



CONFÉRENCE EUROPÉENNE
DES MINISTRES DES TRANSPORTS



AMÉLIORER L'ACCÈS AUX TAXIS





CONFÉRENCE EUROPÉENNE
DES MINISTRES DES TRANSPORTS



AMÉLIORER L'ACCÈS AUX TAXIS



L'UNION INTERNATIONALE DES TRANSPORTS ROUTIERS (IRU)

Fondée à Genève en 1948, l'Union Internationale des Transports Routiers (IRU) est l'organisation internationale qui veille aux intérêts de l'industrie des transports routiers à l'échelle mondiale. Grâce à son réseau d'Associations Membres nationales, elle représente les exploitants d'autobus, d'autocars, de taxis et de camions, qu'ils soient organisés en flotte ou en exploitation individuelle.

L'IRU travaille en partenariat étroit avec la CEMT depuis sa création en 1953.

Lancée par 8 associations nationales de pays d'Europe occidentale, l'IRU compte aujourd'hui 180 membres répartis dans 70 pays sur les 5 continents. Par la suite, l'IRU a établi une Délégation permanente auprès de l'UE à Bruxelles en 1973, une Délégation permanente auprès de la région de la CEI à Moscou en 1998, et a ouvert en 2005 sa Délégation permanente au Moyen-Orient et région à Istanbul.

L'objectif de l'IRU est de faciliter le transport routier et d'utiliser la formation pour promouvoir la compétence professionnelle du secteur et améliorer sans cesse la qualité des services qu'il propose. L'IRU représente l'industrie du transport routier auprès des pouvoirs publics, des organismes privés et des médias, et encourage la coopération et les complémentarités avec les autres modes de transport. Ses activités sont au service de deux priorités stratégiques : le développement durable et la facilitation du transport routier.

Les membres actifs de l'IRU sont les Associations nationales de transport routier les plus représentatives. Les membres associés de l'IRU viennent d'industries ayant des liens étroits avec le transport routier, à savoir les constructeurs de véhicules, les compagnies pétrolières, les fabricants de pneumatiques et les gestionnaires de systèmes d'information.

Les membres de l'IRU contribuent au renforcement du savoir-faire, de l'expérience et du poids politique du réseau international de l'organisation. Leur unité confère au secteur l'autorité, la crédibilité et la force nécessaire pour agir auprès des gouvernements, des organismes intergouvernementaux, d'autres secteurs industriels et de la société civile.

Le groupe « **Taxis et voitures de louage avec conducteur** » de l'IRU qui rassemble 28 associations membres de 25 pays. Outre l'accessibilité des taxis et voitures de louage avec chauffeur, les domaines d'activité du groupe en 2007 seront axés sur l'intégration des règles d'accès à la profession dans la législation et la création de standards de formation relative au Certificat d'aptitude professionnelle pour les taxis et voitures de louage avec chauffeur.

* * * * *

Pour plus d'informations, vous pouvez consulter le site Web de l'IRU au www.iru.org.

AVANT-PROPOS

L'accessibilité aux services de transport et à l'infrastructure est un facteur clé pour garantir un système de transport de grande qualité, efficace et durable. L'IRU et la CEMT oeuvrent depuis de nombreuses années à l'amélioration de l'accessibilité des transports pour leurs membres respectifs. Des progrès considérables ont été réalisés dans l'accessibilité aux services de transport et à l'exploitation.

L'accès aux taxis continue de poser un défi particulier, qui tient dans une large mesure à l'organisation de la profession et de ses activités, ainsi qu'à la conception du véhicule de taxi proprement dit. Une démarche ciblée concertée est nécessaire vu l'importance que jouent les services de taxi pour assurer des services de transport porte-à-porte fiables aux personnes handicapées et âgées.

Reconnaissant cette nécessité à la fin des années 90, la CEMT et l'IRU ont réalisé conjointement un rapport qui examinait les facteurs économiques entravant l'amélioration de l'accessibilité des taxis¹. Ce rapport révélait la nécessité d'examiner les problèmes liés à la conception du véhicule de taxi proprement dit. La CEMT et l'IRU ont de nouveau uni leurs efforts en 2005-2006 pour déterminer comment l'amélioration de la conception des véhicules de taxi à long terme pouvait être bénéfique aux usagers et à la profession dans son ensemble. Le rapport présent est le fruit de ces récents travaux conjoints.

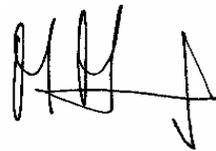
Pour la première fois, ce rapport réunit les points de vue de tous les acteurs concernés par les services de taxi, l'infrastructure et la conception de véhicules. Ce rapport prend pour point de départ les besoins des usagers, évalue ce qui est réaliste pour les constructeurs de véhicules et des sociétés spécialisées dans la conversion de véhicules à moyen et long terme, montre comment les opérateurs – grâce à une formation complète et à l'interaction avec les clients

handicapés – peuvent contribuer à une pleine et entière accessibilité des services de taxi, et propose à l'intention des gouvernements des moyens de promouvoir l'amélioration de la conception des véhicules et de l'infrastructure en même temps.

Les recommandations qui se dégagent de cette initiative traduisent ainsi l'éventail des vues recueillies pour préparer cette étude. Nous espérons qu'elles fourniront un cadre pour améliorer la conception des véhicules, des services et des infrastructures du secteur des taxis à moyen et long terme, et contribueront ainsi à une plus grande qualité, présentant ainsi un secteur des transports plus équitable et socialement durable.



Jack Short, Secrétaire Général
CEMT



Martin Marmy, Secrétaire Général
IRU

NOTES

1. Rapport conjoint CEMT-IRU sur les Aspects économiques de l'accessibilité des taxis, CEMT, Paris (2001).

REMERCIEMENTS

La CEMT et l'IRU adressent leurs sincères remerciements aux membres de la Task Force conjointe sur l'amélioration de l'accès aux taxis pour leur expertise et contribution à la présente étude, aux côtés des membres du groupe de travail de la CEMT sur l'accès et l'inclusion et ceux du groupe de travail de l'IRU sur les taxis et véhicules de location avec chauffeur. Les deux organisations sont particulièrement reconnaissantes aux représentants des constructeurs automobiles et des carrossiers équipementiers – énumérés en annexe 1 – de leur avoir fait part de leurs perceptions et vues sur la question.

Des remerciements particuliers sont adressés à M. Philip Oxley (Royaume-Uni), spécialiste de l'accessibilité, pour l'expertise avec laquelle il a contribué à l'analyse et à la rédaction du présent rapport.

TABLE DES MATIÈRES

AVANT-PROPOS.....	5
REMERCIEMENTS.....	7
RÉSUMÉ.....	11
1. INTRODUCTION.....	19
2. CONTEXTE.....	21
3. LE BESOIN D'ACCESSIBILITÉ.....	23
4. MÉTHODOLOGIE.....	25
5. LE MARCHÉ DES TAXIS.....	26
5.1 Parc de taxis et types de véhicules.....	26
5.2 Licences et limitations.....	29
5.3 Avantages financiers.....	30
5.4 Structure du secteur des taxis.....	30
5.5 Taxis pour personnes handicapées.....	33
6. CONCEPTION FAVORISANT L'ACCESSIBILITÉ EN FAUTEUIL ROULANT.....	38
6.1 Recherche sur les critères de conception.....	38
6.2 Paramètres de conception actuels et suggérés.....	40
6.3 Utiliser les normes de conception « idéales ».....	44
6.4 Aménagements pratiques pour les voyageurs en fauteuil roulant.....	45
7. TAXIS POUR PERSONNES AVEC UN AUTRE HANDICAP.....	49
8. POURCENTAGE DE TAXIS ACCESSIBLES EN FAUTEUIL ROULANT.....	51

9. CENTRAUX DE TAXIS : RÉSERVATION ET RÉPARTITION.....	53
10. ENCOURAGER LA MISE À DISPOSITION DE TAXIS ACCESSIBLES.....	55
11. SOUTENIR L'ACQUISITION DE TAXIS ACCESSIBLES	57
12. INFRASTRUCTURES	63
13. FORMATION DU SECTEUR DES TAXIS	66
14. RECOMMANDATIONS	70
14.1 Véhicules de type 1 : Taxis accessibles en fauteuil roulant.....	73
14.2 Véhicules de type 2 : Taxis accessibles standards.....	75
14.3 Mesures destinées à stimuler l'offre de taxis accessibles.....	79
14.4 Infrastructures.....	80
14.5 Formation	81
15. CONCLUSIONS	82
ANNEXE 1. LISTE DES ENTREPRISES ET ORGANISATIONS CONSULTÉES	85

RÉSUMÉ

1. Contexte

Les taxis ont un rôle clé à jouer dans la prestation de services porte-à-porte pour les personnes handicapées et âgées. Un service porte-à-porte personnalisé associé à leur grande disponibilité, que ce soit en termes d'horaires assurés le jour ou la nuit, ou la desserte géographique, leur confèrent toute leur importance spécifique pour les personnes atteintes d'un handicap. Bien que l'accès des personnes handicapées et âgées aux transports publics se soit considérablement amélioré ces dernières années, un problème d'accessibilité subsiste dans le secteur des taxis, essentiellement en raison de la structure et de l'organisation de la profession. En particulier, la conception la plus répandue des véhicules utilisés pour les services de taxi dans la plupart des pays continue de poser des difficultés d'utilisation à de nombreuses personnes handicapées et âgées.

Les Ministres des transports de la CEMT ont approuvé en 1994 une résolution dans laquelle il était notamment recommandé que les constructeurs et les concepteurs de véhicules soient encouragés à se préoccuper de l'accessibilité lors de toute conception de taxi. L'accessibilité aux services de taxi s'est certes améliorée dans quelques pays, mais la mise en œuvre de la Résolution de 1994 de la CEMT s'avère, dans l'ensemble, assez lente. On ne connaît qu'un pays européen où la proportion de taxis accessibles aux utilisateurs de fauteuil roulant dépasse 20 pour cent. Dans la plupart des pays, elle est inférieure à 10 pour cent et, dans certains, elle est nulle.

Compte tenu du fait qu'on recense en Europe plus de 45 millions de personnes handicapées, dont pas moins de trois à quatre millions d'utilisateurs de fauteuil roulant, on mesure combien il importe d'améliorer l'accessibilité aux services de taxi.

C'est dans cette optique que la CEMT et l'IRU ont uni leurs efforts pour examiner les améliorations qui pouvaient être apportées à la conception des taxis afin de répondre aux besoins des personnes handicapées. L'objectif était de formuler à l'intention des constructeurs automobiles une série de recommandations les plus réalistes que possible pour la conception des véhicules, tout en s'assurant de répondre pleinement aux besoins des usagers.

Aussi, ce rapport qui s'inscrit dans le prolongement de l'étude conjointe de la CEMT et de l'IRU sur les *Aspects économiques de l'accessibilité des taxis* publiée en 2001¹, a été réalisée en consultation avec les principaux constructeurs automobiles européens, l'unique constructeur de taxis spécialisés en Europe et les entreprises spécialisées dans la transformation de véhicules, qui adaptent des véhicules de série pour le marché des taxis. Cette consultation a été menée dans le cadre de deux séminaires spécifiques et d'entretiens avec les différents constructeurs. Par ailleurs, les autorités des transports, l'association européenne qui représente les personnes handicapées et les organisations nationales d'exploitants de taxis ont également été étroitement associées à la réalisation de cette étude.

L'étude prend ainsi pour point de départ les besoins des usagers handicapés, en tenant compte des possibilités pour les constructeurs de véhicules et de ce qui serait acceptable pour le secteur des taxis.

2. Recommandations de la CEMT et de l'IRU pour la conception des véhicules de taxi

Les recommandations formulées ici doivent être considérées comme un modèle vers lequel tendre à l'avenir. Il n'est pas prévu – et ne serait pas réaliste de s'attendre à ce que les modifications de conception préconisées soient réalisées dans l'immédiat ou même à court terme. Il faut plutôt les voir comme des éléments d'orientation destinés à guider le développement à moyen et à long terme d'un parc de taxis qui puissent être utilisés confortablement et en toute sécurité par la majorité des personnes handicapées. Il est admis qu'il est impossible d'assurer un accès à la totalité des usagers de fauteuil

roulant sans porter atteinte à la viabilité opérationnelle du véhicule pour l'opérateur et les autres passagers. Il y aura une petite proportion de gens qui, en raison de la taille de leur fauteuil ou de la nature de leur handicap, seront dans l'impossibilité d'avoir accès à un taxi ou à tout autre mode de transport public ordinaire. Ceux-ci continueront d'avoir besoin de services spécialisés porte-à-porte.

Les recommandations de la CEMT et de l'IRU relatives à l'accessibilité des véhicules de taxi s'articulent sur deux niveaux de conception :

Type 1 : Taxis accessibles en fauteuil roulant : véhicules accessibles permettant de transporter la majorité, mais pas la totalité, des passagers qui, soit se déplacent en fauteuil roulant, soit sont atteints d'un autre handicap.

Type 2 : Taxis accessibles standards : véhicules aménagés pour accueillir plus facilement une personne handicapée pour autant que celle-ci puisse quitter sa chaise roulante pour s'asseoir sur les sièges du taxi. Il est recommandé qu'un parc de taxis utilisé pour assurer les services réguliers se compose de ces deux types de véhicules. La répartition appropriée au sein du parc sera sans doute différente selon le lieu, d'un pays à l'autre, mais aussi à l'intérieur d'un même pays. La décision à cet égard appartient aux autorités locales et nationales.

Les recommandations préconisent des critères de conception spécifiques pour les principales caractéristiques de ces taxis. Sont ainsi précisés, pour les véhicules accessibles en fauteuil roulant, la hauteur et la largeur de la portière passager, la hauteur libre intérieure, l'espace prévu pour l'occupant du fauteuil roulant et la pente de rampe acceptable pour l'accès en fauteuil.

Ces conseils sont proposés sous forme de dimensions recommandées et de dimensions minimales acceptables, qui correspondent donc davantage à une fourchette qu'à une valeur unique. En outre, les recommandations reprennent aussi des critères de performance qui décrivent le fonctionnement de chaque équipement afin de s'assurer que les constructeurs actuels de taxis

accessibles ne soient pas exclus du marché du taxi. Cependant, on espère (et l'on s'attend) que la conception des véhicules évolue progressivement vers les normes recommandées.

Les recommandations portent également sur d'autres caractéristiques susceptibles de faciliter l'utilisation des taxis par les personnes handicapées : la conception du siège, l'installation de poignées, l'utilisation de couleurs contrastées, l'éclairage intérieur, l'installation de boucles d'induction pour malentendants, et l'affichage du taximètre clairement visible avec un dispositif d'indication sonore du prix de la course. Ces recommandations s'appliquent aux deux types de taxis déjà mentionnés.

Si les deux niveaux de conception sont mis en œuvre progressivement dans les parcs de taxis ordinaires, la mobilité des personnes handicapées s'en trouvera grandement améliorée et l'utilisation des taxis sera également plus facile pour de nombreuses autres personnes.

3. Assurer l'accessibilité aux taxis : autres facteurs essentiels

Si les recommandations concernant la conception proprement dite des véhicules constituent le cœur du rapport, d'autres facteurs sont également essentiels pour assurer l'accès aux taxis, notamment les moyens dont disposent les autorités centrales et locales pour encourager la mise à disposition de taxis accessibles, la conception de l'infrastructure destinée à faciliter l'usage des taxis et la sensibilisation du personnel des services de taxi aux besoins des personnes handicapées.

Encourager la mise à disposition de taxis accessibles

On peut stimuler l'offre de taxis accessibles par voie réglementaire, par des incitations financières ou par l'association des deux. Les administrations nationales peuvent, si elles le jugent opportun, exiger par la réglementation le remplacement (progressif) de véhicules non accessibles par des taxis accessibles. Elles peuvent

aussi autoriser les instances chargées d’attribuer les licences à exiger la mise en accessibilité de la totalité ou d’une certaine proportion de la flotte de taxis de la zone relevant de leur compétence, toujours en prévoyant une période d’adaptation raisonnable.

Les gouvernements peuvent aussi favoriser l’accessibilité des taxis par des incitations financières, par exemple en réduisant les droits et taxes sur les taxis accessibles et/ou le coût des licences de taxis accessibles. Une autre possibilité consiste à subventionner les usagers – les personnes handicapées – pour leur permettre d’acheter des services de taxi, ce qui encouragera la profession à proposer un plus grand nombre de véhicules accessibles. Les autorités locales passent souvent des contrats avec des prestataires de services de taxi, par exemple pour transporter des enfants handicapés entre leur domicile et l’école ou des adultes handicapés vers des centres de services sociaux. En pareil cas, l’offre de taxis accessibles peut être stimulée par des dispositions contractuelles prescrivant l’utilisation de véhicules accessibles.

