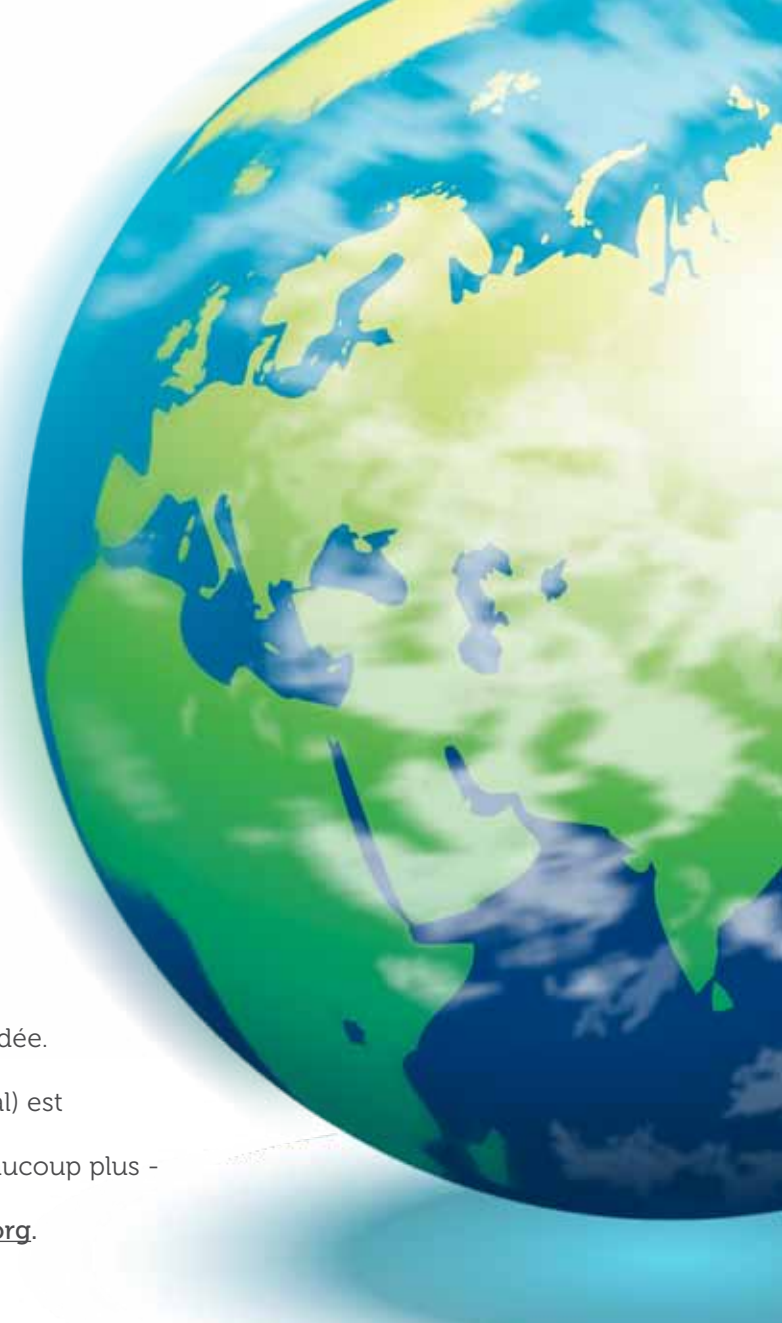
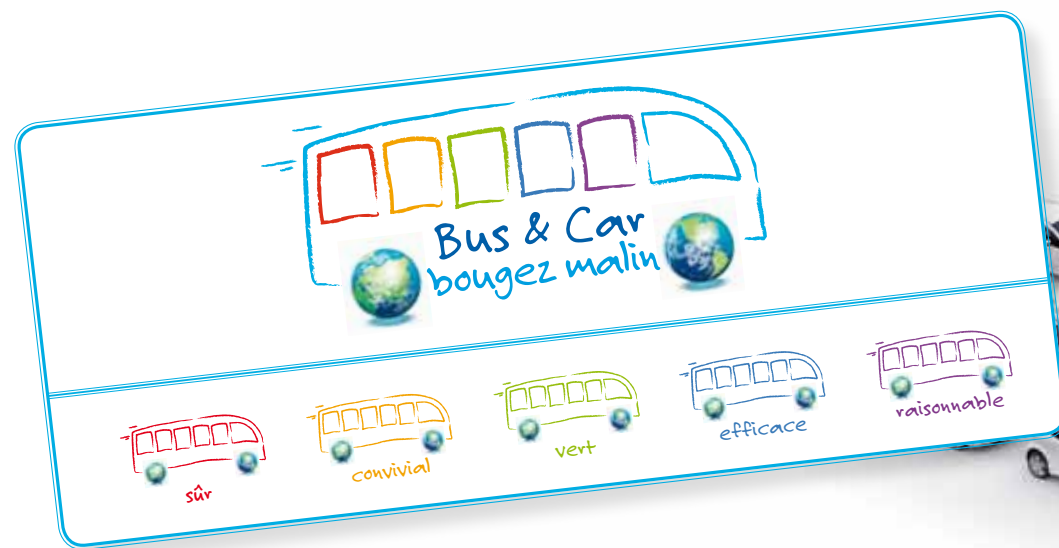


1 bus/car



1 bus/car
= 30 autos





Chers décideurs politiques,

Les autobus et autocars constituent une image courante dans nos rues et sur nos routes. Des dizaines de milliers de nos compatriotes les utilisent quotidiennement pour leurs déplacements professionnels (école, travail, ...) et récréatifs aussi bien en Belgique qu'à l'étranger.

Ils contribuent dès lors de manière considérable à une mobilité durable, sûre et confortable.

Cet apport est toutefois encore trop souvent sous-estimé. C'est pourquoi la **Fédération**

Belge des exploitants d'Autobus et d'Autocars (FBAA) vous offre la présente brochure.

En temps que seule union professionnelle nationale dans le domaine du transport collectif de personnes par route dans notre pays – qui regroupe, en outre, plus de 90 % des entreprises privées actives dans le transport public, le transport d'écoliers, le transport de personnel et le tourisme en autocar – **nous voulons, avec cette publication, mettre l'accent sur les divers avantages des autobus et autocars** et sur les nombreuses innovations technologiques qui permettent d'optimiser le service.

D'autre part, vous trouverez dans cette brochure une série **de questions prioritaires** qui peuvent être résolues avec votre soutien et votre aide.

Chaque problématique est brièvement décrite, une proposition de solution est formulée et l'accent est ensuite mis sur la plus-value intrinsèque de la stratégie recommandée.

Le niveau de compétence (européen, fédéral, régional, local) est tout naturellement mentionné. Tous ces éléments – et beaucoup plus – se retrouvent aussi sur le site internet www.bougezmalin.org.

Nous tenons encore à souligner que cette action cadre dans la **campagne globale**

« **Smart Move** » qui veut doubler d'ici 2020 l'utilisation de l'autobus et de l'autocar. Cette campagne a été initiée au niveau mondial par l'Union Internationale des Transports Routiers, dont la FBAA est le membre belge pour le transport de personnes, et par Busworld qui organise à Courtrai le plus grand salon professionnel de l'autobus et de l'autocar.

Avec votre aide, le secteur peut développer des solutions pour une mobilité durable.





Jean Wyns

PRÉSIDENT GÉNÉRAL FBAA

Il faut considérer positivement l'autobus et l'autocar

"Dans le domaine de la protection de l'environnement, les autobus et autocars ont fait d'énormes progrès"

"L'introduction du Tempo 100 pour les autocars et la suppression de l'interdiction de dépassement par précipitations sont des mesures extrêmement positives" déclare Jean Wyns, Président Général de la FBAA, qui espère une même approche positive à l'égard des efforts environnementaux, des droits des passagers et de la concurrence déloyale des compagnies aériennes à bas prix.

« Dans le domaine de la protection de l'environnement, les autobus et autocars ont fait d'énormes progrès » souligne Jean Wyns. « L'évolution est pour le moins comparable au passage de la traction à vapeur à l'électricité pour les chemins de fer. Actuellement nous utilisons pleinement les moteurs Euro 5. Euro 6 est pour demain tout comme de nombreuses nouvelles technologies pour diminuer les émissions de CO2.

