

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

5 septembre 2019

## ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 2206)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

**AMENDEMENT**

N° 61

présenté par

M. Descoeur, M. Sermier, M. Schellenberger, Mme Poletti, Mme Beauvais, M. Lurton, M. Vialay, M. Hetzel, M. Brun, Mme Corneloup, M. Straumann, M. Reiss, Mme Valentin, M. Dive, Mme Bazin-Malgras, Mme Anthoine, M. Boucard, M. Vatin, M. de la Verpillière, M. de Ganay, M. Di Filippo, M. Leclerc, M. Bony, M. Bazin, M. Viala, M. Menuel, M. Larrivé, M. Le Fur, M. Nury, M. Masson, Mme Louwagie, M. Cinieri, Mme Lacroute, Mme Trastour-Isnart et M. Cattin

-----

**ARTICLE 22**

Supprimer les alinéas 29 à 33.

**EXPOSÉ SOMMAIRE**

L'obligation d'équipement en porte-vélos des autocars pose des problèmes de sécurité, d'exploitation et de liberté d'administration.

En termes de sécurité, l'ajout d'un équipement à l'arrière du véhicule peut, d'une part, entraver l'issue de secours de la lunette arrière. D'autre part, un porte-vélos situé à l'arrière du véhicule empêche l'accès au moteur, ce qui peut être dangereux notamment en cas de besoin de redémarrage du véhicule en urgence. L'équipement d'un porte-vélos à l'avant du véhicule serait une solution plus sécuritaire et plus simple en termes d'exploitation. Cependant, la réglementation actuelle l'interdit.

Par ailleurs, cette obligation contrevient à la liberté d'administration des autorités organisatrices de mobilité. En effet, les autorités organisatrices sont les seules décisionnaires pour fixer le cadre des prestations de transport conventionnées. Elles jugent de l'opportunité de proposer un tel service.

Enfin, un tel équipement obligatoire pose des problèmes en termes d'exploitation. En effet, les normes d'équipement des véhicules et de leur longueur maximale sont issues de la réglementation des Nations-Unies et de la réglementation européenne. De nombreux véhicules ne peuvent intégrer de portes-vélos car ils atteignent déjà la longueur maximale admise en circulation.