Le choix de l’option qui convient dépendra des conditions prévalant à la fois dans le pays et dans la zone locale d’attribution des licences, mais on estime que c’est aux administrations nationales qu’il appartient de prendre l’initiative dans ce domaine, car si les mesures en faveur des taxis accessibles sont laissées aux seules autorités locales, elles manqueront de cohérence d’une région à l’autre.

Conception des infrastructures

La mise à disposition d’une infrastructure adaptée aux services de taxi est également importante et relève essentiellement de la compétence des autorités locales. Des stations de taxi doivent être prévues aux gares ferroviaires et routières ainsi que dans les plus grands centres, et être aménagées de telle façon que les taxis accessibles aux fauteuils roulants disposent de l’espace voulu pour y déployer leur rampe d’accès, de préférence en prenant appui sur un trottoir ou une voie piétonne surélevée, afin de réduire la pente de la rampe. Ces stations devraient être dotées de sièges, et des informations utiles devraient y être affichées (par exemple horaires

des taxis, numéros de téléphone des exploitants, etc. ...), et être bien éclairées.

Formation des conducteurs

Enfin, et surtout, le personnel de tout le secteur des taxis devrait être sensibilisé et formé à l'handicap. Cela prévaut pour les chauffeurs de taxi mais pas uniquement, ainsi par exemple aussi pour les réceptionnistes des centraux de taxis. La formation devrait également couvrir tous les handicaps -sensoriels, cognitifs et physiques et permettre au personnel d'apprendre comment aider les personnes atteintes de quelque handicap que ce soit, comment utiliser l'équipement du véhicule quel qu'il soit et à faire en sorte que le voyageur handicapé soit transporté en toute sécurité dans le taxi.

L'étude a permis de répertorier plusieurs guides de formation de qualité et des vidéos/DVD instructifs produits dans différents pays membres, qui pourraient servir de base pour l'élaboration de programmes de formation, mais elle souligne que les personnes handicapées doivent être elles-mêmes associées à la démarche. Ce sont elles les spécialistes de leur handicap et les mieux placées pour expliquer aux conducteurs de taxis et aux autres intervenants le type d'aide qui convient le mieux.

4. Conclusions et recommandations principales

Les deux niveaux d'accessibilité décrits dans les présentes recommandations, s'ils sont mis en œuvre progressivement au sein du parc de taxis, devraient considérablement augmenter et améliorer les conditions de déplacement des personnes handicapées. Une flotte de taxis comprenant des véhicules de types 1 et 2 répondrait aux besoins de la grande majorité des personnes y compris d'une part importante d'utilisateurs de fauteuils roulants.

4.1 Autorités

- Les gouvernements nationaux devraient favoriser la mise en application progressive de normes d’accessibilité des taxis conformes aux recommandations.
- Les autorités centrales (ou locales, selon le cas) devraient également élaborer des plans d’action indiquant les délais dans lesquels les taxis devraient, initialement, répondre aux exigences minimales et, ultérieurement, aux dimensions recommandées pour les véhicules. Toute orientation ou norme devrait permettre l’utilisation des taxis actuellement accessibles aux fauteuils roulants pendant une période raisonnable. L’introduction de critères qui empêcheraient l’utilisation de ces véhicules pendant une durée de vie raisonnable ne serait pas dans l’intérêt des personnes handicapées.
- Parallèlement, les gouvernements devraient examiner les incitations financières qu’il y aurait lieu de mettre en œuvre pour favoriser l’achat et l’utilisation de ces véhicules dans le secteur des taxis.
- Les autorités locales devraient veiller à ce que leurs programmes d’aménagement des d’infrastructures prévoient les améliorations nécessaires en fonction de l’augmentation du nombre de taxis entièrement accessibles. Elles devraient également s’assurer que leurs politiques en matière de stationnement ne fassent pas obstacle à l’utilisation des taxis par les personnes handicapées.

4.2 Constructeurs de véhicules et les carrossiers équipementiers

- Les constructeurs de véhicules devraient prendre en compte les paramètres de conception décrits dans la présente étude lorsqu’ils planifient et mettent au point de

nouveaux véhicules (ou procèdent à des modifications majeures sur des modèles existants) qui seront utilisés comme taxis.

- Les carrossiers équipementiers spécialistes de l'aménagement et de la transformation des véhicules devraient poursuivre leurs recherches en vue de rendre les véhicules de série plus facilement utilisables par les personnes handicapées, pas seulement celles qui occupent un fauteuil roulant mais aussi celles qui sont atteintes d'autres handicaps, sensoriels ou physiques.

4.3 *Exploitants de taxis*

- Les exploitants de taxis devraient de leur côté accorder une attention particulière à la sensibilisation de leur personnel au handicap. La formation nécessaire devrait être dispensée aux chauffeurs de taxis et aux autres membres du personnel – par exemple, aux préposés aux réservations – qui sont en contact avec le public.

En conclusion, il convient de rappeler que les recommandations formulées dans le présent rapport ne sauraient être considérées comme des normes officielles. Elles résultent toutefois de discussions et de travaux de recherche approfondis avec les professionnels concernés et – surtout - avec les personnes handicapées. Elles ne visent pas à fournir une solution idéale, mais plutôt des orientations pratiques, dont 45 millions de handicapés vivant en Europe profiteront si elles sont adoptées par les gouvernements nationaux.

NOTE

1. Rapport conjoint CEMT-IRU sur les Aspects économiques de l'accessibilité des taxis, CEMT, Paris (2001).

1. INTRODUCTION

Le programme de travail 2004-2006 du Groupe sur l'accès et l'inclusion de la Conférence européenne des ministres des transports (CEMT) comprend une proposition concernant le réexamen de la question de l'accès aux taxis. La dernière fois que ce sujet a fait l'objet d'un examen conjoint de la CEMT et de l'Union Internationale des Transports Routiers (IRU), ce fut à l'occasion de l'étude sur les aspects économiques de l'accessibilité des taxis, publiée en 2001¹.

Avant cela, la CEMT avait traité le thème des taxis et de leur accessibilité aux personnes handicapées en 1992² et, en 1994, le Conseil des Ministres a approuvé une Résolution³ dans laquelle il était notamment recommandé que les constructeurs et les concepteurs de véhicules soient encouragés à se préoccuper de l'accessibilité dans toute conception de taxis.

Des études ont été entreprises dans ce domaine au niveau international ces dernières années, dont le rapport de la Commission européenne consacré à l'initiative « Taxis pour tous »⁴. Des travaux de recherche nationaux ont également été menés sur la conception de taxis accessibles⁵ et un certain nombre de pays ont élaboré des lignes directrices en matière de conception des véhicules, au moins sous la forme de projet.

Des progrès ont certes été réalisés dans plusieurs pays pour améliorer l'accessibilité des services de taxi, mais la mise en œuvre de la résolution de la CEMT de 1994 s'avère, dans l'ensemble, assez lente. Il convient donc d'examiner plus attentivement les facteurs relatifs à la conception et à la construction des taxis, et de déterminer les mesures pratiques susceptibles d'augmenter la production et l'utilisation de taxis accessibles.

Comme les études récentes susmentionnées, ce rapport prend pour point de départ les besoins des usagers handicapés, en tenant compte des possibilités des constructeurs de véhicules et de ce qui serait acceptable pour le secteur des taxis.

Les recommandations formulées ici dans les conclusions doivent être considérées comme un modèle vers lequel tendre à l'avenir. Il n'est pas prévu - et ne serait pas réaliste - de s'attendre à ce que les modifications de conception préconisées soient réalisées dans l'immédiat ou même à court terme. Il faut plutôt les voir comme des éléments d'orientation destinés à guider le développement à moyen et à long terme d'un parc de taxis qui puissent être utilisés confortablement et en toute sécurité par la majorité des personnes handicapées.

NOTES

1. Rapport conjoint CEMT-IRU sur les Aspects économiques de l'accessibilité des taxis, CEMT, Paris (2001).
2. L'accès aux taxis pour les personnes à mobilité réduite, CEMT, Paris (1992).
3. Résolution n° 1994/2 sur l'accès aux taxis pour les personnes à mobilité réduite.
4. Oxley, Philip et Stahl, Agneta, « Taxis for All », rapport final à l'intention de la Direction Générale de l'Energie et des Transports, Commission européenne (2001).
5. Richardson, John et Yelding, David, « The Determination of Accessible Taxi Requirements », à l'intention de la *Mobility and Inclusion Unit, Department for Transport*, Londres (2004).

2. CONTEXTE

Il peut y avoir des désaccords sur la question de savoir si les taxis s'inscrivent dans les transports publics, mais l'importance de ce mode de déplacement pour les personnes handicapées est incontestable. Les taxis associent en effet un service personnalisé porte-à-porte à une grande disponibilité, que ce soit en termes d'horaires assurés le jour ou la nuit, ou de desserte géographique. Ils sont donc particulièrement utiles pour les personnes handicapées. Ceci se reflète fort bien dans les résultats d'une enquête nationale sur les déplacements réalisée en Grande-Bretagne au début des années 90¹. S'agissant de la mobilité des personnes handicapées, l'enquête a révélé que dans l'ensemble, comme on pouvait s'y attendre, les déplacements des personnes handicapées tous modes confondus (marche comprise) ne représentaient que les deux tiers de ceux de la population valide. Le taxi était le seul mode de transport avec lequel les personnes handicapées entreprenaient davantage de trajets que leurs contemporains valides (deux fois plus).

Depuis cette enquête, des progrès considérables ont été enregistrés en matière d'accessibilité des principaux services de transport public – en particulier les bus et les trains – aux personnes handicapées. Toutefois, il reste encore beaucoup à faire et, même dans les pays qui ont instauré des dispositions obligatoires imposant par exemple que les bus locaux soient accessibles aux fauteuils roulants, il faudra encore plusieurs années avant que tous les transports publics soient totalement utilisables par les personnes handicapées. Même quand on aura réalisé la pleine accessibilité des principaux modes de transport, les services de taxi resteront uniques du fait de la grande souplesse qui les caractérise, de sorte qu'ils ont un rôle crucial à jouer pour assurer la mobilité des personnes handicapées.

Comme indiqué dans l'introduction, le principal objectif du présent rapport est de déterminer comment améliorer la conception des taxis pour les rendre plus accessibles aux personnes handicapées. Cette démarche est à l'évidence essentielle pour permettre aux personnes handicapées une utilisation pleine et entière des taxis, mais n'est pas suffisante à elle seule. C'est pourquoi seront pris également en compte ici les autres facteurs qui, conjointement à une conception adaptée, permettront le développement d'un service offrant véritablement une accessibilité totale.

NOTE

1. « National Travel Survey : 1991/93 ». The Development of Transport, HMSO, Londres (1994).

3. LE BESOIN D'ACCESSIBILITÉ

Avant d'examiner la question de la conception des taxis, il peut être utile de s'intéresser un instant à ce que le terme « accès » recouvre dans ce contexte et à ce que la demande de taxis accessibles peut représenter au sens large.

Il est établi que la population européenne vieillit. On sait également que bon nombre de handicaps sont liés à l'âge. Il y aurait au sein des pays membres de l'Union européenne (UE) au moins 45 millions de personnes handicapées¹. La majorité de ces personnes – probablement près de 70 % – a des difficultés pour se déplacer. Quelque 40 % ont des troubles de l'audition et environ 24 %, des problèmes visuels. Ces chiffres font apparaître clairement qu'une proportion importante des personnes handicapées pâtissent de plusieurs déficiences concomitantes.

On ne connaît pas avec précision le pourcentage de personnes handicapées qui circulent en fauteuil roulant, mais on sait qu'au Royaume-Uni, par exemple, il avoisine les 7-8 %. Ce pourcentage correspondrait à environ 3.2 – 3.6 millions de personnes dans les pays de l'UE. Certaines d'entre elles sont en mesure de quitter leur fauteuil lors d'un déplacement en voiture, mais d'autres pas. Pour ces dernières, dont on estime qu'elles sont entre 1.5 et 1.8 million dans l'UE, le véhicule utilisé comme taxi doit être totalement accessible aux fauteuils roulants.

Il ressort de ces brèves observations, qui ont porté uniquement sur les principaux handicaps, que la notion d'« accès » recouvre des réalités différentes selon les divers groupes de personnes handicapées concernées. Il ne s'agit pas simplement d'une question d'accès physique, mais de tout un éventail de mesures qui, par exemple, faciliteront l'utilisation des taxis par les personnes atteintes

de déficits sensoriels. Il apparaît également que, pour la majorité des personnes handicapées, il n'est pas nécessaire de prévoir un véhicule entièrement accessible en fauteuil roulant ; en revanche, pour une minorité importante, cette possibilité est essentielle pour leur permettre d'utiliser un taxi. Cet éventail de conditions et leurs incidences doivent être prises en compte dans le cadre d'une réflexion sur l'amélioration de la conception des taxis.

NOTE

1. L'emploi des personnes handicapées en Europe en 2002, Eurostat, Communautés européennes (2003).

4. MÉTHODOLOGIE

Le rapport se fonde sur un large éventail de travaux de recherche et sur les critères de conception qui ont été mis au point par divers pays.

Elle s'appuie également sur une vaste consultation auprès de constructeurs automobiles européens et de carrossiers équipementiers spécialistes de l'aménagement des véhicules, ainsi que sur des discussions suivies avec les personnes handicapées (grâce aux bons offices du Forum européen des personnes handicapées), des représentants du secteur des taxis et des gouvernements nationaux. On trouvera à l'annexe 1 une liste des entreprises et organisations consultées.

Plusieurs séminaires ont été organisés pour examiner les problèmes qui se posent dans le développement de taxis accessibles et le rapport proprement dit a fait l'objet pendant son élaboration d'un examen et de révisions par les personnes et organisations mentionnées ci-dessus.

5. LE MARCHÉ DES TAXIS

5.1 Parc de taxis et types de véhicules

Dans le rapport précédent sur les « Aspects économiques de l'accessibilité des taxis », le parc de taxis dans les quatorze pays européens qui ont fourni des données¹ a été estimée à un peu moins de 350 000 véhicules.

La majorité de ces véhicules – environ 290 000, soit 84 % du total – étaient des berlines ou des breaks, dérivés des modèles courants. On dénombrait 32 000 taxis spécialisés (un peu plus de 9 % du total), largement concentrés au Royaume-Uni, et les 7 % restants étaient constitués de véhicules polyvalents, minibus et monovolumes.

L'enquête réalisée dans le cadre de la présente étude a porté sur les données de treize des pays qui avaient répondu à la précédente enquête (2000), plus celles de huit nouveaux pays. Les résultats obtenus figurent dans le tableau 1, qui comprend également des informations concernant l'évolution du parc total de taxis (environ 500 000 véhicules) ces dernières années et les types de véhicules utilisés.

Pour ce qui est de l'évolution du nombre de véhicules en circulation, les résultats sont variés. Neuf pays ont fait état d'une augmentation dans ce domaine, dont un pays qui a enregistré une baisse concomitante des véhicules de location avec chauffeur (VLC) (Irlande). Quatre pays ont signalé une baisse du nombre de taxis, dont l'Allemagne, où le nombre de véhicules de location a augmenté. Six pays ont transmis des chiffres stables ou n'ayant guère varié. Enfin, un pays (la Pologne) ne disposait pas de données historiques.

