

Groupe de haut niveau public- privé UE Bougez malin



Recommandations finales

Suivi du Livre blanc de la Commission européenne
sur les transports et contribution
à la stratégie de croissance Europe 2020





// Groupe de haut niveau public-privé UE Bougez malin¹

Vision et recommandations

Suivi du Livre blanc de la Commission européenne sur les transports et contribution à la stratégie de croissance Europe 2020

Vision commune

- **Les autobus, autocars et taxis sont un maillon essentiel d'une chaîne de mobilité européenne publique concurrentielle et inclusive** : Ensemble, les autobus, autocars et taxis représentent le deuxième fournisseur de mobilité et de voyage dans l'Union européenne et ses États membres, après la voiture particulière. Les modes de transport collectif à courte et longue distance, en particulier les autobus, les autocars et les taxis, forment l'épine dorsale d'une mobilité publique efficace et une solution de substitution optimale, efficiente et durable à la voiture privée, grâce à une disponibilité 24h/24, 7j/7 et un service porte-à-porte personnalisé et unique. Vu ces qualités, les autobus, autocars et taxis sont bien placés pour contribuer de manière substantielle à la réalisation des objectifs ambitieux de croissance durable et de compétitivité de l'UE. Ils répondent également aux exigences de la politique européenne des transports grâce à leurs caractéristiques intrinsèques, à savoir la flexibilité de porte-à-porte, le respect de l'environnement, la disponibilité à large échelle et les normes élevées de service client et d'accessibilité. Partie intégrante du tissu social des communautés, le transport collectif abordable constitue un lien vital pour tous les citoyens, y compris les personnes handicapées et les citoyens et ménages des régions et pays à faibles revenus de l'UE, pour se rendre à leur travail, leur école ou université et pour leurs loisirs.
- **Doubler l'utilisation et la part modale du transport collectif devrait devenir un objectif politique et commercial officiel de l'UE** : Il est dans l'intérêt général de placer les autobus, les autocars et les taxis et leur rôle dans la mobilité et la chaîne du transport au cœur de l'élaboration de politiques aux niveaux UE, national et local. Fixer des objectifs politiques et commerciaux clairs visant à augmenter leur fréquentation et leur part modale – en fait de la doubler à l'horizon 2025 – va faciliter la création d'un

¹ Les travaux du groupe de haut niveau (GHN) UE public-privé Bougez malin ont commencé le 24 mai 2012. Son objectif et son mandat, approuvés lors de la première réunion, sont d'élaborer des recommandations politiques et commerciales et de créer un plan d'action comportant des mesures visant à augmenter de manière substantielle la part modale et la fréquentation des modes de transport collectif de passagers par route, en particulier doubler l'utilisation de l'autobus, de l'autocar et du taxi, en tant que solution de substitution optimale de la voiture privée et composant essentiel de la chaîne de transport intermodal intégrée, en coopération avec les autres modes de transport de personnes tels que le rail, le tram, le métro et la navigation, ainsi qu'avec les modes de mobilité douce comme le vélo ou la marche.

Plus d'infos sur http://www.busandcoach.travel/fr/smart_policies/smart_move_eu_high_level_group.htm.



environnement public, financier, fiscal, législatif, économique et opérationnel proactif qui encouragera la fourniture de service et induira un changement de comportement dans le chef du voyageur. Ceci facilitera l'avènement d'une mobilité efficace et durable pour tous les citoyens européens et les visiteurs, au moindre coût pour la société.

Rien que le doublement de l'utilisation des services d'autobus et d'autocars devrait permettre de réduire le taux de mortalité sur la route de 1 500 décès par an, de réduire de manière considérable le nombre de blessés graves et moins graves, de réduire les émissions de CO₂ de 40 à 50 millions de tonnes par an, et aussi d'autres polluants atmosphériques liés au transport, de réduire de manière significative la congestion dans les villes en raison de la chute attendue de 10 à 12% du trafic de voitures, et de créer jusqu'à 3 millions de nouveaux emplois durables et verts, le tout au moindre coût pour les contribuables.²

- Méthode préconisée : Partenariat public-privé visant à mettre progressivement en place un cadre législatif, fiscal, de marché et administratif, et une stratégie de planification urbanistique propice à la fourniture de services, et à apporter les investissements publics adéquats afin de permettre au transport collectif de personnes par route de concurrencer efficacement la voiture privée.

