

## INF.6

### 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, 13-23 septembre 2005)

#### Travaux futurs

Groupe de travail « Analyses de risques standardisés » de la Commission d'experts du RID  
(Bonn, 3-4 mai 2005)

**Office central  
Zentralamt  
Central Office**

**A 81-03/504.2005**

**13 juin 2005**

Original : DE

**AUX GOUVERNEMENTS DES ETATS MEMBRES DE L'OTIF**

**Rapport final de la 3<sup>ème</sup> réunion du Groupe de travail « Analyses de risques standardisées » de la Commission d'experts du RID**

**(Bonn, 3 et 4 mai 2005)**

Transmis par l'Allemagne (Gesellschaft für Anlagen- und Reaktorsicherheit (GRS) mbH).

1. La 3<sup>ème</sup> réunion du Groupe de travail « Analyses de risques standardisées pour le chapitre 1.9 du RID » a eu lieu à Bonn les 3 et 4 mai 2005 à l'invitation du Ministère fédéral allemand des transports, de la construction et du logement (BMVBW).

### **Ordre du jour**

- Point 1 : Bienvenue
- Point 2 : Fil conducteur
- Point 3 : Projet de recherche
- Point 4 : Divers

### **Point 1 : Bienvenue**

2. **Monsieur Hundhausen** (Président du groupe de travail) a souhaité la bienvenue aux participants du groupe de travail (Liste des participants, voir Annexe 1). La présentation et la discussion du document français INF. F 1 ont été agendées au point 3.

### **Point 2 : Fil conducteur pour les analyses de risques standardisées**

3. **Monsieur Brücher** (GRS) a donné un brief aperçu sur l'origine du projet de fil conducteur INF. D 1. Après avoir récolté des documents complémentaires sur des informations déjà soumises au groupe de travail, un premier projet a été élaboré **sur la base des informations des Pays-Bas et de l'Allemagne et discuté par les représentants des Pays-Bas et de l'Allemagne** dans une réunion de rédaction le 10 mars 2005. Les membres intéressés du groupe de travail qui ne pouvaient pas participer à cette réunion ont en outre eu la possibilité de s'exprimer par écrit sur le projet. Après incorporation de peu nombreux compléments et commentaires, le projet de fil conducteur a été achevé en tant que document INF.D 1 afin d'en discuter pendant la 3<sup>ème</sup> réunion du groupe de travail.
4. **Monsieur Tiemersma** (NL) s'est déclaré amplement satisfait du fil conducteur et a considéré que le mandat du groupe de travail sera accompli avec l'achèvement du fil conducteur après toute autre révision.
5. **Monsieur Pfauvadel** (F) a regretté que la France n'ait pas pu participer à la réunion de rédaction. Il a cité en tant que point critique essentiel, le refus général qui y est contenu d'une analyse de risque comparable et qui de son avis représente une méthode suffisante dans certains cas également pour le chapitre 1.9.
6. **Monsieur Le Fort** (CH) a demandé de pouvoir expliquer, dans le cadre de cette réunion, les commentaires de la Suisse sur la première version du projet et qui n'ont pas pu être soumis à temps. Il a de surcroît soumis à discussion la question de savoir si le fil conducteur est suffisant en tant que consensus et il a offert, aux fins de développement d'une compréhension commune, d'organiser une autre rencontre du groupe de travail en Suisse (voir INF. 1 CH).
7. **Madame Bailleux** (B) a partagé le point de vue de la France d'avoir la possibilité de pouvoir se limiter à une manière de procéder qualitative dans des cas simples.