Tableau 1. Parc de taxis et évolution récente du parc

Pays	Flotte totale de taxis	Tendance	Types de véhicules
Allemagne	50 027 (+ 25 780 véhicules de location)	Baisse du nombre de taxis ; augmentation du nombre de véhicules de location avec chauffeur (VLC)	80 % berlines, 15 % monovolumes, 2 % véhicules polyvalents, 2 % autres
Autriche	14 275	Augmentation	70 % berlines/breaks, 20 % monovolumes, 10 % véhicules polyvalents
Belgique	4 100 (+ 1 000 voitures de location)	Augmentation du nombre de véhicules de location	80 % berlines, 10 % monovolumes, 5 % véhicules polyvalents, 5 % autres
Bosnie-Herzégovine	5 350	Augmentation	99 % berlines, 1 % monovolumes
Danemark	5 570	Baisse	Non disponible
Espagne	70 000	Stabilité	Pratiquement 100 % berlines
Finlande	10 000	Stabilité	66.5 % berlines, 19 % monovolumes, 9.5 % véhicules polyvalents, 5 % Invataxis
France	46 833	Augmentation	Non disponible
Grèce	38 000	Stabilité	99.9 % berlines (20 véhicules accessibles aux fauteuils roulants)

Hongrie	10 333	Baisse	95 % berlines/breaks, 5 % monovolumes
Irlande	14 725 (+ 4 917 voitures de location)	Augmentation du nombre de taxis ; baisse du nombre de véhicules de location	84 % berlines, 9 % monovolumes, 7 % véhicules polyvalents
Luxembourg	400-410	Stabilité	95 % berlines, 4 % véhicules polyvalents, 1 % monovolumes
Norvège	8 280	Augmentation	87 % berlines, 11 % véhicules polyvalents, 2 % monovolumes
Pays-Bas	30 000 (y compris voitures de location)	Augmentation	33 % berlines, 67 % monovolumes, etc.
Pologne	50 800	Non disponible	Berlines
Portugal	12 970	Stabilité	94.7 % berlines, 5.3 % monovolumes
République tchèque	11 311	+0.3 % 04-05	Non disponible
Royaume-Uni	85 125 (+ 136 200 véhicules de location)	Augmentation du nombre de taxis ; pas de changement pour les voitures de location	47 % taxis spécialisés, 47 % berlines, 6 % véhicules polyvalents/monovolumes
Slovaquie	3 052	Stabilité	100 % berlines
Suède	14 034	Baisse	80 % berlines, 20 % véhicules polyvalents /monovolumes
Ukraine	15 772	Augmentation	Non disponible

Il ressort clairement du tableau que les berlines et les breaks sont les véhicules les plus utilisés, représentant généralement plus de 80 % du marché. Seuls les Pays-Bas et le Royaume-Uni présentent un profil nettement différent. La composition du parc de taxis a, semble-t-il, considérablement évolué aux Pays-Bas : la répartition, qui s'établissait à 62 % de berlines et 38 % de véhicules polyvalents/monovolumes dans le précédent rapport, s'est désormais inversée. La situation du Royaume-Uni est singulière en ce sens que la proportion de taxis spécialement construits comme taxis est d'environ 47 %. Les chiffres de la composition actuelle du parc de taxis en France ne sont pas disponibles, mais dans la précédente enquête (2000), un peu plus de 80 % des taxis étaient des berlines ou des breaks et 19 % des monovolumes.

5.2 Licences et limitations

La délivrance des licences relève de la responsabilité des autorités locales dans tous les pays, sauf aux Pays-Bas et en Irlande. En Irlande, dernièrement, les fonctions des autorités centrales et locales relatives à la réglementation du secteur et à la délivrance des licences d'exploitant de taxis ont été transférées à un nouvel organisme. En outre, il revient normalement aussi aux autorités locales de limiter, le cas échéant, le nombre de licences attribuées. Depuis la dernière enquête, deux pays ont supprimé l'exigence de maîtrise du parc : l'Irlande en 2001 et les Pays-Bas en 2002. Aux Pays-Bas, le nombre total de taxis et de véhicules de location est passé d'un peu moins de 23 000 à 30 000. En Irlande, le nombre de taxis a augmenté d'environ 7 600 en 2000 à plus de 14 000, mais celui des véhicules de location avec chauffeur a chuté d'un peu plus de 9 000 à 4 900. Parmi les pays d'Europe centrale et orientale, seule la Pologne contingente le nombre de taxis. Au Royaume-Uni, environ un tiers des autorités chargées de la délivrance des licences en limite le nombre.

Les tarifs sont réglementés dans la majorité des pays, sauf au Luxembourg, aux Pays-Bas, en Slovaquie, en Suède et en Ukraine. Tous les pays qui ont répondu au questionnaire ont indiqué qu'ils imposaient des contrôles techniques, généralement annuels, des

véhicules. Les contrôles de l'âge des véhicules utilisés comme taxis sont bien moins fréquents. En Belgique, il existe un âge limite pour les taxis utilisés à Bruxelles et dans certaines villes. La Grèce et certaines autorités locales au Royaume-Uni, en Hongrie et en Bosnie-Herzégovine limitent l'âge des taxis ; aucun autre pays n'a signalé appliquer ce type de dispositions. Lors de la précédente enquête, une législation nationale prévoyait que les taxis ne devaient pas avoir plus de 12 ans au Portugal, mais elle n'est plus en vigueur.

5.3 Avantages financiers

Seuls deux des pays d'Europe centrale et orientale examinés dans l'enquête (l'Autriche et la Bosnie-Herzégovine) prévoient des avantages financiers pour l'achat ou l'utilisation de taxis ; ce type de dispositions existe en revanche dans la plupart des pays d'Europe occidentale. Les avantages prennent généralement la forme de réductions de la taxe à l'achat, de la TVA et/ou des taxes routières. Comme cela avait été signalé dans le rapport précédent, certaines des réductions fiscales sont importantes, notamment en Allemagne, au Danemark, en Espagne et en Finlande.

5.4 Structure du secteur des taxis

Il ressort de l'examen du tableau 2 que le secteur des taxis continue à être dominé par des artisans taxis et des petits exploitants de taxis. Les grandes sociétés sont l'exception, et sept pays seulement indiquent qu'ils en comptent sur leur territoire.

En conséquence, la majorité des taxis sont achetés par des artisans taxis et des petits exploitants de taxis. La dernière colonne correspond au pourcentage de taxis achetés neufs. Dans la plupart des pays d'Europe occidentale, ce pourcentage est élevé, sauf en Grèce et en Irlande. On ne dispose de données précises pour le Royaume-Uni, mais ce pays est quelque peu singulier puisque une grosse partie des véhicules sont achetés d'occasion. Parmi les pays d'Europe centrale et orientale, l'Autriche, la Hongrie et la Slovaquie comptent respectivement 90 %, 65 % et 30 % de taxis achetés neufs ; les autres pays ont tous signalé que l'essentiel des taxis sont des véhicules d'occasion.

Tableau 2. Structure de la profession de taxi

Pays	Structure (%)			Véhicules achetés par :	Pourcentage de véhicules achetés neufs
	Artisans	Petites sociétés	Grandes sociétés		
Allemagne	87	13		Entrepreneurs	90
Autriche	50	45	5	Artisans	90
Belgique	50	30	20	80 % artisans, 20 % sociétés	95
Bosnie-Herzégovine	X	X	X	Artisans	Non disponible
Danemark		Non disponible		Non disponible	Principalement neufs
Espagne*	X	X		Artisans principalement	100
Finlande	98	2		Artisans	100
France	90	<10	<1	Artisans	Principalement neufs
Grèce*	X	X		Artisans	35
Hongrie	X	X		Artisans principalement	65
Irlande	X			Artisans	3.5
Luxembourg	90	10		Artisans	95
Norvège*	X			Artisans	85

Pays-Bas*	X	X	X	X	Sociétés employant des chauffeurs	95 (environ)
Pologne*	X				Artisans	Non disponible
Portugal	85	15			Artisans	Non disponible
République tchèque	75	20	5		Artisans	Principalement d'occasion
Royaume-Uni*	X	X		X	Artisans principalement	Non disponible
Slovaquie	99	1			Artisans	30
Suède*	X	X			Artisans	Quasiment 100
Ukraine	91		9		Artisans	Principalement d'occasion

* Chiffres précis non disponibles ; les différentes composantes de la profession sont indiquées par un X dans la colonne correspondante.

5.5 Taxis pour personnes handicapées

L'une des questions posées au cours de l'enquête portait sur le pourcentage du parc national de taxis accessibles aux fauteuils roulants. Il ressort du tableau 3 que dans la plupart des pays, ces pourcentages sont faibles, voire nuls. Seuls les pays scandinaves, les Pays-Bas et le Royaume-Uni comptent 10 % ou plus de véhicules accessibles aux fauteuils roulants dans leur parc. Le chiffre élevé du Royaume-Uni illustre la présence de taxis spécialisés construits à cet effet et de véhicules transformés par des carrossiers équipementiers.

Tableau 3. **Taxis accessibles aux fauteuils roulants dans les parcs nationaux de taxis**

Pays	Taxis accessibles aux fauteuils roulants, en %
Allemagne	1.3-1.4
Autriche	1
Belgique	5
Bosnie-Herzégovine	0
Danemark	n.d.
Espagne	2.15
Finlande	15
France	n.d.
Grèce	0.05
Hongrie	n.d.
Irlande	8.3
Luxembourg	0
Norvège	10
Pays-Bas	20
Pologne	n.d.
Portugal	n.d.
République tchèque	0
Royaume-Uni	52
Slovaquie	0.05
Suède	10
Ukraine	0

Un certain nombre de pays qui ont répondu à l'enquête disposent de programmes relatifs à des services de taxi subventionnés pour les personnes handicapées. Ces programmes sont très divers et certains ne durent pas longtemps. Ainsi, à Bruxelles, en 2001 et 2002, des subventions ont été accordées à un nombre limité de propriétaires de taxis pour l'achat de véhicules accessibles aux fauteuils roulants. Par la suite, le gouvernement de la Région de Bruxelles Capitale a décidé de lancer une étude sur la fourniture d'un système de type Taxicard pour les usagers de transports accessibles.

Des subventions aux usagers, sous la forme de systèmes Taxicard ou de services de transports spéciaux (STS), existent dans certains pays. La Finlande, la Norvège et la Suède disposent de systèmes de type STS dont une partie importante est assurée par les taxis. Les Pays-Bas accordent des subventions sociales pour le transport porte-à-porte de groupes cibles particuliers, dont les personnes handicapées. En Grèce, un petit nombre de licences d'exploitant de taxi a été attribué à des associations de personnes handicapées – membres de la Confédération nationale des personnes handicapées – pour répondre aux besoins des personnes à mobilité réduite. Toutefois, ces véhicules ne sont autorisés à transporter que les personnes handicapées et leurs accompagnateurs. Au Royaume-Uni, les autorités locales peuvent, si elles le souhaitent, mettre en place des systèmes Taxicard pour fournir un transport subventionné aux personnes handicapées. Il existe également en Espagne des subventions en faveur des personnes handicapées pour leur permettre d'utiliser des taxis.

On dénombre assez peu d'exemples de réglementations nationales relatives aux taxis accessibles. En Finlande, une réforme globale de la législation en vigueur concernant les taxis est prévue pour 2006. La nouvelle législation comprendra des exigences en matière de qualité et pourrait être l'occasion de définir des critères d'accessibilité auxquels les taxis devraient se conformer à l'avenir.

En Autriche, une loi relative à la non-discrimination à l'égard des personnes handicapées est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2006. Il s'agit d'un texte de portée générale, qui couvre les différents aspects

de la non-discrimination à l'égard des personnes à mobilité réduite. Depuis lors, tous les biens (ou immeubles) achetés neufs doivent s'y conformer. Les véhicules de transport public, y compris les taxis, sont considérés comme des « biens » et doivent donc être accessibles sans grande difficulté aux personnes à mobilité réduite. L'impact des nouvelles dispositions sur le secteur du taxi est tel qu'il induira l'achat de véhicules de plus grande taille (et plus coûteux). Toutefois, les artisans pourront peut-être bénéficier d'une dérogation à cette obligation, mais pas les grands exploitants.

En Irlande, l'organisme de tutelle des taxis mettra en place une nouvelle réglementation visant à améliorer l'accessibilité de manière progressive à compter de 2006. Les dispositions porteront notamment sur des procédures de réservation améliorées, la formation des conducteurs, de meilleures informations, de nouvelles lignes directrices pour l'aménagement des stations de taxis et le renforcement des normes d'accessibilité pour tous les véhicules ainsi qu'un nouveau cahier des charges pour un véhicule totalement accessible.

Les Pays-Bas n'ont pas de réglementation relative à l'accessibilité des taxis mais, dernièrement, des recommandations techniques ont été publiées en la matière dans le cadre du *Guide sur l'accessibilité du transport public de passagers*. Il existe des spécifications techniques pour les véhicules destinés à transporter des personnes en fauteuil roulant en Norvège, ainsi qu'au Portugal et en Espagne (Norme 26-494 et Critères CEAPAT).

La Suède – où, comme indiqué précédemment, les services de transports spéciaux sont assurés dans une large mesure par les taxis – dispose d'une réglementation technique nationale des véhicules polyvalents accessibles, portant sur des aspects tels que l'ouverture des portières, la hauteur du seuil, les barres de maintien et mains-courantes, les dimensions intérieures, la place réservée au fauteuil roulant et les systèmes de fixation des fauteuils roulants, les élévateurs de fauteuils et les rampes. Cette réglementation s'applique aux véhicules utilisés dans le cadre de STS pour des personnes en fauteuil roulant.

La réglementation suédoise (V VFS 2003 : 22) relative aux voitures particulières (M1) pour le transport de voyageurs en fauteuil roulant fait la distinction entre utilisation « universelle » et utilisation « élargie ». La première concerne les fauteuils roulants conformes à la norme ISO 7193 : 1985, tandis que la seconde s'applique aux fauteuils roulants de taille supérieure. Les dimensions recommandées pour la portière, la hauteur libre intérieure et l'espace fauteuil sont les mêmes que celles indiquées pour la norme expérimentale française dans le tableau 5. La pente maximale de la rampe est toutefois légèrement plus forte (15°).

En Belgique, la réglementation des taxis incombe aux autorités régionales. La Région de Bruxelles Capitale a instauré une réglementation concernant les normes techniques pour les taxis accessibles. Au Royaume-Uni, il revient aux autorités, en vertu de la loi sur la discrimination envers les personnes handicapées (*Disability Discrimination Act*) de 1995 de mettre en œuvre des dispositions relatives à l'accessibilité des taxis. Des réglementations ont été proposées, dans leurs grandes lignes, en 2003. Y figurent les critères qui pourraient être utilisés pour décider s'il conviendrait de prévoir parfois que tous les taxis d'une zone donnée soient accessibles aux fauteuils roulants. Les normes techniques susceptibles d'être appliquées à la conception sont en cours d'élaboration.

La désignation de l'utilisation du taxi est un autre aspect du marché des taxis en rapport avec la question de l'accessibilité. Les taxis se répartissent en général en deux catégories : les taxis en station ou en maraude et ceux qui doivent être réservés à l'avance, habituellement par téléphone. Il existe une sous-division supplémentaire des taxis à réserver à l'avance (véhicules dits de location avec chauffeur dans certains pays) comprenant l'offre de services réguliers assurés avec des véhicules ordinaires et celle de services de limousine.

Outre ces services, des services (et des véhicules) plus spécialisés sont destinés à des publics particuliers, notamment aux personnes handicapées. Ces services peuvent être dispensés par les autorités locales (par exemple, les organismes sociaux pour prendre

en charge des personnes qui doivent se rendre dans des centres d'accueil de jour ou les services à la demande) ou par des organisations bénévoles ou caritatives. Les véhicules utilisés pour ces services sont souvent des minibus ou des monovolumes aménagés qui sont réservés à ce type de transport. Aussi peuvent-ils être considérés comme des services parallèles de transport adapté pour passagers à mobilité réduite plutôt que des services de taxi.

Toutefois, certaines autorités locales passent des contrats avec des prestataires de services de taxi pour assurer le transport de personnes handicapées, par exemple pour effectuer les trajets d'enfants handicapés entre leur domicile et leur école. Pour ce type de services, les véhicules peuvent être des taxis « standards », ou des taxis accessibles aux fauteuils roulants. Les exploitants de taxis en station ou en maraude comme de location peuvent assurer la fourniture de ces services dans le cadre de contrats avec les autorités locales.

La question est complexe : les pratiques varient entre les pays mais aussi au sein d'un même pays. Dans certains cas, le fait que les autorités locales passent des contrats pour des services de taxi peut être une façon d'encourager la mise à disposition de taxis accessibles. C'est ce qui s'est passé au Royaume-Uni pour les autobus à plancher surbaissé accessibles aux fauteuils roulants avant que des réglementations imposant leur utilisation n'entrent en vigueur. Pour les services subventionnés par les autorités locales, le contrat entre l'autorité et l'exploitant précisait que seuls des bus à plancher surbaissé devaient être utilisés. Dans certaines zones (mais certes pas partout), le recours aux bus accessibles s'en est trouvé accéléré.

NOTE

1. Les quatorze pays étaient les suivants : Allemagne, Autriche, Belgique, Danemark, Espagne, Finlande, France, Hongrie, Irlande, Pays-Bas, Portugal, Roumanie, Royaume-Uni et Suède.

