**Article 20 - Liste d'indicateurs illustratifs sur le droit à la mobilité personnelle des personnes handicapées**

**Droit à la mobilité personnelle**

**Attributs**

* **Technologie d’assistance et services**
* **Véhicules adaptés et leur utilisation**
* **Environnement et transports propices**

**Indicateurs structurels**

20.1 Législation adoptée pour reconnaître et garantir le droit des personnes handicapées à la mobilité personnelle, notamment en leur assurant l'accès aux aides à la mobilité, à la vision, à l'audition et à la communication, aux appareils et aux technologies d'assistance[[1]](#endnote-1) de leur choix et adaptés à leurs besoins individuels.

20.2 Adoption d'une stratégie ou d'une politique nationale pour répondre aux besoins de mobilité des personnes handicapées, y compris le développement et la promotion de la recherche et du développement sur les aides à la mobilité, à la vision, à l’audition et à la communication et les appareils et les technologies d'assistance à faible coût.[[2]](#endnote-2)

20.3 Mesures juridiques, réglementaires et politiques visant à faciliter l'accès des personnes handicapées à l'achat d'aides à la mobilité, à la vision, à l’audition et à la communication, d'appareils et de technologies d'assistance.[[3]](#endnote-3)

20.4 Mesures juridiques, réglementaires et politiques visant à faciliter l'accès des personnes handicapées à l'achat de véhicules et d'équipements adaptés.[[4]](#endnote-4)

20.5 Mesures juridiques, réglementaires et politiques concernant l'obtention d'un permis de conduire qui incluent les personnes handicapées et offrent la possibilité d'adapter les véhicules.[[5]](#endnote-5)

20.6 Mesures réglementaires et politiques visant à faciliter la mobilité des personnes handicapées qui utilisent des véhicules.[[6]](#endnote-6)

20.7 La législation sur la construction et la planification, y compris les exigences d'octroi d'autorisation, comprend des normes d'accessibilité obligatoires sur l'environnement physique et les services ouverts au public (idem 9.3)

20.8 Législation adoptée pour garantir les droits des personnes handicapées en tant que passagers, y compris celles qui utilisent des aides à la mobilité, des appareils, des technologies d'assistance et une assistance en direct, sur la base de l'égalité avec les autres.[[7]](#endnote-7)

20.9 Aucune disposition dans la législation ou la réglementation sur les services de transport qui établissent une discrimination fondée sur le handicap.[[8]](#endnote-8)

**Indicateurs de Processus**

20.10. Activités et campagne de sensibilisation visant à promouvoir la mobilité personnelle des personnes handicapées et diffusion d'informations dans des formats accessibles aux personnes handicapées, à leur famille et au grand public sur les droits et soutiens existants disponibles pour faciliter leur accès aux aides à la mobilité, à la vision, à l’audition et à la communication, aux appareils et aux technologies d'assistance, l'assistance en direct et les intermédiaires, leur mobilité dans l'environnement bâti et l'exercice de leurs droits en tant que passagers.

20.11 Nombre de professionnels formés à l'utilisation des aides à la mobilité, à la vision, à l’audition et à la communication, des appareils, des technologies d'assistance, de l'assistance en direct, etc., pour transmettre des compétences de mobilité aux personnes handicapées, ventilé par type de professionnel.[[9]](#endnote-9)

20.12 Existence d'un fonds et d'une allocation budgétaire pour garantir l'accès aux aides à la mobilité, à la vision, à l’audition et à la communication, aux appareils, aux technologies d'assistance et à d'autres services pour soutenir la mobilité personnelle des personnes handicapées.

20.13 Adoption de protocoles pour assurer la fourniture d'aménagements raisonnables aux personnes handicapées dans les bureaux d'immatriculation des véhicules à moteur, les centres d'examen de conduite pour les leçons, les tests, les procédures d'enregistrement et de renouvellement

20.14 Nombre et proportion du personnel des bureaux d'immatriculation des véhicules à moteur et des centres d'examen de conduite formés pour aider les personnes handicapées, sur des aménagements raisonnables et en relation avec des véhicules adaptés.

20.15 Nombre et proportion d'ingénieurs, urbanistes formés aux formations aux normes universelles de conception et d'accessibilité, en lien avec les appareils de mobilité et les droits des utilisateurs d'appareils de mobilité.

