



Union
Internationale
des Transports
Routiers

CONFÉRENCE EUROPÉENNE DES MINISTRES DES TRANSPORTS

ASPECTS ÉCONOMIQUES DE L'ACCESSIBILITÉ DES TAXIS



**ASPECTS
ÉCONOMIQUES DE
L'ACCESSIBILITÉ DES
TAXIS**



CONFÉRENCE EUROPÉENNE DES MINISTRES DES TRANSPORTS (CEMT)

La Conférence Européenne des Ministres des Transports (CEMT) est une organisation intergouvernementale, créée par un Protocole signé à Bruxelles le 17 octobre 1953. La CEMT constitue un forum de coopération politique au service des Ministres responsables du secteur des transports, plus précisément des transports terrestres ; elle leur offre notamment la possibilité de pouvoir discuter, de façon ouverte, de problèmes d'actualité concernant ce secteur et d'arrêter en commun les principales orientations en vue d'une meilleure utilisation et d'un développement rationnel des transports européens d'importance internationale.

Dans la situation actuelle, le rôle de la CEMT consiste surtout à :

- faciliter la mise en place d'un système paneuropéen intégré des transports qui soit économiquement et techniquement efficace, dont les performances relatives à la sécurité et à la protection de l'environnement correspondent aux plus hautes exigences possibles et dont la dimension sociale occupe pleinement la place qu'elle mérite ;
- aider également à l'établissement d'un pont, sur le plan politique, entre l'Union Européenne et les autres pays du continent européen.

Le Conseil de la Conférence réunit les Ministres des Transports des 41 pays suivants qui sont Membres à part entière de la Conférence : Albanie, Allemagne, Autriche, Azerbaïdjan, Bélarus, Belgique, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, ERY Macédoine, Fédération de Russie, Finlande, France, Géorgie, Grèce, Hongrie, Irlande, Islande, Italie, Lettonie, Liechtenstein, Lituanie, Luxembourg, Moldova, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République fédérale de Yougoslavie, République slovaque, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Slovénie, Suède, Suisse, Turquie et Ukraine. Six pays ont un statut de Membre associé (Australie, Canada, États-Unis, Japon, Nouvelle-Zélande et République de Corée) et deux, un statut de Membre observateur (Arménie et Maroc).

Les travaux du Conseil sont préparés par un Comité des Suppléants, composé de hauts fonctionnaires représentant les Ministres. Ce comité est assisté dans sa tâche par des groupes de travail auxquels sont confiés des mandats spécifiques.

Parmi les questions étudiées présentement au sujet desquelles les Ministres sont appelés à prendre des décisions, on peut citer l'élaboration et la mise en œuvre d'une politique paneuropéenne des transports, l'intégration des pays d'Europe centrale et orientale dans le marché européen des transports, les questions spécifiques liées aux transports par chemins de fer, par routes et par voies navigables, les transports combinés, les transports et l'environnement, les coûts sociaux des transports, les tendances en matière de transports internationaux et les besoins en infrastructures, les transports pour les personnes à mobilité réduite, la sécurité routière, la gestion du trafic, l'information routière et les nouvelles technologies de communication.

Des analyses statistiques concernant l'évolution des trafics, des accidents de la route et des investissements sont publiées régulièrement et permettent de connaître sur une base trimestrielle ou annuelle la situation du secteur des transports dans les différents pays européens.

Dans le cadre de ses activités scientifiques, la CEMT organise régulièrement des Symposiums, des Séminaires et des Tables Rondes sur des sujets relevant de l'économie des transports. Les résultats de ces travaux servent de base à l'élaboration de propositions de décisions politiques à soumettre aux Ministres.

Le service de Documentation de la CEMT dispose de nombreuses informations sur le secteur des transports. Ces informations sont notamment accessibles sur le site Internet de la CEMT.

Le Secrétariat de la CEMT est rattaché administrativement au Secrétariat de l'Organisation de Coopération et de Développement Économiques (OCDE).

Also available in English under the title:
ECONOMIC ASPECTS OF TAXI ACCESSIBILITY

Des informations plus détaillées sur la CEMT sont disponibles sur Internet à l'adresse suivante :
www.oecd.org/cem

© CEMT 2001 – Les publications de la CEMT sont diffusées par le Service des Publications de l'OCDE,
2, rue André-Pascal, 75775 PARIS CEDEX 16, France

UNION INTERNATIONALE DES TRANSPORTS ROUTIERS (IRU)

Fondée en mars 1948, l'Union Internationale des Transports Routiers – IRU – représente les intérêts de l'ensemble de la profession routière sur le plan international, par 151 associations membres, dans 68 pays, qui regroupent les exploitants d'autocars, d'autobus, de taxis et de camions.

Les associations nationales, membres actifs, sont réparties au sein de deux Conseils Transport : de personnes et de marchandises. Ceux-ci forment l'Assemblée générale de l'IRU, qui exerce l'autorité souveraine. La présidence de l'IRU est l'organe exécutif. Ces organes sont assistés par les Task Forces, les Commissions et Groupes de travail de l'IRU, ainsi que par les Comités régionaux et les Comités de Liaison de l'IRU.

En outre, l'IRU a une Délégation permanente d'une part auprès de l'Union européenne (UE), à Bruxelles et, d'autre part, auprès de la Communauté des États Indépendants (CEI), à Moscou.

L'industrie du taxi est pour sa part représentée au sein du Conseil Transport de personnes de l'IRU, par le **Groupe « Taxis et voitures de louage avec conducteur »** qui groupe 28 associations professionnelles dans 25 pays. Ce Groupe est le seul porte-parole de ce secteur au niveau international, notamment auprès de l'Union européenne (UE), du Parlement européen (PE) et de la Conférence Européenne des Ministres des Transports (CEMT) et d'autres organisations internationales professionnelles, dont l'UITP (transports publics). **Son but** : promouvoir une politique visant à valoriser, renforcer et développer le rôle du taxi dans l'intérêt de la société et de la profession.

Dans cette optique, l'IRU recommande notamment l'utilisation accrue du taxi comme l'une des solutions de substitution à la voiture particulière afin de réduire la congestion endémique de nos villes, le taxi offrant un mode de transport public individuel à toutes les catégories de la population, surtout à celles qui ne peuvent ou ne veulent pas utiliser d'autres moyens de déplacement.

Il s'agit aussi, dans ce contexte, de permettre au taxi de compléter et, parfois, de remplacer les services de transports publics collectifs.

Les travaux actuellement poursuivis par ce Groupe comprennent notamment : la mise au point, en collaboration avec l'UITP, de modèles de coopération entre les taxis et les entreprises de transports publics ; une étude comparative annuelle des coûts d'exploitation des taxis en Europe ; le rôle des centraux d'appel des taxis ; les limites de la déréglementation et de la réglementation du secteur ; l'amélioration de la sécurité des conducteurs ; la flexibilité des tarifs permettant une meilleure adéquation aux conditions du marché ; l'impact sur le secteur de certaines Directives de l'UE, notamment en matière de temps de travail, accès à la profession, exigences de service public, droits d'accises sur les carburants, etc.

Ainsi, à partir des conclusions de ses travaux et des prises de position qui en résultent, l'IRU intervient, chaque fois que nécessaire, auprès de toutes les Instances internationales gouvernementales qui réglementent les activités du transport routier et son développement, pour faire valoir les intérêts de la profession, au bénéfice de l'ensemble de la société et de l'économie en général. Ses démarches sont relayées auprès des gouvernements par l'intermédiaire de ses associations nationales membres.

Aussi l'IRU a-t-elle entretenu et développé les relations les plus étroites et suivies avec la CEMT depuis sa création en 1953, en collaborant régulièrement à ses travaux et en apportant sa contribution active à nombre de ses initiatives.

Ceci présente un exemple probant de coopération entre les secteurs public et privé.

Union Internationale des Transports Routiers (IRU)

3, rue de Varembe – CH 1211 GENÈVE 20

www.iru.org

AVANT-PROPOS

Le taxi est un élément essentiel du système de transport qui offre un service porte-à-porte à toute heure du jour et de la nuit. Comme pour les autres modes de transport public, la question de l'accessibilité des taxis pour les personnes âgées et handicapées a pris un relief particulier. Les progrès dans ce domaine ont été plus lents qu'on ne l'espérait et les recommandations formulées par la CEMT au début des années 90 à cet égard n'ont pas été rapidement traduites en actes. L'une des raisons principales de cette évolution tient au fait que c'est une activité du secteur privé où les conditions de concurrence sont difficiles, d'où les réticences de la profession à prendre en charge un éventuel surcoût sans garanties d'en tirer bénéfice.

La CEMT a créé une Task Force conjointe CEMT-IRU sur les taxis, dans laquelle les pouvoirs publics sont représentés par le Groupe de la CEMT sur le transport pour les personnes à mobilité réduite et la profession par le Groupe de travail de l'IRU "Taxis et voitures de louage avec conducteur". Cette Task Force a été chargée d'étudier les aspects économiques de l'accessibilité des taxis et de formuler des recommandations sur la voie à suivre pour améliorer la situation.

Le rapport ci-après a été établi et accepté par la Task Force. Il a ensuite été approuvé par les ministres des Transports des pays de la CEMT lors de leur session ministérielle de Lisbonne en mai 2001, ainsi que par l'IRU à la réunion de son organe directeur compétent qui a eu lieu le même mois à Bruxelles.

Les recommandations énoncées dans le rapport s'adressent aux pouvoirs publics aussi bien qu'à la profession. On a bon espoir que leur mise en œuvre entraînera une amélioration sensible des services offerts par les taxis aux personnes âgées et handicapées.

La CEMT et l'IRU souhaitent remercier les membres de la Task Force pour le travail accompli, ainsi que M. Philip Oxley pour les recherches qu'il a menées et le grand soin qu'il a apporté à la rédaction du document.

TABLE DES MATIERES

LES ORIGINES	9
1. INTRODUCTION	11
2. MÉTHODE.....	11
3. SERVICE NATIONAL DE TAXI	12
3.1 Parc de taxis	12
3.2 Type de véhicules.....	20
3.3 Réglementation des taxis et de leur exploitation.....	20
3.4 Avantages financiers	22
3.5 Structuration de la profession de taxi	23
3.6 Résumé.....	24
4. TAXIS POUR HANDICAPÉS.....	26
4.1 Trajet subventionné.....	26
4.2 Réglementations nationales relatives aux taxis accessibles	32
4.3 Fréquentation des taxis par les handicapés.....	33
5. COÛT	41
6. POINTS DE VUE DES EXPLOITANTS DE TAXI ET DES HANDICAPES.....	51
7. COMMENTAIRES	54
8. CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS	59
ANNEXES.....	63
Résolution n° 94/2 sur l'accès aux taxis pour les personnes à mobilité réduite	63
Résolution d'ensemble n° 2001/3 sur des transports accessibles	65

LES ORIGINES

En 1992 la CEMT a adopté une résolution sur l'amélioration de l'accessibilité des taxis. La mise en œuvre de cette résolution a débuté très lentement et la CEMT, par l'intermédiaire de son Groupe de travail, a repris le dialogue avec la profession des taxis par l'intermédiaire de son organisation représentative, l'IRU. Il a été décidé d'entreprendre une étude sur les aspects économiques afin de rendre les services de taxis plus accessibles.

Ce rapport, préparé et approuvé par la Task Force CEMT-IRU montre la façon d'améliorer l'accessibilité des services de taxis.

Ce rapport a été approuvé par le Groupe de travail de la CEMT pour les personnes âgées et les personnes à mobilité réduite à sa réunion des 1er et 2 mars 2001, ainsi que par le Comité des Suppléants les 10 et 11 avril 2001.

Il a été soumis aux Ministres lors de leur session à Lisbonne les 29 et 30 mai 2001, et les Conclusions et Recommandations ont été acceptées.

1. INTRODUCTION

En juillet 1999, la Conférence Européenne des Ministres des Transports (CEMT) et l'Union internationale des transports routiers (IRU) sont mutuellement convenues de mettre en place une étude destinée à examiner les aspects économiques d'un service de taxis totalement accessible aux handicapés. Dans ce contexte, "totalement accessible" signifie susceptible d'être utilisé par des personnes circulant en fauteuil roulant.

En décidant de réaliser cette étude, la CEMT et l'IRU reconnaissent que des progrès considérables ont été faits pour rendre les transports publics totalement accessibles, notamment au regard du processus plus large visant à l'intégration sociale des personnes âgées et handicapées, mais il reste encore beaucoup à faire.

La mobilité personnelle revêt une grande importance pour tous. Une bonne mobilité suppose fréquemment le recours à différents modes de transport, chacun d'eux correspondant à un maillon de la chaîne du transport. Le taxi est un maillon important de cette chaîne, car il offre un service porte-à-porte 24 h sur 24 h. Étant donné que les transports deviennent de plus en plus accessibles aux personnes à mobilité réduite qui prennent le bus, le tramway, le train ou l'avion, il faut aussi rendre le taxi plus accessible.

2. METHODE

Pour obtenir les données nécessaires à l'étude, les membres de la Task force conjointe CEMT-IRU sur les taxis sont convenus de recueillir des informations de base sur les taxis dans leur pays et de les compléter dans certains cas par des études plus détaillées portant sur les aspects économiques et opérationnels d'un service de taxis accessibles.

Les informations suivantes ont été demandées : parc de taxis, type de véhicules, évolution du nombre de taxis agréés au cours des dernières années,

réglementation régissant les courses, éventuels avantages fiscaux prévus pour l'achat d'un taxi et subventions accordées aux handicapés pour prendre le taxi.

Les informations les plus détaillées portaient sur l'examen des conséquences financières de l'achat et de l'exploitation d'un taxi totalement accessible aux handicapés (en fauteuil roulant). On a ensuite cherché à savoir s'il était opportun d'exiger que tous les taxis soient totalement accessibles.

Quatorze pays^{*} ont fourni des renseignements sur leur système national de transport en taxi, d'autres données étant communiquées par le Canada pour le Québec. Plusieurs de ces 14 pays ont fourni des renseignements plus détaillés compte tenu du caractère particulier de leur réglementation relative aux taxis : il s'agit de la Finlande, de la France, des Pays-Bas, du Portugal et du Royaume-Uni.

La troisième partie du présent rapport concerne l'analyse de ces données nationales ; la quatrième décrit l'utilisation de ces taxis par les handicapés et la cinquième s'intéresse aux coûts. La sixième partie résume le point de vue des exploitants de taxi et des handicapés, la septième commente les questions soulevées au cours de l'étude et le rapport se termine par des conclusions et des recommandations.

3. SERVICE NATIONAL DE TAXI

Le Tableau 1 récapitule les principaux éléments et chiffres tirés des enquêtes nationales.

3.1 Parc de taxis

Comme le montre le Tableau 1, le parc de taxis en circulation est resté stable (cinq pays) ou s'est accru (neuf pays) au cours des dernières années. Dans certains cas, le taux de croissance est considérable : on observe plus de 100 % de hausse en Roumanie depuis 1989, 66 % d'augmentation en Autriche depuis 1989, plus de 60 % de croissance au Royaume-Uni depuis 1985, environ 20 % aux Pays-Bas depuis 1994 et 15 % en Suède entre 1990 et 1998.

* Allemagne, Autriche, Belgique, Danemark, Espagne, Finlande, France, Hongrie, Irlande, Pays-Bas, Portugal, Roumanie, Royaume-Uni et Suède.

En Suède, la croissance a résulté de la déréglementation de 1990, qui s'est traduite par une très forte augmentation du parc, le nombre de taxis passant à 14 805 en 1991 (12 729 l'année précédente), soit une hausse de 16 % en un an. L'effectif a baissé ensuite jusqu'en 1997, époque à laquelle il a commencé à remonter. Toutefois, l'évolution n'est pas uniforme dans le pays. Les hausses les plus fortes se sont produites dans les régions à forte densité de population comme le grand Stockholm et le sud de la Suède, alors que certaines des régions à plus faible densité de population accusent une baisse depuis 1990.

Le taux de croissance des taxis au Royaume-Uni a tendance à être plus constant d'une année sur l'autre par rapport à la Suède, l'augmentation étant régulière chaque année (depuis 1972) où l'on dispose de statistiques. La seule baisse enregistrée concerne Londres entre 1992 et 1993 et elle est généralement imputée à un recul économique.

En Finlande, où l'effectif des taxis est resté relativement stable ces 10 dernières années, on note qu'une légère baisse apparaît au milieu des années 90 après une forte récession économique. En France, bien que l'effectif global ait peu évolué depuis 1992, il y a d'assez fortes hausses (supérieures à 10 %) dans certaines régions et d'assez fortes baisses dans d'autres régions (pouvant atteindre 15 %). En Allemagne, où le parc est également assez stable, on note une baisse des voitures particulières de location et une hausse des véhicules immatriculés comme taxis et voitures de location.

Les statistiques du Québec montrent que le parc de taxis reste stable car le nombre des licences taxi accordées est limité ; il en va de même dans certains endroits du Royaume-Uni et dans un certain nombre d'autres pays. La limitation du nombre des autorisations ou des licences taxi n'implique pas *ipso facto* l'absence de progression du parc. Ainsi, aux Pays-Bas, où le nombre de licences était limité jusqu'au 1er janvier 2000, le parc a néanmoins progressé fortement, même s'il est probable que cette croissance soit limitée au secteur privé de la location.

