



- Proposition d'un programme d'action
- 2015-2025 sur le doublement de l'utilisation
- des transports terrestres collectifs dans l'UE

Forum européen pour la mobilité des citoyens

Créé en 2014, le Forum européen pour la mobilité des citoyens (ECMF) est une structure ouverte à toutes les parties prenantes des secteurs public et privé qui partagent l'objectif de doubler l'utilisation du transport terrestre collectif et de libérer le potentiel inexploité du transport collectif par route et par chemin de fer dans l'UE.

L'ECMF considère qu'une transformation fondamentale du système de transport européen, notamment un transfert vers la mobilité collective pour les trajets domicile-travail et les voyages, sera indispensable pour relever les défis posés par le futur de la mobilité dans l'UE. La chaîne de transport terrestre collectif optimise l'utilisation des ressources, facilite l'accès de tous aux marchés et aux services, ouvre des perspectives économiques, limite les externalités négatives de la mobilité et encourage l'intégration sociale.

L'ECMF est constitué de représentants des institutions européennes (Parlement européen, DG MOVE de la Commission européenne, Comité des régions, Comité économique et social européen, chercheurs et parties prenantes de la société civile (syndicats, ONG sécurité et environnement, associations de voyageurs et représentants de villes), d'associations professionnelles et de représentants du monde des affaires dans le secteur de la chaîne de transport terrestre collectif porte-à-porte.

La mission principale de l'ECMF est de proposer des actions concrètes en vue de doubler l'utilisation du transport terrestre collectif dans l'UE d'ici 2025 par l'intermédiaire d'un programme d'action européen détaillé et ciblé, ainsi que d'en surveiller la mise en œuvre.

Members



European Commission



European Economic and Social Committee (ECOSOC)



International Road Transport Union (IRU)



Fédération Belge des exploitants d'Autobus et d'Autocars et des Organisateurs de Voyages



The Swedish Bus and Coach Federation



Eurolines



European Passenger Federation (EPF)



European Cities and Regions Networking for Innovative Transport Solutions (POLIS)



Group of European Travel Agents' and Tour Operators' Associations within the EU



European Parliament



European Union Committee of the Regions (COR)



International Association of Public Transport AISBL (UITP)



Confederation of Passenger Transport UK (CPT)



Koninklijk Nederlands Vervoer (KNV) Taxi



European Passenger Transport Operators



European Disability Forum



European Tour Operators Association



Hydrogen, fuel cells and Electro-mobility in European Regions





Table de matières

Introduction	4
Le transport terrestre collectif : l'épine dorsale d'une mobilité durable, homogène, abordable et inclusive pour tous	
Travaux innovants du Groupe de haut niveau Bougez malin	
D'une vision partagée par toutes les parties prenantes vers une mise en œuvre structurée, soutenue par un plan de gouvernance cohérent et par un instrument de financement dédié	
Principes régissant le programme d'action	6
Contribuer à la cohésion sociale en améliorant la satisfaction, l'accessibilité et le choix du client et de l'utilisateur dans la chaîne de transport collectif	
Améliorer l'efficacité de la chaîne de mobilité collective porte-à-porte dans son ensemble	
Améliorer la sécurité et la durabilité de la chaîne de transport terrestre collectif	
Améliorer résolument l'image et l'attractivité de la chaîne de mobilité collective pour le grand public et la main-d'œuvre	
Programme d'action 2015-2025	8
Gouvernance : amélioration de la gouvernance par le biais de cadres législatif et administratif optimaux favorisant les services	
Infrastructure : vers une chaîne de mobilité homogène grâce à une infrastructure connectée, accessible et de haute qualité	
Innovation : recherche et développement, déploiement d'innovation et meilleures pratiques	
Financement : soutenir les initiatives en matière de recherche et d'innovation pour améliorer l'efficacité de la chaîne de transport terrestre collectif et promouvoir les projets de démonstration	
Durabilité : améliorer la sécurité, les performances environnementales et l'empreinte carbone du système de mobilité européen	
Taxation : vers un système de taxation et de tarification qui encourage et récompense l'innovation et la qualité des services	
Qualité de service : formation, développement des compétences et connaissances pour rendre la profession plus attrayante et pour augmenter la qualité et les performances des services	
Image : réinventer et redéfinir la stratégie de marque du transport terrestre collectif par l'amélioration de la promotion et de la sensibilisation	
Évaluation et surveillance : production de statistiques pour surveiller l'état d'avancement de la réalisation de l'objectif de doubler l'utilisation du transport terrestre collectif	

