

# FBAA 2024

## Mémoire

Le bus et l'autocar sont essentiels pour atteindre les objectifs politiques et climatiques



GRAVE PÉNURIE DE CHAUFFEURS – AGRESSIONS – ÉCOLOGISATION



## Cher responsable politique,

Le transport routier collectif est un composant essentiel du droit à la mobilité, à la liberté de mouvement et à l'inclusion sociale pour chaque citoyen. La collectivisation du transport de passagers constitue par ailleurs la méthode la plus efficace pour réduire les embouteillages et atteindre les objectifs climatiques et sanitaires, ce que les pouvoirs publics reconnaissent très clairement. Plus encore, ces ambitions ont été ancrées dans des objectifs politiques, auxquels l'autobus et l'autocar peuvent contribuer encore bien plus qu'aujourd'hui. Notre fédération plaide dès lors pour un renforcement du soutien et de la promotion des services des bus et autocars.

À l'approche des élections de 2024, cette brochure vous présente un aperçu de faits et d'opportunités au sein du secteur des bus et des autocars. Ceux-ci soulignent l'importance du bus ou de l'autocar comme solution alternative durable à la voiture et à l'avion et comme mode de transport précieux pour notre société. En effet, le bus et l'autocar sont des moyens de transport essentiels si l'on entend atteindre les objectifs politiques et climatiques.

Nous nous réjouissons de chercher avec vous des solutions aux nombreux défis de mobilité qui se présentent à nous.

Pieter Van Bastelaere  
CEO FBAA



# Table des matières

<b>FAITS &amp; CHIFFRES CLÉS</b>	<b>5</b>
<b>GRAVE PÉNURIE DE CHAUFFEURS</b>	<b>10</b>
<b>AUGMENTATION DES FAITS D'AGRESSION</b>	<b>13</b>
<b>ÉCOLOGISATION</b>	<b>15</b>
<b>TRANSPORT PUBLIC</b>	<b>22</b>
<b>MOBILITÉ : TRANSPORT SCOLAIRE</b>	<b>25</b>
<b>MOBILITÉ URBAINE</b>	<b>29</b>
<b>TAXE KILOMÉTRIQUE</b>	<b>31</b>
<b>CONTRÔLE TECHNIQUE</b>	<b>33</b>

# Faits & chiffres clés



**“La FBAA représente les intérêts des entreprises privées qui assurent le transport de voyageurs par bus et autocar.”**



## **La FBAA**

La FBAA est la Fédération belge des exploitants d'Autobus et d'Autocars. Il s'agit de la seule association professionnelle belge du secteur du transport collectif rémunéré de personnes par route. Elle chapeaute trois domaines : le transport public par bus pour le compte du TEC ou de De Lijn, le transport des élèves et de personnel dans les zones industrielles et le transport en autocar pour les excursions de loisirs et voyages touristiques. Depuis 1928, la Fédération fournit à ses membres des services juridiques, économiques et socio-juridiques. Aujourd'hui, elle compte quelque 300 membres. Bon pour une représentativité de 88 %. Plus d'informations : [www.fbaa.be](http://www.fbaa.be).

## **Notre mission**

En tant que fédération professionnelle reconnue, la FBAA représente les intérêts des entreprises qui proposent des services professionnels de transport routier de voyageurs par bus et autocar, à tous les niveaux de décision et de consultation, en Belgique et en Europe, avec la sécurité et la confiance des voyageurs et des passagers comme point central, dans le but de créer un environnement socio-économique favorable pour les membres.

**Aujourd'hui, la FBAA compte quelque 300 membres.  
Bon pour une représentativité de 88 %.**

## Notre vision

La FBAA et ses membres sont les partenaires à part entière des autorités et des opérateurs de transport public par bus en Wallonie et en Flandre. Ils assurent les besoins de mobilité du grand public en déployant leur personnel, leur flotte de véhicules et leur expertise opérationnelle.

La FBAA se positionne comme plate-forme de consultation et de développement pour les entrepreneurs actifs dans la conception de programmes de voyages et le transport par autocar. Elle renforce également l'identité sectorielle professionnelle de ses membres actifs dans le secteur des loisirs.

La FBAA et ses membres sont les transporteurs privilégiés des élèves scolarisés dans l'enseignement spécialisé, dans le cadre des missions gérées par les autorités régionales compétentes en matière de mobilité et d'éducation.

