



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

accidents

Question écrite n° 16960

Texte de la question

M. Dominique Dord attire l'attention de M. le ministre délégué auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche, sur la sécurisation des passages à niveau et son financement associé. À l'issue du dramatique accident d'Allinges (Haute-Savoie), entre un car scolaire et un TER en 2008, qui coûta la vie à sept personnes, un plan gouvernemental de renforcement de la sécurité des usagers de la route aux passages à niveau qui décline vingt mesures, a été institué le 20 juin 2008. Parmi ces mesures, figure le traitement par suppression ou aménagement des passages à niveau classés « préoccupants » dans un délai de dix ans. Le bilan du plan de sécurisation de juin 2011 mentionne la présence à cette date de 216 passages à niveau préoccupants. La suppression d'un passage à niveau et son remplacement par un ouvrage dénivelé est une opération financière qui fluctue entre 5 millions d'euros et 20 millions d'euros par unité, selon les données de RFF. Cette opération de remplacement par un ouvrage dénivelé est financée par l'État et RFF à hauteur de 50 %, ce qui impose aux collectivités territoriales d'apporter un financement équivalent. Or, dans le cadre d'une voirie communale, la participation de 50 % de la commune pour le remplacement d'un passage à niveau par un ouvrage dénivelé constitue une charge financière lourde qui impacte significativement sa capacité d'investissement. Dans ce contexte de voirie communale, la participation de l'État et de RFF pourrait être accrue pour lever cet écueil financier. Il le remercie des précisions qu'il pourra apporter sur le bilan et l'évolution du plan d'action de sécurisation des passages à niveau et sur l'évolution éventuelle de ce plan dont celle du volet financier pour permettre la suppression des passages à niveau préoccupants sur voirie communale dans les délais fixés par ce plan.

Texte de la réponse

L'État et Réseau ferré de France (RFF) ont consacré 32 millions d'euros par an en moyenne depuis 2008 à la sécurisation des passages à niveau sur le réseau ferré national. À cet égard, une partie du produit des amendes infligées à la suite d'infractions au code de la route abonde les crédits de l'agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) pour contribuer aux investissements consacrés par l'État à la sécurisation et la suppression des passages à niveau. L'État et RFF apportent systématiquement 50 % sachant qu'il est impératif que les collectivités gestionnaires de voiries restent également partenaires et cofinanceurs du coût du projet. Cet effort est poursuivi et accentué par le Gouvernement. Cependant, les investissements à consacrer à la suppression des passages à niveau ne sont pas seulement complexes à cause de la charge financière qu'ils représentent. Ils sont aussi longs à mettre en oeuvre en raison de la nécessité de trouver un consensus localement, et peuvent être extrêmement perturbants pour le paysage urbain. Dans beaucoup de cas, les difficultés qui conduisent à retarder la suppression ou la sécurisation d'un passage à niveau ne sont pas d'abord de nature économique. Les services de l'État continuent donc de travailler avec les collectivités locales, RFF et tous les acteurs pour améliorer sur le terrain l'efficacité mais aussi l'insertion des projets de sécurisation.

Données clés

Auteur : [M. Dominique Dord](#)

Circonscription : Savoie (1^{re} circonscription) - Les Républicains

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 16960

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Transports, mer et pêche

Ministère attributaire : Transports, mer et pêche

[Date\(s\) clé\(s\)](#)

Question publiée au JO le : [29 janvier 2013](#), page 986

Réponse publiée au JO le : [24 septembre 2013](#), page 10152