

Chambre des Représentants

SESSION 1983-1984

21 SEPTEMBRE 1984

PROPOSITION DE LOI

supprimant les passages à niveau non gardés, dans
le cadre de la sécurité du trafic ferroviaire et
routier

(Déposée par M. Gabriëls)

DEVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

Les passages à niveau sont souvent le théâtre d'accidents dramatiques entre les usagers de la route et les véhicules ferroviaires.

Il est frappant de constater que la politique de suppression de ces passages à niveau a souvent donné lieu à l'adoption de solutions très coûteuses, telles que la construction de passages supérieurs ou inférieurs, en fonction de la circulation routière.

Ces travaux pèsent lourdement sur le budget de la S. N. C. B., alors qu'ils profitent presque exclusivement aux usagers de la route.

S'il est vrai que ces infrastructures assurent aux trains — dont la circulation ne peut en aucun cas être entravée — une priorité permanente, certains considèrent qu'il ne peut être question de sacrifier plus longtemps à d'autres types de trafics une part importante d'un budget déjà très limité.

Afin d'éviter que les travaux d'aménagement des passages à niveau ne progressent trop lentement, nous proposons une nouvelle répartition des dépenses : le Département des Travaux publics prendrait à sa charge 50 % des dépenses en cas d'aménagement de passages supérieurs ou inférieurs et 25 % en cas de placement de barrières.

Cette intervention permettrait d'accélérer l'exécution des travaux d'aménagement des passages à niveau.

Au 1^{er} janvier 1984, la Belgique comptait 3 577 passages à niveau, dont 2 915 étaient publics et 662 réservés aux piétons ou à un usage exclusivement privé.

Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1983-1984

21 SEPTEMBER 1984

WETSVOORSTEL

tot afschaffing van de onbewaakte spoorovergan-
gen in het kader van de beveiliging van het spoor-
en wegverkeer

(Ingediend door de heer Gabriëls)

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Spoorovergangen geven vaak aanleiding tot de meest directe confrontatie tussen het gemotoriseerd, fiets- en voetgangersverkeer, en het treinverkeer.

Opvallend in de politiek van opheffing van deze spoorovergangen is het feit dat men in functie van het wegverkeer een groot aantal van deze spoorovergangen op een zeer dure manier heeft afgeschaft ofwel door overbrugging ofwel door onderbrugging van het tracé van de treinen.

Voor de N. M. B. S. is dit een zware last die zwaar doorweegt op haar budget, terwijl louter technisch bekeken de werken bijna uitsluitend ten voordele van de weggebruiker uitvallen.

Daar de trein nooit mag gehinderd worden krijgt hij wel een permanente en gegarandeerde voorrang. Maar een zeer groot deel van het toch al beperkte budget aan andere weggebruikers toekennen kan volgens sommigen niet langer.

Om te beletten dat als gevolg daarvan de beveiliging van de overwegen een slakkengang zou kennen stellen wij een andere kostenverdeling voor waarbij het Departement van Openbare Werken 50 % van de kosten ten zijne laste zou nemen, indien men over- of onderbruggingen tot stand brengt en 25 % indien het om overgangen zou gaan waar slagbomen moeten aangebracht worden.

Dit zou een versneld uitvoeren van de beveiliging van spoorwegovergangen mogelijk maken.

Op 1 januari 1981 telde België in totaal 3 577 spoorovergangen waarvan 2 915 publieke en 662 voor voetgangers of louter private overgangen.

A cette même date, 1 327 (soit 45,5 %) des 2 915 passages publics étaient munis de barrières, tandis que 133 (soit 20 % seulement) des 662 passages réservés aux piétons ou à usage privé étaient protégés.

Si la présente proposition de loi vise essentiellement à assurer la sécurité des passages publics, il va de soi que les autres passages sont également l'objet de notre préoccupation.

La S. N. C. B. classe les passages à niveau en quatre catégories, sur base de la signalisation destinée aux usagers de la voie publique.

— Les passages de *première catégorie* interdisent la circulation routière :

- a) au moyen de barrières qui coupent la voie publique dans toute sa largeur;
- b) au moyen du signal de danger A 45 ou A 47;
- c) au moyen de feux clignotants.

— Les passages de *deuxième catégorie* interdisent la circulation routière de la même façon que ceux de la première catégorie, mais ils sont munis de barrières qui ne coupent que la moitié droite de la voie publique.

— Les passages de *troisième catégorie* interdisent la circulation comme ceux de 1^{re} ou de 2^e catégorie, mais ne sont pas munis de barrières.

— Les passages de *quatrième catégorie* interdisent la circulation au moyen du signal de danger A 45 ou A 47.

Ces détails techniques montrent clairement que l'on peut incontestablement considérer que les passages à niveau des 3^e et 4^e catégories ne sont pas suffisamment protégés.

Le tableau ci-après indique combien d'accidents se sont produits depuis 1978 et combien ils ont fait de tués.

1^o Nombre d'accidents

Année	Passages 3 ^e cat.	Passages 4 ^e cat.
1978	35	26
1979	35	21
1980	33	22
1981	38	19
1982	37	16
1983	30	14

2^o Nombre de tués

Année	Passages 3 ^e cat.	Passages 4 ^e cat.
1978	4	3
1979	7	7
1980	11	2
1981	9	3
1982	7	4
1983	7	3

Op dezelfde datum waren er van 2 915 publieke overgangen 1 327 voorzien van slagbomen (45,5 %); van de 662 overgangen voor voetgangers of private overgangen waren er slechts 133 beveiligd (20 %).

