



Conseil économique et social

Distr. générale
2 janvier 2014
Français
Original: anglais

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

Berne, 17-21 mars 2014

Point 6 de l'ordre du jour provisoire

Rapports des groupes de travail informels

Groupe de travail informel sur une base de données multimodale sur les événements impliquant des marchandises dangereuses (Valenciennes, 10 et 11 octobre 2013)

Communication du Gouvernement français^{1,2}

Introduction

1. Une session du Groupe de travail informel a eu lieu à Valenciennes dans les locaux de l'Agence ferroviaire européenne (ERA) les 10 et 11 octobre 2013.
2. Y ont participé des représentants des pays suivants: Allemagne, Belgique, Croatie, Espagne, France, Pays-Bas, Royaume-Uni et Suisse, ainsi que des représentants de l'Union européenne (UE), de l'ERA, de l'OTIF, de la CEE, du Conseil européen de l'industrie chimique (CEFIC) et de l'Association européenne des gaz de pétrole liquéfiés (AEGPL).
3. Le Groupe était présidé par Claude Pfauvadel (France), Président de la Réunion commune.

¹ Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour la période 2012-2016 (ECE/TRANS/224, par. 94, et ECE/TRANS/2012/12, activité 02.7 (A1c)).

² Diffusée par l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) sous la cote OTIF/RID/RC/2014/37.

GE.14-20084 (F) 130314 130314

1420084

Merçi de recycler 



Généralités

1. À sa session de mars 2013 (voir ECE/TRANS/WP.15/AC.1/130, par. 67 à 70), la Réunion commune a noté avec intérêt que, à l'issue des débats tenus lors de la session précédente (ECE/TRANS/WP.15/AC.1/128, par. 64 et 65), le secrétariat et le Gouvernement français avaient coopéré pour élaborer un projet de base de données fondée sur le modèle utilisé en France, qui pourrait être utilisée par toutes les autorités compétentes pour fournir au secrétariat les informations requises au titre des sections 1.8.5 respectives du RID, de l'ADR et de l'ADN.
2. Il a également été mentionné qu'un groupe de travail informel se réunirait à l'automne 2013 pour débattre des modalités de transmission des données, du contenu de la base de données et des problèmes à régler pour faire en sorte que les critères et les données soient harmonisés et cohérents avec ceux d'autres bases de données, par exemple la base de données de l'ERA, ainsi que d'une révision éventuelle des sections 1.8.5.
3. Le présent rapport ne rend pas compte de la totalité des débats approfondis qui ont eu lieu au cours de la réunion, mais résume les principaux points évoqués concernant l'amélioration du logiciel de base de données et du modèle de rapport lui-même tel qu'il est défini par la réglementation qui doit être prise en compte pour la poursuite des travaux.

Première journée (10 octobre 2013)

4. Une base de données concernant les événements impliquant des marchandises dangereuses a été fournie par la CEE en avril 2013 aux pays participant au projet pilote (Allemagne, Belgique, Espagne, France, Pays-Bas et Suisse). Plusieurs pays y avaient déjà intégré des données. Cette première utilisation avait donné lieu à des observations, débats et propositions.
5. Sur le plan technique, le logiciel de base de données de la CEE fourni aux pays participants était fonctionnel. Plusieurs observations et propositions faites par les participants concernaient l'interface avec l'utilisateur et la compréhension de certains labels des données. Les principaux points abordés ont été les suivants:
 - a) Demande d'amélioration de la mise en page et de l'interface avec l'utilisateur: la longueur des données correspondant aux champs «Nom de la société» et «Courriel» risquait de dépasser l'espace alloué dans les zones de saisie prévues;
 - b) Demande d'ajout de plusieurs champs (dans les onglets «Topographie», «Conditions météorologiques» et «Conséquences de l'événement»). Ce besoin s'expliquait en partie par la limitation des renseignements demandés dans le modèle actuel de rapport figurant au 1.8.5.4 du RID et de l'ADR;
 - c) Amélioration de la clarté de certains labels de données, notamment «Date» et «Heure» (de la survenue de l'accident ou de la réception du premier appel par les autorités), «Ville» et «Lieu» (informations complémentaires) et «Code de contact» (numéro national d'enregistrement de l'entreprise);
 - d) Affichage de la liste des événements dans l'ordre chronologique inverse, en fonction de la date des événements, dont le plus récent devait figurer en haut de la liste;
 - e) Distinction à faire entre feu de marchandises dangereuses et feu d'origine externe. La notion de feu apparaissait en deux endroits: sous l'onglet «Description de l'événement» (case «Feu» à cocher le cas échéant) et sous l'onglet «Marchandises dangereuses impliquées» (un des choix possibles dans la liste déroulante de types d'événement). Cela devait permettre à l'utilisateur de signaler un feu d'origine externe en cochant la case «Feu», et un feu de marchandises dangereuses en sélectionnant «Feu» dans la liste déroulante de types d'événement;