Tableau 1. Récapitulatif des données relatives aux taxis

Pays	Effectif total des taxis	Évolution en nombre	Type de véhicule	Licences taxi	Limitation du parc	Limitation des tarifs	Limitation d'âge/condition	Avantages financiers	Structure de la profession	Subvention des taxis pour les handicapés	Réglementation nat. – adaptation des taxis
Autriche	13 030	+66% par rapport à 1989	Berlines 4 portes	Régional	Non	Oui (province)	Oui (province)	Oui (TVA + droits spéciaux)	Surtout des chauffeurs propriétaires (1-2 voitures)	Certaines entreprises de location de voitures sont spécialisées dans le transport des handicapés	Non
Belgique	4 100	& + 200 depuis 1993	95% de berlines 5% de minibus	Villes & communes	Oui (commune)	Oui – max (Ministère de l'économie)	Oui (commune)	Oui (TVA et vignette)	2000 chauffeurs indépendants 5 000 chauffeurs sous contrat	Subvention dans la région de Bruxelles sur le prix d'achat	Non
Canada (Québec)	7 894 (plus limousines)	Stable	Berlines + quelques TM/minibus	Commission des transports Québec	Oui (Commission des transports)	Oui (Commission des transports)	Oui	Oui (détaxe sur les carburants)	73% de chauffeurs propriétaires, autres, surtout petits parcs	Oui, pour les véhicules accessibles	Consultation en cours
Danemark	5 936	Légère & + 3.7% 94-98	Absence de données	Municipalité	Oui (municipalité)	Oui	Resp. du titulaire de la licence	Oui (réduction de la taxe automobile)	Mixte	La municipalité peut le faire si elle le souhaite	Non

Récapitulatif des données relatives aux taxis (suite)

Pays	Effectif total des taxis	Évolution en nombre	Type de véhicule	Licences taxi	Limitation du parc	Limitation des tarifs	Limitation d'âge/condition	Avantages financiers	Structure de la profession	Subvention des taxis pour les handicapés	Réglementation nat. – adaptation des taxis
Finlande	9 500	Stable	3 000 monospaces (1 000 avec toilettes), 300 taxis service, 150 taxis avec civières, 6 050 berlines	Comté	Oui (Comté)	Oui (Ministère des Transports et des Communications)	Oui autorités de contrôle automobile	Oui, réduction de la taxe automobile (TVA comprise)	Surtout des chauffeurs propriétaires	Oui : les taxis sont le principal mode de transport pour les courses spéciales (limitation pour les voyages d'agrément) : subventions individuelles	Oui pour les taxis service
France (métropolitaine)	42 855	Légère hausse + 1.4% 92-97	54% Berlines 27% Breaks 19% Monospaces	Commune ou Préfecture de Police	Oui (Commune)	Oui (Commune)	Pas de limite d'âge mais contrôle annuel	Avantages limités (usage personnel, taxe sur l'essence)	57.5% de propriétaires, 12.4% locataires, 30.0% de salariés	Subventions individuelles. Allocation d'accès au taxi en Ile-de-France	Non
Allemagne	52 338 +18 889 voitures louées	Stable	99% de berlines, 1% de breaks/TM	Districts et collectivités locales	Oui (district, ville)	Oui (locale) rural/urbain	Oui district, ville	Oui (réduction des taxes à l'achat), 7% au lieu de 16%	76 % un seul véhicule, 12.9 % 2 véhicules	Dans certaines régions	Non

Récapitulatif des données relatives aux taxis (suite)

Pays	Effectif total des taxis	Évolution en nombre	Type de véhicule	Licences taxi	Limitation du parc	Limitation des tarifs	Limitation d'âge/condition	Avantages financiers	Structure de la profession	Subvention des taxis pour les handicapés	Réglementation nat. – adaptation des taxis
Hongrie	12 600	Stable	Surtout berlines/breaks	Chambre de Commerce & d'Industrie	Non	Oui autorités locales	Pas de limite d'âge, mais contrôle technique	Non	Surtout des chauffeurs propriétaires	Non	Prévu en 2000
Irlande	7 594 (+8 699 locations privées) à fin mars 2001	Hausse de 105 % depuis 1999	Berlines, breaks et breaks/TM. D'ici 2003 tous les nouveaux taxis seront accessibles aux fauteuils roulants	Collectivités locales	Oui (Collectivités locales)	Oui	Contrôles techniques annuels	Réduction de la taxe routière (impôt indirect)	Surtout des chauffeurs propriétaires	Le coût d'une licence pour taxis accessibles représente 2 % du coût total d'une licence de taxi	Oui

Récapitulatif des données relatives aux taxis (suite)

Pays	Effectif total des taxis	Évolution en nombre	Type de véhicule	Licences taxi	Limitation du parc	Limitation des tarifs	Limitation d'âge/condition	Avantages financiers	Structure de la profession	Subvention des taxis pour les handicapés	Réglementation nat. – adaptation des taxis
Pays-Bas	22 702 (y compris la location privée)	+19% depuis 1994	62% de berlines, 38% de TM/minibus	Collectivités locales mais administration centrale à partir du 1.1.2000, pas de limite à partir du 1.1.2002	Oui	Oui (actuellement) mais contrôles assouplis dès le 1.1.2002	Oui (collectivités locales + administration centrale)	Oui (taxe d'achat) Baisse de TVA. Pas de vignette	Surtout des chauffeurs propriétaires dans 3 grandes villes, petites sociétés ailleurs	Oui, subventions individuelles comprises	Non
Portugal	12 668	ND	Berlines, jusqu'à 8 passagers. Fourgonnette (depuis avril 1999)	Administration Centrale (licence professionnelle) Municipalité (licence taxi)	Oui (Municipalité)	Oui (Municipalité)	Oui réglementation nat. 12 ans maxi., mise en œuvre par les conseils municipaux et l'administration centrale.	Oui (réduction de la taxe automobile)		Non	Non encore défini

Récapitulatif des données relatives aux taxis (suite)

Pays	Effectif total des taxis	Évolution en nombre	Type de véhicule	Licences taxi	Limitation du parc	Limitation des tarifs	Limitation d'âge/condition	Avantages financiers	Structure de la profession	Subvention des taxis pour les handicapés	Réglementation nat. – adaptation des taxis
Roumanie	16 000	Plus de 100% de hausse depuis 1989	Berlines	Collectivités locales	Non	Non	Contrôle technique annuel de la voiture	Non	Propriétaires indépendants + chauffeurs sous contrat	Non (certaines sociétés de location de voitures sont spécialisées dans les voyages pour enfants handicapés)	Non
Espagne	70 000	Stable	Berlines/breaks	Municipalité	Oui (Municipalité)	Oui (Municipalité)	Oui (Municipalité) Type & âge	Oui, Pas de TVA, pas d'IM	Surtout des chauffeurs propriétaires	Oui, pour les taxis accessibles - subvention à l'achat et pour les frais d'exploitation (assurance et carburant) ; aussi subventions individuelles	Non

Récapitulatif des données relatives aux taxis *(suite)*

Pays	Effectif total des taxis	Évolution en nombre	Type de véhicule	Licences taxi	Limitation du parc	Limitation des tarifs	Limitation d'âge/condition	Avantages financiers	Structure de la profession	Subvention des taxis pour les handicapés	Réglementation nat. – adaptation des taxis
Suède	14 653	+15% 90-98	Berlines, monospaces & fourgonnettes (env. 10% agréées pour fauteuil roulant)	Déréglementé en 1990	Non	Non	Oui contrôle technique de la voiture		75% de propriétaires individuels, le reste surtout des sociétés ou associés	Oui (SNTS)	Non
Royaume-Uni	66 040 (+ 136 500 locations privées)	+63% depuis 1985	48% de spécialisés 2% de TM 50% de breaks	Autorités locales (district) (NI-DoE)	Dans 45% des régions	Oui (collectivités locales)	Oui (collectivités locales, PCO)	Non	Surtout des chauffeurs propriétaires	Dans un petit nombre de régions	Oui (projet de réglementation en vertu du DDA de 1995)

3.2 Type de véhicules

Les berlines et les breaks sont universellement employés pour le taxi, ainsi que certains véhicules polyvalents et le monospace, notamment aux Pays-Bas et en Finlande. Le seul pays ayant une proportion importante de taxis spécialisés est le Royaume-Uni, le « London cab », ou taxi londonien, construit par les sociétés London Taxis International (LTI) et Metrocab représentant environ la moitié du parc total de taxis. Dans ce contexte, il convient de noter que la flotte des taxis privés au Royaume-Uni, qui représente le double du parc de taxis, est essentiellement constituée de berlines et de breaks. Si l'on prend en compte ce secteur du marché, les taxis spécialisés représentent environ 16 % du total.

Cette distinction entre taxis spécialisés et les berlines ordinaires habituellement utilisées comme taxi est importante car le taxi spécialisé est aménagé (et ce, depuis plusieurs années) pour transporter un passager en fauteuil roulant. La proportion exacte de taxis londoniens accessibles en fauteuil roulant reste inconnue, mais s'élève à environ 75 %, soit 24 000 véhicules.

Les autres pays qui ont surtout recours à des berlines mais qui prévoient des déplacements en taxi pour handicapés (par exemple la Finlande et la Suède) utilisent des voitures particulières ou des monospaces spécialement aménagés. Cela pourrait bien changer à l'avenir avec l'avènement du « taxi pour tous » anglo-suédois qui est actuellement en phase de production à grande échelle en Suède.

Que ce nouveau véhicule entre ou non dans la flotte courante des taxis, les chiffres donnés par les pays interrogés montrent que toute évolution sérieuse vers une accessibilité totale passe par une transformation majeure de la composition actuelle des taxis.

3.3 Réglementation des taxis et de leur exploitation

3.3.1 *Nombre de licences de taxi*

L'effectif des taxis est limité dans la plupart des pays, l'Autriche, la Hongrie, la Roumanie et la Suède faisant exception. Au Royaume-Uni, la loi de 1985 sur les transports attribue aux autorités (locales) le pouvoir de limiter le nombre de licences ; à l'heure actuelle, environ 45 % des autorités limitent toujours le nombre de licences taxi accordées, les autres ayant banni toute limitation. Au Royaume-Uni, la limitation du nombre de taxis n'est acceptable

que si l'on peut montrer qu'il n'y a pas de besoins insatisfaits importants en service de taxi.

Les Pays-Bas ont aussi eu leur politique de limitation des licences, les licences supplémentaires n'étant accordées que lorsque l'exploitant pouvait garantir qu'il ferait un chiffre d'affaires supplémentaire suffisant, mais cette politique est actuellement revue. Depuis janvier 2000, il y a une recentralisation des octrois de licence de 27 autorités locales au profit de l'administration centrale ; dès janvier 2002, le marché sera ouvert et les exploitants pourront mettre en circulation de nouveaux taxis sans avoir à démontrer qu'ils peuvent augmenter leur chiffre d'affaires.

Il est à noter que la Roumanie fait état d'une augmentation du nombre de chauffeurs de taxi qui exercent sans licence et en piratant la radio. Des problèmes de taxi non agréé ont été signalés au Royaume-Uni et il n'est pas rare que des voitures de location particulières fassent illégalement le va-et-vient dans la rue, en particulier aux heures d'affluence les vendredis et samedis soir.

3.3.2 Tarifs

La Suède qui, comme indiqué plus haut, a déréglementé son service de taxi en 1990, et la Roumanie, sont les seuls pays qui ne réglementent pas leurs tarifs de courses. Aux Pays-Bas, la législation citée plus haut (3.3.1) entraînera un assouplissement de la réglementation des tarifs et, dès janvier 2002, la liberté des prix. Dans les autres pays, la réglementation des prix est généralement régie par les autorités locales (municipalités, districts urbains et ruraux, etc.), exception faite de la Finlande où le Ministère des Transports et des Communications fixe les tarifs et la Belgique où le Ministère fédéral de l'économie fixe des maximums tarifaires. Au Québec, les tarifs sont fixés par la Commission provinciale des transports.

3.3.3 Age et contrôle technique des taxis

Comme pour les tarifs, il existe dans tous les pays des dispositions qui réglementent l'âge et l'aptitude de la voiture à rouler et qui sont généralement mises en œuvre par les autorités locales. Il y a, dans certains pays, des règles à respecter quant à l'âge du véhicule. Le Portugal dispose d'une législation nationale qui stipule que les voitures de taxi ne doivent pas être âgées de plus de 12 ans, règle appliquée aussi bien par l'administration centrale que par les collectivités locales. Au Royaume-Uni, il existe de nombreuses autorités qui réglementent l'âge maximum du véhicule lorsqu'il est agréé pour la première

fois comme taxi ainsi que l'âge maximum au-delà duquel on ne peut pas poursuivre son exploitation. Lorsque des règles de ce type sont en vigueur, l'âge autorisé des taxis spécialisés est souvent supérieur à celui des berlines et des breaks.

Dans certains pays, il n'existe pas de réglementation portant sur l'âge du véhicule, mais il y a des contrôles d'aptitude de la voiture à rouler. Les contrôles d'aptitude sont les mêmes que ceux réalisés pour les voitures particulières dans certains cas (Pays-Bas), mais sont le plus souvent plus fréquents et/ou plus rigoureux. Un certain nombre de répondants signalent aussi que les taximètres sont soumis à des contrôles périodiques par les autorités locales (comme en Belgique) ou par un organisme spécialisé (comme en France, au Portugal et au Danemark).

3.4 Avantages financiers

La plupart des pays ayant répondu à l'enquête ont une réglementation qui prévoit de consentir certains avantages financiers aux acheteurs de taxi. Sept pays (Autriche, Danemark, Finlande, Allemagne, Pays-Bas, Portugal et Espagne) consentent des réductions de TVA ou de taxe à l'achat. Les réductions peuvent être importantes. La Finlande consent une réduction pouvant atteindre 57 000 FIM sur l'achat d'une voiture neuve, les taxis aménagés pour les handicapés étant totalement exonérés d'impôts. Les subventions espagnoles (IVA et IM) correspondent à une économie de 23 % sur le prix d'achat du véhicule. Au Danemark, les acheteurs de taxis obtiennent également un allègement important des taxes prélevées sur les voitures neuves. Les discussions avec un exploitant de taxis à Copenhague montrent que cet allègement fiscal permet de revendre le véhicule à un particulier, après trois années d'exploitation, approximativement au même prix que celui payé à l'achat du véhicule neuf.

En France, il y a quelques petits avantages financiers touchant à l'emploi du véhicule à titre personnel, une détaxe payable à la revente d'un taxi (sous réserve que le chiffre d'affaires de l'exploitant de taxi soit inférieur à 300 000 FF) et, pour les chauffeurs rémunérés qui doivent acheter leur carburant, le remboursement des taxes sur les produits pétroliers jusqu'à une limite déterminée. Le Québec prévoit aussi le remboursement de la taxe sur les carburants (500 \$). Seul quatre pays (Belgique, Hongrie, Roumanie et Royaume-Uni) ne subventionnent pas l'achat des véhicules ou les carburants.

Il est à signaler dans les études françaises que la région Ile-de-France octroie des subventions depuis 1991 pour financer les frais d'aménagement des

taxis afin de répondre aux besoins des handicapés. Cette aide couvre 50 % des frais, jusqu'à concurrence de 100 000 FF si le taxi est équipé d'un système élévateur (à l'arrière) ou de 20 000 FF s'il est équipé de sièges pivotants. Les véhicules (modifiés) doivent être utilisés par une association ayant conclu un accord avec une collectivité locale. Cette exigence explique le faible recours à cette forme de subventions.

3.5 Structuration de la profession de taxi

La structure de la profession de taxi repose sur les chauffeurs propriétaires et les petits artisans qui louent des voitures ou emploient des chauffeurs. En Suède, par exemple, il y a à peu près 8 800 sociétés de taxi et 14 700 véhicules, soit un peu moins de deux voitures par société. En Allemagne, 76.6 % des sociétés de taxi ne détiennent qu'un seul véhicule et 12.9 % en détiennent deux. En Hongrie, environ 80 % des taxis sont exploités par des artisans individuels propriétaires d'un ou deux véhicules ; seules 20 à 25 sociétés de taxi ont un parc plus important.

Les Pays-Bas ont une situation légèrement différente. Le service de taxi dans les grandes villes (Amsterdam, Rotterdam, La Haie) est principalement assuré par des chauffeurs propriétaires, mais, à l'extérieur de ces régions, le nombre moyen de véhicules par exploitant de taxi varie de huit à neuf. Les données du Québec montrent que 73 % des chauffeurs de taxi sont des artisans individuels ; le reste du parc est constitué de petites flottes. Les flottes de plus six taxis ne représentent que 10 % du parc.

Le Royaume-Uni est quelque peu différent de la plupart des autres pays. D'après les chiffres de l'Union européenne (Transports Européens en Chiffres), la taille moyenne d'une société de taxi est d'un peu moins de 15 véhicules. Nonobstant ce chiffre, une grande partie des exploitants de taxi sont propriétaires de petites flottes dont l'effectif est inférieur ou égal à cinq voitures, bien que dans certaines grandes villes il y ait des sociétés dont la flotte est supérieure à 200 véhicules.

