



**CENTRE FOR VOTERS  
INITIATIVE & ACTION**

**Mme Gertrude Oforiwa Fefoame**

Présidente du Comité des droits des personnes handicapées

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

8-14 Avenue de la Paix

CH-1211 Genève (Suisse)

Par courrier électronique : [ohchr-crpd@un.org](mailto:ohchr-crpd@un.org)

**Rapport de l'OPD sur les lacunes en matière d'accessibilité dans l'Union  
européenne : Assurer le respect de la Convention relative aux droits des  
personnes handicapées dans les infrastructures numériques, de transport et  
sociétales**

**Soumis par AccessibilityAtlas**

une organisation jeune qui font progresser l'accessibilité dans le monde entier

**with support from the Centre for Voters Initiative & Action**

une organisation non gouvernementale qui soutient des initiatives visant à améliorer l'avenir

pour la

**32ème session du Comité des droits des personnes handicapées  
3–21 mars 2025**

**Soumis le 22 janvier 2025**

## Table des matières

<b>Introduction</b> .....	<b>2</b>
<b>Ecosystèmes numériques inaccessibles</b> .....	<b>3</b>
Application insuffisante des lois sur l'accessibilité numérique .....	3
Les ingéniosités technologiques dépassent les initiatives en matière d'accessibilité .....	5
Normes d'accessibilité incohérentes dans l'UE.....	6
Manque de sensibilisation des développeurs et des fournisseurs de services (IA, IoT, VR) .....	8
Conséquences économiques et sociales de l'inaccessibilité numérique .....	9
<b>Politiques et réglementations en matière de transport inclusif</b> .....	<b>11</b>
Législation.....	11
Systèmes suburbains, urbains et régionaux - Rail et route .....	12
Transport en avion .....	13
<b>Infrastructure de transport</b> .....	<b>14</b>
Plates-formes et stations .....	14
Technologies interactives utilisées dans les transports.....	15
Formation du personnel et inclusion sociale des personnes handicapées.....	16
<b>Infrastructure sociétale</b> .....	<b>17</b>
Trottoirs inaccessibles.....	17
Insuffisance des moyens de transport quotidiens .....	18
<b>Conclusion</b> .....	<b>19</b>

## Introduction

AccessibilityAtlas présente ce rapport au Comité des Nations Unies sur les droits des personnes handicapées avant la 32ème session pour l'examen de l'Union européenne.

AccessibilityAtlas est une organisation mondiale à but non lucratif basée aux États-Unis, qui s'est engagée à créer un monde où les personnes de toutes capacités peuvent participer pleinement à la vie de leur communauté.

AccessibilityAtlas collabore avec la société civile, les mécanismes internationaux, les établissements d'enseignement supérieur et les gouvernements locaux pour catalyser le changement autour des questions thématiques de l'accessibilité et de l'inclusion des personnes handicapées dans le monde entier. Nous nous engageons activement auprès des mécanismes des droits de l'homme des Nations unies à Genève et au-delà, afin de combler les lacunes en matière d'accessibilité et de plaider en faveur de solutions systémiques.

Notre processus d'établissement de rapports implique des recherches approfondies sur les États-nations faisant l'objet d'un examen de la part de la Commission européenne.

Comité CDPH, dialogue avec la société civile et les personnes handicapées dans ces pays, et rédaction conjointe de rapports pour mettre en évidence les réussites, les défis et les lacunes en matière d'accessibilité.

## Contribution de l'OPD à la révision de l'Union européenne

Soumis par AccessibilityAtlas - Page3 - [accessibilityatlas.org](https://accessibilityatlas.org)

Ce rapport est soumis avant l'examen de l'Union européenne au titre de l'article 9 de la Convention relative aux droits des personnes handicapées, qui met l'accent sur la coopération internationale pour faire progresser les droits des personnes handicapées.

Cette pétition est axée sur trois questions principales : (1) les écosystèmes numériques inaccessibles ; (2) les politiques et réglementations pour un transport inclusif ; et (3) le transport et (4) l'infrastructure sociétale.

### Ecosystèmes numériques inaccessibles

#### Application insuffisante des lois sur l'accessibilité numérique

L'application insuffisante des lois sur l'accessibilité numérique dans l'Union européenne ("UE") reste un défi important, qui entrave la pleine réalisation des droits des personnes handicapées, tels qu'ils sont énoncés à l'article 9 de la Convention des Nations unies relative aux droits des personnes handicapées ("CDPH"). Malgré l'existence de l'Acte européen sur l'accessibilité (AEA) et d'autres réglementations, l'application dans les États membres n'est pas cohérente, ce qui entraîne des problèmes d'accessibilité généralisés.

la non-conformité. Cette fracture numérique entrave l'autonomie individuelle et limite la participation économique et l'inclusion sociale, ce qui va à l'encontre des principes énoncés à l'article 9 de la CDPH. En 2025, seuls 63 % des sites web du secteur public dans l'UE respectaient pleinement les normes d'accessibilité, ce qui laissait un fossé important en matière d'inclusion numérique. Le Forum européen des personnes handicapées signale que 80 millions d'Européens handicapés continuent de se heurter à des obstacles pour accéder aux services numériques, avec des difficultés particulières dans des domaines tels que le commerce électronique, les services bancaires et les portails des administrations publiques.

Cette étude constate que le manque d'application des lois sur l'accessibilité numérique dans l'UE reste un problème majeur, empêchant la pleine mise en œuvre des droits des personnes handicapées tels que décrits dans l'article 9 de la CDPH. Malgré la présence de l'EAA et d'autres lois, la mise en œuvre dans les États membres est un problème important qui amplifie le problème de l'accessibilité numérique.

le non-respect de ces lois. Ce type de fracture numérique ne fait pas qu'empêcher l'accès des personnes à l'information.

L'accessibilité n'est pas seulement une question d'indépendance, mais aussi d'orientation économique et d'intégration sociale, ce qui est contraire aux dispositions de l'article 9 de la Convention relative aux droits des personnes handicapées. Dans l'UE, 63 % des sites web du secteur public répondront aux normes d'accessibilité d'ici à 2025, ce qui signifie qu'il subsistera une importante fracture numérique.

Selon le Forum européen des personnes handicapées, 80 millions d'Européens handicapés rencontrent encore de multiples problèmes pour accéder aux services numériques, notamment dans les domaines du commerce électronique, de la banque et des portails des administrations publiques.

L'état actuel de la mise en œuvre de l'accessibilité numérique montre une inégalité évidente entre les pays membres de l'UE. Il a été constaté que si des pays comme la Suède et les Pays-Bas se targuent d'un taux de conformité de plus de 80 % en matière d'accessibilité du web, d'autres comme la Roumanie et la Bulgarie ont un taux de conformité de moins de 40 %. Cette incohérence va à l'encontre de la promesse de l'UE d'établir un marché numérique sans frontières dans les États membres de l'UE. Exemple : Selon l'enquête

## Contribution de l'OPD à la révision de l'Union européenne

Soumis par AccessibilityAtlas - Page4 - [accessibilityatlas.org](https://accessibilityatlas.org)

Selon une étude réalisée par l'Agence des droits fondamentaux de l'UE en 2024, 42 % des personnes handicapées dans l'UE ont des problèmes d'accès aux services en ligne de base, alors que seulement 8 % des personnes non handicapées sont confrontées au même problème. En outre, le taux d'emploi des personnes handicapées dans l'UE est de 50,8 %, bien en deçà des 75 % des personnes non handicapées, principalement pour les raisons suivantes  
des lieux de travail numériques inaccessibles et des demandes d'emploi en ligne.