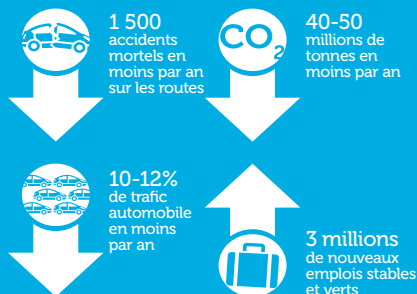


Introduction

Le transport terrestre collectif : l'épine dorsale d'une mobilité durable, homogène, abordable et inclusive pour tous

La mobilité est à la fois un contributeur essentiel de la création d'une société dynamique, équitable et inclusive proposant l'égalité des chances pour tous (en ce qui concerne l'accès au travail, à l'apprentissage et aux loisirs) et un défi pour la société. Au cours des prochaines décennies, la demande de mobilité devrait augmenter, ce qui risque d'aggraver des problèmes tels que la pollution, la congestion et les émissions de CO₂ et de poser un défi en termes de durabilité. Ce défi ne pourra être relevé qu'en procédant à une transformation fondamentale du système de transport européen, notamment un transfert vers la mobilité collective pour les trajets domicile-travail et les voyages.

D'après des calculs réalisés par le Groupe de haut niveau public-privé UE Bougez malin, doubler l'utilisation des services de bus et d'autocar dans la chaîne des transports terrestres collectifs se traduirait par :



En 2011, le livre blanc de la Commission européenne sur les transports a reconnu les importants avantages socio-économiques et les externalités positives du transport terrestre collectif et a fixé l'objectif d'en augmenter l'utilisation dans l'UE, notamment des modes de transport routier et ferroviaire². Toutefois, cet

1 Avantages du doublement de l'utilisation des autobus et des autocars dans l'UE, www.busandcoach.travel

2 Livre blanc de la Commission européenne - Feuille de route pour un espace européen unique des transports - Vers un système de transport compétitif et économe en ressources, page 6.

objectif n'a pas encore été suivi d'objectifs politiques et commerciaux clairs et quantifiables, ni d'un paquet de mesures et d'instruments de soutien, notamment de solutions de financement, abordant toute la chaîne de mobilité porte-à-porte à courte et longue distance.

Travaux innovants du groupe de haut niveau Bougez malin

En 2012, le groupe de haut niveau public-privé UE Bougez malin a défini une vision commune et proposé de fixer l'objectif de doubler l'utilisation du transport routier collectif à l'horizon 2025. Il a formulé des recommandations politiques et commerciales visant à faciliter la création d'un environnement public, financier, fiscal, législatif, économique et opérationnel proactif qui encouragera une meilleure fourniture de services et induira un changement de comportement dans le chef du voyageur vers les modes de transport collectifs. Le groupe de haut niveau UE public-privé Bougez malin a souligné qu'une approche holistique était nécessaire si l'on veut que le client et l'utilisateur soient au centre des préoccupations politiques et commerciales. Il s'agit également d'approcher la chaîne de transport terrestre collecte porte-à-porte et ses modes de transport constitutifs de manière globale. Dans ce contexte, le groupe de haut niveau a reconnu que les taxis et les voitures de location formaient un maillon essentiel dans la chaîne de transport terrestre collectif.

L'objectif était soutenu par des représentants influents des institutions européennes, des chercheurs et des parties prenantes de la société civile, des associations professionnelles et des représentants du monde des affaires dans le secteur de la chaîne de transport terrestre collectif porte-à-porte.

D'une vision partagée par toutes les parties prenantes vers une mise en œuvre structurée, soutenue par un plan de gouvernance cohérent et par un instrument de financement dédié

Pour atteindre l'objectif ambitieux de doubler l'utilisation du transport terrestre collectif, il est essentiel que toutes les parties prenantes publiques et privées principales partagent une vision globale à tous les niveaux décisionnels. En outre, il exigera des engagements et des actions concrètes de la part des instances européennes, nationales, régionales et locales en ce qui concerne la gouvernance, l'incitation,





l'infrastructure, le financement et la taxation, ainsi que de la part des opérateurs de tous les modes de transport terrestre collectif, en ce qui concerne l'efficacité, la qualité et l'attractivité des services.

