

INF.6 F

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des transports
de marchandises dangereuses

Réunion commune de la Commission de sécurité
du RID et du Groupe de travail des transports
de marchandises dangereuses
(Genève, 13-17 September 2004)

OTIF



**ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES**

**ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN
INTERNATIONALEN EISENBahnVERKEHR**

**INTERGOVERNMENTAL ORGANISATION FOR INTER-
NATIONAL CARRIAGE BY RAIL**

Office Central

Zentralamt

Central Office

A 81-03/504.2004

11 juin 2004

Original: Allemand

AUX GOUVERNEMENTS DES ETATS MEMBRES DE L'OTIF

**Rapport final du groupe de travail „Analyses de risques standardisées“ de la
Commission d'experts du RID**

(Bonn, 22 et 23 avril 2004)

transmis par l'Allemagne (Société pour la sécurité des installations et des réacteurs
S.à.r.l. (GRS))

Aus Kostengründen wurde dieses Dokument nur in begrenzter Auflage gedruckt. Die Delegierten werden daher gebeten, die ihnen zugesandten Exemplare zu den Sitzungen mitzubringen. Das Zentralamt verfügt nur über eine sehr geringe Reserve.

Tel. (+41) 31 - 359 10 17 • Fax (+41) 31 - 359 10 11 • E-Mail info@otif.org • Gryphenhübeliweg 30 • CH - 3006 Berne/Bern

1. La première session du Groupe de travail « Analyses de risques standardisées pour le chapitre 1.9 RID/ADR » s'est tenue les 22 et 23 avril 2004 à Bonn sur invitation du Ministère allemand des transports, de la construction et du logement.
2. Les Etats suivants ont participé à cette session : Allemagne, Autriche, Belgique, Espagne, France, Hongrie, Lettonie, Pays-Bas, Portugal, Roumanie, Royaume Uni, Suède et Suisse. Etaient également représentés : La Commission européenne, l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF), le Conseil européen de l'industrie chimique (CEFIC), la fédération internationale des associations des transitaires et assimilés (FIATA), l'Union internationale des transports routiers (IRU), l'Union internationale des chemins de fer (UIC) et l'Union internationale des wagons privés (UIP).
3. Dans le procès-verbal ci-dessous, les interlocuteurs sont mentionnés nominativement, dans la mesure où une affectation a été possible sur la base des notes.

Point 1 : Paroles de bienvenue

4. M. Rein (D) souhaite la bienvenue aux participants à la session de ce Groupe de travail. Sur sa proposition, M. Hundhausen (D) est élu Président de ce Groupe de travail et M. van den Brand (NL) Vice-président.

Point 2 : Etat en ce qui concerne la modification du chapitre 1.9 RID/ADR

5. M. Rein (D) renvoie à la version comprise dans le rapport final de la 40^{ème} session de la Commission d'experts du RID (document A 81-03/501.2004) du chapitre 1.9 du RID concernant les restrictions de transport par les autorités compétentes qui entrera en vigueur le 1^{er} janvier 2005. Le mandat du nouveau Groupe de travail « Analyses de risques standardisées », formulé lors de cette session, consiste à trouver des possibilités pour une standardisation des analyses de risques destinées à évaluer la nécessité de mesures au sens du chapitre 1.9 du RID et de les définir. Dans ce contexte, il est nécessaire d'harmoniser la manière de procéder entre le mode de transport ferroviaire et le mode de transport routier.
6. M. Tiemersma (NL) fait observer qu'une analyse de risques standardisée n'est pas la seule manière de résoudre les problèmes existants, mais que d'autres mesures nationales devaient également être possibles.
7. M. Rein (D) précise que l'application d'exigences plus élevées en matière de sécurité requises par d'autres autorités devrait toujours être possible. La standardisation des analyses de risques doit se limiter à prouver la nécessité de prendre des mesures au sens du chapitre 1.9.
8. En ce qui concerne la proposition de création d'un Secrétariat pour la direction et la coordination professionnelles du projet par la Société pour la sécurité des installations et des réacteurs (GRS) ainsi qu'un soutien financier du projet dans le cadre d'un réseau à créer soumise par M. Rein (D), M. Laakso (UE) précise qu'il se félicite de cette initiative, mais qu'il ne peut pas donner un accord général à ce sujet.
9. M. Visser (UIC) fait observer que la section 1.9.5 comprise dans le projet actuel du chapitre 1.9 du RID ne traite pas de restrictions de transport. Il est d'avis que dans le chapitre 1.9 il faut procéder à une séparation claire entre les dispositions pour les restrictions de transport et les « exigences spécifiques en matière de sécurité ». M. Rein (D) est d'avis que le paragraphe 1.9.5 est, en ce qui concerne la rédaction, suffisamment délimité des