Un autre problème est l'absence d'un organisme de contrôle cohérent, qui étouffe la mise en œuvre des mesures d'égalité d'accès dans les pays membres. De nombreuses organisations, en particulier les petites et moyennes Les petites et moyennes entreprises ("PME") sont confrontées à des défis en matière d'intégration technique et financière des caractéristiques d'accessibilité. Le développement technologique évolue à un rythme très rapide, laissant l'accessibilité

L'absence de sanctions harmonisées en cas de non-respect de la législation dans l'ensemble de l'UE réduit les mesures punitives de la législation existante. L'absence d'harmonisation des sanctions en cas de non-respect de la législation dans l'ensemble de l'UE réduit les mesures punitives de la législation existante. Une enquête menée par l'Observatoire européen de l'accessibilité en 2024 a montré que 37 % des PME étaient totalement en conformité avec la réglementation sur l'accessibilité numérique, contre 72 % des grandes organisations. L'étude a révélé que 68 % des propriétaires de PME déclaraient ne pas mettre en œuvre les fonctions d'accessibilité pour des raisons financières et par manque de savoir-faire technique, ce qui révèle des problèmes systémiques pour atteindre l'accessibilité numérique dans les différents environnements commerciaux de l'UE.

Les effets négatifs d'une application insuffisante de la législation sont importants et se font sentir dans tous les domaines de la vie des personnes handicapées. La fracture numérique aggrave l'exclusion sociale de millions citoyens européens handicapés en limitant leur accès à l'éducation, aux soins de santé et au vote. Non seulement cette situation porte gravement atteinte aux droits fondamentaux des êtres humains, mais elle remet également en question la politique de l'UE en matière de droits de l'homme.

L'exclusion de l'environnement numérique reste une tradition ininterrompue, ce qui empêche de progresser vers une société de la connaissance et de l'innovation. L'exclusion des environnements numériques reste une tradition ininterrompue, ce qui empêche de progresser vers une société de l'information.

une société et une économie numériques inclusives au sein de l'UE. Les implications économiques sont les suivantes Les études montrent que l'amélioration de l'accessibilité du web peut augmenter le produit intérieur brut de l'Europe de 150 milliards d'euros par an grâce à l'emploi et à la participation aux dépenses dont les personnes handicapées sont capables.

**Nous demandons instamment à la commission de poser la question suivante : comment l'UE prévoit-elle d'assurer des sanctions cohérentes en cas de Quelles sont les causes de la non-conformité aux lois sur l'accessibilité numérique et quelles sont les mesures prises pour combler le fossé entre les États membres en matière d'application de la législation ?**

Les inégalités systémiques trouvent leur origine dans une législation inadaptée. Notre monde devenant de plus en plus numérique, il est crucial que des lois appropriées soient adoptées pour garantir l'accessibilité numérique. Nous demandons instamment à la Commission de persuader l'UE d'augmenter ses sanctions en cas de non-respect de la législation et de garantir un accès à l'information et à la formation. un écosystème numérique cohérent sur le continent européen.

### Les ingéniosités technologiques dépassent les initiatives en matière d'accessibilité

Les progrès technologiques dépassent rapidement les initiatives en matière d'accessibilité dans l'UE, créant ainsi de nouveaux obstacles pour les personnes handicapées. La disparité entre les progrès technologiques et la mise en œuvre de l'accessibilité menace d'élargir la fracture numérique pour les 80 millions d'Européens handicapés. D'ici à 2024, le Forum européen de l'accessibilité a indiqué que 68 % des technologies émergentes ne comportaient pas de fonctions d'accessibilité intégrées au moment de leur lancement. Cet écart est particulièrement évident dans des domaines tels que l'intelligence artificielle ("AI"), la réalité virtuelle ("VR") et les appareils de l'internet des objets (IoT), où seuls 35 % des produits répondent aux normes d'accessibilité de base.

L'état actuel de ce problème est plutôt préoccupant, car la disponibilité des informations varie considérablement en fonction du domaine technologique. La disponibilité d'informations actualisées sur les est également faible : seules 53 % des personnes handicapées ont accès à des technologies d'assistance modernes compatibles avec les dernières avancées numériques. L'article 9 stipule que les nations signataires sont tenues de fournir un accès aux technologies de l'information et à l'internet aux personnes suivantes les personnes handicapées. L'EAA, qui a été pleinement promulgué en 2025, oblige désormais les entreprises technologiques à penser à l'accessibilité dès le stade du développement ; cependant, l'application de la loi reste un défi dans les États membres. Le rapport 2024 de l'Agence européenne des droits fondamentaux montre que même si 82% des sites web grand public sont accessibles, seulement 41% des sites web mobiles sont accessibles.

et 29 % des plateformes technologiques émergentes sont conformes aux normes de l'UE. Ainsi, l'étude de l'Observatoire européen des droits numériques de 2025 a montré que, bien que 82 % des applications grand public de la sont accessibles, seuls 41 % des applications mobiles et 29 % des plateformes de technologies émergentes sont conformes aux normes de l'UE. En outre, l'accessibilité aux technologies d'assistance modernes reste également faible : Seuls 53 % des personnes handicapées utilisent des dispositifs d'assistance modernes compatibles avec les technologies les plus récentes.

La Commission européenne a tenté de relever ce défi par l'intermédiaire du programme "Europe numérique", dans le cadre duquel elle prévoit de consacrer 900 millions d'euros à des technologies axées sur l'accessibilité entre 2021 et 2027. L'EAA, qui a été pleinement adoptée en 2025, oblige désormais les entreprises technologiques à intégrer l'accessibilité dès le stade du développement, mais ne dispose pas de moyens de mise en œuvre.

En outre, le programme de recherche et d'innovation Horizon Europe de l'UE a réservé 15 % de son budget à des initiatives axées sur l'intégration des technologies émergentes.

Malgré les efforts déployés pour relever les défis de l'accessibilité technologique, des obstacles importants persistent dans l'UE. Le rythme rapide de l'innovation technologique dépasse souvent l'élaboration et la mise en œuvre des normes d'accessibilité, ce qui crée un décalage permanent entre les nouvelles technologies et leurs caractéristiques d'accessibilité. De nombreuses startups et PME technologiques ont du mal à gérer les aspects techniques de l'accessibilité.

L'expertise et les ressources nécessaires à la mise en œuvre de dispositifs d'accessibilité complets. Ce problème est aggravé par le manque de représentation des personnes handicapées dans les fonctions de développement technologique, puisque seulement 2,7 % de la main-d'œuvre technologique de l'UE s'identifie comme ayant un handicap selon une étude de 2024

## Contribution de l'OPD à la révision de l'Union européenne

Soumis par AccessibilityAtlas - Page6 - [accessibilityatlas.org](https://accessibilityatlas.org)

l'enquête de l'industrie. Ces facteurs contribuent collectivement à la disparité actuelle entre les progrès technologiques et les initiatives en matière d'accessibilité, ce qui risque d'élargir la fracture numérique pour les 80 millions d'Européens handicapés. Il y a également un manque notable de représentation des personnes handicapées en Europe.

des personnes handicapées dans les fonctions de développement technologique, puisque seulement 2,7 % de la main-d'œuvre technologique de l'UE s'identifie comme ayant un handicap, selon une enquête de l'industrie réalisée en 2024.

