



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/SC.2/2004/2
7 juillet 2004

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des transports par chemin de fer
(Cinquante-huitième session, 27-29 octobre 2004,
point 2 b) i) de l'ordre du jour)

SÛRETÉ ET SÉCURITÉ DANS LES TRANSPORTS FERROVIAIRES

Note du Secrétariat

Les terribles attentats à la bombe qui ont frappé des trains de banlieue et des gares à Madrid le 11 mars 2004, faisant plus de 190 morts et environ 1 800 blessés, ont mis en lumière la vulnérabilité du transport ferroviaire face au terrorisme. Survenant deux ans et demi après les attentats du 11 septembre 2001, ces attaques sont les plus meurtrières que l'Europe ait connues depuis l'explosion d'un gros porteur au-dessus de Lockerbie, en Écosse, en 1988.

Les chemins de fer européens s'emploient à sécuriser les gares et les stations de métro en multipliant les patrouilles de police et en intensifiant les mesures de détection des explosifs et la surveillance électronique. La sécurité devient à plusieurs égards un facteur déterminant de la qualité des services proposés par les chemins de fer et a une grande incidence sur le fonctionnement général des compagnies ferroviaires, en particulier sur les bénéfices d'exploitation et les relations de travail. Le degré de sécurité joue aussi sur l'image des chemins de fer et du transport ferroviaire en général.

Rappel

En 1998, le Groupe de travail des transports par chemin de fer a entrepris d'examiner les techniques d'évaluation des risques. La même année, le secrétariat a rédigé une note concernant l'application de ces techniques à la sécurité ferroviaire – «Sécurité ferroviaire: techniques d'évaluation des risques» (TRANS/SC.2/1999/4/Add.1, en anglais seulement). Dans ce document, l'évaluation des risques était définie comme une méthode logique pour accroître la sécurité au moindre coût, un moyen de gérer efficacement les ressources affectées à la sécurité en organisant les dépenses en fonction des priorités et en veillant à ce que les fonds consacrés à la sécurité soient utilisés de manière optimale. Le document passait en revue différentes techniques d'évaluation des risques appliquées dans le secteur ferroviaire et indiquait des mesures complémentaires possibles. Il indiquait en outre que des techniques innovantes en matière d'analyse des risques dans le transport ferroviaire se mettaient en place en réponse à des préoccupations diverses: la nécessité de déterminer clairement les responsabilités respectives des différents intervenants; les efforts visant à améliorer la gestion des ressources affectées à la sécurité de sorte que les dépenses soient organisées rationnellement en fonction des priorités; les problèmes de sécurité liés aux matières dangereuses, en particulier dans les zones à forte densité de population, etc. Il ressortait du document que l'un des axes principaux des travaux à venir serait l'étude de la possibilité d'élaborer une méthode commune d'évaluation des risques pour le transport ferroviaire. Il serait également intéressant de se pencher sur l'analyse des risques liés au transport de matières dangereuses par chemin de fer.

En avril 2002, à la suite de la décision par laquelle le Comité des transports intérieurs a confié à ses organes subsidiaires la tâche de déterminer i) quelle différenciation il convenait d'établir entre les notions de sûreté et de sécurité et ii) quelles seraient les questions concrètes à aborder en la matière, le Président du Groupe de travail a adressé une lettre à tous les gouvernements des pays membres soulevant la question relative aux définitions de la sûreté et de la sécurité des chemins de fer. Après un examen approfondi, le Groupe de travail a décidé d'adopter i) la définition ci-après de la sûreté des chemins de fer: *«le niveau socialement requis d'absence de risque de danger dans le système de transport ferroviaire, ledit risque ayant trait aux accidents et blessures touchant des personnes ou aux préjudices matériels»* et ii) la définition ci-après de la sécurité des chemins de fer: *«la protection des personnes, des moyens de transport et de l'infrastructure des transports contre tout acte non autorisé ou imprévu»*.