8. **Monsieur Brücher** (GRS) a relevé la formulation contenue dans le chapitre 1.9 et exigeant la preuve de la nécessité des mesures, et il en a tiré la conclusion qu'une quantification du niveau de risque est en premier lieu nécessaire pour s'assurer une large acceptation des analyses de risque et des mesures qui en dérivent.
9. **Monsieur Pfauvadel** (F) a expliqué à ce sujet que dans des cas qui sautent aux yeux, où il en va par exemple de l'aménagement d'une ligne de contournement à faible risque et sans occasionner des gênes supplémentaires à la circulation, il n'y a aucun problème que cela nécessite une quantification. Ce point de vue a été appuyé par **Messieurs van den Brand** (NL) et **Balmer** (CH).
10. **Messieurs Hundhausen** (Président) et **Brücher** (GRS) ont encore une fois souligné que dans les cas où des mesures conduisent à des restrictions de trafic, une dépense plus élevée est équitable et qui comprend également une quantification du risque.
11. Sur proposition de **Monsieur van den Brand** (NL), un paragraphe complémentaire en langue anglaise a été formulé pendant la pause dans la section 2.2 pour les exigences de base, qui doit assurer une délimitation entre l'application de méthodes quantitatives et qualitatives (voir Appendice). La discussion controversée qui suivit pour parvenir à une balance nécessaire entre gain de sécurité et restrictions possibles lors du choix de lignes d'évitement, a finalement débouché sur la formulation susceptible de consensus « significant improvement of safety » (« augmentation significative de la sécurité ») en tant que condition pour l'applicabilité d'analyses de risque qualitatives. L'on a convenu de procéder à des modifications de texte pertinentes dans les autres sections, pour autant qu'il existe un rapport avec l'aspect de la procédure quantitative/qualitative.
12. A la section 1.1 (arrière-plan), paragraphe 3, une proposition alternative de texte de **Monsieur van der Brand** (NL) a été reprise et doit représenter plus clairement la motivation de la Commission d'experts du RID.
13. Sur la base d'une manière de procéder différente pour l'affectation de passagers aux groupes, la définition du risque externe à la section 2.1 a été élargie avec une formulation de l'affectation éventuelle de groupes de personnes. La définition de la notion d'aversion du risque a été élargie suite à une proposition de **Monsieur van den Brand** (NL).
14. **Monsieur Balmer** (CH) a demandé d'appliquer correctement la notion d'arbre d'événements à la place d'arbre de fautes à la section 3.2 (définition de scénarios) et de biffer le scénario spécial « mise en roulement ».
15. Sur proposition des Pays-Bas, la référence à la longueur du risque à calculer (section 3.5) lors d'une comparaison de routes alternatives, n'a pas été exigée. Le passage relatif à l'harmonisation de l'acceptation du risque à la section 4 a été adapté et complété par des renvois à d'autres éventuels critères d'évaluation du risque (proposition de texte NL).
16. A la section 5 (Traitement du risque), la première phrase a été complétée sur proposition de **Monsieur Pfauvadel** (F), dans ce sens que l'appréciation du risque livre des

informations sur la tolérabilité de la situation analysée et non sur la tolérabilité du risque lui-même.

17. Il a été convenu que le GRS entreprendra jusqu'au début juin une révision du projet et que les membres du groupe de travail auront la possibilité durant 6 semaines de soumettre des commentaires définitifs. Le projet devra finalement être transmis à la Commission d'experts du RID et un rapport y relatif devra être établi pour la session de novembre de la Commission d'experts du RID.
18. Une discussion s'est ensuivie sur différentes propositions de recommandations à la Commission d'experts du RID en ce qui concerne la poursuite éventuelle des travaux du groupe de travail. La proposition de **Monsieur Le Fort** (CH) d'organiser une autre rencontre en Suisse pour poursuivre et approfondir l'échange d'expériences a été saluée à la majorité, mais elle sera subordonnée à l'aval de la Commission d'experts du RID.
19. D'autres travaux nécessaires ont été envisagés par **Madame Bailleux** (B) et **Monsieur Pfauvadel** (F) en corrélation avec la définition des exigences spécifiques pour effectuer des analyses de risques qualitatives.
20. En tant qu'étape éventuelle pour réduire les incertitudes pour effectuer et évaluer des analyses de risques, l'on a discuté d'une amélioration des bases de données statistiques internationales sur les accidents de transport ainsi que d'une comparaison de systèmes d'analyses de risques sur la base de scénarios concrets (Benchmark). Les Pays-Bas ont demandé de ne pas aller trop de l'avant en raison des coûts de tels travaux et de l'extension du thème analyse de risque au-delà du domaine du RID. **Monsieur Pfauvadel** (F) a également en l'occurrence attiré l'attention sur le mandat jusqu'à maintenant manquant pour de tels travaux et a proposé de poursuivre le thème Benchmark à la fin de la présentation de la France sous le point 3.
- 20a. **Madame Berrevoets (NL) a fait remarquer que des mesures pourraient également être prises dans le domaine de l'aménagement du territoire, près de lignes ferroviaires, par exemple subdivision en zones, planification des urgences, etc) :**