Des investissements suffisants et continus dans l'infrastructure de transport sont la condition sine qua non pour l'avenir de la mobilité et de la croissance économique sur notre continent. La recherche et l'innovation contribuent à accélérer l'intégration des nouvelles technologies et de technologies avancées dans des solutions de mobilité collective novatrices. Un instrument de financement européen conjoint permettrait d'améliorer le système de mobilité collective européen au bénéfice du client, tout en renforçant la compétitivité du secteur par rapport aux autres continents.

Par conséquent, l'objectif de ce programme d'action pour la période 2015-2025 est de mettre cette vision en œuvre, ainsi que de proposer un ensemble d'objectifs politiques et commerciaux quantifiables et une liste de domaines d'action clairement identifiés et d'actions spécifiques. Cela permettrait à l'Europe d'occuper une position de leader mondial dans le domaine de la mobilité durable et de proposer à ses citoyens le meilleur service de transport terrestre collectif du monde. Afin d'atteindre cet objectif :

- ✎ La Commission européenne devrait intégrer dans la stratégie de mobilité globale de l'UE une stratégie pour doubler l'utilisation du transport terrestre collectif, dans le cadre de l'examen à mi-parcours du livre blanc actuel sur les transports et d'une action prioritaire pour un futur livre blanc sur les transports de l'UE.
- ✎ Soutenu par un instrument de financement européen conjoint, un programme d'action inspiré par les travaux de l'ECMF devrait être adopté par les institutions européennes et appuyé par des feuilles de route nationales et locales pour le développement du transport terrestre collectif.
- ✎ Les actions spécifiques contenues dans le programme d'action devraient être prises au niveau décisionnel le plus approprié (européen, national, régional ou local) en tenant compte des points de départ, besoins et circonstances spécifiques.

Principes régissant le programme d'action

Contribuer à la cohésion sociale en améliorant la satisfaction, l'accessibilité et le choix du client et de l'utilisateur dans la chaîne de transport collectif

Les propositions d'actions devraient cibler d'abord les clients et les usagers, récompenser les initiatives et les modèles destinés à améliorer la facilité des déplacements, l'attractivité, l'exhaustivité, le niveau de sécurité, l'accessibilité, la qualité des services, l'utilisation de technologies de transport plus propres et la satisfaction optimale du client. La satisfaction du client en ce qui concerne les services fournis par la chaîne de mobilité collective est essentielle pour créer une incitation à faire davantage appel aux transports collectifs et, au final, pour augmenter le nombre de trajets individuels.

Des informations de voyage accessibles à tous, y compris la fourniture d'informations en temps réel dans les zones urbaines, ainsi que des titres de transport intégrés sont primordiaux pour répondre aux besoins des clients. Les appareils de communication et les outils STI modernes fournissent des services permettant de mettre ces informations à disposition du public d'un simple clic. Afin d'améliorer l'attractivité de la chaîne de transport terrestre collectif, l'accès aux informations et aux services pour les personnes à mobilité réduite

et souffrant d'un handicap doit constituer une priorité. Au vu de l'évolution démographique en Europe, une planification à l'avance sera bénéfique pour tout le monde et permettra de réaliser des économies en ce qui concerne l'adaptation des véhicules et de l'infrastructure non accessibles.

En outre, les stations doivent être attrayantes et proposer des possibilités de voyage homogènes pour les clients. La conversion des infrastructures actuelles des terminaux unimodaux ou bimodaux en véritables interfaces multimodales, notamment en levant tous les obstacles en ce qui concerne l'accès des autres modes, permettrait d'élargir et d'améliorer le choix entre les modes de transport, d'obtenir des possibilités de voyage homogènes et de diminuer les tarifs en raison de l'accroissement de la concurrence entre les modes.

Améliorer l'efficacité de la chaîne de mobilité collective porte-à-porte dans son ensemble

Les propositions d'actions devraient prévoir suffisamment de souplesse pour les initiatives et les innovations d'entreprise et renforcer la compétitivité de la chaîne de transport terrestre collectif dans son ensemble, dans les zones urbaines et pour les transports longue distance, par la diminution des conséquences



néfastes des encombrements et par l'amélioration de l'efficacité, de la fiabilité et de la fréquence des services. Cela permettra d'augmenter la part modale et de renforcer la chaîne de transport terrestre collectif par rapport au transport motorisé individuel.

