



CONFÉRENCE EUROPÉENNE  
DES MINISTRES DES TRANSPORTS



Union  
Internationale  
des Transports  
Routiers

*Document de synthèse*

# AMÉLIORER L'ACCÈS AUX **TAXIS**







La Conférence Européenne des Ministres des Transports (CEMT) est une organisation intergouvernementale, créée par un Protocole signé à Bruxelles le 17 octobre 1953. Elle rassemble les Ministres des Transports des 44 pays suivants qui sont Membres à part entière de la Conférence : Albanie, Allemagne, Arménie, Autriche, Azerbaïdjan, Bélarus, Belgique, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, ERY Macédoine, Finlande, France, Géorgie, Grèce, Hongrie, Irlande, Islande, Italie, Lettonie, Liechtenstein, Lituanie, Luxembourg, Malte, Moldavie, Monténégro, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Roumanie, Royaume-Uni, Russie, Serbie, Slovaquie, Slovénie, Suède, Suisse, République tchèque, Turquie et Ukraine. Sept pays ont un statut de Membre associé (Australie, Canada, Corée, Etats-Unis, Japon, Mexique et Nouvelle-Zélande), le Maroc bénéficiant d'un statut de Membre observateur.

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 systèmes de transport européens.

Dans la situation actuelle, la CEMT a deux rôles primordiaux. La première tâche qui lui revient consiste principalement à faciliter la mise en place d'un système paneuropéen intégré des transports qui soit économiquement efficace et réponde aux exigences de durabilité en termes d'environnement et de sécurité. A cette fin il incombe notamment à la CEMT d'établir un pont, sur le plan politique, entre l'Union Européenne et les autres pays du continent européen. Par ailleurs, la CEMT a également pour mission de développer des réflexions sur l'évolution à long terme du secteur des transports et de réaliser des études approfondies sur le fonctionnement de ce secteur face notamment à la mondialisation croissante des échanges.

En Janvier 2004, la CEMT et l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) ont fusionné leurs activités de recherche en créant le Centre Conjoint de Recherche sur les Transports. Le Centre mène des programmes de recherche coopératifs couvrant tous les modes de transport terrestre et leurs liaisons intermodales, recherches qui soutiennent la formulation des politiques dans les pays Membres.

Lors de la session de Dublin en mai 2006, les Ministres ont décidé d'une réforme majeure visant à transformer cette organisation en une entité mondiale, dont le champ de compétences s'étendra à tous les modes de transports. Le but de ce nouveau Forum international des transports est d'attirer l'attention au plus haut niveau international sur les politiques des transports. Le Forum permettra chaque année aux Ministres des transports et à d'éminents représentants de la société civile de discuter de thèmes d'importance stratégique mondiale. L'année 2007 constituera une année de transition pour la mise en place de ce Forum dont les nouvelles structures devraient être totalement opérationnelles à compter de 2008.

*Des informations plus détaillées sur la CEMT sont disponibles sur Internet à l'adresse suivante:*

[www.cemt.org](http://www.cemt.org)

© CEMT 2007 - Les publications de la CEMT sont diffusées par  
le Service des Publications de l'OCDE,  
2, rue André-Pascal, 75775 PARIS CEDEX 16, France



## L'UNION INTERNATIONALE DES TRANSPORTS ROUTIERS (IRU)

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

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

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

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

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

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

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

\* \* \* \* \*

Pour plus d'informations, vous pouvez consulter le site Web de l'IRU au [www.iru.org](http://www.iru.org).

## AVANT-PROPOS

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

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

Reconnaissant cette nécessité à la fin des années 90, la CEMT et l'IRU ont réalisé conjointement un rapport qui examinait les facteurs économiques entravant l'amélioration de l'accessibilité des taxis<sup>1</sup>. Ce rapport révélait la nécessité d'examiner les problèmes liés à la conception du véhicule de taxi proprement dit. La CEMT et l'IRU ont de nouveau uni leurs efforts en 2005-2006 pour déterminer comment l'amélioration de la conception des véhicules de taxi à long terme pouvait être bénéfique aux usagers et à la profession dans son ensemble. Le rapport présent est le fruit de ces récents travaux conjoints.

