



Commission économique pour l'Europe**Comité des transports intérieurs****Groupe de travail des statistiques des transports****Soixante-neuvième session**

Genève, 12-14 juin 2018

Point 4 d) de l'ordre du jour provisoire

**Collecte de données, évolution méthodologique et harmonisation
des statistiques des transports : statistiques des accidents
de la circulation routière et des accidents ferroviaires****Statistiques sur la sécurité aux passages à niveau****Note du secrétariat****I. Généralités**

1. À sa soixante-septième session, en 2016, à la demande du Groupe d'experts du renforcement de la sécurité aux passages à niveau (WP.1/GE.1), le Groupe de travail a décidé d'envoyer un questionnaire préliminaire sur les accidents aux passages à niveau, qui était fondé sur son projet de rapport d'évaluation de la sécurité (ECE/TRANS/WP.1/GE.1/2016/2), qui a ensuite été adopté en 2017 par le Forum mondial de la sécurité routière (WP.1) et qui est devenu le document ECE/TRANS/WP.1/2017/4.
2. Le Groupe de travail se souviendra peut-être que, faute de ressources, le questionnaire n'avait pas été envoyé après sa soixante-septième session. À sa soixante-huitième session, le Groupe de travail a confirmé que le questionnaire devrait être envoyé en 2017.
3. Le secrétariat a diffusé le questionnaire en anglais, en français et en russe à tous les États membres qui n'étaient pas intégrés dans la base de données de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (ERA) en juillet 2017, en fixant à septembre 2017 la date limite de réception des réponses. La base de données de l'ERA comprend les 28 États membres de l'Union européenne ainsi que l'ex-République yougoslave de Macédoine, la Norvège, la Suisse et la Turquie.
4. Le questionnaire diffusé était un peu plus bref que celui proposé dans le document ECE/TRANS/WP.1/2017/4. Les indicateurs dérivés, c'est-à-dire les chiffres calculés à l'aide de deux autres indicateurs du questionnaire, avaient été supprimés par souci de simplicité.



5. En janvier 2018, des réponses avaient été reçues des 10 pays suivants : Albanie, Arménie (sans données pertinentes), Azerbaïdjan, Canada, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, Géorgie (données ne prenant en compte que certaines infrastructures de passage à niveau), Israël (sans données pertinentes sur les passages à niveau, mais comprenant des statistiques ferroviaires générales), République de Moldova et Serbie.

Document(s) : ECE/TRANS/WP.1/GE.1/2016/2, ECE/TRANS/WP.1/2017/4.

II. Disponibilité des données issues des questionnaires

6. Dans les paragraphes suivants est décrite la disponibilité des données fournies dans les questionnaires reçus. Leur sont en outre comparées des données issues de deux autres sources : le questionnaire expérimental sur les accidents ferroviaires qui avait été envoyé plus tôt dans l'année 2017, et les réponses au questionnaire envoyé par le WP.1/GE.1 en 2016 (le cas échéant).

7. L'Albanie n'a fourni des données que sur le nombre des personnes tuées et celui des personnes grièvement blessées aux passages à niveau. Elle a signalé qu'en 2016 trois personnes avaient été tuées et 14 grièvement blessées à des passages à niveau. Aucune autre source (ni statistiques sur les accidents de chemin de fer ni le questionnaire précédent du WP.1/GE.1) n'était disponible pour y comparer ces données.