Un des aspects de la profession qui varie d'un pays à l'autre est le ratio entre le nombre d'employés et la flotte. Les données provenant de Transports Européens en Chiffres (octobre 1999) montrent que le ratio chauffeurs/taxis varie de 1 : 1 (Autriche, Luxembourg) à 3.8 : 1 (Suède). Dans les autres pays, ce ratio va de 1.3 : 1, comme en Finlande et en Allemagne, à environ 2 : 1, comme au Danemark, en France et au Royaume-Uni.

Le chiffre très élevé de la Suède s'explique par le fait qu'après la déréglementation des services de taxi, un grand nombre de candidats ont obtenu un agrément uniquement pour pouvoir faire quelques heures supplémentaires comme chauffeur de taxi et gagner plus d'argent. Par exemple, de nombreux étudiants travaillent occasionnellement comme chauffeurs de taxi, alors que d'autres personnes ne travaillent que les vendredis et samedis soir, lorsque la demande est à son point culminant.

Ces chiffres signifient que, pour certains pays, l'exploitation du taxi se fait sur la base suivante : un chauffeur/véhicule par jour ouvré (Autriche, Finlande, Luxembourg) alors que dans d'autres pays le mode d'exploitation habituel est deux chauffeurs/véhicule par jour ouvré (Danemark, France et Royaume-Uni). On note toutefois également des variations à l'intérieur d'un même pays (en Finlande, par exemple) avec deux chauffeurs/véhicule dans les grandes agglomérations et un chauffeur/véhicule dans le reste du pays.

Les chiffres de l'Union européenne montrent que la profession de taxi est une importante source d'emploi, qui représente environ 8 % des emplois de tout le secteur des transports.

3.6 Résumé

Les sections qui précèdent montrent que l'activité de taxi est stable ou en progression ; on ne signale qu'une légère diminution occasionnelle du nombre de taxis agréés. Le cas échéant, cette diminution résulte d'une récession économique temporaire dans le pays.

A l'exception du Royaume-Uni où les taxis spécialisés constituent une part importante du parc, les taxis sont essentiellement des berlines ordinaires et des breaks. On estime que dans les 14 pays européens qui ont répondu à cette enquête, environ 290 000 taxis (84 %) sur un parc total de 347 000 sont des berlines ou des breaks, environ 32 000 (10 %) des taxis spécialisés et le reste (7 %) un mélange de véhicules polyvalents, minibus et monospaces.

En général, la profession est très réglementée bien que cette réglementation ne soit pas toujours appliquée. Le nombre des taxis agréés est limité dans la plupart des pays, habituellement au niveau local. Les tarifs sont réglementés partout, sauf en Suède et en Roumanie (et bientôt aux Pays-Bas), ici encore au niveau local. L'examen des tarifs des taxis en Europe, réalisé en octobre 1999 par l'IRU, fait apparaître une augmentation des tarifs dans certains pays (Belgique, Grande-Bretagne [Londres], Luxembourg, Finlande [Helsinki] et

Roumanie [Bucarest]), mais une stagnation dans d'autres (Allemagne [Berlin et Munich], Suisse, Pays-Bas [Amsterdam]).

La comparaison de l'évolution des tarifs de taxi en Grande-Bretagne pendant la période comprise entre 1985 et 1997 montre qu'ils ont grimpé en moyenne de 90 % (chiffre non corrigé de l'inflation) contre 110 % pour les tarifs des autobus pendant la même période. L'impression générale retirée des discussions avec les exploitants de taxi au Royaume-Uni est que l'évolution des tarifs suit généralement le rythme d'évolution de l'indice des prix à la consommation mais traduit aussi les conditions économiques locales et la concurrence des autres moyens de transport, notamment du secteur de la location privée. Les données tirées de Transports Européens en Chiffres montrent que la rémunération moyenne des chauffeurs est un élément déterminant de la fixation des tarifs de taxi, les tarifs étant bas au Portugal et en Grèce et les plus élevés au Luxembourg. Les différences sont plus faibles entre les autres pays Membres, surtout si l'on tient compte des parités de pouvoir d'achat.

Selon les données de l'Union européenne, qui portent sur les 15 Etats membres, les taxis représentent environ 20 milliards de kilomètres-passagers par an, soit environ 0.4 % de l'ensemble des transports de passagers (ou 5 % des transports publics locaux). Cependant, activité à forte intensité de main-d'œuvre, les services de taxi emploient environ un demi-million de personnes (8 % des effectifs totaux du secteur des transports) ; ils représentent une activité économique importante à cet égard. Le chiffre d'affaires annuel de la profession dans les Etats membres de l'Union européenne est estimé à 25 milliards d'euros.

Tous les pays étudiés ont une législation limitant l'ancienneté et/ou l'aptitude des taxis à rouler, même si elle n'est pas toujours appliquée à l'échelle locale. Il existe aussi la plupart du temps une réglementation limitant les zones de desserte, les courses en commun, etc.

La structure de la profession repose principalement sur le petit entrepreneur ou sur l'individu qui loue une voiture et travaille pour son propre compte. Même dans les pays où la flotte moyenne est plus élevée (Pays-Bas et Royaume-Uni), la taille des sociétés de taxis reste réduite. En revanche, le ratio entre le nombre d'employés et le nombre de taxis agréés est variable, ce qui donne à penser qu'il existe différents modes d'exploitation des taxis et une utilisation des véhicules plus intensive dans certains pays que dans d'autres.

4. TAXIS POUR HANDICAPES

4.1 Trajet subventionné

Dans le questionnaire général, les pays répondeurs sont invités à dire s'il y a des services de taxi subventionnés pour handicapés, si une éventuelle réglementation nationale relative à la conception des taxis utilisables par les handicapés est en vigueur ou en cours d'élaboration et s'il existe des données exploitables sur l'utilisation des taxis par les handicapés.

La question de déterminer ce qu'est un service de taxi subventionné n'est pas simple. La présente étude s'intéresse essentiellement aux services qui permettent aux handicapés d'utiliser les taxis ordinaires à un tarif inférieur à celui du compteur, la différence étant prise en charge par la collectivité locale ou l'Etat. Le système Taxicarte, à Londres, est un exemple de ce type de service, mais il y a d'autres formules de subventions du transport par taxi pour les handicapés. Plusieurs pays ont notamment mis sur pied des systèmes de transport par taxi subventionné pour les écoliers handicapés.

Certains pays (notamment les pays scandinaves) fournissent aux malades le transport par taxi, qui est subventionné au moyen de régimes d'assurance nationaux. Ces services peuvent constituer une part non négligeable des recettes d'un exploitant de taxis, tout comme le transport subventionné d'écoliers, mais il s'agit dans les deux cas de services à finalité spécifique. Autrement dit, les handicapés qui peuvent prétendre à leur utilisation ne peuvent en bénéficier que pour se déplacer pour des raisons médicales s'il s'agit du transport destinés aux malades, ou pour des raisons scolaires s'il s'agit du transport destiné aux écoliers handicapés. Les systèmes de subventions plus larges, comme le dispositif Taxicarte de Londres, mentionné plus haut, peuvent être utilisés pour des types de déplacements à finalités diverses, y compris sociales ou récréatives.

Seuls trois pays, la Hongrie, le Portugal et la Roumanie, ont déclaré qu'il n'y avait pas de système d'aide dans leur pays. Tous les autres pays ont des dispositifs qui se caractérisent par leur grande diversité.

À l'autre bout du spectre, la Finlande et la Suède ont un Service National de Transport Spécial (STS) pour handicapés, l'essentiel de ce service étant assuré par les taxis.

Le STS suédois fonctionne depuis de longues années ; environ 5 % de la population remplit les conditions requises pour bénéficier de ce service. Celui-ci

fait généralement appel à des berlines ordinaires ou à des breaks pour transporter les personnes à mobilité réduite ou celles atteintes d'autres handicaps de mobilité. Les usagers en fauteuil roulant qui peuvent se déplacer utilisent parfois des berlines classiques, mais les autres, ceux qui ne le peuvent pas, sont transportés en monospace. Les sociétés spécialisées aménagent ces véhicules, pour répondre aux besoins des handicapés, en les équipant d'un plancher surbaissé, d'un toit surélevé et d'une rampe d'accès ou d'un système élévateur selon la hauteur du plancher du véhicule.

Le passager qui a droit au STS paie une part réduite des frais réels (environ 10 %), le solde étant financé par l'administration centrale et locale. Les chiffres cités sur le Tableau 2 montrent l'importance du STS pour les taxis privés (ainsi que des transports publics en taxi en particulier). Au total, les transports publics représentent plus de la moitié du marché et le STS plus d'un quart de celui-ci.

Tableau 2. Répartition du marché suédois du taxi en fonction du chiffre d'affaires (1996)

Secteur	Millions de SEK	%
Services spéciaux	2 200	28
Transports de malades	1 400	17
Transports scolaires	900	11
Sous-total secteur public	4 500	56
Particuliers	1 800	23
Sociétés	1 700	21
Total	8 000	100

Source : Association des taxis suédois in Rapport final de Taxis pour Tous, 2000.

La Finlande met à la disposition des handicapés le même service complet Conformément à la Loi sur les services et l'assistance aux personnes handicapées, tous les grands handicapés ont droit au transport pour se rendre à l'école ou sur leur lieu de travail et pour rentrer chez eux tous les jours, ainsi qu'à 18 déplacements d'agrément en aller simple par mois (et à tous les transports aller et retour à l'hôpital). Les taxis sont le principal moyen de transport pour ces déplacements.

L'importance des subventions accordées est variable d'une municipalité à l'autre. Normalement, l'usager paie l'équivalent du prix des transports publics (comme c'est le cas en Suède). En 1997, un peu plus de 55 000 personnes remplissaient les conditions requises pour bénéficier de ce service (1.1 % de la population totale), mais leur nombre a considérablement augmenté depuis.

La Suède et la Finlande assurent leurs transports spéciaux en subventionnant le service*. Les Pays-Bas assurent aussi un éventail complet de services de transport pour handicapés, mais avec une formule mixte de subventions individuelles et de subventions du service. Les services proposés sont les suivants :

- i. Déplacements à caractère social ou d'agrément pour handicapés non actifs.
- ii. Transport domicile-travail pour travailleurs handicapés employés par des centres spéciaux.
- iii. Déplacements pour handicapés résidant dans des centres spéciaux.
- iv. Déplacements à caractère social, professionnel ou d'agrément pour handicapés actifs.
- v. Transport domicile/école pour enfants handicapés.
- vi. Transport de malades à des centres médicaux.

Le premier de ces services (i) peut être financé par une subvention individuelle (mais seulement sur décision du conseil municipal), le bénéficiaire étant libre d'utiliser des voitures aménagées, des services bénévoles ou des taxis, ou par une subvention accordée à l'exploitant du taxi dans le cadre d'un dispositif de taxi en commun. Les services (ii), (iii) et les services de transport scolaire spéciaux (v) font tous l'objet de subventions accordées aux prestataires pour les services sous-traités par les institutions (ii, iii) ou les municipalités (v) auprès des exploitants de taxi.

Les services mis à la disposition des handicapés actifs (iv) bénéficient globalement de subventions individuelles, les usagers étant libres d'utiliser des

* Subvention du service signifie que la prise en charge par l'administration centrale ou les autorités locales des frais correspondant à la prestation s'effectue en versant des aides aux prestataires de service. Subvention individuelle signifie que l'aide est versée à la personne qui utilise ensuite la somme correspondante pour acheter un titre de transport. Le versement des subventions du service peut être déclenché par l'usager, dans le cadre de dispositifs où le fournisseur n'est payé que lorsque le service est effectivement utilisé.

voitures aménagées, des taxis ou des services bénévoles. Le service (vi) se différencie des autres dans la mesure où les aides sont accordées par des fonds d'assurance, sur présentation de reçus, mais comme le service (iv), il bénéficie d'une subvention à titre individuel. Au total, les subventions correspondant à ces six catégories de services s'élèvent à 1 milliard 200 millions de florins (545 millions d'euros) par an. Dans le cadre de la réglementation néerlandaise, en vertu de laquelle il appartient aux autorités municipales de distribuer les subventions, 52 % des municipalités avaient décidé de passer un contrat avec un exploitant de taxis partagés en 1996. Globalement, 95 opérations ont été réalisées dans 322 municipalités représentant une population totale de 9.5 millions (soit un peu plus de 60 % de la population des Pays-Bas). La plus grosse opération portait sur approximativement 400 000 voyages-passagers.

Les recherches effectuées par KPMG montrent que 43 % du chiffre d'affaires total du secteur des taxis aux Pays-Bas correspondent à du travail de sous-traitance – contrats collectifs passés par les municipalités, les établissements de soins, les écoles, les employeurs et les compagnies d'assurance. Le reste correspond à l'activité en stationnement ou en maraude (30 %) et sur réservation téléphonique (27 %). Le syndicat des taxis néerlandais considère que la part des recettes provenant des transports spéciaux, des transports scolaires et des transports de malades est même plus élevée que le chiffre estimé par KPMG – il pourrait atteindre 65 % du chiffre d'affaires total (il convient de noter que la plupart des propriétaires chauffeurs des trois grandes villes, où est concentrée la plus grande part de l'activité en stationnement au pays, ne sont pas membres du syndicat).

Depuis 1979, le Québec a un programme consistant à subventionner les transports pour handicapés, 75 % des frais étant supportés par le ministère, 20 % par les autorités locales et 5 % par les usagers. À la différence de la plupart des autres dispositifs, il n'y a pas de limitation du nombre de voyages que peuvent faire les usagers. En 1998, 102 services spéciaux, mis en place dans 874 municipalités, ont transporté 50 000 personnes et effectué 4 millions de voyages. Ce service compte beaucoup pour les professionnels car environ 40 % de ces voyages sont organisés en taxi.

En revanche, au Danemark, il existe une subvention pour les handicapés incapables d'emprunter les transports publics, qui peut être versée pour prendre en charge les frais d'une voiture aménagée ou, le cas échéant, de transports individuels spéciaux prévus par les sociétés de transport public. Les véhicules employés sont des minibus aménagés – on utilise peu les taxis pour ce service. La norme nationale minimale est de 104 voyages par personne et par an.

Il existe aussi un dispositif facultatif au Danemark dans le cadre duquel les municipalités peuvent assurer le transport des handicapés moteurs et faire appel à des taxis.

La France et le Royaume-Uni ont une formule mixte de services spéciaux – ou de services accessibles à tarif réduit – pour les handicapés. Conjointement aux pays cités plus haut, les deux pays font fréquemment appel au taxi pour assurer les aller et retour à l'école des enfants handicapés et ceux des travailleurs handicapés actifs sur leur lieu de travail, bien que le dispositif soit très limité au Royaume-Uni.

Le Royaume-Uni accorde une subvention individuelle (composante mobilité de l'allocation d'invalidité) qui peut servir à différentes fins et non exclusivement aux transports. En dehors du transport des élèves handicapés, les services conçus à l'intention des adultes handicapés sont laissés à la discrétion des autorités locales. Dans le cadre de cette étude, une enquête sur questionnaire a été réalisée au Royaume-Uni pour déterminer dans quelle mesure les collectivités locales ont mis en place des systèmes pour subventionner le recours aux taxis.

En résumé, les conclusions de l'enquête sont les suivantes :

- Quarante-deux (28 %) des 150 collectivités locales ayant répondu avaient un système de bons, une Taxicarte ou un système de jetons de taxi.
- Les clients du système de bons (17 systèmes au total) reçoivent des carnets de bons qui peuvent être utilisés en tout ou partie pour payer le taxi.
- La valeur des bons est variable d'un endroit à l'autre, de £20 à £300 par an.
- Les critères exigibles pour bénéficier des bons sont variables d'une collectivité locale à l'autre et incluent les usagers en fauteuil roulant, les infirmités à long terme, l'inaptitude à utiliser les transports publics classiques et les déficits sensoriels.
- Le nombre de personnes remplissant les conditions requises pour bénéficier de bons est variable d'un endroit à l'autre, mais est généralement réduit : 5 000 au maximum.

- La plupart des systèmes de bons de taxi permettent à leurs bénéficiaires d'utiliser les bons dans les minibus accessibles, dans les transports collectifs et dans les taxis. Six systèmes sur 17 limitent les bons aux seuls taxis et l'un d'eux stipule que les bons ne peuvent être utilisés qu'avec des taxis accessibles aux fauteuils roulants.
- Les systèmes de jetons, qui consiste à utiliser des jetons ressemblant à des pièces de 10, 20 et 50 pences pour payer les trajets locaux, sont plus répandus que les systèmes de bons. Sur les 150 autorités qui ont répondu, 26 avaient instauré un système de jetons.
- Les discussions menées avec les représentants de National Transport Tokens pour les voyages à tarif réduit nous ont appris que 11 autres collectivités locales, en plus des 26 qui ont répondu à l'enquête, émettaient des jetons qui pouvaient être utilisés pour payer les taxis.
- La valeur des jetons émis chaque année est généralement inférieure à celle des systèmes de bons/Taxicarte. La fourchette va de £7 à £59.20, la moyenne étant d'environ £24.
- Comme avec les systèmes de bons, les critères exigibles pour bénéficier de jetons sont variables d'une collectivité à l'autre, mais sont en général plus souples qu'avec les bons. Certaines collectivités limitent les jetons aux seuls handicapés, d'autres en font bénéficier tous les retraités.
- En raison de la plus grande souplesse des critères exigibles, les systèmes de jetons comptent généralement un plus grand nombre de bénéficiaires, la majorité de ceux pour lesquels on dispose de données ayant entre 5 000 et 21 000 bénéficiaires.
- Les jetons peuvent servir à payer le bus, le taxi et, dans certains cas, le train et même le ferry. La proportion de jetons utilisés pour les transports en taxi n'est pas connue.

