

**Commission économique pour l'Europe****Comité des transports intérieurs****Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses****Réunion commune de la Commission d'experts du RID et
du Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses**

Genève, 17-21 septembre 2018

Point 7 de l'ordre du jour provisoire

Accidents et management de risque**Amélioration du rapport d'accident****Communication du Gouvernement de la France* *****Résumé***Résumé analytique :** Améliorer le rapport d'accident soumis dans le cadre du 1.8.5.**Mesure à prendre :** Créer un groupe de travail et convenir d'un mandat.**Documents de référence :** ECE/TRANS/WP.15/150, paragraphes 74 à 79.**Introduction**

1. À sa dernière session, la Réunion commune a pris note du document informel INF.42, dans lequel il est proposé de lancer une réflexion sur la modification du rapport d'accident soumis dans le cadre du 1.8.5. Cette proposition faisait suite au rapport de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (ERA) sur les activités relevant de l'évaluation des risques et les données correspondantes, présenté dans le document informel INF.26 de la même session.

2. Ces documents ayant été soumis tardivement et de manière informelle, la Réunion commune a invité la France à renouveler sa proposition dans un document officiel (ECE/TRANS/WP.15/AC.1/150, par. 79) :

« 79. En ce qui concernait le document informel INF.42, la proposition de créer un groupe de travail informel a reçu un certain appui. La Réunion commune a invité le

* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour la période 2018-2019 (ECE/TRANS/2018/21/Add.1, module 9 (9.2)).

** Diffusée par l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) sous la cote OTIF/RID/RC/2018/26.



représentant de la France à soumettre un document sous une cote officielle pour la session d'automne. Sur la question du projet de mandat figurant au paragraphe 5 du document informel, les délégations ont été invitées à faire part de leurs observations au représentant de la France avant le 1^{er} juin 2018. ».

3. Aucune proposition de modification du projet de mandat n'a été reçue. Ce dernier est donc présenté tel qu'il l'était dans le document informel INF.42, mais sous une cote officielle, pour examen par la Réunion commune.
4. Les principaux éléments issus de l'atelier organisé par l'ERA n'ont pas changé et le document informel INF.26 de la dernière session est maintenu à l'ordre du jour pour examen en même temps que la présente proposition. Dans le but de faciliter la compréhension, la partie introductive du document informel est reproduite en annexe :

Proposition

5. Le mandat du groupe de travail chargé de la modification du 1.8.5 pourrait comprendre les éléments suivants :
 - « a) Modifier le rapport au point 1.8.5 pour y inclure toutes les données utiles à l'évaluation des risques et pour fournir une meilleure description des incidents afin d'en faciliter la compréhension.
 - b) Élaborer un modèle rationalisé pour faciliter les déclarations. Tenir compte de la possibilité d'intégration des déclarations dans une base de données automatisée.
 - c) Tenir compte des contributions apportées par l'atelier sur la gestion des risques dans le cadre du transport de marchandises dangereuses, en particulier la liste établie par le groupe de travail A et le "tableau de paramètres d'entrée" pour l'harmonisation du modèle d'évaluation des risques.
 - d) Communiquer avec l'équipe du projet de système commun de notification d'incident (COR) pour les incidents ferroviaires, afin d'éviter les rapports contradictoires ou se chevauchant. ».

Contexte

6. En 2014, la Réunion commune a invité les participants à l'atelier de l'ERA sur la gestion des risques à étudier les informations nécessaires à l'évaluation des risques et il a été convenu que la Réunion pouvait « éventuellement mettre en place, si nécessaire, un groupe de travail informel pour traiter l'évolution du 1.8.5 et de la base de données » (voir ECE/TRANS/WP.15/AC.1/136).

7. Au printemps 2015, il a été noté que l'atelier n'avait pas achevé l'élaboration de la liste des informations nécessaires. Il restait néanmoins clair que le rapport actuel n'était pas adapté à l'évaluation des risques. Dans le même temps, des essais de mise en place d'une base de données étaient en cours. Afin de clarifier la situation, la Réunion commune a décidé de réaliser une enquête « visant à obtenir des informations sur la façon dont chaque gouvernement trait[ait] actuellement les données collectées par le biais des déclarations du 1.8.5, et quel type d'informations plus détaillées devrait être collecté pour que l'on puisse s'en servir dans le cadre du management des risques » (voir ECE/TRANS/WP.15/AC.1/138, par. 59 et 60).

8. En automne 2015, les résultats de l'enquête ont été présentés, sur la base des réponses de 21 pays. Il y apparaissait qu'à l'opinion de la majorité, « les dispositions actuelles du 1.8.5 jou[ai]ent correctement le rôle pour lequel elles avaient été prévues, à savoir retour d'information à l'organe compétent (Réunion commune, WP.15, Commission d'experts du RID ou Comité de sécurité de l'ADN) lorsqu'un accident grave justifi[ait] un réexamen des dispositions en vigueur ». Cependant « il a été constaté que la forme du rapport actuel [n'était] pas adaptée à l'élaboration des statistiques détaillées à l'échelon de l'ensemble de la région sur l'accidentologie. Ces statistiques [étaient] un élément essentiel pour mener à

bien les évaluations de risque examinées dans le cadre des ateliers de l'ERA » (voir ECE/TRANS/WP.15/AC.1/140, par. 87).