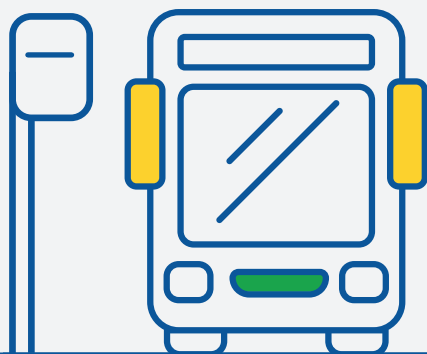
**“Les membres de la FBAA assurent les besoins de mobilité du grand public en déployant leur personnel, leur flotte de véhicules et leur expertise opérationnelle.”**



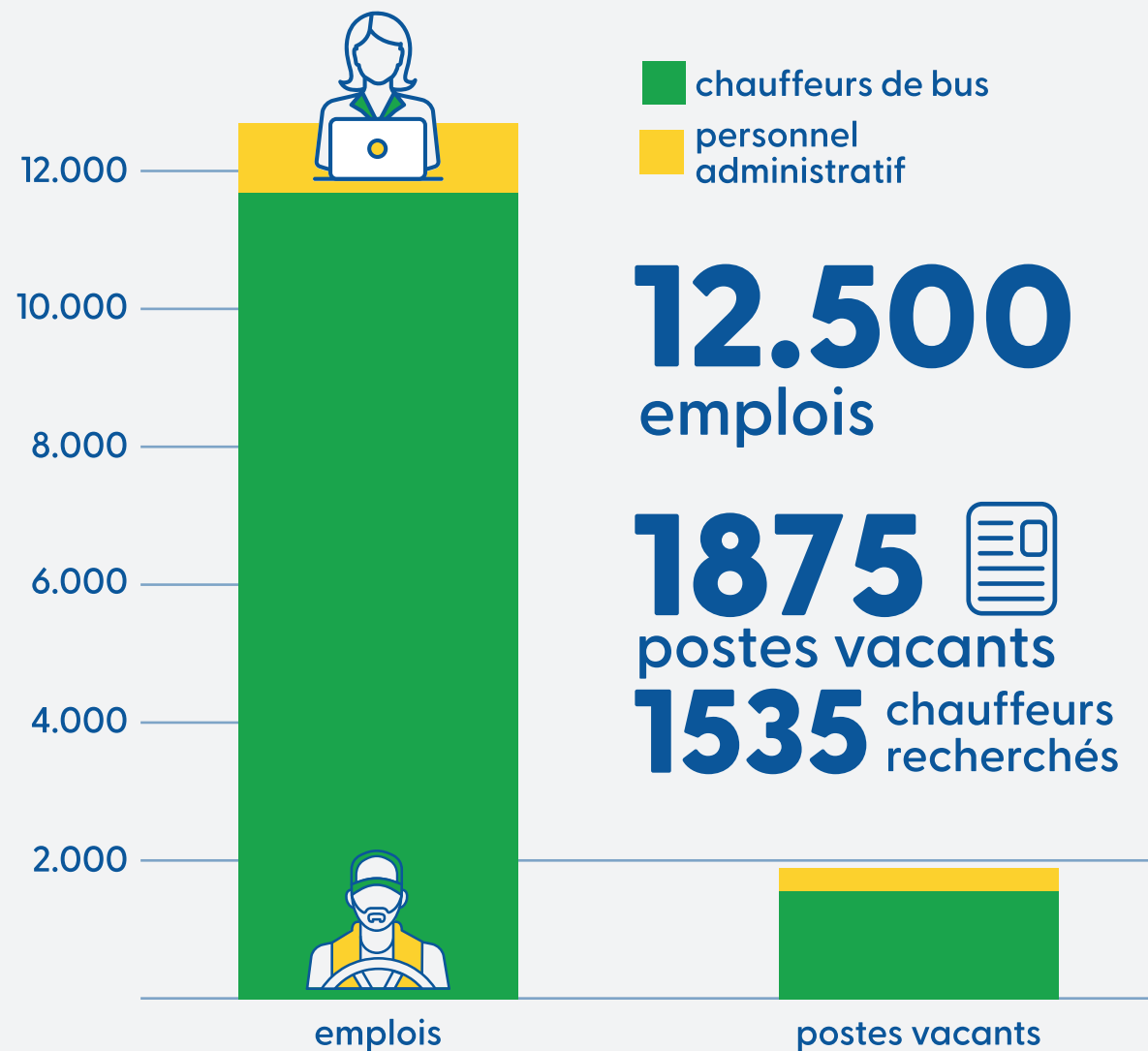
# Le secteur des bus et autocars



**> 300** entreprises privées



**8300** véhicules





# Leurs activités



**80.000**

élèves de  
l'enseignement  
spécialisé  
par jour



**10  
000  
000**

de Belges par an sur les  
routes nationales & internationales



+



**45 %**

des kilomètres parcourus par des bus en  
Wallonie et en Flandre sont assurés par  
nos membres



# Grave pénurie de chauffeurs

“La pénurie de personnel a atteint un point tel que certains trajets doivent être raccourcis voire annulés.”

