



# Conseil économique et social

Distr. générale  
25 juin 2015  
Français  
Original : anglais

## Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Groupe de travail de la sécurité  
et de la circulation routières

Groupe d'experts du renforcement  
de la sécurité aux passages à niveau

Cinquième session  
Genève, 15 et 16 juin 2015

### Rapport du Groupe d'experts du renforcement de la sécurité aux passages à niveau sur sa cinquième session

#### Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Participation .....	1–3	3
II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour) .....	4	3
III. Programme de travail (point 2 de l'ordre du jour) .....	5–22	3
A. Examen et analyse du coût économique des accidents aux passages à niveau sur la base de données fournies par les pays .....	5–6	3
B. Évaluation et analyse de la sécurité de différents types de passages à niveau dans les États membres de la CEE, ainsi que dans certains pays non membres de la CEE tels que l'Afrique du Sud, l'Australie, l'Inde et la Nouvelle-Zélande .....	7–9	4
C. Récapitulatif des bonnes pratiques, notamment dans le domaine de l'éducation .....	10–11	4
D. Recensement des lois et dispositions juridiques nationales en vigueur régissant les passages à niveau .....	12–14	5
E. Recensement des moyens techniques visant à renforcer la sécurité aux passages à niveau .....	15–17	5



---

F.	Recherche des principales causes et des solutions possibles en ce qui concerne les facteurs humains contribuant à l'insécurité des passages à niveau . . . . .	18–19	6
G.	Mesure d'application . . . . .	20–21	6
H.	Élaboration d'une stratégie pour les interfaces route/rail, comprenant des recommandations . . . . .	22	6
IV.	Questions diverses (point 3 de l'ordre du jour) . . . . .	23–28	7
A.	Gestion des risques aux passages à niveau . . . . .	23–25	7
B.	Journée internationale de sensibilisation à la sécurité aux passages à niveau 2015 . . . . .	26	7
C.	Prolongation du mandat du Groupe d'experts . . . . .	27–28	7
V.	Date et lieu de la prochaine réunion (point 4 de l'ordre du jour) . . . . .	29	7
VI.	Adoption du rapport (point 5 de l'ordre du jour) . . . . .	30	7

## I. Participation

1. Le Groupe d'experts de la sécurité aux passages à niveau (GE.1) a tenu sa cinquième session à Genève les 15 et 16 juin 2015, sous la présidence de M. Martin Gallagher (Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord). Les États membres ci-après étaient représentés : Autriche, Belgique, Espagne, Fédération de Russie, Finlande, France, Hongrie, Irlande, Italie, Norvège, Pologne, Portugal Roumanie, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Suède, Suisse et Turquie.
2. Les représentants d'un État non membre de la Commission économique pour l'Europe (CEE), l'Inde, y ont également participé.
3. Les organisations non gouvernementales dont les noms suivent étaient représentées : Agence ferroviaire européenne (AFE), Union internationale des chemins de fer (UIC) et Operation Lifesaver Estonia. Une société privée était également représentée : Community Safety Partnerships Ltd (CSP).

## II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour)

4. Le Groupe d'experts a adopté l'ordre du jour provisoire annoté de la cinquième session (ECE/TRANS/WP.1/GE.1/9) moyennant les amendements ci-après :
  - Sans objet en français; et
  - La « Journée internationale de sensibilisation à la sécurité aux passages à niveau de l'UIC, actualisée pour 2015, et l'examen de la prolongation du mandat du GE.1 doivent être inclus au titre des « Questions diverses ».