20.16 Nombre et proportion de personnel de transport de passagers formé aux appareils de mobilité et aux droits des utilisateurs d'appareils de mobilité, y compris sur la fourniture d'aménagements raisonnables aux personnes handicapées.

20.17 Processus de consultation entrepris pour assurer la participation active des personnes handicapées, y compris par l’intermédiaire des organisations qui les représentent, à la conception, à la mise en œuvre, au suivi des lois, réglementations, politiques et programmes visant à améliorer la mobilité personnelle des personnes handicapées, notamment ceux concernant l'élaboration et l'allocation des aides à la mobilité, à la vision, à l’audition, à la communication, des appareils, des technologies d'assistance, des formes d'assistance en direct et des intermédiaires.[[10]](#endnote-10)

20.18 Proportion de plaintes reçues concernant le droit à la mobilité personnelle des personnes handicapées qui ont fait l'objet d'une enquête et d'une décision ; proportion de celles jugées en faveur du plaignant ; et proportion de ces dernières qui ont été respectées par le gouvernement et/ou le détenteur d’obligations ; à chaque fois ventilée par type de mécanisme.

**Indicateurs de Résultat**

20.19 Nombre de personnes handicapées ayant accès à des appareils de mobilité financés par l'État, ventilé par sexe, âge, handicap, situation géographique.

20.20 Nombre de personnes handicapées bénéficiant de mesures spécifiques, telles que des exonérations fiscales et douanières, et un soutien financier ou des subventions, pour acheter des aides à la mobilité, à la vision, à l’audition, à la communication, des appareils et des technologies d'assistance, ventilé par âge, sexe, handicap, situation géographique, type de mesure.

20.21 Nombre de personnes handicapées ayant accès à des formations financées par des fonds publics sur les compétences en matière de mobilité et l'utilisation des aides à la mobilité, à la vision, à l’audition et à la communication, des appareils et des technologies d'assistance, ventilé par sexe, âge, handicap et situation géographique.

20.22 Nombre de personnes handicapées bénéficiant de mesures spécifiques, telles que des exonérations fiscales et douanières, et un soutien financier ou des subventions pour l'achat et/ou l'importation de véhicules et d'équipements adaptés.

20.23 Nombre de véhicules adaptés aux personnes handicapées, immatriculés par l'autorité publique compétente.

20.24 Nombre de personnes handicapées qui ont un permis de conduire, ventilé par âge, sexe et handicap, type de véhicule et s'il est normal ou adapté.

20.25 Proportion de la population ayant aisément accès aux transports publics, par âge, sexe et situation au regard du handicap (indicateur ODD 11.2.1)

20.26 Proportion moyenne de la surface urbaine construite consacrée à des espaces publics, par sexe, âge et situation au regard du handicap (indicateur ODD 11.7.1)

1. Cela comprend tous les appareils et technologies d’assistance (ex. fauteuils roulants, lunettes, cannes blanches et smartphones) qui aident aux personnes handicapées de se déplacer librement. Voir la fiche d'information de la Rapporteuse spéciale sur les droits des personnes handicapées [sur les appareils et technologies d'assistance](http://www.embracingdiversity.net/files/report/1494325326_what-are-assistive-technologies.pdf), également [A/HRC/34/58](https://undocs.org/fr/A/HRC/34/58), par. 14, 80 à 81. [↑](#endnote-ref-1)
2. La stratégie ou le plan national devrait inclure les personnes handicapées vivant dans les zones rurales et celles qui ne bénéficient d'aucun régime de sécurité sociale ou assurance spécifique. Elle devrait couvrir, au minimum, les domaines suivants :

   l'accès des personnes handicapées à des aides à la mobilité, à la vision, à l’audition et à la communication, des appareils et des technologies d'assistance de qualité, ainsi qu'à des formes d'assistance en direct et à des intermédiaires, et à des services connexes, y compris des formations, adaptées aux besoins de chaque individu, abordables ou gratuites, selon les moyens de la personne.

   la promotion et l'encouragement de la production et de la réparation locales d'aides à la mobilité, à la vision, à l’audition et à la communication, d'appareils et de technologies d'assistance à un coût abordable qui prend en compte tous les aspects de la mobilité des personnes handicapées, y compris par le biais de subventions publiques et d'autres incitations.

