

OTIF



**ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES**

**ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN
INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR**

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

INF. D 1

29 avril 2005

Original : Anglais

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

Objet : Projet de fil conducteur général pour le calcul de risques lors du transport ferroviaire de marchandises dangereuses

Proposition de l'Allemagne

Introduction aux principes de base pour l'appréciation des risques pour le chapitre 1.9

Sommaire

1 Introduction

- 1.1 Arrière-plan
- 1.2 Objectifs et domaine d'application du fil conducteur

2 Définitions et exigences de base

- 2.1 Définition des termes techniques
- 2.2 Exigences de base

3 Analyses de risques

- 3.1 Introduction
- 3.2 Définition de scénarios
- 3.3 Données statistiques
- 3.4 Modélisation des conséquences d'accidents
- 3.5 Estimation de risque

4 Evaluation de risque

5 Traitement des risques

6 Bibliographie

Appendice A

1 Introduction

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.

1.1 Arrière-plan

Tous les types de transport ferroviaire de marchandises dangereuses sont soumis aux règles du RID. L'objectif de ces règles est d'assurer un transport sûr et de minimiser le risque d'accidents liés au danger pour les personnes et l'environnement en appliquant des règles générales techniques et organisationnelles pour l'emballage, le transport et la manutention de marchandises dangereuses.

Outre ces règles de sécurité, les autorités compétentes des Etats membres sont autorisées à appliquer des dispositions supplémentaires sur leur territoire en cas de risques spéciaux à des endroits particuliers. La réglementation pertinente se trouve dans le chapitre 1.9 « Restrictions de transport par les autorités compétentes ». Ces dernières années, dans plusieurs Etats membres de l'OTIF des doutes ont été émis en ce qui concerne les mesures inspirées de la réglementation nationale pour limiter certains transports ferroviaires incluant aussi le transport international.

Il en est résulté que la Commission d'experts du RID a entamé des discussions sur la compétence des autorités nationales à limiter certains transports. La Commission d'experts du RID a considéré qu'il était nécessaire d'adapter la réglementation afin de limiter les mesures nationales supplémentaires aux cas bien justifiés et de traiter des dispositions provenant d'autres domaines juridiques. En conséquence, le chapitre 1.9 a récemment été étendu afin de donner des informations plus détaillées sur les champs d'application et de reprendre des exigences pertinentes dans le RID 2005 (pour le texte complet, voir Appendice A).

Pour les prescriptions suivantes (contenues de manière plus détaillée au 1.9.2)

- (a) conditions supplémentaires ou restrictions servant à la sécurité pour les ponts, tunnels, ports, etc.
- (b) conditions pour des zones à risques particuliers ou locaux (par ex. zones résidentielles),

une exigence supplémentaire est donnée au 1.9.3. Dans ces cas, l'autorité compétente doit apporter la preuve de la nécessité des mesures. Cependant, aucune autre indication n'est donnée à cette fin sur la manière de prouver la nécessité en raison du manque de normes internationales communément agréées sur l'évaluation du risque (voir section 2.1 pour les définitions de termes liés aux risques). Comme il est évidemment souhaitable de garantir un certain standard minimal, la Commission d'experts du RID a créé en 2004 un groupe de travail pour la standardisation des analyses de risques pour le chapitre 1.9 du RID. Le fil conducteur constitue le résultat du groupe de travail.

1.2 Objectifs et domaine d'application du fil conducteur

L'objectif du fil conducteur est d'obtenir une approche plus uniforme pour l'évaluation du risque du transport (ferroviaire) de marchandises dangereuses dans les Etats membres de l'OTIF et de rendre en conséquence les évaluations individuelles de risques comparables. Le fil conducteur devrait être une référence pour l'évaluation de risque dans des situations où le risque lié au transport de marchandises dangereuses est pertinent. Il est basé sur des normes internationales existantes qui recouvrent déjà quelques aspects de l'évaluation de risque pour le transport ferroviaire de marchandises dangereuses (par ex. la Directive sur la sécurité ferroviaire 2004/49/CE [6] et la norme RAMS EN 50126 [7] et les procédures pertinentes qui ont fait leur preuve dans des Etats membres de l'OTIF qui appliquent déjà des méthodes d'évaluation de risque à cette fin.