Peu de collectivités locales envisagent de mettre en place un système de bons (4 sur les 108 de l'étude qui n'ont pas ce dispositif). Trois autres ont envisagé de mettre en place un système de ce type, mais elles y ont renoncé, en général pour des raisons de coût.

Bien que la valeur des systèmes de bons ou de jetons puisse être considérable pour l'individu qui en bénéficie, les sommes relativement réduites en cause et, dans certains cas, le faible nombre de bénéficiaires, montrent que

ces systèmes ont probablement un impact relativement modeste sur les recettes des taxis.

En Allemagne et en Espagne, comme au Royaume-Uni, il existe des dispositifs d'aide aux déplacements des handicapés, qui sont sous la responsabilité des collectivités locales et qui sont donc variables d'un endroit à l'autre. En Allemagne, certaines grandes villes ont des services de transport spéciaux, avec des véhicules spécialisés (autres que les taxis), mais, en dehors de ces villes, on utilise des taxis et des voitures de location. En Espagne, les subventions sont utilisées pour les déplacements en taxi, qu'il s'agisse de véhicules classiques ou aménagés. A Madrid, par exemple, le montant de la subvention allouée est de 140 000 pesetas par personne et par an.

4.2 Réglementations nationales relatives aux taxis accessibles

La plupart des pays étudiés n'ont pas de réglementation nationale concernant la conception des taxis accessibles, ni de projet correspondant, hormis la Hongrie, l'Irlande, la Norvège, le Québec, la Roumanie, la Suède et le Royaume-Uni.

En Hongrie, il est prévu que des normes techniques applicables à l'espace passagers et à l'espace bagages des taxis prévus pour les handicapés soient publiées en 2000. Au Québec, le Ministère des transports a récemment lancé une opération de consultation du public sur les éventuelles modifications de conception des taxis, parmi lesquelles l'accès des usagers en fauteuil roulant et un intérieur plus spacieux.

Conformément à la Loi sur la discrimination des infirmités de 1995, le Royaume-Uni est en voie d'adopter des normes de conception pour les taxis qui accueillent des usagers en fauteuil roulant, mais ce projet en est encore au stade de la consultation/discussion.

En Finlande, il y a des normes techniques nationales concernant les taxis services. Ces normes prévoient la hauteur du véhicule et les moyens d'accès (système élévateur ou plancher surbaissé). Les taxis services doivent impérativement se conformer à ces normes s'ils veulent obtenir l'exonération des taxes mentionnée plus haut en 3.4.

En Suède, la réglementation prévoit des normes d'équipement des véhicules utilisés pour transporter les passagers en fauteuil roulant (marches, portes, poignées, rampes d'accès, supports, type de plancher, agencement,

ventilation, éclairage et sécurisation des fauteuils roulants). En France, la normalisation de ces aménagements est en préparation.

L'Irlande dispose, pour les taxis accessibles aux personnes en fauteuil roulant, d'une spécification nationale développée en 1992 et révisée en 1997 qui comporte des obligations précises quant aux sièges, au nombre et à la taille des portes, aux rampes d'accès et aux systèmes de fixation.

Dans un taxi accessible, l'espace pour un fauteuil roulant doit rester disponible à tout moment lorsque ce taxi est libre à la course.

Il est à noter qu'aux Pays-Bas il y a un nombre croissant de taxis accessibles en circulation et qu'il s'agit plus d'un mouvement du marché que d'un effet de la législation. Cependant, ces taxis sont utilisés uniquement dans le cadre de contrats conclus avec des établissements de soins pour personnes âgées ou pour handicapés ; ils ne peuvent pas être hélés. Laisser le marché déterminer le nombre de taxis accessibles peut être une autre solution à la réglementation mais il reste à savoir si cette politique permet d'assurer un service satisfaisant pour les handicapés.

4.3 Fréquentation des taxis par les handicapés

Il existe très peu de données nationales complètes sur la fréquentation des taxis par les handicapés.

Les données des Pays-Bas indiquent que le secteur de la population qui fait un large usage du taxi (une ou plusieurs fois par semaine) s'élève à 5 % de la population adulte (âgée de 16 ans et plus). On pense que ce groupe est surtout représenté par des personnes atteintes de troubles moteurs. En Allemagne, les professionnels estiment que 2 % des passagers des taxis sont des handicapés lourds.

En France, bien que l'on ne dispose pas de données nationales, l'utilisation de taxis par les enfants handicapés pour se rendre à l'école, en particulier en milieu rural, peut représenter une partie importante de l'activité de taxi – mais pas toujours – puisqu'elle varie entre 5 et 50 % du total de l'activité. Pour certains exploitants qui travaillent en milieu rural, ces services spécialisés peuvent représenter jusqu'à 80 % de leur chiffre d'affaires.

Peu de taxis en France sont capables de transporter des personnes en fauteuil roulant. Les handicapés qui utilisent les taxis sont donc ceux atteints de

troubles mentaux ou sensoriels, les handicapés mobiles et les personnes qui peuvent sortir de leur fauteuil roulant.

Une enquête sur les handicapés (réalisée par l'Association des paralysés de France) montre qu'un peu plus de la moitié d'entre eux (55.7 %) se déplacent de façon autonome, que 19.4 % utilisent régulièrement un taxi, que 39.6 % le font occasionnellement et que les autres utilisent rarement ou n'utilisent jamais le taxi. Parmi les raisons avancées pour ne pas utiliser le taxi, on trouve le prix, l'absence d'assistance et les problèmes d'accessoires de mobilité. Il est triste de constater que 40 % des handicapés se sont vu refuser, à un moment ou à un autre, l'aide du chauffeur pour monter à bord.

En Espagne, en l'absence de données nationales, une étude réalisée dans 3 communes met en évidence l'augmentation de la fréquentation du taxi chez les handicapés après l'introduction des taxis accessibles :

- 18.6 % des handicapés augmentent « beaucoup » leur fréquentation.
- 21.6 % des handicapés augmentent « assez » leur fréquentation.
- 20.4 % des handicapés augmentent « parfois » leur fréquentation.
- 14.3 % des handicapés augmentent « rarement » leur fréquentation.
- 22.9 % des handicapés n'ont pas changé leurs habitudes.

L'étude montre aussi que plus de 60 % des usagers de taxis accessibles utilisaient auparavant des taxis classiques.

Au Royaume-Uni, l'enquête nationale sur les déplacements portant sur la Grande-Bretagne sans l'Irlande du Nord fournit quelques données nationales sur l'utilisation du taxi par les handicapés.

Le Tableau 3, établi d'après les données de l'enquête nationale de 1991/93, illustre l'importance relative des déplacements en taxi pour les handicapés.

Tableau 3. Répartition des voyages par adulte et par an en fonction des principaux moyens de transport et du handicap Grande-Bretagne 1991/93

Moyen de transport	Ensemble des handicapés	Handicapés légers	Handicapés lourds	Non handicapés (normalisés)	Ensemble des adultes
Marche à pied	30	44	7	65	59
Voiture/ transports partic.	312	358	239	472	647
Taxi	12	11	13	6	10
Autres transports publics	73	100	30	101	89
Ensemble des moyens	427	514	289	644	806

Notes : Exclut les voyages de moins d'1 mile (1.6 km) ; chiffres des personnes valides normalisés d'après la répartition de l'ensemble des handicapés en fonction de l'âge et du sexe.

Il est à noter que si le nombre de déplacements effectués en voiture/véhicule particulier et par les transports publics (surtout le bus) est moins élevé pour les handicapés que pour les non-handicapés, les déplacements en taxi sont nettement plus nombreux. Ainsi, chez les handicapés les plus lourds, le taxi représente 4.5 % de l'ensemble des déplacements contre moins de 1 % chez les adultes non handicapés. Ces données corroborent les précédentes études britanniques sur l'infirmité, réalisées par le Bureau d'enquête et de recensement de la population (OPCS) entre le milieu et la fin des années 80, qui mettaient déjà en évidence la fréquentation relativement plus élevée du taxi chez les handicapés.

La comparaison avec une précédente enquête nationale sur les déplacements (1985/86) montre que la fréquentation des taxis par les handicapés a augmenté davantage que chez les non-handicapés. Chez ces derniers, l'augmentation du nombre de déplacements en taxi (entre 1985/86 et 1991/93) a été de 65 % contre 111 % chez les handicapés. La distance

effectivement parcourue en taxi marque une différence encore plus nette, la hausse étant de 39 % chez les non-handicapés et de 101 % chez les handicapés.

Les enquêtes et les informations locales sur la fréquentation des taxis par les handicapés sont relativement rares et difficilement comparables. Les chiffres donnés par les professionnels varient entre 0.2 % de passagers en fauteuil roulant et 10 % environ de passagers handicapés pendant la journée (pas seulement les usagers en fauteuil roulants), mais ce chiffre tombe à 3 ou 4 % la nuit. À Édimbourg où tous les taxis sont spécialisés et accessibles aux fauteuils roulants et où il y a un système de Taxicarte, les professionnels estiment que les passagers en fauteuil roulant représentent moins de 1 % du total des courses.

Les enquêtes montrent que l'existence d'un système de bons de taxi ou de Taxicarte joue un rôle considérable. Une étude réalisée à Bedford, où il n'existe aucun dispositif de ce type, montre que les handicapés font en moyenne 1.5 déplacement en taxi ou en voiture de location privée par mois. Non loin de là, à Cambridge, les bénéficiaires du dispositif Taxicarte font 5 ou 6 voyages en taxi par mois. On trouve des taux de fréquentation comparables avec les systèmes de bons à Manchester et à Strathclyde (Glasgow).

Le dispositif Taxicarte (« Taxicard ») le plus important et le plus ancien du Royaume-Uni se trouve à Londres. Mis en place à l'origine par le Conseil du Grand Londres (qui n'existe plus) et destiné à toute la région, le dispositif englobe aujourd'hui 29 arrondissements de Londres alors que 3 autres arrondissements ont leur propre dispositif (Barnet, Redbridge et Westminster) et qu'un arrondissement n'a aucun dispositif (Greenwich).

Les 29 arrondissements de Londres qui maintiennent le dispositif Taxicarte ont un budget total (1999-2000) légèrement supérieur à 5.1 millions de livres pour 55 240 bénéficiaires (janvier 2000), dont 44 390 sont des usagers actifs du dispositif (les usagers actifs sont définis comme ceux qui ont utilisé au moins une fois le dispositif depuis le 1^{er} avril 1999).

Chaque arrondissement peut limiter le nombre de déplacements en taxi que peut faire le bénéficiaire et tous le font sauf un (Bexley). La limite générale la plus basse est de 20 déplacements par personne et par an, mais la plupart d'entre eux autorisent entre 70 et 120 déplacements par an. Certains accordent des contingents variables selon la nature de l'infirmité du bénéficiaire. Il est intéressant de noter que lorsque le dispositif Taxicarte a été mis en place à l'origine, sous le contrôle du Greater London Council, il n'y avait pas de limite au nombre de déplacements. L'utilisation moyenne du service s'établissait à environ 24 déplacements par an et par usager, avec toutefois une minorité d'usagers qui y avaient recours très fréquemment. L'exercice d'un contrôle en

vue d'éviter les abus pourrait permettre d'éviter d'imposer une limite stricte à tous les usagers.

Les passagers doivent généralement verser une somme forfaitaire de £1.50 sur le prix du billet, le dispositif prenant en charge le reliquat jusqu'à concurrence de £9.30 en complément du forfait de £1.50. Si la course dépasse £10.80, le passager règle aussi le dépassement. Un petit nombre d'arrondissements ont des limites différentes, demandant par exemple aux passagers de régler un forfait de £2 ou accordant une subvention pouvant atteindre £8.

Il y a 10 ans, le système Taxicarte de Londres finançait 60 à 70 000 déplacements par mois, mais ce chiffre a diminué en raison des coupes subies par le budget des arrondissements de Londres et il tourne aujourd'hui autour de 40 000 déplacements par mois. Environ 6 % des bénéficiaires sont des usagers en fauteuil roulant. Il y a 10 ans, l'activité Taxicarte représentait environ 30 % des missions locales assurées par Computer Cab, mais aujourd'hui elle ne représente plus que 18 à 20 %. Cette proportion est toujours importante. Avec les autres transports spéciaux en taxi, assurés par Computer Cab, notamment pour les besoins éducatifs, ce secteur représente 23 à 24 % du total des missions.

Les revenus tirés des activités de transport spécial, Taxicarte comprise, correspondent toutefois à une part plus faible des recettes totales, soit environ 11 % du chiffre d'affaires total du dernier exercice. Depuis lors, les recettes de la Taxicarte ont continué à baisser et représentent actuellement 7 ou 8 % des recettes totales. Cela est dû en partie aux conditions contractuelles du dispositif Taxicarte, qui prévoient un prix inférieur pour la prise en charge (frais pour se rendre à l'adresse du client), soit £2, par rapport aux tarifs commerciaux qui sont compris entre £3.80 et £5.20 selon l'heure et le lieu. La comptabilité commerciale facture aussi le temps d'attente supplémentaire, en général à partir de la cinquième minute, mais il n'y a pas de facturation équivalente dans le dispositif Taxicarte.

Le tarif minimum forfaitaire d'une course en taxi est de £4.80, mais il n'y a pas de minimum forfaitaire pour les tarifs Taxicarte. Les pourboires versés par les clients privés non subventionnés sont généralement de 10 % du tarif de la course ; la Taxicarte prévoit un pourboire fixe de 40 pences par course quel que soit le montant à payer.

Ces différences entre Taxicarte et services du commerce expliquent aussi en partie pourquoi 23.5 % des chauffeurs de Computer Cab n'acceptent pas la taxicarte bien qu'il y ait aussi d'autres raisons : les chauffeurs de nuit (période

où il y a peu de demande Taxicarte) qui travaillent uniquement intra muros et ceux qui, tout simplement, ne veulent pas adhérer à ce dispositif pour des raisons plus personnelles.

Il y a aussi quelques différences intéressantes entre le dispositif Taxicarte de Londres et le dispositif Taxicarte assuré séparément pour l'arrondissement londonien de Westminster. Ce dispositif est financé (principalement par les recettes des parcs de stationnement) à hauteur de 1.5 million de livres par an, soit presque le triple du chiffre le plus élevé des autres arrondissements de Londres (Kensington et Chelsea avec £605 000). Le dispositif de Westminster bénéficie à 8 ou 9 000 personnes dont environ 6 000 sont des usagers actifs. Ce dispositif est assuré par Dial-a-Cab pour Westminster, tous les chauffeurs y participant. Les conditions de l'accord entre Dial-a-Cab et Westminster sont plus généreuses que celles qui s'appliquent au dispositif de Londres, la prise en charge étant plus élevée (£2.80) et une redevance de £4 due pour chaque prise en charge d'un passager en fauteuil roulant. Le nombre total de passagers Taxicarte transportés à Westminster varie entre 10 000 et 12 000 par mois, soit plus du double du chiffre mensuel le plus élevé pour un arrondissement faisant partie du dispositif de Londres (Harrow, environ 5 000 par mois).

La subvention qu'un titulaire de Taxicarte de Westminster peut recevoir est inférieure à celle de la plupart des autres arrondissements de Londres : £8 contre £9.30 mais l'utilisation moyenne qu'en font les bénéficiaires de Westminster correspond au double de celle des autres arrondissements : 22 contre 11, mais il y a de grandes différences entre arrondissements dans le dispositif de Londres. D'après le nombre de déplacements effectués pendant les 4 mois allant du 1er octobre 1999 au 31 janvier 2000 et le nombre de bénéficiaires actifs à cette date, le nombre moyen équivalent de déplacements par personne et par an est compris entre moins de 4 (Ealing) et plus de 25 (Kensington et Chelsea).

Le système Taxicarte décrit plus haut a des points communs avec les services de transport spéciaux assurés en Suède et en Finlande en ce qu'ils utilisent tous le taxi (intégralement ou amplement) pour assurer un service largement subventionné pour les handicapés qui répondent à des conditions exigibles précises.

Les services néerlandais de transport cités plus haut (4.1) ont une approche légèrement différente en ce que certains des services assurés sont ouverts au public, bien que beaucoup soient actuellement réservés aux handicapés et aux personnes âgées. A la suite d'une réforme de la réglementation qui autorise dorénavant l'emploi de fonds consacrés aux transports publics pour assurer des services partagés adaptés à la demande, de plus en plus de services sont offerts

au public. Les 59 systèmes Wvg reposant sur un service de taxi collectif ont assuré 2.5 millions de courses au premier semestre 1996, l'utilisateur moyen effectuant 25 déplacements par an. Dans les municipalités, les systèmes de taxis collectifs, qui assurent un service en commun, sensible à la demande, sont utilisés par 2.6 % des habitants. Deux tiers des usagers sont des personnes âgées (≥ 65 ans) et 11 % des usagers en fauteuil roulant. La plupart des déplacements (environ 70 %) sont effectués pour rendre visite à la famille ou à des amis.