   la formation de professionnels, y compris, entre autres, de praticiens de l'orientation, de la communication, de l’audition et de la mobilité et d'enseignants, à l'utilisation des technologies d'assistance pour transmettre des compétences de mobilité et autres aux personnes handicapées

   la prévention du refus d'accès dans les bâtiments, les transports et les services ouverts au public aux personnes handicapées utilisant des appareils de mobilité et une assistance en direct (par exemple, les personnes aveugles utilisant un chien-guide). [↑](#endnote-ref-2)
3. Les mesures incluraient par exemple :

   * des exonérations fiscales et douanières pour importer des aides à la mobilité, à la vision, à l’audition et à la communication, des appareils et des technologies d'assistance pour les personnes handicapées, etc., en particulier lorsqu'ils ne sont pas disponibles ou abordables localement.
   * un soutien financier, y compris des allocations ou des prêts à faible taux d'intérêt, pour l'achat d'aides à la mobilité, à la vision, à l’audition et à la communication, d'appareils et de technologies d'assistance, etc.
   * des régimes de remboursement équitables afin d'éviter tout coût supplémentaire.

   Les procédures administratives connexes devraient être simples et accessibles aux personnes handicapées afin d'éviter tout coût et/ou charge administrative supplémentaire pour les personnes handicapées [↑](#endnote-ref-3)
4. Les mesures incluraient par exemple :

   * des exonérations fiscales et douanières pour l'importation de véhicules adaptés, d'équipements adaptés, etc., notamment lorsqu'ils ne sont pas disponibles localement ou abordables.
   * une aide financière, y compris des allocations ou des prêts à faible taux d'intérêt, pour l'achat de véhicules adaptés, d'équipements adaptés, etc.
   * des régimes de remboursement équitables afin d'éviter tout coût supplémentaire.

   Les procédures administratives connexes devraient être simples et accessibles aux personnes handicapées afin d'éviter tout coût et/ou charge administrative supplémentaire pour les personnes handicapées. [↑](#endnote-ref-4)
5. Les cadres juridiques et réglementaires sur les permis de conduire peuvent inclure des restrictions légitimes basées sur des critères objectifs et une évaluation (par exemple, compétences de conduite, test de vision, connaissance des règles de la route, sécurité publique, etc.), cependant, les restrictions à la détention d'un permis de conduire ne doivent pas être basées sur des préjugés et une stigmatisation. En outre, ils doivent prévoir les adaptations actuelles et potentielles des véhicules permettant aux personnes handicapées de conduire. [↑](#endnote-ref-5)
6. Par exemple, des dispositions pour exiger des places de stationnement réservées pour les personnes handicapées. [↑](#endnote-ref-6)
7. Cela devrait inclure les services de transport internes et internationaux de toutes sortes, y compris sur le territoire des organisations d'intégration régionale, par exemple l'Union européenne. [↑](#endnote-ref-7)
8. Les cadres juridiques et réglementaires sur les droits des passagers et les services de transport doivent inclure les personnes handicapées et ne pas inclure de restrictions basées sur le handicap, ni basées sur l'utilisation d'aides à la mobilité, d'appareils, de technologies d'assistance, d'assistance en direct, etc. [↑](#endnote-ref-8)
9. Y compris, par exemple, les praticiens de l'orientation et de la mobilité. [↑](#endnote-ref-9)
10. Cet indicateur nécessite de vérifier les activités concrètes entreprises par les autorités publiques pour faire participer les personnes handicapées dans les processus décisionnels liés aux questions qui les affectent directement ou indirectement conformément à l'article 4 (3) de la CDPH et à [l'Observation générale no. 7](https://tbinternet.ohchr.org/_layouts/treatybodyexternal/Download.aspx?symbolno=CRPD/C/GC/7&Lang=en) du Comité CDPH, y compris des réunions de consultation, des séances d'information technique, des enquêtes de consultation en ligne, des appels à commentaires sur des projets de législation et de politiques, entre autres méthodes et mécanismes de participation. À cet égard, les États doivent

    veiller à ce que les processus de consultation soient transparents et accessibles ;

    assurer la fourniture d'informations appropriées et accessibles ;

    ne pas retenir d'informations, conditionner ou empêcher les organisations de personnes handicapées d'exprimer librement leurs opinions ;

    inclure à la fois les organisations enregistrées et non enregistrées ;

    assurer une participation précoce et continue ;

    couvrir les dépenses connexes des participants. [↑](#endnote-ref-10)