Notant que la Conférence européenne des ministres des transports (CEMT), l'Union européenne (UE), l'Union internationale des chemins de fer (UIC) et d'autres forums sur les transports poursuivaient l'examen de ces questions, le Groupe de travail a décidé d'attendre que les autres organisations internationales aient achevé leurs travaux avant de reprendre l'examen de la question dans le contexte du transport ferroviaire européen. Cependant, il a réaffirmé que la question de la sécurité et de la sûreté en général et les dispositions relatives aux tunnels ferroviaires en particulier seraient suivies de près. Il a par conséquent demandé à la CEMT, à l'UE et à l'UIC de tenir le secrétariat informé des faits nouveaux concernant la sécurité dans les chemins de fer. En outre, le Groupe de travail a constaté que les pays membres rendaient régulièrement compte au secrétariat des faits nouveaux concernant la sûreté des chemins de fer, donnant ainsi suite à la demande du Comité des transports intérieurs.

Travaux effectués dans d'autres organisations internationales

À la suite des résolutions et des rapports adoptés par le Conseil des ministres de la CEMT en 1997 et en 1999, un Groupe d'orientation multidisciplinaire sur la lutte contre la délinquance et la fraude dans les transports a été créé à la fin de 1999. En 2001, ce Groupe a établi trois rapports qui ont été présentés au Conseil des ministres de la CEMT à Lisbonne: «Conclusions et recommandations sur la lutte contre la délinquance et la fraude dans les transports», «Le vol de marchandises et des véhicules transportant des marchandises» et «L'amélioration de la sécurité des véhicules dans le transport de marchandises par route».

En 2002, une Déclaration ministérielle relative à la lutte contre le terrorisme dans les transports a été adoptée par le Conseil des ministres de la CEMT et une table ronde a eu lieu sur le thème de la sécurité et du vandalisme dans les transports de voyageurs. Dans la Déclaration, les ministres ont demandé à la CEMT de «trouver comment concilier l'amélioration de l'efficacité et de la sécurité du système de transport avec la lutte contre le terrorisme, en réfléchissant par exemple à des moyens qui permettent de suivre les marchandises tout au long de la chaîne de transport afin d'éviter l'incohérence et l'incompatibilité des normes de sécurité applicables aux différents modes». À la suite de la Déclaration ministérielle de 2002 relative à la lutte contre le terrorisme dans les transports, le Groupe a lancé des recherches sur la vérification du suivi des cargaisons et des conteneurs, tous modes confondus, en collaboration avec l'Organisation de coopération et de développements économiques (OCDE). Le rapport final sera communiqué au Conseil des ministres de la CEMT et au Comité des transports maritimes de l'OCDE en 2004.

En 2003, le Groupe a centré son attention sur le thème du terrorisme dans les transports. Outre la poursuite des travaux sur la sécurité et le terrorisme, les domaines d'action pour 2004-2007 pourraient inclure le suivi des marchandises (volées), la prévention du vol de camions, le repérage des véhicules volés, les agressions contre les conducteurs, le vol de voitures particulières, l'immigration clandestine et la fraude dans les régimes de transit.

L'UIC s'est employée encore plus à offrir un cadre de discussion multilatérale sur les questions de sécurité dans le secteur ferroviaire par le biais de son Groupe sur la sécurité dont les principaux objectifs sont notamment les suivants:

- Échange de données d'expérience et coopération en matière de sûreté entre tous les acteurs du transport par chemin de fer;
- Échange d'informations sur les meilleures pratiques dans des domaines tels que la protection des infrastructures vulnérables, l'agencement et la gestion des gares, les mesures à prendre pour mettre les infrastructures ferroviaires et le matériel à l'abri des actes de terrorisme, l'organisation des plans de secours;
- Définition de règles en matière d'immigration clandestine et de communication en cas de crise.

Plus récemment, le programme de travail du Groupe a porté en particulier sur certains sujets, dont la sécurité dans les gares et la prévention du terrorisme.