Il est également important que les acteurs des secteurs publics et privés participant à la chaîne de mobilité collective porte-à-porte stimulent l'innovation et partagent la même vision et les mêmes objectifs (développement de partenariats, d'une politique publique et de concepts opérationnels novateurs, de nouvelles technologies, ainsi que de l'implication des initiatives et des ressources privées). La réussite de la mise en œuvre de systèmes de bus à haut niveau de service (BHNS) dans le monde et de systèmes de type BHNS dans plusieurs villes européennes, ainsi que l'ouverture du marché interurbain de l'autocar en Allemagne en 2013 devraient renseigner les décideurs politiques à tous les niveaux sur les effets de ces approches.

Améliorer la sécurité et la durabilité de la chaîne de transport terrestre collectif

L'objectif de l'UE est de réduire de moitié le nombre de personnes tuées sur les routes dans l'UE à l'horizon 2020. La chaîne de transport terrestre collectif peut contribuer à atteindre cet objectif ambitieux de différentes manières. Tout d'abord, en améliorant résolument la sécurité routière par le biais de programmes d'éducation et de formation destinés aux professionnels et aux usagers de la route et, ensuite, en fournissant un service sûr à la communauté et en augmentant l'utilisation et la part de marché, ce qui entraînera une réduction considérable du nombre de morts et de blessés sur la route.

De même, la chaîne de transport terrestre collectif peut contribuer à améliorer les performances environnementales du système de mobilité européen et à optimiser l'utilisation des ressources, en améliorant ses propres performances environnementales, d'une part, et en éliminant un nombre important de trajets en voiture sur les routes européennes, d'autre part. Le secteur investit déjà dans le cadre du respect de l'environnement, notamment en mettant en œuvre une technologie de freinage régénératif pour les autobus, les trams et les trains, en proposant aux conducteurs d'autobus des formations à l'éco-conduite et en faisant l'acquisition de véhicules plus légers et économes en

ressources. Par ailleurs, le transport terrestre collectif peut contribuer à atteindre les objectifs européens en matière d'environnement, fixés dans le livre blanc de 2011 sur les transports, en définissant des objectifs spécifiques soutenus par des incitations à des initiatives écologiques, comme la part du parc utilisant des combustibles non fossiles, la réduction de la consommation d'énergie (en grammes de carburant par passager-kilomètre), la réduction des émissions de CO₂ (en grammes de CO₂ par passager-kilomètre), ainsi que des objectifs spécifiques en ce qui concerne le bruit et les émissions des autres polluants issus de la chaîne de transport terrestre collectif.

Améliorer résolument l'image et l'attractivité de la chaîne de mobilité collective pour le grand public et la main-d'œuvre

Le transport terrestre collectif est souvent considéré comme une solution de mobilité de dernier recours. Cette perception est parfois partagée par les travailleurs du secteur, ce qui renforce l'impact négatif de l'intérieur, d'où une baisse des performances et une pénurie de conducteurs. Cette situation doit changer. Le transport terrestre collectif doit être perçu par le public comme un secteur d'avenir moderne et novateur qui augmente la considération des travailleurs de ce secteur et suscite des vocations. En effet, les transporteurs figurent parmi les plus grands employeurs locaux et proposent des emplois durables qui ne peuvent pas être délocalisés.

Dans le premier cas, des efforts pourraient être soutenus par des travaux de recherche dédiés dans des domaines tels que la gestion du trafic, les pratiques de gestion et les véhicules du futur, tant au niveau européen que national, avec la participation étroite du secteur, de représentants des clients et de travailleurs. Une campagne publique pluriannuelle impliquant plusieurs parties prenantes à plusieurs niveaux et bénéficiant de ressources suffisantes est nécessaire afin de transformer l'image du transport collectif dans l'UE, ses États membres, les régions et les villes.





Programme d'action 2015-2025

Domaine d'action 1

Gouvernance : amélioration de la gouvernance par le biais de cadres législatif et administratif optimaux favorisant les services

- + Assurer une stabilité réglementaire ainsi que la cohérence à tous les niveaux de gouvernance afin de permettre au secteur de réaliser les investissements à long terme nécessaires dans un environnement juridique stable.
- + Permettre la poursuite de l'ouverture du marché du transport terrestre collectif longue distance dans les États membres de l'UE.
- + Formuler des recommandations pour l'introduction et la mise en œuvre d'une réglementation de l'accès des véhicules, y compris les zones à faibles émissions.