L'introduction de véhicules hybrides n'annonce que le début de cette évolution. L'utilisation de véhicules extrêmement respectueux de l'environnement doit également être prise en considération au point de vue fiscal par rapport, par exemple, à l'aviation. La situation actuelle est totalement faussée en faveur des compagnies aériennes à bas prix et des aéroports régionaux qui sont largement subsidiés.

Il est tout à fait absurde d'entendre que les aéroports régionaux ne doivent pas payer pour le contrôle aérien ou qu'une compagnie aérienne comme Ryanair obtient des interventions financières pour des liaisons qui existent déjà au départ de Bruxelles. En outre, cette compagnie ne contribue pas à l'emploi et à la sécurité sociale car les travailleurs sont inscrits en Irlande.

Je suis convaincu que cette histoire touche à sa fin, d'une part, en raison des coûts de carburant plus élevés à l'avenir et, d'autre part, en raison de l'importance des émissions nocives de CO2 et de la discrimination fiscale par rapport aux autres modes de transport ».



Des droits des passagers adéquats

Le Président Général FBAA Jean Wyns compte pour l'avenir sur une approche positive pour l'autobus et l'autocar. « La réglementation sur les temps de conduite et de repos a été adaptée au cours des dernières années. A cette occasion, les autocars ont été mis au même niveau que le reste du transport routier. Des efforts sont développés maintenant pour une réglementation spécifique pour les autocars au sein de l'Union Européenne mais il n'est pas évident d'introduire cette mesure à court terme dans les états membres de l'Union Européenne ».

Un second problème urgent est, selon Jean Wyns, l'introduction d'une directive européenne sur les droits des passagers. « Nous espérons que la directive existante pour les passagers aériens ne sera pas simplement copiée pour le secteur autocar car cela impliquerait la menace d'énormes problèmes au niveau des retards et des dédommagements à payer aux voyageurs.

Quand on constate que, pour les lignes internationales, du côté italien du Mont Blanc, le contrôle de chaque document de bord et de chaque carte d'identité d'un voyageur demande deux minutes, cela implique qu'un autocar doit attendre à cet endroit entre une heure trente et deux heures. Et cela dans la zone Schengen ! »





Européen /// fédéral /// régional /// local

Egalité de traitement fiscal entre les différents modes de transport

1 | Description de la problématique

L'absence d'égalité de traitement fiscal entre les différents modes de transport collectif influence le choix du consommateur qui est dès lors amené à prendre des décisions sur base de considérations purement financières sans tenir compte notamment de la durabilité.

L'exemple d'un autocar et d'un avion qui partent tous deux de Bruxelles pour se rendre à Vienne, est particulièrement explicite : alors que l'autocar doit payer 6 % de TVA sur la valeur du trajet en Belgique, 19 % en Allemagne et 10 % en Autriche, l'avion bénéficie partout d'un taux zéro. Cela représente une différence globale de plus de 15 % uniquement pour cet aspect.

Il n'est pas encore question des droits d'accise sur le carburant qui représentent plus de la moitié du prix du carburant pour l'autocar tandis que le kérosène des avions est entièrement exonéré.

L'évolution du marché des voyages vers la Costa Brava est aussi particulièrement instructive. Les autocars belges effectuent actuellement moins de 25 % du nombre de déplacements qu'ils assuraient au début des années 90 vers cette destination. Quelle en est la raison ? Le développement des compagnies aériennes à bas prix qui ne bénéficient pas seulement des avantages susnommés mais reçoivent également d'importants subsides des régions où elles se rendent. Pensez à l'exemple de l'aéroport d'Ostende/Bruges où différentes autorités sont prêtes à accorder un subside de 38 euros par passager pour le (re)lancement d'une liaison aérienne vers Gérone tandis que l'autocar est fortement taxé à Bruges ! Dans de tels cas il est uniquement question du développement des activités sans qu'un mot ne soit prononcé sur le transfert d'activités ainsi que sur les pertes d'emplois qui sont enregistrées dans le secteur touché.

Il faut d'ailleurs souligner que la Cour de Justice Européenne dans un de ses jugements mentionne explicitement qu'il est question de discrimination en matière de TVA entre l'autocar et l'avion.

2 | Solution préconisée

La solution idéale consiste à faire bénéficier les voyages en autocar dans tous les états membres de l'Union Européenne d'un taux de TVA zéro et aussi exempter totalement le carburant des



autocars des droits d'accise. Si un tel objectif n'est pas réalisable en raison de son impact budgétaire, la TVA et les accises des différents modes de transport collectif doivent être identiques. De telles décisions relèvent de la compétence des institutions européennes. Il n'empêche que les différents représentants belges dans ces organes jouent un rôle important en plaçant en permanence ce point tout en haut de l'agenda. Les arguments utilisés historiquement peu après la seconde guerre mondiale pour encourager le transport aérien en vue de la reconstruction de l'Europe, sont depuis longtemps dépassés. Il n'y a dès lors aucune raison pour maintenir cette discrimination, surtout à une époque où il convient de promouvoir la mobilité durable.

3 | Plus-value si la stratégie recommandée est suivie

En cas d'égalité de traitement fiscal entre les modes de transport collectif, le choix du consommateur sera dicté par des éléments importants pour lui comme le confort, la vitesse et la sécurité et plus uniquement par le prix. Cela engendrera inévitablement une solution durable pour les déplacements récréatifs et de vacances. Le niveau d'émissions de CO2 d'un autocar est en effet 3 à 4 x moins élevé par passager que l'avion. En outre, il ne faut pas perdre de vue que l'autocar remplit également un important rôle social en facilitant l'accès à la récréation et aux vacances pour les personnes ne disposant pas de moyen de transport privé en raison de leur âge (trop jeunes ou trop vieux) ou en raison de leur niveau de revenus peu élevé.



Filip Van Hool

CONSTRUCTEUR VAN HOOL



Travailler à la protection de l'environnement, à la sécurité et au confort

"En tant que constructeur indépendant, nous avons l'avantage de combiner les meilleures technologies pour encore diminuer les émissions"

"Le transport collectif et public fournit une contribution importante à la protection de l'environnement", déclare Filip Van Hool, administrateur et directeur de la production et des ventes chez le constructeur de véhicules Van Hool.

"Ce transport en soi est déjà nettement plus respectueux de l'environnement que le transport individuel de personnes. C'est ainsi qu'un autocar moyen qui transporte 40 personnes consomme 23 l de gasoil aux 100 km. Une voiture avec une occupation de 2 personnes consomme facilement 5 fois plus de carburant par personne. Le niveau d'émissions polluantes est proportionnel. En outre, les autobus et autocars offrent une importante marge de progression".

"En tant que constructeur indépendant, nous avons l'avantage de combiner les meilleures technologies pour encore diminuer les émissions" poursuit Filip Van Hool. "Nous avons récemment développé toute une gamme d'autobus hybrides diesel- électriques. En propulsant le véhicule de manière électrique, chaque mouvement de freinage permet de produire de l'électricité et donc de l'énergie.

Cette énergie peut être réutilisée lorsque le véhicule quitte un arrêt ou lorsqu'il accélère. Le solde de l'énergie est produit par un moteur diesel qui peut dès lors fonctionner de manière beaucoup plus économique. Selon le trajet et le style de conduite du chauffeur, le gain de consommation de carburant peut s'élever jusqu'à 25 %".

Il est possible de rouler sans émissions dans une ville avec des trolleybus ou des autobus à hydrogène dont le courant provient du réseau ou est créé par une pile à combustible sans émissions polluantes. "Dans ce domaine nous figurons également au top du développement" explique Filip Van Hool "D'importantes références sont différentes villes en Italie, en Autriche, en Allemagne, en Grèce, etc., où circulent des trolleybus. Aux Etats-Unis circulent déjà depuis quelques années 5 bus à hydrogène et 16 exemplaires sont en production ».