COLPOFER, organisation réunissant les services de police ferroviaire et de sécurité de 19 pays européens, est une plate-forme d'échanges d'informations et de données d'expérience sur les questions de criminalité et de sécurité. Elle a pour objectifs: i) de convenir de mesures communes de lutte contre la délinquance et la fraude dans les chemins de fer; ii) d'échanger des informations sur les méthodes et les systèmes mis en place pour prévenir les attentats contre les chemins de fer; iii) d'échanger des informations sur les risques courus et les incidents survenus.

Les événements du 11 septembre 2001 ont projeté au premier plan plusieurs questions importantes pour les chemins de fer:

- La sécurité des voyageurs et des marchandises doit être assurée sans que soit entravée la circulation des trains;
- La libre accessibilité des chemins de fer et des gares empêche de leur appliquer bon nombre des mesures restrictives mises en œuvre dans le secteur du transport aérien;
- Il est essentiel de rassembler davantage d'informations et de mieux mettre en commun les renseignements recueillis;
- Il est indispensable de créer des partenariats public/privé dans le secteur des chemins de fer et de définir clairement les responsabilités de chacun des partenaires.

Les premier et deuxième Forums mondiaux sur la sûreté dans les chemins de fer, qui ont eu lieu en 2001 et en 2002, ont réuni toutes les parties prenantes en matière de sûreté ferroviaire. En ces deux occasions, plusieurs aspects de la sûreté ont été examinés. Lors du premier Forum, on a souligné combien il était important d'assurer une communication véritable avec la population en la tenant informée de la situation sans pour autant lui donner des motifs d'inquiétude supplémentaires. Les pays ont été vivement encouragés à s'informer mutuellement en ce qui concerne leurs plans d'intervention rapide, leurs dispositifs de surveillance et leurs systèmes d'échanges d'informations, ainsi qu'à financer des travaux de recherche et à évaluer les risques auxquels sont exposées les gares. Un objectif essentiel à court terme était de préserver la confiance des usagers dans les chemins de fer tout en prenant des mesures témoignant de la volonté des compagnies ferroviaires de surmonter la crise. Le second Forum a été l'occasion pour tous les acteurs du transport ferroviaire d'échanger des données d'expérience et de réfléchir ensemble sur tous les aspects de la sûreté (prévention et suivi des actes de violence à l'encontre des clients ou du personnel, protection des infrastructures sensibles, aspects de l'agencement et de la gestion des gares qui touchent la sécurité, prévention des actes terroristes et organisation des plans de secours, application des nouvelles technologies au domaine de la sûreté, etc.). La sûreté était considérée comme un enjeu stratégique déterminant dans la gestion des entreprises de chemin de fer et la fourniture de services ferroviaires de qualité.

Non moins consciente de l'importance des questions de sécurité dans le secteur des transports, le Comité exécutif de la Réunion de coordination des pays membres de la Communauté d'États indépendants (CEI) pour les transports avait également pris des mesures à cet égard. En septembre 2003, le Conseil des chefs de gouvernement des États membres de la CEI ont adopté une Déclaration sur la sûreté des transports des États membres de la CEI.

Réactions nationales¹

Si l'on compare à ce que les autres modes de transport ont subi, les actes criminels et terroristes dirigés contre les infrastructures ferroviaires et le matériel roulant sont restés, jusque récemment, relativement rares. Les récentes attaques terroristes à Madrid et les menaces contre la France ont néanmoins attiré l'attention sur le fait que les chemins de fer pouvaient être des cibles faciles pour les terroristes, et que leur protection nécessiterait la mobilisation de ressources humaines, financières et organisationnelles considérables. L'Europe compte plus de 238 000 km de voies ferrées le long desquelles des bombes pourraient être posées. Les grandes villes sont tributaires des trains de banlieue et du métro qui transportent chaque jour de très nombreux passagers (3 millions de personnes prennent le métro chaque jour à Londres, environ 9 millions à New York et à Moscou).

