

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

20 septembre 2014

TRANSITION ÉNERGÉTIQUE - (N° 2188)

Non soutenu

**AMENDEMENT**

N° 1224

présenté par

M. François-Michel Lambert

-----

**ARTICLE 9**

Après la première phrase de l'alinéa 14, insérer la phrase suivante :

« Dans ce cadre, la délégation de conduite, tout comme l'énergie de traction, ne saurait justifier la circulation de véhicules autres que les véhicules de transports publics de personnes dans les couloirs ou voies dédiés à ce type de véhicules. »

**EXPOSÉ SOMMAIRE**

Cet article appelle une vigilance particulière de la part des collectivités locales et des opérateurs de transport collectif car il fait peser le risque que les véhicules particuliers puissent utiliser les couloirs actuellement réservés aux véhicules de transport public au motif de la délégation de conduite ou de l'énergie de traction.

Cette mesure aurait trois impacts négatifs majeurs liés à la perte de vitesse des bus :

- elle dissuaderait les voyageurs d'emprunter les transports publics si leur vitesse, leur régularité et donc leur fréquence sont réduites et ne constituent plus des avantages par rapport à la voiture particulière ;
- elle accroîtrait la consommation de carburants des bus en multipliant les séquences accélération/freinage ;
- elle augmenterait les coûts de fonctionnement des transports publics. Pour exemple, sur une ligne de 12 km, accroître la vitesse commerciale des bus de 3 km/heure permet d'économiser 149 000 euros par an et par ligne (coût de possession du véhicule, maintenance, carburant et conduite). Compte tenu des budgets tendus des collectivités locales, il n'est pas envisageable de les amputer d'autant en réduisant l'effet de l'investissement en couloirs réservés.

À ce titre, la France peut observer le cas de la Norvège où certaines villes renoncent à l'accès des voitures électriques aux couloirs de bus compte tenu des impacts négatifs sur le réseau de transport public (retards récurrents, mécontentement des voyageurs, report modal vers la voiture particulière).

Par ailleurs, cette disposition ne permettrait pas de limiter les inconvénients en termes d'utilisation de l'espace et d'accidentologie de la voiture particulière.