



## LA POLITIQUE EUROPÉENNE DES TRANSPORTS À L'HORIZON 2050 : RÔLE ET PLACE DES AUTOBUS, AUTOCARS ET TAXIS

### Vision et recommandations clés du secteur

- I. Nécessité d'une vision stratégique et de mesures pratiques pour le premier mode de transport commercial de personnes
- II. La vision du secteur – nécessité d'une priorisation politique des autobus, autocars et taxis, associée à un objectif mesurable
- III. Un objectif commun – doubler l'utilisation des autobus, autocars et taxis
- IV. Comment réaliser l'objectif de doubler l'utilisation des autobus, autocars et taxis ?
- V. Mesures prioritaires et recommandations
  1. Recommandations politiques générales
  2. Fiscalité et droits d'usage
  3. Réglementation sociale, sécurité et clients
    - 3.1. *Réglementation sociale favorable aux entreprises*
    - 3.2. *Sécurité et questions techniques*
    - 3.3. *Droits des passagers*
    - 3.4. *Information aux clients*
  4. Infrastructures de transport, multimodalité et interopérabilité
  5. Innovation et création d'un cadre réglementaire pour les transports innovants
  6. Mobilité urbaine, navettage et accès aux villes et sites touristiques
  7. Tourisme de groupe par autocar
  8. Questions spécifiques aux taxis et reconnaissance de leur statut d'élément à part entière dans la chaîne de transports collectifs/publics

### Synthèse :

*Les autobus, les autocars et les taxis sont ensemble le plus grand fournisseur commercial de services de transport de voyageurs. Ils ont le potentiel d'améliorer la durabilité du système de transport européen à tous les niveaux – local, régional, national et international – grâce à la combinaison unique d'avantages qu'ils offrent en termes de sécurité, respect de l'environnement, coût, flexibilité et accessibilité.*

*Les autobus, autocars et taxis sont le complément, le concurrent et le substitut le plus direct de la voiture particulière. Ensemble, ils constituent l'épine dorsale de la chaîne de mobilité en complétant et en habilitant les autres modes de transport commercial. Grâce à leurs qualités intrinsèques, au rang desquelles la flexibilité de porte-à-porte, l'adaptabilité du secteur privé, la proximité et le service client, les autobus, autocars et taxis sont incontestablement les mieux placés pour contribuer à la réalisation des objectifs extrêmement ambitieux de la nouvelle politique européenne des transports.*

*Ce n'est qu'en plaçant les autobus, autocars et taxis au cœur même de l'attention politique, et en définissant un objectif politique et commercial clair visant à accroître – à doubler – leur utilisation dans les 10 à 15 années à venir que les décideurs politiques parviendront à créer un contexte législatif, économique et opérationnel capable d'induire un changement de comportement dans le chef du consommateur, une mobilité efficace et durable pour tous les citoyens européens et visiteurs, au moindre coût pour la société.*

## **I. NÉCESSITÉ D'UNE VISION STRATÉGIQUE ET DE MESURES PRATIQUES POUR LE PREMIER MODE DE TRANSPORT COMMERCIAL DE PERSONNES**

Le 28 mars 2011, la Commission européenne a publié son livre blanc intitulé « Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources ».

Tout en fixant des objectifs politiques généraux qualifiables d'ambitieux, le livre blanc semble dénué de vision stratégique sur la manière dont les autobus, autocars et taxis – le plus grand fournisseur commercial de services de transport collectif/public de voyageurs – pourraient être intégrés dans la future chaîne européenne des transports, de la mobilité et du voyage, alors que c'est le cas pour les chemins de fer.

Par conséquent, à l'exception peut-être des transports de courte distance en milieu urbain, l'on ne trouve aucun plan de soutien concret visant à optimiser le rôle des autobus, autocars et taxis dans la chaîne européenne de la mobilité et du voyage. Les incitations et mesures de soutien au secteur bus/car/taxis, telles que l'harmonisation de la TVA, la création d'un cadre européen pour les restrictions de circulation intra-urbaine, les achats publics écologiques, etc., se retrouvent donc isolées et considérablement affaiblies par l'absence de vision et de priorisation politique des autobus, autocars et taxis.

