



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

Troisième session

Genève, 23 et 24 octobre 2014

Rapport du Groupe d'experts du renforcement de la sécurité aux passages à niveau sur sa troisième 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)	3	2
III. Programme de travail (point 2 de l'ordre du jour).....	5–34	2
A. Examen et analyse du coût économique des accidents aux passages à niveau sur la base de données fournies par les pays.....	10	4
B. Évaluation et analyse de la sécurité de différents types de passages à niveau dans les États membres de la CEE et dans certains pays non membres de la CEE tels que l'Afrique du Sud, l'Australie, l'Inde et la Nouvelle-Zélande.....	11–17	5
C. Récapitulatif des meilleures pratiques, notamment dans le domaine de l'éducation.....	18–20	6
D. Recensement des lois et dispositions juridiques nationales en vigueur régissant les passages à niveau	21–22	6
E. Recensement des techniques visant à améliorer la sécurité aux passages à niveau	23	7
F. Détermination des principales causes et recherche des solutions possibles en ce qui concerne les facteurs humains contribuant à l'insécurité des passages à niveau.....	24–27	7



G.	Mesures d'application.....	28–29	8
H.	Élaboration d'une stratégie concernant les interfaces route/rail, comportant des recommandations.....	30–32	9
I.	Ateliers en appui au plan stratégique	33	9
J.	Besoins futurs, stratégiques et opérationnels, en matière de recherche	34	9
IV.	Rapport sur la sécurité aux passages à niveau (point 3 de l'ordre du jour)	35–36	9
V.	Questions diverses (point 4 de l'ordre du jour)	37–40	10
VI.	Dates et lieu de la prochaine session (point 5 de l'ordre du jour)	41	10
VII.	Adoption du rapport (point 6 de l'ordre du jour).....	42	10

I. Participation

1. Le Groupe d'experts du renforcement de la sécurité aux passages à niveau (GE.1) a tenu sa troisième session à Genève les 23 et 24 octobre 2014, sous la présidence de M. Martin Gallagher (Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord). Les États membres ci-après étaient représentés: Allemagne, Autriche, Bélarus, Belgique, Bulgarie, Espagne, Fédération de Russie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Lituanie, Norvège, Pologne, Portugal, République de Moldova, Roumanie, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Suède, Suisse et Turquie.

2. Un représentant d'un État non membre de la Commission économique pour l'Europe (CEE), l'Inde, a également participé à la session.

3. L'Union européenne (UE) et les organisations non gouvernementales suivantes étaient représentées: Agence ferroviaire européenne (ERA), Union internationale des chemins de fer (UIC), Operation Lifesaver Estonia, Centre allemand de recherche aérospatiale (DLR), Community Safety Partnerships Ltd. (CSP) et CogniTo Ltd.

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 troisième session (ECE/TRANS/WP.1/GE.1/5) en y ajoutant la question des signaux routiers aux passages à niveau et de la façon dont les usagers de la route et les exploitants ferroviaires réagissent lorsqu'ils les rencontrent (question à examiner au titre du point 2).

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

5. À la suite de sa deuxième session, le Groupe d'experts, avec l'aide du secrétariat, a élaboré et distribué un questionnaire regroupant les renseignements que ses divers sous-groupes souhaitaient recueillir sur les questions suivantes:

- Le coût économique des accidents aux passages à niveau;
- Les données collectées sur les passages à niveau;
- Les bons comportements du point de vue de la sécurité aux passages à niveau;
- Les lois et/ou dispositions juridiques nationales applicables aux passages à niveau;
- Les facteurs humains ayant une incidence sur la sécurité aux passages à niveau (compte tenu des technologies pour la sécurité);
- Les mesures d'application.

