

# autobus et autocars dans le système de transport actuel



## Fiche d'information

Les autobus et autocars sont essentiels pour proposer des transports publics sûrs, verts, abordables, conviviaux et efficaces. Ils sont une réponse optimale aux défis actuels et à venir en matière de mobilité et de voyage. Placer les autobus et les autocars au cœur du débat politique et faciliter leur utilisation est le moyen le plus judicieux de garantir une mobilité durable pour tous.

[www.busandcoach.travel](http://www.busandcoach.travel)

[www.twitter.com/Smart\\_move](http://www.twitter.com/Smart_move)



[www.facebook.com/SmartMoveCampaign](http://www.facebook.com/SmartMoveCampaign)



[www.youtube.com/user/Smartmovecampaign](http://www.youtube.com/user/Smartmovecampaign)





sûr



accueillant



écologique



efficace



abordable

L'émergence de nouveaux types de comportements en matière de mobilité et les préoccupations environnementales croissantes en Europe et dans le reste du monde ont considérablement sensibilisé les politiques et le grand public à l'urgente nécessité de repenser nos systèmes de transport et de modifier nos habitudes lors de nos déplacements.

La politique des transports de demain devra s'axer autour de systèmes de transport publics efficaces, qui encouragent l'utilisation de modes de transport sûrs, écologiques, économes en énergie, flexibles et abordables, afin de garantir à chacun une mobilité durable partout dans le monde.

Les autobus et autocars répondent parfaitement à ces exigences et constituent l'une des meilleures solutions de mobilité, aussi bien sur courte que sur longue distance. Cette réalité est bien connue des professionnels du secteur, les autobus et les autocars comptent parmi les modes de transport les plus sûrs, les plus verts, les plus efficaces, les plus conviviaux, les plus inclusifs et les moins chers de tous.

Utilisés efficacement, ils sont une réponse optimale aux défis actuels et à venir en matière de mobilité, tels que les émissions de CO<sub>2</sub>, la congestion et la sécurité routière, la connectivité avec d'autres modes de transport et l'intégration sociale.

Malheureusement, les décideurs politiques, les médias de masse et les citoyens sont très rarement au fait de cette réalité. Bien au contraire, les autobus et les autocars sont souvent, à tort, associés à des problèmes tels que la pollution ou les embouteillages.

A cause de cette perception erronée, non seulement les autobus et les autocars n'affichent pas les résultats qu'ils pourraient en termes d'utilisation et de contribution à la société, mais ils font également l'objet d'une certaine indifférence politique et d'une législation mal fondée et inadaptée, voire restrictive, qui les empêche de réaliser pleinement leur potentiel dans la prestation de services de transport de grande qualité, flexibles, efficaces, écologiques et sûrs.

Parmi les exemples de législations inadaptées, qui entravent l'exploitation optimale des autobus et des autocars ou dissuadent les gens de les utiliser comme moyen de transport, on peut citer :

- Les taxes d'entrée discriminatoires pour les autocars de tourisme dans de nombreuses villes touristiques européennes, qui augmentent considérablement la circulation automobile, et donc la congestion sur les routes, la pollution et les accidents ;
- La mise en place anarchique de diverses zones et restrictions environnementales dans les villes, qui segmentent encore plus le marché et les services proposés au grand public ;
- Le manque d'engagement public pour créer des terminaux et des gares pour autobus/autocars, ce qui permettrait de faire la promotion des autobus et autocars en tant que véritables interfaces de mobilité avec les autres modes de transport ;
- Des contrôles de plus en plus poussés de l'identité des passagers, pour des raisons de sécurité, au sein de l'espace Schengen. Ils deviennent fréquents sur les services réguliers d'autobus et d'autocar, niant le principe de libre circulation des personnes et entraînant des retards et des pertes directs et indirects pour les passagers et les opérateurs ;
- Plusieurs réglementations et directives européennes, qui reposent trop souvent sur des données et des analyses d'impact pertinentes pour le transport routier de marchandises (et non de personnes). Cette approche unique pour tous les modes de transport peut avoir de graves répercussions sur des segments entiers du marché de transport de passagers, comme cela a été le cas, par exemple, pour la suppression de la règle de la dérogation des périodes de repos minimales suivant chaque période de conduite de douze jours consécutifs.
- Une discrimination fiscale entre les modes de transport de passagers concernant la TVA et les impôts indirects (i.e. certains modes qui jouissent d'un taux de TVA de zéro ou d'une exonération d'impôts indirects sur leur carburant).