Le but du présent document est de combler cette lacune en apportant une vision ainsi qu'une série de mesures pratiques à mettre en œuvre aux niveaux européen, national, régional et local. L'objectif est de déployer le potentiel des autobus, autocars et taxis, et d'en faire un des éléments constitutifs d'un système européen de mobilité et de voyage tourné vers l'avenir et économe en ressources, ainsi qu'un contributeur essentiel en vue de la réalisation de l'objectif prioritaire global, à savoir la réduction de 60% des émissions de gaz à effet de serre (GES).

## **II. LA VISION DU SECTEUR – NÉCESSITÉ D'UNE PRIORISATION POLITIQUE DES AUTOBUS, AUTOCARS ET TAXIS, ASSOCIÉE À UN OBJECTIF MESURABLE**

Ensemble, les autobus, autocars et taxis représentent le deuxième fournisseur de mobilité et de voyage dans l'UE et ses États membres, après la voiture particulière.

En tant que compléments, concurrents et substituts les plus directs de la voiture particulière, et grâce à leurs qualités intrinsèques, au rang desquelles le respect de l'environnement<sup>1</sup>, les services porte-à-porte, la flexibilité, l'accessibilité aux personnes handicapées, l'adaptabilité du secteur privé, la proximité et le service client, les autobus, autocars et taxis seront incontestablement les mieux placés pour contribuer à la réalisation des objectifs extrêmement ambitieux de la nouvelle politique européenne des transports à condition :

- qu'ils soient reconnus en tant que tels par les décideurs politiques aux niveaux européen, national, régional et local et, partant ;
- qu'ils soient placés au cœur de l'élaboration des politiques et priorités au niveau de l'allocation des ressources.

---

<sup>1</sup> 1 bus/car = 30 voitures. En terme d'efficacité énergétique par passager transporté, les autobus et les autocars sont incontestablement les champions parmi tous les modes de transport de passagers.  
1 taxi peut remplacer fonctionnellement 10 à 20 trajets en voiture privée

Ce processus a déjà commencé, et les autobus, autocars et taxis sont de plus en plus perçus, par les professionnels du secteur, la communauté scientifique et le monde politique comme l'un des moyens de transport et voyage les plus écologiques, flexibles, sûrs, efficaces, abordables et inclusifs.

Lorsqu'ils sont utilisés efficacement, l'autobus et l'autocar et le taxi apportent en effet une solution optimale à toute une série d'enjeux en matière de mobilité tels que le changement climatique, la sécurité, la connectivité, l'inclusion sociale et la congestion.

Ensemble, les autobus, autocars et taxis égalent, voire dépassent dans plusieurs cas, le potentiel en matière de mobilité de la voiture privée, habilitant au passage les autres modes de transport collectifs et individuels, en véritable épine dorsale de la chaîne de mobilité.

Les autobus, autocars et taxis sont le mode qui a le potentiel de déployer et d'accroître le potentiel de mobilité du système de transport européen à tous les niveaux – courte, moyenne et longue distances –, étant donné que les avantages qu'ils offrent aux voyageurs sont en phase avec les choix actuels et futurs des citoyens européens en termes de sécurité, respect de l'environnement, coût, flexibilité et accessibilité.

Ce n'est qu'en plaçant les autobus, autocars et taxis au cœur même de l'attention politique, et en définissant un objectif politique et commercial clair visant à accroître – à doubler – leur utilisation dans les 10 à 15 années à venir que les décideurs politiques européens, nationaux, régionaux et locaux parviendront à créer un contexte législatif, économique et opérationnel capable d'induire un changement de comportement dans le chef du consommateur, une mobilité efficace et durable pour tous les citoyens européens et visiteurs, au moindre coût pour la société.

