

Emport de vélos non démontés sur des cars scolaires ?

Pour rappel, l'[article L. 1272-6](#) du code des transports, introduit par l'[article 53 de la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019](#) d'orientation des mobilités, prévoit, qu'à compter du 1er juillet 2021, les autocars neufs utilisés pour des services réguliers de transport public routier de personnes, à l'exception des services urbains, sont équipés, à leur mise en service, d'un système pour transporter au minimum cinq vélos non démontés. Conformément au dernier alinéa dudit article L. 1272-6, un décret¹ définit les conditions d'application de cette disposition aux services librement organisés (SLO ou « cars Macron ») mentionnés à l'[article L. 3111-17](#) du code des transports.

Le transport scolaire par autocar étant un service régulier de transport public, il est théoriquement concerné par cette évolution réglementaire. Cependant les autorités organisatrices de la mobilité peuvent **déroger à cette obligation sur décision motivée**.

L'ANATEEP est opposée à l'équipement des autocars scolaires en systèmes d'emport de vélos², pour six raisons principales :

- Sécurité incertaine des élèves : à l'arrière du véhicule, dans un de ses angles morts les plus importants, l'élève seul se retrouve inévitablement en danger.
- Sécurité des autres usagers de la route : un élève seul, âgé de 12 ans (voire moins) est-il capable d'arrimer correctement son vélo à l'arrière du car ?
- Applicabilité de la mesure : comment une autorité organisatrice peut-elle gérer aisément, par service, le nombre de vélos à prendre en charge, notamment en même temps ? Quels jours ? A quelles heures ?
- Qualité du service rendu : comment ne pas imaginer un allongement significatif du temps de transport, et donc inévitablement une dégradation du service public de transport scolaire ?
- Rapport coût/efficacité : quel est l'intérêt de fixer un vélo sur un car scolaire, l'enlever en fin de service pour le mettre en sécurité dans l'établissement scolaire... pour faire les manipulations inverses au retour ?
- Risque juridique accru : la surveillance des élèves relevant des autorités organisatrices de la mobilité, cette mesure renforcerait encore, s'il en était besoin, la présomption de faute en cas d'accident corporel, dans cette configuration.

À ces six motifs d'opposition, **l'ANATEEP rajoute une crainte** dont il serait nécessaire de bien mesurer la portée. En effet, le [rapport Bonduelle](#) de mars 2005³ consacré au « *Renforcement de la sécurité des transports routiers non urbains de voyageurs effectués par autocars* », auquel l'association a largement contribué, s'inquiétait déjà de l'usage de coffres à bagages extérieurs ou de remorques pour des parcours à longue distance.

¹ [Décret n° 2021-190](#) du 20 février 2021 relatif à l'emport de vélos sur les autocars assurant des services librement organisés, JORF n°0045 du 21 février 2021, Texte n° 20

² Qu'ils soient de type rack vertical ou de type remorque (avec les vélos en position horizontale).

³ Yves Bonduelle, Christine Murret-Labarthe, *Renforcement de la sécurité des transports routiers non urbains de voyageurs effectués par autocars*, pour le Conseil général des ponts et chaussées, mars 2005, 206 p.

Extrait du rapport Bonduelle, page 38

Un problème majeur de sécurité est celui posé par l'usage de coffres à bagages extérieurs ou de remorques pour des parcours à longue distance. Plusieurs accidents récents particulièrement graves sont venus démontrer les effets que de tels équipements peuvent avoir en termes de facteur déclenchant ou aggravant, surtout lorsqu'ils sont surchargés ou non conformes (par exemple une remorque dépourvue de freinage).

Proposition-16) : La réglementation devrait être simplifiée et revue de manière à réduire, de façon drastique, la possibilité de recours aux coffres additionnels ou aux remorques d'autocars.

Que l'on ne se méprenne pas ! L'ANATEEP milite depuis de nombreuses années pour l'écomobilité des jeunes. Elle en a même fait le thème de son Congrès national de Montpellier en 2008. L'association prône la complémentarité des modes, notamment en fonction de la distance à parcourir. C'est pourquoi **l'ANATEEP milite pour le développement de parcs vélos sécurisés, en des endroits pertinents (donc non systématiques), afin de faciliter l'intermodalité TS/vélos sur des points d'arrêt stratégiques.**