

**CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE**

24 mars 2021

PROPOSITION DE LOI

**modifiant la loi du 27 avril 2018
sur la police des chemins de fer
en ce qui concerne la procédure
applicable à la suppression
des passages à niveau**

(déposée par Mme Marianne Verhaert)

**BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS**

24 maart 2021

WETSVOORSTEL

**tot wijziging van de wet van 27 april 2018
op de politie van de spoorwegen,
wat betreft de procedure
voor het afschaffen
van overwegen**

(ingediend door mevrouw Marianne Verhaert)

RÉSUMÉ

La suppression de tout passage à niveau a d'importantes répercussions sur la mobilité, la sécurité routière et la vie quotidienne des riverains. Pour permettre aux autorités locales et aux riverains d'y être suffisamment associés, cette proposition de loi énumère les principes à prendre en compte dans le cadre des décisions relatives à la suppression éventuelle de tout passage à niveau.

SAMENVATTING

Het afschaffen van een overweg heeft een stevige impact op de mobiliteit, op de verkeersveiligheid en het dagelijks leven van omwonenden. Met het oog op voldoende inspraak van lokale besturen en omwonenden, somt dit voorstel dan ook de principes op waarmee rekening moet worden gehouden bij beslissingen over het eventueel afschaffen van een overweg.

N-VA	: Nieuw-Vlaamse Alliantie
Ecolo-Groen	: Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
PS	: Parti Socialiste
VB	: VB
MR	: Mouvement Réformateur
CD&V	: Christen-Democratisch en Vlaams
PVDA-PTB	: Partij van de Arbeid van België – Parti du Travail de Belgique
Open Vld	: Open Vlaamse liberalen en democraten
Vooruit	: Vooruit
cdH	: centre démocrate Humaniste
DéFI	: Démocrate Fédéraliste Indépendant
INDEP-ONAFH	: Indépendant - Onafhankelijk

Abréviations dans la numérotation des publications:		Afkorting bij de numering van de publicaties:	
DOC 55 0000/000	Document de la 55 ^e législature, suivi du numéro de base et numéro de suivi	DOC 55 0000/000	Parlementair document van de 55 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA	Questions et Réponses écrites	QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV	Version provisoire du Compte Rendu Intégral	CRIV	Voorlopige versie van het Integraal Verslag
CRABV	Compte Rendu Analytique	CRABV	Beknopt Verslag
CRIV	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)	CRIV	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)
PLEN	Séance plénière	PLEN	Plenum
COM	Réunion de commission	COM	Commissievergadering
MOT	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)	MOT	Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

Le 1^{er} janvier 2021, le réseau ferroviaire belge comptait 1 662 passages à niveau.¹

Le Code de la route définit le passage à niveau comme étant “le croisement total ou partiel d’une voie publique par une ou plusieurs voies ferrées établies en dehors de la chaussée”², tandis que le Code ferroviaire le définit comme étant “toute intersection à niveau entre une route ou un passage et une voie ferrée, telle que reconnue par le gestionnaire de l’infrastructure, et ouverte aux usagers publics ou privés. Les passages entre quais de gare sont exclus, ainsi que les passages de voies réservés au seul usage du personnel.”³.

Les passages à niveau sont des points critiques du réseau ferroviaire, les dérangements ou accidents aux passages à niveau ayant de lourdes répercussions sur la circulation ferroviaire. Chaque année, les accidents aux passages à niveau font aussi de nombreuses victimes. En 2020, 23 accidents se sont produits à des passages à niveau, pour un bilan de 9 morts et de 4 blessés graves. En 2019, on dénombrait 45 accidents, pour un bilan de 7 morts et de 6 blessés graves. Les accidents résultant du comportement d’usagers de la route sont de loin les accidents aux passages à niveau les plus fréquents.⁴

Il serait dès lors logique que le gestionnaire des infrastructures ferroviaires Infrabel s’efforce de réduire substantiellement le nombre de ces accidents, notamment en améliorant la sécurité, en assurant une mise en œuvre plus active du respect des règles ou en supprimant les passages à niveau de plain-pied. Ces objectifs sont aussi clairement énoncés dans le contrat de gestion 2008-2012 qui a été conclu avec Infrabel et qui est toujours d’application.

“3. Sécurité des passages à niveau

Art. 16. Infrabel établit un plan “Passages à niveau 2008-2015” visant à améliorer de manière structurelle la sécurité aux passages à niveau et met en œuvre ce plan comme il se doit.

¹ Chiffres d’Infrabel présentés le 10 mars 2021 en commission de la Mobilité, des Entreprises publiques et des Institutions fédérales de la Chambre des représentants.

² Article 2.11 de l’arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l’usage de la voie publique.

³ Annexe 4 au Code ferroviaire du 30 août 2013.

⁴ Chiffres d’Infrabel présentés le 10 mars 2021 en commission de la Mobilité, des Entreprises publiques et des Institutions fédérales de la Chambre des représentants.

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Op 1 januari 2021 telde het Belgische spoorwegnet 1 662 overwegen¹.

