

OTIF



**ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES**

**ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN
INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR**

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

INF. CH 1

27 avril 2005

Original : Français

Commission d'experts du RID : Groupe de travail « Analyses de risques standardisées »
(Bonn, 3 et 4 mai 2005)

Objet : Invitation à la 4^{ème} réunion

Communication de la Suisse

Le chapitre 1.9 RID a été modifié dans la version RID 2005 par l'adoption d'un texte harmonisé avec le texte correspondant de l'ADR, afin de mieux définir les restrictions de transport laissées à la compétence des Etats. Le nouveau texte du RID précise que les restrictions doivent être justifiées par une analyse des risques.

La première session du groupe de travail « Analyses de risques standardisées pour le chapitre 1.9 RID/ADR » a eu lieu les 22 et 23 avril 2004 à Bonn sur invitation du Ministère allemand des transports, de la construction et du logement. Le mandat de ce groupe, formulé lors de cette session, consiste à trouver des possibilités de standardisation des analyses de risques destinées à évaluer la nécessité de mesures au sens du chapitre 1.9 du RID et à les définir.

Les pays qui ont l'expérience de la pratique de l'analyse des risques pour des voies de communication ont présenté leurs démarches : France, Pays-Bas, Royaume Uni et Suisse. Cette dernière a expliqué sa démarche en matière d'analyse quantitative des risques pour les transports de marchandises dangereuses par chemin de fer.

La deuxième session du groupe de travail a eu lieu à Bonn les 21 et 22.10.2004.

Voici quelques conclusions :

- Tous les intervenants ont souligné que l'évaluation des risques reste exclusivement de la compétence des Etats.
- La preuve de la nécessité de mesures de restrictions n'est à adresser à aucune autorité « supérieure » extérieure à l'Etat.
- On a accepté l'idée d'élaborer un fil conducteur.

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.

- Il a été prévu que les pays qui effectuent des analyses de risques (CH, F, NL, UK) se réunissent en janvier 2005 pour définir les points communs des différentes méthodes et pour rédiger un premier projet de fil conducteur. Cette réunion a eu lieu pendant la même semaine que la réunion commune RID/ADR en mars avec une participation très restreinte.

La 3^{ème} session, prévue les 3 et 4 mai 2005 à Bonn, sera consacrée à la finalisation du fil conducteur, dont un projet devrait être présenté à la prochaine réunion de la Commission d'experts du RID en novembre 2005.

A ce jour, à notre connaissance, aucun Etat à l'exception de l'Allemagne ne s'est engagé à soutenir le projet financièrement.

Au vu de ce qui précède et dans l'intention d'alimenter le débat par l'apport d'éléments concrets, la Suisse invite les membres du groupe de travail pour une 4^{ème} session, consacrée à des exemples pratiques.

La proposition de la Suisse repose sur les constatations suivantes :

- L'initiative aboutie de reformuler le chapitre 1.9 RID résulte d'une réaction vive des Etats membres aux décisions suisses de diminution des risques prises dans le cadre de la déclaration conjointe (Gemeinsame Erklärung). En revanche la Suisse n'a aucune raison de s'opposer à une harmonisation des méthodes d'analyse de risques qui conduirait à une perception commune des risques et par conséquent à une sécurité plus élevée du transport international de marchandises dangereuses sur le rail.
- Par sa proposition la Suisse souhaite entretenir l'intérêt du groupe de travail pour le projet d'une démarche commune. Des membres ont d'ailleurs demandé aux représentants des pays expérimentés en la matière de mettre leur expérience au profit des Etats qui n'ont pas encore réalisé d'analyses de risques.

Proposition :

Faire connaître notre méthode par l'étude d'un cas concret au cours d'un séminaire de 2 jours sous la direction de l'Office fédéral des transports (OFT), en collaboration avec le Bureau Ernst Basler & Partner (EBP) qui a accompagné l'élaboration de cette méthode en Suisse.

Seront envoyés aux participants avant la réunion:

- un document décrivant un tronçon typique,
- éventuellement un document d'introduction à la méthode utilisée.

Programme de la réunion (2 jours):

- Explications et questions
- Cas concret limité au chlore et report sur la « courbe cumulative ». Ce cas devrait montrer aux participants que la portée d'un événement ne peut être établie d'une manière rigoureuse mais doit être formulée sur une base consensuelle.

Date possible : à convenir, en automne. (avant ou après la réunion commune RID/ADR qui a lieu du 12 au 23.09.2005 à Genève ?).

Lieu : à convenir, Berne ou éventuellement dans la région du tronçon qui fera l'objet de l'étude afin de donner une vision encore plus concrète de la méthode

Une meilleure connaissance des méthodes permettra au groupe de travailler davantage sur du concret et donnera plus de substance à ses résultats.