6. Au 15 septembre 2014, le secrétariat avait reçu 26 réponses communiquées par les 22 pays suivants (dont 21 États membres de la CEE et 1 État non membre): Allemagne, Bélarus, Belgique, Bulgarie, Espagne, Estonie, Fédération de Russie, France, Géorgie, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Norvège, Pologne, Portugal, République de Moldova, Roumanie, Suède, Suisse, Turquie, et Inde. Il avait en outre reçu peu de temps auparavant des réponses du Royaume-Uni, qu'il allait mettre à la disposition des sous-groupes. Le secrétariat avait constaté que la plupart des pays ayant répondu au questionnaire étaient des membres du GE.1.

7. Le Président a résumé les enseignements tirés des réponses apportées au questionnaire:

- De par leur diversité et leur niveau de détail, les réponses avaient permis aux sous-groupes du GE.1 de mener à bien un ensemble représentatif de tâches d'investigation;
- En raison du manque d'homogénéité dans tous les domaines couverts par les questions abordées par les sous-groupes, notamment les données, les politiques, les règlements et les lois, les sous-groupes avaient eu beaucoup de mal à effectuer des analyses comparatives. Ils avaient par conséquent analysé ce que les États membres faisaient, plutôt que l'efficacité des mesures qu'ils avaient prises;
- L'absence générale de mesures précises, de données de référence et de suivi et d'évaluation des progrès accomplis avait compliqué la tâche de recensement et d'analyse des bonnes pratiques;
- Aucune initiative ou pratique de référence nouvelle n'avait été soumise;
- De nouvelles tâches d'investigation soulèveraient vraisemblablement les mêmes problèmes et mobiliseraient du temps et des ressources précieux;
- Le résultat obtenu à ce stade était un modèle hybride d'évaluation du niveau de développement et de capacité.

8. Le Président a souligné que le GE.1 avait pour objectif d'établir un rapport stratégique et de faire des recommandations sur les principaux aspects de la sécurité aux passages à niveau tels qu'ils avaient été mis en évidence par les membres du Groupe. L'étape suivante pour les sous-groupes consistait à déterminer la place à laquelle tout gestionnaire d'infrastructures ou d'équipements chargé d'assurer la sécurité aux passages à niveau aspirerait à se trouver. Cette place offrirait davantage de moyens, indépendamment du niveau de développement national. Le rythme et l'ampleur des améliorations seraient assurément fonction des ressources et du niveau de développement, mais certains éléments auraient un faible coût, quand bien même il s'agirait d'une formation par rapport à une technologie.

9. Une fois que pour chaque sous-groupe la place à obtenir aurait été définie et confirmée par le GE.1, il faudrait se poser la question de savoir comment parvenir à cette place. À partir de la réponse à cette question, on pourrait faire des recommandations et les inclure dans le rapport final du GE.1.

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

10. Au nom de son sous-groupe, la Pologne a résumé les conclusions et recommandations présentées dans le document informel n° 1. Le GE.1 a prié le sous-groupe:

- De passer en revue les méthodes accessibles d'estimation du coût des accidents aux passages à niveau en vue de mettre au point une méthode;
- Avec l'aide du secrétariat, d'inviter les auteurs de la méthode mise au point par la Banque mondiale à la prochaine session du Groupe d'experts pour qu'ils exposent leurs points de vue sur l'élaboration de ladite méthode;
- De passer en revue les études disponibles sur le coût économique des accidents et de faire une recommandation sur leur utilisation en l'absence d'estimations nationales;

- D'élaborer et de distribuer un questionnaire plus détaillé ciblant un certain nombre de pays intéressés (et plus particulièrement les gestionnaires d'infrastructures du GE.1), en vue de se faire une idée générale des coûts habituellement liés aux accidents aux passages à niveau;
- De demander aux membres du GE.1 de fournir des documents et des études de cas sur le coût économique des accidents, et d'examiner les documents reçus;
- D'établir en vue de la prochaine session un document, sans cote ou officiel, présentant dans le détail les résultats des tâches ci-dessus et proposant de nouvelles tâches.

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

11. Au nom de son sous-groupe, Community Safety Partnerships Ltd. (CSP) a résumé les conclusions et recommandations présentées dans le document informel n° 2.