Pour la première fois, ce rapport réunit les points de vue de tous les acteurs concernés par les services de taxi, l'infrastructure et la conception de véhicules. Ce rapport prend pour point de départ les besoins des usagers, évalue ce qui est réaliste pour les constructeurs de véhicules et des sociétés spécialisées dans la conversion de véhicules à moyen et long terme, montre comment les opérateurs - grâce à une formation complète et à l'interaction avec les clients handicapés - peuvent contribuer à une pleine et entière accessibilité des services de taxi, et propose à l'intention des gouvernements des moyens de promouvoir l'amélioration de la conception des véhicules et de l'infrastructure en même temps.

Les recommandations qui se dégagent de cette initiative traduisent ainsi l'éventail des vues recueillies pour préparer cette étude. Nous espérons qu'elles fourniront un cadre pour améliorer la conception des véhicules, des services et des

---

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

infrastructures du secteur des taxis à moyen et long terme, et contribueront ainsi à une plus grande qualité, présentant ainsi un secteur des transports plus équitable et socialement durable.

Jack Short



Secrétaire Général  
CEMT

Martin Marmy



Secrétaire Général  
IRU

## ***REMERCIEMENTS***

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

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

# TABLE DES MATIÈRES DU RAPPORT

AVANT-PROPOS

REMERCIEMENTS

RESUME

1. INTRODUCTION
2. CONTEXTE
3. LE BESOIN D'ACCESSIBILITE
4. METHODOLOGIE
5. LE MARCHE DES TAXIS
  - 5.1 Parc de taxis et types de véhicules
  - 5.2 Licences et limitations
  - 5.3 Avantages financiers
  - 5.4 Structure du secteur des taxis
  - 5.5 Taxis pour personnes handicapées
6. CONCEPTION FAVORISANT L'ACCESSIBILITE EN FAUTEUIL ROULANT
  - 6.1 Recherche sur les critères de conception
  - 6.2 Paramètres de conception actuels et suggérés
  - 6.3 Utiliser les normes de conception "idéales"
  - 6.4 Aménagements pratiques pour les voyageurs en fauteuil roulant
7. TAXIS POUR PERSONNES AVEC UN AUTRE HANDICAP
8. POURCENTAGE DE TAXIS ACCESSIBLES EN FAUTEUIL ROULANT
9. CENTRAUX DE TAXIS : RESERVATION ET REPARTITION
10. ENCOURAGER LA MISE A DISPOSITION DE TAXIS ACCESSIBLES
11. SOUTENIR L'ACQUISITION DE TAXIS ACCESSIBLES
12. INFRASTRUCTURES
13. FORMATION DU SECTEUR DES TAXIS
14. RECOMMANDATIONS
  - 14.1 Véhicules de type 1 : Taxis accessibles en fauteuil roulant
  - 14.2 Véhicules de type 2 : Taxis accessibles standards
  - 14.3 Mesures destinées à stimuler l'offre de taxis accessibles
  - 14.4 Infrastructures
  - 14.5 Formation
15. CONCLUSIONS

ANNEXE 1. Liste des entreprises et organisations consultées



# RÉSUMÉ

## 1. Contexte

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

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

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

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

Aussi, ce rapport qui s'inscrit dans le prolongement de l'étude conjointe de la CEMT et de l'IRU sur les *Aspects économiques de l'accessibilité des taxis* publiée en

2001<sup>2</sup>, a été réalisée en consultation avec les principaux constructeurs automobiles européens, l'unique constructeur de taxis spécialisés en Europe et les entreprises spécialisées dans la transformation de véhicules, qui adaptent des véhicules de série pour le marché des taxis. Cette consultation a été menée dans le cadre de deux séminaires spécifiques et d'entretiens avec les différents constructeurs. Par ailleurs, les autorités des transports, l'association européenne qui représente les personnes handicapées et les organisations nationales d'exploitants de taxis ont également été étroitement associées à la réalisation de cette étude.

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

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

Les recommandations formulées ici doivent être considérées comme un modèle vers lequel tendre à l'avenir. Il n'est pas prévu – et ne serait pas réaliste de s'attendre à ce que les modifications de conception préconisées soient réalisées dans l'immédiat ou même à court terme. Il faut plutôt les voir comme des éléments d'orientation destinés à guider le développement à moyen et à long terme d'un parc de taxis qui puissent être utilisés confortablement et en toute sécurité par la majorité des personnes handicapées. Il est admis qu'il est impossible d'assurer un accès à la totalité des usagers de fauteuil roulant sans porter atteinte à la viabilité opérationnelle du véhicule pour l'opérateur et les autres passagers. Il y aura une petite proportion de gens qui, en raison de la taille de leur fauteuil ou de la nature de leur handicap, seront dans l'impossibilité d'avoir accès à un taxi ou à tout autre mode de transport public ordinaire. Ceux-ci continueront d'avoir besoin de services spécialisés porte-à-porte.