La menace terroriste ne vise pas seulement l'Europe. Depuis 2000, les chemins de fer de la République tchèque, de l'Inde, d'Israël, des Philippines, de la Fédération de Russie, d'Afrique du Sud, etc. ont été la cible d'attentats à la bombe, même si certains ont pu être déjoués. En mars 2004, une explosion dans le métro de Moscou a fait au moins 40 morts. Dix mille employés des chemins de fer français ont parcouru les 32 000 km de voies ferrées à pied après qu'un groupe dénommé AZF eut exigé une forte somme en menaçant de faire exploser des bombes.

Tandis que des mesures de sécurité du type de celles en vigueur dans les aéroports comme le contrôle des bagages et des voyageurs sont déjà appliquées à l'Eurostar, les risques accrus auxquels sont exposées d'autres lignes ferroviaires pourraient nécessiter d'étendre les procédures appliquées aux avions à d'autres trains, y compris aux trains de banlieues, ce qui pourrait amener à fermer de nombreuses petites gares pour permettre la mise en place de contrôles dans les gares plus importantes et à armer certains membres du personnel ferroviaire. Malgré le nombre considérable de voyageurs transportés (5 milliards de voyageurs en 2003 dans les trains de l'Union européenne, sans compter les métros), il est probable que les gouvernements se tourneront vers des mesures moins drastiques et meilleur marché consistant par exemple à renforcer la présence policière et la vidéosurveillance, à aménager davantage de sorties de secours dans les trains et les tunnels pour faciliter l'évacuation, à améliorer l'éclairage de secours, à sensibiliser les passagers au repérage de bagages suspects, etc.

Certains pays, notamment le Royaume-Uni, disposent depuis longtemps d'un vaste arsenal de moyens pour contrer le terrorisme ferroviaire. Sachant depuis longtemps ce que le terrorisme veut dire, le Royaume-Uni a acquis une solide expérience pratique en matière de sécurité ferroviaire. Le programme national de sécurité ferroviaire est axé sur des questions telles que l'inspection des gares, le contrôle des bagages abandonnés et la sécurisation des zones inaccessibles au public. Les gares sont groupées, sur la base de certains critères de risque, en quatre catégories qui font chacune l'objet de mesures particulières. Pour ce qui est du Tunnel sous la Manche, les voyageurs sont soumis à des contrôles de sécurité de type «aéroportuaire» dans deux gares, les voitures et les autocars sont inspectés dans une autre gare au moyen de dispositifs de détection de traces d'explosifs et de caméras passées sous les véhicules et les poids lourds sont contrôlés aux rayons X et au moyen de dispositifs de détection des traces.

¹ Les informations reproduites dans cette partie sont tirées du document CEMT/CM(2002)19 – Sécurité dans les transports et terrorisme – Note sur les mesures prises et les enjeux politiques.

Une police des chemins de fer a été créée dans de nombreux pays. Elle est indépendante et opère en collaboration avec les forces de l'ordre.

Les États-Unis ont, après le 11 septembre, chargé cinq équipes «d'action critique» d'évaluer les risques auxquels les chemins de fer sont exposés en ce qui concerne les préjudices matériels, les technologies de l'information et des communications, le transport de produits chimiques et de matières dangereuses, le transport de matériel militaire et la circulation des trains. Aux États-Unis comme dans beaucoup d'autres pays, les chemins de fer ont pour autre obligation particulière de faire rimer sécurité avec sûreté d'exploitation et nécessité économique.

Les chemins de fer italiens ont notamment procédé à une évaluation des risques auxquels leurs installations fixes, dont les gares, les tunnels et les ponts, sont exposées, actualisé leurs plans de secours et effectué des inspections et des exercices d'entraînement dans leurs gares et leurs bureaux. Ils ont aussi fait appel à des sociétés de gardiennage pour effectuer des rondes dans les gares, les gares de triage et les lieux de stockage de produits chimiques et de matières dangereuses. Ils ont, enfin, renforcé la sécurité dans les services postaux où le courrier est désormais passé aux rayons X.