9. En outre, les résultats montraient que le modèle de rapport actuel ne contenait pas la totalité des informations nécessaires à l'analyse des accidents, car « 60 % des autorités demand[ai]ent des renseignements supplémentaires même lorsque le questionnaire [était] complet. » Cependant, à cette époque, « seulement 40 % des autorités ayant répondu étaient en faveur d'une amélioration du 1.8.5. » Cette contradiction apparente s'expliquait « par le fait que certaines informations très détaillées qui [étaient] demandées en complément [n'étaient] pas susceptibles d'être facilement intégrées dans un rapport codifié » (voir ECE/TRANS/WP.15/AC.1/140, par. 88).

10. Compte tenu des informations disponibles, la Réunion commune n'a pris aucune décision à cette session, à l'exception de celle de continuer de travailler de concert avec l'atelier de l'ERA.

Conclusion

11. Comme on peut le constater aujourd'hui, les informations nécessaires pour compléter le rapport d'accident en réponse à la demande de la Réunion commune ont été fournies en détail grâce au travail de l'atelier de l'ERA. Ces résultats permettent également d'apporter une réponse aux doutes exprimés en septembre 2015 à propos de la difficulté d'élaborer un modèle de rapport codifié.

12. Étant donné que les travaux sur l'évaluation des risques se poursuivent au sein de groupes de développement constitués d'utilisateurs experts et que de nombreuses autorités compétentes ont manifesté leur intérêt et demandé à participer à ces groupes, il semble clair que les conditions de l'établissement d'un groupe de travail pour l'amélioration du rapport au 1.8.5 sont désormais réunies. Il est proposé que la Réunion commune mette ce groupe en place et que le projet de mandat soit modifié au besoin.

Annexe

Par souci de commodité, le texte introductif du document d'information INF.26 soumis par l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer pour examen à la session du printemps 2018 de la Réunion commune est reproduit ci-après. Les appendices 1, 2 et 3 auxquels il est fait référence ici sont ceux du document informel INF.26.

« Contributions à la réflexion sur l'amélioration du système de rapport d'incidents dans le cadre du transport intérieur de marchandises dangereuses »

Informations générales

Comme indiqué dans le rapport de la session d'automne 2017 de la Réunion commune, il a été rappelé à l'ERA que les ateliers sur le plan d'action pour le transport des marchandises dangereuses devaient contribuer à la révision du contenu du modèle de rapport d'accident/incident.

Afin de concourir à la réflexion sur la question, l'ERA présente ici plusieurs contributions relatives à l'amélioration des rapports d'incidents dans le contexte du transport de marchandises dangereuses.

L'ERA considère que ces contributions devraient être examinées par la Réunion commune et est intéressée de connaître l'avis des délégations sur les potentielles actions futures dans le domaine.

Contribution 1

Tel qu'il a été présenté à la session d'automne 2017, le Guide de l'évaluation des risques du cadre de gestion des risques du transport intérieur de marchandises dangereuses instituera une méthode d'évaluation des risques harmonisée et applicable aux trois modes de transport intérieur.

Afin de donner un aperçu des principaux paramètres employés dans la méthode d'évaluation, un projet de liste de paramètres a été établi, qui est présenté dans l'appendice I.

L'ERA estime que le futur rapport devrait faciliter la mise en œuvre de la méthode harmonisée d'évaluation des risques en fournissant des données statistiques accessibles et pertinentes pour les plus importants paramètres.

Contribution 2

Une autre contribution importante est la proposition de l'ERA concernant l'élaboration d'un système commun de notification d'incident (COR) pour les incidents ferroviaires, qui intégrera les incidents de transport de marchandises dangereuses aux rapports d'incidents ferroviaires.

La proposition de l'ERA concernant l'élaboration du système commun de notification d'incidents (COR) figure à l'appendice II.

Cette proposition est en phase de consultation avec les parties intéressées. Les représentants de la Réunion commune sont invités à participer à cette consultation en faisant part de leurs commentaires à l'adresse suivante : cor@era.europa.eu.

Contribution 3

Les conclusions du groupe de travail sur les données dans le cadre du plan d'action pour le transport des marchandises dangereuses sont données dans l'appendice III.

Elles comprennent un projet de liste présentant les paramètres des bases de données de rapports existantes jugés pertinents pour l'amélioration de la qualité des informations

recueillies à l'occasion d'incidents dans le cadre du transport intérieur de marchandises dangereuses.

De manière générale, le groupe de travail a estimé que cette liste de paramètres pouvait être utilisée pour 1) mieux comprendre chaque incident de transport de marchandises dangereuses et 2) établir de meilleures statistiques si le nombre d'incidents recensés est suffisant pour former des échantillons représentatifs.

Conclusion

Les contributions présentées ici sont liées à plusieurs égards, et une bonne coordination est nécessaire pour mettre au point une solution réalisable et efficace en ce qui concerne un ou plusieurs systèmes de notification d'incidents de transport intérieur de marchandises dangereuses, laquelle faciliterait également l'accès aux informations nécessaires dans une optique de gestion des risques.

L'Agence serait intéressée de connaître l'avis de la Réunion commune sur les points suivants :

- Les relations entre la proposition de système commun de notification d'incidents (COR) (appendice II) et les rapports d'incidents de transport de marchandises dangereuses ;
- Les besoins d'amélioration des systèmes existants utilisés pour rendre compte des incidents de transport de marchandises dangereuses ;
- Le cadre dans lequel la Réunion commune souhaiterait que les experts intéressés poursuivent la mise au point de systèmes de notification bien coordonnés. ».