## III. Programme de travail (point 2 de l'ordre du jour)

### A. Examen et analyse du coût économique des accidents aux passages à niveau sur la base de données fournies par les pays

5. Au lieu du document n° 1, la Pologne a présenté les réponses au questionnaire supplémentaire communiquées par deux pays. La Fédération de Russie et le Royaume-Uni ont indiqué qu'ils fourniraient leurs données à la Pologne d'ici au 3 juillet 2015. L'Autriche, la Finlande, la Hongrie, la Suède et la Suisse communiqueront des ensembles de données partiels d'ici au 3 juillet 2015. Le GE.1 a demandé à tous les autres États membres participants (Espagne, Estonie, France, Inde, Irlande, Norvège, Portugal, Roumanie et Turquie) d'expliquer à la Pologne pourquoi ils ne recueillaient pas ces informations (aussi d'ici au 3 juillet 2015). Le GE.1 a également demandé à l'UIC de solliciter la permission de ses membres afin de fournir au sous-groupe les données relatives aux coûts des accidents aux passages à niveau dont il dispose.
6. Pour la prochaine session, le GE.1 a demandé :
  - Aux membres du GE.1 de communiquer au sous-groupe des études de cas nationales et les coûts moyens ou habituels des accidents aux passages à niveaux, ou d'expliquer pourquoi ces informations ne sont pas recueillies. Toutes les informations devront être communiquées d'ici au 3 juillet 2015;

- Au sous-groupe d'analyser les coûts communiqués par les membres du GE.1, ainsi que des cas concrets et des exemples de décisions prises par les pouvoirs publics pour renforcer la sécurité aux passages à niveau lorsqu'il n'existait pas d'étude convaincante;
- Au sous-groupe d'élaborer un document illustrant ce qui précède.

## **B. Évaluation et analyse de la sécurité de différents types de passages à niveau dans les États membres de la CEE, ainsi que dans certains pays non membres de la CEE tels que l'Afrique du Sud, l'Australie, l'Inde et la Nouvelle-Zélande**

7. Le sous-groupe (conduit par CSP) a proposé une liste des indicateurs de performance en matière de sécurité aux passages à niveau les plus adaptés, et recommandé à l'UIC d'enregistrer et de publier les données relatives au niveau de sécurité des passages à niveau, chaque année, à l'occasion de la Journée internationale de sensibilisation à la sécurité aux passages à niveau (voir document n° 2).

8. Le GE.1 a aussi examiné l'applicabilité de plusieurs indicateurs de sécurité communs relatifs aux passages à niveaux, tels qu'ils figurent dans la Directive de l'UE 2014/88/UE. Le GE.1 est convenu d'adopter les indicateurs de sécurité communs pour guider les travaux de tous les sous-groupes. Il est également convenu d'examiner les indicateurs utilisés dans certains États membres de la CEE tels que l'Afrique du Sud, l'Australie, l'Inde et la Nouvelle-Zélande.

9. Pour la prochaine session, le GE.1 a demandé au sous-groupe :

- D'établir la version définitive des ensembles de données proposés, tels qu'énumérés dans le document n° 2 de la cinquième session;
- D'incorporer les indicateurs de sécurité communs figurant dans la Directive de l'UE relative aux passages à niveau, comme envisagé lors de la cinquième session, en annexe au document à élaborer pour la prochaine session;
- De recueillir les données relatives aux indicateurs de sécurité pertinents en Afrique du Sud, en Australie, en Inde et en Nouvelle-Zélande;
- De communiquer les données sur la sécurité recommandées pour les États membres de la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies (CEE), lorsque cela est possible.
- D'élaborer un document illustrant ce qui précède.

## **C. Récapitulatif des bonnes pratiques, notamment dans le domaine de l'éducation**

10. Au lieu de mettre à jour le document n° 3, la Finlande a présenté la compilation de bonnes pratiques qu'elle a établie à partir des informations communiquées par les membres du GE.1 sur les types d'améliorations ou les bonnes pratiques qui ont effectivement fait progresser la sécurité.