**1535** places vacantes pour des postes de chauffeur.



## 1. Autoriser les flexi-jobs dans le secteur des bus et des autocars

Les exploitants belges d'autobus et d'autocar sont à la recherche de 1875 nouveaux collaborateurs, 1535 de ces places vacantes étant destinées à des candidats-chauffeurs. La pénurie de personnel a atteint un point tel que certains trajets doivent être raccourcis ou annulés. Dès lors, certains écoliers éprouvent des difficultés voire se trouvent dans l'impossibilité d'atteindre leur destination. L'enseignement est pourtant un droit de base.

Au cours de la crise sanitaire, les exploitants d'autocars ont vu de nombreux chauffeurs quitter leur poste. À l'heure où la demande de voyages en autocar connaît un nouveau regain, ce sous-secteur a un besoin criant de chauffeurs supplémentaires. Déjà reconnue officiellement comme métier en pénurie il y a plusieurs années, la profession de chauffeur de bus et d'autocar a vu ce manque se marquer encore davantage en raison de la pandémie de coronavirus.

### Notre recommandation politique

Le secteur, représenté par la FBAA, appelle le gouvernement fédéral à **autoriser, avec effet immédiat, le recours aux flexi-jobs dans le secteur des bus et des autocars.**

Les travailleurs sous contrat flexi-job sont en mesure de pallier cette pénurie lors de pics, du moins en partie, et c'est précisément ce qui a motivé la création de cette formule.

## 2. Autoriser plus de candidats à être formés, en filière libre, par un accompagnateur chez les exploitants d'autobus

Les chauffeurs de bus et d'autocars doivent disposer du permis de conduire D. Les demandeurs d'emploi peuvent obtenir ce permis avec le soutien du VDAB, du Forem et de Bruxelles Formation. Or, ces organismes ne disposent pas toujours de formateurs ou d'options d'examen en suffisance.

Les auto-écoles n'offrent qu'une solution partielle à ce problème, car leur capacité est également limitée et le coût élevé.

Une troisième possibilité d'obtention du permis de conduire D consiste à opter pour la « filière libre ». Un exploitant peut ainsi assurer lui-même la formation d'un candidat, à condition cependant que cette intervention se limite à 1 candidat par accompagnateur et par an.

### Notre recommandation politique

La FBAA plaide en faveur d'un **assouplissement de la limitation imposée aux exploitants d'autocars et d'autobus d'un candidat à la formation par accompagnateur**. Ce faisant, les demandeurs d'emploi pourraient plus rapidement être formés et se rendre disponibles sur le marché du travail.

Le gouvernement, qui aspire à un taux d'emploi plus élevé, en récolterait dès lors les fruits.



**1 candidat à la formation par accompagnateur et par an au sein d'une entreprise, c'est trop peu.**

**“Les auto-écoles n'offrent qu'une partie de la solution.”**

# Augmentation des faits d'agression



**“Le nombre de cas d’agression verbale et physique contre des chauffeurs de bus a connu une hausse sans précédent en 2022.”**



### **3. Pratiquer la tolérance zéro en matière d’agressions contre des chauffeurs de bus**

Le nombre de cas d’agression verbale et physique contre des chauffeurs d’autobus occupés par les sociétés de transport public De Lijn, MIVB et Le Tec a connu une hausse sans précédent en 2022. On parle d’un bond de 22 pour cent ! De plus, chaque incident n’étant pas signalé, les chiffres réels dépassent probablement les 3338 cas enregistrés.

#### **Notre recommandation politique**

Avec le syndicat socialiste FGTB et le syndicat chrétien CSC, la FBAA exige l’application d’une **tolérance zéro dans le chef de la police et du parquet pour les faits d’agression** et l’application de **contrôles plus nombreux**, en soutien aux chauffeurs.

**3338 signalements officiels d’agression verbale ou physique contre des chauffeurs de bus sur le réseau de transport routier public collectif en Belgique.**

# Écologisation



“Aujourd’hui, les pouvoirs publics se concentrent encore trop unilatéralement sur l’écologisation de la flotte de poids lourds.”



#### 4. Dégager les moyens et subsides nécessaires pour accélérer la transition énergétique

La directive européenne 2019/1161, transposée dans le droit belge en juin 2022, modifie la réglementation sur les marchés publics et les nouveaux marchés en imposant un quota minimum de véhicules de transport routier propres et économes en énergie.

Outre la prorogation des contrats existants, le secteur des autobus et des autocars devra donc se préparer au mieux à atteindre ses objectifs.

Des mesures prenant la forme de subsides, de prêts à 0 % et d’une déduction pour investissement aident les entreprises à accélérer la transition énergétique. Mais force est de constater qu’aujourd’hui, les pouvoirs publics se concentrent encore trop unilatéralement sur l’écologisation de la flotte de poids lourds. Des investissements dans de nouveaux véhicules, des stations de recharge et des formations du personnel, etc. s’avèreront nécessaires.