Confort et sécurité

L'évolution est également en pleine progression au niveau des autocars. "De nouvelles idées sont développées pour améliorer le confort et surtout la sécurité » souligne Filip Van Hool. " En terme de confort, nous pensons par exemple au plancher incliné, au toit en verre, à de grands espacements entre les sièges ou à des rangées de trois au lieu de quatre sièges. Dans le domaine de l'amusement, il y a une importante évolution avec la réception TV, les caméras, l'internet sans fil et ainsi de suite. La sécurité est notre priorité numéro un. Les plus récents développements des radars anticollision, des caméras de vision nocturne ou des systèmes de maintien de trajectoire sont disponibles".

"Le but essentiel de notre entreprise reste l'intégration des technologies modernes en vue de diminuer l'impact sur le milieu mais sans aucune concession dans les domaines du confort, de la sécurité et de la fiabilité » conclut Filip Van Hool.



Européen /// fédéral /// régional /// local

Exemption des charges d'infrastructure

1 | Description de la problématique

Faire payer tous les usagers de la route pour l'infrastructure routière en fonction de la distance parcourue et pas seulement les Belges sur base de la taxe de circulation forfaitaire, est considéré comme une solution pour aider à résoudre les problèmes de congestion sur nos routes. Diverses formules sont proposées à cet effet allant de la vignette jusqu'au paiement électronique par kilomètre. Il est également avancé qu'un tel système ne peut pas engendrer de coûts supplémentaires pour le contribuable par rapport au régime actuel de la taxe de circulation.



Cela implique que les autocars qui, pour le moment, sont les seuls véhicules de transport collectif de personnes par route à payer la taxe de circulation, devraient également continuer à payer dans ce nouveau régime. Cela représente le maintien et, plus que vraisemblablement, même l'alourdissement d'un handicap concurrentiel par rapport aux autres modes de transport.

2 | Solution préconisée

L'exemption définitive et permanente de tous les véhicules de transport collectif de personnes par route – il s'agit aussi bien des autocars que des autobus de ligne, des autobus scolaires ou des véhicules de transport de personnel – de toute forme de charges d'infrastructure, représente un acte politique de transposition pratique de la volonté souvent formulée de promouvoir le transport collectif. Une telle décision est tout à fait réalisable comme le prouvent les exemples à l'étranger. C'est ainsi que les autocars sont exemptés du paiement du Maut en Allemagne. A Londres, les autocars ne doivent pas non plus payer la « congestion charge ».

3 | Plus value si la stratégie recommandée est suivie

En exemptant tous les véhicules de transport collectif de personnes par route de toute forme de charges d'infrastructure, ces véhicules bénéficient d'un avantage compétitif qui accroît leur capacité d'attractivité par rapport à la voiture privée. Le maintien de la situation actuelle – à savoir le paiement sans augmentation de la dépense – est souvent présenté comme la solution la plus adéquate sur base du principe « utilisateur-payeur ». Ce point de vue est peut-être justifié économiquement mais néglige complètement les multiples avantages des autobus et autocars.



L'utilisation plus intensive de ces véhicules veille à assurer une meilleure fluidité du trafic étant donné qu'un autobus/autocar remplace en moyenne 30 voitures privées tout en n'occupant l'espace que de 3, une économie d'espace particulièrement conséquente ! En outre, cette solution implique une diminution importante de la consommation de carburant et donc également des émissions de CO2 étant donné que la consommation moyenne d'un autobus/autocar pour transporter un passager sur 100 km ne s'élève qu'à 0,5 litre.

Un tel transfert a également une influence positive sur la sécurité routière étant donné que les statistiques démontrent que les autobus et autocars sont les moyens de transport les plus sûrs. Il faut aussi souligner que ces véhicules génèrent le niveau de son le moins élevé de tous les modes de transport collectif.

En bref, l'exemption des véhicules de transport collectif de personnes par route de toute forme de charges d'infrastructure représente un investissement dans une mobilité durable. Et le coût de cette opération est très limité : 2 millions d'euros !



Rob Beenders

ECHEVIN DE LA MOBILITÉ HASSELT

Une ville viable et accessible grâce au projet bus

*“Si tous ces voyageurs
utilisaient leur voiture,
Hasselt ne serait plus
accessible”*

Le collège des bourgmestre et échevins de Hasselt a constaté en 1995 qu’il n’y avait quasiment pas de transport public organisé. Il existait en tout et pour tout deux lignes urbaines sur lesquelles circulaient 8 bus effectuant environ 500.000 km par an et ne transportant qu’approximativement 360.000 passagers.

La capitale du Limbourg menaçait de s’ étouffer dans une circulation automobile en croissance permanente. Avec les plans d’aménagement du boulevard vert ou ring urbain en tête, le collège s’est rendu à la société De Lijn muni d’un plan ambitieux. Le bourgmestre de l’époque, Steve Stevaert, a lancé les bus gratuits le 1er juillet 1997 avec ces mots : « Hasselt ne sera plus jamais la même ». L’initiative a immédiatement rencontré un grand succès. Après un an, le nombre de voyageurs avait déjà plus que quadruplé et s’élevait à 1,5 millions. Actuellement 46 bus urbains circulent sur 9 lignes. Des navettes le long du boulevard et vers le centre amènent journallement pas moins de 12.500 voyageurs vers la destination choisie. En dehors des heures de service habituelles, coexistent deux lignes nocturnes.

« Depuis 1996, les bus sont gratuits pour tous les habitants de Hasselt. Cela se passait il y a près de 14 ans. « Actuellement près de 4,7 millions de personnes utilisent annuellement le bus gratuit à Hasselt » explique l’échevin de la mobilité Rob Beenders, « L’augmentation du nombre de voyageurs de 360.000 à 4,7 millions par an indique l’importance du transport public gratuit à Hasselt. Les chiffres démontrent l’importance du bus gratuit et son succès ».

« Si tous ces voyageurs utilisaient leur voiture, Hasselt ne serait plus accessible. Le centre urbain est compact. Avec un diamètre de 800 m il est parfaitement possible de combiner zone piétonnière et ville accessible. Une bonne communication avec les usagers de la route et les commerçants locaux est essentielle pour créer le soutien nécessaire à la création d’une ville sans voitures » poursuit l’échevin Beenders.

En plus de ces impulsions importantes données au transport public, Hasselt travaille également aux facilités à offrir aux autocars. Derrière la place Dusart, un parking gratuit est réservé à ceux-ci. De plus, quelque 3.000 places de stationnement gratuites pour les voitures peuvent également être utilisées par les autocars.



© Toerisme Hasselt



14 - 15



Européen /// fédéral /// régional /// local

Développer le transport de personnel

1 | Description de la problématique

Le transport collectif de personnel a perdu de son importance ces dernières années dans l'ensemble du transport de personnes. D'après les résultats du premier diagnostic fédéral du déplacement domicile-travail publié en 2007, il apparaît que le transport collectif de personnel représente à peine 1,2% de la totalité du déplacement domicile-travail. D'où la nécessité de mettre en place des mesures afin de favoriser cette forme de mobilité durable.

2 | Solution préconisée

Il convient d'instaurer la réalisation obligatoire et contraignante de plans de déplacements d'entreprise quel que soit le nombre de travailleurs.
En effet actuellement il existe seulement 2 mesures légales :

- une obligation fédérale de diagnostic pour les entreprises de plus de 100 personnes (A.R. 16/05/03) consistant en une obligation triennale pour l'entreprise de remettre au Service Public Fédéral Mobilité et Transport un document reprenant diverses informations liées aux déplacements domicile-lieu de travail.
- plus récemment en Région de Bruxelles Capitale (Ordonnance du 14/05/09) une obligation d'établir un plan de déplacements complet (diagnostic – plan d'actions – plan de déplacements d'entreprise) applicable à l'entreprise occupant plus de 100 travailleurs sur un même site.

Il convient de concilier l'implantation des entreprises et des zonings avec la mobilité en développant aussi une complémentarité entre le transport public (service réguliers – TEC – STIB) et le transport collectif de personnel (service régulier spécialisé). Parallèlement à cette nécessité il faut aussi améliorer le fonctionnement du transport collectif de personnel via l'implantation d'arrêts de qualité et de parkings de dissuasion (park and ride) bien situés, sécurisés et attractifs.

