



Conseil économique et social

Distr. générale
23 février 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 de la sécurité aux passages à niveau

Quatrième session

Genève, 29 et 30 janvier 2015

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

Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Participation	1–2	3
II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour)	3	3
III. Programme de travail (point 2 de l'ordre du jour).....	4–27	3
A. Examen et analyse du coût économique des accidents aux passages à niveau sur la base de données fournies par les pays.....	4–7	3
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 ...	8–9	4
C. Récapitulatif des bonnes pratiques, notamment dans le domaine de l'éducation.....	10–12	4
D. Recensement des lois et dispositions juridiques nationales en vigueur régissant les passages à niveau	13–18	5
E. Recensement des moyens techniques visant à renforcer la sécurité aux passages à niveau	19	6
F. Identification des principales causes et des solutions possibles en ce qui concerne les facteurs humains contribuant à l'insécurité des passages à niveau.....	20–22	6
G. Mesures d'application.....	23–24	6

GE.15-03378 (F) 170415 200415



* 1 5 0 3 3 7 8 *

Merci de recycler



H.	Élaboration d'une stratégie pour les interfaces route/rail, comprenant des recommandations	25-27	7
IV.	Questions diverses (point 3 de l'ordre du jour)	28-29	7
V.	Dates et lieu de la prochaine session (point 4 de l'ordre du jour)	30-31	7
VI.	Adoption du rapport (point 5 de l'ordre du jour).....	32	7

I. Participation

1. Le Groupe d'experts de la sécurité aux passages à niveau (GE.1) a tenu sa quatrième session à Genève les 29 et 30 janvier 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: Allemagne, Autriche, Belgique, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, Finlande, France, Hongrie, Irlande, Italie, Lituanie, Norvège, Pologne, Portugal, Roumanie, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Suède, Suisse et Turquie.

2. Les organisations non gouvernementales suivantes étaient représentées: Agence ferroviaire européenne (AFE), Union internationale des chemins de fer (UIC) et Operation Lifesaver Estonia. À l'invitation du secrétariat, deux sociétés privées étaient également représentées: Community Safety Partnerships Ltd (CSP) et Cognito Ltd.

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

3. Le Groupe d'experts a adopté l'ordre du jour provisoire annoté de la quatrième session (ECE/TRANS/WP.1/GE.1/7).

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

4. Le Groupe d'experts a entendu un exposé des États-Unis d'Amérique sur la Federal Railroad Administration, les accidents en relation avec le chemin de fer aux États-Unis et le nombre annuel de victimes, ainsi qu'une présentation du rapport n° 755 du National Corporative Highway Research Programme (NCHRP) sur le coût global des accidents survenus sur les passages à niveau. Ce rapport donne un exemple d'utilisation du tableur élaboré par le Transportation Research Board (TRB), qui permet de saisir des valeurs pour évaluer le coût dans des situations précises.

5. La Pologne a résumé les travaux effectués par son sous-groupe entre les troisième et quatrième sessions du GE.1. Ces travaux ont notamment consisté à examiner les méthodes d'estimation du coût des accidents ferroviaires/routiers disponibles, ainsi que les études ayant débouché sur des estimations du coût économique des accidents. En outre, les membres du GE.1 ont été priés de produire des informations relatives à des études de cas nationales pertinentes; il était en particulier demandé aux gestionnaires des infrastructures de fournir des données sur les coûts moyens ou habituels pris en compte dans le calcul du coût économique des accidents aux passages à niveau.

6. En raison du manque de réponses, le sous-groupe a reporté la date limite de dépôt à la mi-mars 2015 et demandé aux membres du GE.1 qui envisagent de se manifester de le faire le plus vite possible. Le sous-groupe a également indiqué qu'il avait besoin d'une aide financière pour mettre au point un modèle complet. Le Président a suggéré que soient fournis, lorsqu'il n'existait pas d'étude convaincante, des exemples de décisions prises par les pouvoirs publics pour renforcer la sécurité aux passages à niveau.

7. Pour la prochaine session, le GE.1 a demandé au sous-groupe:
 - a) De terminer l'analyse des réponses reçues des membres du Groupe d'experts sur les études de cas nationales et les coûts moyens ou habituels des accidents aux passages à niveau;
 - b) De présenter, dans un document informel ou dans un document officiel, un résumé de ses conclusions provisoires et un exposé des meilleures pratiques dans ce domaine, notamment des approches des États-Unis d'Amérique et du Royaume-Uni et de la méthode d'estimation du coût des accidents mise au point par la Banque mondiale; et
 - c) S'il se trouvait un partenaire disposé à financer des travaux de recherche, de présenter les résultats des nouvelles recherches menées par le sous-groupe entre les quatrième et cinquième sessions du GE.1.