##### Notre recommandation politique

Le secteur s’attend à obtenir **le soutien et les subsides nécessaires afin de réaliser tous les investissements voulus, de sorte à atteindre les objectifs climatiques préconisés.**



## 5. Poser des choix politiques durables en s'attardant sur chaque maillon de la chaîne

La crise climatique, c'est notre affaire à tous. Il appartient à l'ensemble des secteurs économiques de poser des choix politiques réfléchis si l'on entend parvenir à des solutions concrètes et réalisables, de nature à faciliter la survie des exploitants d'autobus et d'autocars, l'emploi et le confort des passagers.

Les exploitants d'autocars et d'autobus ne constituent en effet qu'un maillon de la chaîne, dans laquelle les constructeurs, les entreprises du secteur de l'énergie et les maîtres d'ouvrage jouent également un rôle.

En se concentrant uniquement sur les émissions de gaz d'échappement, les politiques jettent souvent leur dévolu sur l'électricité et l'hydrogène comme seules variantes écologiques. Or, la production d'énergie, le transport et d'autres facteurs externes comme la congestion, le bruit, les victimes de la circulation et la production de particules fines jouent un grand rôle dans le choix de solutions durables.

### Notre recommandation politique

Nous demandons qu'en faisant des choix politiques durables, nous ne nous concentrons pas aveuglément sur les émissions de CO<sub>2</sub> mais **que nous prenions également en compte d'autres facteurs** tels que la production d'énergie, les victimes de la route et la congestion.



“Les compagnies d'autocars et d'autobus ne sont qu'un maillon d'une longue chaîne.”

## 6. Prendre en considération les possibilités technologiques dans la définition de la politique

Ces dernières années, le secteur a franchi des pas de géant en matière d'écologisation des véhicules.

Pour le transport public sur de courtes distances, où la recharge au dépôt fait partie des possibilités, l'électricité constitue la nouvelle norme. En revanche, pour le transport sur de moyennes et longues distances, où les exploitants sont tributaires des infrastructures de recharge publiques, le chemin vers le « zéro émission » s'avère plus ardu. Plusieurs raisons expliquent cette situation.

Aujourd'hui, peu de véhicules à moteur alternatif offrant à la fois une autonomie et un espace « bagages » suffisants sont disponibles sur le marché. Les seuls modèles proposés représentent un coût considérable et affichent un délai de livraison de plusieurs années.

Par ailleurs, les infrastructures publiques permettant de faire le plein ou de procéder à une recharge rapide de véhicules utilitaires lourds ne sont guère, voire, pas présentes.

Enfin, la recharge intermédiaire réduit la vitesse commerciale et l'attrait du service. Non seulement cette situation renforce encore la pénurie de chauffeurs, mais elle risque également de compromettre l'objectif d'un transfert modal vers un recours plus généralisé au transport collectif.



**“L’objectif d’un transfert modal vers un recours plus généralisé au transport collectif risque bien d’être compromis.”**

### **Notre recommandation politique**

Nous appelons à ce que la définition d'une politique durable en dialogue avec la FBAA s'inscrive dans une perspective de recherche de **mesures réalistes tenant compte des possibilités technologiques actuelles**. Tant que nous ne disposerons pas de véhicules électriques et d'infrastructures de recharge en suffisance, les mesures liées à la technologie seront néfastes pour le secteur.

## 7. Investir dans un réseau d’approvisionnement en électricité étendu, accessible et fiable et en optimiser la capacité

Une majeure partie du secteur dépend, pour l’approvisionnement en énergie renouvelable, des infrastructures publiques de recharge.

Aujourd’hui, l’accent est surtout mis sur les véhicules privés, mais pour les véhicules utilitaires lourds, le réseau actuel s’avère insuffisant pour passer à la vitesse supérieure.

Par ailleurs, des restrictions locales contraignent les entreprises souhaitant proposer des infrastructures de recharge électrique à se délocaliser et la politique d’octroi de permis, d’une lenteur déconcertante, freine l’écologisation.

Les pouvoirs publics jouent un rôle important dans le déploiement d’infrastructures de recharge publiques et semi-publiques pour les véhicules lourds.

L’aménagement d’infrastructures de recharge doit être assuré non seulement au niveau du réseau de transport européen, mais aussi dans les centres urbains et sur les sites touristiques.

Plusieurs autorités locales, y compris dans les grandes villes, font également état de la capacité insuffisante du réseau actuel pour supporter la charge supplémentaire nécessaire à la recharge des bus et des autocars.

“Pour les véhicules utilitaires lourds, le réseau actuel s’avère insuffisant pour passer à la vitesse supérieure.”