Wij pleiten vanzelfsprekend ook voor het beveiligen van deze laatste categorie, alhoewel wij in dit wetsvoorstel vooral de kwaal n^o 1, namelijk de onbewaakte publieke overgangen, viseren.

Volgens de beseining voor het openbaar wegverkeer brengt de N. M. B. S. de overwegen onder in vier categorieën :

— De overwegen van *eerste categorie* verbieden het wegverkeer :

- a) met slagbomen die de ganse breedte van de openbare weg afsluiten;
- b) met het gevaarteken A 45 of A 47;
- c) met rode flikkerlichten.

— De overwegen van de *tweede categorie* verbieden het wegverkeer zoals deze van categorie 1 met uitzondering van de slagbomen die enkel de rechterhelft van de openbare weg afsluiten.

— De overwegen van de *derde categorie* verbieden het wegverkeer zoals deze van de 1^e of 2^e categorie maar zonder slagbomen.

— De overwegen van de *vierde categorie* verbieden het wegverkeer met het gevaarteken A 45 of A 47.

Deze technische uitleg maakt ons duidelijk dat zeker de spoorovergangen van 3^e of 4^e categorie kunnen beschouwd worden als onvoldoend bewaakte overwegen.

Onderstaande tabel geeft weer hoeveel ongevallen er gebeurd zijn sinds 1978 en hoeveel dodelijke slachtoffers er te betreuren waren.

1^o Aantal ongevallen

Jaar	O.W. 3 ^e cat.	O.W. 4 ^e cat.
1978	35	26
1979	35	21
1980	33	22
1981	38	19
1982	37	16
1983	30	14

2^o Aantal dodelijke slachtoffers

Jaar	O.W. 3 ^e cat.	O.W. 4 ^e cat.
1978	4	3
1979	7	7
1980	11	2
1981	9	3
1982	7	4
1983	7	3

Le tableau suivant donne un aperçu du nombre de passages à niveau des 3^e et 4^e catégories; il s'avère que très peu de ces passages ont été équipés de barrières au cours des six dernières années.

Année	Passages 3 ^e cat.	Passages 4 ^e cat.
1978	986	1 023
1979	950	944
1980	919	903
1981	867	850
1982	821	834
1983	773	815

Nous proposons que tous les passages à niveau publics soient munis de barrières dans un délai de dix ans.

Tel est l'objet de la présente proposition de loi qui devrait être réalisable étant donné la répartition des coûts entre les Communications et les Travaux publics. Est-il d'ailleurs un investissement plus justifié que celui qui permet de sauvegarder des vies humaines? Les passages à niveau ont déjà fait trop de victimes innocentes. Il est possible de remédier complètement à cette situation en dix ans.

PROPOSITION DE LOI

Article 1

Tous les passages à niveau à caractère public devront être munis de barrières pour le 1^{er} janvier 1994.

Art. 2

A cette fin, le Ministre des Communications est chargé d'établir un calendrier et de réaliser une analyse coûts-bénéfices. Ce calendrier devra être établi avant la fin de la première année suivant l'adoption de la présente loi.

Art. 3

Après l'établissement du calendrier et la réalisation de l'analyse coûts-bénéfices, les coûts seront répartis entre les Ministères des Communications et des Travaux publics selon la clef de répartition suivante :

— en cas de remplacement d'un passage à niveau par un passage supérieur ou inférieur, 50 % du coût seront pris en charge par le Ministère des Travaux publics;

— dans tous les autres cas, le Ministère des Travaux publics prendra en charge 25 % des dépenses afférentes au placement de barrières.

Art. 4

Le Roi est chargé de l'exécution de la présente loi.

7 mai 1984.

Volgende tabel geeft een overzicht van de spoorovergangen van 3^e en 4^e categorie waaruit blijkt dat tijdens de laatste zes jaar niet veel overgangen voorzien werden van slagbomen.

Jaar	O.W. 3 ^e cat.	O.W. 4 ^e cat.
1978	986	1 023
1979	950	944
1980	919	903
1981	867	850
1982	821	834
1983	773	815

In dit verband stellen wij voor om in een termijn van tien jaar alle publieke spoorovergangen te voorzien van slagbomen.

Vandaar dit wetsvoorstel dat zeker mits de spreiding van de kosten over Verkeerswezen en Openbare Werken haalbaar moet zijn. Trouwens de vraag moet gesteld hoeveel een mensenleven kost? Er zijn genoeg nodeloze slachtoffers gevallen. Op tien jaar tijd moet dit volledig kunnen verholpen zijn.

J. GABRIELS

WETSVOORSTEL

Artikel 1

Vóór 1 januari 1994 dienen alle spoorovergangen die van publieke aard zijn, voorzien te worden van slagbomen.

Art. 2

De Minister van Verkeerswezen wordt belast met het opmaken van een planning en kosten-baten-analyse om dit doel te bereiken. Deze planning moet in het eerste jaar volgend op de goedkeuring van deze wet voltooid zijn.

Art. 3

Na de planning en de kosten-baten-analyse zullen de kosten verdeeld worden over Verkeerswezen en Openbare Werken en dit volgens volgende verdeelsleutel :

— in het geval van over- of onderbruggingen van deze spoorovergangen zal het Ministerie van Openbare Werken voor 50 % tussenkomen in de onkosten;

— in alle andere gevallen zal het Ministerie van Openbare Werken voor 25 % tussenkomen in de kosten die gepaard gaan met de aanleg van slagbomen.

Art. 4

De Koning is belast met de uitvoering van deze wet.

7 mei 1984.

J. GABRIELS