Étant donné que certains systèmes (18 %) sont ouverts au grand public ou au moins à tous les habitants de la région, il est impossible de dire quel pourcentage de la clientèle correspond à des handicapés, bien que ce soit vraisemblablement la majorité. La proportion des usagers en fauteuil roulant (11 %) est supérieure à celle trouvée dans le dispositif Taxicarte de Londres (environ 6 %). La politique et l'approche adoptées aux Pays-Bas offrent une alternative par rapport aux services plus individualisés de taxi subventionné, assurés en Scandinavie comme au Royaume-Uni, et seront abordées dans les conclusions du présent rapport.

Résumé

La plupart des pays étudiés assurent, sous une forme ou une autre, un service de taxi subventionné pour handicapés, dont les jeunes handicapés en âge scolaire, mais l'échelle et la couverture géographique de ces dispositifs varient très largement.

Lorsqu'il y a une législation nationale, comme en Suède, en Finlande et aux Pays-Bas, (ou des dispositifs à l'échelle de la province comme au Québec), la fréquentation élevée des taxis et les dispositifs en place assurent une grande partie des recettes totales des taxis : 43 % (peut-être plus) aux Pays-Bas, 56 % en Suède (malades et transports scolaires).

Lorsqu'il n'y a que des dispositifs locaux, le pourcentage des recettes imputables aux services destinés aux handicapés est beaucoup plus faible. Au Royaume-Uni, on estime qu'environ 10 % des recettes de taxi émanent des services spéciaux et sous-traités pour les passagers handicapés, mais on ne dispose pas de données nationales vraiment fiables à cet égard. Comme en France, il y a, au Royaume-Uni, une grande variabilité entre régions et exploitants de taxis, par rapport aux recettes totales qui proviennent de cette source. L'étude française note que les services de taxi sous-traités par les autorités départementales de l'enseignement pour transporter les enfants handicapés peuvent avoir une incidence considérable pour le volume d'affaires local, représentant entre 5 et 50 % de l'activité totale de taxi. Dans certaines

régions rurales, ce pourcentage peut même être supérieur pour certains exploitants et atteindre jusqu'à 80 % de leur chiffre d'affaires.

Ces chiffres élevés contrastent avec ceux communiqués pour les pourcentages de passagers ordinaires (hors contrat) qui utilisent le taxi et qui sont handicapés, mais dans des régions où il n'existe pas de système Taxicarte ou de dispositifs comparables. À Paris, on estime qu'entre 0.2 et 0.5 % de tous les déplacements sont effectués par des handicapés, mais ce chiffre n'englobe que les passagers qui sont manifestement handicapés. Au Royaume-Uni, certains exploitants ont fait état de chiffres analogues, mais d'autres citent des pourcentages plus élevés, l'estimation la plus élevée étant de 10 % des passagers handicapés dans la journée (pas seulement les usagers en fauteuil roulant).

Si l'on considère les usagers en fauteuil roulant seuls, les estimations des exploitants de taxi au Royaume-Uni montrent encore une très grande variabilité. Le chiffre le plus bas cité est de 0.02 % (55 demandes sur 225 000 courses) des passagers en fauteuil (service de taxi de l'aéroport de Newcastle), le plus haut, de 3.5 % par un exploitant de Leeds ayant 90 taxis dont 21 sont accessibles aux fauteuils roulants.

On peut conclure de ces éléments que les principaux paramètres qui interviennent dans la détermination de la fréquentation des taxis par les handicapés sont les suivants :

- i. Existence (ou non) d'un service de taxi subventionné pour les handicapés.
- ii. Existence de services sous-traités, notamment pour les enfants handicapés.
- iii. Existence de taxis totalement accessibles.

A ce propos, l'utilisation des taxis par les handicapés pour des déplacements à caractère général (et non exclusivement pour bénéficier de services médicaux ou se rendre à l'école) dépend beaucoup de la qualité des moyens de communiquer avec l'exploitant, par téléphone ou par voie électronique, car la plupart des déplacements se font de porte-à-porte, avec le domicile de l'utilisateur comme point de départ ou de destination.

Les chiffres relatifs à l'utilisation des taxis qui sont cités plus haut sont bien sûr tributaires des services et véhicules actuels. L'usage pourra changer à l'avenir. L'étude réalisée par l'Association des Paralysés de France intègre des questions portant sur la fréquentation future possible du taxi, s'ils devaient devenir totalement accessibles. Un peu plus de trois quarts des

répondants (76.6 %) déclarent qu'ils feraient davantage appel aux taxis s'ils étaient accessibles. Ceux qui déclarent qu'ils en feraient un usage plus fréquent sont en général des personnes faisant déjà un usage occasionnel du taxi ; ceux qui ne l'utilisent pas encore ne changeraient généralement pas d'habitude pour l'utiliser. Les réponses à une question sur la future fréquentation (des taxis accessibles) montrent que 36.8 % des usagers prendraient le taxi une fois par semaine ou plus, 20.5 % le prendraient une fois tous les 15 jours, 9.9 % environ une fois par mois et le reste (32.7 %) occasionnellement ou jamais. Ces chiffres mettent en évidence une augmentation considérable par rapport à la fréquentation (indiquée au début du paragraphe 4.3) bien qu'ils représentent un potentiel non réel.

D'après ces chiffres, l'avènement des taxis totalement accessibles entraînerait une augmentation de leur fréquentation par les handicapés, mais la mise en place de subventions aurait probablement un effet supérieur.

5. COUT

Dès lors que l'on soulève le problème de l'accessibilité des véhicules, la question du surcoût à envisager est toujours un sujet préoccupant pour les exploitants de taxi.

La Finlande a fourni des données comparatives sur les coûts et recettes de trois types d'exploitation, s'appuyant tous sur un service de taxi assuré dans une collectivité de 15 000 habitants. Ces trois types d'exploitation sont représentés par une berline classique (Mercedes-Benz E200), avec un propriétaire chauffeur et un chauffeur à temps partiel, un taxi accessible (VW Transporter), avec encore un propriétaire chauffeur et un chauffeur à temps partiel, et un taxi service (Mercedes-Benz, Sprinter), avec un chauffeur propriétaire et deux chauffeurs à temps partiel. Ces données sont présentées dans le Tableau 4.

Tableau 4. **Comparaison des exploitations de taxi avec différents types de véhicules (Finlande)**

	Berline	Taxi totalement accessible	Taxi service
Société			
Nombre de véhicules	1	1	1
Chauffeurs à plein temps	1	1	1
Chauffeurs à temps partiel	1	1	2
Provenance des affaires			
Maraude / stationnement (%)	50	30	10
Réservations (%)	30	50	60
Contrats (%)	20	20	30
Données financières (FIM) par an			
Recettes	350 000	405 000	490 000
Dépenses			
Carburant (hors TVA)	30 000	40 000	48 000
Entretien, réparations	15 000	18 000	20 000
Licence, vignette	10 000	12 000	12 000
Intérêts (5%)	15 000	17 000	17 000
Amortissement (1 ^{ère} année)	37 000	65 000	70 000
Rémunération (perso. + chauffeur)	160 000	170 000	250 000
Frais généraux	28 000	28 000	40 000
Sous-total des coûts	295 000	350 000	457 000
Coût du véhicule hors taxes et TVA	230 000	280 000	330 000
Millésime	3	3	4
Kilomètres / an	80 000	100 000	120 000

Source : Association finlandaise des taxis.

Il existe des différences évidentes entre les trois formes d'exploitation. Les salaires sont plus élevés pour le taxi service étant donné qu'il y a un chauffeur supplémentaire à temps partiel. Les différences de prix des carburants reflètent en partie les différences de kilométrage annuel : le prix de revient réel au kilomètre est le même pour le taxi accessible et le taxi service. Tous deux

sont environ 7 % plus chers au kilomètre que la berline. Les différences concernant les autres frais d'exploitation sont relativement peu importantes. Il convient également de noter que le taxi service est complètement exonéré des taxes sur les automobiles, alors que la berline et le taxi accessible doivent payer une partie de ces taxes, ce que signifie le taxi service bénéficie d'un avantage de l'ordre de 30 000 à 60 000 FIM par rapport au taxi accessible. Ainsi, les coûts d'investissement supplémentaires pour les taxis service se trouvent réduits grâce à cette subvention du gouvernement de cette catégorie de taxis .

La dépréciation est beaucoup plus forte sur le taxi accessible et le taxi service, ce qui rend compte d'un prix d'achat plus élevé et d'une valeur résiduelle relativement moindre étant donné leur caractère spécialisé.

Les coûts (en FIM) exprimés sous forme de moyenne au km et de ratio sont les suivants :

	Coût moyen/km	Recettes moyennes/km	Ratio
Berline	3.6875	4.3750	100:119
Taxi accessible	3.5000	4.0500	100:116
Taxi service	3.8083	4.0833	100:107

Les ratios sont relativement voisins pour les berlines et les taxis accessibles ; le taxi service est relativement moins bien placé. Vu sous un autre angle, le bénéfice net (après déduction de tous les frais et des salaires) peut être considéré comme un retour sur investissement (achat du véhicule**), ce qui donne les chiffres suivants :

	Bénéfice net	% de retour
Berline	55 000 FIM	23.9
Taxi accessible	55 000 FIM	19.6
Taxi service	33 000 FIM	10.0

** *Stricto sensu*, le retour devrait être calculé en fonction de la demi-vie du véhicule, ce qui améliorerait le taux de retour, mais ne changerait pas la place relative des différentes catégories de taxis.

L'ordre de « valeur » reste le même qu'avant, mais avec une différence plus accentuée entre berline et taxi accessible.

Au Royaume-Uni, l'essentiel des préoccupations exprimées au sujet des implications financières relatives aux taxis accessibles tourne autour de l'investissement supplémentaire sur le prix d'achat du véhicule. Une analyse de l'ensemble des frais d'exploitation a été réalisée à partir de la comptabilité des exploitants de taxi, certains se servant de berlines classiques, d'autres de taxis spécialisés, accessibles pour fauteuil roulant. Cette analyse met en évidence une très grande variabilité des recettes et des dépenses selon les exploitants, même en cas d'utilisation du même type de matériel. Une partie de la différence s'explique par le fait que l'exploitant fait ou non partie d'un réseau radio, une autre partie par les écarts importants de frais d'assurance et par les écarts de fréquentation des véhicules.

L'analyse est récapitulée dans le Tableau 5. Certains taxis spécialisés étaient loués, d'autres achetés, mais la différence entre location et amortissement n'est pas très grande (la location est la plus onéreuse). Aucune des berlines n'était louée, toutes étaient achetées, certaines à crédit, d'autres à l'aide d'un emprunt bancaire. Tous les taxis opéraient à l'extérieur de Londres, dans les zones urbaines de province. Bien que les frais annuels de carburant soient les mêmes pour les taxis spécialisés et les berlines, ces dernières sont plus économes en carburant. Ainsi, la distance annuelle parcourue par les berlines prises en compte dans l'analyse serait supérieure d'environ 30 % à celle des taxis spécialisés. La plus grande différence concerne les frais d'amortissement (ou de location) et traduit le fait que le profil type du taxi utilisé au Royaume-Uni est une berline de 3 à 6 ans, ayant un gros kilométrage, une faible valeur en capital et perdant donc relativement peu de valeur. La supériorité du prix de revient global du taxi spécialisé est compensée par le fait que ses recettes totales sont supérieures en moyenne.

Les différents postes de frais sont exprimés en pourcentage avec, entre parenthèses, les pourcentages équivalents de l'étude finlandaise. On observe un certain nombre de similitudes, notamment dans la proportion des frais imputables au carburant et, exception faite des berlines taxis au Royaume-Uni, aux réparations, à l'entretien et aux assurances.

Tableau 5. Comparaison entre berlines et taxis spécialisés au Royaume-Uni : données financières

	Berlines			Taxis spécialisés		
	£	%	Finlandais %	£	%	Accessibles aux Finlandais %
Recettes annuelles (£)	19 500			24 000		
Dépenses						
Carburant (TVA comprise)	2 600	22.1	22.2	2 500	18.5	22.2
Entretien, réparations	1 900	16.2	11.1	1 450	10.7	10.0
Licence, assurance	1 500	12.8	7.4	1 100	8.1	6.7
Intérêt	1 150	9.8	11.1	700	5.2	9.4
Amortissement / location	1 450	12.3	27.4	5 500	40.7	36.1
Réseau radio / tél.	1 800	15.3		1 500	11.1	
Frais généraux, autres frais	1 350	11.5	20.7	750	5.6	15.5
Total des frais	11 750	100.0	100.0	13 500	100.0	100.0

L'étude néerlandaise analyse les coûts en s'appuyant sur les données de deux sociétés de taxi, l'une dotée de 20 véhicules dont 5 taxis monocorps (aucun d'eux n'étant accessible aux fauteuils roulants) et l'autre, de 29 véhicules dont 2 taxis monocorps accessibles aux fauteuils roulants et un véhicule aménagé pour le transport des malades hospitalisés en civière.

La première société a 27 % de son activité dans le transport des « groupes cibles » (handicapés) et 25 % dans le transport quotidien des employés entrant dans le cadre des dispositions Wvg. Les activités de la deuxième société se caractérisent surtout par des prises en charge en maraude et par des contrats dont seulement 9 % représentent le transport d'employés et 4 % des déplacements à l'hôpital. Dans les deux cas, le nombre estimé de passagers transportés en fauteuil roulant est extrêmement réduit : 45 à 50 par an.

Les sociétés emploient respectivement 30 et 60 chauffeurs, certains à plein temps, d'autres à temps partiel. C'est la main-d'œuvre qui est le principal poste de coût avec environ deux tiers du coût total. En dehors de ce poste, il y a certaines autres similitudes dans les pourcentages de coût enregistrés dans les

chiffres britanniques et finlandais. Les frais de carburant correspondent à 22 à 26 % du total (hors frais de main-d'oeuvre), les frais d'entretien et de réparation représentent 16 à 20 %, les frais d'amortissement sont voisins de 25 %.

Les estimations faites sur les autres frais portent sur les deux éléments suivants :

- Surcroît d'amortissement des véhicules.
- Frais d'exploitation supérieurs.

Les frais supplémentaires d'amortissement résultent d'un coût d'acquisition plus élevé et d'une valeur inférieure à la revente, cette dernière étant censée être la conséquence d'un marché plus restreint de l'occasion pour les véhicules accessibles aux fauteuils roulants. Si l'on considère la durée normale d'amortissement de 5 ans, les frais supplémentaires calculés correspondent à 7 150 florins par véhicule et par an. Pour les deux sociétés retenues dans cette étude, cela entraîne une augmentation représentant respectivement 5 et 6 % des frais totaux.

Les frais d'exploitation supérieurs sont dus principalement au temps supplémentaire nécessaire pour prendre en charge un passager en fauteuil roulant, que l'étude estime à environ 7 minutes. Cela correspond à 5 florins par course.

Comme il a déjà été dit, l'essentiel des préoccupations exprimées par les professionnels au Royaume-Uni à propos du passage au taxi accessible se concentre sur l'accroissement des frais d'investissement. Abstraction faite des régions où les autorités qui délivrent les licences se sont déjà prononcées en faveur des taxis spécialisés de type londonien, les propriétaires de berlines ont tendance à comparer leurs achats actuels de voitures et à acheter d'anciens taxis d'occasion à un prix inférieur ou égal à £10 000 plutôt que d'acquérir un taxi spécialisé neuf coûtant plus de £25 000.

Il ne s'agit pas en réalité d'une hypothèse réaliste. Si un délai suffisant (éventuellement 10 à 12 ans) était respecté pour le passage des berlines non accessibles aux taxis accessibles, il y aurait un large éventail de taxis accessibles d'occasion à acheter. Les taxis monocorps sont aussi en cours de modification pour permettre l'accès aux fauteuils roulants et sont à vendre à un prix inférieur à celui d'un taxi spécialisé.

Le taxi Caravelle de Volkswagen, mis au point pour le projet européen « taxis pour tous » et mis en circulation à Brighton, a de l'espace pour deux passagers en fauteuil roulant et coûte, en prototype, £29 365 (hors TVA). En

production à grande échelle, le prix serait nettement inférieur, alors que la transformation d'un véhicule de base moins onéreux (fourgonnette VW à fenêtres, 1.9 TD, châssis court) revient à £22 460.

Si l'incidence des dépenses d'investissement sur les exploitants de berlines peut de ne pas être aussi grave qu'ils ne le craignent, l'obligation d'accès aux fauteuils roulants entraîne un surcoût financier. La société London Taxis International, principal fabricant de taxis spécialisés, estime que le projet de norme, établi par le Ministère britannique de l'environnement, des transports et des régions, pour rendre les taxis totalement accessibles, majore le prix d'achat du véhicule d'environ £2 100, soit 9 à 10 %.

Les informations fournies par la Belgique montrent que les frais d'aménagement d'un véhicule pour en faire un taxi totalement accessible augmenteraient de 300 000 FB le prix d'un taxi normal (environ 1 000 000 FB). Un service qui exploite des taxis accessibles dans une partie des Flandres (Melsbroek-Gant-Overpelt) fait appel à des Sprinters Mercedes coûtant environ 1 500 000 FB.

