utilisation des transports et des retombées socio-économiques plus larges.

Responsabilité des États en matière d'accessibilité ferroviaire

En vertu des dispositions de l'article 4 de la CDPH, les États ont la responsabilité ultime de toutes les questions relatives à l'accessibilité ferroviaire. C'est le cas quand ils prennent eux-mêmes des décisions ou qu'ils agissent indirectement, par exemple en concluant des contrats avec des entreprises privées pour sabrer dans les effectifs, ou en omettant de corriger des réglementations discriminatoires. Ce point est essentiel non seulement pour les réformes réglementaires, mais aussi pour les

revendications budgétaires : si l'État est seul responsable, il est logique que les demandes de ressources soient proportionnelles à son budget. Les militants devraient donc continuer à mettre en avant la responsabilité de l'État en matière d'accessibilité ferroviaire, et porter ces enjeux devant les ministres et les commissions parlementaires, en particulier celles chargées des transports et de l'égalité.⁴⁹

Pressions sur le secteur privé

Certes, l'accent doit être placé sur la responsabilité de l'État, mais il convient de ne pas négliger pour autant le rôle des opérateurs privés, qui restent juridiquement responsables du fait de leur obligation de fournir des

aménagements raisonnables. Le coût financier et le risque d'atteinte à leur réputation devraient être utilisés comme leviers en menant des campagnes de dénonciation publique et en sensibilisant les personnes handicapées aux recours juridiques à leur disposition en cas de refus d'accès.⁵⁰ L'important est de ne pas présenter l'opérateur privé comme le seul responsable, et de continuer à faire remonter les plaintes aux autorités de régulation et aux organismes de contrôle. Si les autorités de régulation refusent d'appliquer les principes d'égalité, cela signifie qu'une réforme réglementaire n'en est que plus nécessaire.



RÉCLAMER DES RESSOURCES POUR LES COMPÉTENCES ET LA FORMATION

Les obligations imposées par la CDPH en matière de formation permettent de revendiquer bien plus de ressources, de compétences et de contrôle syndical. Cela inclut une obligation générale de l'État « d'encourager la formation aux droits reconnus dans la présente Convention des professionnels et personnels qui travaillent avec des personnes handicapées, de façon à améliorer la prestation des aides et services garantis par ces droits », ⁵¹ ce qui recouvre deux dimensions : la formation à la sensibilisation aux droits des personnes handicapées, ⁵² et la formation aux compétences pratiques requises pour l'assistance. ⁵³ Cette obligation s'applique à tous les secteurs, avec des formations spécifiques pour les secteurs de la justice, de l'éducation et de la réadaptation. ⁵⁴

Réclamer des ressources pour les compétences et la formation

Le secteur ferroviaire devrait être considéré comme prioritaire en matière de formation car il implique les deux dimensions de l'assistance décrites ci-dessus, ainsi que des considérations de santé et de sécurité. Cela donne donc un argument juridique particulièrement fort dans tous les États, d'autant plus que la formation figure parmi les obligations les moins coûteuses prévues par la CDPH et peut facilement être intégrée aux programmes existants.

Superviser les programmes de formation des employeurs

Les syndicats devraient exiger d'être associés en permanence à l'orientation et à la supervision des programmes de formation mis en place par les employeurs. Cette participation des syndicats peut être revendiquée à la fois par le besoin de santé et de sécurité, ainsi que par celui de protéger les effectifs contre toute mise en cause de leur responsabilité, par exemple si la formation dispensée par l'employeur est inadéquate, inexacte ou influencée par des réglementations discriminatoires. Les syndicats pourraient aussi réclamer une coélaboration des programmes de formation avec les organisations de défense des droits des personnes handicapées, ainsi qu'une supervision par les organismes chargés de l'égalité.

Réclamer des formations sur les droits des personnes handicapées pour les cadres

L'obligation de former les « parties concernées » et de veiller à ce que les organismes privés « prennent en compte tous les aspects de l'accessibilité » constitue une base solide pour exiger des formations de sensibilisation aux droits des personnes handicapées pour les cadres et les employeurs. ⁵⁵ Si un opérateur privé refuse de financer ces formations, les obligations de l'État pourraient être invoquées en vertu de l'article 8, qui l'oblige à « sensibiliser l'ensemble de la société » et à promouvoir des programmes de formation à la sensibilisation.

APPLICATION ET SUIVI AU NIVEAU NATIONAL

ARTICLES 33, 31, 4(3)

Les articles sur l'application et le suivi au niveau national (article 33), les statistiques et la collecte de données (article 31) et le droit procédural à la participation (article 4, paragraphe 3) s'articulent pour imposer aux États la mise en place d'une infrastructure permanente de suivi et d'intégration des droits inscrits dans la CDPH, garantissant la participation et l'influence continues de la société civile, et en particulier des organisations de défense des droits des

personnes handicapées. Ces dispositions ouvrent également de vastes perspectives de campagnes appelant à la mise en place de structures de suivi à l'échelle nationale et dans l'ensemble du secteur des transports, à la transparence par le biais de la publication de données, et au développement de relations avec les institutions nationales de défense des droits humains, en tant qu'alliées à même d'intervenir auprès des autorités de régulation du secteur.