Il résulte des règles du RID qu'un haut niveau de sécurité inhérente a été de manière générale obtenu. Cependant, le RID ne peut pas garantir la sécurité absolue. Un certain niveau de risque demeure toujours et c'est la raison pour laquelle plusieurs Etats européens ont déjà introduit leurs propres modèles d'évaluation pour calculer le risque, avec leurs propres critères d'acceptation de risque. Ces méthodes et critères découlent communément des mises en œuvre nationales de la Directive du Conseil 96/82/CE sur la maîtrise des accidents majeurs impliquant des matières dan-

gereuses (Directive Seveso II, [3], qui exclue quelques domaines tels que le transport de marchandises dangereuses et l'entreposage intermédiaire en dehors des installations. Des exemples des règles nationales complémentaires et des méthodes standardisées pour l'évaluation et le contrôle du risque lié au transport de marchandises dangereuses existent aux Pays-Bas [12, 13] en en Suisse [1, 2] .

Avec la Directive sur la sécurité ferroviaire 2004/49/CE, des objectifs communs de sécurité (CST), des procédures communes de sécurité (CSM) et des indicateurs communs de sécurité (CSI) seront développés ces prochaines années par la Commission européenne, ce qui amènera des règles plus détaillées pour l'évaluation de risque dans le domaine ferroviaire et qui pourront peut-être de remplacer des parties de ce fil conducteur. Cependant, pour le moment, une instruction harmonisée fait défaut pour l'évaluation de risque pour l'exploitation ferroviaire et pour le transport ferroviaire de marchandises dangereuses en particulier.

C'est pourquoi, l'objectif de ce fil conducteur n'est pas de prescrire ou de définir de nouveaux modèles de calcul de risque ou de nouveaux critères pour les risques acceptables (voir définition à la section 2.1). Le fil conducteur a pour but de créer un cadre indépendant pour les analyses et l'évaluation du risque et pour l'évaluation des mesures pertinentes de sécurité au sens du chapitre 1.9 du RID. Il vise à définir des exigences minimales et à recommander des approches de base afin de garantir une évaluation de risque appropriée pour prouver la nécessité des mesures désignées, telles que demandées au 1.9.3 du RID. Satisfaire à quelques exigences minimales de qualité est une condition essentielle pour l'acceptation d'une évaluation de risque pour toutes les personnes intéressées sur le plan national et pour les autres Etats membres de l'OTIF qui seront informés par l'Office central sur les dispositions projetées (RID, section 1.9.4).

Le fil conducteur se concentre sur les aspects qui devraient être considérés dans une analyse de risque, sur les contenus minimaux et sur les exigences de qualité relatives au chapitre 1.9 du RID. Une instruction détaillée sur les méthodes d'évaluation de risque va au-delà du cadre de ce document. Une nouvelle version du fil conducteur est envisagée dans le cas de modifications majeures dans les règles internationales et dans le cas de progrès substantiels dans la connaissance scientifique et technique.

2. Définitions et exigences de base

2.1 Définition des termes techniques

Pour le traitement des risques, il est tout d'abord nécessaire de définir quelques termes techniques afin de garantir une compréhension générale de ce fil conducteur. L'utilisation de termes dans ce fil conducteur est basée sur le Guide 73 de l'ISO/IEC «Gestion du risque - Terminologie – Fil conducteur pour l'application dans des normes» [4] et sur le Guide 51 de l'ISO/IEC «Aspects de sécurité – Directives pour leur inclusion dans des normes» [5], qui sont à appliquer pour des normes qui se réfèrent à la sécurité. Un risque peut en principe prendre des formes différentes, par ex. politiques, financières, techniques ou médicales, soit positives ou négatives. Au sens de ce fil conducteur, le terme risque seul est une question de sécurité de transport. C'est la raison pour laquelle ce seront plutôt les définitions spécifiques de sécurité pour les termes qui se réfèrent aux risques qui auront la préférence et qui proviennent du Guide 51 de l'ISO/IEC. Le Guide 73 de l'ISO/IEC est appliqué pour compléter la liste des définitions pour la gestion du risque. Des commentaires sur les définitions du Guide 51 et 73 sont indiqués dans les parenthèses.

Risque : Combinaison de la probabilité (entre 0 et 1) entre une survenance de dommage et la dimension du dommage (« combinaison » signifie habituellement « produit », tandis que des facteurs supplémentaires, tels que **aversion du risque**, font partie de **l'évaluation du risque**.