### **III. UN OBJECTIF COMMUN – DOUBLER L'UTILISATION DES AUTOBUS, AUTOCARS ET TAXIS**

Le secteur propose aujourd'hui que l'objectif de doubler l'utilisation des autobus, autocars et taxis en Europe dans les 10 à 15 prochaines années devienne l'objectif politique et commercial de l'Union Européenne.

Le doublement de l'utilisation des services d'autobus et d'autocar uniquement devrait mener à :

- une réduction de plus de 3 000 décès par an sur la route, et une réduction considérable du nombre de blessés graves et autres ;
- une réduction des émissions de CO<sub>2</sub> d'au moins 50 millions de tonnes par an, et une réduction des autres polluants émis dans l'atmosphère tout au long de la chaîne de la mobilité ;
- une baisse spectaculaire de la congestion dans les villes par la réduction du trafic de voitures, qui devrait atteindre 10 à 15% ;
- la création de 4 millions de nouveaux emplois « verts » ;

tout ceci au plus faible coût pour le contribuable.

La promotion et la réalisation de cet objectif ambitieux devrait aussi engendrer une nouvelle culture de la mobilité et un cercle vertueux de citoyens européens optant de plus en plus pour les transports en commun, en lesquels ils voient une solution de rechange à part entière pour couvrir leurs besoins en mobilité et en voyages à courte, moyenne et longue distances.

### **IV. COMMENT RÉALISER L'OBJECTIF DE DOUBLER L'UTILISATION DES AUTOBUS, AUTOCARS ET TAXIS ?**

La première étape consiste à changer la manière dont les autobus, les autocars et les taxis sont perçus dans notre société, en commençant par les décideurs politiques.

La législation devrait suivre ou, bien souvent, précéder. Relever ce défi ne sera pas facile, car il concerne tous les aspects du fonctionnement des services d'autobus, d'autocars et de taxis, tout comme la capacité des entreprises à répondre aux exigences de leurs clients.

Il couvre les règles et réglementations au niveau européen, telles que les obligations de service public, l'accès à la profession et au marché (avec la simplification tant nécessaire, voire la suppression, de certains documents de contrôle, tels que la feuille de route pour le transport international occasionnel), le cabotage dans le cadre de l'exploitation de lignes régulières internationales d'autobus/autocar, les droits des passagers spécifiques au secteur, les temps de conduite et de repos (spécifiques au secteur), la TVA, la taxation des produits énergétique, les redevances d'utilisation, les masses et dimensions des véhicules, pour n'en citer que quelques-unes.

Mais ce défi touche aussi aux règles nationales et locales, telles que les plans de mobilité urbaine durable, la disponibilité de parkings, haltes et stations multimodales (comme maillons des réseaux transeuropéens, RTE), l'accessibilité de celles-ci, y compris l'accès aisé aux terminaux des autres modes, l'adoption de règles favorables aux entreprises en matière de circulation intraurbaine et l'instauration de zones à faibles émissions.

Relever ce défi nécessitera des mesures incitatives et un financement public suffisant pour la création de services de transport collectif par autobus, autocars et taxis aux niveaux européen, national, régional et local.

Il exigera également un traitement différencié du transport commercial professionnel par autobus, autocar et taxi (incitations à l'utilisation) par rapport à la voiture privée.

En même temps, la réalisation de l'objectif passera par une reconnaissance des complémentarités, mais aussi des bénéfices publics résultant de l'établissement d'une concurrence équitable entre les modes de transport commercial et, en particulier, entre le rail, le transport aérien et la route, au bénéfice des clients et de la société dans son ensemble.

Doubler l'utilisation des services d'autobus/d'autocars/de taxis signifie donc :

- ***doubler l'attention politique et les ressources consacrées aux autobus, autocars et taxis*** par les décideurs politiques de tous les niveaux de pouvoir, afin d'offrir un cadre de marché, législatif et administratif approprié qui permette au transport collectif par route de prospérer ;
- ***doubler les investissements publics en faveur des services de transport collectif de passagers par route et des infrastructures multimodales, des stations et arrêts***, afin d'offrir une interface qui « convertisse » réellement les automobilistes en passagers ;
- ***doubler le service client et les efforts déployés par les exploitants et leurs conducteurs*** afin d'offrir aux automobilistes une solution de remplacement de leur voiture privée crédible et durable ;
- ***doubler le désir et la volonté de toutes les parties prenantes de travailler main dans la main*** – décideurs politiques, entreprises, partenaires – afin de réaliser cet objectif louable, à savoir doubler l'utilisation du transport collectif de personnes par autobus, autocar et taxi.

