



**Conseil économique  
et social**

Distr.  
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.1/2008/7  
4 septembre 2008

Original: FRANÇAIS

---

**COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE**

**COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS**

Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières

Cinquante-sixième session  
Genève, 18-21 novembre 2008  
Point 6 c) de l'ordre du jour provisoire

**RÉVISION DE LA RÉOLUTION D'ENSEMBLE  
SUR LA CIRCULATION ROUTIÈRE (R.E.1)**

Sécurité aux passages à niveau

Note du secrétariat

1. Le présent document est soumis en conformité avec le mandat du groupe de travail (WP.1) tel que défini dans le document TRANS/WP.1/100/Add.1 (point c) qui vise à développer, mettre à jour et diffuser les Résolutions d'ensemble R.E.1 et R.E.2, ainsi qu'avec le programme de travail pour 2008-2012 du Comité des transports intérieurs, adopté lors de sa soixante-dixième session en 2008 (ECE/TRANS/200/Add.1, point 2.3 b)).
2. Les membres du WP.1 trouveront ci-après un projet préparé par Laser Europe sur la sécurité aux passages à niveau faisant suite aux discussions sur ce sujet lors de la Cinquante-cinquième session (voir rapport ECE/TRANS/WP.1/117, para. 11). Ce point sera inséré en tant que paragraphe 1.9 dans le chapitre 1 de la nouvelle R.E.1.

## R.E.1

### **Chapitre 1 Règles générales relatives au comportement dans la circulation**

...

#### **1.9 Sécurité aux passages à niveau**

##### **1.9.1 Contexte**

Un passage à niveau est un croisement à niveau d'une ligne ferroviaire avec une voie routière ou piétonnière. Il en existe encore des dizaines de milliers à travers le monde. La circulation des convois ferroviaires y est toujours prioritaire sur les usagers de la route. C'est précisément parce qu'ils sont à niveau que ces passages présentent des risques importants malgré la signalisation mise en place pour annoncer leur présence (voir à ce sujet les signaux d'avertissement de danger prescrits par la Convention de Vienne sur la signalisation routière de 1968 - Annexe 1, section A, paragraphes 25, 26, 28, 29) et, le cas échéant, l'installation de barrières ou demi-barrières de protection visant à empêcher les usagers de la route de traverser à l'approche et lors du passage d'un ou plusieurs train(s). En général, compte tenu du rapport de masses entre un convoi ferroviaire et un véhicule routier, le risque est essentiellement du côté routier. Cependant, des conséquences graves pour les circulations ferroviaires peuvent advenir en cas de collision avec un poids lourd surtout si ce dernier transporte des marchandises dangereuses ou inflammables.

Malgré toutes les dispositions prises pour annoncer les passages à niveau et assurer leur sécurité, de nombreux usagers sont tués ou blessés chaque année, lors de leur franchissement, parce que des règles n'ont pas été respectées ou que des imprudences ont été commises (par exemple, non respect des indications d'arrêt obligatoire données par un signal lumineux ou un signal acoustique, engagement sur un passage sans s'être assuré qu'aucun véhicule sur rails n'approche) ou encore parce que des barrières ou des demi-barrières baissées ont été forcées ou contournées. Contrairement aux idées reçues, la majorité des accidents concerne des «habités», notamment ceux qui résident à proximité d'un passage à niveau, du fait que la routine engendre trop souvent une baisse de vigilance ou une prise de risques, qui peut se révéler fatale.

Il est un fait que le risque potentiel que représente un passage à niveau est fonction de l'intensité de la circulation sur la voie ferroviaire et sur la voie routière. En général, le plus grand nombre de passages à niveau existants se trouvent à l'intersection de lignes ferroviaires et de routes à faible circulation ou sur des lignes ferroviaires secondaires. Néanmoins, afin de réduire les risques de collision sur ces passages à niveau, des efforts sont faits dans les pays pour chercher à les éliminer, en commençant par ceux qui présentent le plus de risque, soit en les remplaçant par des passages dénivelés, soit en les supprimant purement et simplement. Il s'agit toutefois d'une œuvre de longue haleine à cause du coût que représente leur suppression, des délais d'étude et de réalisation relativement longs (environ 5 ans) ; enfin la topographie des lieux ne se prête pas toujours aisément à l'opération.

