

Parvenir à une mobilité durable grâce à une réglementation des LEZ favorable aux entreprises

Pour atteindre les objectifs ambitieux qui ont été fixés en matière de mobilité durable, il est indispensable de créer un cadre harmonisé pour les zones à faibles émissions (LEZ) au niveau de l'UE, avec une plateforme d'information unique pour les voyageurs et les entreprises.

Bruxelles – A l'occasion du premier débat européen sur les « [Restrictions de circulation et zones à faibles émissions en Europe](#) » organisé aujourd'hui par l'IRU, qui a rassemblé une centaine de représentants de l'industrie européenne du voyage, autorités municipales, Eurodéputés, services de la Commission européenne et Attachés aux transports des Etats membres, l'industrie européenne du bus et de l'autocar a appelé la Commission européenne à créer un cadre harmonisé que toutes les villes de l'UE devraient appliquer lors de l'introduction de zones à faibles émissions [LEZ – *Low Emission Zones*] ou d'interdictions d'accès ou de circulation similaires.

Graham Smith, Vice-président de l'IRU et Président du Conseil Transport de personnes de l'IRU, a souligné : « A l'heure actuelle, près de 200 villes européennes mettent en place des schémas différents d'aménagement de LEZ et il devient extrêmement difficile et coûteux pour les voyageurs et les entreprises de s'y retrouver dans cette jungle administrative de plus en plus dense. Les véhicules équipés de moteurs EURO III, qui étaient pourtant à la pointe de l'écologie il y a seulement 5 ans, sont les plus affectés par ces mesures. En repoussant à 2015 ces interdictions de circuler en ville qui concernent quelque 80 000 autocars EURO III en Europe, l'industrie européenne du bus et de l'autocar pourrait économiser 2 milliards d'euros, qui pourraient être investis dans des véhicules encore plus propres. »

L'absence de cadre harmonisé pour accompagner l'introduction de Zones à faibles émissions (LEZ) dans l'Union européenne entraîne une fragmentation croissante du marché unique et de la zone touristique, ce qui crée une désorganisation certaine et fait exploser les coûts tant pour voyageurs individuels, que pour les opérateurs et leurs clients. En interdisant la circulation des bus et autocars, et notamment des autocars de tourisme, ces politiques municipales anarchiques contribuent en réalité à accroître les émissions de CO₂ et les embouteillages, freinent les retombées positives du tourisme en autocar sur les économies locales et régionales, et nuisent à un fonctionnement efficient et équitable du marché européen des voyages et des transports.

Les participants ont également souligné que ce cadre harmonisé doit également comporter des clauses et recommandations pour une consultation avec le secteur, ainsi que des informations actualisées à l'attention des voyageurs au sein de l'UE, ainsi qu'aux opérateurs communautaires et étrangers.

La création d'une plateforme public-privé pour l'ensemble de l'UE, soutenue par la Commission européenne en vue de traiter ces questions, ouvrirait la voie à des discussions productives et à des solutions créatives élaborées conjointement par des acteurs publics et privés.

Comme le préconise la [campagne Bougez malin](#), il est indispensable d'établir et de mettre en œuvre un cadre administratif et juridique favorable aux autocars au niveau

de l'UE pour doubler la fréquentation des transports collectifs en bus et autocar au cours de la prochaine décennie et parvenir à une mobilité durable pour tous.

* * *

Lire les [recommandations politiques de l'IRU sur les interdictions de circuler en ville](#) (en anglais seul.)

Contact presse : Juliette Ebélé, +41 22 918 27 07, press@iru.org

communiqué de presse