### Notre recommandation politique

Le secteur **demande que l’on investisse dans un réseau d’approvisionnement en électricité étendu, accessible et fiable et que l’on optimise la capacité du réseau existant.**

## 8. Maintenir le diesel professionnel ou prévoir des mesures compensatoires

Fin 2021, le gouvernement fédéral a décidé de supprimer progressivement le système du diesel professionnel. Deux réductions de la partie récupérable des accises ont immédiatement suivi, en janvier et mars 2022.

Dans ce contexte, les exploitants de bus et d'autocars ont accusé une perte de 13,5 millions d'EUR en 2022, un montant qui ne fera qu'augmenter à l'avenir.

La FBAA souligne le danger que représente une inégalité de traitement entre les différents moyens de transport. Dans le secteur de l'aviation, les combustibles fossiles sont toujours subventionnés par l'intermédiaire de la TVA à 0% et de l'exonération des droits d'accise, alors que l'impact environnemental est bien plus élevé.

Aujourd'hui, la suppression du système du diesel professionnel est injustifiée.

Les véhicules électriques ou à hydrogène ne sont, d'un point de vue technique, opérationnel et financier, pas encore assez performants. Ils sont en effet 2 à 3 fois plus chers qu'un bus ou un autocar fonctionnant aux combustibles fossiles et le secteur de la recharge est la traîne.

**“Aujourd’hui, la suppression du système du diesel professionnel est injustifiée.”**



### Notre recommandation politique

Tant qu'il n'existera pas de véritable solution alternative aux combustibles fossiles pour permettre aux bus et aux autocars de circuler, il conviendra de maintenir **le principe du diesel professionnel**. S'il n'est pas possible d'accéder à cette demande, la FBAA appelle de toute urgence à ce que l'on investisse dans des mesures d'écologisation, notamment dans des infrastructures de recharge plus efficaces.

## 9. Prévoir des calendriers adaptés pour les bus et les autocars à mesure que l'on introduit des zones basse émission

Nous devons tous œuvrer à une meilleure qualité de l'air. Le secteur des autobus et des autocars prend déjà de très nombreuses mesures afin de continuer à réduire les émissions de CO<sub>2</sub>, mais il dépend, à cet égard, des technologies disponibles.

Les bus et les autocars nécessitent d'importants investissements et, par rapport aux autres véhicules en circulation, ils présentent une très longue durée de vie économique, qui oscille en moyenne entre 10 et 15 ans. Cette période exceptionnellement longue est un élément pris en compte dans toutes les structures contractuelles avec les maîtres d'ouvrage.

Or, l'introduction de zones basse émission signifie potentiellement une réduction de la durée de vie usuelle des véhicules, nécessitant de les amortir plus rapidement avec, à la clé, un risque de flambée des coûts. Conséquence ? Les exploitants sont confrontés à une incertitude grandissante concernant la rentabilité de leurs investissements dans de nouveaux véhicules.

### Notre recommandation politique

À mesure que l'on introduira des zones basse émission, prévoir des calendriers adaptés pour les autobus et les autocars. Prévoir par ailleurs une durée de vie utile minimum garantie pour l'acquisition de nouveaux véhicules, assortie éventuellement de mesures d'accompagnement ou de compensation en cas de réduction de cette durée de vie.



**“Les autobus et les autocars présentent une très longue durée de vie économique, qui oscille en moyenne entre 10 et 15 ans.”**

# Transport public



## 10. Accroître la part d'exploitants d'un point de vue quantitatif et qualitatif



Au cours des années à venir, la part d'exploitants dans les transports publics flamands augmentera jusqu'à atteindre les seuils européens autorisés. À cet égard, il convient de prévoir un plan réaliste où l'on contrôle non seulement la quantité de services, mais également leur qualité.

Dans le secteur des transports publics également, le travail faisable est et restera un thème important si l'on entend attirer de nouveaux chauffeurs et conserver ceux que nous occupons déjà.

### Notre recommandation politique

La FBA demande que l'on élabore, en concertation avec le secteur, **un plan réaliste visant à contrôler et à accroître la quantité ET la qualité des services**, de manière à garantir aux exploitants et à leurs travailleurs un travail faisable.

**“La quantité n'est pas le seul critère, la qualité est également importante.”**

## 11. Maintenir la collaboration public-privé dans le transport public et continuer à l'optimiser



Depuis le début de l'actuel contrat de service public Le TEC 2019-2023 et le lancement de la nouvelle structure du groupe Le Tec, la collaboration entre la régie et les exploitants est un succès. La part du secteur privé s'établit actuellement à 48 % de l'offre totale - y compris dans le transport scolaire - et pourrait ainsi, à l'avenir, passer à 50 % de l'offre totale.