dispositions concernant les restrictions de transport. M. Tiemersma (NL) remet lui aussi en question la nécessité d'une nouvelle modification. Le Président propose de discuter ce point de nouveau lors de la prochaine session de la Commission d'experts du RID.

Point 3 : Mandat du Groupe de travail « Analyses de risques standardisées pour chapitre 1.9 RID/ADR »

10. M. Visser (UIC) explique le document de l'UIC concernant la normalisation des analyses de risques pour le transport de marchandises dangereuses par chemin de fer, qui a été distribué par voie électronique avant la session. Selon l'UIC, l'acceptation du risque, la causalité des accidents, la comparaison des méthodes d'analyse des risques et la prise en compte des progrès techniques dans le cadre de l'évaluation des risques constituent les principales tâches du Groupe de travail. En tant que contribution possible de l'UIC aux travaux du Groupe de travail, l'UIC réitère son offre de procéder, en vue d'obtenir une causalité à l'échelle européenne, un nouveau dépouillement des accidents ferroviaires graves ayant impliqué des marchandises dangereuses intervenus au cours des dernières décennies conformément au formulaire de rapport d'accident actuel selon la section 1.8.5 du RID/ADR. Ces informations, complétées par des indications concernant le volume de trafic, devront être mises à la disposition du Groupe de travail.
11. Le Président souligne que la plus haute priorité doit être accordée à une analyse des données bien effectuée avant même la comparaison des méthodes et qu'elle constitue une base pour traiter le thème de l'acceptation des risques.
12. M. Schiess (CH) fait observer que le seul examen d'accidents majeurs ne suffit pas pour établir une statistique fiable des accidents. Cet avis est partagé par M. van den Brand (NL), qui se félicite toutefois de l'initiative de l'UIC comme contribution possible pour mieux assurer les probabilités conditionnelles dans le cadre de l'analyse de l'arbre des événements.
13. L'examen d'accidents impliquant des marchandises dangereuses en trafic ferroviaire doit entraîner, selon l'avis de M. Laakso (UE), des activités analogiques pour d'autres modes de transport.
14. M. Rein (D) fait observer que l'obligation existante d'établir des rapports d'accidents aura, à l'avenir, pour conséquence que des accidents moins importants seront également recensés. Il considère que le dépouillement proposé d'accidents majeurs est un apport important en vue de la calibration de modèles d'analyse de risques.
15. En ce qui concerne le mandat du Groupe de travail de développer un fil conducteur pour la standardisation de l'analyse de risques, Mme Salander-Ludwig (UIC) fait observer que le financement tant des analyses de risques que des mesures devait être pris en compte. Elle attire, par ailleurs, l'attention sur le développement en cours d'une banque de données sur les accidents par l'UIC.
16. Indépendamment de la détermination précise du résultat à atteindre par le Groupe de travail, il conviendrait tout d'abord, selon M. Rein (D), de rechercher une intégration des premiers résultats de travail dans la nouvelle édition du RID/ADR au 1.1.2007.
17. M. van den Brand (NL) souligne la nécessité d'une analyse statistique supplémentaire des accidents au-delà des transports de marchandises dangereuses et attire l'attention sur la problématique en ce sens qu'une standardisation de l'analyse des risques trop étendue toucherait des domaines en dehors du champ d'application du RID/ADR et enfreindrait la souveraineté des Etats.