Recommandations

Les recommandations ci-dessous visent à réaliser progressivement, d'ici 2025, l'objectif de doubler l'utilisation du transport collectif de personnes dans l'UE. Elles s'adressent aux décideurs politiques européens, aux États membres, aux entreprises, aux citoyens, aux exploitants, aux législateurs, aux pouvoirs locaux et tous les autres acteurs publics et privés aux niveaux UE, national et local.³

2 Calculs basés sur l'hypothèse d'un transfert modal de la voiture privée vers le transport collectif en autobus et autocar, provoquant un doublement de la fréquentation des autobus et autocars dans l'UE. Les principales sources suivantes ont été utilisées pour obtenir les données avancées : Livre de poche des statistiques 2012 sur le transport de la [Commission européenne](#), base de données [CARE](#) sur la sécurité routière, et [Agence européenne pour l'environnement](#). Des informations plus détaillées sur ces chiffres sont disponibles sous forme d'une annexe au document de référence du GHN contenant la liste complète de commentaires et recommandations du GHN.

3 Le GHN attire l'attention sur le manque de statistiques comparables et actualisées sur l'utilisation des services d'autocar, d'autobus et de taxi au niveau de l'UE, qui empêche la tenue d'un débat éclairé et la prise de décisions politiques et commerciales efficaces. Des statistiques adéquates sont également nécessaires afin de mesurer l'impact et les progrès accomplis dans la réalisation de l'objectif du doublement.

Court terme (1 à 3 ans) :

1. Le client d'abord : Garantir une mise en œuvre équitable, efficace et rentable (coûts-bénéfices) du règlement (UE) n° 181/2011 sur les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar dans toute l'UE, tout en respectant la spécificité du secteur. S'efforcer de fournir l'assistance, les informations et les infrastructures (accessibles) (comme des stations d'autocars) nécessaires, en étroite collaboration avec les parties prenantes publiques et privées à tous les niveaux. Mobiliser les parties prenantes UE afin qu'elles participent à l'évaluation des résultats, proposent des solutions et échangent leurs meilleures pratiques.
2. Les autobus et autocars du futur : Lancer une initiative stratégique commune public-privé (projet, étude, prix/récompense), avec la participation d'exploitants, de constructeurs et de groupements d'utilisateurs, afin de mettre à profit et de consolider les résultats des initiatives actuelles (EBSF, 3iBS, ERTRAC, etc.) et de formuler des idées innovantes sur les véhicules sûrs, verts, confortables, conviviaux et accessibles de demain. Commencer par augmenter le poids maximum autorisé des autocars à double essieu à 19, voir 19,5⁴ tonnes afin de répondre aux besoins immédiats des clients et des entreprises.
3. Privilégier l'utilisation du transport collectif au détriment de l'utilisation de la voiture privée : Veiller en priorité à ce que toute nouvelle décision aux niveaux UE, national ou local dans le domaine de la fiscalité n'entraîne pas une augmentation de la charge fiscale pesant sur le secteur européen de l'autobus et de l'autocar.
4. Réglementations locales favorables aux autocars et informations de qualité : Permettre l'instauration, au niveau de l'UE, d'une coopération et de lignes directrices transparentes et efficaces pour les villes projetant d'introduire des restrictions d'accès en milieu urbain et des zones à faibles émissions, en tenant compte des intérêts de tous les acteurs et promouvant l'utilisation du transport collectif de personnes. Permettre la mise sur pied d'un guichet unique multilingue sur les restrictions d'accès en milieu urbain et les zones à faibles émissions. Élaborer une charte volontaire publique-privée pour le tourisme de groupe en autocar à l'intention des villes et du secteur.
5. Une meilleure information et de meilleurs services pour tous les clients : Faciliter l'intégration des services réguliers d'autobus et d'autocar dans les planificateurs d'itinéraires multimodaux actuels et futurs. Encourager la création d'une base de données européenne en ligne répertoriant toutes les stations d'autocars multimodales d'Europe, les installations qu'elles proposent et les destinations qu'elles desservent. Faire en sorte que ces stations puissent avoir accès aux financements européens, tels que ceux du programme RTE-T. Le développement de solutions permettant aux usagers des transports urbains au niveau de l'UE d'obtenir des informations de voyage est salué et leur intégration avec toute solution développée et hébergée localement doit être encouragée et soutenue.

4 C'est la préférence du secteur des transports routiers, étant donné le nombre et l'ampleur des augmentations du poids à vide pour des raisons de sécurité et de respect de l'environnement.