## **V. MESURES PRIORITAIRES ET RECOMMANDATIONS**

### **1. Recommandations politiques générales**

- Reconnaître politiquement le rôle et la contribution des autobus, autocars et taxis, ainsi que l'infrastructure sur laquelle ils reposent, à la mobilité et au transport sûrs, écologiques, abordables et efficaces aux niveaux international, national, régional et local ;
- Élaborer et mettre en œuvre de manière cohérente un cadre juridique et administratif favorable aux taxis, autobus et autocars afin de susciter une évolution du comportement des clients en faveur du transport collectif de voyageurs par route ;

- Fixer l'objectif politique global au niveau européen de doubler l'utilisation du transport collectif de voyageurs dans l'UE, y compris par autobus, autocars et taxis, d'ici 10 à 15 ans ;
- Constituer un groupe d'experts de haut niveau chargé d'élaborer une stratégie et d'un plan d'action européens pluriannuels en vue de la réalisation de cet objectif ;
- Envisager l'élaboration d'une politique européenne en matière de voyages afin d'offrir aux citoyens et aux visiteurs des solutions de mobilité à courte, moyenne et longue distances.

## **2. Fiscalité et droits d'usage**

- Ramener progressivement la TVA sur le transport national et international par autobus, autocar et taxi à zéro % au sein de l'UE<sup>2</sup>.
- Maintenir le transport international en autobus/autocar sur la liste des secteurs qui pourraient être exemptés de la TVA.
- Mettre fin à la discrimination fiscale des modes de transport collectif de voyageurs, notamment en matière de TVA et d'accises sur les huiles minérales.
- Faire en sorte que la taxation des produits énergétiques reste constante en termes réels.
- Instaurer un « diesel professionnel faiblement taxé » pour le transport commercial professionnel.
- Exempter le transport collectif de personnes par route des redevances pour congestion.
- Exempter le transport collectif de personnes par route des droits d'usage.
- Inclure les stations d'autobus/autocars dans les réseaux transeuropéens (RTE) et leur permettre de bénéficier du soutien financier européen.
- Encourager les États membres à permettre aux utilisateurs réguliers (citoyens, entreprises et associations) de déduire leurs titres de transport de leurs revenus imposables pour tous les types de trajets (domicile-travail, domicile-école, domicile-loisirs, etc.).

## **3. Réglementation sociale, sécurité et clients**

### **3.5. Réglementation sociale favorable aux entreprises**

- Analyser la charge administrative résultant de la législation sociale en vigueur dans le transport routier ainsi que de sa mise en application, et proposer un plan d'action en vue de l'alléger.
- Instaurer des temps de conduite et de repos spécifiques pour le transport de voyageurs par autobus et autocar afin d'améliorer l'efficacité et la sécurité des services, la qualité du service clientèle et la satisfaction des conducteurs. Tenir compte de la spécificité du secteur lors de l'élaboration/l'amendement de dispositions législatives (sur le plan social).
- Maintenir l'exemption des règles UE dont bénéficient les services réguliers à courte distance.
- Harmoniser les interprétations et les inspections au niveau européen, et améliorer la transparence et la disponibilité d'informations (multilingues) sur les règles nationales.
- Encourager la formation professionnelle par le biais de mesures d'incitation ainsi que par la mise en œuvre efficace de la législation en vigueur en matière de formation. Supprimer tous les obstacles à la reconnaissance mutuelle des formations et des diplômes entre tous les États membres. Soutenir les initiatives sectorielles visant à promouvoir l'excellence dans le domaine de la formation.
- Soutenir le progrès technologique et promouvoir l'écoconduite afin qu'elle devienne la norme et que les technologies à faibles émissions soient économiquement viables.