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

8. Community Safety Partnerships Ltd a résumé l'analyse et les recherches supplémentaires effectuées par son sous-groupe entre les troisième et quatrième sessions du GE.1 (document informel n° 2). Les statistiques nationales disponibles sur la sécurité ferroviaire de l'Australie, du Canada, des États-Unis d'Amérique, de l'Inde et de la Nouvelle-Zélande ont été examinées et comparées avec les données d'Eurostat et de l'Agence ferroviaire européenne. Community Safety Partnerships Ltd a également soulevé la question du choix d'un organe ou d'une organisation compétents pour collecter et conserver les données.

9. Pour la prochaine session, le GE.1 a demandé au sous-groupe:
 - a) De dresser une liste 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 à l'échelle mondiale;
 - b) De rechercher et de recommander un organe ou une organisation capables de collecter et d'héberger les données relatives aux indicateurs proposés en matière de sécurité aux passages à niveau;
 - c) D'analyser les données sur la sécurité des différents types de passages à niveau recueillies à ce jour par le sous-groupe dans les pays de la CEE, y compris au Canada et aux États-Unis d'Amérique, et dans un certain nombre de pays non membres de la CEE tels que l'Australie et la Nouvelle-Zélande; et
 - d) De rédiger à ce sujet un document informel ou un document officiel.

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

10. La Finlande a résumé les travaux effectués par son sous-groupe entre les troisième et quatrième sessions du GE.1 (document informel n° 3), à savoir: une analyse des études de cas nationales communiquées; des exemples de bonnes pratiques relatives aux questions 2 a) à 2 g) de l'ordre du jour fournis par d'autres sous-groupes du GE.1; et les résultats de l'étude qu'elle a consacrée aux mesures d'amélioration de la sécurité aux passages à niveau. Elle a également présenté un tableau dans lequel pourraient être répertoriées et résumées les bonnes pratiques observées dans les domaines sur lesquels travaillent les sous-groupes.

11. Le Président a recommandé que ce tableau soit communiqué au GE.1 afin de connaître son avis sur la question avant la cinquième session. À cet égard, les améliorations et les bonnes pratiques ayant démontré leur capacité à assurer une amélioration progressive du niveau de sécurité sont aussi utiles que bienvenues. Le Royaume-Uni a fait part d'un projet en cours visant à réduire les risques aux passages à niveau grâce à l'éducation, qui pourrait être inclus dans les travaux de ce sous-groupe. Les États-Unis d'Amérique ont fait part de l'amélioration qu'ils avaient obtenue sur le plan de la sécurité en installant des barrières à faible coût aux passages à niveau. Le secrétariat a suggéré que les bonnes pratiques recensées par le sous-groupe pourraient être, à terme, introduites dans une version révisée de la section de la Résolution d'ensemble sur la circulation routière consacrée à la sécurité aux passages à niveau.

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

- a) De compléter le tableau des bonnes pratiques au moyen des informations fournies par les membres du GE.1 et en particulier par le Royaume-Uni et les États-Unis d'Amérique; et
- b) De rédiger un document, informel ou officiel, exposant en détail les mesures mentionnées ci-dessus.

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

13. L'Agence ferroviaire européenne a résumé les travaux menés par son sous-groupe entre les troisième et quatrième sessions du GE.1 (document informel n° 4), à savoir: l'examen d'informations concernant les législations et dispositions juridiques nationales relatives aux dispositifs d'avertissement pour passages à niveau et aux autres systèmes de protection; et l'examen de la Convention de 1968 sur la circulation routière pour mettre à jour les aspects importants de la sécurité aux passages à niveau qui n'y sont pas pris en compte ou qui ne sont plus d'actualité.

14. Le Groupe d'experts a également entendu un exposé du secrétaire du Groupe d'experts de la signalisation routière (GE.2) consacré aux activités menées par ce dernier, notamment une présentation en ligne du Système de gestion de la signalisation routière, une application Web créée par le secrétariat pour que les Parties contractantes à la Convention de 1968 sur la signalisation routière fournissent des informations sur la signalisation qu'elles utilisent.

15. Les États-Unis d'Amérique, la Finlande, l'Irlande, l'Italie, la Pologne, le Royaume-Uni et la Suède ont donné des exemples de ce qui fonctionnait ou ne fonctionnait pas dans leur pays ou ont fourni des informations sur les projets en cours. L'UIC a évoqué les directives à l'usage des conducteurs professionnels auxquelles elle met la dernière main en partenariat avec l'Union internationale des transports routiers (IRU).

16. Le Président a demandé aux membres du GE.1 de communiquer ces exemples au sous-groupe et de faire l'inventaire des principales lacunes de leurs législations respectives.

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

- a) De recenser les bonnes pratiques des législations nationales, notamment en ce qui concerne la limitation de la vitesse sur les routes et les données à communiquer pour les systèmes de transport intelligents (à partir des informations communiquées par les membres du GE.1);
- b) De continuer d'envisager et de préciser les modifications qu'il conviendrait d'apporter aux Conventions de 1968 sur la signalisation routière et sur la circulation routière et à la Résolution d'ensemble sur la circulation routière (lesquelles pourraient être transmises au GE.2 ou au WP.1 en fonction de la date d'achèvement des travaux du GE.1); et
- c) De rédiger à ce sujet un document informel ou un document officiel.