f) La notion de perte de produit figurait en trois endroits différents. Il a donc été proposé de convenir de l'interprétation commune suivante:

i) Description de l'événement: il convenait de cocher la case «Perte» si une perte de produit avait été signalée, quelle qu'en soit la quantité (*la perte exclusivement provoquée par les opérations de secours, si la quantité en était connue, ne devait pas être prise en compte*);

ii) Marchandises dangereuses impliquées: il convenait de sélectionner «Perte» dans la liste déroulante de types de défaut des moyens de rétention en indiquant à côté la quantité perdue. Lorsque cette quantité était inconnue, il convenait également de sélectionner «Perte», le cas échéant;

iii) Conséquences de l'événement: il convenait de sélectionner la réponse «Oui» concernant la «Perte de produit» lorsque la quantité perdue correspondait aux critères relatifs à la catégorie de transport définis à la section 1.8.5;

g) Questions posées par certains participants sur la durée de la saisie d'un événement dans la base de données de la CEE. Une fois que les utilisateurs y seraient habitués, cela devrait demander cinq minutes au maximum. Mais le problème principal était de savoir si les utilisateurs disposeraient de tous les renseignements nécessaires concernant l'incident. Pratiquement, la tâche pouvait être divisée en deux ou trois étapes en fonction de la façon dont les utilisateurs géraient leur travail et du temps nécessaire pour obtenir des informations supplémentaires (données par la police ou l'équipe de secours ou incluses dans le rapport soumis au titre de la section 1.8.5);

h) Demande formulée pour qu'il soit possible de joindre des documents utiles (rapports, images, etc.) à la fiche concernant l'accident dans la base de données;

i) Demande formulée pour qu'il soit possible d'imprimer un rapport d'accident selon le modèle de rapport figurant au 1.8.5.4;

j) Demandes formulées par plusieurs participants sur l'ajout de détails supplémentaires et mieux structurés concernant la «Topographie», l'«Infrastructure de transport», la «Description de l'événement» et la «Cause de l'événement». Ces changements, qui pouvaient avoir des incidences sur les données actuellement présentées au moyen du formulaire figurant au 1.8.5.4 du RID et de l'ADR, seraient débattus à la session de la Réunion commune. À cet égard, le Président a souligné l'intérêt que présenterait pour l'interrogation de la base de données la possibilité de classer la liste de descriptions détaillées selon la date des événements.

6. Certaines observations ont également été formulées concernant des améliorations éventuelles du RID et de l'ADR.

7. Afin d'éviter autant que possible de recourir à des zones de texte, qui risquaient de poser des problèmes de traduction, il était possible d'ajouter de nouveaux choix dans des champs existants. La plupart des observations ajoutées dans les zones de texte étaient rendues nécessaires par l'insuffisance du niveau de détail de la description codifiée.

8. Des propositions visant à modifier certains champs ou à en ajouter de nouveaux ont été faites. Certaines nécessiteraient aussi une modification du modèle de rapport sur les événements figurant au 1.8.5.4 et devaient d'abord être débattues par la Réunion commune.

9. Il était possible de normaliser la description du lieu de l'événement en utilisant les codes d'identification des routes et des voies ferrées et le système des points kilométriques. Le Système mondial de positionnement (GPS) n'étant pas toujours disponible sur les sites, son utilisation n'a pas été retenue. Il était possible de l'ajouter à titre de champ facultatif.