### Notre recommandation politique

Le secteur demande que l'on poursuive **la collaboration public-privé entre le secteur public et le groupe Le TEC** et que l'on **continue à la développer**, afin de poursuivre l'optimisation de l'offre de services, dans l'intérêt du voyageur.



## 12. Adapter les contrats des exploitants TEC au contexte socio-économique actuel



Les contrats des exploitants TEC, qui ont pris cours en août 2019, ont atteint leur vitesse de croisière.

Une combinaison de facteurs imprévus, comme la crise sanitaire en 2020 et 2021, la guerre en Ukraine qui fait rage depuis 2022, la hausse considérable des prix de l'énergie et l'inflation qui s'en est suivie, ont cependant eu un impact majeur sur les coûts de transport des exploitants.

Ces derniers en subissent aujourd'hui les conséquences économiques, sans compensation complète.


### Notre recommandation politique

Il est absolument nécessaire de revoir la **clause de révision semestrielle des prix des contrats des exploitants** et d'adapter ces derniers à la réalité économique des entreprises et aux changements observés dans le contexte socio-économique de ces 3 dernières années.

“Les exploitants en subissent aujourd'hui les conséquences économiques, sans compensation complète.”





A young boy with dark hair, wearing a white t-shirt and a blue backpack, is seen from behind, looking towards the front of a school bus. The driver, a man with glasses and a beard wearing a blue shirt, is smiling and holding a yellow vertical pole. The bus interior is visible, including seats and handrails. A large green graphic element is overlaid on the right side of the image, containing the title text.

# Mobilité : Transport scolaire



Beeld van FBAA

## 13. Garantir un transport scolaire de qualité

En Flandre, le transport scolaire de l'enseignement spécialisé est organisé par De Lijn, mais totalement assuré par des entreprises privées.

Lors de l'attribution de ces trajets, le prix constitue le seul critère, au détriment d'un service fiable.

Depuis longtemps, le secteur réclame que l'on y ajoute des critères de qualité, y compris lors de l'attribution.

### Notre recommandation politique

Nous demandons de veiller à ce que, dès l'attribution, De Lijn intègre des **critères de qualité au cahier des charges**. Par ailleurs, De Lijn doit recevoir des moyens financiers suffisants afin d'assurer un transport scolaire de qualité.

**“Lors de l'attribution de ces trajets, le prix constitue le seul critère.”**

## 14. Créer un statut distinct au niveau régional pour les chauffeurs de transport scolaire



Il est de plus en plus difficile de trouver des profils adaptés pour les postes de chauffeur de transport scolaire.

Compte tenu de la forte différence entre la demande de transport aux heures de pointe et aux heures creuses, ces offres d'emploi concernent souvent des occupations à temps partiel, réparties entre un service du matin et un service de l'après-midi.

Combinaison cet emploi avec d'autres activités dans le transport de personnes n'est pas une sinécure. En période de vacances scolaires, les chauffeurs du transport scolaire se retrouvent sans travail.

Ces facteurs, combinés à la pénurie actuelle de ces chauffeurs sur le marché du travail, ont pour effet que les nombreux postes vacants ne sont pas pourvus, avec des répercussions majeures pour le transport d'élèves scolarisés dans l'enseignement spécialisé.

### Notre recommandation politique

Le secteur appelle à la création d'un **statut distinct au niveau régional pour les chauffeurs de transport scolaire** et au renforcement de l'attractivité de la profession.

“Il est de plus en plus difficile de trouver des profils adéquats pour le métier de chauffeur de transport scolaire.”



Beeld van Keolis

## 15. Organiser une approche performante du transport scolaire à Bruxelles et en Wallonie



Début 2021 a eu lieu un audit du transport scolaire, organisé sur mission de la COCOF à Bruxelles et du TEC en Wallonie. En l'absence d'actions concrètes prises dans la foulée, nous ne constatons pas d'amélioration structurelle des conditions d'exploitation et la profession de chauffeur de transport scolaire à Bruxelles et en Wallonie est encore loin d'attirer les foules.

Le cahier des charges de ces trajets et les tarifs actuels ne correspondent plus à la réalité du terrain. Ces dernières années, les temps de parcours à Bruxelles ont augmenté et la crise énergétique et économique en 2022, qui a suivi la crise sanitaire en 2020 et 2021, a eu pour effet d'accroître considérablement les coûts de transport. Dès lors, une révision annuelle des prix n'est pas suffisante.



**“Le cahier des charges des chauffeurs et les tarifs actuels ne correspondent plus à la réalité du terrain.”**

### Notre recommandation politique

La FBAA demande que les conclusions des audits sur le transport scolaire à Bruxelles et en Wallonie soient mises en œuvre.