L'étude française estime que les frais d'adaptation d'un véhicule au transport de personnes handicapées peuvent varier de 35 000 à environ 100 000 FF. Les modifications visant à améliorer le confort des usagers handicapés, comme l'ouverture à 90° de la portière passager, une marche automatique, un siège pivotant, une poignée supplémentaire et de l'espace supplémentaire entre le dos du siège avant et le siège arrière, sont estimées à 4 200 FF pour une berline et à 15 700 FF pour un monospace. Les frais d'installation d'un siège réglable en hauteur sur un taxi monocorps ou une fourgonnette à fenêtre coûteraient 22 000 FF.

En résumé, les dépenses d'investissement supplémentaires à consentir pour rendre un taxi accessible aux fauteuils roulants sont les suivantes (tous les chiffres sont en euros) :

Pays-Bas	Supplément de coût par rapport au véhicule de base (taxi monocorps par rapport à la berline)	4 500
	Frais d'aménagement	7 950
Belgique	Supplément de coût total	7 400-12 300
France	Supplément de coût total allant jusqu'à	14 150
Finlande	Supplément de coût total (taxi monocorps par rapport à la berline)	8 300
Royaume-Uni	Taxi monocorps	14 000
	Supplément de coût pour un véhicule spécialisé	3 400

Bien que les bases de calcul soient plus ou moins variables, certains éléments laissent à penser que, par rapport à une berline ordinaire, un taxi totalement accessible aménagé à partir d'un monocorps coûte environ 10 à 15 000 euros de plus. Le taxi spécialisé du Royaume-Uni, qui est déjà accessible aux fauteuils roulants, mais qui nécessite de nouvelles modifications pour le rendre conforme aux normes requises par le projet de lignes directrices en vertu de la Loi sur la discrimination des infirmités, constitue une exception notable.

Comme le montrent les études néerlandaises et finlandaises, l'accroissement des dépenses d'investissement a pour effet de majorer le coût d'amortissement de 60 à 75 %, ce qui augmente les frais d'exploitation globaux de 6 à 9 %. Toutefois, il convient d'ajouter que ces frais sont calculés sur des véhicules actuellement en service. À l'avenir, la fabrication à plus grande échelle de véhicules accessibles pourra réduire la différence de prix.

Étant donné que la transformation (ou la construction) de taxis totalement accessibles entraîne des dépenses supplémentaires, l'un des arguments fréquemment avancés est qu'il serait bon qu'une partie de la flotte générale des taxis soit accessible aux fauteuils roulants, mais sans exiger qu'ils le soient tous. Cette augmentation reconnaît le besoin d'assurer un service aux handicapés, y compris aux usagers en fauteuil roulant, et la possibilité d'accroître les recettes avec les taxis accessibles, mais postule aussi qu'il n'y a pas assez de clientèle ou de recettes supplémentaires pour justifier que toute la flotte soit transformée en véhicules accessibles.

Dans le cadre de l'étude française, une étude théorique a été entreprise à Paris pour déterminer le nombre minimum de taxis accessibles nécessaires pour répondre aux besoins des passagers pour qui un taxi accessible est essentiel.

Cette étude a aussi examiné les répercussions d'un nombre déterminé de taxis accessibles (100) sur la disponibilité des taxis et les surcoûts ainsi engendrés.

En résumé, le calcul estime que pour mettre un taxi à la disposition des handicapés dans un délai maximum de 6 minutes, 24 heures sur 24, il faudrait 520 véhicules accessibles. Ce parc serait nécessaire à l'intérieur de Paris – qui représente une zone de 11 kilomètres de diamètre et de 95 km² de superficie. Il prend en compte la disponibilité des taxis en service à toute heure et la vitesse moyenne des véhicules dans la ville.

Si l'on ramenait de 24 heures à 16 heures par jour (06h00 – 22h00) le nombre d'heures pendant lesquelles la personne handicapée pourrait obtenir un taxi aménagé, cela n'entraînerait qu'une petite diminution de la flotte des taxis accessibles : de 520 à 496. Si l'on accepte un plus long délai d'attente, par exemple 10 minutes au lieu de 6, la réduction du parc est considérable puisqu'il suffirait de 187 taxis accessibles (24 heures sur 24) ou de 178 (16 heures par jour). Un allongement du délai d'attente entraîne une baisse aussi forte du nombre de taxis accessibles nécessaires. Avec un délai extrême de 30 minutes d'attente, le nombre nécessaire descend à 21 (24 heures sur 24) ou 20 (16 heures par jour).

Les mêmes calculs ont été effectués pour une zone circulaire entourant la première zone, ce qui donne une zone de 25 kilomètres de diamètre et de 400 km² de superficie. Dans cette zone, il faudrait 824 taxis accessibles (24 heures sur 24) ou 785 (16 heures par jour) pour garantir un délai d'attente de 6 minutes. De nouveau, l'allongement du délai d'attente se traduit par une réduction substantielle du nombre de véhicules nécessaires. Avec un temps d'attente de trente minutes, il suffirait d'un parc à peine supérieur à une trentaine de véhicules.

Le second calcul théorique repose sur une flotte d'une centaine de taxis accessibles, dont on estime qu'ils garantiraient un délai d'attente maximum de 20 minutes pour les handicapés de la zone centrale et de 30 minutes pour la ceinture extérieure entre 06h00 et 22h00. En temps normal, les délais d'attente des usagers du taxi sont respectivement de 6 et 10 minutes dans ces zones.

Les calculs évaluent l'incidence de la prise en charge de passagers handicapés (éventuellement en fauteuil roulant) sur les recettes horaires. Les chiffres prennent en compte le temps supplémentaire qu'il faut pour transporter un passager handicapé – temps supplémentaire pour parvenir sur le lieu de la prise en charge et pour aider le passager à monter à bord et à descendre. Les recettes horaires passeraient en moyenne de 264 FF pour un taxi ordinaire à 201 FF pour un taxi accessible. Le temps passé pour se rendre sur les lieux de la

prise en charge et pour aider le passager est payé, mais à un tarif inférieur (à la minute) au tarif du temps de déplacement. La « valeur » totale d'une course en taxi avec une personne handicapée est donc supérieure à celle d'une course équivalente avec passager valide : 160.70 FF contre 88 FF, mais le temps total nécessaire est plus que doublé : 48 minutes contre 20.

Ce supplément de temps inclut les 10 minutes nécessaires pour aider le passager, temps relativement plus long que celui de l'étude néerlandaise qui l'évalue à 7 minutes. À la demande des responsables de l'enquête, Computer Cab, qui exploite le dispositif Taxicarte de Londres, a analysé 30 000 réservations téléphoniques pour les usagers du dispositif Taxicarte non astreints au fauteuil roulant et un peu moins de 4 900 réservations téléphoniques pour des usagers en fauteuil roulant. Toutes ces réservations ont été faites en août 2000.

L'analyse du temps passé entre l'arrivée du taxi et de l'installation du passager à bord du véhicule donne les résultats suivants :

- Usagers en fauteuil roulant - 4.3 minutes
- Usagers capables de se déplacer - 2.8 minutes

Il faut donc en moyenne 1.5 minute de plus pour prendre en charge et attacher les usagers en fauteuil roulant. Bien qu'aucune mesure n'ait été effectuée, il faut aussi plus de temps pour aider les usagers en fauteuil roulant à descendre du véhicule à l'arrivée. Même s'il faut à l'évidence plus de temps pour transporter un passager en fauteuil roulant, ces chiffres montrent que le temps supplémentaire serait voisin de 3 minutes.

Dans l'étude française, une autre comparaison, faite sur une journée de 6 heures de travail, montre qu'en service traditionnel, le taxi fait 18 courses pour une recette de 1 584 FF. Si le taxi fait 3 courses avec des passagers handicapés, cela réduit le nombre de courses ordinaires à 10.8 et la recette à 1 432 FF pour les 6 heures, soit un peu moins de 10 % par rapport à la normale. Ce résultat n'est pas jugé acceptable. Pour qu'il le soit, il faudrait que le chauffeur soit payé entre 70 et 80 FF de plus par jour, ce qui à son tour nécessiterait une subvention municipale de l'ordre de 2 MFF par an.

Dans les conclusions de cette étude, on envisage la possibilité que toute la flotte soit composée de taxis accessibles. Cette solution n'est pas jugée appropriée en raison du surcoût (on fait une comparaison entre un taxi parisien ordinaire coûtant 120 000 FF et un « taxi noir londonien » coûtant 220 000 FF). Étant donné la valeur à la revente d'un taxi classique de 4 ans, l'amortissement

annuel est de 22 500 FF. Pour avoir le même amortissement avec un taxi spécialisé, il faudrait le conserver de 8 à 10 ans, ce qui, selon l'étude, entraînerait un vieillissement de la flotte et une baisse de qualité. L'investissement total supplémentaire serait de 40 MFF par an.

En outre, d'un point de vue social, il n'y aurait aucun avantage car il y a déjà 50 % des personnes valides qui n'utilisent pas les taxis en raison de leur coût et il en va de même pour les handicapés. Enfin, l'étude indique qu'il ne serait pas raisonnable d'imposer ces mesures à la profession sans concertation. Seule une nouvelle politique (de la ville) justifierait une telle obligation pour tous les taxis et devrait comporter des incitations financières appropriées.

Le moyen terme entre la transformation de toute la flotte et un parc d'une centaine de taxis accessibles est d'avoir assez de taxis accessibles pour garantir aux handicapés un service comparable à celui dont bénéficient les personnes valides. Pour cela, il faudrait entre 800 et 1 000 taxis accessibles. Si chacun d'eux assurait 3 courses par jour aux handicapés, cela ferait environ 600 000 courses par an, ce qui est comparable au dispositif Taxicarte de Londres*. Une flotte de 800 à 1 000 taxis accessibles assurerait un bon service aux handicapés entre 06h00 et 22h00. Il faudrait donner des incitations financières aux chauffeurs de taxi, au moins égales à 25 FF par course, et les collectivités locales devraient payer 80 % des dépenses d'investissement supplémentaires sur le véhicule. Le coût total de l'opération s'élèverait à 37 MFF pour les collectivités locales.

6. POINTS DE VUE DES EXPLOITANTS DE TAXI ET DES HANDICAPES

La discussion des chiffres français fait apparaître que la solution préférée des exploitants locaux consiste à avoir une partie de la flotte totalement accessible.

* En réalité, étant donné que l'utilisation de la Taxicarte a diminué (voir plus haut), le chiffre de 600 000 est au-dessus de la réalité londonienne.

Ce point de vue est corroboré par l'Association finlandaise des taxis. Celle-ci considère qu'il faudrait un nombre suffisant de taxis totalement accessibles dans chaque région, mais qu'il n'est pas nécessaire que tous les taxis soient totalement accessibles car il faut dans bien des cas des véhicules de type différent dans les activités de taxi. L'Association finlandaise considère qu'environ 15 % de véhicules totalement accessibles suffiraient.

Certains exploitants de taxi du Royaume-Uni soutiennent aussi cette thèse, bien que les avis diffèrent sur le pourcentage de la flotte à rendre accessible. En moyenne, pourtant, le chiffre finlandais de 15 % compte parmi ceux que de nombreux professionnels du Royaume-Uni trouvent acceptables. D'autres pourcentages peuvent être jugés appropriés dans d'autres pays et dans des circonstances différentes.

Le syndicat national des taxis des Pays-Bas (KNV-Taxi) et les exploitants français de taxi pensent aussi qu'il n'est pas utile que tous les taxis deviennent totalement accessibles à terme.

L'IRU est également favorable à ce qu'une partie de la flotte soit totalement accessible. Elle distingue deux niveaux d'accessibilité.

Le niveau 2 comprendrait les éléments suivants :

- Siège pivotant.
- Ouverture suffisante des portes.
- Poignées (de couleur différente).
- Intérieur visuellement contrasté.
- Marches intermédiaires si nécessaire.
- Espace de rangement pour un fauteuil roulant replié.

L'accessibilité de niveau 1 comporterait toutes les options du niveau 2, mais avec la possibilité de transporter une personne assise dans un fauteuil roulant d'une norme internationale homologuée.

L'Association hongroise des taxis estime qu'il ne faut pas s'attendre à ce que les taxis totalement accessibles soient très présents sur le marché dans les années à venir, notamment en raison des coûts supérieurs d'investissement et d'exploitation. Il est prévisible que la fréquentation des taxis par les handicapés subventionnés par la Sécurité sociale augmente, mais cette augmentation ne sera pas significative, même après le déblocage des subventions.

L'Association hongroise des taxis fait également valoir que les taxis accessibles ne seront intéressants que s'ils peuvent également être utilisés par le grand public. Cette « philosophie » sous-tend pareillement le projet européen « Taxis pour Tous ». Dans ce projet, le nouveau taxi anglo-suédois mis au point par TWR Suède AB et mis en circulation dans trois régions suédoises suscite des réactions très positives des passagers valides qui apprécient en fait la commodité d'accès du véhicule et la conception de l'habitacle (qui a un espace prévu pour deux passagers en fauteuil roulant) de façon plus positive que les passagers handicapés. Dans le même projet, les essais réalisés à Brighton avec la Caravelle VW accessible aux fauteuils roulants, adoptée pour les activités normales de taxi dans la rue et hors station, n'ont pas provoqué de réaction défavorable de la part des usagers valides.

Au Royaume-Uni, des sondages d'opinion ont été organisés localement auprès des handicapés, non pas pour savoir quel pourcentage de la flotte devrait être totalement accessible, mais pour connaître leurs préférences entre berlines et taxis spécialisés accessibles aux fauteuils. À Cambridge, une enquête montre qu'un peu plus de 40 % d'usagers en fauteuil roulant préfèrent le taxi spécialisé, 36 % une berline et le reste n'a pas de préférence. À Bedford, les chiffres sont respectivement de 20, 32 et 48 %. Une étude du Conseil régional de Loth sur les bénéficiaires de la Taxicarte montre que 35 % des bénéficiaires préfèrent un taxi spécialisé, alors que 28 % préfèrent une berline. À Aberdeen, une petite enquête auprès des usagers en fauteuil roulant montre que 80 % d'entre eux préfèrent le taxi spécialisé, tandis qu'une enquête réalisée dans le Mid-Sussex montre que 59 % des usagers en fauteuil roulant préfèrent un taxi de type londonien. Une autre enquête réalisée à Édimbourg, à nouveau sur les titulaires de Taxicarte montre que 20 % des bénéficiaires, « ne peuvent pas utiliser un taxi noir de type londonien ».

Sur un thème différent bien que toujours pertinent, l'enquête réalisée par l'Association des Paralysés de France montre que 84.7 % des répondants utilisent le taxi surtout en semaine pendant la journée, que 30.4 % utilisent le taxi le week-end et les jours fériés et que 26 % l'utilisent le soir. À une question portant sur les avantages des taxis accessibles par rapport aux transports spécialisés, presque trois quarts des répondants déclarent qu'ils veulent que leur véhicule soit libre le jour de leur réservation – et ne pas avoir à faire la réservation longtemps à l'avance. Toutefois, les répondants ont une idée très sereine du respect des horaires par les taxis accessibles. Ayant réservé un taxi, 65.4 % trouvent qu'il serait acceptable qu'il arrive dans un délai de 15 à 30 minutes, 30.2 % accepteraient un délai de 30 à 60 minutes et 4.3 % accepteraient un délai compris entre 1 et 3 heures. Voilà un commentaire triste mais parlant qui illustre la médiocrité du service que certains handicapés sont

prêts à accepter, sans doute sur la base de l'expérience. Une telle médiocrité de service serait complètement inacceptable pour des usagers valides.

7. COMMENTAIRES

Il a été dit dans l'introduction de ce rapport que les taxis représentent un maillon important de la chaîne du transport et que si l'accessibilité des principaux moyens de transport public s'améliore progressivement, il importe que les taxis en fassent de même. En dépit des divergences d'opinion entre professionnels du taxi, responsables de la réglementation à l'échelle nationale ou locale et handicapés, peu de gens sont opposés à l'idée que les taxis doivent être aussi libres et aisément utilisables par les handicapés qu'ils le sont par le grand public.

Même si ce postulat de base est largement partagé, il existe des différences dans l'approche à suivre pour mettre cette politique en œuvre de la façon la plus efficace. Ces différences tiennent notamment à la nature de l'industrie du taxi. À la différence des autres transports publics, la profession se compose surtout de petits artisans indépendants. Presque partout, il est plus simple d'entrer dans la profession comme « propriétaire » que de devenir propriétaire de l'un des autres moyens de transport public, encore que l'industrie du taxi fasse l'objet d'une réglementation considérable.

Les résultats de cette analyse peuvent se résumer sous forme de trois questions :

- Comment organiser une flotte de taxis pour assurer un service acceptable aux handicapés ?
- Qui doit être chargé de veiller à ce que la nécessaire (ré)organisation ait lieu ?
- Qui finance le service ?

Pour la première de ces questions, l'étude propose les trois formules suivantes :

- i. Assurer un service de taxi à la demande, largement séparé, destiné à assurer un service à l'intention des handicapés les plus lourds.
- ii. Assurer un service de taxi totalement accessible, intégré en tout ou partie à des services de taxi ordinaires.

- iii. Assurer un service de taxi en commun à la demande, surtout destiné aux handicapés, mais utilisable aussi par les personnes valides.

La première formule est adoptée en plusieurs endroits dans de nombreux pays européens. À l'origine et toujours largement inspiré de l'utilisation du minibus plutôt que d'un véhicule de type « voiture », c'est à bien des égards une relique des idées de la génération précédente sur la mobilité des handicapés. Il s'agit d'un service différent, assuré fréquemment de façon inefficace, offrant une qualité de prestation que de nombreuses personnes valides trouveraient totalement inacceptable. Comme il y a peu d'autres solutions, de nombreux handicapés acceptent malheureusement ces services sans se plaindre. Il ne le faudrait pas ; il ne faudrait pas non plus accepter, sauf dans les circonstances les plus extrêmes, que les handicapés soient obligés d'avoir recours à un service distinct des autres pour la seule raison qu'il est destiné aux handicapés. Il ne faut pas non plus perdre de vue que les handicapés peuvent eux aussi être pressés, ou être trop malades pour se déplacer dans le même véhicule que d'autres personnes : un service de taxi/minibus partagé doit être appuyé en cas de besoin par des taxis accessibles, du moins pour le moment.

La deuxième formule – assurant un service de taxis accessibles dans le cadre d'un système classique de taxi – évite le problème des transports stigmatisés, mais présente toujours certaines difficultés. Le problème le plus important est de savoir si toute la flotte doit être totalement accessible ou seulement une partie. Si c'est une partie, quel pourcentage et comment peut-on s'assurer que le pourcentage nécessaire de taxis est assuré ?

On pourra s'orienter en examinant la provenance des passagers : maraudage, station, appel/réservation téléphonique. Si l'on admet, comme dans l'étude française, que les handicapés doivent avoir à peu près la même qualité d'accès au taxi que leurs congénères valides, le pourcentage de taxis totalement accessibles dépend de l'équilibre chez les usagers présents entre rue/station/réservation. S'il s'agit d'un endroit où la majeure partie de l'activité de taxi vient du maraudage et du stationnement, le pourcentage de taxis accessibles donnant aux handicapés une qualité de service équivalente sera plus élevé que dans une zone où l'essentiel de l'activité provient de la réservation à l'avance. Les systèmes modernes de location de véhicules et de gestion de la demande peuvent contribuer à rendre plus efficaces les services de ce type, une seule partie de la flotte étant totalement accessible.

Des problèmes secondaires se produisent aussi, notamment en relation avec l'attitude de certains chauffeurs à l'égard du transport de handicapés. Rappelons-nous que 40 % des handicapés de l'étude française se sont vu refuser l'aide du chauffeur de taxi pour monter à bord du véhicule. Bien que

l'organisation de services distincts (i), plus spécialisés, laisse beaucoup à désirer, la qualité de l'aide prodiguée aux handicapés est généralement excellente. Cette réticence à prendre en charge des passagers handicapés est peut-être due à un manque de connaissances sur la façon d'aider correctement un handicapé. Une sensibilisation et une formation sur les moyens d'aider les passagers handicapés qui se déplacent en taxi pourraient contribuer à résoudre ce problème.

Il faut aussi se demander dans quelle mesure il faudrait prévoir de petits aménagements pour aider les passagers non utilisateurs de fauteuil roulant, comme l'ouverture de la porte à 90° et les sièges pivotants. Quantitativement, les aménagements de ce type sont vraisemblablement plus intéressants que l'accès total au fauteuil roulant car ils peuvent aider beaucoup plus de monde. Le coût est bien sûr l'autre aspect majeur de l'accessibilité totale des taxis.

La troisième formule est illustrée par les services néerlandais de taxi collectif de type Wvg, qui occupent un terrain intermédiaire entre les deux autres formules.

Les taxis collectifs ont l'avantage de ne pas être exclusivement fréquentés par les handicapés et l'expérience qu'on en a laisse entendre qu'ils sont particulièrement utiles dans les banlieues et les zones plus rurales où il y a différentes configurations de trajet. Comme les systèmes sont sensibles à la demande, ils peuvent bénéficier de l'évolution technologique des prises d'appel, de la programmation et de la répartition des trajets, mais les recherches néerlandaises concluent que les frais de chaque course sont élevés et doivent être répercutés sur le prix à payer. Comme dans la deuxième formule, la question est de savoir qui paye ?

Une autre solution, occupant un terrain intermédiaire entre le service spécialisé distinct et le système classique de taxi, fait l'objet de projets de démonstration à Londres. On y utilise des taxis accessibles aux fauteuils roulants (faisant partie du parc ordinaire des taxis de Londres) pour compléter le service spécial de minibus Dial-a-Ride, sensible à la demande, en particulier pour traiter les demandes de déplacements qui ne cadrent pas avec le concept général de trajet en commun du système Dial-a-Ride.

Avant de se demander qui paye, la deuxième question posée au début de ce paragraphe était de savoir qui doit veiller à ce que l'organisation nécessaire et les services existent ? Dans la plupart des pays étudiés, l'essentiel de la réglementation des taxis – nombre, type et qualité des véhicules, tarifs, etc. – est établie au niveau local, bien qu'il y ait des exceptions. Dans un certain nombre de dossiers déposés pour cette étude, il apparaît qu'il y a une très grande

variabilité à l'intérieur des pays, entre les régions et entre zones rurale et urbaine. De telles différences plaident fortement en faveur d'une réglementation locale plutôt que nationale. Il faut reconnaître que les Pays-Bas vont dans le sens contraire, en redonnant le pouvoir local à l'administration centrale, mais ils le font dans le cadre d'un processus de déréglementation des services de taxi.

Bien que l'on puisse dire que la réglementation locale est la bonne solution, on peut aussi avancer un argument en faveur d'une certaine réglementation par l'administration centrale aussi longtemps qu'existe une volonté de réglementer les prix, voire les modèles de véhicule. Si l'on admet qu'il faut que quelques taxis au moins soient totalement accessibles, il est préférable du point de vue du constructeur de véhicule et de l'aménageur qu'il y ait des normes de conception nationales, voire internationales. La multiplicité des spécifications différentes pose des problèmes aux constructeurs et aux exploitants qui peuvent vouloir travailler dans plusieurs zones, et elle restreint les possibilités d'économies d'échelle à la production et, par conséquent, de baisse des prix. Il y a donc de bonnes raisons de préconiser des normes de conception nationales pour les taxis accessibles, mais celles-ci devraient être exprimées plutôt sous la forme de normes de performances que de spécifications de conception. Les taxis accessibles se présentent sous des formes différentes : taxis spécialisés, taxi monocorps aménagé, monospaces et minibus aménagés. Les réglementations nationales devront garantir qu'un véhicule qui prétend être totalement accessible l'est effectivement : elles ne devront pas prescrire qu'un type de véhicule est acceptable et non l'autre.

La troisième question est « qui paye ? ». Bien que l'on ait parfois tendance à envisager le scénario le plus défavorable pour ce qui est des coûts, la production de véhicules totalement accessibles entraîne un surcoût réel.

D'après les informations données plus haut (section 5), le surcoût d'investissement pour un taxi totalement accessible majore les charges d'exploitation de 6 à 9 %. Le temps supplémentaire qu'il faut pour faire monter et descendre un passager en fauteuil roulant a aussi un coût. Si seule une partie de la flotte devait être totalement accessible, cela réduirait le coût ramené à l'ensemble de la flotte. En adoptant la proposition finlandaise de rendre totalement accessible 15 % de la flotte, on obtiendrait une réduction des coûts voisine de 1 à 1.3 % pour l'ensemble du parc.

L'envers de la médaille est que les éléments apportés à cette étude montrent que l'utilisation du taxi est importante pour les handicapés – en moyenne, ils fréquentent davantage le taxi que les personnes valides – bien que leur fréquentation soit encore diminuée par leurs capacités de paiement. Il y a donc un cercle vicieux : les handicapés feraient davantage appel au taxi s'ils

pouvaient le payer, mais en général ils ne le peuvent pas ; les exploitants de taxi mettraient plus de taxis accessibles en circulation s'ils pouvaient dégager suffisamment de recettes mais comme les handicapés n'ont pas souvent des moyens suffisants, les recettes supplémentaires ne sont pas là. Le cercle est rompu par l'intervention du gouvernement, soit à l'échelle nationale (comme en Suède, en Finlande et aux Pays-Bas), soit à l'échelle locale (de façon spasmodique dans la plupart des autres pays).

Il y a un autre aspect à prendre en considération, à savoir l'importance relative des subventions et des taxis physiquement accessibles. S'il est généralement exact que les handicapés ont des ressources inférieures à celles de leurs congénères valides (certainement chez ceux qui sont en âge de travailler), ce n'est pas toujours le cas. Pour les handicapés qui peuvent se payer le taxi, la possibilité d'y avoir physiquement accès est sans doute le principal élément conditionnant leur utilisation. On peut donc affirmer qu'il faudrait prévoir un certain pourcentage de taxis totalement accessibles indépendamment de l'existence ou non d'une forme de subvention. Comme de nombreux handicapés ont besoin d'un service de porte à porte, de bonnes communications avec les exploitants de taxis (par téléphone ou par des moyens électroniques) sont également importantes.

Une question annexe est de savoir si les subventions doivent être accordées à l'usager ou au prestataire de service. Les deux formules ont leurs partisans. Les subventions individuelles donnent à l'usager plus de choix, à moins que la subvention ne soit réservée à un seul moyen de transport. Les subventions accordées aux prestataires de service peuvent avoir des avantages si l'achat des prestations se fait intelligemment (par exemple par voie d'appel d'offres). Il n'y a aucune règle absolue en faveur de l'une ou de l'autre ; la méthode adéquate peut varier selon les conditions locales et peut évoluer au fil du temps. Étant donné que de plus en plus de services de transport public deviennent totalement accessibles, il peut être plus judicieux de privilégier les subventions individuelles qui permettent aux individus d'exercer leur jugement à propos du service qu'ils veulent acheter sur le marché. À un stade plus précoce, les subventions accordées aux prestataires de service peuvent être un moyen plus efficace de lancer et de développer des services accessibles. Si l'on opte pour cette formule, il peut être préférable de laisser aux usagers handicapés l'initiative de les déclencher (comme avec le dispositif Taxicarte où le prestataire ne reçoit une subvention que si le service de taxi est utilisé) plutôt que de les accorder forfaitairement à l'exploitant du service de taxi. Lorsque sont mis en place des systèmes de ce type, il importe de les assortir d'accords sur le niveau de service et de veiller à ce que les usagers handicapés bénéficient d'un service acceptable. Ces accords peuvent par exemple spécifier la

proportion de prises en charge qui doivent être effectuées dans un délai de dix minutes après la réservation.

Que les aides financières destinées à ces dispositifs émanent de l'administration locale ou centrale est affaire de politique économique et sociale du gouvernement. Ce point sort du cadre de cette étude, mais quelle qu'en soit la provenance, il apparaît qu'une certaine forme de subvention est nécessaire. On a dit que les pays qui ne prévoient pas d'incitation fiscale pour l'achat des taxis accessibles devraient le faire, suivant l'exemple de la Finlande. Ou que la taxe sur les carburants devrait être réduite pour les taxis, comme c'est le cas dans certains pays et comme cela se fait couramment pour les autres modes de transport public. Cependant, il est probable que l'exonération des taxes à l'achat ou de la taxe sur les carburants dans les pays qui ne le permettent pas est, sinon une cause perdue, du moins un vain espoir.

8. CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

Eu égard à l'ensemble des points abordés dans ce rapport, les conclusions et les recommandations sont les suivantes :

1. Le taxi est un mode de transport important pour les handicapés, aussi bien pour aller prendre d'autres moyens de transport public accessibles que pour aller à une destination finale.
2. La profession se développe dans la plupart des pays et elle est désormais considérée comme faisant partie du service de transport « public » plutôt que comme un mode de transport « privé » plus spécialisé. Les transports publics en général deviennent de plus en plus accessibles aux handicapés.
3. Les professionnels admettent qu'ils doivent assurer un service aux personnes handicapées, mais pas au prix de pertes financières. Cette étude montre que le surcoût d'un modèle de taxi monocorps totalement accessible par rapport à une berline classique se traduit par une augmentation de l'ordre de 6 à 9 % des frais d'exploitation. Un

autre surcoût à prendre en compte est lié au fait qu'il faut plus de temps pour aider les passagers en fauteuil roulant.

4. Les services de taxi peuvent être offerts sous différentes formes. Il peut exister des services collectifs et ouverts à tous, personnes handicapées comprises, dans lesquels la course est partagée entre plusieurs usagers. Dans la mesure du possible, il conviendrait d'éviter de mettre en place des services complètement à part pour les personnes handicapées.
5. Le bilan des informations recueillies auprès des personnes handicapées montre que celles-ci souhaiteraient pouvoir recourir à toute une gamme de véhicules, notamment à des berlines classiques, des berlines comportant des aménagements comme les sièges pivotants et les portières à grand angle d'ouverture (90°) ainsi qu'à des véhicules totalement accessibles en fauteuil roulant. L'accessibilité aux fauteuils roulants devrait être définie selon la norme ISO (7913).
6. Le pourcentage des taxis aménagés en fonction des besoins des handicapés varie d'un endroit à l'autre. Le critère de définition devrait être que les personnes handicapées aient les mêmes possibilités d'accès aux taxis que le reste de la population.
7. Il découle du point (6) qu'il devrait incomber principalement aux autorités (locales) de déterminer la proportion de taxis accessibles. Ces autorités devraient être tenues de démontrer qu'elles ont consulté un échantillon représentatif de personnes handicapées et qu'elles ont tenu compte de leurs besoins avant de prendre une décision concernant la proportion des taxis accessibles. Elles devraient aussi consulter les professionnels et prendre en compte leur estimation de la nécessité de taxis totalement accessibles dans la localité ou région considérée, ainsi que des moyens disponibles pour répondre à la demande estimée. Lorsque le nombre de taxis n'est pas réglementé, les conditions contractuelles imposées par le service public (local, enseignement et santé) et les subventions pourraient servir à atteindre un pourcentage de véhicules totalement accessibles.
8. L'évaluation fondée sur les besoins dont il est question au point (7) ci-dessus devrait déterminer l'exigence minimale, et le pourcentage de taxis totalement accessibles devrait être revu de temps en temps pour refléter les conditions existantes.

9. Bien que les autorités locales soient le mieux placées pour définir le pourcentage de taxis accessibles à mettre à la disposition des usagers, l'administration centrale a deux missions importantes à remplir. Premièrement, elle pourrait mettre en œuvre un dispositif national pour subventionner le transport en taxi des personnes handicapées (comme cela se fait déjà dans certains pays) ou elle devrait habiliter les autorités locales à le faire. Deuxièmement, elle devrait définir des lignes directrices nationales applicables aux normes de conception des taxis accessibles, normes touchant principalement aux performances. Le projet de l'UE « Taxis pour tous » pourrait être utilisé pour établir de telles lignes directrices.
10. Cette étude montre que les subventions accordées sur les déplacements en taxi accroissent l'utilisation de ce mode par les handicapés ; l'ampleur de cet accroissement dépend du montant de la subvention. Il appartient aux autorités (locales ou nationales) de déterminer le montant de la subvention, mais c'est un point qui mériterait des recherches plus approfondies. Il faudrait que la fréquentation des usagers en fauteuil roulant et des autres usagers qui ont besoin de la même commodité d'accès augmente pour couvrir les surcoûts (voir point 3 ci-dessus). Un triplement de la fréquentation y parviendrait probablement.
11. On relève dans les pays étudiés des exemples aussi bien de subventions accordées à titre individuel que de subventions accordées aux prestataires de service, y compris celles dont le versement est déclenché par l'utilisateur. Les deux méthodes ont leurs partisans ; le choix de l'une ou l'autre formule selon les circonstances devrait tenir compte de leur efficacité relative et de leur impact sur la mobilité personnelle des handicapés.
12. Les autorités locales, à la faveur des marchés qu'elles passent pour certains services (transport scolaire d'enfants handicapés, par exemple) peuvent jouer un rôle important en encourageant les exploitants de taxis à utiliser des taxis accessibles.
13. Les résultats des récents essais de taxis accessibles en Suède et au Royaume-Uni montrent que les véhicules bien conçus, accessibles en fauteuil roulant, ont la faveur de la population en général.
14. Il devrait être dispensé à tous les chauffeurs de taxi une formation adaptée destinée à les sensibiliser aux infirmités et à leur permettre d'aider les passagers handicapés. Il faudrait que tous les chauffeurs de

taxi, et pas seulement ceux qui conduisent des véhicules accessibles, suivent ce type de formation ainsi que des stages de remise à niveau périodiques.

15. Il conviendrait d'encourager la profession à adopter les nouveaux systèmes d'affectation de la demande et de gestion du parc qui font appel aux technologies de l'information, aux systèmes de localisation géographique, etc. Utilisés correctement, ces systèmes peuvent améliorer la qualité du service rendu aux usagers handicapés lorsque seule une partie de la flotte est accessible.

Nota bene

Trois études détaillées ont été réalisées dans le cadre de ce rapport :

- Analyse des conséquences de la mise en circulation à Paris de différents pourcentages de taxis accessibles en fauteuil roulant.
- Examen d'un service de transport à grande échelle, sensible à la demande, aux Pays-Bas et étude financière de la mise à disposition de taxis accessibles.
- Enquête et étude portant sur le dispositif Taxicarte et le système de jetons en Grande-Bretagne.

Ces études ont été utilisées pour établir ce rapport, mais si vous souhaitez plus de détails, vous pouvez vous adresser à la CEMT pour obtenir un exemplaire de ces études.