18. Le Président considère que les remarques formulées pourront servir de points de réflexion pour l'élaboration prévue d'un fil conducteur.
19. M. Cailleton (F) fait observer que les analyses de risque sont constituées de nombreux éléments et vont au-delà du domaine de réglementation du RID. Il souligne par ailleurs la nécessité d'une approche commune pour les transports ferroviaires et routiers.

Point 4 : Présentation des analyses de risques déjà existantes en France, aux Pays-Bas, en Suisse et au Royaume Uni

20. M. Balmer (CH) explique la démarche en Suisse en matière d'analyse quantitative des risques pour les transports de marchandises dangereuses par chemin de fer. M. van den Brand (NL) présente ensuite différents aspects fondamentaux de l'analyse de risques et son application aux Pays-Bas ainsi que les réflexions sur la standardisation en corrélation avec le travail de ce groupe sur la base de ses expériences.
21. Dans la discussion qui s'en suit, M. Heintz (F) souligne la nécessité de parvenir à une standardisation en accord avec les réglementations nationales et internationales en vigueur, notamment avec les directives européennes relatives à la sécurité ferroviaire.
22. Suite à la remarque du Mme Geysels (IRU), que selon la présentation, la partie d'une analyse de risques pouvant être scientifiquement prouvée avec exactitude était étonnamment faible, M. van den Brand (NL) précise qu'en effet, une grande partie des modèles et méthodes d'analyse des risques employés était basée sur un accord entre différentes opinions d'experts. M. Riley (GB) souligne la difficulté d'un tel accord en mentionnant une conférence internationale à Toronto, au cours de laquelle il n'avait pas été possible de parvenir à un consensus entre les méthodes de différents groupes d'experts en ce qui concerne l'évaluation des risques pour un scénario de transport défini.
23. M. Schiess (CH) souligne que de nombreux domaines et groupes d'intérêts doivent être pris en considération dans l'analyse de risques.
24. La présentation de M. Riley (GB) offre un aperçu sur la manière de procéder au Royaume Uni en ce qui concerne l'évaluation des risques. Suite à une demande de M. Ludwig (D), celui-ci propose de mettre à disposition un diagramme complémentaire concernant le risque encouru par la société dans le cadre du transport routier. M. Tiemersma (NL) recommande de rechercher également, au moyen d'un échange des enseignements tirés des analyses de risques dans les différents Etats, une amélioration de la sécurité des transports de marchandises dangereuses.
25. M. Cailleton (F) fait observer qu'il n'existe pas en France des critères de risque généralement définis pour les transports de marchandises dangereuses par chemin de fer, mais que les décisions étaient prises en fonction de chaque cas. M. Ruffin (F) présente ensuite l'état du programme de recherche réalisé auprès d'INERIS en vue du développement d'un modèle d'analyse de risques multimodal sur la base du modèle OCDE/PIARC pour les tunnels.
26. Suite à la question de M. Laakso (UE) en ce qui concerne la distribution et la praticabilité du modèle présenté, M. Ruffin (F) précise que la distribution du modèle est réglée par le Comité AICPR (Association mondiale de la route). Le modèle est également déjà employé dans d'autres Etats, des résultats ne sont toutefois pas encore disponibles. M. Cailleton (F) complète que des expériences acquises à partir de l'application en France d'analyses de

risques comparatives entre tunnel et pleine voie devraient être intégrées dans un fil conducteur.