Il sera nécessaire de permettre l'accès sans restriction aux couloirs autobus (F17) et aux sites franchissables (F18) à tous les véhicules affectés au transport collectif de personnel afin de favoriser la vitesse commerciale de ce mode de transport.

Actuellement les frais relatifs à l'organisation de transport collectif de personnel sont déductibles à 120%. Ceci n'est pas suffisant, notamment en regard de l'obligation de remboursement des frais de transport public dont le coût par voyageur est moins élevé. Il convient donc d'augmenter la déductibilité de l'investissement consenti dans un transport collectif privé afin de garantir un coût net comparable pour l'entreprise.



3 | Plus-value de la stratégie proposée

Les avantages pour l'entreprise seront multiples dans la mesure où sera améliorée l'accessibilité de l'entreprise, ce qui aura aussi un impact sur l'absentéisme. L'entreprise devient plus accessible et attractive pour les candidats non motorisés, ce qui valorise aussi l'image de l'entreprise.
Du point de vue du travailleur les avantages ne sont pas négligeables car ils induisent une diminution des frais de déplacement, améliorent le confort de déplacement (moins de stress, de fatigue, de temps, de risque, plus de ponctualité) et donc la qualité de vie.

Enfin du point de vue de la collectivité, augmenter la part du transport collectif de personnel dans la mobilité va diminuer la congestion et ses nuisances, améliorer la sécurité routière, permettre de récupérer de l'espace public et de réduire la dépendance énergétique tout en ayant une influence positive sur l'emploi.





Européen /// fédéral /// régional /// local

Favoriser le développement du transport scolaire

1 | Description de la problématique

Le transport scolaire en Région wallonne et bruxelloise (respectivement 33.000 et 3.000 enfants transportés chaque jour) ne joue pas pleinement le rôle que l'on pourrait attendre d'un transport en commun plus sûr et respectueux de l'environnement que la voiture qui représente actuellement plus de six déplacements sur dix sur le chemin vers l'école ! Et pourtant il suffirait de quelques modifications au niveau du code de la route et de l'aménagement de l'infrastructure aux points d'arrêts pour le rendre plus sécurisant et attractif qu'il ne l'est actuellement.

2 | Solution préconisée

Une modification du code de la route à 2 niveaux permettrait d'une part d'augmenter la vitesse commerciale du transport scolaire et de décongestionner le trafic et d'autre part d'accroître la sécurité lors de la montée et de la descente du véhicule, à savoir :

- ➔ Autoriser les véhicules affectés au transport scolaire à emprunter le site spécial franchissable (F18), actuellement seulement réservé aux transports en commun, aux véhicules prioritaires, aux taxis (si autorisés) ainsi qu'aux véhicules affectés au transport de personnel (si autorisés). A noter que le code de la route permet déjà aux véhicules affectés aux ramassages scolaires d'emprunter les couloirs bus (F17) réservés aux mêmes usagers que ceux mentionnés ci-dessus.
- ➔ Actuellement le code de la route prévoit qu'en cas d'embarquement et de débarquement d'enfants d'un véhicule affecté au transport scolaire, les autres conducteurs doivent redoubler de prudence à l'approche dudit véhicule. Ils doivent en outre ralentir fortement et au besoin s'arrêter lorsque le conducteur ainsi signalé, fait fonctionner tous les indicateurs de direction (art. 39 bis – comportement à l'égard des véhicules affectés au transport scolaire – Arrêté royal 1/12/75 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique). Une telle disposition n'est pas suffisante dans la mesure où l'on sait que c'est lors de la montée et de la descente du véhicule que l'enfant est exposé aux dangers de la circulation, d'autant plus que le personnel de convoiement, présent sur certains services, n'est pas autorisé à s'éloigner de plus de 1,50 mètres du véhicule ! Il conviendrait donc de modifier le code de la route en préconisant l'arrêt pur et simple de la circulation dans les 2 sens à l'instar de ce qui se pratique actuellement avec succès dans des pays tels que le Canada et les Etats-Unis par exemple.

Sécuriser les points d'arrêts est une nécessité en transport scolaire. En effet, actuellement le ramassage scolaire fait aussi l'objet de regroupements des enfants, clients du circuit, à des points



de prise en charge le long du circuit. Cette disposition, qui n'est pas sans danger, a pour but de diminuer les temps de parcours et donc d'accroître l'attractivité du transport. Il est donc primordial de prévoir une localisation systématique et une sécurisation des points d'arrêt. De même, les aires à proximité des établissements scolaires doivent être rationalisées, sécurisées, structurées et prévues dès la construction de ceux-ci. Car c'est en effet lors de l'arrivée à l'école le matin et au départ de celle-ci en fin d'après-midi que l'ensemble des enfants du circuit sont confrontés aux dangers de la circulation aux abords de l'école.

Adapter le cahier des charges de transports scolaires en Région wallonne est aussi une priorité. En effet ce cahier des charges date de 1999 et est obsolète sur bien des points du fait de l'évolution des conditions de transport au cours de ces 10 dernières années. Une telle démarche a été effectuée avec succès en 2008 par la COCOF (Commission de la Communauté française) en charge des transports scolaires à Bruxelles. De même une revalorisation tarifaire des transporteurs relative aux véhicules de petites capacités (moins de 20 places) a été réalisée en 2008 en Région bruxelloise et tarde à voir le jour en Région wallonne.

Avec comme conséquence un désintérêt des transporteurs professionnels pour remettre prix dans le cadre de contrats de longue durée (10 ans) et donc un frein supplémentaire au développement du transport scolaire en tant qu'acteur de la mobilité en Région wallonne.

3 | Plus-value en cas de mise en œuvre de la stratégie proposée

Augmenter l'attractivité du transport scolaire en améliorant sa vitesse commerciale, en le rendant plus sûr au moment de la montée et de la descente du véhicule et en incitant les transporteurs professionnels à s'y investir encore davantage permettra à ce mode de déplacement durable de jouer pleinement son rôle de transport en commun lorsque l'on sait que les transports scolaires représentent près de la moitié des déplacements à l'heure de pointe du matin !



Européen /// **fédéral** /// régional /// local

Rendre plus attractif le travail à temps partiel

1 | Description de la problématique

Du fait de la nature même de l'activité inhérente aux services réguliers spécialisés, notamment le ramassage scolaire et le transport de personnel, les prestations à assurer par les chauffeurs se limitent souvent à un service le matin et à un service en fin de journée. Ce qui implique que ce type d'activité s'adresse principalement à des travailleurs engagés dans le cadre d'un contrat de travail à temps partiel.

Or le travailleur à temps partiel involontaire qui perçoit une allocation de garantie de revenu de l'ONEM en complément de son traitement, ne dispose pas d'un revenu suffisant pour être motivé à accepter un emploi à temps partiel plutôt que de rester au chômage.

