

ASSEMBLÉE NATIONALE

20 janvier 2023

PORTANT DIVERSES DISPOSITIONS D'ADAPTATION AU DROIT DE L'UNION
EUROPÉENNE DANS LES DOMAINES DE L'ÉCONOMIE, DE LA SANTÉ, DU TRAVAIL,
DES TRANSPORTS ET DE L'AGRICULTURE - (N° 748)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

AMENDEMENT

N° 64

présenté par

Mme Belluco, Mme Arrighi, M. Bayou, M. Ben Cheikh, Mme Chatelain, M. Fournier, Mme Garin,
M. Iordanoff, M. Julien-Laferrière, Mme Laernoës, M. Lucas, Mme Pasquini, M. Peytavie,
Mme Pochon, M. Raux, Mme Regol, Mme Rousseau, Mme Sas, Mme Sebaihi, M. Taché,
Mme Taillé-Polian et M. Thierry

ARTICLE 28

À la première phrase de l'alinéa 9, après le mot :

« paragraphes »,

insérer la référence :

« 4, ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

La popularité croissante des déplacements en bicyclette à travers l'Union européenne a des répercussions sur la mobilité et le secteur du tourisme dans leur ensemble. Une part accrue de l'utilisation combinée du train et du vélo dans la répartition modale réduit les incidences des activités de transport sur l'environnement. C'est pourquoi les entreprises ferroviaires devraient dans toute la mesure du possible faciliter la combinaison de trajets à vélo avec des trajets ferroviaires.

A ce titre, le Règlement (UE) 2021/782 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2021 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires, prévoit en son article 6 des dispositions visant à faciliter et favoriser l'intermodalité entre le rail et la bicyclette pour les voyageurs.

La France avait déjà effectué un progrès très important grâce à la LOM, en instaurant la fixation d'un nombre minimal d'emplacements vélos dans les TGV, les TET, et les TER au niveau national.

Le décret n° 2021-41, publié le 19 janvier 2021, en permettait l'application effective pour les rames nouvelles et les rames rénovées. Une telle mesure allait permettre de rattraper le retard de la France par rapport à la norme européenne, située entre 6 et 8 emplacements, et ainsi de se positionner sur les questions d'intermodalité. Toutefois, la loi 3DS a modifié ce régime pourtant tout nouvellement mis en place, en donnant compétence aux régions pour fixer ce seuil minimal dans les trains d'intérêt régional, par délibération en conseil régional.

Cette proposition totalement régressive par rapport à l'avancée de la LOM a pour risque de voir l'ambition du décret revue à la baisse pour un certain nombre de régions, pour lesquelles les politiques de développement du vélo ne sont pas prioritaires. Nombre de TER pourraient en effet voir les emports vélos disparaître, alors même que l'usage du vélo et le tourisme à vélo sont en pleine croissance.

Cet amendement vise donc à renforcer la transposition de l'article 6 du Règlement, afin de s'assurer que les entreprises ferroviaires déterminent un nombre adéquat d'emplacements, en fonction des plans, afin d'accroître et d'améliorer l'intermodalité, grâce au transport de bicyclettes dans les trains.