- + Adopter des règles spécifiques en matière de temps de conduite et de repos applicables aux conducteurs d'autobus et d'autocar longue distance.
- + Harmoniser le cadre réglementaire pour la fourniture de services de transport en autocar transfrontaliers tout en harmonisant et en réduisant les formalités et les documents administratifs.
- + Garantir des conditions de concurrence équitable entre les taxis et les services de voitures partagées, lorsque ces derniers sont rémunérés, tout en assurant l'application de règles et d'une surveillance appropriées.
- + Réaliser une étude sur l'impact d'un régime d'accès à la profession dans les États membres de l'UE. En fonction des résultats de l'étude, formuler une proposition de directive européenne sur un régime d'accès à la profession adapté au secteur des taxis, aux voitures de louage avec conducteur et aux services de voitures partagées (lorsque ceux-ci sont rémunérés) en Europe, assorti d'une formation de haute qualité.

Domaine d'action 2

Infrastructure : vers une chaîne de mobilité homogène grâce à une infrastructure connectée, accessible et de haute qualité

- + Rationaliser l'accès des autorités régionales et locales au financement, y compris aux fonds TEN-T, pour leur permettre d'opter pour la construction de plateformes multimodales bénéficiant d'un accès pour tous les modes de transport terrestre collectif, afin de faciliter l'intermodalité, d'interconnecter les services de transport à courte et longue distance et de garantir une qualité de service suffisamment harmonisée avant, pendant et après le trajet.
- + Formuler des recommandations à l'échelle de l'UE sur l'interconnexion des services de mobilité collective à courte et longue distance et sur l'amélioration des stations et des terminaux multimodaux.
- + Allouer des fonds à l'entretien et à l'amélioration de l'infrastructure existante et la rendre accessible





(action prioritaire lorsque les opérateurs doivent faire face à des exigences en matière d'exploitation et d'accessibilité des véhicules).

- + Créer une base de données européenne en ligne à guichet unique répertoriant les stations d'autocars multimodales, les installations qu'elles proposent et les destinations qu'elles desservent.
- + Créer davantage de sites propres pour le transport terrestre collectif.

Domaine d'action 3

Innovation : recherche et développement, déploiement d'innovation et meilleures pratiques

- + Mettre en œuvre et intégrer les outils STI intelligents actuels dans le domaine de la fourniture d'informations sur le transport multimodal, de la planification d'itinéraires multimodaux et de la billetterie pour tous les modes de transport, notamment grâce au financement européen pour le déploiement d'innovation.
- + Identifier les modèles d'efficacité qui entraînent une hausse considérable de l'utilisation des

transports terrestres collectifs, et continuer à soutenir et à enrichir les bases de connaissances en ligne existantes en veillant à ce qu'elles offrent un accès aux meilleures pratiques politiques et pratiques sectorielles européennes et internationales dans le domaine des solutions de mobilité et de transport collectifs innovantes, et en y intégrant des informations sur les projets financés par l'UE et les recommandations qui en découlent.

Domaine d'action 4

Financement : soutenir les initiatives en matière de recherche et d'innovation pour améliorer l'efficacité de la chaîne de transport terrestre collectif et promouvoir les projets de démonstration

- + Créer un instrument de financement européen conjoint assorti de moyens financiers appropriés afin de soutenir la réalisation de l'objectif de doubler l'utilisation du transport terrestre collectif dans l'UE. Cet instrument de financement devrait porter sur la recherche, l'innovation et les solutions orientées marché et viser à accélérer l'intégration des nouvelles technologies et de technologies avancées dans des solutions de mobilité collective





novatrices. Il assurerait le soutien financier des opérateurs et des autorités de gestion de la chaîne de transport terrestre collectif désireux d'adopter ces solutions de mobilité collective novatrices, ainsi que le soutien de la réalisation des actions spécifiques du programme d'action.

- + Dans le cadre de cette initiative, développer une série de projets d'innovation et de démonstration dans des domaines clés afin de pallier les principaux problèmes d'efficacité, manquements et lacunes en ce qui concerne la chaîne de transport terrestre collectif.

Domaine d'action 5

Durabilité : améliorer la sécurité, les performances environnementales et l'empreinte carbone du système de mobilité européen

- + Soutenir le remplacement des combustibles fossiles par des carburants alternatifs quand c'est viable du point de vue économique et environnemental, et créer une infrastructure adéquate et des modèles d'entreprise spécifiques.
- + Améliorer l'efficacité, la sécurité et la circulation en accordant plus d'importance au transport collectif afin de diminuer les encombrements et d'augmenter l'attractivité des services aux passagers.
- + Identifier et appliquer des mesures de sécurité s'attaquant aux causes d'accident principales.
- + Identifier de nouvelles stratégies de formation et de sensibilisation dans le domaine de la sécurité en incitant tous les usagers de la route à se mettre à la place des autres usagers.