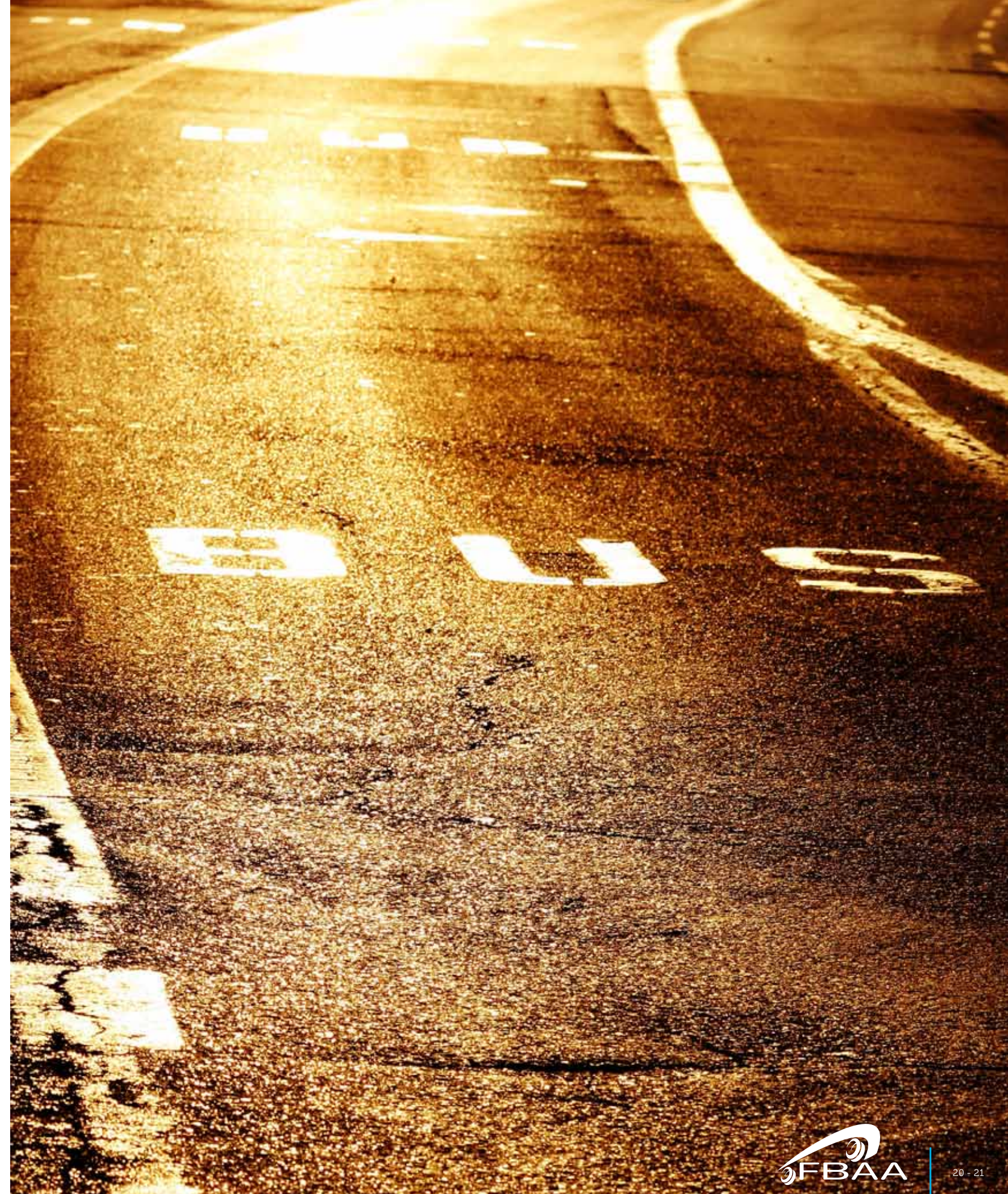
Et que dire du travailleur à temps partiel volontaire qui ne peut pas prétendre à cette allocation de garantie de revenu et ne dispose donc que de son traitement pour subvenir à ses besoins.

2 | Solution préconisée

Il convient de rendre plus attrayant le travail à temps partiel en augmentant notamment le montant de l'allocation de garantie de revenu versée par l'ONEM. De cette façon la différence entre le revenu du travail à temps partiel et celui du chômage complet indemnisé deviendra significative et une véritable motivation existera pour se réinsérer dans le circuit du travail.

3 | Plus-value en cas de mise en œuvre de la stratégie proposée

La plus-value est double dans la mesure où d'une part cette stratégie de promotion du travail à temps partiel aura un impact positif vis-à-vis de nos entreprises de transport confrontées à un problème de recrutement de travailleurs à temps partiel et d'autre part permettra à bon nombre de demandeurs d'emploi de sortir du chômage





Européen /// fédéral /// régional /// local

Reconnaissance de la spécificité de l'autocar dans le code de la route

1 | Description de la problématique

Le code de la route belge ne prend pas en compte la spécificité de l'autocar et l'assimile, pour toute une série de mesures, aux autres véhicules circulant sur nos routes. De plus, la réglementation ne prend pas en considération la situation dans les pays limitrophes et crée de ce fait une situation singulière qui n'est pas bénéfique pour la sécurité routière. Ce manque de reconnaissance constitue un frein important aux possibilités d'utilisation optimale de ce mode de transport collectif de personnes. C'est le cas notamment pour les trois éléments suivants :

→ Interdiction de dépasser par précipitations : le code de la route belge prévoit l'interdiction de dépasser pour les véhicules de plus de 7,5 tonnes lorsqu'il y a des précipitations. Outre le fait que cette situation est unique en Europe, l'assimilation des autocars et autobus aux camions est non seulement totalement injustifiée mais présente également un risque majeur pour la sécurité routière. De par leur structure et leur construction, les autocars et autobus engendrent en effet un niveau de projection d'eau totalement différent de celui des camions et beaucoup plus proche de celui des voitures. En outre, obliger ces véhicules transportant un nombre important de passagers à circuler entre des camions, représente un risque majeur en cas de collision en chaîne entre de tels poids lourds.

→ Vitesse maximale sur autoroute : depuis de nombreuses années, la vitesse maximale pour les autocars répondant à une série de critères de sécurité s'élève à 100 km/h sur les autoroutes allemandes. Compte tenu de la longue expérience en la matière qui indique clairement que cette norme n'implique pas de détérioration de la sécurité routière, divers pays ont, au fil des ans, adopté une réglementation similaire. C'est le cas notamment des pays limitrophes et, depuis l'application de cette norme aux Pays-Bas, la Belgique se retrouve isolée avec une vitesse maximale de 90 km/h.

→ Utilisation des couloirs bus par les autocars : les autocars sont les seuls véhicules de transport collectif de personnes par route à ne pas pouvoir utiliser les couloirs bus dont le but est précisément d'améliorer la fluidité du transport collectif de personnes par rapport aux voitures. La même observation s'applique également aux sites spéciaux franchissables.

2 | Solution préconisée

La reconnaissance de la spécificité de l'autocar dans le code de la route passe par la mise en œuvre des mesures concrètes suivantes pour les éléments mentionnés :

→ Interdiction de dépasser par précipitations : la suppression de cette interdiction pour les autocars et autobus dans le code de la route permet de résoudre les difficultés et risques évoqués ci-dessus.

→ Vitesse maximale sur autoroute : l'adaptation du code de la route en fixant la vitesse maximale à 100km/h sur les autoroutes belges pour les autocars répondant à une série de critères de sécurité constitue une étape importante au niveau de l'uniformisation européenne.

→ Utilisation des couloirs bus par les autocars : l'indication dans le code de la route que l'utilisation des couloirs bus et des sites spéciaux franchissables par tous les autobus et autocars permet de remédier à cette lacune. Une telle solution offre en outre l'avantage qu'il ne faut pas placer de signaux routiers supplémentaires. Il s'agit d'un élément important au niveau de la sécurité routière étant donné que les experts en la matière considèrent qu'une multiplication des indications accroît le risque de confusion.

3 | Plus value si la stratégie recommandée est suivie

La mise en vigueur de ces trois mesures aura un effet indéniablement positif non seulement sur l'attractivité du transport en autocar mais aussi - et surtout - sur la sécurité routière, comme l'indiquent les éléments suivants :

→ Interdiction de dépasser par précipitations : le fait de permettre aux autocars et autobus de dépasser par précipitations élimine le risque majeur que court un véhicule transportant un nombre important de passagers lorsqu'il est impliqué dans une collision en chaîne de camions;

→ Vitesse maximale sur autoroute : le passage à 100km/h pour les autocars répondant à une série de critères de sécurité représente une étape importante dans l'uniformisation européenne étant donné que cette mesure est déjà d'application dans un grand nombre d'états membres de l'Union Européenne, dont les pays limitrophes à la Belgique. Il va de soi que cette égalisation est de nature à faciliter la tâche des conducteurs qui peuvent, en outre, mieux s'insérer dans la circulation des voitures.

→ Utilisation des couloirs bus par les autocars : cette mesure met non seulement fin à la discrimination dont l'autocar est victime en la matière par rapport aux autres véhicules de transport collectif de personnes par route. Elle permet également d'accroître sa vitesse moyenne et, par conséquent, son attractivité. Il en résulte que les automobilistes abandonnent leur voiture à son profit et que la fluidité de la circulation augmente donc de manière conséquente, un autocar remplaçant 30 voitures.