8. L'Azerbaïdjan a fourni un ensemble complet de données, notamment :

a) Le nombre de passages à niveau, avec une ventilation complète entre passages à niveau passifs et passages à niveau actifs (puis entre passages à niveau manuels, protégés côté rail, automatiques avec avertissement côté utilisateur et automatiques avec protection côté utilisateur) ;

b) Le nombre total d'accidents mortels aux passages à niveau, ventilé entre passages à niveau passifs et actifs. Sur 19 accidents mortels aux passages à niveau entre 2010 et 2016, 15 se sont produits à des passages à niveau passifs ;

c) Un seul accident grave à un passage à niveau a été signalé pour la période 2010-2016, de sorte que ces données ne semblent pas disponibles ;

d) Le nombre total d'accidents de chemin de fer aux passages à niveau a été fourni, réparti entre passages à niveau passifs et actifs ;

e) Le nombre total de personnes tuées et grièvement blessées aux passages à niveau a été ventilé entre les utilisateurs de véhicules à moteur et les autres. Sur les 28 décès survenus aux passages à niveau au cours de la période visée par le présent rapport, 22 concernaient des automobilistes.

Aucune autre source (ni statistiques sur les accidents ferroviaires ni le questionnaire précédent du WP.1/GE.1) n'était disponible pour y comparer ces données.

9. Le Canada a fourni un ensemble complet de données, notamment :

a) Le nombre total de passages à niveau, y compris une ventilation complète entre passages à niveau passifs et actifs (puis entre passages à niveau automatiques avec avertissement ou avec protection côté utilisateur ; aucun passage à niveau manuel ou protégé côté rail n'a été signalé) ;

b) Les nombres totaux des accidents mortels, des accidents graves et de tous les accidents aux passages à niveau ; ces chiffres ont été ventilés de la même manière que le nombre total de passages à niveau ;

c) Les nombres totaux de personnes tuées et de personnes grièvement blessées aux passages à niveau ; aucune ventilation par type de passage à niveau n'a été donnée pour ces deux indicateurs.

Ces données ont été comparées à l'ensemble de données sur les accidents de chemin de fer et aux données recueillies par le WP.1/GE.1, et elles leur étaient identiques.

10. La Géorgie n'a fourni que le nombre de passages à niveau, qui était de 30 en 2016. Cela semble être un nombre plutôt faible, étant donné les centaines ou les milliers de passages à niveau signalés dans les pays ayant une longueur similaire de lignes de chemin de fer. Il ne comprend peut-être que les passages à niveau actifs.

11. La République de Moldova a fourni le nombre total de passages à niveau, tous classés passifs. Elle en a indiqué 242 000 ; on a supposé que leur nombre réel était plutôt 242. De plus, le nombre total d'accidents mortels a été fourni, ainsi que le nombre total d'accidents ferroviaires aux passages à niveau, le nombre total de personnes tuées et le nombre total de personnes grièvement blessées.

12. La Fédération de Russie a fourni des informations sur l'infrastructure, en ventilant les passages à niveau entre actif et passif, tous les passages à niveau actifs étant classés comme automatiques avec protection côté utilisateur. Le nombre total d'accidents de chemin de fer aux passages à niveau et le nombre total de personnes tuées et de personnes grièvement blessées aux passages à niveau ont été fournis pour les deux dernières années (2015 et 2016), ventilés par type de victime. Les données sur l'infrastructure correspondent pleinement à celles qui ont été communiquées au GE.1. Le nombre de décès (58 en 2016) était beaucoup plus élevé que le nombre total d'accidents de chemin de fer déclarés dans le questionnaire précédent, et à en juger par la ventilation des données sur les passages à niveau, il semblerait que les victimes qui étaient des utilisateurs de véhicules automobiles aient été exclues des statistiques sur les accidents de chemin de fer. Les données relatives au nombre de passages à niveau et au nombre de personnes tuées concordent avec celles collectées par le GE.1.

13. La Serbie a indiqué le nombre de passages à niveau actifs et passifs, ainsi que le nombre total d'accidents de chemin de fer aux passages à niveau, le nombre total de personnes tuées aux passages à niveau et le nombre total de personnes grièvement blessées. Aucune ventilation par type de victime n'a été donnée. Les données concordent avec les chiffres sur les accidents de chemin de fer fournis dans le questionnaire précédent.