18. Il s'agit de faciliter les débats de la cinquième session concernant les modifications à apporter aux Conventions de 1968 sur la signalisation routière et sur la circulation routière et à la Résolution d'ensemble sur la circulation routière.

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

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

20. L'Autriche et Cognito Ltd ont résumé les travaux menés par leur sous-groupe entre les troisième et quatrième sessions du GE.1 (document informel n° 6), à savoir: une analyse des réponses des États membres de la CEE au questionnaire soumis en juillet 2014 par le GE.1, ainsi qu'un aperçu de l'outil qui permet d'analyser le rôle des facteurs humains dans les accidents aux passages à niveau en fonction de cinq critères (efficacité, motivation, cognition, perception et vigilance) présenté à la troisième session. Un certain nombre d'exercices proposés pendant la réunion ont permis de montrer que l'être humain avait tendance à ne voir que ce qu'il s'attendait à voir.

21. L'Italie a invité le sous-groupe à se rendre à Rome pour examiner sa base de données analytique sur les accidents aux passages à niveau. Le Président a remercié le sous-groupe pour le travail déjà effectué, tout en soulignant que ses recherches restaient incomplètes et ne pourraient être menées à bien s'il n'obtenait pas un financement lui permettant d'affiner et de mettre définitivement au point les moyens d'action proposés. Les partenaires éventuels ont été invités à prendre directement contact avec les membres du sous-groupe.

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

a) De fournir un résumé des conclusions auxquelles il est parvenu à ce jour (faisant notamment état des travaux de recherche restant à mener sur les facteurs humains) et, dans la mesure du possible, un document officiel ou un document informel décrivant les moyens d'analyse du rôle des facteurs humains à leur stade actuel d'élaboration;

b) Et, s'il se trouvait un partenaire disposé à les financer, de présenter les résultats des nouvelles recherches menées par le sous-groupe entre les quatrième et cinquième sessions.

G. Mesures d'application

23. Le Royaume-Uni a résumé les travaux effectués par son sous-groupe entre les troisième et quatrième sessions du GE.1 (document informel n° 7), à savoir: une analyse plus poussée des réponses des États membres de la CEE au questionnaire soumis en juillet 2014 par le GE.1 et l'analyse d'un questionnaire complémentaire sur l'application de la réglementation concernant les passages à niveau. Comme il n'y a eu à ce jour que huit réponses au questionnaire complémentaire, le sous-groupe a reporté la date limite de réponse au 20 février 2015 et a demandé aux membres du GE.1 qui envisagent de se manifester de le faire le plus vite possible.

24. Pour la prochaine session, le GE.1 a demandé au sous-groupe:
- a) De terminer l'analyse de toutes les réponses au deuxième questionnaire, qui est plus détaillé;
 - b) D'analyser plus avant l'efficacité des mesures d'application sur le comportement des usagers; et
 - c) D'établir, à son intention, un rapport s'appuyant sur ses constatations et conclusions.

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

25. Comme convenu à la troisième session, le Groupe d'experts s'est à nouveau demandé si le modèle de passage à niveau sûr présenté par l'Irlande pouvait servir à définir les bonnes pratiques, ou s'il convenait de poursuivre le travail en intégrant ce modèle dans une recommandation plus contraignante. Le modèle de passage à niveau sûr comporte 10 composantes (attentes, considérations économiques, considérations techniques, environnement, ergonomie, facilitation, éducation, incitation, respect des règles, préparation aux situations d'urgence) et il est constamment amélioré.

26. Le GE.1 a remercié l'Irlande d'avoir présenté ce modèle et a convenu qu'il pourrait être réexaminé plus tard si ses membres le souhaitaient.

27. Il a convenu qu'un rapport stratégique sur les interfaces route/rail suivrait l'achèvement des travaux des sous-groupes concernant les points 2 a) à 2 g) de l'ordre du jour évoqués ci-dessus.

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

28. L'UIC a confirmé que la Journée internationale de sensibilisation à la sécurité aux passages à niveau 2015 serait officiellement lancée à Istanbul (Turquie), le 3 juin 2015, et elle a invité les membres du GE.1 à y participer.

29. Les États-Unis d'Amérique ont fourni des informations sur la manifestation consacrée aux accidents mortels survenant sur les emprises ferroviaires (Railroad Railways Right of Way Fatalities), qui doit se tenir pendant la première semaine du mois d'août 2015 dans l'État de Caroline du Nord.

V. Dates et lieu de la prochaine session (point 4 de l'ordre du jour)

30. Le Groupe d'experts a été informé que sa cinquième session se tiendrait les 15 et 16 juin 2015 à Genève.

31. Le secrétariat a signalé que la date limite de remise des documents officiels (qui doivent être traduits dans les langues officielles de la CEE) était fixée au 27 mars 2015.

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

32. Le Groupe d'experts a adopté le rapport de sa quatrième session.