10. La description des causes des événements a été jugée insuffisante à des fins d'évaluation des risques. Il a été suggéré de classer les causes par catégorie de manière à mieux décrire les événements. Il était possible de recourir à une organisation des événements selon un classement chronologique ou un modèle d'arbre de défaillance.

11. La possibilité d'ajouter des champs facultatifs a été examinée. Cela était possible sur le plan technique et pouvait accroître la souplesse de la base de données sans que celle-ci s'écarte du cadre défini à la section 1.8.5. Ces champs facultatifs devaient être déterminés en fonction de l'utilisation prévue des données.

12. L'utilisateur devait avoir la possibilité d'intégrer à la description de l'événement des hyperliens ou des liens vers des photos ou des images.

13. Les observations générales suivantes ont également été faites:

- Les représentants de la branche d'activité soutenaient le projet;
- Pour éviter le chevauchement des travaux, il était possible d'analyser le contenu des bases de données existantes (par exemple dans les domaines de la sécurité routière ou du transport de marchandises dangereuses par d'autres modes) afin de déterminer quelles données il était possible d'extraire de ces bases de données et la façon dont leur compatibilité pouvait être améliorée. Il pouvait être utile de disposer, pour chaque événement, d'un numéro de référence unique qui soit reconnu dans toutes les bases de données liées entre elles;
- La question de la protection des données pouvait ne pas être pertinente lors de la phase d'essai (projet expérimental), mais devrait être prise en compte avant que la base de données soit rendue accessible en ligne.

Présentation d'une base de données concernant les accidents utilisée en Espagne

14. Le représentant de l'Espagne a présenté la base de données utilisée depuis 2011 en Espagne (Catalogne et Pays basque non compris) pour signaler les événements, ainsi que les produits de cette base de données (statistiques et graphiques). Ces chiffres étaient à la disposition du public espagnol.

15. Tous les événements (qu'ils correspondent ou non aux critères définis dans la section 1.8.5) étaient saisis dans la base de données.

Deuxième journée (11 octobre 2013)

16. L'ERA a présenté la base de données E-Rail.

17. Différentes observations et propositions ont été formulées et débattues. Le groupe de travail informel a conclu qu'il serait très utile d'établir un lien entre la base de données de la CEE et E-Rail. À l'avenir, cette expérience pourrait être étendue à des bases de données analogues concernant les autres modes de transport.

18. L'ERA a été invitée à présenter une proposition à la Réunion commune de mars.

Exposé de l'ERA: Déclaration des événements fondée sur des arbres de défaillance

19. Cet exposé avait précédemment été inscrit à l'ordre du jour de l'atelier sur l'évaluation des risques (9 octobre).

20. L'exposé est publié sur le site Web de l'ERA.

21. Le groupe de travail a constaté que ses membres étaient favorables à une harmonisation des structures des bases de données.

Conclusion

22. Le Président a résumé les débats et a souligné que la collecte de données pouvait être effectuée étape par étape: chaque autorité nationale devait rappeler aux entreprises impliquées dans un accident qu'elles devaient se conformer à l'obligation prévue à la section 1.8.5 du RID ou de l'ADR. Le rapport envoyé à l'autorité compétente n'était pas conçu pour être utilisé dans le cadre de poursuites (en s'ajoutant aux mesures prises par la police ou les autorités judiciaires). Toutefois, le manquement à cette obligation pouvait être puni d'une amende.

23. Pour remédier au manque d'information, il convenait de saisir dans la base de données tous les aléas survenant dans les opérations de transport par rail ou par route (indépendamment des critères définis à la section 1.8.5). Les pays participants ont été invités à envoyer les données exportées à Martin Dagan (CEE) d'ici à la fin janvier 2014.

24. Toutes les demandes susceptibles d'avoir une incidence sur les données mises à disposition dans le formulaire actuel figurant au 1.8.5.4, y compris celles portant sur une amélioration de la structure de la description des accidents et un approfondissement de leur niveau de détail, seraient examinées lors de la session de la Réunion conjointe en mars 2014. À cette fin, toutes les idées et contributions visant à améliorer la base de données actuelle étaient les bienvenues.

25. La Réunion commune est invitée à approuver le présent rapport et à formuler des observations supplémentaires en vue de nouvelles évolutions.