Le Japon a pris diverses mesures pour sécuriser ses trains à grande vitesse (Shin-kansen): la vidéosurveillance et les patrouilles dans les gares, dans les trains et le long des voies ont été renforcées. L'utilisation de chiens par la police pour repérer les explosifs et le stationnement de voitures de police autour des gares sont également prévus.

En Finlande, les mesures de sécurité adoptées pour parer à d'éventuelles attaques terroristes contre les trains et les bus ont été renforcées dans le cadre d'une série d'initiatives prises en application des directives européennes. Leur objet est d'atteindre une capacité de réaction qui permette de faire face à d'éventuelles menaces signalées à l'avance par la police ou les agents de sécurité. Les mesures concernant le transport ferroviaire visent principalement à mettre en place un système qui permette d'avertir du danger à l'avance sans semer la panique au sein de la population ni causer davantage de dégâts que les menaces potentielles.

La coopération bilatérale internationale en matière de sûreté ferroviaire progresse elle aussi. Par exemple, les chemins de fer allemands et polonais ont signé en octobre 2003 un accord bilatéral qui prévoit un échange d'informations sur les incidents survenus et les risques courus en matière de trafic ferroviaire international ainsi que la mise en place de patrouilles communes composées d'agents des services de sécurité ferroviaire allemands et polonais sur certains trains, de nuit en particulier.

Les nouveaux enjeux liés aux risques actuels

Les attaques terroristes de Madrid ont déclenché une campagne intensive en faveur de la sécurité ferroviaire. Toutefois, la protection des lignes de chemin de fer et la sécurisation du transport souterrain comportent des difficultés qui n'existent pas dans les aéroports et les ports maritimes. Les expériences menées jusqu'ici montrent que le modèle aéroportuaire ne peut pas être appliqué au réseau ferroviaire qui est toujours allé de pair avec une grande liberté d'accès. Le réseau de trains ne peut fonctionner que sur ce principe et le métro ne pourrait plus circuler s'il fallait passer les voyageurs aux rayons X. Il est par conséquent hautement prioritaire

d'évaluer objectivement les menaces éventuelles et d'adopter des mesures adaptées au risque perçu.

La vulnérabilité particulière des chemins de fer au terrorisme tient à divers facteurs, notamment au fait que les gares sont généralement faciles d'accès, que les bâtiments et les infrastructures ferroviaires ne sont la plupart du temps pas surveillés, en particulier dans les zones rurales, qu'il est facile de saboter les voies et les aiguillages, que les ponts et les tunnels ferroviaires sont exposés aux attentats à l'explosif et aux attaques biochimiques et que les centres de contrôle et de régulation sont des cibles faciles pour les attentats à la bombe et le cyberterrorisme.

Les compagnies de chemin de fer peuvent se prémunir contre les risques accrus de plusieurs manières: en sensibilisant le personnel de direction et les employés aux facteurs de risque et en formant des services d'urgence; en renforçant la surveillance des installations essentielles; en se renseignant auprès des instances gouvernementales sur les menaces potentielles et les mesures à prendre pour y faire face et en s'informant mutuellement par le biais des systèmes d'échanges d'informations appropriés.

À l'échelle nationale, les contre-mesures prises dans le secteur des chemins de fer peuvent prendre les formes suivantes: coopération renforcée entre les forces de police locales et les entreprises de sécurité privées, voire l'intervention des forces militaires, le cas échéant; réexamen des procédures de sécurité des compagnies de chemin de fer compte tenu de l'aggravation des menaces; sensibilisation et formation ciblées et simulations de situations d'urgence à l'intention du personnel ferroviaire; intégration plus rapide des nouveautés en matière de techniques de sécurité.