ANNEXES

RESOLUTION N° 94/2 SUR L'ACCES AUX TAXIS POUR LES PERSONNES A MOBILITE REDUITE

Le Conseil des Ministres de la CEMT, réuni à Annecy les 26 et 27 mai 1994,

CONSIDÉRANT :

- que les taxis font partie intégrante des systèmes de transport public en général et constituent notamment un maillon important dans la chaîne des transports accessibles ;
- que les taxis sont seuls capables d'assurer sur demande un service de transport de porte à porte 24 h sur 24 h ;
- que dans certains endroits les taxis sont les seuls modes de transports disponibles.

NOTANT :

- qu'en rendant plus accessibles les principaux modes de transport (autobus, train, etc.), le rôle complémentaire des taxis dans le transport de porte à porte se trouvera sensiblement accru ;
- qu'il est plus avantageux de concevoir des taxis totalement accessibles que d'adapter des véhicules existants ;
- qu'il est plus rentable et plus acceptable pour la collectivité de permettre aux personnes à mobilité réduite d'utiliser l'ensemble des taxis rendus accessibles que de mettre à leur disposition des services distincts et spécialisés ; cette première solution est aussi souvent plus rentable que les services spécialisés des transports sanitaires et sociaux.

RECONNAISSANT :

- qu'il est très important que tous les véhicules puissent offrir un accès facile au nombre croissant de personnes fragiles, âgées ou se déplaçant difficilement ;
- qu'il n'existe pas de solution universelle aux questions techniques et aux problèmes de conception ;
- que l'obligation de rendre les taxis accessibles ne doit pas pénaliser les exploitants de taxis sur le plan de la concurrence, à cause d'une augmentation du prix d'achat des véhicules ou d'un aspect extérieur différent ;
- que le recours à l'informatique peut accroître la qualité et le rapport efficacité-coût des systèmes de réservation et de mise à disposition des taxis, en particulier lorsque le service destiné aux personnes à mobilité réduite est intégré dans l'organisation générale des taxis ;
- que dans les lieux où l'utilisation des taxis se fait, pour une part appréciable, en hélant un véhicule en circulation, ou dans les endroits où des parcs de véhicules normalisés sont nécessaires, il est fortement souhaitable que tous les taxis puissent charger une personne en fauteuil roulant ;
- que dans les lieux où les taxis sont surtout réservés par téléphone ou pris dans les stations, les besoins des utilisateurs de fauteuils roulants peuvent être satisfaits par une certaine proportion des taxis (à déterminer en tenant compte de la situation locale) ;
- que l'objectif à long terme doit être de garantir un accès pleinement satisfaisant aux utilisateurs de fauteuils répondant aux normes de l'ISO ;
- qu'à court terme comme à long terme, les caractéristiques de conception telles que sièges pivotants, ouvertures de porte suffisantes, poignées de maintien, couleurs contrastées, contribuent largement à améliorer l'accès pour tous les utilisateurs.

RECOMMANDE :

- que les pouvoirs publics encouragent dans la mesure du possible les constructeurs et les concepteurs de véhicules à se préoccuper de l'accessibilité dans la conception de tous les taxis ;
- que les pouvoirs publics encouragent les autorités régionales et locales à fournir des services accessibles dans leur zone ;

- que les pouvoirs publics établissent des paramètres de conception pour l'accessibilité des taxis (fondés sur les normes définies par l'ISO pour les fauteuils roulants), après consultation avec l'industrie et les personnes à mobilité réduite et approbation au niveau européen ;
- que les pouvoirs publics prennent l'initiative de recueillir et de diffuser des données essentielles à la mise au point de taxis accessibles (concernant par exemple la disponibilité des véhicules et des équipements, les facteurs ergonomiques et humains, les directives relatives à l'exploitation et à la formation) ;
- que les autorités compétentes établissent des programmes de sensibilisation aux handicaps pour former les conducteurs de taxis, avec la participation indispensable des personnes à mobilité réduite ;
- que les autorités compétentes prennent des mesures afin de s'assurer qu'aucun obstacle (physique ou réglementaire) n'empêche l'utilisation de taxis accessibles dans les lieux publics, les gares ferroviaires, les aéroports, etc. ;
- que les autorités aux niveaux national, régional et local étudient, si besoin est, la nécessité de subventions directes et indirectes pour permettre aux personnes à mobilité réduite d'utiliser les taxis là où il n'existe aucun autre mode accessible. Dans ce contexte, les autorités doivent prendre en compte les avantages économiques et sociaux plus généraux résultant de l'accessibilité ;
- que les autorités (nationales, régionales et locales) étudient la possibilité de créer des incitations (financières ou législatives) pour encourager l'achat et l'exploitation de véhicules accessibles.

CHARGE le Comité des Suppléants de coopérer avec les organisations internationales compétentes, notamment l'Union Internationale des Transports Routiers, en vue de mettre en œuvre ces recommandations et de faire rapport le moment venu.

RESOLUTION D'ENSEMBLE N° 2001/3 SUR DES TRANSPORTS ACCESSIBLES

Le Conseil des Ministres de la CEMT, réuni à Lisbonne les 29 et 30 mai 2001,

CONSIDÉRANT QUE l'intégration dans la vie professionnelle et l'insertion dans la société des personnes âgées et à mobilité réduite sont très étroitement conditionnées par la possibilité d'effectuer librement et facilement tous les déplacements, qu'il s'agisse de déplacements domicile-travail ou de tout autre déplacement.

CONSTATANT QUE :

- L'évolution démographique aura pour résultat une augmentation significative, dans les prochaines années, du nombre des personnes âgées dans les pays Membres de la CEMT et dans les pays associés.
- La demande de déplacement des personnes âgées et à mobilité réduite est croissante.
- Des progrès notables ont été réalisés en vue de rendre certains modes de transport plus accessibles à tous.
- Malgré ces progrès, il reste beaucoup à faire.

ADMETTANT qu'afin de donner un nouvel élan à l'amélioration de la situation dans les pays, il est opportun de consolider les Résolutions Ministérielles précédentes et le travail qui s'y rapporte dans un seul document (voir Annexe).

RECONNAISSANT QUE :

- L'accessibilité concourt largement au confort et au bien-être offerts à l'ensemble de la population et constitue un élément important de la

promotion des transports publics ainsi que de la mise en place d'un développement durable.

- La mobilité réduite peut être due à une incapacité permanente (handicap sensoriel, moteur ou cognitif) ou temporaire (grossesse, accident) ou à des circonstances extérieures (accompagnement d'enfant en bas âge, bagages à porter, etc.) ou à l'âge ; cette Résolution concerne toutes ces catégories de population qui sont désignées dans le texte par les termes « personnes âgées et à mobilité réduite ».
- L'accessibilité bien conçue au cadre bâti, à l'environnement, à la voirie et aux transports, publics ou privés, permet leur utilisation par les personnes à mobilité réduite librement et de manière indépendante.
- Le développement des transports accessibles augmente les possibilités d'éducation, d'emploi et de loisirs et peut réduire les coûts des services sociaux et d'assistance pour les gouvernements et les collectivités locales.
- L'accessibilité est non seulement un enjeu social mais aussi un enjeu commercial important et la clientèle concernée, notamment plus large que la stricte population des personnes à mobilité réduite, représente un potentiel commercial à considérer.

INSISTE sur les principes suivants :

- Toutes les initiatives ou développements des politiques de transport ou d'aménagement du territoire devront comporter une évaluation de leur impact potentiel sur la sécurité et l'accessibilité pour les personnes âgées et à mobilité réduite.
- Tous les maillons de la chaîne de transport doivent être améliorés de façon à créer un environnement accessible de porte à porte et des efforts redoublés doivent être faits afin d'assurer des liens entre les différents moyens de transport et de créer ainsi un système de transport intégré, sûr et accessible.
- En particulier, tous les nouveaux investissements dans le secteur des transports devront tenir compte des besoins des personnes à mobilité réduite et âgées selon la Charte déjà agréée par les Ministres à Varsovie en 1999.
- Une étroite collaboration avec les gouvernements, les autorités publiques, les fabricants, les opérateurs et les personnes concernées est essentielle.

FORMULE LES RECOMMANDATIONS SUIVANTES :

Les Gouvernements devront

De manière générale

Objectifs

- Définir des objectifs clairs, concrets et mesurables afin de développer la sécurité et l'accessibilité pour les personnes âgées et à mobilité réduite, avec une programmation d'actions spécifiques.

Formation

- Travailler avec les autorités et les entreprises de transports, les tours opérateurs, les agents de voyage et les autres personnes concernées pour informer et sensibiliser le personnel en contact avec le public aux problèmes rencontrés par les personnes âgées et à mobilité réduite dans l'usage des transports.
- S'assurer que les concepteurs et les décideurs, dans tous les secteurs du transport, soient formés aux principes et aux exigences de l'accessibilité.

Information et communication

- User de leur influence pour améliorer les systèmes d'information pour les personnes âgées et à mobilité réduite et veiller à consulter en la matière les personnes concernées.
- S'efforcer de garantir que les autorités, les entreprises de transport, les voyagistes et les agents de voyage fournissent dans le cadre de leurs services, des renseignements destinés aux personnes âgées et à mobilité réduite sur les facilités qui leur sont offertes et y intégrer les différents maillons de la chaîne de déplacement.
- Poursuivre les efforts pour clarifier la signalisation ainsi que les systèmes signalétiques et les harmoniser au niveau international, particulièrement là où la sécurité est en jeu.
- Travailler à la mise en place d'annonces sonores et visuelles dynamiques permettant une information en temps réel.

Recherche

- Encourager le renforcement des recherches et le développement des activités en matière d'accessibilité et de sécurité pour les personnes âgées.

Organisation des transports

- Améliorer la coordination entre les instances compétentes au niveau national, régional et local pour assurer une approche cohérente de l'accessibilité et de la sécurité de la voirie, des infrastructures de transport et des zones piétonnes.
- Travailler avec les autres gouvernements et les organisations internationales à l'élaboration de principes directeurs sur les bonnes pratiques à suivre en matière d'aménagement, en incluant la conception et l'exploitation des voies aussi bien que l'éclairage des intersections et des zones piétonnes.

Véhicules personnels

Facilités de stationnement

- Permettre aux personnes lourdement handicapées se déplaçant et ne pouvant utiliser les transports publics que difficilement, de stationner leur véhicule aux endroits où le stationnement est normalement limité.
- Réserver pour ces personnes, au moyen de signaux routiers appropriés et aux endroits où cela s'avère nécessaire, des emplacements de stationnement qui seront aménagés selon des critères reconnus.
- Délivrer à ces personnes pouvant bénéficier de ces facilités une carte de stationnement conforme au modèle communautaire E pour les pays Membres de l'UE ou un modèle similaire pour les autres pays. La carte devra comporter au minimum le symbole international d'accessibilité ainsi que le nom de la personne à laquelle elle a été délivrée.
- Octroyer aux personnes venant d'un autre pays Membre ou associé et qui sont en possession du document prévu ci-dessus, les mêmes facilités que celles qu'ils accordent à leurs nationaux.
- Prendre les dispositions nécessaires pour que la police et les autres autorités chargées d'appliquer la réglementation du stationnement soient pleinement informées de la nature de cette disposition.

Instruments juridiques relatifs au port de la ceinture de sécurité

- Reconnaître les dispenses accordées aux automobilistes étrangers dans leur pays d'origine.

Conception des véhicules

- Faciliter et encourager la prise en compte, dans la conception des véhicules, des besoins des personnes âgées.
- Travailler avec les autres gouvernements, la CEMT et l'industrie, à la mise au point d'une série de critères de conception des véhicules.

Permis de conduire

- Etudier et définir des lignes directrices en ce qui concerne les conditions d'attribution et de maintien du permis de conduire pour les conducteurs handicapés âgés et à mobilité réduite.

Transports aériens

- Améliorer l'accès aux voyages aériens par :
 - la mise en œuvre des lignes directrices de la CEAC relatives à l'accès à l'aviation et aux aéroports ; et
 - une attention plus soutenue portée à l'amélioration des liaisons de transport vers les aéroports.

Réseaux ferrés, tramways et métros

- Renouveler les efforts en vue de stimuler l'amélioration de l'accessibilité des services ferroviaires aussi bien en ce qui concerne les transports ferrés que les tramways ou les métros par :
 - l'application des recommandations issus du COST 335, que ce soit pour les services urbains, suburbains ou à longue distance ;
 - le contrôle de l'accessibilité lors de la conception des nouveaux trams et métros.

Transports publics

Pour les autobus

- Continuer de faciliter et de stimuler la tendance à la mise en service d'autobus pleinement accessibles par :
 - la mise en œuvre des recommandations du COST 322 sur des autobus à plancher bas ;
 - l'assistance aux autorités compétentes afin de veiller à ce que les autobus puissent facilement accéder aux arrêts et de dégager les ressources nécessaires pour mettre en œuvre et atteindre cet objectif ;
 - poursuivre le travail avec les personnes handicapées et l'industrie en vue de développer des solutions appropriées aux besoins des personnes circulant en fauteuil roulant, de celles ayant d'autres types de handicap et des personnes âgées.

Pour les autocars

- Inciter les constructeurs et les exploitants à développer, réaliser et à utiliser des véhicules capables de répondre aux besoins des personnes à mobilité réduite et âgées.
- S'assurer que les systèmes de classification des autocars incluent des critères concernant le niveau d'accessibilité.

Des services de transport public plus flexibles

- Promouvoir le développement de nouveaux types de services intermédiaires entre les transports publics et les services spécialisés, tels que des services de transport publics adaptés pouvant être utilisés par les usagers ordinaires mais conçus pour les besoins des personnes âgées et à mobilité réduite.

Des services de transport spécialisés

- Aider à la mise en place de systèmes de transport spécialisés porte-à-porte pour les personnes les plus sévèrement handicapées, éprouvant des difficultés particulières et ne pouvant pas utiliser les transports publics.

Taxis

- Mettre en œuvre les recommandations agréées par la Task Force Conjointe IRU/CEMT et en particulier :
 - encourager les autorités régionales et locales à fournir des services accessibles dans leur zone ;
 - rechercher la possibilité de subventions directes et indirectes aux niveaux national, régional et local pour permettre l'utilisation de taxis là où il n'existe aucun autre mode accessible ;
 - étudier la possibilité de créer des incitations financières ou législatives, au niveau national, régional et local pour encourager l'achat et l'exploitation de véhicules accessibles ;
 - établir, en coopération avec les gouvernements et les organisations internationales et en concertation avec les personnes âgées et à mobilité réduite, des paramètres de conception pour l'accessibilité des taxis (en se basant sur les normes dimensionnelles définies par l'ISO pour les fauteuils roulants).

DEMANDE :

Aux pays Membres

- De diffuser largement cette Résolution dans leurs pays.
- De mettre en œuvre cette Résolution ainsi que les documents auxquels elle se réfère.
- D'établir un bilan régulier sur les progrès de la mise en place et de l'amélioration de l'accessibilité.

Aux pays associés

- De souscrire autant que possible aux principes et recommandations de cette Résolution.
- De débattre de leur application ou de la mise en place d'autres solutions avec les pays Membres de la CEMT.

Au Comité des Suppléants

- De poursuivre une coopération étroite avec les gouvernements, l'industrie, les personnes âgées et à mobilité réduite pour l'avancement de la mise en œuvre de ces recommandations.
- De remettre régulièrement à jour le guide de bonne pratique et les autres rapports.
- De prendre de nouvelles initiatives, partout où cela est nécessaire, pour améliorer la sécurité et la mobilité accessible des personnes âgées et à mobilité réduite.

ANNEXE

Résolutions précédentes remplacées par la résolution présente¹

- 97/4 Les facilités réciproques de stationnement pour les personnes à mobilité réduite.
- 97/3 Résolution d'ensemble sur les transports pour les personnes à mobilité réduite.
- 94/2 L'accès aux taxis pour les personnes à mobilité réduite.
- 91/8 L'information et la communication.
- 90/4 L'accès aux autobus, aux trains et aux autocars pour les personnes à mobilité réduite.
- 89/68 L'accès pour les piétons.
- 87/63 Les transports des personnes à mobilité réduite.
- 85/54 Le transport des personnes handicapées.
- 81/45 Le transport des handicapés tributaires du fauteuil roulant.
- 78/38 Le transport des personnes handicapées.

1. Résolutions disponibles sur <http://www.oecd.org/cem/resol/disabled/index.htm>

Autres documents

Charte sur l'accès aux services et infrastructures de transport, adoptée par le Conseil de la CEMT en 1999.

Améliorer les Transports pour les Personnes à Mobilité Réduite « Guide de bonnes pratiques », CEMT, Paris, 1999.

Cost 322 : Système d'autobus à plancher surbaissé, EC DG VII, Bruxelles, 1995.

Cost 335 : Accessibilité des systèmes ferroviaires lourds pour les passagers, EC DG VII, Bruxelles, 1997.

(Prochaine) Charte CEAC sur les droits des passagers.

« Facilitation » ECAC.CEAC Doc. No 30, Part 1, Septième édition, 1998 (Déclaration de politique de la CEAC dans le domaine de la facilitation de l'aviation civile).

LES ÉDITIONS DE L'OCDE, 2, rue André-Pascal, 75775 PARIS CEDEX 16
IMPRIMÉ EN FRANCE
(75 2001 15 2 P) ISBN 92-821-2366-9 – n° 52218 2001