12. L'Agence ferroviaire européenne (ERA) a présenté son rapport 2014 sur la sécurité ferroviaire dans les pays de l'Union européenne («2014 Railway Safety Performance in the European Union») en mettant l'accent sur les données qu'elle recueille auprès des États membres de l'Union en ce qui concerne la sécurité aux passages à niveau.

13. Le secrétariat a présenté la mission et les activités du Groupe de travail des statistiques des transports (WP.6), qui met au point des méthodes et une terminologie pour l'harmonisation des statistiques, la collecte des données auprès des pays membres de la CEE et la diffusion de ces données, et a évoqué les possibilités de collaboration entre le WP.6 et le Groupe d'experts aux fins de la collecte de données relatives à la sécurité aux passages à niveau. Il a toutefois ajouté qu'il avait besoin d'un mandat du GE.1 (ou de l'organe dont celui-ci relève, à savoir le WP.1) pour pouvoir lancer cette collaboration.

14. Ayant publié en 2003 un rapport pertinent sur la question («Safety at level crossings»), la Commission européenne a été invitée à faire le point sur la mise en œuvre par les États membres de l'Union des recommandations énoncées dans ce rapport. On trouvera ci-après un résumé de cette intervention.

15. Le GE.1 a eu un échange de vues sur les types de données relatives à la sécurité déjà recueillis par l'ERA (données Eurostat) et sur le manque de données uniformes et validées en dehors de la région de l'Union européenne. Il a convenu que ses activités se limitaient à la sécurité et aux accidents aux passages à niveau et ne s'étendaient pas au réseau ferroviaire dans son ensemble. Elles n'étaient donc pas censées rendre compte des personnes ou des points de passage non autorisés (c'est-à-dire des suicides et des intrus), ni de l'état des équipements ferroviaires.

16. Répondant à la proposition d'une deuxième distribution du questionnaire aux États membres de la CEE par les canaux officiels de la Commission, le secrétariat a considéré que cette initiative ne permettrait probablement pas d'obtenir davantage de renseignements et qu'il serait plus utile d'adresser les nouveaux questionnaires aux membres du GE.1 et à leur réseau de relations dans les administrations nationales et auprès des autorités ferroviaires compétentes.

17. Le GE.1 a demandé que le secrétariat l'aide à contacter les membres du Groupe qui n'avaient pas encore répondu au questionnaire afin de leur demander de le faire au plus tôt et dans tous les cas d'ici le 15 novembre 2014. Le GE.1 a également prié le sous-groupe:

- D'achever son analyse des indicateurs de sécurité aux passages à niveau les plus pertinents, en tenant compte des approches actuelles et des données disponibles dans les pays de la CEE, et de proposer les indicateurs de référence les plus appropriés;
- De collecter les données des sources disponibles, telles que l'Agence ferroviaire européenne/Eurostat et l'UIC, pour les indicateurs de sécurité considérés comme étant les plus pertinents, et d'inviter les membres du GE.1 qui ne communiquent pas de données à l'Agence ferroviaire européenne (comme c'est le cas pour la Fédération de Russie, l'Inde et la Turquie) à en fournir au Groupe;
- D'établir en vue de la prochaine session un document, sans cote ou officiel, présentant dans le détail les résultats des tâches ci-dessus et proposant de nouvelles tâches.

C. Récapitulatif des meilleures pratiques, notamment dans le domaine de l'éducation

18. Au nom de son sous-groupe, la Finlande a résumé les conclusions présentées dans le document informel n° 3. Elle a souligné qu'il existait une grande diversité de bonnes pratiques et que ce qui était une bonne pratique dans un pays ne l'était pas nécessairement dans un autre. Elle a en outre souligné que la plupart des exemples de bonnes pratiques fournis dans le cadre du questionnaire n'avaient pas été évalués. La Finlande a aussi présenté son outil d'évaluation des passages à niveau, qui comprend près de 40 critères permettant de juger des incidences sur la sécurité d'une initiative prise pour un passage à niveau.