Een overweg wordt door de wegcode gedefinieerd als “de (gelijkgrondse) gehele of gedeeltelijke kruising van een openbare weg door een of meer buiten de rijbaan aangelegde sporen”², volgens de Spoorcodex als “gelijkvloerse kruising tussen een spoorweg en een weg of doorgang, erkend door de infrastructuurbeheerder, en toegankelijk voor openbare of particuliere gebruikers. Doorgangen tussen perrons in een station vallen hier niet onder, evenmin als doorgangen over sporen die uitsluitend bestemd zijn voor gebruik door werknemers.”³.

Overwegen zijn kritieke punten op het spoorwegnet. Defecten of ongevallen aan overwegen hebben een grote impact op het spoorverkeer. Ongevallen op overwegen eisen elk jaar ook een zware tol. In 2020 waren er 23 ongevallen aan overwegen waarbij 9 doden en 4 zwaargewonden te betreuren vielen. In 2019 waren er 7 doden en 6 zwaargewonden te betreuren bij 45 ongevallen aan spoorwegen. Veruit de meeste ongevallen aan overwegen zijn het gevolg van het gedrag van de weggebruiker.⁴

Het is dan ook logisch dat spoorweginfrastructuurbeheer Infrabel tracht het aantal ongevallen aan overwegen sterk terug te dringen, onder meer door een betere beveiliging, een actievere handhaving of het afschaffen van gelijkgrondse overwegen. Deze opdracht komt ook duidelijk tot uiting in de beheersovereenkomst 2008-2012 die werd afgesloten met Infrabel en die nog steeds van kracht is.

“3. Veilige overwegen

Art. 16. Infrabel stelt een plan “Overwegen 2008-2015” op om de veiligheid aan de overwegen structureel te verbeteren en voert dit plan naar behoren uit.

¹ Cijfers Infrabel gepresenteerd in de Kamercommissie Mobiliteit, Overheidsbedrijven en Federale Instellingen van 10 maart 2021.

² Artikel 2.11 van het 11 Koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg.

³ Bijlage 4 bij de Spoorcodex van 30 augustus 2013.

⁴ Cijfers Infrabel gepresenteerd in de Kamercommissie Mobiliteit, Overheidsbedrijven en Federale Instellingen van 10 maart 2021.

Ce plan vise, pour la fin 2015, à réduire de 25 % par rapport à 2007 le nombre annuel d'accidents aux passages à niveau et le nombre de personnes contusionnées, blessées et décédées lors d'accidents aux passages à niveau situés sur des voies gérées par Infrabel et en dehors des zones portuaires.

Infrabel se concertera avec les autorités portuaires afin de réduire également les accidents dans les zones portuaires. Le plan s'inscrit dans une vision à long terme, le but étant de poursuivre encore après 2015 cette tendance à la baisse du nombre d'accidents. Lors de l'établissement de ce plan, Infrabel tient compte des expériences vécues lors du "Plan stratégique 2005-2007 relatif aux passages à niveau".

La suppression de passages à niveau, la diminution du nombre de passages à niveau de 3^e et de 4^e catégorie, l'exécution d'adaptations de la voirie et des voies (notamment adaptation de la signalisation) et l'organisation de campagnes de sensibilisation, qui constituaient le cœur du plan 2005-2007, continuent à faire partie du nouveau plan. Le nouveau plan "Passages à niveau 2008-2015" sera cependant étayé par les résultats des analyses de risques qui ont été réalisées au moyen du modèle de calcul qu'Infrabel s'est procuré en 2007. Le plan prévoira ensuite un projet-pilote pour l'installation de poteaux-radars dotés de caméras électroniques aux passages à niveau dont on sait que la signalisation est fréquemment négligée par les usagers de la route. Pour l'installation de ces poteaux-radars et le traitement des données, Infrabel se concertera avec les autorités compétentes en la matière. En cas d'évaluation positive de ce projet-pilote, l'installation de ces poteaux-radars sera reprise de manière standard dans le plan pour une série de passages à niveaux. Le plan mentionne les moyens financiers qu'Infrabel inscrit chaque année à son budget pour l'exécution de cette mesure.

Le plan "Passages à niveau 2008-2015" est présenté à la validation de la DGTT et à l'approbation des ministres de la Mobilité et des Entreprises publiques au plus tard six mois après signature du présent contrat. Infrabel rédige chaque année un rapport d'avancement relatif à l'exécution de ce plan. Le premier rapport est envoyé aux ministres de la Mobilité et des Entreprises publiques via la DGTT au plus tard un an après la présentation du plan pour validation. Le rapport mentionne non seulement les activités réalisées au cours de l'année écoulée, mais les confronte aussi au planning. Le rapport mentionnera au moins les indicateurs de prestation suivants: le nombre de campagnes de sensibilisation réalisées, le nombre de passages à niveau supprimés, le nombre de changements de catégorie réalisés, le

Dit plan streeft ernaar om tegen eind 2015 het jaarlijks aantal ongevallen aan overwegen en het aantal gekneusde, gekwetste en dodelijke slachtoffers bij ongevallen aan overwegen – gelegen op de sporen beheerd door Infrabel en buiten de havengebieden – met 25 % te doen afnemen ten opzichte van deze aantallen in 2007.