Les nouvelles technologies deviennent un obstacle à l'éducation, à la santé et au droit de vote.

Les Européens handicapés risquent d'être exclus de la société et de l'économie numériques de demain.

Une telle exclusion n'est pas seulement une violation de la CDPH, qui concerne la fourniture de services de santé et d'éducation.

L'absence d'accès aux technologies de l'information et de la communication ("TIC") compromet la politique de l'UE en faveur d'un marché unique numérique ouvert à tous. Une enquête menée en 2025 par l'Agence des droits fondamentaux de l'UE a révélé qu'en raison de la non-disponibilité de certaines technologies émergentes sur le marché, les possibilités d'emploi des personnes handicapées dans les secteurs technologiques ont diminué de 23 %.

**Nous demandons instamment à la commission de poser la question suivante : **quelles mesures spécifiques sont mises en œuvre pour garantir que les normes d'accessibilité sont intégrées dans le développement des technologies de l'information et de la communication (TIC) qui progressent rapidement ? des technologies telles que l'IA, la réalité virtuelle et les dispositifs IoT ?****

Les percées technologiques se succèdent à un rythme jamais vu auparavant. Il est indéniable qu'elles sont inestimables pour l'humanité, mais les personnes handicapées sont souvent exclues de l'accès à ces technologies.

Les jeunes sont de plus en plus nombreux à bénéficier de ces nouvelles avancées. Nous encourageons le Comité à demander à l'UE d'appliquer des réglementations plus strictes dans tous les États membres, en particulier pour les applications mobiles et les plateformes technologiques émergentes, qui restent bien en deçà des normes de conformité. L'UE devrait accroître les efforts pour assurer la représentation des personnes handicapées dans les fonctions de développement technologique et aider les PME à intégrer l'accessibilité dès le départ.

### Normes d'accessibilité incohérentes dans l'UE

À l'heure actuelle, le problème de l'égalité d'accessibilité dans l'UE se pose en raison de l'incohérence de ses normes en matière d'accessibilité numérique pour les personnes handicapées. Selon le Forum européen de l'accessibilité, d'ici à 2024, certains États membres devraient disposer de lignes directrices complètes en matière d'accessibilité.

tandis que d'autres sont loin derrière. L'absence d'un ensemble unique de lignes directrices a conduit à un environnement numérique fragmenté, qui limite le marché unique de l'UE à des biens et services inaccessibles. Cette divergence est particulièrement visible dans le cas de l'EAA où, d'ici à la fin de 2025, seuls 63 % des pays de l'UE auront transposé l'acte dans leur législation nationale.

Les normes d'accessibilité sont actuellement à différents stades de mise en œuvre dans l'UE. Selon l'étude de l'Observatoire européen des droits numériques réalisée en 2025, certains pays ont atteint les normes d'accessibilité de l'UE.

plus de 90 % des lignes directrices de l'UE en matière d'accessibilité, tandis que d'autres pays, tels que la Roumanie et l'Allemagne, ont adopté les lignes directrices en matière d'accessibilité.

La Bulgarie a atteint moins de 50 %. Cette anomalie est observée principalement dans les secteurs qui comprennent le

## Contribution de l'OPD à la révision de l'Union européenne

Soumis par AccessibilityAtlas - Page7 - [accessibilityatlas.org](https://accessibilityatlas.org)

les sites web du secteur public, les applications mobiles et d'autres nouvelles technologies. En outre, l'application des normes d'accessibilité dans les États membres de l'UE est tout aussi médiocre : seuls 58 % d'entre eux ont mis en place des mécanismes appropriés pour faire respecter les normes. En outre, en 2023, la Commission européenne a lancé le Centre de compétence en matière d'accessibilité, qui a formé plus de 5 000 fonctionnaires à la mise en œuvre d'une approche intégrée de l'accessibilité. L'objectif est de faire en sorte qu'entre 2023 et 2025, au moins 15 % des pays de l'UE adoptent des lignes directrices harmonisées en matière d'accessibilité. Cependant, les inégalités sont encore évidentes puisque 58 % des pays de l'UE n'ont pas mis en place de mécanismes efficaces pour faire respecter les normes d'accessibilité.

La Commission européenne s'est également efforcée de résoudre ce problème par les moyens suivants. Le programme "Europe numérique" a réservé 1,2 milliard d'euros à l'alignement de la réglementation en matière d'accessibilité entre les États membres pour la période 2021-2027. En outre, le réseau de l'UE pour l'application des règles d'accessibilité, qui a démarré en 2024, est conçu pour promouvoir l'échange d'expériences et l'utilisation des meilleures pratiques entre les membres des agences nationales chargées de l'application des règles d'accessibilité.

Le Comité européen de normalisation (CEN) a également été chargé d'élaborer la norme qui sera mise en œuvre dans tous les pays de l'UE d'ici 2026. Le Réseau européen pour l'application des règles d'accessibilité a été créé en 2024 pour servir de plateforme d'échange de connaissances et d'apprentissage pour les entités nationales chargées de l'application des règles. Le Centre européen de compétence en matière d'accessibilité, fondé en 2023, a déjà fourni des connaissances sur l'unification des normes d'accessibilité à plus de 5 000 représentants des autorités publiques et de la sphère privée. Cela a permis États membres de l'UE d'augmenter de 15 % l'adoption de lignes directrices harmonisées en matière d'accessibilité entre 2023 et 2025.

Cependant, il reste des difficultés à atteindre l'homogénéité en termes d'accessibilité dans l'ensemble de l'UE. De nombreux États membres ne disposent pas des capacités techniques suffisantes en termes de capital humain et de ressources financières pour mettre en œuvre des mesures complexes. En outre, les décideurs politiques et les entreprises ne sont pas suffisamment sensibilisés à la nécessité d'adopter des normes communes en matière d'accessibilité. La technologie évolue rapidement, souvent plus vite que la capacité des organismes de réglementation à établir des lignes directrices normalisées. Cette situation crée un fossé entre l'innovation et l'accessibilité, car les progrès vont plus vite que les réglementations ne peuvent s'adapter. Un sondage réalisé en 2024 a révélé que 62 % des pays membres du réseau européen d'accessibilité avaient du mal à accomplir des tâches techniques telles que la conception et l'application de normes d'accessibilité générales. En outre, l'enquête a montré que seulement 43 % des entreprises de l'UE sont pleinement conscientes de la nécessité d'avoir des normes d'accessibilité unifiées, ce qui constitue un problème majeur dans le secteur privé.

Une étude réalisée par l'Agence des droits fondamentaux de l'UE en décembre 2024 révèle que l'absence de lignes directrices communes a entraîné une différence de huit points de pourcentage dans le taux de chômage de connectivité pour la population handicapée de l'UE. Cette incohérence va non seulement à l'encontre de la CDPH, mais menace également la vision de l'UE d'un marché unique numérique inclusif, excluant des millions de personnes handicapées de l'Union européenne.

## Contribution de l'OPD à la révision de l'Union européenne

Soumis par AccessibilityAtlas - Page8 - [accessibilityatlas.org](https://accessibilityatlas.org)

Les Européens handicapés sont exclus de la société et de l'économie numériques. Le Forum européen de l'accessibilité avertit que la fragmentation des normes pourrait exclure jusqu'à 30 millions de citoyens handicapés en Europe.