19. L'Inde a fait un exposé sur la situation et les difficultés particulières qu'elle connaissait, notamment le vol des dispositifs d'avertissement pour passages à niveau et la sensibilisation de populations qui parlent un grand nombre de langues différentes. Elle a en outre indiqué que dans le cadre de son plan Vision 2020, elle avait l'intention d'éliminer tous les passages à niveau non gardés dans le pays durant les dix années à venir.

20. Le GE.1 a demandé:

- À ses membres de communiquer au sous-groupe des études de cas et des exemples de bonnes pratiques à l'échelon national. Il a en outre demandé au sous-groupe d'effectuer un recensement des bonnes pratiques évaluées en vue de réunir des exemples à inclure dans la Résolution d'ensemble sur la circulation routière (R.E.1) en tant que bonnes pratiques relatives à la sécurité aux passages à niveau;
- Aux autres sous-groupes de communiquer au sous-groupe intéressé des exemples de bonnes pratiques dans leurs domaines respectifs;
- Au sous-groupe d'établir en vue de la prochaine session un document, sans cote ou officiel, présentant dans le détail les résultats des tâches ci-dessus et proposant de nouvelles tâches.

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

21. Au nom de son sous-groupe, l'Agence ferroviaire européenne (ERA) a résumé les conclusions et recommandations présentées dans le document informel n° 4. Les membres du GE.1 ont eu un échange de vues sur l'utilisation de la croix de Saint-André et d'autres

signes indiquant la présence d'un passage à niveau, et sur les réactions des usagers à ces signes. La Belgique a évoqué le travail complémentaire mené par le Groupe d'experts de la signalisation routière (GE.2), visant à recenser tous les signaux routiers utilisés par les Parties contractantes à la Convention de 1968 sur la signalisation routière (dont un grand nombre sont des États membres de la CEE et des membres du GE.1), et a insisté sur l'importance de ne pas faire le même travail que le GE.2. Le secrétariat a également appelé l'attention du GE.1 sur les articles 33 à 36 de la Convention de 1968, qui énoncent les conditions dans lesquelles les Parties contractantes doivent utiliser les signaux pour les passages à niveau.

22. Le GE.1 a demandé au sous-groupe:

- De rechercher les informations disponibles dans les études et de contacter les membres du GE.1 en vue d'obtenir certaines informations particulières dont il pourrait avoir besoin;
- De vérifier les informations sur les dispositions juridiques relatives au remboursement des coûts des accidents dans les pays pour lesquels des membres du GE.1 avaient indiqué qu'il existait de telles dispositions;
- Par l'intermédiaire du secrétariat, de prendre contact avec le GE.2 en vue de coordonner les travaux complémentaires en cours sur le recensement des signaux aux passages à niveau dans le cadre de la Convention de 1968 sur la signalisation routière, et de vérifier les informations relatives à l'utilisation de ces signaux par les Parties contractantes;
- De mettre en évidence d'éventuels aspects de la question qui pourraient faire l'objet d'une harmonisation ou d'une recommandation au sein des pays membres de la CEE et éventuellement parmi les pays non membres participant aux activités;
- D'établir en vue de la prochaine session un document, sans cote ou officiel, présentant dans le détail les résultats des tâches ci-dessus et proposant de nouvelles tâches.

E. Recensement des techniques visant à améliorer la sécurité aux passages à niveau

23. N'ayant pas reçu le document informel n° 5, le Groupe d'experts a décidé de reporter l'examen de ce point de l'ordre du jour à sa prochaine session.

