



COMMUNIQUE DE PRESSE n° 10/2017

---

## **Le projet SAFER LC (Safer Level Crossing) piloté par l'UIC a été lancé officiellement aujourd'hui en présence des membres du consortium**

(Paris, 11 mai 2017) Centré sur la question de la sécurité aux passages à niveau et financé par la Commission européenne à travers le programme H2020, le projet SAFER-LC a tenu sa réunion de lancement aujourd'hui à Paris en présence d'environ 40 participants représentant 17 partenaires européens issus de 10 pays européens et de la Turquie.

Le projet SAFER-LC piloté par l'UIC s'échelonne sur 36 mois. Il vise à améliorer la sécurité et à minimiser les risques à partir d'une panoplie intégrée de solutions multimodales et d'outils innovants mis au service d'une gestion et d'une conception proactives des infrastructures de passage à niveau.

Jean-Pierre Loubinoux, Directeur général de l'UIC a accueilli les participants en déclarant : *“L'UIC se concentre a priori sur les enjeux techniques et technologiques mais continue à évoluer en restant ouverte aux nouvelles réalités. Le niveau élevé de sécurité et de sûreté caractéristique du transport ferroviaire est un facteur d'attractivité du rail face aux choix qui s'imposent pour notre planète, à condition qu'il se remette en cause constamment, actualise ses objectifs et gagne en compétence.*

*La sécurité et la sûreté ne sont pas des préoccupations à intégrer seulement en bout de chaîne : elles doivent faire partie intégrante de l'exploitation ferroviaire et de son efficacité dès le stade de la conception.*

*Après s'être penché sur la cause première des décès dans les emprises ferroviaires (suicides et intrusions) à la faveur du projet UE RESTRAIL qui s'est achevé en septembre 2014, il était logique d'examiner la deuxième cause, c'est-à-dire les décès aux passages à niveau, à travers le projet SAFER-LC.*

*Toutefois, les accidents aux passages à niveau sont souvent assimilés spontanément à des accidents ferroviaires, alors qu'ils constituent en premier lieu des accidents routiers survenant à des points critiques et sensibles du réseau. Le projet SAFER LC suit une approche exemplaire à cet égard, car il souligne la nécessité pour le rail et la route de partager les informations et retours d'expérience respectifs, de manière à ce que chaque partie puisse gérer de façon optimale les dysfonctionnements imputables à l'autre partenaire : ce souci d'équilibre mérite d'être relevé ».*

Ensuite le coordonnateur du projet et les responsables des différents lots ont présenté le projet plus en détail ainsi que les règles de gestion appliquées.

Ce projet s'intéressera à la fois aux solutions techniques, telles que moyens de détections intelligents et systèmes avancés de communication véhicules/infrastructure, et aux processus « humains » permettant d'adapter la conception de l'infrastructure aux besoins des utilisateurs de bout de chaîne, et d'améliorer la coordination et la coopération entre les acteurs des différents modes de transport.

Un ensemble d'initiatives « pilotes » seront déployées en Europe pour démontrer comment il est possible d'intégrer ces nouvelles solutions techniques ou non techniques, et de valider leur faisabilité en évaluant leurs performances.

Ces travaux se concrétiseront par la production de spécifications techniques (préconisées dans une optique de standardisation), de recommandations quant aux processus humains/organisationnels et cadres légaux à mettre en oeuvre.

Enfin, SAFER-LC mettra au point une boîte à outils accessible via une interface conviviale, qui intégrera tous les résultats du projet et les solutions proposées, afin d'aider les responsables ferroviaires et routiers à améliorer la sécurité aux passages à niveau.

La plupart des résultats seront accessibles pour le public.

## **CONTACTS**

Pour de plus amples informations, contacter SVP Marie-Hélène Bonneau de la Division Sûreté de l'UIC, coordonnatrice du projet : [bonneau@uic.org](mailto:bonneau@uic.org)  
Le site internet sera bientôt disponible sous [www.safer-lc.eu](http://www.safer-lc.eu)

***« SAFER-LC has received funding from the European Union's Horizon 2020 research and innovation programme under grant agreement No 723205 »***