Certaines des mesures de protection prises à la suite des évaluations des risques par quelques-uns des principaux opérateurs de transport sont indiquées ci-après:

- i) Mesures concernant les infrastructures
 - Établir des priorités, du point de vue de la sécurité, entre les infrastructures nationales (la sécurisation de la totalité des infrastructures est de toute façon impossible, mais, par exemple, les ponts et les tunnels qui constituent la seule voie d'accès à une destination donnée seraient prioritaires par rapport à des infrastructures pour lesquelles il existe des solutions de rechange);
 - Renforcer la sécurité dans les gares de triage particulièrement exposées;
 - Intensifier l'inspection des voies, tunnels et ponts prioritaires;
 - Placer des patrouilles de sécurité aux points stratégiques de l'infrastructure ferroviaire (une partie essentielle de cette tâche consiste à déterminer quels sont les ponts, tunnels, gares et autres installations fixes qu'il faut protéger en priorité);
 - Renforcer la sûreté de tous les actifs physiques;

- Augmenter la vidéosurveillance et examiner les données recueillies (le renforcement de la surveillance officielle peut se traduire par l'installation de caméras vidéo supplémentaires dans les trains et les stations de métro); mettre en place des périmètres de sécurité avec des clôtures et des dispositifs d'éclairage perfectionnés;
 - Utiliser des dispositifs de détection des intrusions.
- ii) Mesures relatives à l'exploitation
- Restreindre l'accès aux données relatives à l'entreposage des autorails;
 - Assurer une surveillance en temps réel et une surveillance renforcée pour certains trains;
 - Renforcer le suivi et le contrôle de certains chargements;
 - Utiliser les nouvelles techniques de codage pour certaines communications de données;
 - Accroître le nombre de patrouilles en uniforme et en civil;
 - Diffuser en continu des annonces publiques pour sensibiliser les usagers et la population aux menaces potentielles et les encourager à être sur leur garde et à signaler toute activité suspecte ou tout objet abandonné tel que sacs à dos, sacs-poubelles, etc.;
 - Multiplier les contrôles de conteneurs d'ordures et d'autres lieux d'entreposage;
 - Organiser des opérations de ratissage par la police (les trains s'arrêtent en gare le temps que les policiers traversent les voitures à la recherche de tout élément suspect);
 - Augmenter le nombre et la fréquence des interventions des équipes cynophiles de détection d'explosifs;
 - Renforcer les patrouilles à la frontière (ce qui pourrait être presque aussi efficace en termes de sécurité que le contrôle des voyageurs s'il était praticable);
 - Collaborer avec les usagers pour resserrer la surveillance des chaînes d'approvisionnement;
 - Renforcer la cybersécurité.
- iii) Mesures concernant le personnel
- Mettre en place des points de contrôle d'identité pour les employés;
 - Acquérir des équipements de protection individuels pour les responsables des interventions d'urgence;

- Approfondir la formation des employés sur les questions de sécurité pour aiguïser leur vigilance;
- Sensibiliser le personnel aux problèmes que posent les matières dangereuses.

Comme dans d'autres secteurs, l'un des principaux sujets de préoccupation dans les chemins de fer reste le financement de la sécurité. Pour satisfaire aux exigences croissantes en matière de sécurité, les sociétés de transport risquent par exemple de renoncer à certaines activités d'entretien pour réaffecter les fonds ainsi dégagés au renforcement de la sécurité. La mise en place de systèmes de vidéosurveillance supplémentaires évoquée précédemment suppose la mobilisation de personnel pour examiner les données recueillies. Les sociétés de transport devront alors décider s'il est plus rentable de consacrer leurs ressources à l'achat de matériel de surveillance ou à la constitution de patrouilles à pied assurant elles-mêmes la surveillance. La demande d'amélioration de la formation du personnel des transports émane tant des compagnies de transport ferroviaire que des services de sécurité. Les exercices de sécurité avec participation des sociétés d'exploitation de trains, des autorités locales, d'autres services publics d'intervention rapide ainsi que des experts en matière de sécurité constituent une méthode de formation efficace et sont à ce titre vivement recommandés, mais leur coût peut s'avérer élevé. L'augmentation des financements publics en faveur de la sécurité élargirait le champ des possibilités des compagnies ferroviaires.