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

24. Au lieu d'examiner le document informel n° 6, le GE.1 a suivi un exposé présenté par le sous-groupe comprenant l'Autriche, le Centre allemand de recherche aérospatiale (DLR) et CogniTo Ltd. D'après les réponses apportées au questionnaire, le sous-groupe avait relevé que les facteurs humains étaient les principaux facteurs d'accidents aux passages à niveau. Il avait également noté que les outils et les solutions mis en œuvre jusque-là étaient orientés sur les techniques et ne tenaient peut-être pas compte des facteurs humains. En outre, ces outils et solutions étaient souvent fondés sur des impressions que l'on pouvait avoir d'incidents particuliers, plutôt que sur des méthodes structurées s'appuyant sur des théories. Le sous-groupe a expliqué qu'il s'employait à élaborer un

ensemble d'outils conçus pour rechercher et évaluer des solutions dans différentes situations, et qu'il présenterait ces outils à la prochaine réunion.

25. Afin de faciliter son travail et la mise au point de l'ensemble d'outils, le sous-groupe a demandé aux membres du GE.1 de lui communiquer des rapports d'accidents à des passages à niveau. Le sous-groupe s'adresserait également à l'organisme autrichien chargé des enquêtes sur les accidents pour lui demander de lui fournir ses rapports sur les accidents aux passages à niveau survenus en Autriche. L'Italie, la Belgique et l'ERA ont indiqué qu'elles étaient disposées à rechercher et à transmettre des rapports, lesquels devraient être exploités de façon anonyme, sans faire référence aux personnes impliquées ou à tout autre moyen d'identification.

26. Le GE.1 a demandé:

- À l'Italie, à la Belgique, à l'ERA et à d'autres membres intéressés de communiquer au sous-groupe des rapports d'accidents à des passages à niveau;
- Au sous-groupe de poursuivre et d'achever la mise au point de l'ensemble d'outils mentionné;
- Au sous-groupe d'établir en vue de la prochaine session un document, sans cote ou officiel, présentant le modèle et les analyses qu'il aurait effectuées, avec ce modèle, des rapports d'accidents reçus, et de proposer de nouvelles tâches.

27. S'agissant de la question des feux rouges fixes et des feux rouges clignotants et de la façon dont les usagers de la route et les exploitants ferroviaires réagissent à ces feux lorsqu'ils les rencontrent, ainsi que des signes et signaux routiers se rapportant aux passages à niveau, le Royaume-Uni a fait remarquer qu'elle avait été prise en considération au titre du point 2 d) et que le Royaume-Uni se joindrait au sous-groupe afin d'apporter sa contribution.

G. Mesures d'application

28. Au lieu d'examiner le document informel n° 7, le GE.1 a suivi un exposé, présenté par le sous-groupe comprenant la France et le Royaume-Uni, résumant les types d'infractions et les moyens de détection des infractions mis en œuvre dans les pays des membres du GE.1, ainsi que certaines limites des régimes d'application actuels, comme indiqué dans les réponses au questionnaire. Le sous-groupe a fait savoir qu'il souhaitait mener une enquête spécifique parmi les membres du GE.1 afin d'obtenir des informations complémentaires sur les mesures d'application.

29. Le GE.1 a demandé au sous-groupe:

- De mener son enquête spécifique auprès des membres du GE.1 afin d'obtenir des informations complémentaires sur les mesures d'application;
- De prendre en compte dans ses prochaines analyses les passages à niveau privés, la réglementation et les différences quant à la nature et au degré des mesures répressives et correctives;
- D'établir en vue de la prochaine session un document, sans cote ou officiel, présentant dans le détail les résultats des tâches ci-dessus et proposant de nouvelles tâches.

H. Élaboration d'une stratégie concernant les interfaces route/rail, comportant des recommandations

30. Le Groupe d'experts a décidé de remplacer dans le libellé de ce point du programme de travail les mots «appuyée par un plan d'action» par les mots «comportant des recommandations». Il a également convenu que l'objectif final était de déterminer les futurs besoins, stratégiques et opérationnels, en matière de recherche.

31. Le Groupe d'experts a suivi un exposé de l'Irlande consacré à un modèle de passage à niveau sûr fondé sur 10 critères (attentes, économie, ingénierie, environnement, ergonomie, facilitation, information, encouragement, application et préparation aux situations d'urgence) et soumis à un programme d'amélioration continue.