Infrabel zal overleg plegen met de havenautoriteiten om de ongevallen in de havengebieden eveneens te beperken. Het plan kadert in een langetermijnvisie om deze vooropgestelde dalende trend van het aantal ongevallen ook na 2015 verder te zetten. Bij het opstellen van dit plan houdt Infrabel rekening met de ervaringen opgedaan met het "Strategisch Plan 2005-2007 inzake overwegen".

Het afschaffen van overwegen, het verminderen van het aantal overwegen van 3^e en 4^e categorie, het uitvoeren van weg- en spoorwegaanpassingen (o.a. aanpassing signalisatie) en het organiseren van sensibiliseringscampagnes, die de essentie vormden van het plan 2005-2007, blijven onderdeel uitmaken van het nieuwe plan. Het nieuwe plan "Overwegen 2008-2015" zal echter onderbouwd zijn met de resultaten van de risicoanalyses, uitgevoerd met het in 2007 door Infrabel aangeschafte rekenmodel. Voorts zal het plan voorzien in een proefproject voor de plaatsing van flitspalen met elektronische camera's aan overwegen waarvan geweten is dat de weggebruiker courant de signalisatie negeert. Voor de installatie van deze flitspalen en de verwerking van de gegevens zal Infrabel overleg plegen met de voor deze materie bevoegde overheden. Bij een positieve evaluatie van dit proefproject zal de plaatsing van dergelijke flitspalen aan een aantal geselecteerde overwegen in het plan opgenomen worden. Het plan maakt melding van de financiële middelen die Infrabel jaarlijks inschrijft in haar budget voor de uitvoering ervan.

Het plan "Overwegen 2008-2015" is beschikbaar ter validatie door DGVL en goedkeuring door de ministers van Mobiliteit en van Overheidsbedrijven uiterlijk zes maanden na ondertekening van dit contract. Infrabel maakt jaarlijks een voortgangsrapport op over de uitvoering van het plan. Het eerste rapport wordt via DGVL aan de ministers van Mobiliteit en van Overheidsbedrijven gestuurd uiterlijk één jaar na voorlegging ter validatie van het plan. Het rapport vermeldt niet alleen de in het afgelopen jaar uitgevoerde activiteiten, maar toetst ze eveneens aan de planning. Minstens volgende prestatie-indicatoren worden in dit rapport vermeld: het aantal gerealiseerde sensibiliseringscampagnes, het aantal afgeschafte overwegen, het aantal gerealiseerde categorieverhogingen, het aantal weg- en spoorwegaanpassingen, het aantal

nombre d'adaptations de la voirie et des voies, le nombre d'accidents, de personnes contusionnées, blessées et décédées, le budget utilisé/prévu.”.

Depuis 2005, Infrabel a supprimé 395 passages à niveau⁵. Pour identifier les passages à niveau à supprimer, Infrabel se fonde sur un “coefficient de suppression” qui tient compte du nombre d'accidents, du risque d'accidents et de l'impact sur la ponctualité. Lors de l'examen en commission de la Mobilité, des Entreprises publiques et des Institutions fédérales du 10 mars 2021, Infrabel a indiqué clairement que la suppression d'un passage à niveau a toujours lieu en accord avec les pouvoirs locaux et en concertation avec les riverains et les utilisateurs.

La réalité semble toutefois bien différente sur le terrain. Beaucoup de pouvoirs locaux et de nombreux riverains se plaignent qu'Infrabel les ait placés devant le fait accompli. Ainsi, Infrabel ferait souvent dépendre sa coopération à la construction d'une piste cyclable rapide de l'approbation préalable d'un scénario cible sur les différents passages à niveau de la commune, les pouvoirs locaux étant dès lors contraints *de facto* d'accepter la suppression de certains passages à niveau. La Chambre a condamné explicitement cette pratique par la résolution relative à la participation d'Infrabel et de la SNCB à la réalisation d'un réseau de pistes cyclables rapides (DOC 55 0944/001).

La *Vlaamse Vereniging voor Steden en Gemeenten* (VVSG) a indiqué en commission de la Mobilité, des Entreprises publiques et des Institutions fédérales du 10 mars 2021 que la suppression d'un passage à niveau fait souvent suite à un processus décisionnel larvé qui se déroule au sein d'Infrabel. La VVSG affirme que, dans de nombreux cas, ces suppressions ne font même pas l'objet d'une décision formelle.

La suppression d'un passage à niveau a un impact majeur sur la mobilité, la sécurité routière et la vie quotidienne des riverains. Si elle force les automobilistes à effectuer un détour, il ne s'agit cependant pas d'un problème insurmontable. L'impact peut en revanche être considérable pour les agriculteurs et certainement pour les usagers de la route faibles/actifs. Des itinéraires sûrs pour les piétons et les cyclistes sont parfois brutalement interrompus par la suppression d'un passage à niveau. Les agriculteurs doivent quelquefois faire un détour de plusieurs kilomètres pour atteindre leurs champs. La situation est encore beaucoup plus grave lorsque la

ongevallen, gekneusde, gekwetste en dodelijke slachtoffers, het uitgegeven/geplande budget.”.