DROIT À LA PARTICIPATION

Le droit à la participation est au cœur de la CDPH, qui va bien plus loin que tous les précédents traités relatifs aux droits humains en termes d'obligations de participation imposées aux États. Le droit à « la participation et l'intégration pleines et effectives à la société » est le troisième principe général de la CDPH, et fait l'objet de son révolutionnaire article 19 – Autonomie de vie. D'autres articles imposent aux États de garantir la participation des personnes handicapées dans tous les domaines de la vie, notamment ceux sur la sensibilisation (article 8), la participation à la vie politique et à la vie publique (article 29), et la participation à la vie culturelle et récréative, aux loisirs et aux sports (article 30). Cependant, l'aspect le plus novateur des obligations de participation réside dans la dimension procédurale, que l'on retrouve dans les articles sur les obligations générales (article 4(3)) et l'application et le suivi au niveau national (article 33(3)). Ces aspects sont si importants que le Comité des droits des personnes handicapées leur a consacré leur propre Observation générale.⁵⁶

OBLIGATION DES ÉTATS DE CONSULTER LES PERSONNES HANDICAPÉES

ARTICLE 4(3)

Selon l'article 4(3), les États Parties « consultent étroitement et font activement participer » les personnes handicapées à tous les processus décisionnels, notamment politiques, qui concernent leurs droits. Les États devraient sanctionner le non-respect de ces obligations et veiller à ce que les personnes handicapées et les organisations qui les représentent puissent contester en justice les décisions prises par des autorités publiques sans consultation adéquate.⁵⁷ En cas de litige, l'autorité devra prouver que sa décision n'aura pas d'effet disproportionné sur les personnes handicapées et, dès lors, qu'aucune consultation n'est nécessaire.⁵⁸

OBLIGATION DES ÉTATS D'ASSOCIER LES PERSONNES HANDICAPÉES AU PROCESSUS DE SUIVI

ARTICLE 33(3)

L'article 33(3) stipule : « La société civile - en particulier les personnes handicapées et les organisations qui les représentent - est associée et participe pleinement à la fonction de suivi ». Ce principe est renforcé par les dispositions relatives à la sensibilisation (article 8) et à la participation à la vie politique et à la vie publique (article 29), qui obligent les États à « promouvoir activement un environnement dans lequel les personnes handicapées peuvent effectivement et pleinement participer à la conduite des affaires publiques. »⁵⁹ Cela devrait également inclure l'octroi de financements aux organisations de défense des droits des personnes handicapées, selon des modalités garantissant l'indépendance et l'influence déterminante de ces dernières.⁶⁰



APPLICATION ET SUIVI AU NIVEAU NATIONAL ARTICLE 33

La CDPH exige des États qu'ils mettent en place des cadres et des systèmes permanents d'application et de suivi de la Convention. Parmi ces obligations :

Point de contact

Article 33(1)

Les États Parties désignent un ou plusieurs « points de contact » pour les questions relatives à l'application de la CDPH et la coordination des actions liées à cette application dans différents secteurs et à différents niveaux. Selon les principes de la CDPH, le point de contact doit recueillir des informations auprès de la société

civile et élaborer des politiques, par exemple des plans d'action nationaux et des campagnes de sensibilisation du public.

Dispositif national de suivi

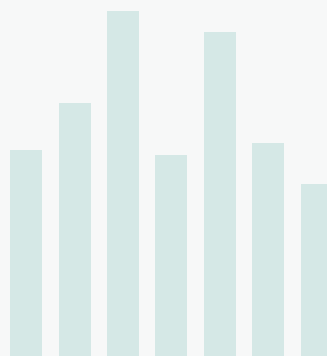
Article 33(2)

Les États Parties créent un « dispositif national de suivi » de l'application de la Convention. Au moins un « mécanisme indépendant » est requis. Celui-ci doit s'appuyer sur les « Principes de Paris » (Principes concernant le statut des institutions nationales pour la promotion et la protection des droits de l'homme).⁶¹

STATISTIQUES ET DONNÉES

ARTICLE 31

Les États Parties « s'engagent à recueillir des informations appropriées, y compris des données statistiques et résultats de recherches, qui leur permettent de formuler et d'appliquer des politiques visant à donner effet » à la Convention. Les informations seront utilisées pour « évaluer la façon dont les États Parties s'acquittent des obligations qui leur incombent [...] et identifier et lever les obstacles que rencontrent les personnes handicapées dans l'exercice de leurs droits. » Les données doivent être recueillies dans le respect de l'éthique, désagrégées⁶² et accessibles aux personnes handicapées.



RECOMMANDATIONS

Consultations publiques

Les consultations publiques offrent le plus grand potentiel en matière de mobilisation, de recours juridiques et de création de coalitions au sein de la société civile. Cela tient à la force procédurale de l'article 4(3), qui expose les États à un risque juridique lorsqu'ils omettent de consulter les personnes handicapées à propos d'une décision qui les concerne, n'évaluent pas correctement les incidences négatives sur l'égalité ou ne rendent pas la consultation accessible.⁶³ Ces décisions ayant également des répercussions politiques, il est important d'exiger des consultations à chaque occasion.

Les militants devraient également faire campagne en faveur de normes nationales en matière de consultation, en s'appuyant sur les solides arguments que fournissent les obligations de la CDPH sur le plan de l'accessibilité, des statistiques et de la collecte de données. Par exemple, les consultations

devraient être de grande qualité et accessibles, avec une sensibilisation systématique des personnes les plus exclues, dont celles qui n'utilisent ni Internet ni les transports.⁶⁴ Différents canaux devraient être utilisés de façon à atteindre plusieurs tranches d'âge et catégories de population. Des formats alternatifs devraient être proposés pour recueillir les réponses, et des informations claires, des statistiques et des évaluations de l'impact sur l'égalité devraient être publiées à l'avance pour expliquer les avantages des propositions gouvernementales. Idéalement, des normes intergouvernementales devraient garantir la coopération des politiques avec les personnes handicapées, la publication transparente et opportune des résultats, et la prise en compte systématique de leurs points de vue dans tous les domaines politiques, sous la coordination du point de contact désigné par l'État en vertu de l'article 33(1) de la CDPH.

Données et statistiques

Les militants devraient exiger des systèmes de collecte de données de grande qualité : plus il y a de données disponibles, plus il est difficile pour le gouvernement de justifier des décisions politiques dont il connaît le caractère discriminatoire, et plus il est facile de lui réclamer des comptes pour ces décisions malvenues. Dans le secteur ferroviaire, la collecte de données peut être particulièrement morcelée et se révéler compliquée du fait du contrôle exercé par les opérateurs privés et du secret commercial. Les revendications pourraient donc appeler à la mise sous contrôle public des systèmes de collecte de données sur les transports, ainsi qu'à une intervention sectorielle des organismes nationaux de statistique et des institutions nationales des droits humains pour mettre en place des systèmes adéquats. Des normes élevées devraient être exigées en matière de qualité de la recherche et des données car les « enquêtes de satisfaction » auprès des consommateurs sont faciles à manipuler et sont centrées sur un groupe limité de personnes utilisant déjà les services ferroviaires. À la place, les données sur l'accessibilité et celles communiquées par les voyageurs devraient être mises en relation avec des indicateurs d'égalité et de situation socio-économique de portée plus générale comme l'emploi, la santé et l'éducation.

