

ASSEMBLÉE NATIONALE

29 août 2019

ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 2135)

Rejeté

AMENDEMENT**N ° CD748**

présenté par

M. Sermier, Mme Lacroute, M. Cattin, M. Lurton, Mme Beauvais, M. Hetzel, Mme Valentin,
M. Straumann, M. Menuel, M. Reda, M. Cinieri, M. Vatin, M. Dive, M. de la Verpillière,
M. Boucard, M. Vialay, Mme Bazin-Malgras, M. Abad, Mme Corneloup, Mme Anthoine, M. de
Ganay, M. Schellenberger, M. Jean-Pierre Vigier, M. Bony, M. Leclerc, M. Bazin, Mme Genevard,
M. Viala, M. Descœur et M. Rémi Delatte

ARTICLE 15

Après le mot :

« taxis »,

rédiger ainsi la fin de l'alinéa 24 :

« ou des véhicules transportant un nombre minimal d'occupants notamment dans le cadre du covoiturage au sens de l'article L 3132-1 du code des transports. Dans le cas où l'autorité organisatrice de la mobilité n'est pas dépositaire du pouvoir de police de la circulation et du stationnement, elle est informée en amont par le maire et donne son accord à la création ou au partage des voies de circulation dédiées. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

La question du partage des voies de circulation est cruciale et est un prérequis pour permettre aux transports publics de bénéficier d'un avantage concurrentiel par rapport à l'autosolisme. Il convient toutefois de rester mesuré sur ce champ et de ne pas élargir la liste des bénéficiaires potentiels ayant autorisation de circuler sur ces voies de circulation réservées.

En effet, l'usage de ces voies réservées par tout autre véhicule contribue à ralentir les autobus et à allonger les temps de parcours des voyageurs. De plus, les aménagements en faveur des transports en commun, tels que les priorités aux feux, y perdent en efficacité puisqu'ils ne pourront se déclencher à l'arrivée d'un autobus, lui-même stoppé bien en amont de la zone de détection de ces aménagements. Ainsi, il pourra être observé une sur fréquentation de ces voies au détriment des transports en commun. Ces transports disposent par ailleurs de contraintes d'heures d'arrivée et de départ au regard de la notion de service public. En cas d'allongement des temps de parcours, les usagers seront alors les premiers pénalisés.

De plus, l'accès de ces voies par des véhicules individuels identifiés comme à très faibles émissions favorise l'autosolisme. Ceci est contraire au principe de solidarité mais également d'équité aux regards des personnes ayant la capacité financière d'acquérir ces véhicules par rapport à d'autres foyers. Il convient également de s'interroger sur la reconnaissance par les forces de l'ordre d'un véhicule particulier à faibles émissions, susceptible d'utiliser ces voies, par rapport à tout autre véhicule.

Afin de ne pas remettre en cause la politique de mobilité décidée par une AOM et les éventuelles facilités de circulation de type voies réservées accordées aux transports en commun, il est nécessaire de s'assurer que l'autorité investie du pouvoir de police de circulation, si elle n'est pas AOM, dispose de l'avis conforme de l'autorité organisatrice de la mobilité. Cet avis est indispensable pour assurer une bonne coordination entre ces différents échelons (commune et AOM) et garantir la stabilité de la politique de mobilité de l'AOM.