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

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

Type 2 : Taxis accessibles standards : véhicules aménagés pour accueillir plus facilement une personne handicapée pour autant que celle-ci puisse quitter sa chaise roulante pour s'asseoir sur les sièges du taxi. Il est recommandé qu'un parc de taxis utilisé pour assurer les services réguliers se compose de ces deux types de véhicules. La répartition appropriée au sein du parc sera sans doute différente selon

---

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

le lieu, d'un pays à l'autre, mais aussi à l'intérieur d'un même pays. La décision à cet égard appartient aux autorités locales et nationales.

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

Ces conseils sont proposés sous forme de dimensions recommandées et de dimensions minimales acceptables, qui correspondent donc davantage à une fourchette qu'à une valeur unique. En outre, les recommandations reprennent aussi des critères de performance qui décrivent le fonctionnement de chaque équipement afin de s'assurer que les constructeurs actuels de taxis accessibles ne soient pas exclus du marché du taxi. Cependant, on espère (et l'on s'attend) que la conception des véhicules évolue progressivement vers les normes recommandées.

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

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

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

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

#### ***Encourager la mise à disposition de taxis accessibles***

On peut stimuler l'offre de taxis accessibles par voie réglementaire, par des incitations financières ou par l'association des deux. Les administrations nationales peuvent, si elles le jugent opportun, exiger par la réglementation le remplacement (progressif) de véhicules non accessibles par des taxis accessibles. Elles peuvent aussi autoriser les instances chargées d'attribuer les licences à exiger la mise en accessibilité de la totalité ou d'une certaine proportion de la flotte de taxis de la zone

relevant de leur compétence, toujours en prévoyant une période d'adaptation raisonnable.

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

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

### ***Conception des infrastructures***

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

### ***Formation des conducteurs***

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

L'étude a permis de répertorier plusieurs guides de formation de qualité et des vidéos/DVD instructifs produits dans différents pays membres, qui pourraient servir

de base pour l'élaboration de programmes de formation, mais elle souligne que les personnes handicapées doivent être elles-mêmes associées à la démarche. Ce sont elles les spécialistes de leur handicap et les mieux placées pour expliquer aux conducteurs de taxis et aux autres intervenants le type d'aide qui convient le mieux.

#### **4. Conclusions et recommandations principales**

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

##### **4.1 Autorités**

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

##### **4.2 Constructeurs de véhicules et les carrossiers équipementiers**

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

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

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

### **4.3 Exploitants de taxis**

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

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

# **ANNEXE 1. LISTE DES ENTREPRISES ET ORGANISATIONS CONSULTEES\***

## **Constructeurs de véhicules**

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

## **Carrossiers-équipementiers**

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

## **Organisations représentant des personnes handicapées**

Forum Européen des Personnes Handicapées

---

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

# BON DE COMMANDE

À envoyer à :

**Turpin Distribution Services Limited**  
**Stratton Business Park, Pegasus Drive**  
**Biggleswade, Bedfordshire SG18 8QB**

**Tel: + 44 (0) 1767 604 960**

**Fax: + 44 (0) 1767 601 640**

**E-mail: [ocedrow@turpin-distribution.com](mailto:ocedrow@turpin-distribution.com)**

**[www.turpin-distribution.com](http://www.turpin-distribution.com)**

**ou au distributeur des publications de l'OCDE de votre pays**

Code OCDE/ ISBN	Titre	No. d'exemplaires
(75 2007 02 2 P) 978-92-821-0105-6	<b>Améliorer l'accès aux taxis</b> Prix : €35 US\$47 £25 ¥4 800 MXN 440	

Les frais d'expédition sont inclus dans le prix indiqué.

Mon chèque est joint \*

Débitez ma carte de crédit (Eurocard, Mastercard, Visa, American Express)

No. de carte : \_\_\_\_\_

Date d'expiration : \_\_\_\_\_

Signature: \_\_\_\_\_ Date: \_\_\_\_\_

Adresse d'expédition : \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

Les versions papier et électronique du document complet sont en vente à l'adresse suivante

[www.oecdbookshop.org](http://www.oecdbookshop.org)

L'accès à la collection "Transport" de l'OCDE et de la CEMT est possible grâce à la librairie en ligne

SourceOECD : [www.sourceoecd.org](http://www.sourceoecd.org)