Institutions nationales des droits humains

Les institutions nationales des droits humains (INDH) ne constituent pas une obligation contraignante mais, dans la pratique, elles font souvent partie du dispositif national de suivi. Les Principes de Paris exigent que les INDH soient indépendantes, dotées de ressources suffisantes, puissent être saisies pour enquêter sur les violations, rendent compte des progrès réalisés au niveau national et formulent des recommandations aux gouvernements.⁶⁵ Elles jouent également un rôle important dans la sensibilisation, l'information du public et la création de passerelles entre les pouvoirs publics, la société civile et les mécanismes régionaux et internationaux de protection et de promotion des droits humains.

Des INDH indépendantes et dotées de ressources suffisantes sont des alliées idéales pour les campagnes en faveur de l'accessibilité ferroviaire. Les militants devraient exercer des pressions pour qu'elles mettent en place des axes de travail sur l'accessibilité des transports, publient des avis⁶⁶ et interviennent auprès des autorités de régulation du secteur afin de garantir la bonne mise en œuvre des droits prévus par la CDPH.⁶⁷ Dans certains pays, cette fonction de suivi peut être assurée par un comité, un commissaire ou un organe parlementaire chargé des droits humains. Lorsqu'il n'en existe aucun, la création d'une INDH⁶⁸ ou d'un mécanisme de suivi de la CDPH⁶⁹ devrait constituer une priorité de la campagne.



COOPÉRATION INTERNATIONALE

ARTICLE 32

La CDPH est le premier traité relatif aux droits humains à inclure un article spécifiquement consacré à la coopération internationale. Il s'agit d'une avancée importante, même si elle n'impose pas d'obligations contraignantes aux gouvernements en matière d'aide, puisqu'elle attribue au Comité des droits des personnes handicapées et à d'autres organes des Nations Unies des responsabilités visant à soutenir sa mise en œuvre.



COOPÉRATION INTERNATIONALE

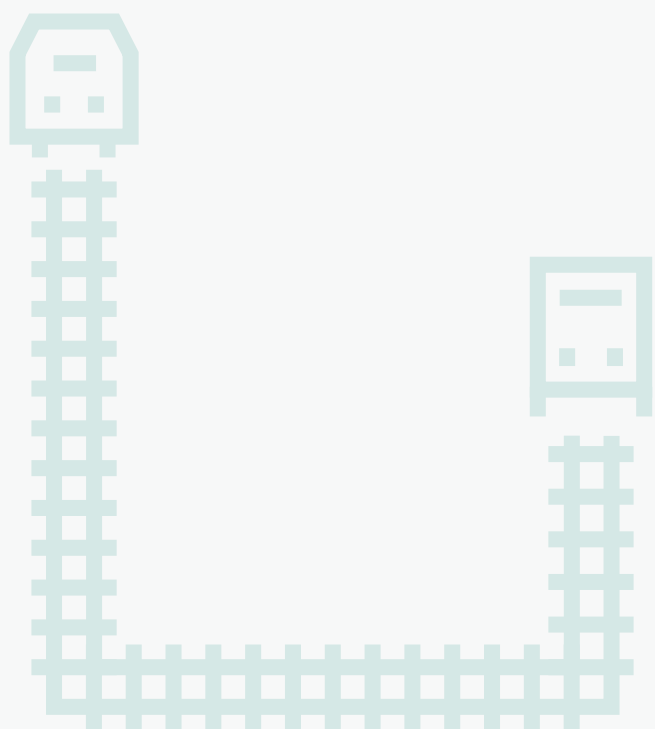
ARTICLE 32

La coopération internationale (article 32) exige des États qu'ils « prennent des mesures appropriées et efficaces » pour se soutenir mutuellement dans la mise en œuvre de la Convention, y compris « s'il y a lieu, en partenariat avec les organisations internationales et régionales compétentes et la société civile, en particulier les organisations de personnes handicapées. » Elle est appuyée par l'article 4(2), qui exige que chaque État Paris investisse « au maximum des ressources dont il dispose et, s'il y a lieu, dans le cadre de la coopération internationale ». Cela souligne la nécessité pour les États développés d'augmenter leurs contributions à l'aide, le préambule de la Convention reconnaissant l'importance de la coopération internationale pour l'amélioration des conditions de vie des personnes handicapées dans tous les pays, en particulier dans les pays en développement.⁷⁰

Les mesures suggérées à l'article 32 sont les suivantes :

- a) Faire en sorte que la coopération internationale – y compris les programmes internationaux de développement – prenne en compte les personnes handicapées et leur soit accessible ;
- b) Faciliter et appuyer le renforcement des capacités, notamment grâce à l'échange et au partage d'informations, d'expériences, de programmes de formation et de pratiques de référence ;
- c) Faciliter la coopération en matière de recherche et l'accès aux connaissances scientifiques et techniques ;
- d) Apporter, s'il y a lieu, une assistance technique et une aide économique, y compris en facilitant l'acquisition et la mise en commun de technologies d'accès et d'assistance et en opérant des transferts de technologie.

À l'instar d'autres obligations de la CDPH en matière d'investissement dans la technologie et de réglementation de celle-ci,⁷¹ celle-ci ouvre la voie à une intervention des États sur les marchés, par exemple par le biais d'une coopération au développement inclusive à l'égard des personnes handicapées, d'accords de transfert de technologie, de politiques de passation de marchés et, potentiellement, de cadres commerciaux et d'investissement.