Erwin Van de Wiele

TOURISME GAND

Un cœur pour les autocars dans la ville historique d'Artevelde

*"C'est pourquoi il faut
rechercher des alternatives
attirantes comme des
parkings à la périphérie
et des points de prise
en charge facilement
accessibles à proximité
immédiate du centre
historique"*

Gand réserve un accueil chaleureux aux touristes et aux autocars. En plus d'un site internet informatif, Gand envisage des parkings périphériques spécifiques avec point d'accueil et facilités pour les autocars, leurs chauffeurs et accompagnateurs.

Gand a déjà pris déjà quelques initiatives éparpillées en faveur du tourisme en autocar ces dernières années. Il y a des parkings à la Dampoort, au Bijloke et à Gand Sud et les autocars peuvent obtenir une autorisation pour circuler dans le centre historique. « Sur base de ces expériences, nous recherchons une solution durable pour les prochaines années » déclare Erwin Van de Wiele, directeur du tourisme à Gand. « Nous voulons travailler plus en profondeur et plus en largeur et également nous adresser aux chauffeurs et aux guides-accompagnateurs. Dans une première phase, il y aura un site internet pour les visiteurs professionnels. Nous y prévoyons un volet séparé pour les autocaristes avec des conseils pratiques, des questions et des réponses pour préparer une visite à Gand ».

En plus de l'initiative internet, les services du tourisme de Gand prévoient divers investissements concrets en faveur du tourisme en autocar. « Dans une ville historique avec un centre médiéval, il n'est pas toujours évident de circuler en autocar. En outre, les habitants et les visiteurs n'accepteraient pas non plus que des autocars circulent partout. Si on autorisait cela, on détruirait également le produit touristique. « C'est pourquoi il faut rechercher des alternatives attirantes comme des parkings à la périphérie et des points de prise en charge facilement accessibles à proximité immédiate du centre historique » poursuit Erwin Van de Wiele.

Dampoort & Bijloke

Un premier projet d'avenir concerne le réaménagement du parking Dampoort et la mise en service d'un point d'accueil où les chauffeurs et les guides- accompagnateurs peuvent s'adresser. « La promenade jusqu'au centre historique est encore relativement longue mais la revalorisation du site actuellement fermé de l'abbaye Saint-Bavon permettra de



donner un pouvoir d'attraction touristique à ce trajet » explicite Erwin Van de Wiele qui, pendant son temps libre, est également guide-accompagnateur. « Un deuxième projet est prévu à la Bijloke où le musée de la ville STAM ouvrira bientôt ses portes. Nous prévoyons ici un lieu d'arrivée digne de ce nom avec un comptoir d'information, des facilités pour les chauffeurs et des établissements horeca. Il y aura également la possibilité d'y louer des vélos et nous envisageons la possibilité de se rendre en bateau de la Bijloke jusqu'au centre historique de Gand. Un peu plus loin, au Watersportbaan, nous envisageons un parking où les autocars peuvent attendre plusieurs heures ».

« En outre, nous examinons les possibilités pour donner des incitants aux chauffeurs lorsqu'ils se garent à la Bijloke » déclare encore Erwin Van de Wiele. « Actuellement il s'agit encore en grande partie d'idées et de plans que nous espérons réaliser dans quelques années. 15 % de nos touristes viennent en autocar et nous essayons le plus possible de leur faciliter la vie. En échange, nous voudrions également certains engagements de leur part. Le fait que des chauffeurs laissent tourner régulièrement leur moteur pour l'air conditionné ou le chauffage est très bruyant et provoque des réactions négatives des habitants. Il en résulte immédiatement la critique que les autocars sont grands et vilains. On peut bien avancer qu'un autocar est plus respectueux de l'environnement que 50 voitures mais il faut résoudre ce problème. Une solution réside peut être dans un raccordement provisoire au réseau électrique et nous voulons bien investir dans un raccordement électrique adapté » conclut Erwin Van de Wiele.





Européen /// fédéral /// régional /// local

Manque de parkings pour autocars dans les villes

1 | Description de la problématique

Dans de nombreuses villes, il y a un manque flagrant d’infrastructures d’accueil pour autocars aussi bien dans les environs immédiats des attractions touristiques que dans d’autres lieux importants pour le tourisme de groupe comme les hôtels, les centres de congrès, les salles de concert, etc... De ce fait, les autocars sont obligés de déposer et de prendre en charge leurs passagers dans des conditions peu agréables et peu sûres. En outre, cette situation peut engendrer une diminution de la fluidité de la circulation.

2 | Solution préconisée

En raison de la diversité de structure des villes, il est très difficile, pour ne pas dire impossible, de présenter un schéma universel qui peut être appliqué sans problèmes à toutes les situations. Il y a cependant quelques principes généraux en la matière qui doivent toujours être respectés :

→ priorité aux transports collectifs

L’autocar fait partie intégrante du transport collectif de personnes par route et mérite, à ce titre, le même traitement de faveur en matière de circulation et de stationnement dans les villes que l’autobus public ;

→ aménagement de l’infrastructure

Le parking qui, dans son concept, ne doit pas seulement tenir compte des dimensions des véhicules mais également de l’espace nécessaire pour permettre aux passagers de monter et de descendre en toute sécurité et pour pouvoir effectuer les manœuvres des véhicules, doit se situer dans les environs immédiats des localisations susmentionnées (il ne faut pas perdre vue que de nombreux groupes se composent de seniors et d’écoliers). Le nombre d’emplacements doit être suffisant pour pouvoir faire face à des pics d’affluence. Si cela n’est pas réalisable, il faut qu’il y ait suffisamment de points de prise en charge et de dépose dans ces environs immédiats avec un système de communication efficace entre ces endroits et le parking ;

→ sécurité

Les mesures nécessaires doivent être prises pour garantir la sécurité des véhicules, des personnes et de leurs possessions. Il faut également qu’il y ait suffisamment de contrôles pour éviter que les espaces réservés aux autocars ne soient utilisés par d’autres usagers de la route ;

→ concertation avec le secteur

Les représentants de l’industrie autocar disposent d’une importante expérience en matière de



succès et d’échecs en la matière compte tenu des évolutions au niveau de l’attitude des consommateurs et des attentes qui en découlent. Il sont toujours disposés à la partager avec les décideurs intéressés pour rechercher de manière constructive les solutions optimales. Une concertation avant la prise de décisions peut éviter de nombreux problèmes ultérieurs.

3 | Plus-value si la stratégie recommandée est suivie

Si le tourisme représente une activité économique, le tourisme en autocar représente certainement une activité économique verte et durable. En plus du fait que les touristes en autocar dépensent en moyenne 40 % de plus que le touriste moyen, les avantages de l’autocar en matière d’espace occupé, de sécurité routière et de niveau d’émissions assurent la durabilité de la politique menée. Il faut également souligner que le tourisme en autocar est beaucoup moins sensible à la récession que les autres modes, ce qui engendre une influence positive permanente sur l’emploi et l’économie locale. L’élaboration d’une infrastructure d’accueil adéquate pour les autocars augmente assurément l’attractivité de votre ville avec toutes les conséquences positives au niveau du développement du tourisme en autocar.