27. A la question de M. van den Brand (NL) en ce qui concerne l'applicabilité du modèle en renonçant à une évaluation absolue du risque, M. Cailleton (F) répond en faisant observer qu'il n'y avait pas en France de critères absolus en matière d'évaluation du risque et qu'une démarche relative était suffisante pour évaluer des parcours alternatifs.
28. M. Gilabert (CH) attire l'attention sur la nécessité de parvenir à un accord en ce qui concerne les méthodes d'analyse de risques et les critères permettant d'en découler des mesures. En relation avec le modèle OCDE/AIPCR, il a été constaté pendant l'examen par le WP.15 que pour l'attribution des dangers, parallèlement aux aspects justifiées pour des raisons de sécurité, des aspects politiques ont également été pris en considération. Par exemple les limites de quantités du 1.1.3.6 de l'ADR ont été reprises comme quantités seuil pour la sécurité des tunnels et les matières très toxiques ou très corrosives ont été négligées. Ces constatations devraient également être prises en considération.
29. Suite à la question de Mme Geysels (IRU) en ce qui concerne les types de wagons et les classes de poids pris en considération dans le modèle, M. Ruffin (F) explique que le choix des scénarios est basé sur un consensus au niveau européen en tenant compte de données statistiques.
30. M. Wilkin (B) est d'avis qu'une classification des matières est inutile en raison de la possibilité de recenser en détail les flux de matières dans le cadre d'un transport ferroviaire. M. Ruffin (F) confirme cette possibilité, mais attire l'attention sur le fait que des informations complémentaires allant au-delà des informations mentionnées sont nécessaires pour définir les scénarios d'accident impliquant des marchandises dangereuses tant sur la route que sur le rail.

Point 6 : Concept de travail provisoire en vue du développement d'une analyse de risques standardisée

31. Après un bref aperçu de M. Lange (D) sur les domaines d'activité de la GRS et l'expérience dans le domaine de l'analyse de risques liés au transport de marchandises dangereuses, sont présentés en tant que base de discussion les principaux thèmes à traiter au sein du Groupe de travail ainsi qu'un concept de travail en vue de la standardisation des analyses de risques.
32. M. Lange (D) se félicite de l'offre réitérée de l'UIC de mettre à disposition des données d'accidents dans l'étendue déjà présentée, mais demande à examiner dans quelle mesure il existe une possibilité de fournir des informations sur des accidents touchant l'ensemble du trafic de marchandises en tant que base importante. M. Visser (UIC) se déclare prêt à rechercher avec les responsables de la banque de donnée déjà existante de l'UIC concernant les accidents ferroviaires des possibilités d'apporter un soutien au Groupe de travail.
33. M. Schiess (CH) remarque qu'en cas de limitation à quelques classes de matières, des accidents rares mais graves, avec p. e.x. du nitrate d'ammonium ou des explosifs de devraient pas être oubliés. Selon les propos de M. Visser (UIC), environ 90 % des transports d'engrais artificiels ne sont pas couverts par les dispositions du RID. Dans ce contexte, M. del Rey Llorente (E) fait observer qu'il y a eu récemment un accident avec du nitrate d'ammonium en Espagne.

34. Sur proposition de M. Visser (UIC), le Président demande d'observer une minute de silence pour les victimes de l'accident de marchandises dangereuses en Corée du Nord.
35. M. van den Brand (NL) propose de former un groupe restreint chargé de discuter avec l'UIC des exigences et des souhaits en rapport avec les données à fournir. Cette proposition est soutenue par M. Lange (D). M. Visser (UIC) émet des doutes quant à la possibilité de fournir des données allant au-delà de la section 1.8.5. Le Président propose de former un tel groupe soit directement soit par des entretiens bilatéraux.
36. Selon l'avis de M. Tiemersma (NL), une discussion sur les avantages et les inconvénients de l'application d'une analyse de risques standardisée devrait également avoir lieu dans le cadre des travaux du Groupe de travail.
37. Le Président et M. Lange (D) proposent de traiter dès à présent le point 7 de l'ordre de jour relatif à un possible soutien de la part de la Commission européenne en tant que base pour la poursuite de la discussion du point 6 de l'ordre du jour.

Point 7 : Collaboration/soutien de la Commission européenne dans le cadre de l'élaboration d'une analyse de risques standardisée

