



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.1/120/Add.2
17 décembre 2008

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières

**RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL DE LA SÉCURITÉ ET
DE LA CIRCULATION ROUTIÈRES SUR
SA CINQUANTE-SIXIÈME SESSION**

(Genève, 18-21 novembre 2008)

Additif

**RÉVISION DE LA RÉOLUTION D'ENSEMBLE SUR
LA CIRCULATION ROUTIÈRE (R.E.2)**

Sécurité aux passages à niveau

Note du secrétariat

1. Les membres du WP.1 trouveront ci-après le texte relatif à la sécurité aux passages à niveau (document de base: ECE/TRANS/WP.1/2008/7), tel qu'adopté par le Groupe de travail au cours de sa cinquante-sixième session (voir ECE/TRANS/WP.1/120, par. 31).
2. Le contenu de ce texte sera incorporé dans le chapitre 1 de la R.E.1 révisée, en tant que section 1.9.

Révision de la Résolution d'ensemble sur la circulation routière (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 désigne tout croisement à niveau d'une route avec une voie de chemin de fer ou de tramway ayant son propre palier de voie. Dans certains pays, les passages à niveau englobent aussi un croisement d'une ligne ferroviaire avec une voie 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, par. 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 «habituels», 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.

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 de 1968) lorsqu'un train approche du passage à niveau ainsi signalé.

Certains pays complètent ces règles par des dispositions plus strictes pour les autobus et autocars, qui sont tenus de s'arrêter aux passages à niveau non équipés de dispositifs d'avertissement automatiques, tels que des barrières, demi-barrières ou des feux clignotants. Dans ces pays, les conducteurs d'autobus scolaires sont obligés de s'arrêter aux passages à niveau, que ceux-ci aient ou non des barrières, des demi-barrières ou des feux clignotants.

b) Règles concernant le dépassement

De même, les pays devraient introduire dans leur législation les dispositions du paragraphe 8 de l'article 11, par. 8, de la Convention de Vienne sur la circulation routière de 1968, 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.

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 aux dangers représentés par ces passages à niveau en mettant l'accent sur l'importance du respect, pour leur sécurité, des règles visées au paragraphe 1.9.2.1.

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*: emprunter les passages à niveau uniquement pour traverser les voies et en suivant l'itinéraire le plus court;
- b) Pour les *cyclistes, les cyclomotoristes et les motocyclistes*: traverser toujours la voie ferrée à un angle droit avec les rails.
- c) S'agissant des *conducteurs de véhicules automobiles*:

- Éviter de changer de vitesse lors de la traversée d'une voie ferrée;
 - À l'approche d'un passage à niveau, s'arrêter à chaque fois que l'on entend ou voit venir un véhicule sur rails;
- 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.

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 160 km/h.

Les passages à niveau automatisés devraient être équipés d'un feu rouge, 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.

Afin de renforcer la sécurité et le respect des règles sur les passages à niveau, il est possible de les équiper de systèmes techniques permettant d'effectuer des contrôles automatiques. Ces systèmes permettent de détecter et d'identifier tout véhicule qui franchirait le passage à niveau après déclenchement du signal lumineux interdisant le passage, et, ainsi, d'apporter la preuve de l'infraction et de sanctionner le conducteur.
