

ASSEMBLÉE NATIONALE

29 mai 2019

LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1974)

Commission	
Gouvernement	

Retiré

AMENDEMENT

N ° 3240

présenté par

M. Bouillon, M. Aviragnet, Mme Bareigts, Mme Battistel, Mme Biémouret, M. Jean-Louis Bricout, M. Carvounas, M. Alain David, Mme Laurence Dumont, M. Faure, M. Garot, M. David Habib, M. Hutin, M. Juanico, Mme Karamanli, M. Jérôme Lambert, M. Letchimy, Mme Manin, Mme Pau-Langevin, Mme Pires Beaune, M. Potier, M. Pueyo, Mme Rabault, M. Saulignac, Mme Tolmont, Mme Untermaier, Mme Vainqueur-Christophe, M. Vallaud et Mme Victory

ARTICLE 1ER A**RAPPORT ANNEXÉ**

Après l'alinéa 38, insérer l'alinéa suivant :

« Afin de renforcer la sécurité de nos concitoyens, l'État, en lien avec les collectivités locales, mobilise des moyens supplémentaires pour accélérer la mise en œuvre du programme national de sécurisation des passages à niveau et peut définir une liste complémentaire de sites nécessitant des aménagements de cette nature. ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le ministère chargé des transports a défini un programme de sécurisation nationale, qui permet d'identifier les passages à niveau dont la suppression ou l'équipement est prioritaire. Il s'agit de points de croisement ayant connu plusieurs incidents par an ou ayant des trafics routiers et ferroviaires élevés.

En 2018, on compte 155 passages à niveau inscrits au programme de sécurisation nationale (contre 437 en 1997).

La suppression d'un passage à niveau peut prendre plusieurs années. Elle implique l'engagement des collectivités territoriales concernées, de l'État et de SNCF Réseau qui cofinancent les travaux.

Une suppression aboutit grâce à une concertation locale, avec le gestionnaire routier, les collectivités, les usagers et les riverains.

Il existe trois façons de supprimer un passage à niveau ; soit en mettant la route en impasse, soit en déviant la route vers un ouvrage de franchissement déjà existant, soit enfin en créant un franchissement dénivelé sous ou par-dessus les voies.

Afin de protéger nos concitoyens, il convient d'accélérer et d'amplifier la dynamique de traitement de ces passages à niveau dangereux alors que seuls les deux tiers des passages identifiés en 1997 ont été traités en 20 ans. Tel est l'objet du présent amendement.