Sinds 2005 schafte Infrabel 395 overwegen af⁵. Om te bepalen welke overwegen best worden afgeschaft hanteert Infrabel een zogenaamde “afschaffingscoëfficiënt” die gebaseerd is op het aantal ongevallen, het risico op ongevallen en het effect op de stiptheid van een overweg. Tijdens de bespreking in de Kamercommissie Mobiliteit, Overheidsbedrijven en Federale Instellingen van 10 maart 2021 stelde Infrabel duidelijk dat het afschaffen van een overweg steeds gebeurt in overeenstemming met het lokaal bestuur en in samenspraak met omwonenden en gebruikers.

De realiteit op het terrein blijkt evenwel anders te zijn. Veel lokale besturen en onomwonden stellen dat ze door Infrabel vaak voor voldongen feiten worden geplaatst. Zo zou de medewerking voor de aanleg van een fietssnelweg vaak afhankelijk zijn van de voorafgaandelijke goedkeuring van een streefbeeldstudie over de verschillende overwegen in de gemeente, waarbij het lokale bestuur zich dus *de facto* akkoord moet verklaren met de opheffing van bepaalde overwegen. De Kamer heeft deze praktijk duidelijk veroordeeld in de resolutie betreffende de medewerking van Infrabel en NMBS bij de realisatie van een netwerk van fietssnelwegen (DOC 55 0944/001).

De Vlaamse Vereniging voor Steden en Gemeenten (VVSG) stelde in de Kamercommissie Mobiliteit, Overheidsbedrijven en Federale Instellingen van 10 maart 2021 dat de afschaffing van een overweg vaak het gevolg is van een sluipende besluitvorming bij Infrabel. Vaak is er zelfs niet eens een formele beslissing over de afschaffing van een overweg, aldus de VVSG.

Het afschaffen van een overweg heeft een stevige impact op de mobiliteit, op de verkeersveiligheid en het dagelijks leven van omwonenden. Omrijdbewegingen voor motorvoertuigen als gevolg van het afschaffen van een overweg kunnen hinderlijk zijn, maar zijn niet onoverkomelijk. Voor landbouwers en zeker voor zwakke/actieve weggebruikers kunnen de gevolgen evenwel veel groter zijn. Veilige wandel- en fietsroutes worden door het afschaffen van een overweg soms botweg onderbroken. Landbouwers moeten soms kilometers omrijden om hun percelen te bereiken. Veel erger wordt het wanneer het afschaffen van een overweg een negatieve impact heeft

⁵ Chiffres d'Infrabel présentés le 10 mars 2021 en commission de la Mobilité, des Entreprises publiques et des Institutions fédérales de la Chambre des représentants.

⁵ Cijfers Infrabel gepresenteerd in de Kamercommissie Mobiliteit, Overheidsbedrijven en Federale Instellingen van 10 maart 2021.

suppression d'un passage à niveau a un impact négatif sur la sécurité routière ou lorsqu'elle entraîne un transfert modal inversé.

La Région flamande et la Région wallonne ont toutes deux adopté ces dernières années un décret relatif à la voirie communale⁶. Ces deux décrets visent à promouvoir en matière de voirie communale une politique cohérente axée sur l'utilisateur faible/actif. Ils confèrent au conseil communal une compétence claire concernant le déplacement, la modification ou la suppression de routes communales et fixent le cadre dans lequel une telle décision doit être prise. Le décret flamand sur les routes communales dispose ce qui suit:

“Art. 3

Le présent décret vise à sauvegarder et à améliorer la structure, la cohésion et l'accessibilité des routes communales, en particulier en vue de répondre aux besoins actuels et futurs en matière de mobilité douce.

Afin d'atteindre l'objectif visé au premier alinéa, les communes mènent une politique intégrée visant, entre autres:

- 1° le développement d'un réseau local de routes sûres;
- 2° la revalorisation et la protection d'un réseau dense de routes lentes, tant sur le plan récréatif que fonctionnel.

Art. 4

Lors des décisions sur des modifications au réseau routier communal, les principes suivants sont au moins pris en compte:

- 1° les modifications apportées au réseau routier communal sont toujours dans l'intérêt public;
- 2° la modification, le déplacement ou la suppression d'une route communale est une mesure exceptionnelle et dûment justifiée;
- 3° la sécurité routière et l'accès aux parcelles riveraines sont toujours pris en compte;
- 4° les modifications du réseau routier sont évaluées, si nécessaire, dans une perspective intercommunale;

⁶ Décret du 3 mai 2019 *houdende de gemeentewegen* et décret du 6 février 2014 relatif à la voirie communale.

op de verkeersveiligheid of leidt tot een omgekeerde *modal shift*.

Zowel in het Vlaamse als het Waalse Gewest werden de afgelopen jaren decreten goedgekeurd met betrekking tot de gemeentewegen⁶. Beiden decreten hebben tot doelstelling een samenhangend beleid mogelijk te maken rond gemeentewegen, waarbij de zwakke/actieve weggebruiker centraal staat. Beide decreten geven de gemeenteraad een duidelijke bevoegdheid bij het verleggen, wijzigen of afschaffen van gemeentewegen en bepalen het kader waarin een dergelijke beslissing moet worden genomen. In het Vlaamse decreet gemeentewegen staat het als volgt:

“Art. 3

Dit decreet heeft tot doel om de structuur, de samenhang en de toegankelijkheid van de gemeentewegen te vrijwaren en te verbeteren, in het bijzonder om aan de huidige en toekomstige behoeften aan zachte mobiliteit te voldoen.

