



## LE TRANSPORT LONGUE DISTANCE PAR AUTOBUS ET AUTOCAR EN EUROPE :

### *(Ré)Inventons la route*

Bruxelles, 29 février 2012

#### - Conclusions et messages de l'industrie -

##### - Yves Mannaerts, président du Conseil Transport de personnes de l'IRU (CTP) -

- Le transport par autobus et autocar est un secteur important en Europe : 15 milliards EUR de chiffres d'affaires, 250 000 véhicules et 1,5 million d'emplois. Malgré cela, il lutte encore et toujours pour être reconnu par les décideurs politiques européens, nationaux et locaux, en particulier en ce qui concerne ses services longue distance.
- Ce manque de reconnaissance conduit à des législations inadaptées (réglementation sur les temps de conduite et de repos) voire restrictives (zones à faibles émissions) qui empêchent le secteur du transport par autobus et autocar de déployer tout son potentiel de service à la société et aux voyageurs. Dans son livre blanc de 2011, la Commission européenne n'a pas apporté une vision, ni une stratégie concernant l'intégration des autobus et des autocars – premier secteur de transport collectif public de passagers – dans la future chaîne européenne de transport, de mobilité et de voyage.
- Un autre effet de cette négligence est le retard de l'Europe par rapport à d'autres régions du monde sur le plan de l'innovation dans le secteur du transport par autobus et autocar. Les citoyens européens ne profitent pas, contrairement, par exemple, aux Américains ou aux Chinois, de la mobilité verte et sûre rendue possible par les nouvelles technologies et nouveaux concepts en matière de gestion, tels que le Bus Rapid Transit (BRT) – succès mondial incontesté de la dernière décennie en matière de mobilité. Il en va de même pour les autocars longue distance confrontés, dans les villes européennes, à des conditions d'accès de plus en plus strictes.
- Et pourtant, les autobus et les autocars représentent, au même titre que les taxis, le complément, le concurrent et l'alternative les plus directs à la voiture privée. Ensemble, ils forment l'épine dorsale de l'offre commerciale de mobilité car ils complètent et dynamisent les autres modes de transport commercial. À ce titre, ils contribueront plus que tout autre mode de transport commercial de passagers à atteindre les objectifs extrêmement ambitieux de la politique européenne des transports. À condition toutefois que l'UE se dote :
  - d'un objectif politique clair – doubler le taux d'utilisation du transport collectif de personnes dans l'UE au cours des prochaines décennies – comme le recommande le rapport du Parlement européen relatif au Livre blanc de la Commission européenne sur les transports ;
  - d'un cadre législatif, fiscal et commercial favorable aux entreprises du secteur.

smart move, a joint industry  
campaign to increase the use of  
buses and coaches and achieve  
sustainable mobility for all



- Le transport interurbain par autobus et autocar en Europe recèle le plus gros potentiel de croissance en matière de mobilité verte, avec peu de subsides publics. En fait, l'ouverture prochaine des marchés du transport interurbain en France et en Allemagne représente des millions de nouveaux clients pour les autobus et les autocars, autant de personnes qui laisseront leur (seconde) voiture à la maison ou n'en achèteront simplement pas.
- Tout comme le Parlement européen, le secteur a des propositions concrètes sur ce qui devrait devenir l'objectif mobilisateur politique et commercial de l'UE – doubler le taux d'utilisation du transport collectif de personnes par autobus, autocar et taxi – ainsi que sur les moyens d'y parvenir. Parmi les principales recommandations du secteur, citons :
  - la nécessité d'en finir avec la discrimination fiscale entre les différents modes de transport collectif de passagers, comme la TVA et les accises sur les hydrocarbures liquides, ainsi que la nécessité d'harmoniser au taux « 0 » la TVA sur le transport national et intra-européen par autobus et autocar dans tous les États membres ;
  - la prise en compte systématique des spécificités du secteur lors de l'élaboration ou la révision de la réglementation ;
  - l'augmentation du poids maximal autorisé des autocars à deux essieux en transport international à au moins 19,5 tonnes (contre 18 tonnes aujourd'hui dans l'UE) ;
  - la suppression des lacunes et des obstacles qui entravent l'accès des autobus et autocars aux terminaux d'autres modes de transport collectif de voyageurs, et l'intégration des terminaux d'autobus et d'autocars dans le réseau transeuropéen de transport (RTE-T) ;
  - l'augmentation du nombre de voies réservées aux bus dans et entre les villes, et l'autorisation pour les autocars de tourisme et les taxis de les emprunter ;
  - la résolution du problème des zones à faibles émissions en Europe grâce à la création d'un cadre UE uniformisé.
- La proposition du secteur visant la création d'un groupe de haut niveau réunissant les professionnels des secteurs public et privé afin de réfléchir ensemble à l'élaboration de recommandations politiques et à la mise au point d'un plan d'action et d'un calendrier au niveau de l'UE en vue d'atteindre l'objectif de doublement du taux d'utilisation du transport collectif de passagers par route d'ici 10 à 15 ans, est en train de gagner du terrain au sein des institutions européennes.
- L'IRU et ses associations membres entendent prendre la tête des efforts de mobilisation auprès de tous les acteurs concernés au niveau européen, y compris dans le cadre de la campagne Smart Move, afin que le transport longue distance par autobus et autocar soit reconnu et soutenu par tous comme le choix optimal en termes de mobilité et de voyage aux niveaux européen, national et local. Fidèles à l'esprit du slogan de l'IRU

smart move, a joint industry  
campaign to increase the use of  
buses and coaches and achieve  
sustainable mobility for all





« Travailler ensemble pour un futur meilleur », nous invitons tous nos partenaires publics et privés à nous rejoindre pour concrétiser cet objectif.

\*\*\*\*\*

smart move, a joint industry  
campaign to increase the use of  
buses and coaches and achieve  
sustainable mobility for all