32. Le Président a fait remarquer qu'un grand nombre de ces critères avaient été mentionnés lors des débats du Groupe d'experts et au cours des activités des divers sous-groupes, mais que certains critères étaient absents. À la suite d'un débat, il a été décidé de distribuer le modèle aux membres du GE.1 en vue de connaître à la prochaine session leur avis sur la question de savoir si le GE.1 devait se servir du modèle pour mettre en évidence les bonnes pratiques, ou bien devait poursuivre son travail en tenant compte du modèle dans une recommandation plus appuyée.

I. Ateliers en appui au plan stratégique

33. Le Groupe d'experts a décidé de retirer ce point de son programme de travail au vu de ses ressources limitées et des contraintes de temps.

J. Besoins futurs, stratégiques et opérationnels, en matière de recherche

34. Le Groupe d'experts a convenu que ce point découlerait du point 2 h) ci-dessus et qu'il devait par conséquent faire partie de la stratégie pour les interfaces route/rail et des recommandations y relatives que le Groupe d'experts serait chargé de formuler.

IV. Rapport sur la sécurité aux passages à niveau (point 3 de l'ordre du jour)

35. La Commission européenne a fait un exposé sur son rapport de décembre 2003 relatif à la sécurité aux passages à niveau. Elle a également saisi l'occasion qui lui était offerte de présenter une vue d'ensemble de ses priorités, projets et financements actuels relatifs à la sécurité routière. La Commission a souligné l'importance des travaux de l'ERA pour ses propres travaux concernant les chemins de fer et la sécurité ferroviaire.

36. Le principal point de l'exposé de la Commission a été le compte rendu fait au sujet des sept recommandations que celle-ci considère comme étant les plus pertinentes et qui sont énoncées dans son rapport de 2003, à savoir la réduction du nombre de passages à niveau en service, l'utilisation de systèmes d'information embarqués dans les véhicules pour avertir les conducteurs, la fusion ou la mise en relation de ses bases de données distinctes sur les accidents ferroviaires et les accidents de la route, l'introduction systématique dans les rapports d'accidents de renseignements sur le comportement des usagers, l'établissement d'un système de classification commun pour les passages à niveau au sein de l'Union européenne, le renforcement et l'automatisation des mesures d'application des règles de circulation et une plus grande sensibilisation des usagers au moyen de campagnes d'information. La Commission a indiqué que des progrès satisfaisants

avaient été réalisés pour toutes les recommandations ci-dessus au cours des dix dernières années, et notamment qu'elle avait entièrement fusionné ses bases de données sur les accidents ferroviaires et les accidents de la route et convenu d'une classification commune des passages à niveau en Europe.

V. Questions diverses (point 4 de l'ordre du jour)

37. Le Groupe d'experts a vu et apprécié le nouveau court-métrage de la Fédération de Russie sur la sensibilisation des usagers à certains dangers et aux comportements à éviter à proximité des passages à niveau.

38. Le Groupe d'experts a également vu et apprécié le court-métrage «Saving lives at level crossings» («Sauver des vies aux passages à niveau»), produit par le Ministère des transports de la Confédération helvétique, l'UIC et la CEE à l'occasion de la Journée internationale de sensibilisation aux dangers des passages à niveau en 2014 (ILCAD 2014).

39. Le secrétariat a signalé que le délai de soumission des documents officiels en vue de la quatrième session (prévu pour leur traduction en temps voulu dans les langues officielles de la CEE) avait été fixé au 20 novembre 2014.

40. L'UIC a signalé qu'en 2015 la Journée internationale de sensibilisation aux dangers des passages à niveau serait le 3 juin.

VI. Dates et lieu de la prochaine session (point 5 de l'ordre du jour)

41. Le Groupe d'experts a été informé que sa quatrième session se tiendrait les 29 et 30 janvier 2015 à Genève.

VII. Adoption du rapport (point 6 de l'ordre du jour)

42. Le Groupe d'experts a adopté le rapport de sa troisième session.