Om de doelstelling, vermeld in het eerste lid, te realiseren voeren de gemeenten een geïntegreerd beleid, dat onder meer gericht is op:

- 1° de uitbouw van een veilig wegennet op lokaal niveau;
- 2° de herwaardering en bescherming van een fijnmazig netwerk van trage wegen, zowel op recreatief als op functioneel vlak.

Art. 4

Bij beslissingen over wijzigingen van het gemeentelijk wegennet wordt minimaal rekening gehouden met de volgende principes:

- 1° wijzigingen van het gemeentelijk wegennet staan steeds ten dienste van het algemeen belang;
- 2° een wijziging, verplaatsing of afschaffing van een gemeenteweg is een uitzonderingsmaatregel die afdoende wordt gemotiveerd;
- 3° de verkeersveiligheid en de ontsluiting van aangrenzende percelen worden steeds in acht genomen;
- 4° wijzigingen aan het wegennet worden zo nodig beoordeeld in een gemeentegrensoverschrijdend perspectief;

⁶ Decreet van 3 mei 2019 *houdende de gemeentewegen* en *Décret relatif à la voirie communale* van 6 februari 2014.

5° les modifications du réseau routier sont évaluées en tenant compte de la fonction actuelle de la route communale, sans pour autant compromettre les besoins des générations futures. Notamment les besoins spatiaux des différentes activités sociétales sont considérés les uns par rapport aux autres et à un même moment.”

Pour nous, il est en fait évident que la procédure prévue par ces décrets respectifs soit suivie lors de la suppression d'un passage à niveau⁷. La suppression d'un passage à niveau implique en effet une modification de la structure des voiries communales.

Infrabel affirme toutefois que ces décrets ne s'appliquent pas à la suppression d'un passage à niveau. Elle s'appuie à cet effet sur la doctrine dite d'interception, qui prévoit que les passages à niveau font par définition partie du chemin de fer.

Par le passé, la Cour de cassation s'est déjà prononcée à plusieurs reprises sur le statut de la portion de route qui relève de deux catégories différentes de voiries, plus particulièrement des chemins de fer (grande voirie) et des voiries communales.

La Cour indique à cet égard:

“En vertu de l'article 1^{er} de la loi du 25 juillet 1891 révisant la loi du 15 avril 1843 sur la police des chemins de fer, les chemins de fer sont classés dans la grande voirie. Dès lors que la grande voirie l'emporte sur la voirie communale, à l'endroit où elle est croisée par un chemin de fer en construction, une voie communale perd, par le fait même de sa nouvelle affectation, son caractère originaire pour faire partie intégrante du chemin de fer auquel elle est incorporée.”

(Cass. 2 octobre 2009, AR C.07 0480.F)

Et encore:

“Une route nationale, régionale, provinciale ou communale, à l'endroit du croisement avec le chemin de fer, perd par le fait même de sa nouvelle affectation, à l'endroit de ce croisement, sa nature originale et fait partie intégrante du chemin de fer, soit de la grande voirie. Le simple fait d'un croisement aérien du chemin de fer avec la route nationale, régionale, provinciale ou communale située en contrebas n'a pas pour effet, à l'endroit de ce croisement, l'incorporation de la route

⁷ La loi du 10 avril 1841 sur les chemins vicinaux est toujours applicable dans la Région de Bruxelles-Capitale. Étant donné qu'il n'existe pratiquement plus de passages à niveau dans la Région de Bruxelles-Capitale, les développements de la présente proposition de loi font, par facilité, abstraction de cette loi.

5° bij de afweging voor wijzigingen aan het wegennet wordt rekening gehouden met de actuele functie van de gemeenteweg, zonder daarbij de behoeften van de toekomstige generaties in het gedrang te brengen. Daarbij worden de ruimtelijke behoeften van de verschillende maatschappelijke activiteiten gelijktijdig tegen elkaar afgewogen.”

Wij vinden het eigenlijk vanzelfsprekend dat bij het afschaffen van een overweg de procedure van deze respectievelijke decreten gevolgd zou worden⁷. Het afschaffen van een overweg impliceert immers een wijziging in de structuur van het gemeentelijk wegennet.

Infrabel stelt evenwel dat deze decreten niet van toepassing zijn op het afschaffen van een overweg. Hiervoor baseert men zich op de zogenaamde interceptie, die stelt dat spoorwegovergangen per definitie deel uitmaken van de spoorweg.

Het Hof van Cassatie heeft zich in het verleden al meerdere keren uitgesproken over het statuut van het wegdeel dat tot twee verschillende categorieën van wegen behoort, meer bepaald spoorwegen (grote wegen) en gemeentewegen.

