



busworld
EUROPE
KORTRIJK



A COACH IS NOT A TRUCK !

POINTS DE VUE

Le déclarant s'adresse par la présente à toutes les autorités impliquées afin de demander l'attention et des solutions pour la reconnaissance de la spécificité des autocars de tourisme.

Il proteste contre certains agissements de la part des autorités où les cars de tourisme et leurs passagers sont traités de la même manière que les camions et leur chargement.

Il attire l'attention sur l'énorme différence entre le transport de personnes - qui souhaitent visiter des théâtres, musées et curiosités touristiques et profiter de leurs promenades, hôtels et restaurants etc.. dans le calme et dans des circonstances confortables,- et le transport de marchandises.

A. L'introduction irréfléchie du Règlement CE 561/2006, qui a remplacé le Règlement 3820/85 a causé un énorme préjudice à notre métier en imposant une réglementation destinée au transport de marchandises.

Notre problème ne se situe pas au niveau de temps de conduite importants. Nous ne représentons pas un problème dans ce domaine et nous n'avons pas de problèmes en la matière. Chez nous, un voyage d'un jour ne comprend pas, dans la grande majorité des cas, plus de trois ou quatre heures de conduite. Nos voyageurs souhaitent pouvoir profiter tranquillement du voyage et encore pouvoir être ramenés le soir à leur hôtel, après le restaurant ou le théâtre. Le Règlement CE 561/2006 rend cette tâche, qui constitue l'essence de notre métier, impossible.

Le signataire requiert une réglementation séparée pour le transport de personnes.



busworld[®]

EUROPE

KORTRIJK

B. Les dernières années les chauffeurs de cars de tourisme connaissent beaucoup plus de stress qu'auparavant. Ceci n'est dû qu'en partie à l'augmentation de la circulation. La disparition des parkings pour autocars à proximité des attractions touristiques situées au centre des villes, la chasse aux autocars en stationnement – même pour débarquer ou embarquer les passagers à proximité des restaurants- , l'occupation des rares parkings pour autocars par d'autres véhicules contre lesquels la police n'agit que rarement, l'interdiction dans beaucoup de villes d'utiliser les couloirs bus, l'obligation de se garer en dehors des villes qui absorbe beaucoup de notre temps de service, la réduction de service qui en découle et donc le mauvais traitement des passagers, le fait d'être réduits à être bloqués dans les embouteillages, l'angoisse permanente des contrôles continus basés sur le transport de marchandises , le fait de se sentir traqués comme du gibier, y ont beaucoup plus contribué.

Le signataire requiert la mise en place dans tous les villes et centres touristiques d'un nombre suffisant d'emplacements de stationnement pour autocars de tourisme à proximité des lieux touristiques les plus connus et les plus visités.

C. Les contrôles ne se déroulent pas toujours d'une manière très aimable surtout parce qu'ils ne sont pas adaptés au transport de personnes mais basés sur le transport de marchandises, où il y a une liberté de planning beaucoup plus grande. Les chauffeurs de camion peuvent s'arrêter, manger et dormir à leur guise. Les chauffeurs d'autocar peuvent uniquement s'arrêter en fonction de leurs passagers. Les conséquences des embouteillages sont pour eux beaucoup plus dramatiques. Ceci confère une autre signification au concept de force majeure en transport des personnes que lorsqu'il est employé en transport de marchandises. Il n'y a pas lieu d'immobiliser pendant des heures des passagers, qui se trouvent parfois à proximité de leur hôtel, pour de soi-disant infractions qui sont à uniquement dues à la force majeure.

Le signataire requiert une description de la notion « force majeure » axé sur le transport de personnes.

Il/elle requiert également des contrôles adaptés qui tiennent compte du caractère spécifique du transport de personnes et qui n'exacerbent pas le stress des chauffeurs d'autocar de tourisme, l'essentiel étant qu'un autocar en règle avec des passagers à son bord ne soit pas retenu plus de 20 minutes pour un contrôle et qu'il ne soit effectué qu'un contrôle par voyage.



busworld®

EUROPE KORTRIJK

D. La législation sur les temps de conduite et temps de repos inadaptée au transport de personnes, l'absence de parkings adéquats pour les autocars de tourisme, l'angoisse permanente pour certains contrôles déplaisants qui ne tiennent pas compte de la spécificité de l'autocar, la manière dont les chauffeurs sont parfois contraints par les contrôleurs à agir comme des chauffeurs de camion, ont sensiblement augmenté le stress des chauffeurs d'autocar ces dernières années et ne sont pas bénéfiques pour la sécurité.

Le signataire requiert des autorités de prendre les décisions nécessaires afin de déstresser le métier de chauffeur d'autocar et de se laisser guider dans toutes leurs décisions par la promotion de la sécurité et la viabilité du tourisme de groupe.

E. Un autocar de tourisme remplace en moyenne 30 voitures. Il joue un rôle important dans le transport collectif. Tant que l'autocar se trouvera dans les embouteillages et ne pourra pas utiliser les couloirs bus, il ne pourra pas contribuer à résoudre les problèmes de congestion de la circulation ni à favoriser la mobilité. Le seul moyen de sortir des embouteillages partout est de lui donner l'opportunité d'emprunter partout les couloirs bus. Pour l'instant, il est le seul moyen de transport collectif à ne pas pouvoir le faire en de nombreux endroits, alors que les autobus de ligne, les taxis, les bus scolaires et pour le transport de personnel en ont le droit.

Le signataire requiert d'autoriser les autocars de tourisme à pouvoir emprunter partout les couloirs bus.

F. La plupart des autorités n'arrêtent pas de parler de promotion du transport collectif. Mais, dans la plupart des cas, ce ne sont que des paroles et les actes nécessaires ne suivent pas.

Le signataire requiert que les autorités et les politiciens promeuvent dorénavant le transport collectif aussi bien en actes qu'en paroles.