Moyen terme (3 à 7 ans) :

1. Plans de mobilité urbaine durable favorables au transport collectif : Accorder une place clairement prioritaire (par rapport à la voiture privée) au transport collectif, y compris aux autocars de tourisme et aux taxis, dans les plans de mobilité urbaine durable, y compris en prévoyant des infrastructures qui leur sont réservées. Veiller à ce que ces plans de mobilité urbaine durable soient pleinement intégrés avec les politiques d'aménagement et de développement du territoire. Fixer des objectifs progressifs ambitieux mais réalisables pour le transfert modal vers le transport collectif de personnes dans les plans de mobilité urbaine durable. Inviter les États membres, les régions et les villes de l'UE à commencer progressivement à intégrer l'objectif du « doublement » dans leurs plans de mobilité.
2. Rendre le transport collectif fiscalement plus intéressant que la voiture privée grâce à des mesures d'incitation : Harmoniser et simplifier – dans les 3 à 7 ans – les procédures actuelles en matière de TVA afin de faciliter le transport intra-UE et international par autocar. Mettre progressivement en place un système fiscal qui incite à l'utilisation de solutions et de services de transport plus respectueux de l'environnement, tout en prévenant les distorsions de concurrence au sein de la chaîne de mobilité et de transport intermodale.
3. Vers un cadre législatif favorable aux entreprises et qui soutient le secteur : Tenir compte des besoins spécifiques des entreprises d'autobus et d'autocars et leurs clients afin d'éviter, le cas échéant, l'adoption de règles universelles ("one size fits all") inappropriées dans les domaines social (temps de conduite et de repos), juridique (droits des passagers) et technique. Établir une plate-forme élargie regroupant tous les acteurs publics et privés afin d'identifier les goulets d'étranglement sur le plan législatif et de proposer des solutions.
4. Soutenir les forces du marché et faciliter les initiatives des entreprises et du secteur : Permettre la poursuite de l'ouverture du marché du transport interurbain et longue distance en Europe et améliorer l'accès aux infrastructures (stations, routes, voies réservées). Élaborer, via un partenariat public-privé, des propositions visant à réduire les formalités administratives et le nombre de documents requis. Soutenir les engagements, les investissements et les initiatives du secteur de l'autobus et de l'autocar en vue de promouvoir des services conformes aux attentes des usagers (c.-à-d. en phase avec l'évolution de la société et du comportement des consommateurs), une billetterie intégrée, une meilleure sécurité routière et des services plus respectueux de l'environnement.
5. Les taxis, maillon de la chaîne des transports publics : Reconnaître les taxis, les voitures de louage avec conducteur et les services de voitures partagées comme autant de maillons importants et nécessaires de la chaîne des transports publics collectifs, et prendre en considération le rôle des taxis dans toute proposition politique en matière de mobilité, dans le financement du transport collectif, la recherche et, en particulier, la planification de la mobilité urbaine.



Long terme (horizon 2025)

1. TVA zéro pour tous les modes de transport collectif : Obtenir un engagement politique au plus haut niveau de l'UE en faveur de l'encouragement de l'utilisation de tous les modes de transport collectif terrestre au détriment de la voiture privée par le biais d'incitants fiscaux, en particulier un taux de TVA zéro.
2. Optimisation des règles relatives aux obligations de service public : Évaluer la mise en œuvre et réexaminer le règlement (CE) n° 1370/2007 dans l'objectif de soutenir et d'encourager davantage les initiatives et investissements publics et privés, en commençant par un examen précoce approfondi de la mise en œuvre des règles actuelles et l'identification des « modèles d'efficacité » qui se traduisent par des hausses substantielles de la fréquentation au coût le plus bas et le plus équitable pour la société.
3. Financements dédiés et accessibles : Créer un instrument de financement spécifique au transport collectif (avec un accès rationalisé) afin de stimuler et de soutenir les projets de recherche et développement ciblés, et de piloter la mise en œuvre de projets de mobilité collective innovants (véhicules, carburants de substitution, technologies avancées, nouveaux modèles d'exploitation et pratiques de gestion novatrices, liens entre les modes, aspects humains, etc.) dans les États membres, les régions et les villes de l'UE.
4. Coup d'œil sur les meilleures pratiques : Continuer à soutenir et à enrichir les bases de connaissances multilingues "en ligne" existantes en veillant à ce qu'elles offrent un accès public aux meilleures pratiques politiques et sectorielles européennes et internationales dans le domaine des solutions de mobilité et de transport collectif innovantes (y compris bus, cars et taxis), et en y intégrant des informations sur les projets financés par l'UE et les recommandations qui en découlent.



Suivi

5. Surveillance : Créer et publier régulièrement des indicateurs statistiques simples et faciles à comprendre permettant de surveiller les progrès accomplis dans la réalisation de l'objectif du doublement.
6. Plate-forme de discussion UE publique-privée : Créer une plate-forme de discussion européenne permanente (Forum pour la mobilité des citoyens de l'UE, financé par l'UE) regroupant diverses parties prenantes des secteurs public et privé, y compris les modes partenaires, afin de garantir, entre autres, le suivi et la mise en œuvre des recommandations formulées par le groupe de haut niveau Bougez malin, et de proposer de nouvelles actions.

Groupe
de haut niveau
public-
privé UE
Bougez malin

Join us!

www.busandcoach.travel