11. Pour la prochaine session, le GE.1 a demandé au sous-groupe :

- De revoir la présentation du tableau;
- D'élargir le contenu du tableau de manière à y inclure plus d'options, en particulier en ce qui concerne la technologie et les solutions technologiques faisant l'objet d'essais;

- De recenser les pays dans lesquels une évaluation des bonnes pratiques a été effectuée et ceux où elle ne l'a pas été;
- D'intégrer les pratiques à forte intensité de main-d'œuvre dans les pays où la technologie est relativement coûteuse (en Inde par exemple);
- De recenser les avantages et les contraintes associés à chacune des bonnes pratiques;
- D'établir un document illustrant ce qui précède.

#### **D. Recensement des lois et dispositions juridiques nationales en vigueur régissant les passages à niveau**

12. Le sous-groupe (conduit par l'AFE) a proposé divers amendements aux dispositions de la Convention de 1968 sur la circulation routière relatives aux passages à niveau (art. 33 à 36) (document n° 4), y compris la proposition qu'un signe modernisé (« A, 26c ») remplace les signes existants A, 26a et A, 27 (qui annoncent un passage à niveau). Le sous-groupe a également proposé un tout nouveau signe pour indiquer que si un conducteur est coincé entre deux barrières abaissées à l'approche d'un train, il devrait défoncer les barrières avec son véhicule.

13. Le GE.1 était d'avis que le paragraphe 12 de l'article 23 de la Convention sur la signalisation routière de 1968 devrait être supprimé. Il a également conclu que le signal A, 25 n'annonçait pas clairement un passage à niveau avec barrières.

14. Pour la prochaine session, le GE.1 a demandé que :

- Les membres du GE.1 reprennent l'examen des amendements proposés, qu'ils commentent le reste des articles 33 à 36 dans leur libellé actuel et qu'ils soumettent au sous-groupe d'autres propositions d'amendements (le cas échéant) d'ici au 15 juillet 2015;
- Le sous-groupe élabore un document officiel fondé sur le document sans cote n° 4 afin de refléter les observations reçues des membres du GE.1 durant la session (voir ci-dessus), ainsi que celles qui ont été transmises au sous-groupe après la session;
- Le sous-groupe définisse les prescriptions applicables à la toute nouvelle signalisation issue des débats de la cinquième session, qui figurent également dans le document pour la prochaine session.

#### **E. Recensement des moyens techniques visant à renforcer la sécurité aux passages à niveau**

15. Le document n° 5 n'a pas été soumis.

16. Afin de garantir que la question de la technologie figure dans le rapport final du GE.1, le GE.1 a accepté que des informations sur les bonnes pratiques en matière de technologie et les solutions techniques actuellement à l'essai soient incluses dans le tableau des bonnes pratiques au titre du point 2 c).

17. Le Président a également entrepris d'élaborer un bref projet de document contenant un résumé de la position mondiale fondée sur les connaissances actuelles pour la prochaine session.

## **F. Recherche des principales causes et des solutions possibles en ce qui concerne les facteurs humains contribuant à l'insécurité des passages à niveau**

18. Le sous-groupe (conduit par l'Autriche) a fourni un résumé de ses travaux à ce jour ainsi qu'une liste de ses recherches sur les facteurs humains qui n'ont pas abouti. Il s'attachera à fournir une copie de projet de boîte à outils d'ici à la prochaine session.

19. Pour la prochaine session, le GE.1 a demandé au sous-groupe :

- D'étendre la boîte à outils proposée à des catégories d'usagers des passages à niveau autres que les conducteurs de véhicule;
- De rassembler des informations sur la boîte à outils proposée avec ou sans essai/validation;
- De recenser les principaux facteurs humains liés aux accidents aux passages à niveau;
- D'établir un document illustrant ce qui précède.

## **G. Mesure d'application**

20. À la place du document n° 7, le sous-groupe (conduit par le Royaume-Uni) a présenté son analyse complète des réponses fournies par les membres du GE.1 en réponse à son second questionnaire. Il s'est avéré que peu nombreux étaient les pays qui évaluaient l'efficacité des systèmes de détection et leur impact à long terme sur le comportement des utilisateurs, et que cette analyse n'était pas assez approfondie. Le sous-groupe a recommandé qu'une méthode cohérente pour analyser les facteurs humains avant et après la mise en œuvre de la technologie (c'est-à-dire les radars placés aux feux rouges et les radars de mesure de la vitesse) soit instaurée afin de mesurer pleinement la réussite de l'opération et un changement de comportement durable. En outre, cette méthode devrait être acceptée et adoptée par les pays cherchant à déployer des technologies visant à renforcer la sécurité aux passages à niveau.