6. CONCEPTION FAVORISANT L'ACCESSIBILITÉ EN FAUTEUIL ROULANT

6.1 Recherche sur les critères de conception

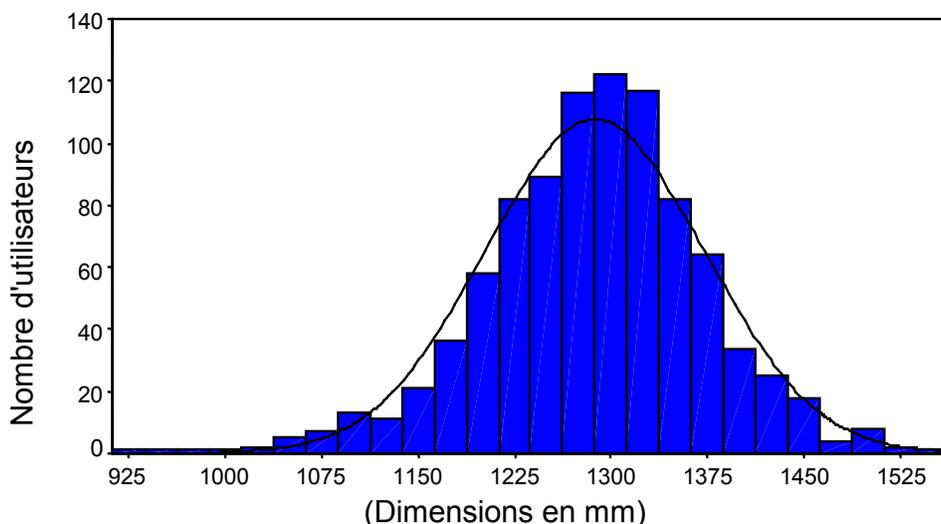
Une récente étude de cas de l'UE a été consacrée aux dimensions de l'unité personne/fauteuil roulant. L'étude a ainsi mesuré la hauteur (entre le plancher et le haut de la tête de l'occupant du fauteuil), la longueur, la largeur ainsi que le poids total du fauteuil et de son occupant. Le graphique 1 reproduit les dimensions pour la hauteur des adultes occupant un fauteuil roulant. Comme on peut le voir, la fourchette est de 932 mm à 1 550 mm pour tous les fauteuils, avec une valeur moyenne de 1 287 mm. Par conséquent, une hauteur de portière de 1 400 mm serait accessible à plus de 90 % des utilisateurs de fauteuil roulant, sans que ceux-ci n'aient à baisser la tête. Une hauteur de portière de 1 200 mm ne serait accessible, dans les mêmes conditions, qu'à moins de 20 % d'entre eux. Il convient également de noter que la hauteur des fauteuils roulants et de leurs occupants a augmenté. En effet, une étude analogue réalisée en 1999 avait révélé une hauteur moyenne de 1 255 mm, soit 32 mm de moins que dans l'étude de 2005.

La longueur totale moyenne a également augmenté au cours de cette période, passant de 1 084 à 1 113 mm, comme le poids moyen, qui est passé de 120.5 kg à 130.7 kg. La seule dimension qui a diminué (légèrement) est la largeur globale, qui était de 627 mm en 1999 mais seulement de 612 mm in 2005.

Il convient de souligner que les chiffres mentionnés ci-dessus sont des valeurs moyennes. Étant donné que la taille moyenne (debout) de l'Européen adulte varie quelque peu – par exemple, les Européens du Nord (Scandinavie et Pays-Bas en particulier) sont plus grands que ceux du Sud – on pourrait s'attendre à certaines

différences selon les pays en ce qui concerne la hauteur moyenne d'une personne occupant un fauteuil roulant. Cependant, les données sur la taille debout et les résultats des enquêtes de 1999 et de 2005 sur les utilisateurs de fauteuil roulant donnent à penser que les hauteurs (debout et en fauteuil roulant) vont continuer d'augmenter au cours des cinq à dix prochaines années, ce qui souligne combien il importe de relever les normes de conception, à long terme, vers les dimensions recommandées dans le chapitre 14 du présent rapport.

Figure 1. **Hauteur totale du fauteuil roulant et de son occupant**



Les deux études ergonomiques mentionnées précédemment visaient à fournir des conseils concernant la conception de taxis totalement accessibles, c'est-à-dire qui peuvent transporter une personne restant assise dans son fauteuil roulant. Les normes de conception proposées dans les deux études sont résumées dans le tableau 4. Elles peuvent être considérées comme des normes « idéales » permettant d'assurer le transport de pratiquement toutes les personnes en fauteuil.

Il apparaît clairement à la lecture du tableau qu'un taxi accessible « idéal » devra être soit fabriqué spécifiquement à cet effet, soit aménagé à partir d'un monovolume ou d'un minibus.

Type de fauteuil	Étude (année)	Dimensions en mm				
		Moyenne	Minimum	Maximum	5 ^e centile	95 ^e centile
Manuel (manœuvré par son occupant)	1999	1 241	956	1 407	1 111	1 352
	2005	1 271	932	1 475	1 138	1 376
Manœuvré par un accompagnant	1999	1 190	956	1 374	1 078	1 324
	2005	1 210	953	1 436	1 096	1 300
Électrique	1999	1 269	1 005	1 451	1 133	1 374
	2005	1 292	1 006	1 492	1 152	1 408
Scooter électrique	1999	1 340	1 071	1 502	1 202	1 438
	2005	1 349	974	1 550	1 230	1 490
Tous types	1999	1 255	956	1 502	1 110	1 382
	2005	1 287	932	1 550	1 141	1 428

Source : "A Survey of Occupied Wheelchairs and Scooters". CEDS (2006).

Cela soulève un certain nombre de questions concernant, par exemple, les coûts du véhicule, tant initiaux que d'exploitation, mais aussi la capacité de ce type de véhicule à répondre aux besoins de tous les usagers, y compris des personnes handicapées qui ne circulent pas en fauteuil roulant.

6.2 Paramètres de conception actuels et suggérés

Il est instructif de comparer ces dimensions idéales avec les dimensions des véhicules qui peuvent être utilisés actuellement pour transporter une personne en fauteuil. Cette comparaison est facilitée par le tableau 5 (imprimé sur deux pages), qui comprend les données relatives aux normes expérimentales françaises pour les taxis de type 3 (accessibles aux fauteuils roulants), au projet de norme ISO (dimensions recommandées plutôt que dimensions minimales), aux taxis spécialisés *London Taxi International* (LTI) et à des taxis aménagés représentatifs, adaptés à partir de véhicules Peugeot, Mercedes ou Fiat. Sont également indiqués les critères appliqués en Finlande pour les taxis accessibles aux fauteuils roulants ainsi que, dans l'avant-dernière colonne, les dimensions proposées par Volkswagen et, dans la dernière colonne, les dimensions correspondant au véhicule à accessibilité « universelle », selon la définition suédoise.

Tableau 4. **Dimensions idéales pour un taxi accessible aux fauteuils roulants**
(d'après les études de l'Union européenne et du Royaume-Uni)

Élément	Dimensions (en mm) selon	
	Taxis pour tous	Étude du Royaume-Uni
Portière passager		
Largeur minimale	800	850
Largeur recommandée	900	900
Hauteur minimale	-	1 595
Hauteur recommandée	1 650	1 745 ¹
Seuil du véhicule		
Hauteur maximale	-	(150) ²
Hauteur recommandée	-	100
Rampe pour accéder au véhicule		
Pente maximale	-	7°(env. 1:8)
Pente recommandée	4.8°(1:12)	< 5°(env. 1:11)
Longueur maximale	-	850-1 000
Largeur	800-900 ³	900 ³
Hauteur du plancher		
	230	-
Hauteur libre intérieure		
Minimale	-	1 625
Optimale	1 800	1 825
Espace intérieur pour manœuvrer		
Longueur minimale	1 300	1 340
Largeur minimale	-	1 300 ⁴
Longueur recommandée	1 500	1 440
Hauteur du siège		
	420	430-460

Remarques :

1. Il n'y a pas eu de tests sur des hauteurs entre 1 595 et 1 745 mm.
2. Acceptable pour plus de 70 % des sujets soumis aux tests.
3. La largeur de la rampe devrait correspondre à celle de la portière.
4. Largeur laissant l'espace suffisant pour manœuvrer.

Tableau 5. Comparaison des principales dimensions

Élément	Dimensions en mm						
	Projet de l'UE « Taxis pour tous »/Dimensions idéales	Dimensions recommandées dans l'étude du Royaume-Uni	Norme expérimentale française (type 3)	Invataxis en Finlande	Norme Espagnole (UNE)	Projet de norme ISO/ Dimensions minimales	Taxis LTI
Portière passager¹							
Largeur	900	900	800	800	>700	750/700	780
Hauteur	1 650	1 745	1 400	1 450	<1 300	1 400/1 200	1 350
Seuil (hauteur du plancher)	[230]	100	[450] ²			[460]	208 [370]
Hauteur libre intérieure	1 800	1 825	1 400/1 380	1 450	1 400	1 400/1 350	1 407
Espace fauteuil							
Longueur	1 500	1 440	1 300/1 200	1 100	>1 200	1 300/1 200	1 168
Largeur		1 300 ³	750/700	700	<700	750/700	710
Pente maximale de la rampe (environ)	4.8°	7°	14°	4.6°	10%	8/16°	

Remarques : Les normes françaises et ISO indiquent parfois un minimum ainsi qu'une dimension recommandée : les dimensions minimales sont indiquées en italique après la dimension recommandée.

1. Au Portugal, la décision n° 18406/2004 (2^e série), parue au Journal officiel n° 206, indique des dimensions minimales pour la porte de 1 150 mm en hauteur et 680 mm en largeur.

2. Hauteur maximale acceptable.

3. Pour que le voyageur en fauteuil roulant puisse effectuer une rotation à 90° lorsqu'il accède au véhicule par une portière latérale.

Les dimensions pour la hauteur du plancher/de la marche peuvent varier entre les carrossiers équipementiers.

Tableau 5. Comparaison des principales dimensions (suite)

Élément	Dimensions en mm				
	Véhicules aménagés			Proposition de VW	
	Peugeot E7	Merc Vito	Fiat		« Type universel » (Suède)
Portière passager¹					
Largeur	745	850	7-800	700	800
Hauteur	1 270	1 240	1 300	1 100	1 400
Seuil (hauteur du plancher)	230 [475]	[490]	120-250	[450] ⁴	
Hauteur libre intérieure	1 400	1 350	1 400	1 230	1 400
Espace fauteuil					
Longueur	1 300	1 400	1 200	1 200	1 300
Largeur	800	800	750	700	750
Pente maximale de la rampe (environ)	16°	13°	17°		15°

Remarques : Les normes françaises et ISO indiquent parfois un minimum ainsi qu'une dimension recommandée : les dimensions minimales sont indiquées en italique après la dimension recommandée.

4. Hauteur du plancher maximale 520 mm.

Les dimensions pour la hauteur du plancher/de la marche peuvent varier entre les carrossiers équipementiers.

Ainsi, dans pratiquement tous les cas, les dimensions des taxis accessibles aux fauteuils roulants se situent en dessous des dimensions idéales établies d'après les études. Le projet de recommandations de l'ISO et les normes françaises sont également très loin des dimensions idéales pour plusieurs éléments, notamment la hauteur de la portière, la hauteur (maximale) du seuil et la hauteur libre intérieure.

Les caractéristiques des taxis spécialisés LTI se rapprochent des normes françaises et font mieux que les orientations fixées dans le projet ISO sur certains points. Les taxis aménagés à partir de véhicules de série ont des dimensions comparables à celles du projet ISO et, dans certains cas, meilleures.

6.3 Utiliser les normes de conception « idéales »

Comme indiqué précédemment, ces comparaisons permettent de constater que, pour que les normes idéales soient respectées, il faudrait, soit concevoir et réaliser un véhicule entièrement nouveau, soit modifier un véhicule utilitaire léger au toit surélevé. On estime le coût de construction d'un véhicule entièrement neuf à largement plus de 100 millions GBP/148 millions EUR. Ce n'est pas une option envisageable vu la taille du marché des taxis.

La solution consistant à aménager un véhicule utilitaire léger est possible, à condition que ce type de véhicules ne soit pas destiné à remplacer systématiquement les taxis classiques. Les réponses des constructeurs automobiles indiquent clairement qu'ils ne seraient pas intéressés par une production de taxis en série (à partir du châssis et de la transmission d'un véhicule utilitaire léger existant). Dans le contexte de cette étude, un constructeur important a déclaré que cette éventualité ne serait valable que si les ventes totales pouvaient atteindre un million d'Euros, ce qui, compte tenu de la taille du marché, est tout à fait irréaliste.

Au bout du compte, la seule façon d'obtenir un véhicule qui respecte les normes idéales réside dans l'aménagement après construction. Cette méthode pose un certain nombre de problèmes.

Les constructeurs comme les carrossiers équipementiers estiment que ce type d'opération reviendrait trop cher pour un taxi « standard », que ce soit en termes de coûts initiaux (à l'achat) ou de coûts d'utilisation (carburant et dépréciation du capital relativement forte). On craint également que ce type de véhicule ne fasse pas recette auprès de la majorité des chauffeurs de taxis et n'attire pas non plus toutes les clientèles.

Les questions de coûts, qui sont au cœur de ces problèmes, pourraient – au moins en théorie – être résolues grâce à une intervention financière de la part des autorités locales ou nationales. Ce point est abordé plus loin dans le présent rapport, mais à ce stade, il ne semble pas réaliste d'envisager que des réglementations ou orientations nationales puissent imposer une utilisation universelle de ce type de véhicule. Il se pourrait toutefois qu'il n'en soit pas de même pour une utilisation plus limitée, dont la possibilité sera examinée plus loin.

6.4 Aménagements pratiques pour les voyageurs en fauteuil roulant

Juste après le taxi « idéal », on trouve aussi des véhicules conçus ou aménagés pour transporter des personnes en fauteuil, mais qui ne correspondent pas aux dimensions indiquées. LTI utilise depuis plus de dix ans des taxis spéciaux accessibles aux fauteuils roulants. Forte de sa longue expérience, l'entreprise estime que ses véhicules peuvent transporter un pourcentage important de toutes les personnes circulant en fauteuil roulant. Si le taxi idéal n'est pas un objectif réaliste, les véhicules spéciaux ou aménagés semblent offrir la meilleure solution de remplacement.

En laissant de côté la question de savoir si les normes de conception adoptées par ces véhicules devraient être appliquées à tous les taxis ou uniquement à une partie d'entre eux, les dimensions elles-mêmes méritent d'être analysées.

La largeur et la hauteur de la portière passager proposées dans les normes françaises de type 3 sont supérieures aux dimensions de

la plupart des véhicules aménagés types ou construits spécialement à cet effet. Il serait certes possible de modifier la hauteur de l'ouverture de la porte de véhicules de série, mais il s'agirait d'une opération très coûteuse qui pourrait en outre avoir des effets sur la résistance aux chocs du véhicule. Un carrossier équipementier estime le surcoût qui en résulterait à 30-50 %. De même, il faudrait réaliser d'importants travaux de réaménagement sur les taxis spécialisés pour respecter ces dimensions, ce qui engendrerait des coûts considérables.

Les dimensions de la hauteur libre intérieure des véhicules transformés et des taxis LTI sont conformes aux normes françaises de type 3 et au projet de normes ISO, ou en sont proches. La largeur de l'espace fauteuil, de 710 mm pour les taxis LTI, est inférieure à celle recommandée en France et aux recommandations de l'ISO (750 mm), mais dépasse la norme minimale fixée à 700 mm. De même, la longueur de cet espace dans les taxis LTI est inférieure à la longueur recommandée de 1 300 mm, mais proche de la longueur minimale proposée de 1 200 mm. Certains véhicules aménagés peuvent également présenter des dimensions correspondant aux dimensions minimales.

La hauteur maximale du plancher (seuil) telle qu'elle est recommandée dans la norme française (460 mm) est de 90 mm supérieure à celle des taxis LTI. Toutefois, certains véhicules actuellement utilisés comme taxis (aménagés) ont une structure de base dont la hauteur de seuil dépasse 460 mm. Il pourrait être encore une fois coûteux de modifier un véhicule pour abaisser la hauteur du seuil, mais cette dernière peut être ramenée à 460 mm grâce à l'utilisation d'un système affaissement. Ce dispositif, associé à un marchepied intermédiaire rétractable, permet que chaque marche ait des dimensions acceptables. À noter qu'il est relativement plus facile et moins coûteux d'abaisser la suspension arrière que la suspension latérale.

L'autre problème posé par un véhicule dont le plancher est relativement haut tient dans la pente de la rampe d'accès du fauteuil roulant. Plus la pente est faible et plus il est facile pour la personne en fauteuil de monter la rampe et/ou pour le chauffeur de taxi de l'aider.