Domaine d'action 6

Taxation: towards a taxation and charging system that incentivises and rewards innovation and service quality

- + Encourager les transporteurs à acquérir des véhicules plus verts et accessibles.
- + Établir des procédures de conformité TVA harmonisées pour le transport collectif intra-UE et international.

- + Établir des conditions de concurrence équitable entre les modes de transport collectif longue distance.

- + Obtenir un engagement politique en faveur de l'encouragement de l'utilisation des modes de transport terrestre collectif au détriment de la voiture privée par le biais de l'affectation de recettes fiscales et d'incitations fiscales, couvrant la TVA (« taux 0 % »), la taxation de l'énergie, ainsi que les redevances liées à la congestion et les droits d'usage.

Domaine d'action 7

Qualité de service : formation, développement des compétences et connaissances pour rendre la profession plus attrayante et pour augmenter la qualité et les performances des services

- + Encourager un service client et une formation relative au handicap de haute qualité pour le personnel de première ligne, y compris le personnel sur le terrain.
- + Développer des cadres de qualification des conducteurs de haute qualité qui entraînent une certification et une reconnaissance au niveau international. Proposer des incitations aux conducteurs afin de fournir un service d'excellence en fonction d'indicateurs clés de performance mesurables (sécurité, satisfaction du client, efficacité énergétique, etc.).
- + Élaborer une campagne relative à l'image de la profession pour attirer les professionnels adéquats et susciter des vocations.

Domaine d'action 8

Image : réinventer et redéfinir la stratégie de marque du transport terrestre collectif par l'amélioration de la promotion et de la sensibilisation

- + Créer un centre européen de connaissances sur le transport terrestre collectif avec la participation des principales universités européennes et des organisations et parties prenantes du transport terrestre collectif. Il s'agirait d'une plateforme destinée à centraliser et à mener les recherches, ainsi qu'à développer les connaissances et les programmes sur la promotion de l'utilisation et sur



l'amélioration de l'attractivité du transport terrestre collectif dans l'UE.

- + Intégrer dans les plans de mobilité nationaux, régionaux et locaux une stratégie de communication afin de promouvoir l'utilisation du transport terrestre collectif, en mettant en exergue l'amélioration du savoir-faire sur les avantages des produits, la transmission des valeurs fondamentales à l'aide de communications de marché cohérentes et détaillées, et le partage d'exemples de meilleures pratiques.
- + Assortir les plans de mobilité nationaux/régionaux/ locaux d'un ensemble d'outils européen de base comprenant messages, valeurs, labels, prix conjoints, etc.
- + Promouvoir la sensibilisation du client à l'empreinte carbone pour tous les modes de transport de voyageurs.
- + Encourager et faciliter les partenariats public-privé entre les autorités et les transporteurs afin d'améliorer l'efficacité, l'accessibilité et l'image du transport terrestre collectif.

Domaine d'action 9

Évaluation et surveillance : production de statistiques pour surveiller l'état d'avancement de la réalisation de l'objectif de doubler l'utilisation du transport terrestre collectif

- + Élaborer et actualiser régulièrement des plans d'action et dresser des bilans d'état d'avancement pour suivre et surveiller la mise en œuvre.
- + Créer un observatoire européen du transport terrestre collectif afin de surveiller l'utilisation du transport terrestre collectif aux niveaux européen, national et local, ainsi que d'en rendre compte.
- + Aux niveaux européen et national, développer des outils statistiques et publier régulièrement des indicateurs statistiques appropriés, simples et faciles à comprendre.
- + Réaliser un sondage Eurobaromètre annuel normalisé sur le transport terrestre collectif.





European Citizens Mobility Forum

for a smarter transport future

Partagez vos idées

Vous avez une idée innovante pour doubler
l'utilisation des transports terrestres collectifs ?

Faites-le nous savoir !

Contactez nous :

Rémi Lebeda
Tél. : +32 2 743 25 92
E-mail : remi.lebeda@iru.org

Sonila Metushi
Tél. : +32 2 743 25 86
E-mail : sonila.metushi@iru.org