Michel De Cock

CHAUFFEUR D'AUTOCAR

Un traitement de faveur pour le chauffeur et les voyageurs

"En dépit de l'intense circulation routière, les chauffeurs d'autocar prouvent tous les jours leur important niveau de fiabilité car l'autocar est, de loin, le moyen de transport le plus sûr"

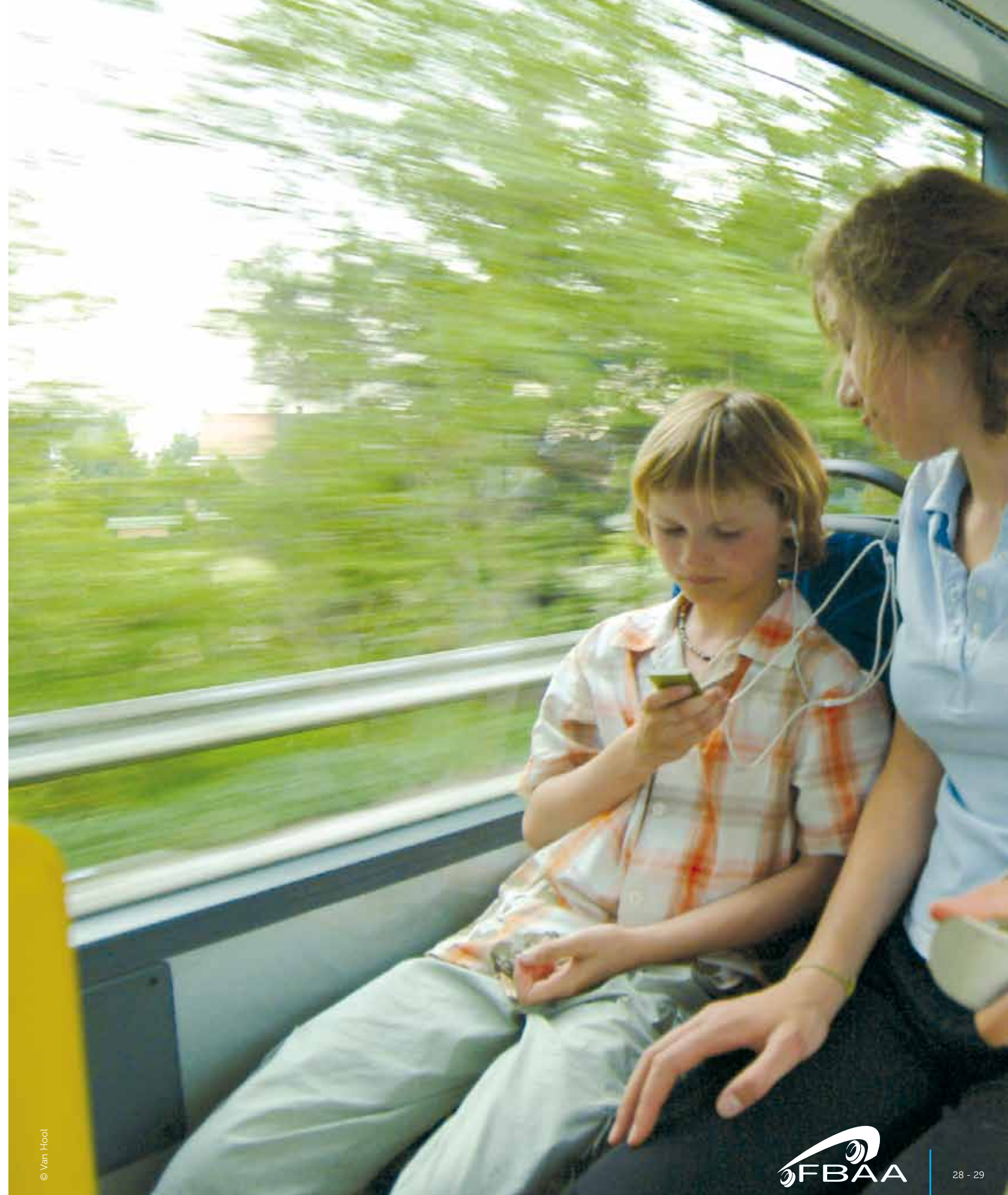
« Les autocars belges transportent annuellement plus de dix millions de passagers.

Un traitement similaire à celui des autres modes de transport ou, mieux encore, un traitement de faveur devrait dès lors vraiment exister" déclare le chauffeur d'autocar Michel De Cock, de l'entreprise De Durme à Lokeren.

« En dépit de l'intense circulation routière, les chauffeurs d'autocar prouvent tous les jours leur important niveau de fiabilité car l'autocar est, de loin, le moyen de transport le plus sûr » accentue Michel De Cock. "J'invite tous ceux qui n'ont pas encore eu le plaisir de monter à bord d'un autocar de se laisser emporter par le luxe et les possibilités d'une telle merveille. Vous serez étonnés de la manière relaxe dans vous pouvez visiter des villes ou des régions".

Lorsque les municipalités ou les attractions touristiques fournissent des efforts supplémentaires pour les autocars et les chauffeurs, les voyages gagnent énormément en attractivité aussi bien dans le chef des voyageurs que dans celui du chauffeur. "Le parking de Bayeux en Normandie est un véritable bijou. Il se trouve à proximité immédiate du centre et dispose de nombreuses facilités pour les chauffeurs. On peut également y laver l'autocar, vidanger les toilettes chimiques, envoyer un fax, etc...

Plus près de nous, à Saint-Nicolas, les autocars peuvent utiliser les couloirs bus. Cela favorise la fluidité du trafic. Une telle mesure positive peut certainement être généralisée. Le Secrétaire d'Etat à la Mobilité Etienne Schouppe l'a bien promis mais les chauffeurs attendent la concrétisation". "Etre chauffeur d'autocar est vraiment un métier très attractif qui permet un important apport personnel" conclut Michel De Cock. "Et les passagers vous en remercient plus d'une fois de manière très chaleureuse".



© Van Hool



28 - 29





Européen /// fédéral /// régional /// local

Développement des voyages scolaires en autocar

1 | Description de la problématique

Le coût du transport pour les activités extra-scolaires et les voyages des élèves est souvent considéré comme trop élevé par les enseignants. Il est dès lors désigné comme une des principales causes de limitation des activités en dehors de l'école, les enseignants insistant sur la gratuité de ce transport. Or, ces déplacements sont des services occasionnels qui ne peuvent être effectués que par des autocars de tourisme. Et ces transports ne sont pas subsidiés !

2 | Solution préconisée

Etant donné l'importance des activités extra-scolaires d'un point de vue pédagogique, il convient de les pérenniser dans le programme d'études et de prévoir de manière parfaitement identifiée les budgets nécessaires à leur exécution, en particulier au niveau du transport. Des incitants spécifiques pour certains types d'activités devraient également être prévus.

3 | Plus-value si la stratégie recommandée est suivie

Les activités extra-scolaires et les déplacements en groupe des enfants qui y sont liés, présentent un double avantage pour les élèves concernés : d'une part, ils permettent d'exécuter ou d'assister à des activités qu'il est impossible d'organiser dans le cadre de l'école. D'autre part, le déplacement en autocar offre la possibilité aux enfants d'apprendre les comportements et attitudes nécessaires pour vivre en groupe dans une espace limité. La valeur pédagogique de ces deux aspects est tellement importante pour le développement des enfants que l'exécution d'un nombre minimum d'activités extra-scolaires et de déplacements de groupe en autocar qui y sont liés, doit idéalement être repris dans le programme pédagogique. En outre, il faut souligner que l'équipement des autocars modernes permet d'effectuer aussi bien lors du voyage aller que retour respectivement des activités de préparation ou un débriefing et une évaluation.



question prioritaire



Christian Delange

EXPLOITANT D'AUTOBUS ET D'AUTOCARS ATLAS CARS

Des investissements importants pour maintenir le niveau

"Des investissements importants dans les véhicules et dans l'entretien afin de maintenir le niveau, chercher des chauffeurs auxquels on dispense les programmes de formation, faire respecter les temps de conduite et de repos et ainsi de suite. En outre, nous remarquons que les clients sont sans cesse plus exigeants"



Avec une vingtaine d'autocars et de minibus modernes et une dizaine de bus de ligne, Atlas Cars de Rocourt est l'exemple type de nombreuses moyennes entreprises d'autobus et d'autocars de notre pays. Après l'intégration de l'entreprise d'autocars Del-Tour dans Atlas Cars, Christian Delange a débuté en 2004 un important programme de renouvellement du parc automobile.

« En trois ans, nous avons quasiment modernisé l'ensemble de nos véhicules pour répondre aux normes actuelles en matière de confort, de sécurité et de protection de l'environnement. Les véhicules évoluent très rapidement au point de vue technologique et les normes environnementales se succèdent à un rythme effréné. Nous avons opté à l'époque pour des moteurs Euro 3. Actuellement, tout est focalisé autour de moteurs Euro 4 et Euro 5, alors que les normes Euro 6 se préparent. Nous disposons maintenant de divers véhicules avec des moteurs Euro 3 qui sont âgés, au maximum, de 6 ans. Cela reste relativement jeune pour un autocar mais nous sommes quasiment forcés de remplacer ces véhicules. De nombreuses villes à l'étranger limitent ou interdisent l'accès aux autocars ne disposant pas de moteur Euro 4. Nous devons donc supporter entièrement le poids des investissements dans un parc de véhicules respectueux de l'environnement tandis que les pouvoirs publics accordent des subsides pour l'acquisition de voitures et de machines agricoles respectueuses de l'environnement ».

