

ASSEMBLÉE NATIONALE

23 janvier 2015

LA CROISSANCE ET L'ACTIVITÉ - (N° 2498)

Commission	
Gouvernement	

Adopté

AMENDEMENT

N° 2460

présenté par

M. Chassaigne, M. Bocquet, M. Carvalho, M. Asensi, Mme Buffet, M. Candelier, M. Charroux,
M. Dolez, Mme Fraysse et M. Sansu

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 3 TER, insérer l'article suivant:**

Dans un délai d'un an suivant la promulgation de la présente loi, le Gouvernement présente au Parlement un rapport sur les conséquences pour les usagers du développement du transport par autocar en termes de sécurité, de confort et de fiabilité.

EXPOSÉ SOMMAIRE

La plupart des études confirment que l'autocar peine à attirer le public en dehors de la clientèle captive. En matière de conditions d'accueil (couloir, sièges, bagages), les prestations routières n'atteignent jamais le "niveau ferroviaire". L'autocar est en outre plus sensible que le train aux aléas climatiques et soumis, de plus, aux aléas de circulation, qui affectent sa régularité. Sa capacité à absorber les trafics de pointe en accueillant des voyageurs debout ou assis sur des strapontins est un autre aspect de sa fiabilité. L'autocar n'offre pas non plus de conditions de sécurité comparables au transport ferroviaire. Chacun a en mémoire le drame survenu le 31 juillet 1982, sur l'autoroute A6 qui a fait 53 victimes, parmi elles, 44 enfants de la région parisienne qui portaient en colonie. L'accident de Beaune a marqué l'histoire de la route en France. Rapidement, le ministre des Transports de l'époque avait pris des mesures qui sont toujours en vigueur aujourd'hui. C'est ainsi que la vitesse maximale autorisée pour les cars est réduite. La vitesse par temps de pluie pour tous les véhicules est réduite à 110 km/h sur autoroute et à 80 km/h sur route. Les transports collectifs d'enfants sont interdits pendant les périodes de chassé-croisé fin juillet et début août. Tous les véhicules lourds (camions et autocars) doivent désormais être équipés d'un dispositif mécanique de limitation de vitesse, sur lequel toute modification par son utilisateur est rigoureusement interdite. De plus, les constructeurs de véhicules destinés au transport en commun doivent utiliser des matériaux incombustibles et non toxiques et poser des pare-brise en verre feuilleté. Malgré les mesures restrictives prises alors, il reste légitime de s'interroger sur l'opportunité d'un développement massif du transport par autocar en termes de sécurité des usagers et des autres

utilisateurs de la route. Pour toutes ces raisons, les auteurs de l'amendement jugent utile que le gouvernement remette au Parlement un rapport sur les conséquences pour les usagers du développement du transport par autocar en termes de sécurité, de confort et de fiabilité.