### **Point 3 : Projet de recherche**

21. **Monsieur Ruffin** (INERIS) a présenté le document INF. F 1 dans lequel il est proposé une comparaison de modèles de systèmes d'analyses de risques, avec laquelle une meilleure évaluation des différences de modèles et des incertitudes doit être possible. Dans cette optique, les Etats qui effectuent déjà des analyses de risques pertinentes ou qui les planifient, doivent effectuer des analyses de risques pour des scénarios choisis. **Monsieur Ruffin** (INERIS) a souligné que la proposition est concentrée jusqu'à maintenant sur des méthodes d'analyse de risques qualitatives, des analyses quantitatives peuvent être cependant incluses, ce qui a été salué de manière générale.
22. **Messieurs van den Brand** (NL) et **Pfauvadel** (F) ont exprimé l'espoir qu'une telle comparaison de modèles et de méthodes aura pour résultat que les manières de procéder des différents Etats fourniront des estimations de risques comparables. Ils ont été favorables à une telle approche de recherche par rapport à une analyse incertaine

coûteuse de modèles individuels partiels des méthodes d'analyses de risques et ont attiré l'attention sur les difficultés d'une harmonisation détaillée de méthodes.

23. **Monsieur Rein** (D) a expliqué qu'après l'échec de l'approche originale du groupe de travail pour une harmonisation aussi détaillée que possible, une telle comparaison systématique de méthodes devrait recevoir une plus grande priorité qu'un unique échange d'expériences continu. **Monsieur Brücher** (GRS) a complété qu'une telle comparaison de modèles n'ouvrira pas seulement la possibilité d'examiner s'il existe un besoin d'agir, mais également dans quel domaine partiel un tel besoin existe (par exemple données statistiques ou modèles partiels physiques).
24. Les travaux et les coûts pour un tel projet ont été jugés de manière différente par les participants de la réunion. **Monsieur van den Brand** (NL) a considéré comme suffisante une comparaison de modèles dans le cadre d'une poursuite des travaux du groupe de travail, éventuellement décidée par la Commission d'experts du RID. **Messieurs Pfauvadel** (F) et **Rein** (D) ont cependant proposé d'examiner la possibilité d'un financement partiel de l'UE d'un projet à long terme, afin d'assurer de façon bien coordonnée un choix de scénarios, un déroulement de projet et une évaluation détaillée.
25. **Monsieur Tiemersma** (NL) a exprimé la crainte qu'un tel projet puisse aller trop loin dans la mesure où il vise une harmonisation des méthodes. **Monsieur Rein** (D) a confirmé une nouvelle fois que le résultat d'un tel projet de recherche ne doit avoir aucune influence sur les règlements nationaux. **Monsieur Pfauvadel** (F) a demandé dans ce contexte, pour toutes les stipulations communes, de sauvegarder la balance entre les intérêts du trafic marchandise et de la population afin d'éviter une restriction inutile de la compétence des autorités.
26. **Monsieur Le Fort** (CH) a proposé en tant que chronologie pour la manière de procéder selon l'établissement du fil conducteur, une poursuite de l'échange d'expériences et ensuite une procédure prudente dans la direction d'une uniformisation plus poussée des méthodes nationales.
27. Il a été convenu, en tant que résultat de la discussion qui s'est poursuivie, **que d'abord la Suisse et par la suite les Pays-Bas organiseront une rencontre afin de présenter leurs travaux dans ce domaine, tant pour le début d'autres discussions mais également dans l'objectif d'informer d'autres Etats qui ont moins d'expérience sur ces techniques et sur cette politique.** Un document de thèse devra être élaboré par la France à l'intention de la Commission d'experts du RID et qui résume les contenus et les objectifs essentiels du projet de recherche. En parallèle, la DG TREN de la Commission européenne devra être informée sur l'initiative. L'on devra de surcroît recommander à la Commission d'experts du RID de mettre sur pied une plateforme pour un échange d'expériences permanent, dans le cadre duquel des études de cas pourront également être traités.

#### **Point 4 : Divers**

28. Une date pour une éventuelle autre réunion n'a pas été convenue, étant donné qu'il faut attendre l'aval de la Commission d'experts du RID.
-

## Appendice

(EN)

Text agreed for section 2.2 of the guidelines:

1. Where no alternative comparable route is possible, any restriction should be justified according to the principle set out in the guidelines for quantitative risk assessment in reference to a tolerable risk level used in the Member State (which may be the nationally used principles ALARA, ALARP, stand still principle or risk criteria).
2. However, where alternative comparable routes may be used, the competent authority may set up restrictions on the basis of:
  - (a) normally a qualitative comparison between the routes if it is obvious that the proposed restrictions lead to a significant improvement of safety
  - (b) a quantitative comparative risk assessment in other cases.

(FR)

Texte convenu pour la section 2.2 du fil conducteur :

1. Dans la mesure où aucune ligne alternative comparable n'est à disposition, toute restriction devrait être justifiée selon le principe qui est fixé dans le fil conducteur pour une appréciation quantitative du risque par rapport à un niveau de risque tolérable appliqué dans un Etat membre ( qui peuvent être les principes ALARA et ALARP appliqués sur le plan national, le principe de stagnation/d'arrêt ou des critères de risque).
2. Dans la mesure cependant où des lignes alternatives comparables peuvent être utilisées, l'autorité compétente peut décider des restrictions :
  - a) normalement sur la base d'une comparaison qualitative des lignes, quant il est évident que les restrictions proposées conduisent à une augmentation significative de la sécurité ;
  - b) dans les autres cas sur la base d'une appréciation de risque quantitative comparable.

Name	Vertretene Stelle/ body represented	Adresse	Telefon/Phone	Fax	E-mail
Bailleux, Caroline	Belgien (Min.)	Ministère des communications et de l'infrastructure Service public fédéral Mobilité et Transports Cantersteen, 12 B-1000 BRUXELLES	+32/2-525-4908	+32/2-525-4976	<a href="mailto:caroline.bailleux@staf-tsds.be">caroline.bailleux@staf-tsds.be</a>
Heid, Andrea	CEFIC (VCI)	Verband der chemischen Industrie e. V. (VCI) Abt. Handelspolitik und Verkehr, Europakoordinierung Karlstraße 21 D-60329 FRANKFURT/M.	+49/69-2556-1444	+49/69-2556-1512	<a href="mailto:heid@vci.de">heid@vci.de</a>
Dr. Lange, Florentin	Deutschland (GRS)	Gesellschaft für Anlagen- und Reaktorsicherheit (GRS) mbH Schwertnergasse 1 D-50667 KÖLN	+49/221-2068-788		<a href="mailto:lag@grs.de">lag@grs.de</a>
Dr. Brücher, Wenzel	Deutschland (GRS)	Gesellschaft für Anlagen- und Reaktorsicherheit (GRS) mbH Schwertnergasse 1 D-50667 KÖLN	+49/221-2068-931	+49/221-2068-9902	<a href="mailto:brc@grs.de">brc@grs.de</a>
Rein, Helmut	Deutschland (Min.)	Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen – Referat A 33 – Robert-Schuman-Platz 1 D-53175 BONN	+49/228-300-2640	+49/228-300-807-2645	<a href="mailto:helmut.rein@bmvbw.bund.de">helmut.rein@bmvbw.bund.de</a>



<b>Name</b>	<b>Vertretene Stelle/ body represented</b>	<b>Adresse</b>	<b>Telefon/Phone</b>	<b>Fax</b>	<b>E-mail</b>
Hoffmann, Alfons	Deutschland (Min.)	Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen – Referat A 33 – Robert-Schuman-Platz 1 D-53175 BONN	+49/228-300-2645	+49/228-300-807-2645	<a href="mailto:alfons.hoffmann@bmvbw.bund.de">alfons.hoffmann@bmvbw.bund.de</a>
Würsig, Andreas	Deutschland (BAM)	Bundesanstalt für Materialforschung und –prüfung Arbeitsgruppe III.23 Unter den Eichen 87 12205 BERLIN	+49/30-8104-4638	+49/30-8104-1327	<a href="mailto:andreas.wuersig@bam.de">andreas.wuersig@bam.de</a>
Braun, Franz	Deutschland (EBA)	Eisenbahn-Bundesamt Referat 33 Vorgebirgsstraße 49 D-53119 BONN	+49/228-9826-352	+49/228-9826-352	<a href="mailto:braunf@eba.bund.de">braunf@eba.bund.de</a>
Dr. Hundhausen, Gerd	Deutschland (BAST)	Bundesanstalt für Straßenwesen Brüderstraße 53 D-51427 BERGISCH-GLADBACH	+49/2204-43-411	+49/2204-43-673	<a href="mailto:hundhausen@bast.de">hundhausen@bast.de</a>
Pfauvadel, Claude	Frankreich (Min.)	Ministère de l'Équipement des Transports du Logement du Tourisme et de la Mer Direction des transports terrestres (DTT/MD) Arche de la Défense – Paroi Sud F-92055 LA DÉFENSE CEDEX	+33/1-40818766	+33/1-40811065	<a href="mailto:claud.pfauvadel@equipement.gouv.fr">claud.pfauvadel@equipement.gouv.fr</a>
Dr. Ruffin, Emmanuel	Frankreich (INERIS)	INERIS – Institut National de l'Environnement Industriel et des Risques Direction des Risques Accidentels Parc technologique ALATA B.P. n°2 F-60550 VERNEUIL EN HALATTE	+33/3-4455-6821	+33/3-4455-6295	<a href="mailto:emmanuel.ruffin@ineris.fr">emmanuel.ruffin@ineris.fr</a>
Tiemersma, Klaas	Niederlande	Ministerie van Verkeer en Waterstaat	+31/70-351-1581	+31/70-351-1479	<a href="mailto:klaas.tiemersma@">klaas.tiemersma@</a>

Name	Vertretene Stelle/ body represented	Adresse	Telefon/Phone	Fax	E-mail
	(Min.)	Postbus 20904 NL-2500 EX DEN HAAG			<a href="mailto:minvenw.nl">minvenw.nl</a>
van den Brand, Dick	Niederlande (Min.)	Ministerie van Verkeer en Waterstaat Postbus 20904 NL-2500 EX DEN HAAG	+31/70-351-1574	+31/70-351-1479	<a href="mailto:dick.vande.brand@minvenw.nl">dick.vande.brand@minvenw.nl</a>
Berrevoets, Monique	Niederlande (ProRail)	ProRail Inframanagement Postbus 2038 NL-3500 GA UTRECHT	+31/30-235-6337	+31/30-235-8985	<a href="mailto:monique.berrevoets@prorail.nl">monique.berrevoets@prorail.nl</a>
Conrad, Jochen	OTIF	Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) Gryphenhübeliweg 30 CH-3006 BERN	+41/31-359-1017	+41/31-359-1011	<a href="mailto:jochen.conrad@otif.org">jochen.conrad@otif.org</a>
Le Fort, François	Schweiz (BAV)	OFFICE FEDERAL DES TRANSPORTS Division Technique / Matières dangereuses CH-3003 BERNE	+41/31-324-1209	+41/31-324-1248	<a href="mailto:francois.lefort@bav.admin.ch">francois.lefort@bav.admin.ch</a>
Heintz, Jean-Georges	UIC (SNCF)	SNCF – Direction développement durable et environnement 34, rue du Commandant Mouchotte F-75699 PARIS CEDEX 14	+33/1-5325-3028	+33/1-5325-3067	<a href="mailto:jean-georges.heintz@sncf.fr">jean-georges.heintz@sncf.fr</a>
Egli, Hanspeter	UIC (SBB)	SBB AG Infrastruktur – Betriebsführung Mittelstraße 43 CH-3000 BERN 65	+41/512202962	+41/512203202	<a href="mailto:hanspeter.egli@SBB.ch">hanspeter.egli@SBB.ch</a>