Si rien n'est fait, l'Europe ne pourra pas participer pleinement à la société et à l'économie numériques d'ici à 2030.

**Nous demandons instamment au Comité de poser la question suivante : comment la délégation prévoit-elle de combler les lacunes en matière de capacité technique et financière dans les États membres qui ne respectent pas les normes d'accessibilité afin de parvenir à des normes d'accessibilité harmonisées ?**

Naturellement, les priorités diffèrent d'un pays à l'autre, les droits des personnes handicapées étant au premier plan de quelques agendas. Si certains pays ont réalisé des progrès significatifs dans la mise en œuvre de l'EAA, d'autres restent loin derrière. Pour lutter contre cela, nous demandons instamment à la Commission d'examiner l'importance de la création de mécanismes facilitant une approche unifiée des normes d'accessibilité dans tous les pays de l'UE. Bien que le Programme pour une Europe numérique de la Commission européenne et le Réseau européen pour l'application des normes d'accessibilité (EU Accessibility Enforcement Network) s'emploient à

En dépit de l'harmonisation des lignes directrices, de nombreux États membres ne disposent toujours pas des capacités techniques et de la sensibilisation nécessaires pour mettre en œuvre ces mesures de manière efficace.

### Manque de sensibilisation des développeurs et des fournisseurs de services (IA, IoT, VR)

L'accessibilité de l'UE est encore un domaine émergent qui accuse un retard rapide par rapport aux développements technologiques, ce qui entraîne l'apparition d'obstacles nouveaux et supplémentaires pour les personnes handicapées. Selon le Forum européen de l'accessibilité, d'ici 2024, 68 % des technologies émergentes n'incluront pas l'accessibilité lors de leur sortie initiale. Cet écart est particulièrement important dans le cas des technologies intelligentes (IA, RV et IoT), puisque 35 % de ces technologies ne disposent pas d'une accessibilité de base.

L'état actuel de la question concernant ce problème est plutôt préoccupant, avec notamment des différences en termes d'accès aux différents secteurs technologiques. Une étude réalisée en 2025 par l'Observatoire européen des droits numériques révèle que 82 % des sites web grand public sont désormais accessibles, contre 41 % des applications mobiles et 29 % des plateformes technologiques émergentes. En outre, l'utilisation des technologies pour les personnes handicapées est plutôt faible : seules 53 % des personnes handicapées ont accès à des technologies d'assistance modernes compatibles avec les tendances numériques contemporaines.

La Commission européenne a répondu à ce défi en lançant le programme Digital Europe, qui a réservé 900 millions d'euros à des projets technologiques axés sur l'accessibilité pour la période 2021-2027. En outre, le programme de recherche et d'innovation Horizon Europe de l'UE a alloué 15 % de son budget à des propositions spécifiquement liées à l'accessibilité dans les pays émergents technologies. L'EAA, qui entrera en vigueur en 2020 et sera pleinement appliquée en 2025, oblige désormais les développeurs de technologies à tenir compte de l'accessibilité au stade de la conception, mais la mise en œuvre reste inexistante.

## Contribution de l'OPD à la révision de l'Union européenne

Soumis par AccessibilityAtlas - Page9 - [accessibilityatlas.org](https://accessibilityatlas.org)

Les nouvelles technologies arrivent sur le marché à un rythme qui dépasse de loin la normalisation des caractéristiques d'accessibilité, ce qui fait que de nombreuses innovations ne tiennent pas compte de la conception inclusive. La plupart des startups et des PME technologiques manquent de compétences techniques et de ressources pour intégrer l'accessibilité totale.

des mesures d'incorporation. Les personnes handicapées sont également absentes de l'industrie technologique, en particulier dans le domaine du développement ; une enquête réalisée dans l'UE en 2024 a révélé que seulement 2,7 % de la main-d'œuvre technologique s'identifiait comme étant handicapée.

Des recherches menées par l'Agence des droits fondamentaux de l'Union européenne ont révélé qu'en raison de l'exclusion des personnes handicapées des technologies émergentes, les possibilités d'emploi dans les Le nombre de personnes handicapées dans les domaines liés à la technologie a été réduit de 23 %. En outre, elle devient un obstacle dans l'éducation, les soins de santé, le vote et bien d'autres domaines, excluant de fait les personnes atteintes d'une maladie mentale. les handicaps liés à la société et à l'économie numériques.

Nous demandons instamment à la commission de poser la question suivante : **quels mécanismes sont mis en place pour actualiser et harmoniser régulièrement les normes d'accessibilité afin de suivre le rythme des progrès technologiques rapides ?**

Comme indiqué précédemment, les progrès technologiques aident rapidement l'humanité, ce qui a pour effet d'augmenter le nombre de victimes. telles que les personnes handicapées. Nous demandons à la commission d'appeler le gouvernement à à s'impliquer de plus en plus dans les technologies émergentes, en assurant l'inclusion à partir de l'incorporation.

### Conséquences économiques et sociales de l'inaccessibilité numérique

L'inaccessibilité numérique au sein de l'UE a de graves conséquences économiques et sociales pour les personnes handicapées dans tous les domaines de la vie. Selon le Forum européen des personnes handicapées, d'ici 2024, 80 millions de personnes handicapées en Europe seront encore marginalisées dans la société numérique et exclues de l'éducation, du travail et de la participation politique active. Cette fracture numérique n'est pas seulement

L'amélioration de l'accessibilité numérique a pour effet de priver les personnes handicapées de leurs droits protégés, mais elle va aussi à l'encontre de l'aspiration de l'Union européenne à un marché unique numérique intégré. Ces répercussions s'étendent au développement économique d'autres pays de l'UE, les données suggérant que l'amélioration de l'accessibilité numérique pourrait augmenter le PIB de l'UE de 150 milliards d'euros par an. Cette augmentation proviendrait des contributions des personnes handicapées employées et du pouvoir d'achat des consommateurs handicapés.

Le rapport de l'UE de 2024 indique que le taux d'emploi des personnes handicapées dans l'UE est de 50,8 %, alors que celui des personnes non handicapées est de 75 %. Cela s'explique en partie par la fermeture des lieux de travail numériques et les processus de candidature en ligne pour les postes vacants. En outre, l'étude a également établi qu'un échantillon de 42 % des personnes handicapées ont déclaré avoir eu des difficultés à accéder à des services en ligne clés, contre 8 % des personnes non handicapées. Ces obstacles sont notamment les suivants : sur un total de 100 % de conformité, seuls 63 % des sites web éducatifs et des sites de formation en ligne sont conformes.

## Contribution de l'OPD à la révision de l'Union européenne

Soumis par AccessibilityAtlas - Page10 - [accessibilityatlas.org](https://accessibilityatlas.org)

Les plates-formes de formation ne répondent pas aux normes d'accessibilité, ce qui signifie que les étudiants handicapés ne bénéficient pas d'un enseignement approprié.

Pour répondre au problème de l'inaccessibilité numérique, la Commission européenne a formulé des stratégies qui contribueront à réduire les conséquences économiques et sociales d'une telle situation. L'initiative

Le programme Europe numérique a prévu 1,1 milliard d'euros pour des projets d'accessibilité pour la période de 2021 à 2027 afin d'améliorer l'accès numérique dans différents secteurs. La stratégie de l'UE pour les droits des

Le plan d'action pour les personnes handicapées 2021-2030 prévoit également des actions spécifiques pour faire progresser les compétences numériques et l'emploi des personnes handicapées. Néanmoins, l'adoption et le respect de ces

sont encore différentes d'un pays à l'autre.