Cela signifie **une révision des cahiers des charges de ces services, une adaptation de leurs tarifs actuels et une révision des prix semestrielle.**

Il convient également de proposer **des contrats d'une durée minimale de 10 ans**, de manière à offrir une plus grande sécurité économique à l'exploitant, eu égard à l'investissement considérable dans le véhicule, et au chauffeur, dont la précarité actuelle ne fait qu'accroître la pénurie de chauffeurs déjà présente.



# Mobilité urbaine

## 16. Intégrer l'autocar dans les plans de mobilité urbains

De nombreux plans de mobilité visent à maintenir le trafic motorisé en dehors du centre-ville. Cependant, pour les grands groupes et les personnes à mobilité réduite, comme les personnes âgées et les enfants en bas âge, l'autocar est le moyen de transport le plus approprié pour accéder facilement au centre-ville et aux infrastructures touristiques.

Encourager et faciliter le transport public en autocar permet d'éviter la circulation de nombreuses voitures. En effet, un autocar, qui atteint un taux d'occupation moyen de 65 %, équivaut à 30 voitures et les émissions moyennes par passager sont 5 fois moins élevées que celles d'un voyageur se déplaçant dans une voiture privée moyenne.

Très logiquement, l'autocar offre également une solution aux problèmes de mobilité qui se posent lors de l'organisation de grands événements. Un transport par autobus taillé sur mesure permet enfin de répondre aux problèmes de stationnements insuffisants, d'embouteillages et de nuisances sonores pour les riverains.



### Nos recommandations politiques

#### 1. OUVRIR LES BANDES POUR LES BUS À LA CIRCULATION DES AUTOCARS, LÀ OÙ C'EST POSSIBLE

Dans de nombreux endroits, les bandes pour bus ne sont pas mises suffisamment à profit. Pourtant, un bus qui, en circulant sur sa bande, dépasse sans peine une file de voitures, constitue la meilleure publicité pour les transports publics. En disposant de transports publics collectifs rapides et confortables, nous pouvons inciter davantage de personnes à laisser plus souvent leur véhicule à la maison.

#### 2. DÉVELOPPER UNE VISION ET UNE POLITIQUE POUR LES INFRASTRUCTURES D'ACCUEIL DES AUTOCARS

Les autorités publiques font souvent état de l'absence de soutien, dans le chef de la population, à la solution de transport par bus et par autocar en ville. Ce faisant, elles sous-estiment pourtant le rôle qu'elles peuvent jouer à cet égard. Une infrastructure d'accueil bien conçue et facile d'accès résout les plaintes les plus courantes, comme la circulation des autocars et le fonctionnement des moteurs à l'arrêt.

#### 3. APPLIQUER DES RÈGLES D'ACCÈS LOCALES QUI ÉPARGNENT LES AUTOCARS ET LES BUS

Afin de maintenir la circulation de transit lourd en dehors des centres-villes et des villages, les pouvoirs locaux prévoient de plus en plus souvent des sas pour poids lourds et des panneaux de signalisation de tonnage. Mais ils oublient souvent que les autocars et les bus sont également concernés. Il existe pourtant des panneaux de signalisation qui épargnent les autocars et les bus. Or, les déviations réduisent la vitesse commerciale et donc l'attractivité du transport collectif. Elles augmentent également le coût pour l'utilisateur.

# Taxe kilométrique



## 17. Promouvoir le transfert modal vers un transport plus collectif : exempter les bus et les autocars de la taxe kilométrique

Le 24 février 2022, la directive Eurovignette modifiée a été approuvée au terme d'une longue concertation. À l'origine, le Parlement avait disposé que les pays pratiquant une redevance kilométrique pour les poids lourds, dont la Belgique, devraient également introduire une taxe kilométrique pour les bus. Les voitures particulières n'y seraient soumises qu'à un stade ultérieur.

Le secteur et plusieurs États membres ont alors soulevé des objections majeures à l'encontre de la directive élaborée initialement, ce texte allant à l'encontre du nécessaire transfert modal vers un transport plus durable et plus collectif.

Le transport collectif de passagers par autobus et par autocar a pour vertu non seulement de réduire la congestion mais se révèle également, si l'on considère l'ensemble des facteurs externes, le choix de transport le plus durable.

La version amendée de la directive dispose que les États membres restent libres d'introduire ou non des taxes et des droits d'utilisation pour les différentes catégories de véhicules.

Les bus et les autocars, que l'on considère comme une catégorie de transport distincte, peuvent dès lors continuer de bénéficier de l'exemption de la taxe kilométrique.

“Le secteur et plusieurs États membres ont soulevé des objections majeures à l'encontre du projet de directive initial.”