## 1.9.2 **Recommandations**

Eu égard à ce qui précède, les mesures suivantes sont recommandées:

### 1.9.2.1 Règles à observer à l'approche et au franchissement des passages à niveau

#### A) Règles relatives au comportement

Tous les pays possédant un réseau ferroviaire devraient introduire dans leur législation les dispositions de l'article 19 de la Convention de Vienne sur la circulation routière de 1968 qui définit les règles que doit observer, à l'approche et au franchissement des passages à niveau, tout usager de la route, qu'il soit piéton, cycliste, cyclomotoriste, motocycliste ou conducteur d'un véhicule à moteur à quatre roues ou plus.

Il est également recommandé de compléter ces règles par des dispositions plus strictes pour les autobus et autocars qui devraient être obligés de s'arrêter aux passages à niveau qui n'ont pas de dispositifs d'avertissement automatiques, tels que des barrières, demi-barrières ou des feux clignotants. Quant aux autobus scolaires, ils devraient être obligés de s'arrêter aux passages à niveau, que ceux-ci aient ou non des barrières, demi-barrières ou des feux clignotants.

#### B) Règles concernant le dépassement

De même, les pays devraient introduire dans leur législation les dispositions de l'article 11, paragraphe 8, de la Convention de Vienne sur la circulation routière qui définit les règles de dépassement immédiatement avant et sur un passage à niveau et, de préférence, introduire celles contenues dans l'Accord européen de 1971 complétant cette Convention qui sont plus contraignantes.

En sus, pour assurer une plus grande sécurité, les pays devraient interdire aux usagers de la route de dépasser l'aplomb du panneau signalant un passage à niveau (voir, par exemple, les signaux A, 28a ou A, 28b de la Convention de Vienne sur la signalisation routière) lorsqu'un train approche du passage à niveau ainsi signalé.

### 1.9.2.2 Sensibilisation des usagers de la route

Les pays devraient également sensibiliser, par des campagnes d'information, les usagers de la route sur les dangers représentés par ces passages à niveau en mettant l'accent sur l'importance de respecter, pour leur sécurité, les règles visées au paragraphe 1.8.1.

En sus de ces règles, les conseils suivants devraient être prodigués en fonction de la catégorie d'usagers de la route concernée.

- a) Concernant les *piétons*: ne pas marcher le long de la voie ferrée, éviter de marcher sur les rails, car ceux-ci peuvent être glissants et ne pas emprunter la voie ferrée par le passage à niveau pour accéder au quai de la gare.

- b) Pour les *cyclistes*: traverser toujours la voie ferrée à un angle droit avec les rails.
- c) S'agissant des *conducteurs de véhicules à moteur*:
  - Éviter de changer de vitesse lors de la traversée d'une voie ferrée;
  - Ne jamais lutter de vitesse avec un train.
- d) Concernant plus particulièrement les *conducteurs de véhicules de transport de marchandises*:
  - Être familiarisés avec les passages à niveau qui se trouvent sur leur trajet;
  - Bien connaître les dimensions de leur véhicule et de leur chargement pour être certains qu'ils auront assez d'espace pour se dégager complètement de la voie ferrée et atteindre l'autre côté sans danger;
  - Éviter de traverser une voie ferrée s'il y a un risque que leur véhicule reste pris contre une barrière qui est levée.

### 1.9.2.3 Infrastructures et équipements

Aucun passage à niveau ne devrait être situé sur les axes de communication à forte densité (autoroutes et routes de caractère similaire) et lignes ferroviaires à vitesse supérieure à 160km/h.

Les passages à niveau automatisés devraient être équipés d'un feu rouge clignotant, qui impose l'arrêt absolu, doublé d'une sonnerie, et pré-annoncé par une signalisation adéquate qui diffère selon que le passage à niveau est équipé ou non de barrières. Le seuil qui justifie l'installation d'un équipement lumineux automatique est, dans certains pays, d'au moins 100 passages de véhicules par jour.

Afin de renforcer la sécurité sur les passages à niveau, il est possible de les équiper de radars pour effectuer des contrôles automatiques. Ces radars permettent de photographier et de sanctionner tout automobiliste qui franchirait le passage à niveau après déclenchement du signal lumineux interdisant le passage. Certains pays étudient la possibilité de généraliser leur utilisation.

-----