Het Hof stelt daarbij:

“Krachtens artikel 1 van de wet van 25 juli 1891 tot herziening van de wet van 15 april 1843 op de politie van de spoorwegen, worden de spoorwegen bij de grote wegen ingedeeld. Aangezien de grote wegen voorrang hebben op de gemeentewegen, op de plaats waar zij kruisen met een spoorweg in aanleg, verliest de gemeenteweg, door het feit zelf van zijn nieuwe bestemming, zijn oorspronkelijk karakter en maakt hij volledig deel uit van de spoorweg waarbij hij wordt ingelijfd.”

(Cass. 2 oktober 2009, AR C.07 0480.F)

En nog:

“Een rijksweg, een gewestweg, een provincieweg of een gemeenteweg, op de plaats waar die door een spoorweg wordt gekruist, verliest, door het feit zelf van zijn nieuwe bestemming, op die kruising zijn oorspronkelijke aard en maakt integrerend deel uit van de spoorweg, zijnde de grote weg; het enkele feit van een bovengrondse kruising van de spoorweg met een daaronder gelegen rijksweg, gewestweg, provincieweg of gemeenteweg heeft op de plaats van die kruising niet

⁷ In het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is de Wet op de Buurtwegen van 10 april 1841 nog steeds van toepassing. Aangezien er in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest evenwel nauwelijks nog overwegen zijn, wordt hier gemakshalve abstractie van gemaakt bij de toelichting van dit wetsvoorstel.

située en contrebas nonobstant le fait que le carrefour aérien s'appuie sur une construction reposant sur cette route située en contrebas.”.

(Cass. 22 juin 2007, AR C.05 0514.N, C.05 0518.N)

Le Conseil d'État a également confirmé ce point de vue, en ajoutant ceci:

“Si une route communale est traversée par un chemin de fer, elle fait partie, à l'endroit du croisement, de la grande voirie. La suppression d'un passage à niveau doit avoir lieu conformément aux dispositions légales en la matière (...)

Si, à l'endroit où il est traversé par un chemin de fer, un chemin, par le fait même de son affectation nouvelle fait partie de la voirie plus importante dans laquelle il est incorporé, c'est-à-dire la grande voirie dans laquelle les chemins de fer sont classés par l'article 1^{er} de la loi du 25 juillet 1843, et si, en se fondant sur les pouvoirs qu'elle exerce sur les chemins de fer en vertu de la loi, l'autorité compétente peut procéder à la suppression d'un passage à niveau audit endroit, cela ne peut être que selon les procédures et formalités prévues par la loi.” (traduction).

(Conseil d'État, 7 janvier 1987, n° 27 299)

Sous l'empire de la loi sur les chemins vicinaux, le Conseil d'État a dès lors estimé:

“À l'endroit où il est traversé par le chemin de fer, un chemin vicinal perd, par le fait même de son affectation nouvelle, son caractère primitif et forme désormais partie intégrante de la voie plus importante dans laquelle il est incorporé. En se fondant sur les pouvoirs de police qu'il exerce sur les chemins de fer en vertu de l'article 2 de la loi du 12 avril 1835 et de l'article 17 de la loi du 23 juillet 1926, (...), le Roi peut, nonobstant les prescriptions de la loi du 10 avril 1841, autoriser la suppression d'un passage à niveau à l'endroit où le chemin de fer intercepte un chemin vicinal.”.

(Conseil d'État, 2 mai 1974, n° 16 394)

Cette interprétation a été confirmée par Mme Lydia Peeters, ministre flamande de la Mobilité et des Travaux publics, le 11 février 2021 en commission de la Mobilité et des Travaux publics du Parlement flamand dans sa réponse à une question du député flamand Marino Keulen:

“La doctrine de l'interception invoquée par Infrabel est généralement admise par la jurisprudence. La Cour de cassation fait également sienne cette théorie de l'interception et considère bel et bien qu'Infrabel a raison

de inlijving tot gevolg van de lager gelegen weg, ook al steunt de bovengrondse kruising op een bouwwerk dat rust op de lager gelegen weg.”.

(Cass. 22 juni 2007, AR C.05 0514.N, C.05 0518.N)

Ook de Raad van State bevestigde dit standpunt, en voegde daaraan toe:

“Wanneer een gemeenteweg wordt gekruist door een spoorweg dan behoort die weg op de plaats van de kruising tot de grote wegenis. De afschaffing van een spoorwegovergang moet geschieden overeenkomstig de wettelijke bepalingen terzake (...)

Hoewel een weg, op de plaats waar hij gekruist wordt door een spoorweg, door de omstandigheid zelf van zijn nieuwe bestemming, deel uitmaakt van de grotere weg waarbij hij is ingedeeld, namelijk de grote wegen waartoe de spoorwegen krachtens artikel 1 van de wet van 15 april 1843 op de spoorwegpolitie behoren, en hoewel de bevoegde overheid, steunend op de bevoegdheden die zij krachtens de wet uitoefent op de spoorwegen, een overweg op de genoemde plaats kan afschaffen, kan dat alleen maar volgens de wettelijke procedures en formaliteiten.”.