21. Le GE.1 a demandé au sous-groupe d'entreprendre une évaluation de l'efficacité des caméras de contrôle fixes placées aux passages à niveau en analysant et en comparant les données relatives aux infractions avant et après l'installation et, pour la prochaine session, de fournir un document sur leur évaluation à ce jour.

## **H. Élaboration d'une stratégie pour les interfaces route/rail, comprenant des recommandations**

22. Ainsi qu'il a été noté à la troisième session du GE.1, un rapport stratégique sur les interfaces route/rail refléterait l'achèvement des travaux des sous-groupes en ce qui concerne les points 2 a) à 2 g) ci-dessus. Le Président a indiqué qu'à la prochaine session, il présenterait, conjointement avec le secrétariat, un plan parfaitement structuré du projet de rapport. Il a également noté qu'il pourrait être possible de présenter un premier projet incomplet en fonction des progrès accomplis dans les travaux des sous-groupes.

## **IV. Questions diverses (point 3 de l'ordre du jour)**

### **A. Gestion des risques aux passages à niveau**

23. À la place du document n° 8, le représentant du Royaume-Uni a exposé les avantages que comportait la mise en œuvre d'une approche et d'un processus fondés sur le risque en ce qui concerne la gestion de la sécurité aux passages à niveau. Des exemples ont illustré la méthode actuellement utilisée au Royaume-Uni, avec le concours de la Finlande, du Portugal et de l'AFE.

24. Pour la prochaine session, le GE.1 a demandé au Portugal de se joindre au Royaume-Uni afin d'élaborer un document donnant un bref aperçu d'un processus de gestion des risques et des avantages qu'il y avait à adopter une approche fondée sur les risques en l'illustrant d'exemples.

25. Le GE.1 a approuvé la décision d'ajouter cette question à son programme de travail en tant que point supplémentaire.

### **B. Journée internationale de sensibilisation à la sécurité aux passages à niveau 2015**

26. L'UIC a fait savoir que la Journée internationale de sensibilisation à la sécurité aux passages à niveau 2015, tenue à Istanbul le 3 juin 2015, s'est parfaitement déroulée. À cette occasion, elle a présenté son nouveau court métrage, intitulé « Take your time, don't risk your life ». L'UIC a fait savoir que la Journée internationale de sensibilisation à la sécurité aux passages à niveau 2016 était provisoirement prévue les 9 et 10 juin 2016 à Riga (Lettonie).

### **C. Prolongation du mandat du Groupe d'experts**

27. Le secrétariat a fait savoir que, à la soixante-dixième session du Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières (WP.1), organe de tutelle du GE.1, le WP.1 avait salué le GE.1 pour ses travaux et était convenu de recommander la prolongation de son mandat en 2016 si cela s'avérait nécessaire pour mener à bien son programme de travail. Le GE.1 est convenu qu'une année supplémentaire était nécessaire. Le secrétariat prendra les dispositions administratives nécessaires pour prolonger le mandat du GE.1 en conséquence.

28. Le secrétariat a également signalé que la date limite de remise des documents officiels (qui doivent être traduits dans les langues officielles de la CEE) pour la prochaine session était le 27 août 2015.

## **V. Date et lieu de la prochaine réunion (point 4 de l'ordre du jour)**

29. Le Groupe d'experts a été informé que sa sixième session se tiendrait les 5 et 6 novembre 2015 à Genève.

## **VI. Adoption du rapport (point 5 de l'ordre du jour)**

30. Le GE.1 adopté le rapport de sa cinquième réunion.