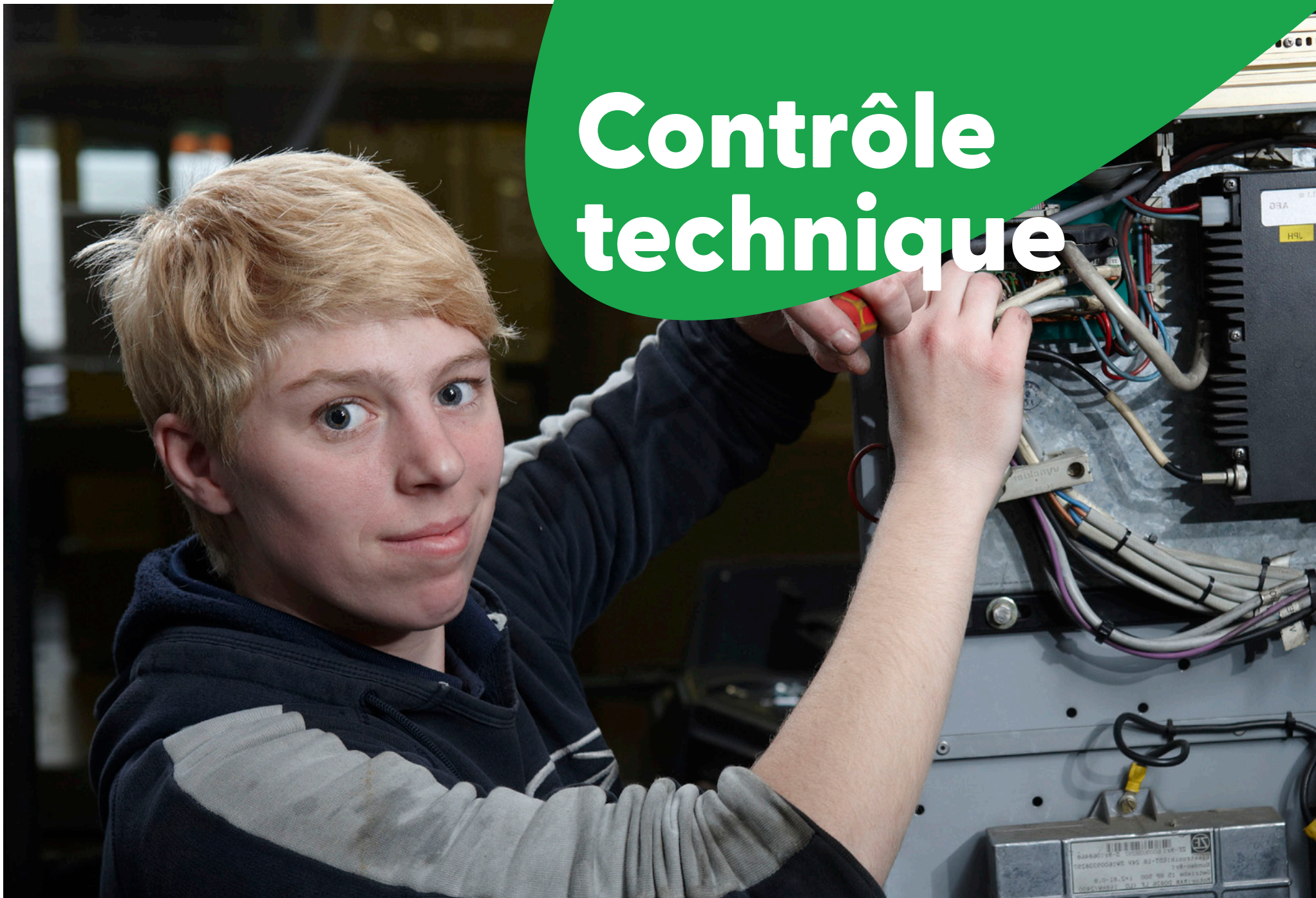


### Notre recommandation politique

Le FBAA demande que les bus et les autocars soient **exemptés de la taxe kilométrique** afin de promouvoir le transfert modal vers un transport plus collectif.



# Contrôle technique





**“La Belgique se distingue par une fréquence de 3 à 6 mois.”**

## **18. Porter la fréquence du contrôle technique pour les bus et les autocars à 1 an**

Aucun État membre européen n'est aussi sévère que la Belgique en matière de contrôle technique des bus et des autocars.

Le dernier rapport de la Commission fait apparaître que seuls 4 États membres de l'UE pratiquent une fréquence de plus d'une fois par an, la Belgique se distinguant par une fréquence de 3 à 6 mois.

Pour les exploitants, cette fréquence élevée signifie non seulement une augmentation du prix de revient, mais aussi une perte de revenus et un désavantage concurrentiel par rapport à nos pays voisins, qui pratiquent une fréquence d'un an ou plus.

### **Notre recommandation politique**

Porter la fréquence du **contrôle technique pour les bus et les autocars à 1 an.**