Des difficultés considérables subsistent pour minimiser l'impact économique et social de l'exclusion numérique. La plupart des organisations, en particulier les PME, restent confrontées à des défis en termes d'équipement technique, de formation et d'accès à l'information.

le savoir-faire et les ressources nécessaires à l'intégration des fonctions d'accessibilité. Selon une enquête du numéro d'article européen 2024, 68 % des PME ont déclaré qu'elles ne connaissaient pas les lois sur l'accessibilité ou que leur mise en œuvre était limitée, tandis que 72 % des grandes organisations ont déclaré qu'elles mettaient pleinement en œuvre les normes d'accessibilité numérique. Malheureusement, en raison de l'évolution rapide des technologies, les efforts existants en matière d'accessibilité prennent du retard, ce qui génère de nouveaux obstacles pour les personnes handicapées dans les zones numériques nouvellement développées.

Comme on l'a observé, cette exclusion ne concerne pas seulement le domaine économique, mais aussi de nombreux autres domaines de la vie sociale et civique. Une recherche conjointe menée par l'Agence européenne pour les

L'étude Rights in 2025 a montré que l'inaccessibilité des solutions numériques a réduit de 23 % le nombre de possibilités de participation. La fracture numérique qui en résulte exclut de nombreuses personnes des services publics et affecte leur capacité à interagir avec la société. Le Forum européen de l'accessibilité prévoit que si Si ce problème n'est pas résolu, environ 30 millions d'Européens handicapés seront exclus de la société numérique d'ici à 2030. Il est donc essentiel de s'attaquer à tous les problèmes économiques et sociaux des personnes handicapées.

afin d'atteindre les objectifs de l'UE en matière d'inclusion numérique et d'égalité des chances pour tous les citoyens.

Une enquête menée en 2025 par l'Agence européenne des droits fondamentaux dans les 27 États membres de l'UE a montré que les personnes handicapées sont 37 % moins susceptibles de participer à des activités publiques en ligne.

que les personnes non handicapées. L'étude a également révélé que 42 % des personnes handicapées interrogées avaient souffert d'isolement social dans les forums communautaires numériques et les sites de réseautage social en raison d'obstacles à l'accessibilité du web. Ces conclusions mettent en lumière l'importance des questions d'accessibilité numérique pour le droit de vote et l'intégration sociale des personnes handicapées dans l'UE.

Nous demandons instamment au Comité de poser la question suivante : **quelles mesures sont mises en œuvre pour combler le fossé de l'emploi pour les personnes handicapées, en particulier en ce qui concerne l'inaccessibilité des lieux de travail numériques et des processus de recrutement ?**

Tous les secteurs devenant de plus en plus numériques, l'économie mondiale est désormais centrée sur la technologie. Nous demandons instamment au Comité d'inviter l'UE à encourager l'inclusion des personnes handicapées aux niveaux inférieurs de l'économie, dans les PME.

## Politiques et règlements pour le transport inclusif

### Législation

Un rapport du doctorat général pour les politiques internes du Parlement européen a constaté que les personnes handicapées sont plus désavantagées en matière de transport que les personnes non handicapées. La Commission européenne indique qu'environ 100 millions de personnes sont confrontées à une forme ou une autre de handicap moteur. Le règlement n° 181/2011 du Parlement européen et du Conseil, proposé en février 2011 et ratifié en 2013, stipule que tous les opérateurs doivent fournir l'assistance aux personnes handicapées. L'un des points importants de ce règlement est qu'il ne s'applique qu'aux déplacements transfrontaliers et aux trajets de plus de 250 kilomètres, sans tenir compte des services locaux et régionaux. Bien que l'UE ait pris des mesures pour améliorer les déplacements transfrontaliers, les systèmes de transport nationaux continuent de constituer des obstacles pour les personnes handicapées.

Actuellement, les systèmes de transport urbain, suburbain et régional sont mentionnés séparément des voyages à travers le pays dans l'EAA, ce qui rend plus difficile la compréhension de leurs droits par les personnes handicapées. Toutefois, le gouvernement a pris de nombreuses mesures de sensibilisation. Quelques-unes d'entre elles

comprennent AccessibleEU, un centre de ressources mis en place en 2023-2026, qui vise à fournir des informations sur la santé et la sécurité au travail, ainsi que sur la santé et la sécurité au travail.

des informations actualisées sur les transports, les politiques d'accessibilité et les zones de travail dans l'environnement, et la carte européenne d'invalidité, un outil permettant aux personnes handicapées de bénéficier de ressources indépendamment de leur situation géographique et/ou de leur citoyenneté en fournissant une preuve de leur statut de personne handicapée.

L'une des questions qui doit être abordée dans la législation visant à améliorer l'accessibilité des transports est le manque d'inclusion des personnes handicapées dans le processus décisionnel.

dans l'UE. Cela s'explique par le fait que 29,4 % des personnes handicapées reçoivent enseignement supérieur, contre 43,8 % des personnes ne souffrant d'aucune forme de handicap. En outre, dans l'UE, environ 800 000 personnes handicapées continuent d'être privées de leurs droits.

Nous demandons instamment à la commission de poser la question suivante : **Quelles mesures sont prises pour garantir que le règlement n° 181/2011 couvre tous les transports, y compris les services locaux et régionaux, afin de fournir des services de transport de qualité à tous les citoyens ?**  
**L'accessibilité complète pour les personnes handicapées ?**

L'UE, comme le reste du monde, est devenue plus interconnectée et les individus voyagent de plus en plus d'un pays à l'autre. La diversité des réglementations est source de confusion et d'opacité. Nous encourageons la Commission à exiger la consolidation des législations nationales et internationales.

concernant les systèmes de transport afin de garantir l'égalité grâce à l'amélioration des systèmes urbains, suburbains et régionaux tout en incluant les personnes handicapées dans le processus afin de comprendre les besoins des personnes handicapées.  
les lacunes et les réussites.

#### Systemes suburbains, urbains et régionaux - Rail et route

Dans de nombreux pays de l'Union européenne, il manque de nombreux équipements qui empêchent les personnes handicapées de se déplacer. Les infrastructures limitées, telles que l'absence d'arrêts de bus accessibles aux fauteuils roulants, les ascenseurs qui ne fonctionnent pas et la rareté d'informations précises en ligne, font des transports locaux un fardeau. Actuellement, les formes les plus utilisées de transport suburbain, urbain et régional sont le rail et la route. Comme l'indique Eurostat, "une moyenne de 17,8 passagers par habitant a voyagé en train à l'intérieur de leur pays en 2023". À Paris, en France, seules 15 des 303 stations de métro sont répertoriées comme étant accessibles aux personnes en fauteuil roulant. En l'absence d'informations précises et actualisées, il est difficile pour les passagers handicapés de savoir si le voyage en train est une option pour eux. En outre, les voyageurs handicapés ont du mal à savoir si le transport ferroviaire est une option pour eux, des inconvénients tels que des lacunes entre les stations et les métros peuvent bloquer complètement l'accès d'une personne handicapée aux transports publics.

Souvent, les clients ne sont pas informés à l'avance de l'état du véhicule, ce qui les empêche de déterminer s'ils pourront utiliser leur billet ou non. Le règlement sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires (1371/2007), adopté en 2009 et mis à jour en 2023, garantit l'égalité des droits pour tous les usagers des chemins de fer. Selon la Commission européenne pour la mobilité et le Transport Ce règlement "rendra le transport ferroviaire plus praticable pour les personnes handicapées ou à mobilité réduite".