COMITÉ DES DROITS DES PERSONNES HANDICAPÉES

Le Comité des droits des personnes handicapées est l'organe conventionnel chargé de suivre la mise en œuvre de la Convention et de favoriser les liens entre les niveaux national, régional et international. Il interprète la Convention par le biais d'Observations générales, examine les rapports des États Parties, formule des Observations finales et, en vertu du Protocole facultatif, peut examiner des communications individuelles et mener des enquêtes sur des violations graves ou systématiques. Le Comité des droits des personnes handicapées joue un rôle central de coordination dans le domaine de la coopération internationale, notamment en appuyant les démarches des États en faveur du renforcement des capacités nationales et de la collaboration⁷², ainsi qu'en intégrant les droits prévus par la CDPH dans l'ensemble du système des Nations Unies, en association avec d'autres agences et organes conventionnels.⁷³

Observations générales

Le Comité fournit des orientations faisant autorité sur les dispositions de la CDPH par le biais d'Observations générales, lesquelles constituent une ressource essentielle pour les actions en justice, le plaidoyer et l'élaboration des politiques.⁷⁴

Rapports des États Parties et observations finales

Les États Parties doivent présenter un rapport dans les deux ans suivant la ratification de la Convention, puis tous les quatre ans par la suite, ou chaque fois que le Comité en fera la demande. Le Comité examine les rapports et formule ses préoccupations et ses recommandations sous la forme « d'observations finales ». Les derniers rapports des États Parties et les observations

finales constituent le point de départ de toute recherche sur les progrès accomplis par un État dans la mise en œuvre de la Convention.⁷⁵ Le calendrier de soumission des rapports peut être consulté dans la base de données relatives aux organes conventionnels de l'ONU.⁷⁶

Protocole facultatif

Près de la moitié des États parties à la CDPH ont également ratifié son Protocole facultatif.⁷⁷ Celui-ci prévoit une procédure de présentation de communications, dans le cadre de laquelle le Comité a pour compétence de recevoir et d'examiner des plaintes émanant de particuliers.⁷⁸ Même si ses recommandations ne sont pas contraignantes, elles ont souvent un poids juridique considérable et peuvent être utilisées comme jurisprudence dans d'autres juridictions. Le Protocole facultatif prévoit également une procédure d'enquête, laquelle peut être enclenchée si le Comité reçoit des informations dignes de foi indiquant qu'un État Partie « porte systématiquement atteinte aux droits énoncés dans la Convention ». ⁷⁹ Les enquêtes ne sont pas contraignantes, mais peuvent avoir un impact significatif sur la réputation de l'État concerné, et susciter un processus public de suivi pouvant se prolonger pendant des années.

Appels à contributions et discussions thématiques

Le Comité des droits des personnes handicapées lance régulièrement des appels à contributions et organise des journées de débat général, qui offrent des possibilités d'influencer directement l'élaboration des directives et des observations générales.⁸⁰

AUTRES MÉCANISMES DES NATIONS UNIES RELATIFS AUX DROITS DE L'HOMME

Haut-Commissariat des Nations Unies aux droits de l'homme (HCDH)

Principal pôle de coordination de l'action des Nations Unies en matière de droits humains, il apporte son soutien aux organes conventionnels, au Conseil des droits de l'homme et aux procédures spéciales. Il publie des rapports thématiques et lance régulièrement des appels à contributions sur des questions liées au handicap.⁸¹ Il met également à disposition des outils et ressources utiles, comme le dossier d'information ODD-CDPH⁸² et le Cadre d'orientation pour la création d'une Ville des droits humains.⁸³

Rapporteur spécial sur les droits des personnes handicapées⁸⁴

Les rapporteurs spéciaux sont des experts indépendants nommés par le Conseil des droits de l'homme. Leur mandat dépend de la participation de la société civile, notamment par le biais de rapports thématiques et d'appels à contributions, d'interventions dans des procédures judiciaires (« *amicus curiae* »), de visites de pays et de rapports, de communications aux États pour attirer l'attention sur des questions urgentes, ainsi que de déclarations publiques et de lettres ouvertes, souvent en coordination avec d'autres titulaires de mandat.⁸⁵

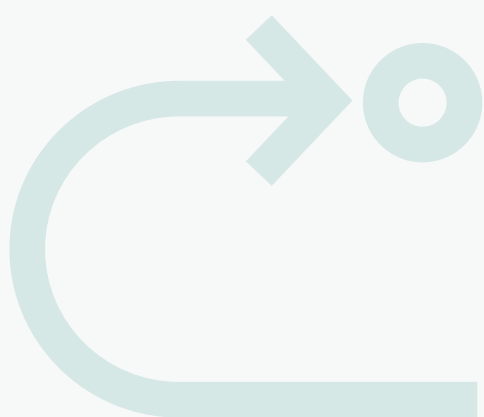
Département des affaires économiques et sociales (DAES)

La Division du développement social inclusif du Département des affaires économiques et sociales des Nations Unies (DAES) est la principale entité des Nations Unies chargée des questions relatives au handicap et au développement. Elle apporte notamment son soutien à la Conférence des États parties à la CDPH et assure le suivi du Programme de développement durable à l'horizon 2030 en ce qui concerne l'inclusion des personnes handicapées. Ses pages consacrées au handicap contiennent des rapports sur les politiques, des orientations et des données, dont les Rapports phares sur le handicap et le développement de 2024 et 2018, souvent cités en référence.⁸⁶

Conférence des États parties à la Convention relative aux droits des personnes handicapées (COSP)

La COSP est un forum annuel des États Parties, prévu par l'article 40 de la CDPH. Il se tient chaque année au siège de l'ONU à New York, avec la participation de la société civile et des organisations de défense des droits des personnes handicapées. Les rapports de la COSP constituent une source utile pour suivre les derniers développements concernant la CDPH et identifier les organisations et les gouvernements actifs dans ce domaine.⁸⁷

PROGRAMME DE DÉVELOPPEMENT DURABLE À L'HORIZON 2030



L'intégration de la CDPH et la participation des personnes handicapées à la mise en œuvre du Programme de développement durable à l'horizon 2030 constituent une priorité au sein des Nations Unies, et un axe de travail particulier du Rapporteur spécial sur les droits des personnes handicapées.⁸⁸ L'intention de l'OIT de participer à la Décennie des Nations Unies pour les transports durables 2026-2035 offre une occasion idéale de faire converger les droits des personnes handicapées, les droits du travail, le climat et le développement.⁸⁹ Principaux cadres internationaux et possibilités de plaidoyer :