---

<sup>2</sup> D'ici là, harmoniser constamment les systèmes et procédures de contrôle TVA visant les transports occasionnels et réguliers par autobus et autocar, y compris en supprimant les obstacles linguistiques.

- Réconcilier les volets concurrence et réglementation sociale de la politique européenne des transports.
- Établir un cadre réglementaire social équilibré, suffisant pour protéger les travailleurs, mais pas si rigide qu'il freine les entreprises désireuses d'offrir de l'emploi et rend le secteur moins attractif pour les conducteurs.
- Créer un espace commun d'application de la loi, assorti d'interprétations uniformes des textes et de méthodes de contrôle qui complètent le cadre réglementaire actuel, afin de dynamiser le respect de la réglementation sociale et réduire les charges administratives et financières superflues.
- Établir des normes minimales en matière de formation des contrôleurs européens.
- Donner la priorité aux systèmes équitables et non discriminatoires de classification par niveau de risque dans les États membres afin de maximiser l'efficacité et la rapidité des contrôles.
- Créer une charte européenne en matière de contrôles (en bordure de route) couvrant les aspects suivants :
  - durée des contrôles ;
  - emplacements les mieux adaptés à la réalisation des contrôles ;
  - liste de contrôle commune ;
  - conditions communes d'immobilisation de véhicule
- Déterminer la mesure dans laquelle le transport routier est couvert par des règles sociales horizontales, telles que la directive sur le détachement des travailleurs, et vérifier si des exemptions ou des amendements afin de tenir compte des besoins spécifiques du secteur.
- Exiger auprès des États membres à créer des « agences de compétences » en transports routiers. Ces agences seraient chargées de mettre en œuvre les stratégies nationales de promotion de l'emploi dans les transports routiers et d'assurer le traitement administratif des incitations, y compris le soutien financier au recrutement et à la formation des travailleurs des transports routiers.
- Instaurer un régime européen adapté en matière d'accès<sup>3</sup> pour les gestionnaires d'entreprises de taxis et soutenir la formation des gestionnaires et des conducteurs.
- Maintenir les taxis et les conducteurs non couverts par le règlement (CE) n° 561/2006 dans le champ d'application de la directive générale sur l'aménagement du temps de travail.

### **3.6. Sécurité et questions techniques**

- Mettre en œuvre des mesures de sécurité ciblant les causes principales des accidents et mener une étude sur les causes des accidents impliquant des autobus, autocars et taxis, à la manière de l'étude ETAC relative aux accidents de camions.
- Harmoniser les réglementations nationales en matière d'inspections (annuelles) des véhicules.
- Moderniser les règles européennes concernant les masses et dimensions (directive 97/27/CE), en ce compris les valeurs de référence pour les passagers et les bagages, et concernant les poids et dimensions maximaux autorisés (directive 96/53/CE) afin de refléter l'augmentation du poids à vide des véhicules (fonctionnalités liées à l'environnement, la sécurité et le confort), des passagers et des bagages.

---

<sup>3</sup> En commençant par réaliser une étude d'impact d'un tel régime au niveau européen.

- Augmenter le poids maximal autorisé des autocars à deux essieux en trafic international à au moins 19 tonnes (contre 18 tonnes actuellement au niveau européen).
- Promouvoir l'égalité de traitement des autocars à 1 étage et deux ou trois essieux au niveau des péages autoroutiers par rapport aux autocars à deux essieux, en les alignant sur ceux applicables aux autocars à deux essieux.
- Donner la priorité aux mesures « à la source » et adopter des mesures incitatives en faveur des opérateurs ayant investi dans des véhicules de classe EURO et des pratiques de gestion à la pointe du progrès.

### **3.7. Droits des passagers**

- Fournir une liste de stations d'autobus/autocars équipées des installations nécessaires et offrant un niveau de service et une assistance raisonnables aux passagers en conformité avec la législation en vigueur.
- Soutenir la formation des conducteurs et du personnel en général aux nouvelles exigences européennes.
- Collaborer avec le secteur afin de démontrer que les passagers jouissent déjà de droits exhaustifs, au lieu de suggérer de légiférer au niveau communautaire pour obtenir le strict minimum.
- Soutenir les initiatives conjointes du secteur et des associations de consommateurs visant à améliorer la qualité du service client.