(RvS 7 januari 1987, nr. 27 299)

Onder gelding van de Buurtwegenwet oordeelde de Raad dan ook:

“Een buurtweg verliest, op de plaats waar hij door de spoorweg wordt gekruist, door het feit zelf van zijn nieuwe bestemming, zijn oorspronkelijke aard en maakt voortaan een integrerend deel uit van de grotere weg waarin hij wordt opgenomen. De Koning, door zich te beroepen op de politiebevoegdheid welke hij op de spoorwegen uitoefent krachtens art. 2 van de wet van 12 april 1835 en artikel 17 van de wet van 23 juli 1926, kan, niettegenstaande de voorschriften van de buurtwegenwet, machtiging verlenen tot het afschaffen van een overweg op de plaats waar de spoorweg een buurtweg kruist.”.

(RvS 2 mei 1974, nr. 16 394)

Deze lezing werd bevestigd door Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken in de commissie Mobiliteit & Openbare Werken van het Vlaams Parlement van 11 februari 2021 in haar antwoord op een vraag van Vlaams Volksvertegenwoordiger Marino Keulen:

“De door Infrabel aangehaalde interceptie theorie wordt algemeen aanvaard in de rechtspraak. Het Hof van Cassatie maakt zich die interceptie theorie ook eigen en gaat er wel degelijk van uit dat Infrabel het hier bij

et ne doit donc pas obtenir l'accord du gestionnaire de voirie et/ou de l'administration locale. Telle est la théorie, la jurisprudence, mais dans le cadre de la bonne gouvernance, il serait judicieux que des mesures qui ont un effet sur le terrain d'une administration locale soient prises en concertation avec cette administration locale. Je souhaite me concentrer sur cette priorité.”

Ce problème pourrait donc être résolu en modifiant l'article 19 de la loi du 27 avril 2018 sur la police des chemins de fer. Il y a deux pistes possibles. D'une part, il pourrait être explicité dans cet article 19 que les décrets régionaux sur les voiries communales sont également applicables aux passages à niveau, comme l'ASBL *Trage Wegen* l'a suggéré au cours de la réunion du 10 mars 2021 de la commission de la Mobilité, des Entreprises publiques et des Institutions fédérales. L'autre piste serait de prévoir dans l'article 19 des critères et une procédure applicables à la suppression de tout passage à niveau, calqués sur ce qui est prévu par les décrets régionaux.

La modification de l'article 19 de la loi du 27 avril 2018 sur la police des chemins de fer proposée par l'ASBL *Trage Wegen* est la suivante:

“Art. 19. Les chemins de fer sont classés dans la grande voirie, à l'exception du droit public de passage dont bénéficie la circulation routière sur les passages à niveau, qui est réglementé conformément au statut administratif pour lequel les pouvoirs locaux ou régionaux sont compétents.

Sauf les exceptions à déterminer par arrêté royal, les chemins d'accès, créés pour aboutir aux gares et propriété du gestionnaire de la gare, sont gérés par l'autorité locale, après avoir été enrôlés dans le statut administratif pour lequel les pouvoirs locaux sont compétents.”

Nous optons toutefois pour la deuxième option, parce qu'elle prévoit la même procédure pour tous les passages à niveau du réseau ferroviaire, et aussi parce qu'elle permet de ne pas toucher à la répartition actuelle des compétences entre autorités fédérales et régionales.

Concrètement, l'idée est d'ajouter à l'article 19 les principes à prendre en considération pour décider de la suppression éventuelle de tout passage à niveau. Ces principes sont similaires à ceux contenus dans le décret sur les voiries communales du gouvernement flamand.

En outre, la commune se voit explicitement chargée d'organiser une enquête publique sur tout projet de

het rechte eind heeft en als dusdanig geen instemming moet hebben van de wegebeheerder en/of het lokale bestuur. Dat is de theorie, de rechtspraak, maar in het kader van behoorlijk bestuur zou het een goede zaak zijn dat maatregelen die een effect hebben op het terrein van een lokaal bestuur worden genomen in overleg met dat lokale bestuur. Daar wil ik op focussen.”

Deze problematiek zou dan ook opgelost kunnen worden door in te grijpen op artikel 19 van de wet van 27 april 2018 op de politie van de spoorwegen. Hiervoor kunnen twee mogelijke pistes bewandeld worden. Enerzijds zou in artikel 19 geëxpliciteerd kunnen worden dat de gewestelijke decreten op de gemeentewegen ook van toepassing zijn op overwegen, zoals door de vzw *Trage Wegen* werd geopperd tijdens de bespreking in de Kamercommissie Mobiliteit, Overheidsbedrijven en Federale Instellingen van 10 maart 2021. Anderzijds zouden in artikel 19 de criteria en een procedure voor de afschaffing van een overweg kunnen worden opgenomen, gelijklopend aan de gewestelijke decreten.

Het voorstel van vzw *Trage Wegen* om artikel 19 van de wet van 27 april 2018 op de politie van de spoorwegen te wijzigen is het volgende:

“Art. 19. De spoorwegen zijn ingedeeld in de grote wegenis, met uitzondering van het publiek recht van doorgang voor het wegverkeer op een overweg, dat overeenkomstig het administratiefrechtelijk statuut waarvoor de lokale dan wel regionale overheid bevoegd is, wordt geregeld.

