

Question du Député Daniel Senesael à Georges Gilkinet concernant le projet de suppression des passages à niveau d'Infrabel

Monsieur le Ministre,

Infrabel supprime régulièrement un grand nombre de passages à niveaux jugés accidentogènes sur l'ensemble du territoire belge. Ces mesures répondent à une nécessité liée au nombre important d'accidents survenus aux abords de certains passages à niveau. Toutefois, nous nous demandons si la suppression de plusieurs de ces lieux de passages fondamentaux pour la circulation quotidienne dans plusieurs communes rurales relève d'une même nécessité. Par exemple, les passages à niveau (PN9 et PN11) de la commune d'Estaimpuis ne présentent pas, a priori, de risques majeurs d'accidents.

En cas de suppression d'un passage à niveau, Infrabel prévoit la réalisation de travaux visant à réduire l'impact de cette décision sur la circulation. Une telle alternative a un prix : en moyenne, le coût de tels chantiers est estimé à 1,25 million d'euros ! De plus, ceux-ci peuvent causer d'importants dérangements aux riverains : fermeture de la circulation, déviations, risque d'expropriation, voire dangers inhérents aux aménagements des infrastructures publiques.

En ce qui concerne la commune d'Estaimpuis, la solution proposée à la suppression du passage à niveau PN9 est la suivante : construire un tunnel à deux bandes de circulation sous la voie de chemin de fer. Notons que ce passage à niveau se situe à l'entrée du village de Leers-nord, dont la circulation est partiellement limitée à 30 km/h. Le passage à niveau, situé sur une montée, permet de réduire la vitesse des automobilistes et, ainsi, de réduire le risque d'accident. Or, la mise en place de ce tunnel pourrait favoriser les dangers liés à la vitesse de circulation.

Monsieur le Ministre, mes questions sont les suivantes :

1. Pouvez-vous nous indiquer le nombre d'accidents survenus aux passages à niveau PN9 et 11 d'Estaimpuis ?
2. Quelle est la méthode d'évaluation de la dangerosité des passages à niveau employée par Infrabel ?

3. Infrabel a récemment testé l'ajout d'un système Led aux barrières des passages à niveau. Pouvons-nous avoir votre retour sur les résultats de ce test ?

4. Infrabel envisage également le recours à un système d'intelligence artificielle visant à prévenir les risques d'accident sur ces points de passage. Pouvez-vous nous indiquer la place qu'Infrabel souhaite donner à ce système dans son projet de sécurisation des abords ferroviaires, ainsi que l'état d'avancement du projet ?

Question n° 30 de monsieur le député Daniel Senesael du 4 novembre 2020 au ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges

Le projet de suppression des passages à niveau.

En réponse à la question posée, j'ai l'honneur de communiquer ce qui suit.

1. Voici les accidents survenus entre un train et un usager de la route durant la période 2010-2019 :

- L75A-9 : 1 accident survenu en 2010 avec une voiture et n'occasionnant pas de victime,
- L75A-11 : 1 accident survenu en 2015 avec une voiture et n'occasionnant pas de victime.

2. Outre l'accidentologie, Infrabel se base sur plusieurs paramètres afin d'évaluer le risque d'accident à hauteur de chaque passage à niveau (PN). Ces paramètres, repris dans un modèle statistique, sont regroupés en trois grandes catégories : le ferroviaire, la route et l'environnement du PN. La somme de ces paramètres nous permet d'évaluer le risque potentiel d'accident à hauteur de chaque PN. Il importe aussi de rappeler que parler de « dangerosité d'un PN » peut donner une image erronée de la situation puisque la majorité des accidents aux PN sont causés par le comportement irresponsable de certains conducteurs ou piétons. C'est dans ces comportements que réside le vrai danger. Et Infrabel ne ménage ses efforts ni pour sensibiliser la population, ni pour mettre en place des mesures au niveau de l'infrastructure afin de prévenir des drames.

Vraag nr. 30 van de heer volksvertegenwoordiger Daniel Senesael van 4 november 2020 aan de minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen

Het project voor afschaffing van overwegen.

Het geachte lid vindt hieronder het antwoord op zijn vraag.

1. De volgende ongevallen tussen een trein en een weggebruiker gebeurden in de periode 2010-2019:

- L75A-9: 1 ongeval in 2010 met een wagen waarbij geen slachtoffers vielen,
- L75A-11: 1 ongeval in 2015 met een wagen waarbij geen slachtoffers vielen.

2. Naast de verkeersveiligheidskunde baseert Infrabel zich op diverse parameters om het ongevallenrisico op elke overweg (OW) in te schatten. Deze parameters, die in een statistisch model zijn opgenomen, zijn ingedeeld in drie hoofdcategorieën: spoor, weg en omgeving van de OW. De som van deze parameters stelt ons in staat om het potentiële ongevallenrisico bij elke OW te beoordelen. Hierbij dient er ook op te worden gewezen dat spreken van de "gevaarlijkheid van een OW" een verkeerd beeld kan geven van de situatie, aangezien de meeste ongevallen aan OW's worden veroorzaakt door het onverantwoordelijk gedrag van bepaalde bestuurders of voetgangers. Het is in dit gedrag dat het echte gevaar schuilt. Infrabel doet er alles aan om het publiek te sensibiliseren en om de nodige infrastructurele maatregelen te nemen om ongevallen te voorkomen.



G. GILKINET

Minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen

Ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges