

OTIF



**ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES**

**ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN
INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR**

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

INF. 8 F

4 février 2005

Réunion commune RID/ADR

Berne, 7-11 mars 2005, point 8 de l'ordre du jour

**Groupe de travail « Analyses de risques standardisées »
de la Commission d'experts du RID**

A la demande de la Commission d'experts du RID, le secrétariat de l'OTIF reproduit ci-après le rapport de la 2^{ème} réunion de ce groupe de travail et un extrait du rapport y relatif de la Commission d'experts du RID qui se réfère aussi notamment à la prise de position du WP.15 relative à la transformation de ce groupe de travail en un groupe de travail commun aux modes de transport terrestre de la Réunion commune RID/ADR.

**Rapport de la 2^{ème} réunion du groupe de travail « Analyses de risques standardisées (Bonn,
21-22.10.2004)**

Ordre du jour

Point 1 : Paroles de bienvenue

Point 2 : Rapport sur les activités depuis la 1^{ère} session les 22/23 avril 2004

Point 3 : Fil conducteur et projet de recherche

Point 4 : Participations/coopération

Point 5 : Rédaction chapitre 1.9 / adaptation des textes ADR/RID

Point 6. : Divers

Point 1 : Paroles de bienvenue

1. Monsieur Hundhausen (Président du GT) souhaite la bienvenue aux participants (liste des participants, voir annexe 1).

Point 2 : Rapport sur les activités depuis la 1^{ère} session les 22/23 avril 2004

2. **Monsieur Hundhausen** (Présidence du GT) informe sur les efforts vains en vue d'organiser un co-financement pour le projet de recherche de l'UE (voir document informel INF.7 de la dernière Réunion commune). L'Allemagne avait soumis lors de la Réunion commune RID/ADR une proposition visant à obtenir pour le GT un mandat de la Réunion

Par souci d'économie, le présent document a fait l'objet d'un tirage limité. Les délégués sont priés d'apporter leurs exemplaires aux réunions. L'Office central ne dispose que d'une réserve très restreinte.

commune (voir document informel INF.8 de la dernière Réunion commune, voir également documents OCTI/RID/CE/41/5a) et TRANS/WP.15/2004/CRP.5/Add.2 du 26.10. 2004).

3. **Monsieur Visser** (UIC) attire l'attention sur une remarque du Secrétariat de la CEE/ONU lors de la Réunion commune, selon laquelle la proposition de l'Allemagne implique une modification du programme de travail du WP.15, ce qui nécessite un examen par le Comité des transports intérieurs et ainsi par le service juridique de l'ONU */. **Monsieur Rein** (Allemagne) ne partage pas ses réserves, étant donné qu'en ce qui concerne l'instrument de la restriction de transport, les textes de l'ADR et du RID sont pratiquement identiques. La différence qui consiste à apporter la preuve de la nécessité de mesures, figure dans le rapport de la Réunion commune, la demande d'un examen juridique de la proposition n'y a toutefois plus été formulée. Il convient, par conséquent, de partir du principe que la CEE/ONU n'a elle-même pas voulu maintenir cette revendication.

Point 3 : Fil conducteur et projet de recherche

4. **Messieurs Le Fort** (Suisse), **Rein** (Allemagne) et **van den Brand** (Pays-Bas) ainsi que **Madame Salander-Ludwig** (UIC) constatent dans leurs prises de parole qu'un fil conducteur devrait avoir le contenu suivant :
 - standards minimaux pour les analyses de risque,
 - circonstances/situations qui sont importantes pour les accidents devant être pris en compte dans les analyses de risques et
 - description de cas d'application selon le chapitre 1.9.
5. Dans toutes les prises de parole, il est souligné que l'évaluation des risques est exclusivement de la compétence des Etats membres („autorités compétentes“)
6. Suite à une demande de **Monsieur Le Fort** (Suisse), **Monsieur Rein** (Allemagne) constate, en se référant au chapitre 1.9, que l'autorité compétente est une autorité de l'Etat membre respectif et qu'elle était désignée par ce dernier. La preuve de la nécessité de mesures conformément au paragraphe 1.9.3 n'est adressée à aucune autre autorité ou autre destinataire, y compris un organe international (supérieur). Un examen de telles preuves par une instance supérieure n'est pas prévu dans le RID.
7. **Monsieur Visser** (UIC) demande si la mise en oeuvre de mesures doit se faire selon le droit national et si celles-ci se réfèrent au droit de transport respectif. **Monsieur van den Brand** (Pays-Bas) précise que d'autres domaines juridiques tels que la planification de l'espace, le droit en matière de construction ou autres droits similaires devaient également être pris en considération. **Monsieur Rein** (Allemagne) explique que les mesures conformément au chapitre 1.9 devaient certes être attribuées au droit de transport en tant que mesures de régulation des transports, mais que indépendamment de cela, en ce qui concerne la section 1.9.2, tous les autres domaines juridiques devaient être inclus en tant que mesures de réglementation, comme par exemple le droit relatif à l'environnement, dans le cadre de la détermination d'une zone de protection des eaux.

*/ Note du Secrétariat de la CEE/ONU. Cette déclaration ne peut pas être attribuée au Secrétariat de la CEE/ONU. Le programme de travail adopté par le Comité des Transports intérieurs ne nécessite pas l'approbation par le Service juridique des Nations Unies.

8. En ce qui concerne l'attachement juridique d'un fil conducteur au RID, **Monsieur Rein** (Allemagne) remarque que selon lui, il existe deux possibilités du point de vue de la technique juridique. Il serait d'une part possible de déclarer le fil conducteur comme partie non officielle du RID (par publication), d'autre part le fil conducteur pourrait être introduit au chapitre 1.9 par citation, procédure habituellement appliquée aujourd'hui. De cette manière, il deviendrait juridiquement contraignant.
9. **Messieurs Le Fort** (Suisse) et **Tiemersma** (Pays-Bas) voient dans un fil conducteur un instrument avec une fonction de soutien pour l'autorité compétente. Il n'en découle toutefois pas une procédure contraignante uniforme en ce qui concerne la réalisation d'une analyse des risques.
10. **Messieurs Le Fort** (Suisse) et **van den Brand** (Pays-Bas) font remarquer que la réalisation d'une analyse des risques ne pouvait pas être réglée en détail dans un fil conducteur, mais que les Etats membres devraient être libres de décider quels scénarios, modèles etc. étaient appropriés. L'état de la science ne se soumet pas à une harmonisation détaillée, des compromis et des décisions d'experts définissent, dans une large mesure, le processus de recherche. Il s'agit nécessairement de décisions qui, pour de bonnes raisons, peuvent aboutir à un résultat ou un autre.
11. **Madame Bailleux** (Belgique) et **Monsieur Visser** (UIC) considèrent qu'il serait souhaitable de définir une standardisation des analyses des risques aussi large que possible dans le fil conducteur.
12. **Madame Bailleux** (Belgique) et **Monsieur Rein** (Allemagne) sont d'avis que là où des analyses scientifiques (p. ex. en ce qui concerne le comportement des matières) sont basées sur des conditions marginales identiques dans tous les Etats, un comportement harmonisé devrait être possible. Cela vaut également pour le choix de scénarios d'accidents ou le choix des matières.
13. **Madame Salander-Ludwig** (UIC) voit des domaines où l'on pourrait parvenir à un consensus en ce qui concerne la définition et la description du système ainsi que l'identification de la mise en danger. Elle fait remarquer qu'il existe déjà dans ce domaine des travaux de normalisation. Une assurance de la qualité dans le cadre de la mise à disposition des données devrait également être réglée dans le fil conducteur. Elle se réfère notamment à la directive de l'UE relative à la sécurité en relation avec le 2ème paquet ferroviaire. Mis à part des particularités spécifiques aux réseaux, les chemins de fer/Etats membres devraient, à long terme, harmoniser leurs dispositions en matière de sécurité. Dans le cadre de la gestion de la sécurité, des analyses des risques devraient être effectuées qui, spécifiquement aux chaînes de transport, devraient être applicables dans tous les Etats. Cette exigence de la directive, qui implique des effets de rationalisation mais aussi de sécurité, a pour conséquence un fil conducteur qui assure une démarche harmonisée. Par voie de conséquence, un fil conducteur pour le chapitre 1.9 du RID devrait être élaboré en accord avec la démarche et les méthodes appliquées dans l'analyse des risques dans d'autres domaines des chemins de fer. Ainsi, la norme EN 50126 devrait être prise en compte dans l'élaboration d'un fil conducteur. Cette démarche coordonnée et harmonisée augmenterait l'efficacité et serait favorable à la sécurité.
14. **Messieurs Ludwig** (Allemagne) et **Rein** (Allemagne) suggèrent de mettre à profit les expériences des pays ayant une pratique dans le domaine de l'analyse des risques

- également dans les parties d'une analyse des risques qui, dans une large mesure, sont déterminées par des décisions ayant une influence sur la recherche, tels les scénarios de risques, les évaluations à partir de modèles concernant le comportement d'expansion et le déroulement des dommages et de comparer leurs résultats et parvenir ainsi à une limitation des fourchettes dans les évaluations des résultats.
15. Une proposition de la France allant plus loin va dans le même sens (**Monsieur Cailleton, Madame Keravel et Monsieur Ruffin**), à savoir de réaliser des analyses de référence et d'en déduire une „Best Practice“. Il est prévu de soumettre une proposition détaillée pour la prochaine session (mai 2005).
 16. **Monsieur Brücher** (GRS) explique que le thème „insécurité des résultats“ ne constitue pas un thème secondaire, mais un problème méthodique central de l'analyse des risques. Il a en effet des conséquences décisives sur le résultat et son interprétation (évaluation des risques). Il s'agit de faire face à ce problème dans le cadre de l'élaboration d'un fil conducteur. L'évaluation politique du résultat n'est ainsi plus univoque même en cas de présence de critères d'acceptabilité définis, mais dans une large mesure très complexe. **Messieurs Brücher** (GRS) et **Rein** (Allemagne) en déduisent que le processus d'analyse d'une analyse des risques doit être transparent et que des recommandations pertinentes doivent figurer dans un fil conducteur. Il s'agit là d'une condition nécessaire pour créer une acceptation des mesures décidées de la part des personnes concernées, mais aussi de la part des organes chargés du développement de la réglementation. Il s'avère qu'une communication du risque détaillée est nécessaire au cours de la phase d'analyse et de décision. Un fil conducteur pourrait, dans ce contexte, remplir la fonction de trouver un langage commun et univoque qui contribue à une communication du risque aboutissant à un but.
 17. **Messieurs van den Brand** (Pays-Bas) et **Brücher** (GRS) présentent leurs documents concernant un fil conducteur (document de séance INF.1 Pays-Bas) et le projet de recherche (document de séance INF.1 Allemagne).
 18. **Monsieur van den Brand** (Pays-Bas) présente la problématique en ce qui concerne la question de savoir jusqu'à quel point un fil conducteur doit être détaillé : doit-on définir chaque étape d'une analyse des risques et les modèles utilisés à cette fin ou doit-on uniquement décrire les principes généraux et les composantes d'une analyse des risques (assurance d'un standard minimal)? **Monsieur van den Brand** recommande, comme décrit dans le document INF.1, d'exiger l'assurance d'un standard minimal.
 19. **Monsieur Le Fort** (Suisse) décrit la réalisation d'une analyse des risques comme un processus d'harmonisation et de consensus des participants. L'état en ce qui concerne la création d'un modèle ne permet pas une autre démarche. Il recommande, par ailleurs, de décrire uniquement un cadre général pour la réalisation d'une analyse des risques dans le fil conducteur.
 20. **Monsieur Brücher** (GRS) considère les propositions des Pays-Bas certes comme une base nécessaire mais pas suffisante pour une standardisation de la preuve de la nécessité de mesures conformément au paragraphe 1.9.2. Il est d'avis qu'il est indispensable de faire apparaître de manière quantitative les insécurités en ce qui concerne les analyses et les résultats. Pour réduire les insécurités, il est, selon lui, également indispensable de mettre à disposition une base de données fiable et complète (établissement d'une banque de données

des accidents à l'échelle européenne). Une comparaison quantitative des modèles est nécessaire pour définir les insécurités et un „State of the Art » (voir également paragraphe 15). Ces composantes supplémentaires d'un fil conducteur nécessitent des travaux supplémentaires, des moyens financiers et une coopération (soutien technique, mise à disposition de données).

21. **Monsieur Laakso** (Commission européenne) informe sur les modifications au sein de la Commission européenne et les conditions cadre modifiées en ce qui concerne la promotion des travaux de recherche. Le domaine des marchandises dangereuses a été intégré dans la nouvelle Direction générale „Sûreté“. Fin octobre 2004 sera lancé une mise au concours pour un projet de recherche qui pourrait couvrir la proposition de projet du GT. Ce qui est nouveau, c'est que plus de 50% de l'ensemble des frais pourront être subventionnés. La mise au concours portera toutefois en priorité sur l'aspect de la sûreté. Le volume financier s'élève à 3,5 millions d'euros. Uniquement un paquet d'ensemble sera attribué. La coordination du projet de recherche ne sera plus réalisée par la Commission, mais par le responsable du projet. L'intégration de la gestion de la sécurité des chemins de fer pourrait être considérée comme composante importante d'une proposition de projet (voir paragraphe 13).
22. **Monsieur Goldin** (Fédération de Russie) présente la manière russe de traiter les risques liés au transport (voir annexe 2). Il considère que les travaux du GT sont également importants pour la Russie. Il saluerait considérablement une poursuite des contacts.

Communication complémentaire ultérieure du Président du GT

23. Il existe une CEN BT WG 160 „Risk Assessment“. Ce Groupe de travail a pour tâche de parvenir à une harmonisation/standardisation des procédures d'analyse des risques dans tous les domaines (v. annexe 3). Il existe également un projet de recherche de l'UE "MITRA, Monitoring and Intervention for the Transportation of Dangerous Goods" (www.mitraproject.info).

Point 4 : Participations/coopération

24. **Monsieur Visser** (UIC) présente le document de l'UIC (INF. UIC 1), dans lequel sont récapitulés des accidents graves déterminants pour les analyses de risques ainsi que les prestations de transport pertinentes provenant de quelques entreprises européennes de transport ferroviaire . Il renouvelle l'offre de l'UIC de mettre d'autres données sur ces accidents à disposition du groupe de rédaction (voir par. 29).
25. **Monsieur Le Fort** (Suisse) fait remarquer que les données de l'UIC ne contiennent pas tous les accidents recensés en Suisse. Il constate également des différences dans les sous-groupes d'accidents.
26. **Monsieur van den Brand** (Pays-Bas) constate une concordance des données de l'UIC avec celles des Pays-Bas. **Messieurs Le Fort** (Suisse) et **van den Brand** (Pays-Bas) demandent toutefois à ce que la limitation à des accidents graves soit supprimée et que tous les accidents soient pris en compte
27. **Monsieur Visser** (UIC) répond que d'autres données d'accidents peuvent également être recensées, d'autres sources que celles des entreprises de transport ferroviaire pouvant

également être prises en compte. L'expérience a cependant démontré que seuls les accidents graves avec des marchandises à hauts risques sont déterminants pour les analyses de risques. Il observe qu'une banque de données européenne pour les accidents ferroviaires a été développée par l'UIC et qui comprend également les rapports d'accidents selon la section 1.8.5 du RID.

28. **Monsieur Hundhausen** (Président du GT) constate en résumé que la création d'une banque de données à l'échelle européenne trouve un large soutien.
29. Il est décidé que les Etats qui effectuent déjà des analyses des risques ou en font effectuer (Suisse, France, Pays-Bas, Royaume-Uni) mettent à disposition des documents qui décrivent les procédures concernant la réalisation d'analyses de risques dans leurs pays (fils conducteur ou autres), ou qui expriment leur point de vue quant à la manière dont elles devraient se présenter. Les représentants des Etats présents approuvent cette décision ; une demande correspondante doit être adressée au Royaume Uni. Les documents doivent être transmis au GRS d'ici mi-décembre 2004. Le GRS invitera les représentants des Etats ayant mis des documents à disposition à une première session de rédaction, à mi-janvier 2005, en vue de l'élaboration d'un fil conducteur.
30. **Madame Salander-Ludwig** (UIC) se déclare prête à fournir des documents concernant la gestion de la sécurité des chemins de fer (SMS), la Directive de l'UE, le 2ème paquet ferroviaire et la norme EN 50126 et à participer aux sessions de rédaction du sous-groupe.
31. **Monsieur Cailleton** (France) souhaite que les résultats du travail du sous-groupe soient publiés sous forme de documents « officiels » et qu'ils ne soient pas soumis à des droits d'auteur et d'utilisation. **Monsieur Hundhausen** (Président du GT) constate que tous les documents du GT « Analyse des risques standardisée » doivent être des documents « libres » et que la participation à l'élaboration de documents inclut une renonciation à des droits d'auteur et d'utilisation individuels.
32. **Monsieur del Rey Llorente** (Espagne) confirme l'intérêt de l'Espagne à participer au GT. Il n'est toutefois actuellement pas en mesure de prendre des engagements concrets. Il demande à continuer à être informé sur les travaux du sous-groupe « Fil conducteur ». **Monsieur Hundhausen** (Président du GT) déclare que tous les documents du GT continueront à être immédiatement mis à disposition pour information générale sur le site Internet de l'OTIF.

Point 5 : Rédaction du chapitre 1.9 / adaptation des textes ADR/RID

33. Ce point de l'ordre du jour se réfère au rapport de la dernière Réunion commune (document TRANS/WP.15/AC.1/96, paragraphe 17). **Monsieur Déneraud** (OTIF) constate que ce point n'est pas de la compétence du GT. Le Secrétariat de l'OTIF et le Président du WP.15 ont déjà préparé les travaux de rédaction pour le WP.15. Le projet sera discuté lors de la prochaine session du WP.15 (fin octobre 2004).

Point 6 : Divers

34. La prochaine session du GT est fixée aux 3 et 4 mai 2005. En l'absence d'une autre proposition, elle se tiendra au Ministère des transports, de la construction et du logement à Bonn.

Remarque : Les annexes citées dans le rapport peuvent être téléchargées du site internet de l'OTIF (http://www.otif.org/html/f/rid_CExp_RID_gt_analyse_risque_rapport2004.php).

Extrait du rapport de la 41^{ème} session de la Commission d'experts du RID
(Meiningen, 15 au 18 novembre 2004)

Point 5 : Groupe de travail « Analyses de risques standardisées »

54. Le Président du groupe de travail (M. Hundhausen, Allemagne) a rappelé que lors de la 1^{ère} réunion du groupe de travail (Bonn, 22 et 23 avril 2004), la Suisse, les Pays-Bas, le Royaume-Uni et la France ont présenté les analyses de risques appliquées dans leur pays. Le groupe de travail avait jugé utile de disposer d'une banque de données sur les accidents et les données de transport afin de déterminer la fréquence des accidents. Les recherches au sein du groupe de travail devront comprendre les critères pour un standard minimal et la fiabilité des analyses (voir également rapport A 81-03/504.2004).
55. Il a ensuite présenté un rapport succinct de la 2^{ème} réunion du groupe de travail (Bonn, 21 au 22 octobre 2004) dont le rapport complet figurera prochainement sur le site Internet de l'OTIF sous la cote A 81-03/510.2004 (http://www.otif.org/html/rid_CExp_RID_gt_analyse_risque_rapport2004.php). Il a relevé les principaux résultats auxquels était parvenu le groupe de travail, à savoir :
- La France, les Pays-Bas et la Suisse élaboreront pour fin décembre 2004 un condensé des méthodes d'analyses de risque appliquées dans leur pays. Ces documents figureront sur le site Internet de l'OTIF (http://www.otif.org/html/rid_CExp_RID_gt_analyse_risque_doc_inf2004.php).
 - Un petit sous-groupe d'experts en la matière se réunira à la mi-janvier pour déterminer les points communs de ces différentes méthodes afin de parvenir à un standard minimal (fil conducteur, principes directeurs).
 - La 3^{ème} réunion du groupe de travail est prévue pour les 3 et 4 mai 2005 et examinera le document consolidé élaboré par ce sous-groupe. Il devra décider si un fil conducteur est suffisant ou si le fil conducteur doit être accompagné d'un projet de recherche.
56. Au titre du financement, il a informé que la Commission européenne a lancé un appel d'offre de l'ordre de 3,5 millions d'Euro pour un projet de recherche axé prioritairement sur la sûreté et qui pourrait englober un volet sur la sécurité et les analyses de risques. Le preneur d'offre devra également reprendre la coordination de ce projet de recherche.

Document : OCTI/RID/CE/41/5a) (Secrétariat)

57. Le secrétariat a présenté ce document qui reprend d'une part les par. concernés du rapport de la Réunion commune (Genève, 13 au 17 septembre 2004) et les par. y relatifs du rapport de la session du WP.15 (Genève, 25 au 28 octobre 2004) d'autre part. Il a rappelé, en ce qui concerne la Réunion commune, que celle-ci s'est prononcée dans un

vote indicatif (12 voix pour, 1 opposition) en faveur de la mise en place d'un groupe de travail informel conjoint entre les modes de transport et que l'objectif de ce groupe figure au par. 74 du rapport de la Réunion commune.

58. En ce qui concerne le WP.15, son président, sans fermer la porte à la mise en place d'un tel groupe au sein de la Réunion commune, a déclaré qu'une demande officielle de l'OTIF devrait être adressée à la CEE/ONU en expliquant les objectifs, l'intérêt présumé pour l'ADR, les modalités et le calendrier de travail et les résultats escomptés (voir par. 75 du rapport du WP.15).
59. Le secrétariat a estimé, vu le manque d'intérêt manifesté par le WP.15, voir l'opposition clairement affichée par certaines délégations, que la prise de position du WP.15 constitue plutôt une fin de non recevoir, polie mais diplomatique.
60. Le Président a résumé la discussion comme suit :
- Toutes les délégations qui se sont exprimées se sont prononcées en faveur de la poursuite des travaux, si bien que le groupe de travail pourra ainsi tenir sa prochaine réunion. Au cours de la 1^{ère} étape un fil conducteur sera élaboré et contiendra les considérations essentielles pour effectuer des analyses de risques et sera basé sur des analyses de risques déjà appliquées dans différents Etats.
 - Les travaux de secrétariat par le GRS seront assurés pour le 1^{er} semestre 2005 par un projet de recherche financé par le Ministère fédéral allemand des transports (BMVBW).
 - L'UIC a offert son aide pour compléter les statistiques sur les accidents en trafic ferroviaire.
 - Les étapes suivantes (scénarios, évaluation) sont plus complexes et ne pourront être entreprises qu'avec un financement complémentaire. Le groupe de travail est prié d'examiner d'autres possibilités de financement – les représentants de l'UIC et de la France ont annoncé qu'ils pourraient envisager, sous certaines conditions, une participation - et de s'assurer la coopération de l'UE. Il est également prié de présenter le projet d'un fil conducteur à la prochaine session de la Commission d'experts du RID et de faire rapport sur les autres démarches qu'il envisage et avec quels moyens ces travaux pourront être financés.
 - Le secrétariat sera chargé de tenir au courant la Réunion commune et le WP.15 sur l'avancement des travaux et sur les autres étapes planifiées.
-