Une rampe à forte pente accroît également le risque de basculement du fauteuil. L'étude sur les fauteuils roulants occupés mentionnée au début du chapitre 6 a révélé qu'un fauteuil bascule lorsque la pente se situe entre 6° et 10° . Toutefois, dans bien des lieux où les taxis prennent en charge des passagers, il n'y a pas assez de place pour déployer une rampe longue, sans compter qu'il peut être problématique de transporter ce type de rampe dans un véhicule relativement petit.

En supposant une hauteur de trottoir normale entre 125 et 150 mm, la longueur de la rampe nécessaire avec une pente à 25 % (14° , 1:4) pour accéder à un seuil de 460 mm avoisine 1.2 à 1,35 mètre. Avec la pente plus faible recommandée dans les travaux de recherche du Royaume-Uni (7° , 1:8, 12,5 %), la rampe devrait mesurer environ 2,5 mètres de long. Cela n'est bien sûr pas pratique : un accès par une rampe de cette longueur ne pourrait être réalisé que par l'arrière, ce qui occasionne un certain nombre de problèmes, à commencer par le fait que la personne en fauteuil roulant se retrouve sur la chaussée, ce qui peut être dangereux. Certains usagers handicapés craignent par ailleurs d'être pris au piège du véhicule en cas d'accident avec choc par l'arrière. Enfin, ce type d'accès n'est généralement pas apprécié par les chauffeurs de taxi. Si la rampe est plus courte et de pente plus forte, il faudra que le chauffeur de taxi aide la personne en fauteuil roulant à prendre place dans le véhicule et à en sortir.

Outre la rampe d'accès, on peut également utiliser un élévateur, aménagé à l'arrière ou sur le côté de véhicules relativement petits, mais ce type d'accès convient surtout aux minibus ou monovolumes.

Les dimensions proposées par Volkswagen sont typiques de quelques-uns des véhicules les plus petits utilisés comme taxis et qui peuvent transporter certains utilisateurs en fauteuil roulant. Cependant deux dimensions (hauteur de la portière passager et hauteur libre intérieure) sont inférieures à celles qui sont actuellement appliquées dans les véhicules spécialisés et les véhicules aménagés types. Le Forum européen des personnes handicapées estime que ces dimensions rendraient l'accès et l'utilisation impossible à un grand

nombre de personnes handicapées, de sorte qu'il les juge inacceptables comme objectif à moyen et à long terme. Cette opinion est corroborée par les résultats de l'étude intitulée « *Survey of Occupied Wheelchairs and Scooters* » (voir Section 6.1).

Vu la complexité de la conception, toute recommandation concernant les normes à appliquer aux taxis accessibles aux fauteuils roulants qui s'inscriront dans le parc général de taxis devrait essentiellement correspondre aux normes françaises de type 3. Par ailleurs, comme c'est le cas dans un certain nombre de ces normes expérimentales ou projets de normes, il serait bon qu'il y ait une dimension recommandée et une dimension minimale acceptable. Étant donné que ces recommandations resteront valables pendant plusieurs années, il faut prévoir que de nouvelles normes de conception seront instaurées, qui permettront de passer des dimensions minimales à celles recommandées.

Il est important que les autorités (nationales ou locales) responsables des lignes directrices de la conception des taxis accessibles en fauteuil roulant ne les introduisent pas de telle sorte qu'elles empêcheraient l'utilisation des véhicules accessibles en fauteuil roulant déjà existants. Bien que, comme les discussions précédentes l'ont montré, les conceptions actuelles ne correspondent pas à toutes les dimensions minimales (ou recommandées) - particulièrement en ce qui concerne les hauteurs du plancher et de la portière passager – elles représentent un progrès significatif pour l'accès aux taxis par rapport à celles des taxis produits il y a 10 ou 15 ans. Ceci pourrait avoir des effets contraires à la fois pour les personnes handicapées et les spécialistes de la conversion de véhicules si les critères qui sont proposés ne laissent pas un délai raisonnable pour l'abandon des modèles existants et ensuite pour l'introduction de nouveaux modèles qui correspondent ou sont proches des paramètres de conception recommandés.

7. TAXIS POUR PERSONNES AVEC UN AUTRE HANDICAP

La section précédente a porté sur les taxis accessibles aux fauteuils roulants. En bien des points, ces véhicules représentent l'enjeu le plus délicat mais, comme indiqué au chapitre 3, nombreuses sont aussi les personnes handicapées qui ne circulent pas en fauteuil. On peut par conséquent se demander ce qui pourrait être fait en matière de conception pour leur faciliter l'accès aux taxis. S'ajoutent deux questions connexes : dans quelle mesure les principaux constructeurs peuvent-ils pratiquer des modifications, pour ce qui est de la conception ou des équipements types de série/en option dont les personnes handicapées pourraient profiter? Dans quelle mesure ces interventions pourraient-elles être réalisées lors d'adaptations après la fabrication ?

Il semble que certaines modifications légères puissent être entreprises par les constructeurs de véhicules en série, comme par exemple, l'amélioration de l'éclairage intérieur, important pour les usagers dont la vision est diminuée. Toutefois, bon nombre des modifications ne peuvent pas être effectuées lors de la production en série. Il s'agit donc de sélectionner les véhicules de série qui s'approchent le plus des exigences de base en matière de conception, et de les modifier comme il convient après fabrication.

Les normes expérimentales françaises (type 1 et type 2) vont dans ce sens. Les normes de type 1 définissent essentiellement certaines mesures relatives à la position du siège du passager par rapport à la portière et au rebord. Elles ne préconisent aucune disposition pour les malvoyants et, en un sens, elles pourraient faire l'objet de critiques car elles ne permettent pas une utilisation réellement plus simple des véhicules. Les normes de type 2 vont plus loin. Elles prévoient des options telles que des sièges pivotants avant ou arrière (avec déplacement vertical/horizontal possible), des

poignées auxquelles se tenir pour monter dans le véhicule ou en descendre plus aisément, un marchepied rétractable et un espace suffisant pour les genoux. Ces dispositions seraient utiles pour les personnes handicapées, mais on peut estimer qu'elles peuvent être encore améliorées et étendues. Par exemple, les poignées, qui sont très pratiques pour bon nombre de personnes handicapées, pourraient être de couleur contrastée et l'éclairage pourrait être perfectionné. Les modifications après fabrication pourraient également porter sur l'installation d'une boucle d'induction pour malentendants.

Certaines préoccupations sont apparues pendant cette étude, par exemple est-il bon d'avoir trois niveaux d'accessibilité – ou cela serait-il trop complexe – et le premier niveau apporterait-il véritablement quelque chose dans la pratique. On peut considérer qu'il ne devrait y avoir que deux niveaux, dont le plus « bas » correspondrait à celui proposé dans les normes françaises de type 2, mais avec des exigences relatives à des équipements supplémentaires tels qu'un éclairage renforcé ou des boucles pour malentendants. Il ressort de l'expérience de la principale société d'aménagement de taxis au Royaume-Uni (*Allied Vehicles*) que ces équipements complémentaires sont faciles et relativement peu coûteux à installer.

Pour obtenir un taxi répondant aux normes de niveau « bas », il s'agit de sélectionner parmi la vaste gamme de véhicules de série ceux qui satisfont aux critères de dimensions de base, puis de les modifier/adapter pour les doter des autres équipements jugés utiles.

8. POURCENTAGE DE TAXIS ACCESSIBLES EN FAUTEUIL ROULANT

C'est une chose de fixer des normes ou des orientations pour la conception de véhicules accessibles, c'en est une autre de déterminer si ces normes doivent être appliquées à tous les taxis ou seulement à une partie du parc.

Pour des raisons compréhensibles, bon nombre des personnes en fauteuil roulant et des autres personnes handicapées souhaiteraient un parc uniquement constitué de véhicules entièrement accessibles. Ce n'est toutefois pas vrai pour toutes les personnes handicapées. Dans les travaux de recherche sur lesquels se fondent les propositions de réglementations du Royaume-Uni concernant les taxis accessibles¹, il est apparu que certaines personnes handicapées préféreraient recourir à des berlines classiques dont elles trouvaient l'accès plus aisé. C'est notamment le cas des personnes souffrant d'arthrite ou d'autres maladies semblables. Que les taxis dans une zone donnée soient commandés à la maraude, à la station de taxis, ou réservés par téléphone, est un élément qui a son influence. Dans le rapport intitulé « Règlementation des taxis en Europe », établi à la demande de l'IRU², les situations des villes étudiées sont très variables. Ainsi, environ 90 % des taxis opèrent depuis la voie publique (à la maraude et en station) à Bruxelles et 70 % à Paris et à Amsterdam, tandis qu'à l'autre extrémité, à Oslo, Genève et Stockholm, cette catégorie avoisine les 30 %.

En règle générale, la commande à la maraude n'est pas très fréquente dans les zones rurales où la plupart des taxis sont réservés par téléphone.

L'une des raisons de plaider en faveur d'une flotte de taxis entièrement accessible aux fauteuils roulants tient au fait que, si le

marché est surtout constitué de taxis à la maraude ou en station, les personnes handicapées (essentiellement les personnes en fauteuil) sont désavantagées si une petite proportion seulement de taxis leur est accessible : leur attente avant de trouver un taxi sera plus longue que celle d'une personne valide ou leur commande devra obligatoirement se faire par téléphone. Cet argument a toutefois moins d'importance quand la proportion de la commande à la maraude est moindre, même s'il reste vrai qu'il faut qu'il y ait au moins quelques taxis accessibles au sein de la flotte. La question de savoir quelle proportion du parc devrait être accessible dans ces zones-là reste ouverte. Cette proportion peut dépendre notamment de la structure du marché local des taxis.

D'autres conditions locales peuvent avoir des effets sur la demande de base de taxis accessibles, notamment la disponibilité d'autres modes de transport public accessibles, le fait que la zone soit touristique ou pas, et la composition de la population résidente selon son âge. Ainsi, par exemple, en Angleterre, les retraités représentent selon les régions entre 11 % et 26 % de la population locale.

La délivrance des licences de taxis étant principalement de la responsabilité des autorités locales, en définitive, la décision sur la proportion de taxis totalement accessibles devrait être prise à ce niveau plutôt qu'au niveau national (ou international).

À supposer qu'il en soit ainsi, cela ne doit toutefois pas dispenser les autorités nationales de fixer les grandes lignes selon lesquelles les autorités locales doivent parvenir à une décision pour fixer la proportion adéquate de taxis accessibles de type 1.

NOTES

1. Oxley, P.R., « Review of Taxi Accessibility Regulations, Effects of Compliance », Cranfield University (1999).
2. Bekken, Jon-Terje, « Règlementation des taxis en Europe », *Institute of Transport Economics*, Oslo, pour l'Union internationale des transports routiers, Genève (2003).

9. CENTRAUX DE TAXIS : RÉSERVATION ET RÉPARTITION

Comme indiqué au chapitre 7, les moyens par lesquels la personne handicapée prend contact avec un taxi approprié ont leur importance. Cela peut avoir une incidence sur le pourcentage du parc de taxis qui doit être accessible aux fauteuils roulants. Dans une zone qui compte des centraux de réservation téléphonique, un service convenable peut être fourni aux personnes handicapées avec un nombre de taxis accessibles proportionnellement moindre que dans une zone où il n'y a pas de centraux de réservation, mais différents exploitants indépendants. On ne dispose pas de données concernant le nombre de centraux de taxis dans les zones plus rurales, mais même dans les villes principales évoquées dans le rapport établi à la demande de l'IRU, on a constaté des disparités notables entre Helsinki (un central) et Dublin ou Stockholm (14 centraux chacune).

La technologie GPS est de plus en plus utilisée dans les services de taxi. Grâce à elle, le central de réservation ou de répartition peut localiser les véhicules appropriés (par exemple, accessibles en fauteuil roulant) pour répondre à une demande précise exprimée lors d'un appel téléphonique. Dans son rapport « Towards an Accessible Taxi Service for All »¹, le Conseil national des aveugles en Irlande (*National Council for the Blind of Ireland*) recommande l'utilisation de cette technologie susceptible de contribuer à améliorer le niveau de service fourni aux personnes handicapées. Le NCBI cite l'exemple de Chicago (Etats-Unis) où un central de réservation regroupe tous les taxis accessibles aux fauteuils roulants, indépendamment de leurs exploitants et propriétaires. En Australie, les professionnels du secteur des taxis de Nouvelle-Galles du Sud ont lancé un nouveau système de réservation par téléphone avec une ligne spéciale destinée aux personnes sourdes ou malentendantes ou présentant des troubles de l'élocution. En plus d'améliorer le service apporté aux personnes

handicapées, le recours à ces méthodes innovantes peut également aboutir à une plus efficace et efficiente utilisation des taxis.

Dans sa présentation à son gouvernement, l'organisme irlandais chargé de la réglementation du secteur des taxis a proposé toute une gamme de mesures dont une disposition prévoyant que les sociétés de réservation fournissent un niveau de service minimal en faveur des personnes handicapées. Les exploitants de taxis dispensant un service totalement accessible seraient affiliés à un central de taxi reconnu officiellement par cet organisme national qui lui octroie sa licence d'exploitation. Dans les zones où aucun central de réservation n'existe, le détenteur de la licence de taxi devra mettre en place un service de réservation conforme aux exigences prescrites, et le faire connaître. Cette démarche qui vise à garantir un niveau de service raisonnable pour les personnes handicapées doit être recommandée.

NOTE

1. Ce rapport peut être consulté à l'adresse suivante :
www.ncbi.ie/information/NCBI_policy_documents/accessible_taxi_service.php.

10. ENCOURAGER LA MISE À DISPOSITION DE TAXIS ACCESSIBLES

Il existe essentiellement deux façons d'encourager le recours à des taxis accessibles : par voie réglementaire ou normative et par des incitations financières.

Une troisième méthode possible, mentionnée dans la section relative au marché des taxis, est celle par laquelle les autorités locales imposent aux exploitants d'utiliser des véhicules accessibles en vertu de dispositions des contrats de services.

La question plus large de la réglementation du secteur des taxis a été examinée en détails dans le rapport « Réglementation des taxis en Europe » mentionné au chapitre 8. Ce rapport a porté principalement sur les deux aspects suivants : la réglementation de l'accès au marché des taxis (essentiellement la limitation ou non du nombre de taxis autorisés) et la réglementation de la qualité.

Le contrôle du nombre de taxis se fait en instaurant soit une limite quantitative pour les véhicules qui peuvent être utilisés, soit des restrictions quant au nombre de véhicules, chauffeurs ou licences disponibles par exploitant. Certaines autorités locales au Royaume-Uni et la plupart des pays d'Europe occidentale (sauf l'Irlande, les Pays-Bas et la Suède) appliquent la première méthode. Dans les pays d'Europe orientale, c'est en revanche l'inverse, excepté en Pologne, seul pays de cette zone de pays étudiés dans l'enquête à avoir recours à des limites quantitatives. Le Danemark est le seul pays à appliquer des limitations relatives au nombre de licences qu'un exploitant peut détenir.

Les critères de qualité évoqués dans le rapport établi à la demande de l'IRU comprenaient des exigences en matière de

capacité professionnelle, de conditions financières et de prescriptions relatives aux véhicules. Toutefois ces dernières portaient essentiellement sur les sièges (généralement leur nombre maximal), les contrôles techniques (généralement annuels) et les équipements obligatoires (généralement un taximètre et un signe distinctif). C'est Londres qui applique les critères les plus stricts, avec notamment l'exigence d'accessibilité en fauteuil roulant. Le rapport ne comportait pas d'autres indications concernant les conditions de transport de personnes handicapées. Depuis lors, le Portugal a mis en œuvre des réglementations relatives aux dimensions minimales de la portière passager, -applicables aux taxis utilisés pour transporter des personnes handicapées-, et des réglementations sur les taxis accessibles sont en vigueur dans la région de Bruxelles Capitale, en Norvège, en Espagne et en Finlande (avec le système « Invataxis »). En Grèce, un très petit nombre de licences ont été délivrées pour des taxis accessibles, les véhicules devant être agréés par le ministère des transports et des communications. La Suède dispose de réglementations techniques nationales concernant les véhicules polyvalents accessibles, qui précisent notamment les dimensions des portières, les hauteurs des seuils et les dimensions intérieures, dont l'espace pour le fauteuil roulant. Ces dispositions s'appliquent aux véhicules assurant des services de transports spécialisés (STS) pour personnes en fauteuil roulant.

En résumé, aucun pays n'a instauré de réglementation globale (pour tous les taxis) en matière d'accessibilité. Quelques-uns appliquent des réglementations portant sur les véhicules utilisés pour transporter les personnes handicapées et quelques autorités locales (environ 12 %) au Royaume-Uni imposent à tous les taxis de leur juridiction d'être totalement accessibles aux fauteuils roulants.