14. Les États-Unis ont indiqué le nombre de passages à niveau, mais un détail crucial est qu'environ 40 % des passages à niveau sont des passages à niveau privés. La ventilation des passages à niveau passifs et actifs a été donnée, mais ces chiffres ne s'appliquent qu'aux passages à niveau publics et ne représentent donc qu'environ 60 % du total. De plus, le nombre total d'accidents de chemin de fer aux passages à niveau et le nombre total de personnes tuées aux passages à niveau ont été indiqués. Les données étaient globalement comparables à celles de la base de données statistiques sur les accidents de chemin de fer et du rapport du GE.1.

III. Analyse de la disponibilité des données

15. Les paragraphes suivants décrivent la disponibilité des données sur les passages à niveau par thème et analysent de façon plus anecdotique les données qui devraient être disponibles.

16. Caractéristiques des passages à niveau : la plupart des pays (7 sur 10) ont fourni au moins quelques informations sur le nombre de passages à niveau, et l'on peut s'attendre à ce qu'elles soient largement disponibles grâce aux données sur la gestion de l'infrastructure. Étant donné que six pays peuvent décomposer davantage ces données en passages à niveau passifs et actifs, ces données sont bel et bien disponibles et le Groupe de travail peut continuer à demander ces informations.

17. Nombre total d'accidents et nombre d'accidents importants aux passages à niveau : il est d'usage, dans les données sur la sécurité routière et dans les données sur la sécurité ferroviaire, de signaler le type d'emplacement, les passages à niveau étant prévus dans les deux cas. Il n'est donc pas surprenant que ces données aient été communiquées pour 6 des 10 pays. La ventilation de ces accidents par type de passage à niveau, en particulier les différents types de passages à niveau actifs, s'est avérée plus difficile pour de nombreux pays (deux pays seulement y sont parvenus), ce qui correspond à ce qui a été observé pour les pays de l'ERA.

18. Le nombre de personnes tuées et celui des blessés sont généralement disponibles à partir des données de base sur la sécurité (ferroviaire et/ou routière), bien que les accidents impliquant des piétons ou des cyclistes, en particulier ceux qui n'entraînent pas de décès, puissent faire l'objet d'une sous-déclaration. La ventilation de ces données par type d'utilisateurs devrait également être collectée par les organismes chargés de la sécurité routière et ferroviaire (au moins en ce qui concerne les victimes considérées comme des usagers de la route ou du rail). Sept pays ont pu fournir des données sur les décès, tandis que seul l'Azerbaïdjan a pu fournir des données ventilées sur les victimes.

19. Cet ensemble de données permet d'effectuer des analyses de base sur la sécurité. Par exemple, aux États-Unis et au Canada, environ 65 % des accidents aux passages à niveau se produisent aux passages à niveau actifs, alors qu'en Azerbaïdjan ce chiffre n'est que de 7 %. Et la nette majorité (90 %) des décès aux passages à niveau en Fédération de Russie concernent des automobilistes. Si cet ensemble de données doit être poursuivi et diffusé, d'autres tendances générales et des comparaisons entre pays pourraient être faites.

IV. Résumé

20. Les résultats du questionnaire ont été brièvement présentés au WP.1 en mars 2018 pour information. Le WP.1 s'est félicité de cette collecte de données et a encouragé le WP.6 à la poursuivre et à lui faire rapport à l'occasion d'une séance d'information plus approfondie lors d'une future session.

21. Le Groupe de travail souhaitera peut-être prendre note de la disponibilité des données relatives à la sécurité des passages à niveau et examiner la question de savoir si le secrétariat doit continuer à recueillir ces données, à titre temporaire ou permanent, sous la forme actuelle ou sous une forme modifiée. Le Groupe de travail souhaitera peut-être diffuser ces données à l'ensemble de la région de la CEE, en combinaison avec les données de l'ERA. Le Groupe de travail souhaitera peut-être encourager les autres États membres qui ne sont pas compris dans les données de l'ERA et qui n'ont pas répondu à ce questionnaire à fournir des données à l'avenir.