38. M. Laakso (UE) cite en tant qu'intérêt de la Commission européenne aux résultats possibles du Groupe de travail une transparence des mesures conformément au chapitre 1.9 du RID/ADR, une promotion du libre transport de marchandises en Europe, en particulier du transport de marchandises dangereuses par chemin de fer dans le sens de la directive 96/49/CE et une harmonisation des dispositions avec en même temps un effet sur les autres modes de transport. Par ailleurs, il attire l'attention sur l'utilisation possible des résultats dans le domaine de la sûreté des transports de marchandises dangereuses qui gagne en importance.
39. Il n'est pas possible de se prononcer sur une éventuelle participation financière de l'UE aux travaux. Une invitation à soumettre d'ici le 30 juin 2004 des propositions répondant à l'objectif des travaux prévus sera prochainement publiée sur Internet. Une éventuelle proposition de projet du Groupe de travail suivrait le processus d'évaluation habituel et serait soumise aux conditions cadres usuelles. La participation maximale à la mise en œuvre du projet s'élève à 50 % des coûts réels du projet, le montant restant devant être fourni par d'autres parties. Le preneur d'ordre principal doit être connu au moment de la demande de subvention, tout comme les autres membres du consortium.

Point 6 : Concept de travail provisoire en vue du développement d'une analyse de risques standardisée (suite)

40. Le Président soumet alors à la discussion, en tant que points principaux à clarifier, l'organisation et la répartition des travaux ainsi que les possibilités de cofinancement.
41. En réponse à la crainte émise par M. van den Brand (NL) que l'objectif du Groupe de travail, à savoir une promotion du libre transport des marchandises, pourrait aller à l'encontre des possibilités nationales en matière de protection de la population, M. Laakso (NL) précise que l'UE accorde la priorité au libre transport, la possibilité de restrictions nationales pour des raisons de sécurité étant toutefois garantie selon le RID/ADR et la Directive 96/49/CE.
42. Mme Geysels (IRU) rappelle que les transports routiers sont également concernés par ce projet et demande une évaluation de l'ordre de grandeur du projet en tant que base pour la discussion des possibilités de cofinancement.

43. M. Lange (D) attire l'attention sur la difficulté d'une évaluation sans définition détaillée des tâches. En se basant sur une direction du projet coordonnée professionnellement par la GRS et la collaboration d'institutions d'autres Etats, il estime un ordre de grandeur de 1 millions d'euros par an sur une période de deux ans, une clarification rapide de la question du cofinancement étant nécessaire en raison du peu de temps disponible pour soumettre une proposition de projet.
44. Le Président invite les Etats représentés à faire part, sur la base des informations disponibles, de leur intérêt à participer au projet et à son financement.
45. M. Lefort (CH) déclare que la Suisse est, en principe, disposée à participer au projet, mais renvoie à la nécessité de discussions supplémentaires pour se prononcer sur une participation financière. Selon M. Laakso, un soutien des Etats non membres de l'UE, tout comme des nouveaux Etats membres de l'UE est possible.
46. M. del Rey Llorente (E) fait part d'un vif intérêt au projet, notamment en raison de la planification, dans son pays, de méthodes d'analyse de risques dans les tunnels, sans pouvoir toutefois se prononcer sur l'aspect financier.
47. Suite à une question de M. Ruffin (F), M. Laakso (UE) précise qu'il s'agit, en ce qui concerne l'appel d'offres, d'une invitation à soumettre des propositions et qu'une participation de l'industrie est également possible.
48. Selon M. van den Brand (NL), la participation de son pays dépend de l'objectif du projet et considère qu'une participation au financement est peu probable dans le cas d'une limitation trop importante des réglementations nationales par le processus de standardisation.
49. M. Lange (D) cite comme tâche principale du projet tout d'abord un recensement des méthodes existantes, afin de pouvoir, par la suite, clarifier les possibilités d'une harmonisation et garantir une transparence des analyses de risques. Cette tâche devrait, selon lui, pouvoir être soutenue par les Pays-Bas.
50. Selon M. Cailleton (F), une participation ne pourra être décidée qu'après avoir consulté les autres ministères concernés. La dépendance des méthodes d'analyse de risques utilisées et l'information du public constituant, d'après lui, d'autres points devant être traités dans un cahier des charges éventuellement élargi.
51. M. Hoffmann (D) fait part de sa compréhension pour les réserves émises, mais compte tenu de cas d'actualité de restrictions de transport prévues, il invite les Etats représentés et les associations concernées de participer à une solution harmonisée des problèmes. Il informe des premières tentatives visant à obtenir un financement par l'Allemagne.
52. M. Lange (D) propose d'intégrer les discussions du Groupe de travail dans une version remaniée d'une ébauche de projet, afin d'entreprendre ensuite une concrétisation du projet en contact direct avec les Etats intéressés.
53. Mme Pearson (UK) fait part de l'intérêt à participer, mais attire l'attention sur la consultation nécessaire d'autres ministères. Elle n'est, par conséquent, pas encore en mesure de se prononcer sur une participation financière.
54. Suite à la proposition de M. Schiess (CH) d'intégrer la question de la gestion du risque dans les réflexions, le Président et M. Visser (UIC) sont d'avis que cela va au-delà du mandat du Groupe de travail.