L'étude réalisée à la demande de l'IRU a souligné que les normes de qualité strictes (indépendamment de l'accessibilité des personnes handicapées) sont importantes, qu'il y ait ou non des limites quantitatives, et qu'elles sont primordiales lorsque l'accès au marché des taxis est libre.

11. SOUTENIR L'ACQUISITION DE TAXIS ACCESSIBLES

Le présent rapport a permis de passer en revue plusieurs options en matière de conception, et d'aboutir à la conclusion que les parcs de taxis devraient être composés de véhicules accessibles aux fauteuils roulants et de véhicules standard respectant des critères de dimensions de base (portant surtout sur les sièges passagers / la portière / le seuil / l'espace pour les jambes) avec des aménagements relativement mineurs après fabrication. Néanmoins, les normes de conception proposées pour les taxis standards accessibles aux fauteuils roulants ne répondront pas aux besoins de l'intégralité des personnes en fauteuil, de sorte qu'il convient également de prévoir des véhicules qui soient conformes aux normes « idéales » établies d'après les études.

Pour ce qui est de l'ensemble du parc de taxis standards, la répartition entre les véhicules accessibles aux fauteuils et les autres incombe à l'autorité locale (qui délivre les licences) avec toutefois des lignes directrices ou des réglementations au niveau national, afin de garantir une prise de décision et une mise en œuvre appropriées de la part des pouvoirs locaux.

L'expérience du Royaume-Uni montre qu'il est possible d'imposer que tous les taxis d'une zone donnée soient accessibles en fauteuil roulant, sans qu'il soit nécessaire pour les autorités locales ou nationales d'octroyer des subventions financières. Il se peut cependant qu'ailleurs, cette éventualité ne soit pas considérée comme réalisable. Dans de nombreuses zones, des véhicules accessibles aux fauteuils roulants et des véhicules standards (type 2) coexisteront, si bien que la question se pose de savoir s'il conviendrait de soutenir les exploitants qui utilisent des véhicules totalement accessibles (plus chers).

Diverses mesures ont été essayées pour encourager les exploitants de taxis à recourir à des taxis accessibles aux fauteuils roulants. Sur les marchés régis par une limitation stricte du nombre de licences délivrées, certaines autorités compétentes n'ont octroyé des licences supplémentaires qu'aux véhicules accessibles. Lorsque le nombre de licences est limité, les licences ont une valeur pécuniaire (parfois considérable) et certains éléments donnent à penser que cette méthode peut permettre la mise en circulation de taxis accessibles aux fauteuils roulants. La majorité des pays qui ont répondu au questionnaire (chapitre 5) ont indiqué qu'ils appliquaient une limitation du nombre de licences de taxis, de sorte que cette méthode serait envisageable. Toutefois, cela supposerait que cette limitation se poursuive, or une évolution en sens inverse semble plutôt se faire jour. Cela nécessiterait également que l'autorité responsable de l'octroi des licences veille à ce que chaque taxi accessible qui cesse d'être exploité soit remplacé par un nouveau taxi accessible. Au bout du compte, même si cette méthode peut être efficace dans des zones où le pourcentage requis de taxi accessibles est relativement faible, elle ne serait pas applicable lorsque ce pourcentage doit être plus important.

Il existe sinon des incitations financières. Une méthode consiste, lorsque les licences de taxi sont chères, à rendre l'acquisition des licences pour taxis accessibles aux fauteuils roulants peu chère ou même gratuite. L'expérience de l'Irlande, où une licence coûte 6 300 EUR pour une berline et seulement 125 EUR pour un taxi accessible, donne à penser que cette mesure ne constitue pas une incitation suffisante pour encourager l'entrée ou le maintien sur le marché de taxis accessibles en fauteuil roulant. Cela est dû au fait que cet avantage ne pèse guère par rapport au coût d'achat et d'exploitation de ce type de véhicule.

Le prix d'achat du véhicule semble être le frein le plus important. Aussi, des mesures visant à remédier à cette situation constitueraient-elles le moyen le plus efficace d'accroître le nombre de véhicules accessibles aux fauteuils roulants. Dans les pays où les véhicules automobiles sont fortement taxés, la suppression de ces taxes représenterait une diminution notable du prix d'achat. En Irlande, par

exemple, le remboursement de la taxe sur les véhicules et la réduction de la taxe sur la valeur ajoutée (TVA) pourraient baisser le prix d'achat de près de 40 %. La TVA est régie par plusieurs directives européennes : il est entendu que chaque pays peut appliquer un taux de TVA réduit sur les services de taxi ou autoriser les exploitants à déduire la TVA payée sur l'achat d'un véhicule de taxi. Cependant, certains états membres limitent la possibilité de bénéficier de cette déduction, notamment l'Irlande.

Il est donc possible d'envisager une réduction notable du taux de TVA sur l'achat et les frais d'adaptation de taxis accessibles, pour ainsi en encourager leur acquisition et mise en circulation. D'après une analyse financière figurant dans le document « *National review of taxi, hackney and limousine services*¹ » les coûts d'exploitation annuels totaux (coûts fixes et d'utilisation) d'un taxi accessible en fauteuil roulant seraient, sans allègement, supérieurs de près de 25 % à ceux d'une berline classique. Si la taxe d'enregistrement du véhicule était supprimée ou remboursée, l'écart pourrait être ramené à environ 6 %, et si la TVA était réduite à son tour, les coûts d'exploitation annuels totaux d'un véhicule accessible pourraient être légèrement inférieurs à ceux d'une berline.

Dans les pays qui n'appliquent pas un taux de taxe élevé sur les véhicules neufs, les autorités nationales devraient octroyer des subventions directes. Les pays où les taxis sont principalement achetés d'occasion devraient en faire autant. La République tchèque, l'Irlande, la Slovaquie et l'Ukraine ont toutes indiqué que la majorité des taxis sur leur territoire étaient des véhicules achetés d'occasion ; en Grèce, c'est le cas d'environ 65 % des taxis et il en est probablement de même dans certaines régions du Royaume-Uni.

Un soutien financier peut être accordé de deux autres façons. La première consiste à verser aux personnes handicapées elles-mêmes les sommes leur permettant d'acheter des services de taxi (subventions individuelles aux usagers). Les enseignements tirés des différents systèmes « Taxicard » mis en œuvre au Royaume-Uni montrent que ce type de mesure accroît bel et bien l'utilisation de taxis². Toutefois, cette augmentation se répartira sur la plupart ou

l'ensemble des taxis, et pas seulement sur les véhicules accessibles aux fauteuils roulants.

Cette pratique peut compléter utilement une subvention à l'échelon national et favoriserait certainement l'amélioration de la mobilité des personnes handicapées (à condition que ces systèmes résistent aux aléas des finances des autorités locales), mais il est peu probable qu'elle suffise à elle seule à encourager les exploitants à se doter de véhicules accessibles.

Il faut réaliser que la perception d'une redevance ou taxe supplémentaire sur le voyageur handicapé – par exemple, en demandant aux voyageurs en fauteuil roulant un prix de course supérieur – ne constitue pas une solution acceptable.

L'autre façon d'inciter le recours aux véhicules accessibles aux fauteuils roulants réside dans le choix sélectif des contrats de prestation de services de taxi pour les enfants handicapés (à destination des établissements scolaires) et les adultes (à destination de cliniques, centres de jour, etc.) par les autorités locales. Comme c'est d'ailleurs précisé dans le rapport établi à la demande de l'IRU :

« De plus, il existe souvent des procédés mieux adaptés que la réglementation pour aborder les questions relatives à la répartition et à l'aspect social. Au lieu de réglementer, les autorités publiques peuvent par exemple acheter directement les services qu'elles jugent importants auprès du secteur de taxis. Elles peuvent aussi proposer des avantages à ceux qui fournissent ce type de services. Cette option a souvent été utilisée pour que certains taxis s'adaptent au transport de personnes en chaise roulante. »

Comme c'est le cas pour les subventions individuelles offertes aux usagers, il est peu probable qu'une telle utilisation des contrats des autorités locales suffise à elle seule à susciter une offre de taxis accessibles adéquate, mais dans les zones rurales où le nombre de licences est limité, elle pourrait porter ses fruits. Enfin, il convient d'examiner un dernier point, à savoir le calendrier selon lequel le

nombre requis de véhicules accessibles aux fauteuils devrait être atteint. Si aucun délai n'est fixé, il est fort possible que l'attitude spécifique de bon nombre d'exploitants de taxis sera telle que l'objectif ne sera jamais réalisé. Il faut trouver un équilibre entre les souhaits des personnes handicapées de disposer rapidement de suffisamment de taxis accessibles et les conséquences financières tant pour les exploitants de taxis que pour les pouvoirs publics.

Le délai approprié dépendra notamment de la fréquence avec laquelle les exploitants renouvellent leurs véhicules et de la durée de vie des taxis spécialisés (construits ou modifiés à cet effet). Un certain nombre de pays imposent une limite d'âge supérieure pour les taxis mais ce n'est pas le cas de la majorité d'entre eux. Les taxis spécialisés (construits ou modifiés pour cela) auront une durée de vie plus longue que les berlines courantes grand public : les travaux de recherche concernant les effets du respect des réglementations proposées (à l'époque) en matière d'accessibilité au Royaume-Uni (voir précédemment) ont fait apparaître que les taxis spécialisés avaient d'ordinaire une durée de vie de 14 ans, là où celle des berlines normales était seulement de trois à quatre ans. Il ressort des données figurant dans l'étude réalisée pour l'organisme de réglementation des taxis en Irlande (précitée) que l'âge moyen du parc national de taxis est de 6.9 ans, avec un petit nombre de véhicules de plus de 14 ans. On dispose sinon de peu d'informations au sujet de la durée de vie des taxis, mais la durée de vie moyenne d'un véhicule doit être prise en compte par les pays au moment d'imposer le recours à des taxis dits « accessibles ».

Dans les zones où il est jugé utile de disposer d'un certain nombre de taxis entièrement accessibles, comme indiqué au chapitre 9, les centraux de réservation ont potentiellement un rôle important à jouer. Les centraux modernes qui utilisent la technologie GPS peuvent rapidement localiser leurs véhicules et notamment les taxis spécialement équipés (accessibles aux fauteuils roulants) lorsqu'une demande correspondante leur parvient. Toutefois, ce type de centraux n'est pas très répandu, en particulier dans les zones plus rurales, de sorte qu'il pourrait s'avérer nécessaire que les gouvernements envisagent des incitations pour de tels

services de répartition. En résumé, le nombre de taxis accessibles aux fauteuils roulants peut être accru de plusieurs manières. Les autorités locales comme nationales ont des responsabilités en la matière, mais il revient aux secondes de montrer la voie. Laisser l'initiative aux pouvoirs locaux fait courir le risque d'aboutir à des dispositions disparates, sans cohérence d'une zone à l'autre.

La présente section a porté principalement sur la mise à disposition de taxis accessibles dans le cadre de l'ensemble des services de taxis grand-public. Comme indiqué à la fin de la section 5.5, on trouve également dans de nombreux pays des services de type taxi qui se consacrent soit uniquement, soit amplement, aux transports de personnes handicapées. La majorité de ces services bénéficient du soutien direct ou indirect (par des financements) des autorités publiques qui les contrôlent. Lorsque des services de ce type sont assurés en utilisant un taxi, il conviendrait que le véhicule soit conçu ou modifié pour respecter les normes idéales, de façon à pouvoir répondre aux besoins de la minorité de personnes handicapées qui n'est pas en mesure d'utiliser les autres taxis accessibles aux fauteuils roulants grand-public.

Il devrait être possible d'intégrer certains de ces services plus spécialisés dans la fourniture générale de taxis, comme l'a fait la Finlande avec le système Invataxis. Ces véhicules, bien que destinés principalement au transport de personnes handicapées, peuvent être utilisés par tout le monde. La question de savoir si cette solution est appropriée ou pas devrait être tranchée au niveau local ou national.

NOTES

1. *National Review of Services and Vehicles standards in taxis, hackneys and limousines in Ireland*, Commission for Taxi Regulation, Dublin (2005).
2. La question des systèmes de subventions individuelles est abordée à la section 4 de l'étude CEMT/IRU intitulée « Aspects économiques de l'accessibilité des taxis » – référence chapitre 1, note 1.

12. INFRASTRUCTURES

Bien que le présent rapport ait essentiellement pour objet de fournir des orientations sur les moyens de rendre les véhicules de taxi accessibles aux personnes handicapées, d'autres aspects de l'utilisation des taxis sont également importants, à commencer par les infrastructures dans le cadre desquelles elle s'inscrit. Les mesures à prendre à cet égard incombent principalement aux autorités locales plutôt qu'à l'administration centrale. Les bonnes pratiques à respecter pour mettre en place les infrastructures des services de taxi sont exposées de façon générale ci-après.

Lorsque l'espace disponible est suffisant, des stations de taxis devraient être installées aux gares routières et ferroviaires ainsi que dans les principaux centres commerciaux. Elles devraient être situées près du lieu qu'elles desservent et une signalisation adéquate à l'intérieur du site devrait en indiquer clairement l'emplacement.

Dans la mesure du possible, des sièges abrités devraient être prévus à proximité des stations de taxis. Les informations concernant les jours et les heures au cours desquels les services de taxi sont assurés à partir de la station, et les éventuels tarifs réglementés pour des trajets particuliers (par exemple d'un aéroport au centre ville) devraient être affichés.

Les informations de ce type devraient figurer à environ 1 400 mm du sol, la partie inférieure du panneau étant à au moins 900 mm du sol et la partie supérieure au plus à 1 800 mm. Il convient d'utiliser une police Sans Serif, d'une taille de 16 points au moins et d'écrire en lettres minuscules, qui sont plus faciles à distinguer que les lettres majuscules. Le texte doit être dans une couleur qui se détache bien du fond, par exemple bleu foncé sur blanc.

Un téléphone public devrait être installé à proximité de la station et, le cas échéant, une ligne directe devrait permettre de contacter la société de taxis ou le central de réservation assurant la desserte de la station. Toutes les informations devraient être inscrites en lettres en relief de façon que les aveugles puissent en prendre connaissance, et les différents éléments fonctionnels des téléphones ne devraient pas être situés à une hauteur de plus de 1 040 mm à partir du sol, pour qu'un utilisateur circulant dans un fauteuil roulant soit en mesure de les atteindre.

Les stations devraient être construites de telle façon que les passagers accèdent au taxi ou en descendent sur le côté. La largeur du trottoir dégagée devrait être suffisante pour permettre la mise en place de rampes d'accès pour fauteuils roulants et laisser un espace adéquat pour que la personne en fauteuil puisse manœuvrer. La longueur des rampes utilisées variera selon le type de véhicule et la hauteur de son plancher. D'après les travaux de recherche ergonomique réalisés au Royaume-Uni (voir précédemment), l'angle de la rampe devrait être de 7° au maximum (environ 1:8 ou 12.5 %) et la rampe ne devrait pas faire plus de 1 000 mm de long. Pour cette longueur, il faudrait une largeur totale de trottoir dégagée d'au moins 3 000 mm pour pouvoir manœuvrer un fauteuil roulant. Si le trottoir peut être surélevé, la pente de la rampe d'accès pourra être moins prononcée.

Dans l'étude récente du *Dublin Institute of Technology*¹, il est recommandé que la hauteur de bordure soit de 200 mm aux stations utilisées par des taxis accessibles aux fauteuils roulants.

Le nombre d'automobilistes handicapés augmentant, il sera probablement nécessaire d'accroître le nombre de places de stationnement sur la voie publique réservées aux titulaires de vignette de personne handicapée. Les autorités locales devraient déterminer si ces places pourraient également être utilisées par les taxis accessibles aux fauteuils roulants pour la prise en charge ou la dépose de voyageurs en fauteuil, à condition qu'ils ne prennent pas la place dont un titulaire de vignette aurait besoin.

Les autorités locales devraient aussi veiller à ce que les taxis ne soient pas verbalisés pour stationnement interdit lorsqu'ils déposent ou prennent en charge des passagers qui ont besoin d'assistance.