De toegangswegen tot de stations, eigendom van de stationsbeheerder, worden beheerd door de lokale overheid, na inlijving in het administratiefrechtelijk statuut waarvoor de lokale overheid bevoegd is, behalve de door de Koning bepaalde uitzonderingen.”

Wij opteren evenwel voor de tweede mogelijkheid, omdat die voor eenzelfde procedure zorgt voor alle overwegen op het spoorwegnet én omdat er op deze wijze niet wordt ingegrepen op de bestaande bevoegdheidsverdeling tussen de federale en de gewestelijke overheden.

Concreet zouden aan artikel 19 de principes worden toegevoegd waarmee rekening moet worden gehouden bij beslissingen over het eventueel afschaffen van een overweg. Deze principes zijn gelijkaardig aan de principes uit het Vlaams decreet gemeentewegen.

Bovendien krijgt de gemeente de expliciete opdracht om een openbaar onderzoek te organiseren over de

suppression d'un passage à niveau, et ce, selon des modalités qui seront déterminées par le Roi.

Nous sommes convaincue que notre proposition suscitera un débat social éclairé sur toute suppression éventuelle d'un passage à niveau, ce qui permettra de renforcer l'adhésion de la population à la décision finale.

voorgenomen afschaffing volgens modaliteiten die door de Koning bepaald zullen worden.

Wij zijn ervan overtuigd dat dit voorstel zal leiden tot een gemotiveerd maatschappelijk debat over elke mogelijke afschaffing van een overweg, waardoor het draagvlak voor de uiteindelijke beslissing vergroot.

Marianne VERHAERT (Open Vld)

PROPOSITION DE LOI**Article 1^{er}**

La présente loi règle une matière visée à l'article 74 de la Constitution.

Art. 2

L'article 19 de la loi du 27 avril 2018 sur la police des chemins de fer est remplacé par ce qui suit:

“Art. 19. Les chemins de fer sont classés dans la grande voirie.

Les décisions concernant la suppression de passages à niveau tiennent compte au moins des principes suivants:

1° la suppression de passages à niveau doit toujours servir l'intérêt général;

2° la suppression d'un passage à niveau constitue une mesure d'exception qui doit être dûment motivée;

3° la sécurité routière, les répercussions de cette suppression sur la mobilité et le désenclavement de parcelles adjacentes sont toujours pris en considération;

4° les répercussions de la suppression d'un passage à niveau sont, au besoin, évaluées dans une perspective dépassant les limites communales;

5° lorsqu'il est envisagé de supprimer un passage à niveau, il est tenu compte de la fonction actuelle du passage à niveau, sans pour autant compromettre les besoins de générations futures. Dans ce cadre, un équilibre est recherché entre les besoins spatiaux des différentes activités sociales.

La commune sur le territoire de laquelle le passage à niveau est situé est invitée à rendre un avis et est également chargée de l'organisation d'une enquête publique sur la suppression envisagée.

Le Roi fixe les modalités de cette enquête publique.

Sauf les exceptions à déterminer par arrêté royal, les chemins d'accès, créés pour aboutir aux gares et propriété du gestionnaire de la gare, sont gérés par l'autorité

WETSVOORSTEL**Artikel 1**

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 74 van de Grondwet.

Art. 2

Artikel 19 van de wet van 27 april 2018 op de politie van de spoorwegen wordt vervangen als volgt:

“Art. 19. De spoorwegen zijn ingedeeld in de grote wegenis.

Bij beslissingen over de afschaffing van overwegen wordt minimaal rekening gehouden met de volgende principes:

1° het afschaffen van overwegen staat steeds ten dienste van het algemeen belang;

2° een afschaffing van een overweg is een uitzonderingsmaatregel die afdoende wordt gemotiveerd;

3° de verkeersveiligheid, de impact op mobiliteit en de ontsluiting van aangrenzende percelen worden steeds in acht genomen;

4° de impact van het afschaffen van een overweg wordt zo nodig beoordeeld in een gemeentegrensoverschrijdend perspectief;

5° bij de afweging voor de afschaffing van een overweg wordt rekening gehouden met de actuele functie van de overweg, zonder daarbij de behoeften van de toekomstige generaties in het gedrang te brengen. Daarbij worden de ruimtelijke behoeften van de verschillende maatschappelijke activiteiten gelijktijdig tegen elkaar afgewogen.

De gemeente op wiens grondgebied de overweg is gelegen wordt om advies gevraagd alsook gelast met de organisatie van een openbaar onderzoek over de voorgenomen afschaffing.

De Koning bepaalt de verdere modaliteiten voor dit openbaar onderzoek.

De toegangswegen tot de stations, eigendom van de stationsbeheerder, worden beheerd door de lokale overheid, na inlijving in het administratiefrechtelijk statuut

locale, après avoir été enrôlés dans le statut administratif pour lequel les pouvoirs locaux sont compétents.”

16 mars 2021

waarvoor de lokale overheid bevoegd is, behalve de door de Koning bepaalde uitzonderingen.”

16 maart 2021

Marianne VERHAERT (Open Vld)