### **3.8. Information aux clients**

- Soutenir la création de sites comparateurs indépendants, tels que Transport Direct au Royaume-Uni, et envisager la création d'un calculateur de CO<sub>2</sub> paneuropéen de référence pour tous les modes de transport.
- Intégrer les autobus et les autocars dans les futurs planificateurs de route multimodaux au niveau de l'UE;
- Soutenir les systèmes créés par le secteur pour améliorer le confort et la qualité du service client.

## **4. Infrastructures de transport, multimodalité et interopérabilité**

- Réaliser une étude assortie de recommandations politiques sur les dysfonctionnements et les obstacles relatifs à l'accès des véhicules de transport collectif de voyageurs par route aux stations/infrastructures, y compris à celles des autres modes.
- Réaliser une étude assortie de recommandations politiques sur les conséquences/avantages, pour les clients et la concurrence, de la création d'une situation équitable pour le rail et la route sur les marchés interurbains moyenne et longue distance.
- Élaborer et mettre en œuvre un concept européen de ligne de bus express (urbain et interurbain) avec système de soutien et plan d'action couvrant à la fois les lignes régulières et occasionnelles.
- Intégrer les stations d'autobus et d'autocars au sein des réseaux transeuropéens (RTE) et consacrer un certain pourcentage des subsides afin de créer un réseau européen de stations et de corridors/lignes d'autobus et autocars couvrant les moyennes et longues distances.
- Créer une infrastructure pour les autobus et autocars à grande vitesse, dépourvue de limites artificielles de vitesse ou d'interdictions de circuler sur certaines voies sur les autoroutes, et des stations libres d'accès dans des points stratégiques.<sup>4</sup>

---

<sup>4</sup> Les autocars longue distance ont un rôle important à jouer, y compris en tant que concurrent compétitif des chemins de fer et de l'aérien. Lorsque la concurrence est autorisée, il est largement prouvé que l'autocar

- Augmenter le nombre des bandes de circulation réservés aux autobus en zone urbaine et en interurbain, et autoriser les autocars de tourisme et les taxis à les emprunter.
- Intégrer les autobus et les autocars dans les futurs planificateurs de route multimodaux au niveau de l'UE.
- Exiger des municipalités à garantir la disponibilité d'un nombre suffisant d'aires de stationnement pour les autocars de tourisme – de jour comme de nuit.
- Créer un site web paneuropéen de type guichet unique fournissant des informations sur les stations et parkings pour autobus et autocars dans les villes et destinations touristiques.

## **5. Innovation et création d'un cadre réglementaire pour les transports innovants**

- En collaboration avec le secteur, développer des pratiques modèles innovantes, comme l'inclusion de voyages d'étude en autocar dans les programmes scolaires, et promouvoir et soutenir l'échange de ces meilleures pratiques au niveau européen.
- Soutenir l'introduction des dernières technologies en matière de sécurité avant même qu'elles ne deviennent obligatoires.
- Soutenir le remplacement des combustibles fossiles par des carburants alternatifs quand c'est possible.
- Dissuader les États membres de supprimer les services d'autocars en concurrence directe avec des services ferroviaires.