Actuellement, l'UE travaille à l'ajout de nouveaux trains comprenant des rampes et des barres spécialement conçues pour améliorer l'expérience des clients, mais elle doit encore centraliser les informations sur les trains qui ont été choisis. sont accessibles et celles qui ne le sont pas. Cependant, le budget pour changer les bus, les trains et les trolleys est presque inexistant dans de nombreux États membres.

Nous demandons instamment au Comité de poser la question suivante : **Quelles mesures sont prises pour centraliser et normaliser les informations sur l'accessibilité des services de transport dans tous les États membres de l'UE ?**

L'accès à des informations fiables permet aux personnes handicapées de mener une vie indépendante. L'absence d'une ressource complète sur les options de transport accessible est évidente. Nous implorons le Comité à demander à l'UE de soutenir les efforts visant à centraliser les informations sur les itinéraires accessibles, y compris les détails actualisés sur les gares ferroviaires, les arrêts de bus et les autres installations de transport public.

### Transport en avion

L'EAA répartit les transports en plusieurs sections : les transports internationaux, les transports urbains, les transports suburbains et les transports régionaux. L'avion est l'une des formes les plus utilisées pour les voyages internationaux, et bien qu'au cours des dernières

Bien que l'inclusion ait progressé au cours des dernières années, l'UE reste confrontée à un écart entre le nombre de voyageurs handicapés et le nombre de voyageurs non handicapés.

En 2019, l'EAA a établi que toutes les personnes handicapées ont droit à une assistance gratuite dans l'UE et ne peuvent se voir refuser l'embarquement en raison de leur handicap. En outre, la législation de l'UE stipule que

"Les passagers ne peuvent se voir refuser l'embarquement en raison de leur handicap ou de leur mobilité réduite, sauf si l'avion est physiquement trop petit, s'il y a des problèmes de sécurité ou si les règles de sécurité empêchent la compagnie aérienne de les transporter". Le principal problème auquel les personnes handicapées sont actuellement confrontées est de se voir refuser l'accès aux vols en raison de problèmes de sécurité et/ou de sûreté non résolus, une lacune de la législation qui n'a pas encore été comblée. En outre, bien qu'il soit illégal de discriminer un passager, des facteurs tels qu'une mauvaise formation à l'utilisation des appareils peuvent conduire le personnel à ne pas être en mesure d'apporter son aide, violant ainsi le droit des passagers à l'embarquement et à l'assistance.

Le nombre de refus d'embarquement pour les clients handicapés est plus élevé que pour les passagers non handicapés. De nombreuses organisations au sein de l'UE ont remarqué ce problème : un article publié en avril 2023 par le Forum européen des personnes handicapées indique que l'organisation demande à la Commission européenne de réviser le règlement (CE) n° 1107/2006 sur les droits des personnes handicapées afin "[d]éradiquer les cas courants de refus d'embarquement qui se produisent encore pour les personnes handicapées". Bien qu'une compensation de 200 à 600 euros soit disponible en cas de refus d'embarquement, l'UE devrait fournir plus de détails sur les règlements actuels afin de s'assurer que seules les personnes handicapées sont autorisées à embarquer.

les passagers pour lesquels il est dangereux de prendre l'avion se voient refuser l'embarquement.

**Nous demandons instamment au Comité de poser la question suivante : comment la délégation s'assurera-t-elle que l'ensemble du personnel des compagnies aériennes est suffisamment formé pour aider les passagers handicapés, et comment la formation sera-t-elle dispensée aux passagers handicapés ? L'efficacité soit contrôlée ?**

Malgré les dispositions de l'EAA, qui accordent aux passagers handicapés le droit à une assistance gratuite et à une protection contre la discrimination, le problème des passagers qui se voient refuser l'embarquement en raison de vagues préoccupations en matière de sécurité et de sûreté persiste. Nous demandons au Comité d'inciter l'UE à fournir des lignes directrices plus claires sur ce qui constitue des préoccupations valables en matière de sécurité et de sûreté pour tous les passagers, indépendamment de leurs capacités.

## Transport Infrastructure

### Plates-formes et stations

L'accessibilité des stations et des quais de transport public dans l'UE s'est améliorée ces dernières années, mais des défis importants subsistent. Étant donné que de nombreuses gares ont été construites dans les différents pays

Il y a des décennies ou des siècles, de nombreux pays manquent encore d'infrastructures modernes et inclusives. Dans la plupart des lieux historiques, le réaménagement et la reconstruction des gares ne sont pas une priorité, pour des raisons culturelles ou financières.

Dans de nombreux pays de l'UE, comme la Suède, l'Allemagne et les Pays-Bas, plus de 95 % des gares sont accessibles et sans obstacles. Ces chiffres témoignent d'une nette amélioration au cours des dernières années dans les pays les plus riches. Toutefois, d'autres pays, comme la République tchèque, ne comptent que 20 % de stations accessibles. La commission devrait travailler en étroite collaboration avec ces pays pour faire en sorte que l'accessibilité devienne une priorité dans l'ensemble de l'UE. Toutefois, de nombreux pays ne peuvent consacrer aucun budget à l'amélioration de l'accessibilité, car les pays moins développés économiquement ont des problèmes plus prioritaires.

L'EAA fournit un cadre pour améliorer l'inclusion des produits et des services dans l'UE, y compris les infrastructures telles que les gares et les quais. Bien que l'EAA se concentre davantage sur les normes d'accessibilité pour les services et les produits, il influence indirectement l'infrastructure des gares en exigeant une amélioration de l'accès aux systèmes de transport. L'EAA exige de tous les pays de l'UE que les gares soient conçues ou adaptées pour inclure des rampes, des ascenseurs, des pavés tactiles, des portes larges et d'autres éléments facilitant la mobilité.

Malgré les progrès réalisés par de nombreux pays, les plateformes restent inaccessibles aux personnes handicapées. Dans de nombreuses régions, les contraintes financières rendent difficile le remplacement des plateformes obsolètes.

Les infrastructures des transports publics doivent être remplacées par des modèles plus récents et plus accessibles. La création d'une base de données complète des gares accessibles aux personnes handicapées constitue une solution temporaire pratique et rentable.

peuvent être très efficaces. En fournissant aux passagers des informations claires et actualisées sur les gares accessibles, cette approche contribue à améliorer la mobilité et l'inclusivité sans nécessiter de modernisation immédiate et à grande échelle des infrastructures. L'absence de stations

La mise en place de plates-formes d'accessibilité revient à refuser aux personnes handicapées le droit d'accéder aux transports publics. Il est essentiel de s'attaquer à ce problème dès que possible et de sensibiliser les pays qui n'ont pas encore fait de l'accessibilité une priorité.

**Nous demandons instamment à la commission de poser la question suivante : quelles mesures spécifiques sont prises pour développer une base de données centralisée des stations accessibles dans l'UE, et comment ces informations seront-elles conservées ? à jour et accessibles aux passagers handicapés ?**

Bien que tous les pays violent les droits des personnes handicapées, la négligence est plus souvent observée dans les pays à faible revenu. Nous demandons instamment à la commission d'encourager l'UE à aider les personnes handicapées.  
les pays moins favorisés dans leurs efforts pour créer une société plus inclusive.