NOTE

1. Voir Référence (Note 1 de fin de section, Chapitre 11).

13. FORMATION DU SECTEUR DES TAXIS

Il est indispensable que l'ensemble des intervenants du secteur reçoive une formation qui les sensibilise aux besoins des personnes handicapées. Même avec un véhicule parfaitement conçu pour assurer ce type de transport, un trajet peut être gâché par une attitude ou des actions inappropriées du chauffeur. Et la formation ne doit pas concerner seulement le conducteur, mais aussi toutes les parties prenantes, du propriétaire/gestionnaire à la personne du central qui répond au téléphone. Cette formation doit porter sur tous les types de déficiences physiques, sensorielles et cognitives quel qu'en soit le bénéficiaire. Le programme ne doit pas se limiter à une session unique ponctuelle, mais comprendre des cours de recyclage périodiques. L'Irlande, par exemple, envisage non seulement de rendre la formation obligatoire à compter de 2008, mais de prévoir également des cours de recyclage tous les trois ans par la suite. Des DVD et des brochures sur la formation des exploitants de taxis ont été diffusés dans plusieurs pays ; certains exemples sont décrits brièvement ci-après.

Au Royaume-Uni, le comité consultatif pour le transport des personnes handicapées (*Disabled Persons Transport Advisory Committee* : DPTAC) a présenté un guide d'ensemble de bonnes pratiques concernant les véhicules de location¹. Même si elles sont plus particulièrement destinées aux exploitants de voitures louées avec chauffeur, les informations qui figurent dans ce guide sont pour l'essentiel pertinentes pour tous les services de taxi.

Le guide comprend des conseils pour les personnes chargées de prendre les appels et d'effectuer les réservations, ainsi que pour les chauffeurs de taxis. Par exemple, le personnel recevant les demandes de taxi doit savoir que de nombreuses personnes sourdes ou malentendantes préfèrent réserver leur voiture par SMS ; les

entreprises de taxi devraient par conséquent envisager d’offrir cette possibilité. Le personnel doit également être conscient qu’il est susceptible de recevoir des appels de personnes éprouvant des difficultés d’élocution ou ayant une déficience cognitive, et il doit être formé pour y répondre.

Dans la section relative à la formation des chauffeurs sont énoncés les principes fondamentaux suivants :

1. La personne handicapée sait mieux que quiconque quels sont les besoins afférents à son handicap, de sorte que le chauffeur doit s’enquérir auprès d’elle de l’assistance éventuellement nécessaire.
2. Chaque personne handicapée est unique, aussi convient-il d’éviter les suppositions et les généralisations.

Le guide comprend également des conseils sur l’assistance adéquate pour les personnes atteintes de troubles sensoriels (aveugles ou malvoyants, sourds ou malentendants, ou présentant des problèmes d’élocution), ou de déficiences intellectuelles (troubles de l’apprentissage, problèmes de santé mentale), les personnes handicapées ambulatrices et les personnes en fauteuil roulant. Le guide souligne qu’il est important que les personnes handicapées prennent part aux programmes de formation et que le chauffeur de taxi sache utiliser correctement tous les équipements de son véhicule.

Sont aussi indiqués des exemples de programmes de formation mis en œuvre au Royaume-Uni, ainsi qu’une brève description du *Taxi Quality Partnership* entrepris par le conseil municipal de Southampton.

Il s’agit d’un partenariat entre l’autorité locale et les entreprises de taxi et de location avec chauffeur de la ville, établi à partir d’un forum réuni quatre fois par an. L’autorité locale, qui est l’organisme chargé de l’octroi des licences, estime que le forum permet que toute nouvelle initiative pratique, notamment en vue d’améliorer la

disponibilité des taxis pour les personnes handicapées, soit proposée, examinée et mise en place.

GoSkills (Royaume-Uni) a produit une vidéo de formation pour les chauffeurs de taxis et encourage les autorités locales à organiser des programmes de formation. En Irlande, bon nombre de chauffeurs suivent une formation assurée par une organisation commerciale avant de passer le permis de conduire valable pour les véhicules de service public. L'organisme chargé de la réglementation des taxis prévoit que tous les chauffeurs de taxis suivront des programmes de formation - obligatoires à compter de 2008 - en vue de les sensibiliser aux besoins des personnes handicapées et que de brèves sessions de recyclage seront organisées tous les trois ans.

L'importance de la formation est également soulignée par l'Association des paralysés de France et l'experte française, Christiane Briaux-Trouverie. Parmi les facteurs essentiels pour garantir que les personnes handicapées transportées bénéficient de services de qualité figurent les éléments suivants :

1. Assurer une sécurité maximale du passager.
2. Veiller à ce que les équipements soient en bon état et soient utilisés convenablement. Il s'agit notamment de savoir arrimer le fauteuil roulant et attacher le passager.
3. Bien communiquer avec les passagers, surtout ceux qui sont aveugles ou malentendants.
4. Les chauffeurs devraient adopter une conduite posée, sans accélération ou freinage brusques dans la mesure du possible.
5. Les chauffeurs devraient être conscients de leurs obligations envers leurs passagers, notamment sortir du taxi et leur ouvrir la porte et, le cas échéant, les aider à franchir la distance qui sépare le taxi de leur porte d'entrée, par exemple, ou de l'entrée d'un hôtel.

6. Accepter les chiens guides. Admettre un chien dans un véhicule peut poser un problème culturel, par exemple dans le monde musulman, mais les orientations émanant du Conseil de la charia du Royaume-Uni ont clarifié la loi religieuse et confirmé qu'il était acceptable de transporter des chiens guides.

En Finlande, un DVD de formation axée sur les aptitudes et les attitudes en communication (« *Ammattitaitoa Ja Asennetta* » – « Je peux t'entendre sourire ») a été produit dans le cadre du programme ELSA. Il porte sur tous les principaux modes de transport public, y compris les taxis, et souligne combien l'attitude du personnel des transports est importante pour que les personnes handicapées puissent se déplacer sans appréhension et en toute sécurité. Le DVD met en évidence que la qualité du service repose sur un équilibre entre aptitudes inhérentes, compétences acquises et attitudes du personnel, et que si ces dernières sont déficientes, les aptitudes et compétences n'ont guère d'utilité.

Le Ministère finlandais des transports et des communications a également publié une brochure² qui donne des conseils sur comment répondre aux besoins des personnes handicapées dans tous les types de transports publics, y compris les taxis.

NOTES

1. "Making Private Hire Services More Accessible to Disabled People: Good Practice Guide" Transport & Travel Research for DPTAC, Ministère des transports du Royaume-Uni (2003).
2. "Accessible customer service in public transport", ELSA/Ministère des transports et des communications, Helsinki.

14. RECOMMANDATIONS

Ce rapport a été l'occasion de consultations et de débats approfondis avec les professionnels du secteur des taxis, les constructeurs automobiles et les représentants des gouvernements. Il vise à déterminer les meilleurs moyens d'encourager la mise en circulation de taxis utilisables facilement et en toute sécurité par les personnes handicapées. Il faudra, pour atteindre cet objectif, entreprendre des actions dans plusieurs domaines, dont la formation des chauffeurs, le soutien financier et, éventuellement, les réglementations, mais cette étude porte principalement sur la conception des véhicules utilisés comme taxis.

Il ressort des consultations qu'un certain consensus est en train de prendre forme quant à la stratégie susceptible de permettre d'obtenir des véhicules accessibles. Ce consensus prévaut tant pour la démarche sous-jacente que pour les exigences plus précises applicables à la conception des véhicules.

La stratégie visant à encourager la mise en place de taxis accessibles devrait prendre en compte les éléments suivants :

- i. Reconnaître que les véhicules utilisés doivent être acceptables pour les professionnels : que ce soit du point de vue de l'aspect et de la conception ou de celui des coûts d'investissement et d'exploitation. La plupart des taxis accessibles sont des véhicules polyvalents adaptés, qui sont plus coûteux et consomment davantage que les véhicules standard (berlines).
- ii. Apporter des améliorations valables en matière d'accessibilité pour (au moins) la grande majorité des personnes handicapées, sans oublier celles présentant des déficiences sensorielles et physiques simultanément.

- iii. Donner des orientations - pas trop directives - concernant les façons de concevoir et/ou d'adapter les véhicules pour répondre aux besoins des personnes handicapées, sans que cela empêche de recourir à des véhicules de série appropriés (avec divers niveaux d'adaptation après fabrication) ou à des taxis spécialisés. Les orientations ne doivent pas non plus faire des recommandations qui entravent l'innovation.
- iv. Reconnaître que la mise au point de nouveaux véhicules demande du temps, mais des progrès devraient pouvoir être réalisés au cours des 5 à 15 prochaines années dans la conception de véhicules de série qui faciliteront la mise à disposition de taxis accessibles. Les gouvernements nationaux devraient être incités à faire le point sur ces progrès à intervalles réguliers (de cinq ans, par exemple).

Il convient également de garder à l'esprit que les mesures susceptibles d'être adoptées par les pouvoirs publics pour tenter d'encourager la mise en place de services de taxis accessibles ne sont pas figées. Si les marchés des taxis dans les pays européens présentent de nombreuses similitudes, notamment en ce qui concerne la structure de la profession, on y constate aussi d'importantes différences. Citons les systèmes réglementaires, les coûts des véhicules et, en partie en raison de ce dernier point, le pourcentage de taxis achetés neufs. Les pouvoirs publics devront prendre ces facteurs en compte avant de déterminer les mesures à prendre.

Tout en acceptant l'idée que cette diversité entraînera des variantes dans les stratégies et les interventions des pouvoirs publics, il ne faut pas perdre de vue l'objectif fondamental : améliorer l'accès aux taxis pour les personnes handicapées.

Des recommandations concernant la question essentielle que constitue la conception des taxis sont formulées plus loin. Elles doivent être considérées comme des orientations ; elles ne sont pas – et ne peuvent en aucun cas être – des normes officielles ou obligatoires. Toutefois, l'IRU et la CEMT comptent sur le fait que ces orientations relatives à de bonnes pratiques soient dûment prises en considération par les autorités nationales lors de l'élaboration de leurs

politiques en matière de services de taxis accessibles. Il serait également souhaitable que les constructeurs de véhicules et les carrossiers équipementiers spécialistes de la transformation en tiennent compte dans la conception de nouveaux véhicules.

La Task Force CEMT-IRU, lors d'entretiens avec les professionnels du secteur, a défini deux niveaux de conception sur lesquels fonder des lignes directrices relatives aux taxis accessibles. Il s'agit des deux niveaux suivants :

- Type 1 : Taxis accessibles en fauteuil roulant : véhicules accessibles permettant de transporter la majorité, mais pas la totalité, des passagers qui, soit se déplacent en fauteuil roulant, soit sont atteints d'un autre handicap.
- Type 2 : Taxis accessibles standards : véhicules aménagés pour accueillir plus facilement une personne handicapée pour autant que celle-ci puisse quitter sa chaise roulante pour s'asseoir sur les sièges du taxi.

Des services de taxi doivent être offerts avec ces deux types de véhicules. La répartition entre chaque type au sein du parc de taxis sera sans doute différente selon les lieux, d'un pays à l'autre mais aussi dans un seul et même pays. La décision relative à cette répartition incombe aux gouvernements nationaux et autorités locales.

Des recommandations en matière de conception sont formulées plus loin pour ces deux types de véhicules, en commençant par les taxis accessibles en fauteuil. Les dimensions indiquées correspondent à des dimensions recommandées, qui répondraient au mieux aux besoins des passagers handicapés. Toutefois, il est admis que pour des raisons de coûts et de faisabilité, les dimensions recommandées ne peuvent pas toujours être respectées, de sorte qu'une norme minimale est également suggérée. Cela revient à définir une gamme de mesures adéquates. De toute évidence, plus les dimensions du véhicule sont proches des dimensions recommandées, plus il sera facile pour les passagers handicapés de l'utiliser. Les recommandations contiennent également des critères de

performance, servant essentiellement à expliciter le résultat pratique de la particularité de conception examinée.

14.1 Véhicules de type 1 : Taxis accessibles en fauteuil roulant

Les véhicules de type 1 sont destinés à fournir un service de bon niveau aux voyageurs handicapés, y compris à au moins un passager qui souhaite être transporté en restant dans son fauteuil roulant. Les dimensions et les critères de performance indiqués ci-dessous résultent d'une synthèse des normes françaises (type 3) et des dimensions constatées sur des taxis accessibles, qu'il s'agisse de véhicules spécialisés ou modifiés après fabrication.

Tableau 6. **Type 1 : Accès au véhicule**

Élément	Dimensions en mm	
	Recommandées	Minimales (maximales)
Pente de la rampe	11°	(16°)
Hauteur du plancher	200	(460)
Largeur de la portière passager	800	745
Hauteur de la portière passager	1 400	1 250

Critères de performance : la pente de la rampe d'accès au véhicule doit être praticable en toute sécurité pour l'utilisateur en fauteuil, avec l'aide du chauffeur. Comme indiqué précédemment (voir le chapitre 6), le fauteuil risque de basculer si la pente de la rampe est de 6° ou plus. C'est pourquoi l'aide du chauffeur est essentielle à la sécurité du passager. Les pentes indiquées sont prévues pour un accès au véhicule à partir d'une chaussée où la hauteur du trottoir est d'au moins 125 mm. Si la hauteur du seuil est supérieure à 200 mm, un marchepied supplémentaire (rétractable) doit être installé pour atteindre une hauteur de seuil franchissable pour la plupart des personnes handicapées ambulatrices. Une hauteur de plancher voisine de la limite supérieure (460 mm) risque d'occasionner des problèmes à certaines personnes handicapées : les constructeurs et

les carrossiers équipementiers de véhicules devraient être incités à trouver des solutions créatives pour atténuer ou résoudre ce problème.

La largeur de la portière passager doit être suffisante pour (qu'au minimum) les fauteuils roulants classiques puissent entrer et sortir sans problème. La hauteur de la portière doit être telle que les passagers handicapés ambulatoires puissent s'asseoir directement sans avoir à se courber de manière inconfortable. À 1 400 mm, elle devrait convenir à 90 % des utilisateurs de fauteuil roulant au moins. La hauteur minimale de 1 250 mm devrait, quant à elle, permettre un accès confortable à au moins 35 à 40 % des passagers concernés.

Tableau 7. **Type 1 : Dimensions intérieur**

Elément	Dimensions en mm	
	Recommandées	Minimales (maximales)
Hauteur libre intérieure	1 400	1 350
Espace fauteuil		
Largeur	750	700
Longueur	1 300	1 200

Critères de performance : la hauteur libre intérieure doit être suffisante pour que presque tous les passagers en fauteuil puissent être installés dans le véhicule sans avoir à baisser le haut du corps. Les passagers handicapés ambulatoires doivent également pouvoir prendre place sur leur siège et le quitter sans problème. Pour un accès latéral, l'espace pour le fauteuil doit être suffisamment large pour que son occupant puisse, en bénéficiant d'une aide le cas échéant, pivoter à 90° et venir se placer à l'endroit où le fauteuil sera arrimé. Le fauteuil doit pouvoir être placé dans le sens de la marche ou en sens inverse. Il doit y avoir un espace suffisant pour les chiens guides.

Il convient de souligner que les recommandations concernant l'espace pour le fauteuil s'appliquent à des taxis dont l'accès se fait

sur le côté. Pour éviter que l'usager en fauteuil ne descende du trottoir sur la chaussée, ce qui peut être dangereux, l'accès sur le côté est préféré à celui par l'arrière, tout en reconnaissant que dans certaines conditions, ce dernier s'impose.

Il faut prévoir un système d'arrimage du fauteuil roulant et de retenue de l'occupant qui soit adapté à un large éventail de passagers.

Les dimensions et critères de performance indiqués ci-dessus concernent spécifiquement le transport d'un voyageur occupant un fauteuil roulant.

D'autres dimensions recommandées et critères concernant d'autres éléments du véhicule devraient également être pris en compte dans les véhicules de type 1. Ils sont récapitulés dans le tableau 8 de la sous-section 14.2, car ils valent aussi pour les véhicules de type 2.

14.2 Véhicules de type 2 : Taxis accessibles standards

Les véhicules de type 2 sont principalement des berlines, des breaks et des véhicules polyvalents ayant fait l'objet de modifications relativement mineures. Ils ne permettent d'assurer les déplacements de passagers en fauteuil roulant que si ces derniers peuvent quitter leur fauteuil, qui sera transporté dans le coffre.

Toutefois, il existe de nombreuses caractéristiques de conception qui pourraient être intégrées aux véhicules utilisés comme taxis standard de type 2 et qui faciliteraient l'utilisation de ces véhicules par les personnes handicapées tout en améliorant leur confort. Ces caractéristiques sont énumérées ci-après. Il convient de ne pas perdre de vue que plus de 90 % des personnes handicapées n'utilisent pas de fauteuil roulant et que par conséquent, les caractéristiques de conception dont il est question ici profiteront à un très grand nombre de voyageurs.