Conclusions

La gravité des menaces qui pèsent sur la sécurité et les conséquences catastrophiques que pourraient avoir des attaques terroristes ou d'autres actes criminels dirigés contre les chemins de fer ne devraient en aucun cas être sous-estimées. Un processus de renforcement des moyens de défense des compagnies ferroviaires et des autorités compétentes est en cours; la planification, l'organisation et la coordination dans ce domaine sont également améliorées à l'échelle nationale aussi bien qu'internationale. Comme indiqué précédemment, cet effort de coordination touche diverses actions nationales et internationales qui visent à rendre le secteur ferroviaire aussi apte que possible à faire face à toute forme de menace.

Toutefois, compte tenu de la nature du réseau de chemins de fer, caractérisé par ses infrastructures faciles d'accès et ses nombreux éléments à fort potentiel de risque, les compagnies ferroviaires et les pouvoirs publics doivent rester très vigilants et veiller à ce que leur personnel soit constamment informé et efficacement entraîné.

Pour continuer à jouer un rôle constructif dans le cadre de cette mission ambitieuse, le Groupe de travail des transports par chemin de fer souhaitera peut-être examiner les moyens de contribuer aux travaux en cours en matière de sécurité, en veillant toutefois à ce qu'il n'y ait pas double emploi avec les activités entreprises par d'autres organismes (CE, CEMT, UIC). Dans son domaine de compétence, le Groupe de travail pourrait cependant engager des débats sur des aspects concrets de la sécurité dans le transport par chemin de fer et tenter de formuler à ce sujet des conseils pratiques à l'intention des gouvernements des pays membres.

Il serait en particulier très utile que le Groupe de travail mette au point une synthèse des meilleures pratiques adoptées par les gouvernements des pays membres en matière de mesures de sécurité ferroviaire et formule une recommandation à partir des données d'expérience

recueillies. Afin de s'acquitter de sa tâche efficacement et dans un délai raisonnable, le Groupe de travail pourrait envisager d'établir, sur le modèle du Groupe pluridisciplinaire spécial d'experts de la sécurité dans les tunnels (ferroviaires), un groupe pluridisciplinaire spécial composé d'experts proposés par les gouvernements intéressés. Ce groupe pourrait être chargé d'établir la liste des meilleures pratiques nationales existantes en matière de sécurité dans le transport par chemin de fer et élaborer sur cette base des recommandations à l'intention des gouvernements. Le Groupe de travail pourrait ainsi donner des éléments de réponse concrets face aux préoccupations de plus en plus fortes suscitées par les menaces pesant sur le transport ferroviaire.

En outre, certains des aspects de la sécurité ferroviaire gagneraient à être examinés plus avant par le Groupe de travail, notamment:

- Les méthodes d'évaluation de la vulnérabilité des réseaux ferroviaires qui fonctionnent dans des zones urbaines à forte densité de population;
- L'élaboration d'une méthodologie commune pour ce qui est de l'évaluation des risques pour la sécurité ferroviaire, de la gestion des risques et des mesures à prendre en conséquence;
- Les lignes directrices concernant la mise au point de plans de sécurité et de préparation aux interventions d'urgence;
- La conception et le lancement de campagnes de sensibilisation à l'intention du personnel et de la population;
- L'utilisation de nouvelles technologies et l'application de nouvelles procédures pour coordonner l'échange d'informations sur les risques dans le domaine du transport ferroviaire international;
- Les directives concernant l'exécution d'exercices de sécurité avec la participation des sociétés d'exploitation de trains, des autorités locales et d'autres instances gouvernementales, des services d'intervention rapide et des experts en matière de sécurité;
- Les méthodes de formation à la lutte antiterroriste du personnel des chemins de fer;
- L'utilisation des nouvelles technologies et l'application de nouvelles procédures en matière de contrôle des marchandises à haut risque transportées par rail au passage des frontières nationales.