### Technologies interactives utilisées dans les transports

L'infrastructure numérique joue un rôle clé dans l'amélioration de l'accessibilité des transports pour les personnes handicapées.

dans l'UE. Diverses technologies et initiatives visent à garantir la mobilité inclusive et l'égalité d'accès pour tous les voyageurs. Au cours des dernières années, de nombreux pays de l'UE ont commencé à fournir des informations en temps réel sur les systèmes de transport public, mais ces applications et sites web manquent souvent d'informations sur l'accessibilité.

L'infrastructure numérique pour les personnes handicapées dans les transports à travers l'UE a connu des progrès notables ont été accomplis, mais des disparités importantes persistent entre les États membres et les régions.

Si de nombreux pays ont mis en œuvre des solutions numériques accessibles, telles que des systèmes d'information des passagers en temps réel et des applications mobiles conçues pour être faciles à utiliser, les incohérences en matière de couverture et de fonctionnalité mettent en évidence les difficultés persistantes.

Cette lacune est encore aggravée par la fragmentation de la mise en œuvre de l'EAA et de l'accord technique de l'UE.

Spécifications d'interopérabilité pour les personnes à mobilité réduite (STI-PRM), qui visent établir une approche cohérente de l'accessibilité numérique. Dans la pratique, la conformité à ces spécifications varie, en particulier dans les régions où le financement de la modernisation de l'infrastructure numérique est insuffisant. Par conséquent, si les avancées technologiques sont prometteuses, l'état actuel de l'infrastructure numérique souligne la nécessité d'une mise en œuvre et d'un financement cohérents pour combler le fossé de l'accessibilité dans l'ensemble de l'UE.

Le manque d'intégration des données en temps réel est un problème majeur ; seuls 60 % des fournisseurs de transport s'assurent que leurs plateformes numériques sont entièrement accessibles aux personnes souffrant de déficiences visuelles et/ou auditives. De nombreuses régions manquent encore d'outils numériques cohérents tels que des applications mobiles accessibles, des mises à jour en temps réel et des aides à la navigation, certains pays, comme la République tchèque, ayant des solutions numériques limitées. En outre, les problèmes de fracture numérique persistent, car environ 30 % des applications de transport dans l'UE ne répondent pas aux normes d'accessibilité, ce qui limite l'accès des personnes handicapées aux informations et aux services essentiels.

Nous demandons instamment à la commission de poser la question suivante : **quelles mesures spécifiques sont prises pour garantir la mise en œuvre uniforme des normes d'accessibilité numérique dans tous les fournisseurs de transport de l'UE, en particulier dans les régions où les solutions numériques sont limitées ?**

La technologie a été utilisée pour améliorer la sécurité de la société d'aujourd'hui de nombreuses façons. Cet effort doit être reproduit pour améliorer la sécurité des personnes handicapées. Nous exhortons les La commission parlementaire a demandé à l'UE de créer une base de données complète des gares accessibles dans l'UE afin d'aider les passagers à s'orienter dans les systèmes de transport et d'améliorer la mobilité sans l'aide du personnel de l'UE.  
l'exigence immédiate de changements d'infrastructure à grande échelle.

### Formation du personnel et inclusion sociale des personnes handicapées

La Cour des comptes européenne a examiné cinq institutions de l'UE en tant qu'employeurs pour voir comment elles intégraient les personnes handicapées dans leur communauté. Les résultats ont montré un manque d'efforts pour fournir des possibilités d'emploi accessibles. La même attitude se retrouve dans la priorité accordée à la formation du personnel au handicap, ce qui peut rendre les systèmes de transport inefficaces pour les personnes handicapées.

La stratégie européenne 2021-2030 pour les droits des personnes handicapées fixe des objectifs européens qui devraient améliorer la vie quotidienne des personnes handicapées. Parmi ces objectifs, la priorité est donnée à la non-discrimination, à la qualité de vie et à l'égalité d'accès. Cependant, le manque d'informations détaillées rend le suivi des progrès impossible.

Les critères d'attribution du statut de personne handicapée sont différents pour chaque pays de l'UE, ce qui rend impossible la centralisation et la comparaison des données. L'étude a révélé un manque de données claires sur mesure dans laquelle la stratégie de l'UE 2021-2030 a eu un impact sur la vie des personnes handicapées. Il est donc essentiel que l'UE concentre ses efforts sur l'inclusion active des personnes handicapées dans tous les États membres et sur la documentation de leurs progrès à l'aide de critères unifiés.

Nous demandons instamment à la commission de poser la question suivante : **comment la délégation veillera-t-elle à ce que la mise en œuvre de la stratégie européenne 2021-2030 pour les droits des personnes handicapées fasse l'objet d'un suivi efficace et transparent dans l'ensemble des pays de l'UE ?**

Bien que l'infrastructure et le protocole puissent être inclusifs, sans une attitude sociétale/personnelle appropriée, l'inclusion ne peut être . Nous invitons le Comité à demander à l'UE d'adopter une législation plus spécifique sur les critères requis pour le personnel des principales entités de transport en contact direct avec les personnes handicapées.

## Sociétal Infrastructure

### Trottoirs inaccessibles

Les trottoirs sont les infrastructures les plus utilisées, mais leur conception pose des problèmes, en particulier pour les personnes handicapées. L'étroitesse, les zones encombrées ou, dans le pire des cas, l'absence de trottoirs sont des problèmes sérieux pour les personnes handicapées. Une étude publiée par la Commission européenne montre que 38 % des personnes handicapées ont fait l'expérience de l'étroitesse, de l'encombrement ou, dans le pire des cas, de l'absence de trottoirs. difficultés liées aux trottoirs / à la traversée des rues avec des feux de circulation.

La loi sur l'accessibilité de l'UE (directive 2019/882/UE) comprend des dispositions relatives à l'amélioration des infrastructures piétonnes accessibles et à la suppression des obstacles dans les espaces publics afin d'améliorer... l'accessibilité à pied pour les personnes handicapées. Certaines améliorations ont été apportées. Des villes comme Bruxelles ont mis en place des programmes tels que "Fix My Street" pour permettre aux citoyens de faire part de leurs préoccupations en matière d'accessibilité, comme les défauts de l'infrastructure piétonne et des allées. L'accessibilité est un élément clé du "Plan d'accessibilité universelle 2018-2026" de Barcelone, qui met l'accent sur la collaboration et la communication entre les parties prenantes et le public, donne la priorité à la sécurité en réduisant les accidents et les décès, et garantit l'accès universel aux installations de la ville. Entre-temps, Berlin a réalisé des progrès considérables dans le cadre de son programme d'abaissement des trottoirs depuis 2001, en mettant en place près de 500 nouveaux passages pour piétons, plus de 120 îlots centraux, 75 extensions de trottoirs et en supprimant les obstacles structurels à 1 100 intersections ou carrefours. Depuis 2021, Berlin a donné la priorité à l'accessibilité des espaces publics à des fins de loisirs plutôt que pour les déplacements domicile-travail, une action qui doit être reproduite dans le reste de l'UE.

Malgré ces actions, de nombreuses régions continuent de manquer de fonds et d'expertise pour garantir l'accessibilité. Dans l'UE, les pays disposant de ressources limitées peinent à respecter les normes d'accessibilité. Le stationnement illégal sur les trottoirs reste un facteur important, en particulier dans les zones les moins densément peuplées, ce qui crée des conditions dangereuses pour les personnes handicapées. Malheureusement, de nombreuses régions de l'UE, en particulier en Europe de l'Est, ne disposent pas de trottoirs accessibles, à l'exception des principales zones touristiques.