- Les efforts d'intégration des ODD et de la CDPH sont coordonnés par le Haut-Commissariat aux droits de l'homme (HCDH)⁹⁰ et le Département des affaires économiques et sociales des Nations Unies (DAES), qui fournissent tous deux des guides et des ressources recommandés utiles pour définir des revendications liées aux Objectifs de développement durable (ODD) dans les transports.⁹¹
- Le plan relatif à la Décennie des Nations Unies pour les transports durables est élaboré par le Département des affaires économiques et sociales (DAES), en collaboration avec les commissions régionales des Nations Unies. Cela signifie qu'il y aura des plans d'action régionaux, des consultations et des réunions d'examen, auxquels les syndicats et les organisations de défense des droits des personnes handicapées pourront participer en soumettant leurs contributions.⁹²
- Les possibilités d'influencer les priorités de cette Décennie se présenteront bientôt, puisque l'examen 2027 du Programme de développement durable à l'horizon 2030 portera notamment sur l'ODD 11 (Villes et communautés durables) et l'ODD 17 (Partenariats pour la réalisation des objectifs).⁹³
- La Déclaration d'Amman et de Berlin sur l'inclusion du handicap à l'échelle mondiale, annoncée lors du Sommet mondial sur le handicap de 2025, fixe pour objectifs de rendre tous les programmes de développement international inclusifs à l'égard des personnes handicapées, et de veiller à ce qu'au moins 15 % des programmes de développement international mis en œuvre au niveau des pays intègrent l'inclusion des personnes handicapées dans leurs objectifs.⁹⁴
- Les examens nationaux volontaires constituent le principal mécanisme officiel par lequel les États rendent compte de la mise en œuvre des ODD lors du Forum politique de haut niveau des Nations Unies, offrant ainsi des possibilités de campagnes conjointes, de rapports de plaidoyer et de contributions axées sur le handicap.⁹⁵

RECOMMANDATIONS

RAPPORTS DE PLAIDOYER

Les syndicats devraient établir des rapports de plaidoyer sous la forme de « rapports parallèles », en suivant l'approche article par article adoptée par le Comité des droits des personnes handicapées pour l'examen des rapports. Il s'agit de ressources essentielles pour les campagnes internationales, et ces rapports peuvent être soumis dans le cadre du processus de rapports de la CDPH, des appels à contributions de l'ONU, des échanges avec l'OIT, du Programme de développement durable à l'horizon 2030, ainsi que de tout autre forum national, régional et international sur les droits humains.

01. Pour élaborer un rapport, la première étape consiste à choisir un ensemble d'articles pertinents de la CDPH en fonction des priorités nationales et des domaines de compétence du syndicat. Il peut s'agir d'un ou de plusieurs des groupes d'articles présentés dans cette boîte à outils, en plus des articles relatifs au travail et à l'emploi (article 27), à l'égalité et à la non-discrimination (article 5) et aux femmes handicapées (article 6).

02. Il convient alors d'appliquer la démarche suivante pour chaque article :

- 1) Expliquer le cadre juridique et politique, dont les plans, politiques et programmes de financement les plus récents et pertinents.
- 2) Fournir des preuves de la non-mise en œuvre ou de l'existence de violations des droits humains dans ce domaine.
- 3) Expliquer les causes structurelles et les liens entre politiques et résultats.
- 4) Montrer les interactions avec d'autres droits, par exemple comment l'inaccessibilité ferroviaire sape l'égalité des chances en matière d'emploi et d'éducation.
- 5) Formuler des recommandations à l'intention des États en proposant des solutions concrètes et structurelles.
- 6) Conclure en résumant les principales conclusions et recommandations, lesquelles peuvent également constituer un résumé analytique pour le rapport.

Les meilleurs rapports combinent preuves recueillies par les syndicats, méthodologie fondée sur la participation des effectifs et voyageurs handicapés, soutien d'organisations de défense des droits des personnes handicapées ou contributions conjointes, et lien clair entre les droits prévus par la CDPH, les Objectifs de développement durable et les retombées plus larges en matière de climat et de développement.

RECHERCHES COMPLÉMENTAIRES SUR LES ENJEUX NATIONAUX ET RÉGIONAUX

Les violations des droits humains liées au déficit d'accessibilité ferroviaire semblent varier considérablement selon le niveau de développement, de l'infrastructure et le budget de l'État. C'est ainsi que, par exemple, le Syndicat des cheminots du Pakistan a expliqué qu'il n'y a que peu d'aides à la mobilité – comme des fauteuils roulants et des rampes d'embarquement – et que les effectifs ferroviaires ne disposent d'aucun protocole en la matière ni d'aucune formation sur le handicap. Ceci porte atteinte à la dignité, à la santé et à la sécurité des voyageurs handicapés, qui n'ont d'autre choix que de demander l'aide des membres de leur famille ou d'autres voyageurs, souvent en devant être portés.

Dans les pays du Sud, c'est le déficit général de services de transport plutôt que le rail proprement dit qui se traduit par des violations de certains droits, par exemple celui à un niveau de vie suffisant, à l'éducation et à l'emploi, en particulier quand plusieurs formes de discrimination se cumulent (genre, âge, orientation sexuelle, couleur de peau, etc.)

Les fédérations syndicales devraient coordonner des travaux de recherche complémentaires à l'échelle régionale pour identifier les grands enjeux de l'accessibilité ferroviaire et élaborer des stratégies avec la participation des personnes handicapées et des cheminots de la région en question. Les experts internationaux des droits humains devraient soutenir cette démarche en s'inspirant des initiatives de terrain, en élaborant des typologies d'accessibilité ferroviaire et en veillant à ce qu'une approche systématique et globale de l'accessibilité ferroviaire soit élaborée au sein des Nations Unies. Ces actions favoriseraient la collaboration non seulement au sein des régions, mais aussi entre des groupes stratégiques d'États confrontés à des problèmes similaires, ce qui constituerait un moyen très efficace de créer des ressources pour des campagnes nationales, de construire des réseaux de solidarité régionaux et internationaux, et de gagner en crédibilité auprès des organismes de défense des droits humains, des ONG et des Nations Unies, de nombreuses sources de financement international étant disponibles à cette fin.