55. M. Laakso (UE) déclare que l'applicabilité d'un modèle d'analyse de risques est un aspect intéressant en ce qui concerne les questions relatives à la sûreté. L'amélioration de la sécurité est, de l'avis de M. Tiemersma (NL) également une tâche importante de l'analyse de risques. L'utilité de l'analyse de risques ressort, selon l'avis de M. Ruffin (F), de l'utilité pour l'ensemble du processus.
56. Mme Geysels (IRU) voit, en ce qui concerne la présentation des objectifs, des différences entre les différentes contributions à la discussion qui vont d'une standardisation des instruments, en passant par la réalisation d'un fil conducteur jusqu'à une limitation à un simple échange d'expériences et de méthodes des différents Etats et demande une clarification.
57. Dans la discussion qui s'en suit, il est constaté qu'un concept graduel doit être poursuivi, en recherchant tout d'abord des possibilités d'harmonisation avant de définir la base d'une standardisation. Le but principal n'est pas de se fixer sur un modèle concret, mais de définir des exigences minimales et des critères de qualités pour une analyse de risques.
58. Dans ce contexte, M. Lange (D) attire l'attention sur l'importance d'exigences minimales en ce qui concerne l'utilisation de méthodes d'actualité les plus uniformes possibles et de données d'une grande qualité, afin de franchir avec le projet une étape importante vers l'objectif à long terme d'une interchangeabilité des méthodes des différents Etats. Le Président souligne l'importance de l'intégration du progrès scientifique dans une évaluation des risques.
59. Suite au propos de M. Balmer (CH), selon lequel la méthode utilisée et les critères de risque devraient être fermement liés les uns aux autres afin de garantir une comparabilité, M. Lange (D) réplique que la quantification des risques devrait pouvoir être séparée de l'évaluation.
60. M. Mondril (P) déclare que sa décision concernant une participation dépend de la définition des objectifs du projet et qu'il attendra une première ébauche de projet.
61. M. Cailleton (F) renvoie à l'uniformisation du chapitre 1.9 du RID et de l'ADR et se prononce en faveur d'une adaptation de analyses des risques pour le rail, la route et d'autres modes de transport. Il renvoie en même temps à la garantie de la souveraineté des Etats dans le texte de la directive-cadre européenne.
62. En résumé, M. Ludwig (D) définit comme objectif du projet de parvenir à une transparence des méthodes permettant de prouver la nécessité de prendre des mesures et à fixer certaines exigences minimales. L'utilisation d'une méthode uniforme devrait être recherchée. La garantie de la qualité des données et la manière de traiter des facteurs d'insécurité devraient également être réglées dans une ligne directrice. Ce point de vue concernant les objectifs est partagé par M. van den Brand (NL).
63. Pour la partie allemande, le Président s'engage à faire avancer la constitution d'un groupe de projet et l'élaboration d'une proposition de projet dans le délai imparti avec l'aide des autres Etats. Il remercie les organisateurs de cette réunion du Groupe de travail et clôt la session.

Point 8 : Divers

64. Tous les documents de la session doivent être publiés sur le site Internet de l'OTIF, dans la mesure où ils n'y figurent pas déjà.

65. La prochaine session du Groupe de travail se tiendra les 21 et 22 octobre 2004. L'Allemagne s'est déclarée disposée à organiser cette session à Bonn et essayera à nouveau d'assurer une interprétation trilingue.
-