ASSEMBLÉE NATIONALE

29 mai 2019

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

Commission	
Gouvernement	

RETIRÉ AVANT DISCUSSION**AMENDEMENT**

N ° 3500

présenté par
M. Juanico

ARTICLE 21 BIS

Au premier alinéa de l'article 21 bis nouveau, remplacer les termes « section 1 » par les termes « section 2 » et remplacer les termes « un article L.118-5-1 » par les termes « un article L.118-6-1 ».

Au deuxième alinéa de l'article 21 bis (nouveau), supprimer les termes « sont applicables lors de la réalisation de travaux d'aménagement, de réhabilitation et de réfection des chaussées, » et remplacer le mot « dix » par « deux ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le présent amendement vise à maintenir le dispositif adopté par le Sénat en 1e lecture, tout en l'améliorant.

En effet, la section 1 du chapitre VIII du titre Ier du code de la voirie routière, relatif à la « Sécurité des ouvrages du réseau routier dont l'exploitation présente des risques particuliers pour la sécurité des personnes » (tunnels, par ex.) n'est pas adapté à recevoir un article supplémentaire, dédié à la création de meilleures conditions de visibilité des piétons.

La section 2, relative à la « Gestion de la sécurité des infrastructures routières », est plus indiquée. Aussi, c'est naturellement après l'article L. 118-6 du code de la voirie routière que le dispositif adopté viendra au mieux s'insérer (V. ci-après, dans la partie « incidence »).

Par ailleurs, il n'est pas admissible de conditionner l'aménagement de ces conditions indispensables de sécurité, tout spécialement pour les enfants et les personnes âgées, à la réalisation « de travaux d'aménagement, de réhabilitation et de réfection des chaussées ». La suppression des emplacements

de stationnement en amont des passages piétons peut se faire très simplement par la suppression des marquages au sol et/ou l'apposition de panneaux d'interdiction de stationner. Ces menus aménagements, très peu coûteux, peuvent être réalisés par les services techniques des collectivités concernées, sans qu'il soit nécessaire de faire des appels d'offres ou de passer des marchés publics. Aussi, pour ces mêmes raisons, la mise en œuvre de ces nouvelles dispositions peut être envisagée dans un délai de deux ans et non pas de dix ans, ce qui ne serait pas acceptable du point de vue de la sécurité des piétons.