CONCLUSION



La CDPH dote les effectifs ferroviaires handicapés, les syndicats et les organisations de défense des droits des personnes handicapées d'un cadre juridique clair sur lequel s'appuyer pour appeler au changement. Elle rattache l'accessibilité à l'application et au suivi au niveau national ainsi qu'à la coopération internationale, dont il résulte des obligations concrètes pour les États, les autorités de régulation et les exploitants ferroviaires. Utilisée de manière systématique, la CDPH devient une boîte à outils concrète permettant d'exiger réglementation, investissement et participation.

Dans le contexte des campagnes ferroviaires, cela signifie que les arguments fondés sur les droits humains peuvent directement soutenir les revendications syndicales et les objectifs politiques. Les obligations d'accessibilité peuvent se traduire par des exigences en matière d'effectifs, de formation et d'infrastructures ; les droits à la participation peuvent sous-tendre les revendications appelant à des consultations en bonne et due forme ; et les obligations en matière

de données et de suivi peuvent servir à dénoncer les discriminations et à promouvoir l'application. La collaboration avec les INDH, les organismes de promotion de l'égalité et d'autres institutions peut renforcer ces démarches et ouvrir de nouvelles voies d'action.

Mais surtout, les stratégies fondées sur la CDPH doivent être élaborées sous l'impulsion des personnes handicapées et des effectifs ferroviaires handicapés. La participation n'est jamais accessoire, elle est fondamentale. Les campagnes, les mécanismes de suivi et les initiatives internationales ne seront légitimes et efficaces que si les organisations de défense des droits des personnes handicapées y jouent un rôle central, en particulier dans les pays les plus touchés par les inégalités et le sous-investissement. Conformément à la Convention, une approche de l'accessibilité ferroviaire fondée sur les droits humains doit désormais être guidée par les premiers intéressés – les usagers et les effectifs ferroviaires handicapés eux-mêmes – et par les priorités issues de leur vécu.

NOTES DE FIN

- 1 ITF, Faire avancer le monde : *Vision et Résolutions du Congrès* (Congrès de l'ITF, 2024), pp. 64–77. https://www.itfglobal.org/sites/default/files/node/resources/files/ITF-Congress-Vision_FR_final.pdf
- 2 Ibid., pp. 22–27
- 3 ITF, *Charte sur le handicap dans le secteur ferroviaire* (février 2025), pp. 9–10. <https://www.itfglobal.org/sites/default/files/node/resources/files/24Fr46cRwConfBriefAx04DisabilityCharter.pdf>
- 4 Ibid., p. 8
- 5 ITF, « Réunion technique de l'OIT sur le travail décent dans le secteur ferroviaire : la première depuis 1994 » (septembre 2025). www.itfglobal.org/en/news/ilo-technical-meeting-decent-work-in-railways-sector-first-1994
- 6 Organisation internationale du Travail, *Réunion technique sur le travail décent dans le secteur ferroviaire* (1-5 septembre 2025). <https://www.ilo.org/fr/resource/compte-rendu-des-decisions/conclusions-et-recommandations-reunion-technique-sur-le-travail-decent-dans>
- 7 *The Guardian*, 'Rail ticket office closures in England scrapped in government U-turn' (2023). www.theguardian.com/business/2023/oct/31/rail-ticket-office-closures-in-england-train-operators
- 8 Association of British Commuters, 'Disability rights activists demand EHRC intervention into escalating human rights crisis on Britain's railways' (2022). abcommuters.com/2022/08/17/disability-rights-activists-demand-ehrc-intervention-into-escalating-human-rights-crisis-on-britains-railways/
- 9 Association of British Commuters, 'Open letter: Campaigners demand accessibility framework for Great British Railways' (2025). abcommuters.com/wp-content/uploads/2025/08/accessibility-framework-for-gbr-open-letter-republished-12-08-25.pdf
- 10 Association of British Commuters, 'Open letter demanding regulatory intervention into ticket office closures and stealth destaffing' (juillet 2023). abcommuters.com/wp-content/uploads/2023/07/open-letter-demanding-intervention-31-signatures.docx ; Rail Safety and Standards Board (UK), 'Evaluating technological solutions for driver only operation train dispatch' (2015). abcommuters.com/wp-content/uploads/2016/11/rssb-report-on-doo.pdf
- 11 Comité des droits des personnes handicapées, Observations finales concernant le rapport de l'Union européenne valant deuxième et troisième rapports périodiques (16 avril 2025) CDPH/C/EU/CO/2-3, paragraphe 51.
- 12 ITF, *Enquête sur les effectifs ferroviaires handicapés ou souffrant de problèmes de santé de longue durée* (février 2026). Enquête menée auprès de 475 personnes, principalement originaires d'Australie, d'Allemagne, du Royaume-Uni et du Canada.
- 13 Voir la base de données relative aux organes conventionnels de l'ONU pour connaître le statut de la ratification : https://tbinternet.ohchr.org/_layouts/15/TreatyBodyExternal/Home.aspx?lang=Fr
- 14 Protocole à la Charte africaine des droits de l'homme et des peuples relatif aux droits des personnes handicapées en Afrique (adopté le 29 janvier 2018, entré en vigueur le 5 juillet 2024)
- 15 Comité des droits des personnes handicapées, Observation générale n° 6 (2018) sur l'égalité et la non-discrimination, CDPH/C/GC/6, par. 4-5
- 16 Art 3(1) ; Art 1
- 17 Art 3(4) ; Préambule (e)
- 18 Article 5,6,7
- 19 Comité des droits des personnes handicapées, Observation générale n° 6 (2018) sur l'égalité et la non-discrimination, CDPH/C/GC/6, paragraphe 11
- 20 Articles 8, 19, 29, 30, 4(3) et 33(3). Voir également Comité des droits des personnes handicapées, Observation générale n° 7 (2018) sur la participation des personnes handicapées, CDPH/C/GC/7
- 21 Comité des droits des personnes handicapées, Observation générale n° 2 (2014) sur l'article 9 : Accessibilité, CDPH/C/GC/2
- 22 Comité des droits des personnes handicapées, Observation générale n° 2 (Article 9 : Accessibilité) Doc ONU CRPD/C/GC/2, par. 34–46