## **6. Mobilité urbaine, navettage et accès aux villes et sites touristiques**

- Garantir les mêmes perspectives commerciales à tous les modes de transport et à tous les opérateurs (toutes envergures et formes de propriétés confondues) grâce à des mécanismes ouverts, équitables et transparents en matière d'accès aux marchés des transports publics.
- Instaurer une table ronde multipartite (public-privé) et paneuropéenne permanente, chargée de discuter régulièrement des questions liées aux restrictions de circulation et aux zones à faibles émissions.
- Élaborer et proposer un cadre communautaire harmonisé que les villes de l'UE devraient respecter au moment d'envisager l'instauration de zones à faibles émissions ou d'autres restrictions et procédures similaires, et qui devrait contenir des dispositions et des recommandations relatives à la consultation du secteur et à l'information en temps opportun des opérateurs locaux et étrangers, afin de permettre aussi à ces derniers d'exploiter leurs nouveaux véhicules jusqu'au terme de leur vie économique. Les régimes actuels devraient être amendés progressivement afin de refléter les futures normes communautaires.
- Mettre en place un guichet unique européen pour l'enregistrement des exploitants et de leurs véhicules aux fins du respect des exigences des zones à faibles émissions, restrictions de circulation, redevances, certification environnementale, parkings urbains, etc. ;
- Réaliser une étude sur l'impact de l'introduction de technologies propres sur le transport collectif de personnes, en tenant compte du risque d'ignorer l'existence de technologies à l'efficacité avérée et d'engendrer une situation de « congestion propre ».
- Encourager les États membres à permettre aux utilisateurs réguliers (citoyens, entreprises et associations) de déduire leurs titres de transport de leurs revenus imposables pour tous les types de trajets (domicile-travail, domicile-école, domicile-loisirs, etc.).
- Promouvoir et soutenir les programmes de recyclage des voitures qui incitent le propriétaire à emprunter dorénavant les transports en commun.

---

coûte moins cher que le train. Afin de stimuler davantage le marché, il faudrait créer une infrastructure à grande vitesse – sans limites de vitesse artificielles ou d'interdictions de circuler sur certaines bandes d'autoroutes – ainsi que des stations libres d'accès dans des endroits stratégiques.

- Désigner une seule autorité publique comme responsable des autoroutes, de l'aménagement du territoire et des transports collectifs dans chaque zone urbaine significative. Créer des outils permettant de déterminer le juste équilibre entre infrastructures, parc-relais, transports collectifs publics (taxis y compris) et redevances afin de garantir la mobilité urbaine.
- Élaborer et mettre en œuvre un concept européen de lignes de bus express (urbain et interurbain) avec système de soutien et plan d'action couvrant à la fois les lignes régulières et occasionnelles.
- Intégrer les stations d'autobus et d'autocars au sein des réseaux RTE-T et consacrer un certain pourcentage des subsides afin de créer un réseau européen de stations et de corridors/lignes d'autobus et autocars couvrant les moyennes et longues distances.

## **7. Tourisme de groupe par autocar**

- Reconnaître la place occupée par le tourisme de groupe en autocar au sein de la chaîne de transports en commun/publics et son rôle de contributeur essentiel à la mobilité et au tourisme durables en Europe.
- Recommander l'utilisation des couloirs réservés bus par les autocars longue distance et les autocars de tourisme.
- Mettre en place un guichet unique européen pour l'enregistrement des exploitants et de leurs véhicules aux fins du respect des exigences des zones à faibles émissions, restrictions de circulation, redevances, certification environnementale, parkings urbains, etc. ;
- Empêcher l'introduction de taxes discriminatoires sur les autocars de touristes.
- Établir un dialogue public-privé régulier avec les organisations du secteur du tourisme et des voyages afin de promouvoir le tourisme de groupe en autocar.

## **8. Questions spécifiques aux taxis et reconnaissance de leur statut d'élément à part entière dans la chaîne de transports collectifs/publics**

- Reconnaître la place essentielle des taxis dans la chaîne des transports collectifs/publics.
- Recommander que les taxis soient autorisés à emprunter les couloirs bus dans les villes.
- Réaliser une étude sur l'impact d'un régime d'accès au métier dans les États membres de l'UE. Dans un deuxième temps, formuler une proposition de règlement européen sur un régime d'accès au métier adapté au secteur des taxis en Europe.
- Encourager les États membres à demander l'application du plus faible taux de TVA aux services de taxis, y compris lorsque ceux-ci sont couverts par un billet unique bus, tram et métro.
- Maintenir les taxis dans le champ d'application de la directive générale sur l'aménagement du temps de travail.

\*\*\*\*