Nous demandons instamment à la commission de poser la question suivante : **comment la délégation compte-t-elle s'attaquer à des problèmes tels que le stationnement illégal sur les trottoirs et autres obstacles, afin d'améliorer la sécurité et l'accessibilité pour les personnes handicapées.**

Indépendamment de la géographie, lorsqu'on se déplace, on utilise inévitablement les trottoirs, ce qui rend l'infrastructure quotidienne appropriée vitale pour parvenir à une société véritablement inclusive. Nous exhortons le Comité à inciter l'UE à renforcer l'application de la loi européenne sur l'accessibilité (directive 2019/882/UE) afin de veiller à ce que tous les États membres respectent les normes d'accessibilité et allouent des ressources suffisantes à la mise en œuvre de ces normes

améliorer l'infrastructure piétonne. En outre, des mesures telles que la lutte contre le stationnement illégal sur les trottoirs et l'amélioration de la collaboration entre les parties prenantes sont essentielles pour traiter la question de l'accessibilité dans les régions moins densément peuplées.

### Insuffisance des moyens de transport quotidiens

Les besoins des personnes handicapées ne sont pas pris en compte en raison de la nature des horaires des feux de circulation. Pour les

Pour ceux qui ont besoin d'un fauteuil roulant, d'un déambulateur ou de béquilles, le temps de traversée peut être insuffisant, allant de 10 à 60 secondes seulement. Pour améliorer la sécurité et la mobilité, des solutions de gestion du trafic inclusives

sont essentiels, car les piétons handicapés sont 33 % plus susceptibles que la population générale de perdre la vie dans des accidents de la circulation.

Dans de nombreuses zones urbaines, la temporisation des feux de circulation est basée sur la vitesse de marche des personnes valides, sans tenir compte des problèmes de mobilité rencontrés par les piétons handicapés. Par exemple, la vitesse de marche moyenne utilisée pour le calcul des feux de signalisation est d'environ 1,2 mètre par seconde, alors que les personnes handicapées ont souvent besoin de plus de temps, avec des vitesses plus proches de 0,6 à 0,8 mètre par seconde, ce qui correspond à une vitesse de 0,5 à 0,5 mètre par seconde.

de près de 50 %. La recherche indique également que les piétons malvoyants ont besoin de plus de temps pour traverser les passages piétons en toute sécurité lorsqu'ils utilisent des revêtements tactiles ou des cannes de mobilité.

Les gouvernements ont commencé à prendre des mesures pour améliorer la sécurité des piétons. Adoptée en 2019, l'EAA impose aux États membres de garantir l'accessibilité des espaces publics. Elle encourage la mise en place de trottoirs tactiles et de systèmes sonores aux carrefours. Un projet approuvé par l'UE, connu sous le nom de "Feux de circulation du futur", est une initiative expérimentale qui a été mise en œuvre à Essenschach, en Bavière. Ce projet comprend un carrefour à feux et un passage piéton à proximité, tous deux équipés de systèmes de circulation intelligents conçus pour optimiser la sécurité et la gestion du trafic pour tous les usagers de la route. L'État libre de Bavière a équipé ces deux feux de signalisation de divers systèmes intelligents afin de tester la gestion sûre et optimisée du trafic et la prise en charge des différents usagers de la route. outre, une nouvelle caméra dotée d'une intelligence artificielle détecte l'intention des piétons de traverser et demande automatiquement un feu vert, ce qui évite aux individus d'avoir à appuyer sur un bouton. La caméra est capable de détecter si le

Le piéton a besoin de plus de temps pour traverser la route et demande une prolongation du temps vert. En outre, 65 % des feux de signalisation de Vienne sont équipés de dispositifs supplémentaires pour les malvoyants.

De nombreuses villes doivent encore adopter des systèmes de feux de circulation inclusifs ou des infrastructures inclusives dans leur ensemble, telles que les pavés tactiles. En outre, les données collectées sur les vitesses de traversée des personnes souffrant de divers handicaps sont limitées, ce qui empêche de fixer des horaires de feux de circulation fondés sur des données probantes. Les droits des personnes handicapées sont violés et leur mobilité ainsi que leur accès à l'espace public ne sont pas garantis.

## Contribution de l'OPD à la révision de l'Union européenne

Soumis par AccessibilityAtlas - Page19 - [accessibilityatlas.org](https://accessibilityatlas.org)

Les services nécessaires sont limités en raison de la difficulté à traverser les rues en toute sécurité. Cela augmente le risque d'accidents de la circulation et de décès, en plus de diminuer leur qualité de vie.

**Nous demandons instamment à la commission de poser la question suivante : comment la délégation envisage-t-elle de soutenir l'adoption de systèmes intelligents de gestion du trafic, tels que le système de caméras alimentées par l'IA en Bavière, afin d'optimiser la sécurité des piétons handicapés ?**

Comme dans tous les secteurs de la vie, des installations adéquates sont nécessaires pour un fonctionnement efficace. Nous implorons la Commission de demander à l'UE de se concentrer sur la nécessité d'une gestion inclusive du trafic. des solutions pour améliorer la sécurité des piétons handicapés. Le comité devrait préconiser la collecte de données sur les vitesses de traversée des personnes souffrant de divers handicaps afin de fixer des horaires de feux de circulation fondés sur des données probantes, à ajuster en fonction du piéton concerné.

## Conclusion

En conclusion, AccessibilityAtlas implore le Comité d'exiger de l'Union européenne qu'elle donne la priorité au besoin urgent d'écosystèmes numériques, de politiques et de réglementations, de transports et d'infrastructures sociétales inclusives, comme le souligne ce rapport. Malgré l'importance de l'Union européenne, il existe encore des obstacles systématiques auxquels il faut s'attaquer. Il est essentiel que le Comité veille à ce que l'Union européenne adopte et applique des politiques qui suppriment ces obstacles, s'alignent sur les principes de la Convention relative aux droits des personnes handicapées et promeuvent une société véritablement inclusive.

Ce rapport peut être publié sur la page web de la CDPH à l'intention du grand public. Les demandes de renseignements peuvent être adressées à Dinu Antonescu, [pitocea@gmail.com](mailto:pitocea@gmail.com) ; Kaushik Setty, [ksetty2575@gmail.com](mailto:ksetty2575@gmail.com) ; Antonia Tarfulea, [antonia.tarfuleacs@gmail.com](mailto:antonia.tarfuleacs@gmail.com) ; et Eric Octavian, [ericoctavian2020@gmail.com](mailto:ericoctavian2020@gmail.com)

Soumis avec le soutien du Centre for Voters Initiative & Action. Veuillez contacter Antonia Gouvis, directrice de la diplomatie publique ([ngouvis@cvia.ch](mailto:ngouvis@cvia.ch)) ou Samad Quraishi, directeur ([squraishi@cvia.ch](mailto:squraishi@cvia.ch)) pour toute question. Le [Centre for Voters Initiative & Action](https://www.cvia.ch/) est un groupe international dirigé par des jeunes et basé entre Washington, D.C., et Genève. Le Centre se bat pour éduquer, engager et responsabiliser dans le monde entier. Nous pensons que toutes les personnes, indépendamment de leur couleur, de leur statut économique ou de leur lieu de résidence, ont le droit de faire entendre leur voix.