- 23 Art 2
- 24 Art 4(1)(e) ; 9(2)(b) ; 5(2)
- 25 Art 4(1)(d) ; 4(5)
- 26 Art 4(1)(a-c)
- 27 Art 4(1)(e) ; 9(2)(b)
- 28 Art 5(3) ; 9
- 29 Art 4(1)(f) ; 9(2)(h) ; 9(2)(a)
- 30 Art 4(1)(f) ; 2 ; 9(2)(h)
- 31 Art 4(1)(f) ; 4(1)(g) ; 4(1)(h) ; 9(2)(g)
- 32 Art 4(1)(g) ; 20(a-b)
- 33 Art 4(1)(h) ; 21a
- 34 Art 9(d-f)
- 35 Art 4(1)(i) ; Art 9(2)(c)
- 36 Art 8(d) ; Art 9(2)(c) ; Art 20(c)
- 37 Art 13(2) ; Art 24(4) ; Art 26(2)
- 38 CDPH Art. 4(2) ; Pacte international relatif aux droits économiques, sociaux et culturels, Art. 2(1)
- 39 Observation générale sur l'autonomie de vie, paragraphes 43-45. Lorsqu'un État partie souhaite adopter des dispositions régressives, il doit faire la démonstration que ces dispositions sont « temporaires, nécessaires et non discriminatoires » et qu'elles ne contreviennent pas à ses « obligations fondamentales ».
- 40 CRPD Art 4(3)
- 41 Art 2 - Définitions
- 42 Art 4(1)(f) ; 9(2)(a)
- 43 Art 4(1)(f-g) ; 9(2)(h)
- 44 Directive (UE) 2019/882 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2019 relative aux exigences en matière d'accessibilité applicables aux produits et services
- 45 Voir Obligations immédiates (art. 4, par. 1), p.13 et 14
- 46 Art 4(1)(a-c)
- 47 Comité des droits des personnes handicapées, Observation générale n° 5 (Article 19 : Autonomie de vie et inclusion dans la société) Doc. ONU CDPH/C/GC/5, par. 39, 42, 41. Voir également Comité des droits économiques, sociaux et culturels, Observation générale n° 3 : La nature des obligations des États parties (1990), par. 2
- 48 Gouvernement britannique, Disabled Persons Transport Advisory Committee, DPTAC reference frame: working towards a fully accessible railway (2022) <https://www.gov.uk/government/publications/dptac-reference-frame-working-towards-a-fully-accessible-railway/dptac-reference-frame-working-towards-a-fully-accessible-railway>
- 49 Parlement britannique, Access denied: MPs call for overhaul of laws, strategy and attitudes to get transport working for disabled people (mars2025) <https://committees.parliament.uk/committee/153/transport-committee/news/205876/access-denied-mps-call-for-overhaul-of-laws-strategy-and-attitudes-to-get-transport-working-for-disabled-people/>
- 50 Disability News Service, Train company pays £17,000 after repeatedly leaving disabled woman stranded (2021) <https://www.disabilitynewsservice.com/train-company-pays-17000-after-repeatedly-leaving-disabled-woman-stranded/>
- 51 Art 4(1)(i)
- 52 Art 8(d)
- 53 Art 9(2)(c) ; 20(c)
- 54 Art 13(2) ; Art 24(4) ; Art 26(2)
- 55 Art 9(2)(c) ; 9(2)(b)

- 56 Comité des droits des personnes handicapées, Observation générale n° 7 sur la participation, Doc. ONU CDPH/C/GC/7 (2018).
- 57 Ibid, paragraphes 65 – 66
- 58 Ibid, paragraphe 19
- 59 Art 29(b)
- 60 Comité des droits des personnes handicapées, Observation générale n° 7, par. 60-64
- 61 Principes concernant le statut des institutions nationales pour la promotion et la protection des droits de l'homme, résolution 48/134 de l'Assemblée générale (20 décembre 1993), Doc ONU A/RES/48/134 <https://digitallibrary.un.org/record/180217>
- 62 Washington Group on Disability Statistics, Washington Group Short Set on Functioning (WG-SS), selon les recommandations des Nations Unies <https://www.washingtongroup-disability.com/question-sets/wg-short-set-on-functioning-wg-ss/>
- 63 Leigh Day (UK), Disabled people launch legal challenge to consultation over planned closure of ticket offices (2023) <https://www.leighday.co.uk/news/press-releases/2023-news/disabled-people-launch-legal-challenge-to-consultation-over-planned-closure-of-rail-ticket-offices/>
- 64 Article 21 – Liberté d'expression et d'opinion, et accès à l'information
- 65 Principes concernant le statut des institutions nationales des droits humains, résolution 48/134 de l'Assemblée générale (20 décembre 1993), Doc ONU A/RES/48/134 <https://digitallibrary.un.org/record/180217>
- 66 Commission pour l'égalité et les droits humains (Royaume-Uni), réponse à la consultation de l'Office of Rail and Road sur l'amélioration de l'assistance aux voyageurs (2019) <https://www.equalityhumanrights.com/sites/default/files/consultation-response-inclusive-travel-march-2019.docx>
- 67 Association of British Commuters, 'Disability rights activists demand EHRC intervention into escalating human rights crisis on Britain's railways' (2022). abcommuters.com/2022/08/17/disability-rights-activists-demand-ehrc-intervention-into-escalating-human-rights-crisis-on-britains-railways/
- 68 Les États qui cherchent à créer ou à renforcer leurs institutions nationales des droits humains peuvent obtenir le soutien du Haut-Commissariat des Nations Unies aux droits de l'homme (HCDH) et de l'Alliance mondiale des institutions nationales des droits de l'homme (GANHRI) <https://www.ohchr.org/fr/countries/nhri>, <https://ganhri.org/>
- 69 HCDH, Informations et directives pour les mécanismes de contrôle indépendants et les institutions nationales des droits humains <https://www.ohchr.org/fr/treaty-bodies/crpd/information-and-guidelines-independent-monitoring-mechanisms-and-national-human-rights-institutions>
- 70 CDPH, Préambule (I)
- 71 Art 4(1)(f) ; 9(2)(a)
- 72 Art 37(2)
- 73 Art 38
- 74 HCDH, *Observations générales du Comité des droits des personnes handicapées*. <https://www.ohchr.org/fr/treaty-bodies/crpd/general-comments>
- 75 HCDH, *Base de données relatives aux organes conventionnels de l'ONU*. https://tbinternet.ohchr.org/_layouts/15/TreatyBodyExternal/Home.aspx?lang=Fr
- 76 HCDH, *Calendrier de soumission des rapports au titre de la CDPH*. https://tbinternet.ohchr.org/_layouts/15/TreatyBodyExternal/OptionalReporting.aspx?TreatyID=4&Lang=Fr
- 77 HCDH, *Protocole facultatif se rapportant à la Convention relative aux droits des personnes handicapées*. <https://www.ohchr.org/fr/instruments-mechanisms/instruments/optional-protocol-convention-rights-persons-disabilities>
Statut de la ratification : https://tbinternet.ohchr.org/_layouts/15/TreatyBodyExternal/Treaty.aspx?Treaty=CRPD-OP&Lang=fr