Tableau 8. **Dimensions et autres caractéristiques des véhicules de types 1 et 2**

Élément	Dimensions en mm Recommandées
Espacement des sièges ; distance entre la partie avant du siège arrière et le dos du siège avant	Au moins 650 mm
Position du siège : distance horizontale entre le côté du dossier du siège et le bord extérieur du seuil de la portière	Pas plus de 250 mm
Hauteur du siège : du plancher à l'assise	300-450 mm
Partie de plancher libre devant le siège (espace pour les pieds)	Au moins 300 mm
Rayon de sortie : espace libre entre le coin de côté avant du dossier du siège et l'encadrement de porte (montant avant et milieu)	Au moins 350 mm
Distance entre le passager et le dispositif de fermeture de portière ne soit pas hors d'atteinte	Jusqu'à 450 mm
Poignées de porte	Minimum 65 mm de long
Force nécessaire pour actionner la portière	15 à 20 N*
Poignées : dimensions	De section circulaire, si possible d'un diamètre de 20 à 40 mm (de préférence, 35 à 40 mm), à une distance de 45 mm par rapport aux surfaces adjacentes
Poignées : positions	Verticales, de chaque côté de la portière passager, entre 900 mm et 500 mm. Des poignées intérieures doivent également être prévues le cas échéant

Visibilité : couleurs contrastées pour	Les poignées de portes, les poignées de maintien, les bords du marchepied et de la rampe, les bords des portières, le bord avant du dossier du siège et le périmètre de l'espace par lequel le chauffeur communique avec le passager
Éclairage : espace passager (uniquement lorsque le véhicule est à l'arrêt)	150 lux, augmenté à 200 lux pour les marchepieds, l'affichage du compteur (sauf si celui-ci est déjà lumineux), la signalisation de sécurité et l'espace par lequel le chauffeur communique avec le passager

* Des recherches menées auprès de voyageurs handicapés ont révélé qu'une force jusqu'à 5.4 N était idéale, mais que ce chiffre était trop bas pour être applicable de façon réaliste dans la pratique.

Critères de performance : pour les véhicules de type 1 comme pour ceux de type 2, la facilité des conditions de montée et de descente du véhicule est un critère essentiel pour bon nombre de personnes handicapées, en particulier pour celles qui éprouvent des difficultés ambulatoires (qui forment le groupe de plus important parmi les personnes handicapées) et les utilisateurs de fauteuil roulant capables de quitter leur fauteuil pour prendre place à bord du taxi. Pour limiter les difficultés, le siège doit être situé près de la portière (ce qui simplifie également beaucoup le transfert depuis un fauteuil roulant) et à une hauteur pratique pour le passager.

L'espace devant le siège passager doit être suffisant pour répondre aux besoins des personnes qui éprouvent des difficultés à plier les jambes. Certaines personnes handicapées (et beaucoup de personnes âgées) pivotent sur leur siège et placent les deux pieds sur le trottoir avant de se lever. Pour qu'elles puissent agir ainsi sans problème, il faut que le dossier du siège ne soit pas trop haut et

qu'elles disposent de suffisamment de place dégagée (rayon de sortie).

De nombreuses personnes handicapées s'appuient également sur le côté de l'ouverture de la porte (encadrement) pour s'aider à sortir du véhicule. Aussi la position de l'encadrement de la porte sur le plan horizontal doit-elle être proche du dos du siège passager.

La distance entre le siège orienté vers l'avant le plus proche et la poignée de la portière sur le côté doit être telle qu'un passager assis puisse atteindre la poignée sans avoir à se lever. Les poignées (intérieures et extérieures) des portières doivent être conçues de façon à être faciles à saisir et à manipuler par des personnes souffrant d'arthrite ou ayant peu de force ou de dextérité manuelles.

Des poignées de maintien (main-courante) doivent être installées sur la portière par laquelle le passager ambulateur pénètre dans le taxi pour faciliter son embarquement, ainsi qu'à l'intérieur du véhicule, selon sa taille et son agencement. Les passagers dont la vue est déficiente seront aidés par des couleurs contrastantes sur les éléments énumérés dans le tableau et par un éclairage de l'espace passager approprié.

L'installation d'une boucle pour malentendants devrait être envisagée. L'affichage du taximètre doit être clairement visible pour les passagers et un dispositif auditif doit énoncer le prix de la course.

On peut aussi envisager l'installation d'un siège pivotant (avec ou sans déplacement vertical) ou d'un dispositif équivalent offrant la même sécurité et commodité d'utilisation. S'agissant d'un siège pivotant, il est recommandé qu'il y ait une distance minimale entre le point le plus haut du dossier du siège et le haut de l'ouverture de la portière à 760 mm ; l'assise doit se situer entre 450 et 550 mm au-dessus du sol lorsque le siège est déployé. De même, le bord avant du siège déployé doit s'écarter d'au moins 100 mm du côté du véhicule.

Le taxi doit être doté d'un compartiment à bagages suffisant pour accueillir un fauteuil roulant plié. La norme allemande DIN 13249 recommande un coffre pouvant loger un fauteuil plié de 400 mm de large, 1 100 mm de haut et de 1 250 mm de long. Ces dimensions permettent de transporter un fauteuil repliable latéralement, sans le démonter ou effectuer une autre opération. Les dimensions du fauteuil roulant de référence de l'ISO sont 440 mm x 760 mm x 820 mm, poignées de poussée et repose-pieds rabattus. Des informations sur les dimensions des coffres d'un large éventail de voitures sont disponibles sur le site web Ricability : <http://www.ricability.org.uk/carmeasurement/index.html>

14.3 Mesures destinées à stimuler l'offre de taxis accessibles

L'introduction de taxis accessibles peut être imposée par voie réglementaire et/ou encouragée par des incitations financières. Bien qu'aucun pays ne se soit donné à ce jour une réglementation exhaustive concernant l'accessibilité, plusieurs ont adopté des règlements qui visent uniquement les taxis utilisés pour transporter des personnes handicapées et certaines autorités locales britanniques exigent que tous les taxis circulant sur leur territoire soient accessibles aux fauteuils roulants.

Sur le plan financier, un certain nombre d'initiatives sont envisageables, notamment la réduction des droits et taxes sur les taxis neufs accessibles, qui représentent dans certains pays une part substantielle du coût d'achat total du véhicule. Une réduction sensible de ces droits et taxes pourrait se traduire par un accroissement non négligeable du nombre de taxis accessibles. Lorsque les licences de taxi sont chères ou si leur nombre est strictement limité, l'octroi de licences peu coûteuses ou de licences supplémentaires destinées exclusivement aux véhicules accessibles aux fauteuils roulants pourrait avoir le même effet.

Une autre possibilité consiste à subventionner l'achat de services de taxi par les personnes handicapées (subventions individuelles usagers), ce qui incitera ces derniers à recourir davantage à ce mode de transport et encouragera peut-être plus d'exploitants à acheter des

taxis accessibles, dans des proportions toutefois probablement modestes.

Les autorités locales peuvent également soutenir la mise en circulation de taxis accessibles lors de la passation de marchés en sous-traitance, par exemple, pour le transport scolaire d'élèves handicapés.

Ce qui ressort clairement de l'étude, c'est qu'une forme ou une autre d'aide et/ou de réglementation est nécessaire pour que soient mis à disposition un nombre suffisamment important de taxis accessibles. Les conditions variant beaucoup d'un pays à l'autre, il n'est pas possible de prescrire une politique plutôt qu'une autre, mais il est certain que les gouvernements nationaux doivent prendre l'initiative dans ce domaine, car si les mesures en faveur des taxis accessibles sont laissées aux seules autorités locales, elles manqueront de cohérence d'une région à l'autre.

14.4 Infrastructures

Il est recommandé que les autorités locales réfléchissent aux moyens d'améliorer l'infrastructure utilisée par les taxis pour la rendre plus accessible aux personnes handicapées. On trouvera des indications à ce sujet dans le chapitre 12 du rapport.

Les recommandations portent notamment sur la mise à disposition de stations de taxis aux gares ferroviaires et routières ainsi que dans les grands centres commerciaux. Ces stations devraient être aménagées de telle façon que les taxis accessibles aux fauteuils roulants aient l'espace voulu pour y déployer leur rampe d'accès, de préférence en prenant appui sur un trottoir ou une voie piétonne surélevé(e) afin de réduire la pente de la rampe.

Des sièges abrités ainsi qu'un bon éclairage doivent être prévus. L'information utile devra être affichée, notamment les horaires des taxis à partir de la station et les numéros de téléphone des exploitants. Un publiphone ou une ligne directe vers l'exploitant de

taxi devra être disponible et pouvoir être utilisé(e) par les voyageurs en fauteuil roulant.

14.5 Formation

Comme indiqué dans le chapitre 13, il est essentiel que tout le personnel des services de taxi, que ce soit les employés des centraux de réservation ou les chauffeurs, reçoive une formation qui le sensibilise aux handicaps. Cette formation devrait couvrir tous les handicaps --- sensoriels, cognitifs et physiques – et permettre au personnel d’apprendre comment aider les personnes atteintes de quelque handicap que ce soit, à utiliser l’équipement du véhicule et à faire en sorte que le voyageur handicapé soit transporté en toute sécurité et confortablement dans le taxi.

Le rapport a permis de répertorier plusieurs guides de formation de qualité et vidéos instructives produits par les pays membres, qui pourraient servir de base pour l’élaboration de programmes de formation, mais elle souligne que les personnes handicapées elles-mêmes doivent être associés à la démarche. Elles sont les spécialistes en ce qui concerne leur handicap et les mieux placées pour expliquer aux chauffeurs de taxi et aux autres intervenants le type d’aide dont elles ont besoin. Il est recommandé que les chauffeurs des deux types de taxis reçoivent une formation, complétée par des cours de recyclage.

15. CONCLUSIONS

Les deux niveaux d'accessibilité décrits dans la présente recommandation, s'ils sont mis en place progressivement au sein du parc de taxis, devraient considérablement améliorer la qualité et la quantité de déplacement des personnes handicapées. Un parc de taxis comprenant des véhicules de type 1 et 2 répondrait aux besoins de la grande majorité des personnes handicapées, dont une part importante d'utilisateurs de fauteuil roulant.

Il est toutefois admis également que les véhicules de type 1 (accessibles aux fauteuils roulants) ne permettront pas de transporter tous les passagers handicapés qui ne peuvent quitter leur fauteuil, pour lesquels des véhicules respectant les normes de conception indiquées dans le Tableau 4 Dimensions idéales pour un taxi accessible aux fauteuils roulants sont nécessaires. Certains services parallèles de transport et des services destinés spécifiquement aux personnes handicapées ont recours à des véhicules de ce type.

Par ailleurs, la composition des parcs de taxis dans les pays européens est extrêmement contrastée. Les pays où n'existent pas (ou quasiment pas) de véhicules satisfaisant ne serait-ce qu'aux recommandations de type 2, pourraient commencer par prendre des mesures telles que celles prescrites pour les taxis de type 2 pour les véhicules de série qui se rapprochent le plus de ces recommandations, essentiellement en ce qui concerne la position du siège et l'accès.

Les gouvernements nationaux et locaux, les constructeurs de véhicules et les carrossiers équipementiers spécialisés en transformation ainsi que les exploitants de taxi ont tous un rôle à jouer dans le développement et la prestation de services de taxi utilisables par les personnes handicapées.

Autorités

- Les gouvernements nationaux devraient favoriser la mise en application progressive de normes d’accessibilité des taxis conformes aux recommandations.
- Les autorités centrales (ou locales, selon le cas) devraient également élaborer des plans d’action indiquant les délais dans lesquels les taxis devraient, initialement, répondre aux exigences minimales et, ultérieurement, aux dimensions recommandées pour les véhicules. Toute orientation ou norme devrait permettre l’utilisation des taxis actuellement accessibles aux fauteuils roulants pendant une période raisonnable. L’introduction de critères qui empêcheraient l’utilisation de ces véhicules pendant une durée de vie raisonnable ne serait pas dans l’intérêt des personnes handicapées.
- Parallèlement, les gouvernements devraient examiner les incitations financières qu’il y aurait lieu de mettre en œuvre pour favoriser l’achat et l’utilisation de ces véhicules dans le secteur des taxis.
- Les autorités locales devraient veiller à ce que leurs programmes d’aménagement des d’infrastructures prévoient les améliorations nécessaires en fonction de l’augmentation du nombre de taxis entièrement accessibles. Elles devraient également s’assurer que leurs politiques en matière de stationnement ne fassent pas obstacle à l’utilisation des taxis par les personnes handicapées.

Constructeurs de véhicules et carrossiers équipementiers

- Les constructeurs de véhicules devraient prendre en compte les paramètres de conception décrits dans la présente étude lorsqu’ils planifient et mettent au point de nouveaux véhicules (ou procèdent à des modifications

majeures sur des modèles existants) qui seront utilisés comme taxis.

- Les carrossiers équipementiers spécialistes de l'aménagement et de la transformation des véhicules devraient poursuivre leurs recherches en vue de rendre les véhicules de série plus facilement utilisables par les personnes handicapées, pas seulement celles qui occupent un fauteuil roulant mais aussi celles qui sont atteintes d'autres handicaps, sensoriels ou physiques.

Exploitants de taxis

- Les exploitants de taxis devraient de leur côté accorder une attention particulière à la sensibilisation de leur personnel au handicap. La formation nécessaire devrait être dispensée aux chauffeurs de taxis et aux autres membres du personnel – par exemple, aux préposés aux réservations – qui sont en contact avec le public.

En conclusion, il convient de rappeler que les recommandations formulées dans le présent rapport ne sauraient être considérées comme des normes officielles. Elles résultent toutefois de discussions et de travaux de recherche approfondis avec les professionnels concernés et – surtout - avec les personnes handicapées. Elles ne visent pas à fournir une solution idéale, mais plutôt des orientations pratiques, dont 45 millions de handicapés vivant en Europe profiteront si elles sont adoptées par les gouvernements nationaux.

ANNEXE 1.

Liste des entreprises et organisations consultées*

Constructeurs de véhicules

ACEA
DaimlerChrysler AG
Fiat Auto S.p.A.
LTI Limited
Mercedes-Benz GmbH
PSA Peugeot Citroën
Renault
Volkswagen AG

Carrossiers-équipementiers

Allied Vehicles
Aquablue Minibus Industries
Gruau Laval
Manganese Bronze Holdings PLC
Modec Ltd

Organisations représentant des personnes handicapées

Forum Européen des Personnes Handicapées

- * Ces entreprises et organisations ne partagent pas nécessairement tous les points de vue exprimés dans le rapport CEMT-IRU.

LES ÉDITIONS DE L'OCDE, 2, rue André-Pascal, 75775 PARIS CEDEX 16
IMPRIMÉ EN FRANCE
(75 2007 02 2 P) ISBN 978-92-821-0105-6 – n° 55540 2007

AMÉLIORER L'ACCÈS AUX TAXIS

Les taxis constituent un mode de transport essentiel pour les personnes handicapées ou âgées. Le caractère personnalisé du service porte à porte qu'ils offrent et leur grande disponibilité leur permettent en effet de répondre particulièrement bien aux besoins de mobilité des personnes atteintes d'un handicap. Bien que l'accessibilité des services de taxi se soit améliorée dans plusieurs pays, il reste encore beaucoup à faire. Cette étude conjointe de la CEMT et de l'IRU examine les facteurs liés à la conception et à la construction des véhicules de taxi ainsi que les mesures pratiques permettant d'accroître la production et l'utilisation de taxis accessibles.

Les recommandations concernant la conception des véhicules de taxi se divisent en deux catégories, selon le type de véhicule : taxis accessibles en fauteuil roulant et taxis ordinaires accessibles. Ces recommandations sont destinées à être mises en œuvre progressivement, sur une période raisonnable, et pas nécessairement immédiatement. Mais une conception judicieuse des véhicules ne suffit pas à assurer l'accessibilité. C'est pourquoi l'étude passe en revue d'autres éléments, notamment les infrastructures et la formation des conducteurs qui, associés à une conception adaptée, doivent permettre de développer un service de taxi totalement accessible.

Cette étude est le fruit d'une vaste consultation menée auprès de constructeurs automobiles européens et de sociétés spécialisées dans la conversion de véhicules, de personnes handicapées, de représentants du secteur des taxis et d'administrations nationales. En prenant pour point de départ les besoins des voyageurs handicapés, elle prend en compte ce que les constructeurs de véhicules pourraient faire et ce qui serait acceptable pour la profession. Ces recommandations fournissent des orientations pratiques qui, si elles sont adoptées par les pouvoirs publics, les constructeurs de véhicules et les opérateurs, amélioreront considérablement les conditions de déplacement des personnes handicapées en Europe, soit plus de 45 millions de personnes.



9

789282 101056

(75 2007 02 2 P1)

ISBN 978-92-821-0105-6