Il ne s'agit pas de la seule discrimination. Il y a bien sûr la concurrence déloyale des compagnies aériennes qui sont exemptes de TVA et de droits d'accise. Selon Christian Delange, il n'est pas toujours évident de défendre les autocars au point de vue local et régional : « Saviez-vous que la nouvelle et imposante gare de Liège Guillemins ne prévoit pas d'emplacements de stationnement pour nous permettre de prendre en charge ou de déposer nos voyageurs ? Il en est de même au Palais des Congrès. On veut promouvoir le tourisme de vacances et d'affaires mais comment peut-on le faire correctement si on ne peut permettre à ses clients de monter et de descendre aisément ? Les chauffeurs sont dès lors obligés de s'arrêter à un arrêt d'autobus à proximité et ils en sont chassés par la police. Liège a cependant déjà pris diverses initiatives positives pour une meilleure fluidité du transport public, mais beaucoup reste à faire en matière d'autocars ». Christian Delange reste cependant un entrepreneur passionné, bien que cela ne soit pas toujours évident : « Il faut consentir des investissements importants dans les véhicules et dans l'entretien afin de maintenir le niveau, chercher des chauffeurs auxquels on dispense les programmes de formation, faire respecter les temps de conduite et de repos et ainsi de suite. En outre, nous remarquons que les clients sont sans cesse plus exigeants » conclut le chef d'entreprise.





Européen /// fédéral /// régional /// local

Exemption des charges sociales sur les heures non productives

1 | Description de la problématique

Le coût du chauffeur représente la moitié du prix de revient des entreprises d'autocars. C'est non seulement le niveau de rémunération qui joue un rôle important, mais également l'importance des charges sociales. Etant donné que la réglementation européenne considère le territoire des 27 états membres comme une seule entité avec une libéralisation totale de l'activité autocar, les donneurs d'ordres comparent non seulement les prix dans notre pays mais également en dehors des frontières. Les entreprises d'autocars belges doivent affronter un important handicap dans ce domaine. La conséquence en est que, sur le marché des voyages internationaux comme les tours d'Europe avec une clientèle américaine ou asiatique, nos entreprises qui étaient traditionnellement les transporteurs de personnes d'Europe (en raison de la position centrale par rapport aux portes d'accès au continent comme Ostende et Calais) ont quasiment totalement perdu ce marché d'abord aux Européens du sud et ensuite à des transporteurs venant des nouveaux états membres.

2 | Solution préconisée

Le tourisme en autocar se compose par nature de différentes visites par jour entrecoupées de trajets de liaison. Au cours de ces visites et des activités des passagers, le chauffeur dispose librement de son temps. Ces périodes ne sont d'ailleurs pas considérées comme temps de travail par la réglementation sur le temps de travail. Exempter ces heures non productives du paiement des charges sociales augmentera considérablement la compétitivité des entreprises d'autocars belges sur le marché européen.

3 | Plus-value si la stratégie recommandée est suivie

L'exemption du paiement des charges sociales sur les heures improductives des chauffeurs d'autocar aura indéniablement une influence positive sur la capacité de concurrence internationale des entreprises d'autocars belges. Les missions qui sont maintenant confiées à des entreprises étrangères pourront de ce fait à nouveau être effectuées par des autocars belges. Cette augmentation des activités va de pair avec un accroissement de l'emploi dans notre pays. En outre, il faut également souligner que personne n'est mieux placé que les entrepreneurs belges et leurs chauffeurs pour mettre en évidence nos atouts touristiques et proposer et élaborer des programmes permettant aux touristes étrangers de découvrir ces trésors, ce qui constitue une importante source d'activités, d'emplois et de revenus pour l'économie de notre pays.





Européen /// fédéral /// régional /// local

Promouvoir les plans de déplacements scolaires

1 | Description de la problématique

Les plans de déplacements scolaires ont pour objet d'améliorer la sécurité, l'environnement et la qualité de vie sur le chemin et aux abords des écoles par la sensibilisation et la responsabilisation des publics scolaires face aux problèmes de pollution et de sécurité. Les plans de déplacements scolaires visent également à redonner confiance aux parents quant à la sécurité des déplacements scolaires et à limiter le seul usage de la voiture comme mode de déplacement.

En Région wallonne c'est un décret de 2004 relatif au transport et aux plans de déplacements scolaires qui est d'application. Depuis 2006, la Région bruxelloise a aussi développé une méthodologie pour la mise en place de plans de déplacements scolaires, notamment avec l'aide de l'Association des villes et des communes de la Région de Bruxelles Capitale. Entretemps la Région bruxelloise a adopté une Ordonnance le 14 mai 2009 qui crée un cadre juridique pour les plans de déplacements en invitant les écoles bruxelloises à réfléchir à leur mobilité. Reste qu'à ce jour trop peu d'écoles se sont lancées dans la réalisation d'un plan de déplacements scolaires (à titre d'exemple : seulement 145 écoles dans 30 communes en Région wallonne à la mi-2009 !).

2 | Solution préconisée

Il revient donc au pouvoir politique en place d'accélérer la démarche consistant à mettre les moyens nécessaires (financiers, humains et de communication) afin de seconder les écoles dans cette tâche qui nécessite beaucoup de temps et de moyens à y consacrer. Cela passera avant tout par une meilleure stratégie de communication relative aux plans de déplacements scolaires envers le grand public (parents) et les autorités. Il convient aussi de seconder les écoles dans l'élaboration de leurs plans de déplacements scolaires vu la complexité de la tâche. C'est d'ailleurs dans cette optique que depuis 2006 en Région wallonne, l'étude des déplacements scolaires est intégrée systématiquement dans le cadre plus large des plans communaux de mobilité. Une option offrant l'avantage d'alléger la charge des écoles et de profiter de l'expertise d'un bureau d'étude afin de poser un diagnostic de mobilité. De même les Commissions de déplacements scolaires sont associées à la démarche et les conclusions des plans d'actions leur sont soumises.

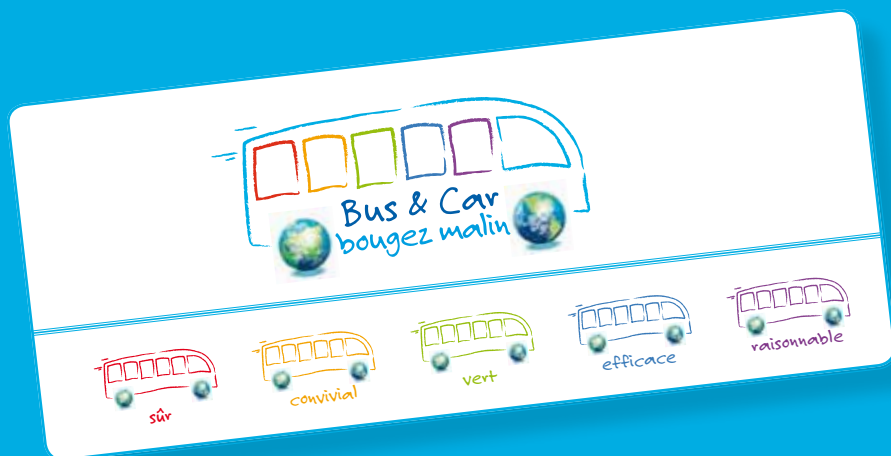
3 | Plus-value en cas de mise en œuvre de la stratégie proposée

Poursuivre dans la voie engagée tout en donnant plus de moyens à la mise en place de plans de déplacements scolaires accroîtra la sécurité, l'accessibilité des écoles et la place pour les usagers faibles dans l'espace public. Les plans de déplacements scolaires contribueront aussi à nous sortir de cette spirale infernale : l'insécurité incite les parents à conduire les enfants à l'école en voiture ; plus de voitures créent plus d'insécurité qui renforce la propension à utiliser la voiture,





www.bougezmalin.org



www.bougezmalin.org