- 78 HCDH, *Communications individuelles* – CDPH. <https://www.ohchr.org/fr/treaty-bodies/crpd/individual-communications>
- 79 HCDH, *Procédure d'enquête* – CDPH. <https://www.ohchr.org/fr/treaty-bodies/crpd/inquiry-procedure>
- 80 HCDH, *Comité des droits des personnes handicapées*. <https://www.ohchr.org/fr/treaty-bodies/crpd>
- 81 HCDH, *Personnes handicapées*. <https://www.ohchr.org/fr/topic/persons-disabilities>
- 82 HCDH, dossier d'information ODD-CDPH www.ohchr.org/en/disabilities/promoting-rights-persons-disabilities-through-sustainable-development-goals-resource-package-sdg
- 83 HCDH, *Cadre d'orientation pour la création d'une Ville des droits humains*. <https://www.ohchr.org/fr/documents/tools-and-resources/guidance-framework-creating-human-rights-city>
- 84 HCDH, *Rapporteur spécial sur les droits des personnes handicapées*. <https://www.ohchr.org/fr/special-procedures/sr-disability>
- 85 HCDH, *Rapporteur spécial sur les droits de l'homme et l'extrême pauvreté*. <https://www.ohchr.org/fr/special-procedures/sr-poverty>
- 86 DAES, *Rapport phare sur le handicap et le développement 2024*. desapublications.un.org/publications/un-flagship-report-disability-and-development-2024 ; DAES, *Rapport phare sur le handicap et le développement 2018*. www.ohchr.org/Documents/HRBodies/CRPD/UN2018FlagshipReportDisability.pdf
- 87 UNDESA, *Conférence des États parties à la Convention relative aux droits des personnes handicapées (COSP)*. social.desa.un.org/issues/disability/cosp
- 88 Heba Hagrass, « Participation et inclusion des personnes handicapées dans le cadre des processus d'examen et de suivi de la mise en œuvre du Programme de développement durable à l'horizon 2030 » (18 juillet 2024) Doc ONU A/79/179
- 89 Organisation internationale du travail, *Réunion technique sur le travail décent dans le secteur ferroviaire* (1-5 septembre 2025). <https://www.ilo.org/fr/resource/compte-rendu-des-decisions/conclusions-et-recommandations-reunion-technique-sur-le-travail-decent-dans>
- 90 HCDH, *Objectifs de développement durable tenant compte de la question du handicap : dossier d'information*. www.ohchr.org/en/disabilities/sdg-crpd-resource-package
- 91 DAES, *Rapport phare sur le handicap et le développement 2024*. desapublications.un.org/publications/un-flagship-report-disability-and-development-2024 ; DAES, *Rapport phare sur le handicap et le développement 2018*. <https://www.ohchr.org/sites/default/files/Documents/HRBodies/CRPD/UN2018FlagshipReportDisability.pdf>
- 92 Département des affaires économiques et sociales des Nations Unies, *Décennie des Nations Unies pour les transports durables 2026-2035* (établie par la résolution 78/148 de l'Assemblée générale des Nations Unies) <https://sdgs.un.org/un-decade-sustainable-transport-2026-2035>
- 93 Stakeholder Forum, *A Primer for Stakeholders Engaging in the 2027 Review of the 2030 Agenda and Sustainable Development Goals, Focusing on the Environmental SDGs*. <https://stakeholderforum.org/a-primer-for-stakeholders-engaging-in-the-2027-review-of-the-2030-agenda-and-sustainable-development-goals-focusing-on-the-environmental-sdgs/>
- 94 Sommet mondial sur le handicap, *Déclaration d'Amman-Berlin sur l'inclusion du handicap à l'échelle mondiale* (2025). www.globaldisabilitysummit.org/ammman-berlin-declaration/
- 95 DAES, *Handbook for the Preparation of Voluntary National Reviews*, 2024 edition. <https://hlpf.un.org/sites/default/files/2026-04/VNR%202026%20Handbook%20FR.pdf> ; OHCHR, *Human Rights and Voluntary National Reviews: Operational Common Approach Guidance Note* (juin 2022). www.ohchr.org/sites/default/files/documents/issues/sdgs/2030/2022-07-01/HRandVNRs_Guidance_Note2022.pdf

WWW.ITFGLOBAL.ORG

NOUS FAISONS BOUGER LE MONDE.



FÉDÉRATION
INTERNATIONALE
DES OUVRIERS
DU TRANSPORT

49-60 Borough Road
Londres SE11DR
+44 (0)20 7403 2733