Dommage : blessure physique ou préjudice pour la santé de l'homme ou dommage aux biens ou à l'environnement.

Appréciation du risque : ensemble de la procédure qui comprend l'analyse de risque et l'évaluation du risque.

Analyse de risque : exploitation systématique des informations disponibles pour identifier la mise en danger (sources potentielles de dommage) et pour estimer les risques.

Estimation de risque : Procédure pour déterminer des valeurs pour la probabilité de la survenance d'un risque et des conséquences possibles.

Evaluation du risque : procédure basée sur l'analyse de risque d'après laquelle il est constaté si le risque acceptable a été atteint.

Critères de risque : grandeurs de référence avec lesquelles l'importance d'un risque est évaluée.

Traitement du risque : procédure de sélection et application de mesures pour modifier le risque.

Risque acceptable : risque qui est accepté dans un contexte donné selon les valeurs applicables que la société peut se représenter.

La figure 1 donne un aperçu sur les relations entre les procédures définies ci-dessus de la gestion du risque. Etant donné que ce fil conducteur se concentre sur l'appréciation du risque, les procédures du traitement du risque et toutes les procédures de la gestion du risque qui suivent, tels que l'acceptabilité du risque et la communication du risque, ne sont pas contenus dans la figure 1.

Appréciation du risque

Analyse de risque

Identification de la mise en danger

Estimation du risque

Evaluation du risque

Traitement du risque

Figure 1 : Relation entre les procédures de la gestion du risque

La procédure de l'évaluation du risque est basée sur des critères de risque qui n'ont jusqu'à maintenant pas encore été normalisés sur le plan international. Quelques Etats membres de l'OTIF ont déjà fixé des critères aux fins de l'évaluation de risque, sur la base d'un consensus national. Ce fil conducteur ne s'interfère pas dans ces règles nationales, mais il traite cependant de la procédure de l'évaluation de risque, afin de pouvoir comprendre l'ensemble de la procédure de l'évaluation de risque. Les termes suivants doivent au moins être définis pour l'évaluation de risque :

Risque individuel : risque d'une personne individuelle de subir à un dommage (désigné également en tant que risque lié à un lieu), dépendant du lieu, la définition ne faisant pas partie du Guide 51 ou 73 de l'ISO/IEC).

Risque collectif : risque de toutes les personnes impliquées, susceptibles de subir un dommage (probabilité en fonction de la densité (PFD), risques individuels ou intégralité de cette PFD, définition ne faisant pas partie du Guide 51 ou 73 de l'ISO/IEC).

Risque extérieur : risque de dommage pour les personnes qui n'interviennent pas dans le transport de marchandises ou pour les marchandises qui ne font pas partie du système de transport ou de l'infrastructure (contrairement **au risque interne** également désigné en tant que risque de tiers « third party risk », la définition ne faisant pas partie du Guide 51 ou 73 de l'ISO/IEC).

Perception du risque : façon dont les personnes intéressées (stakeholder) considèrent un risque en tenant compte de leur préoccupation.

Personnes intéressées (stakeholder) : personne individuelle, groupe ou organisation qui peut provoquer un risque, qui peut être concerné par ce risque ou qui croit être concerné par ce risque. Remarque : le preneur de décision est également une personne intéressée (stakeholder).

Aversion du risque : facteur supplémentaire de l'évaluation du risque pour tenir compte de la perception négative d'événements à haut potentiel de dommage (voir le commentaire ci-dessous, la définition ne faisant pas partie du Guide 51 ou 73 de l'ISO/IEC).

Il faut tenir compte que pour le cas où le risque n'est défini qu'en tant que produit de la probabilité ou du dommage, la même valeur de risque peut être déterminée pour un événement *avec haute probabilité et dimension faible de dommage* comme pour un événement *avec faible probabilité et grande dimension de dommage*, bien que la perception de risque puisse être différente. Pour pouvoir tenir compte de cela, un facteur supplémentaire est utilisé pour l'évaluation du risque, facteur qui est désigné en tant qu'aversion de risque (voir section 4). En fonction de la perception du risque, l'appréciation du risque peut également être limitée aux risques externes.

2.2 Exigences de base

Cette section contient quelques piliers d'angle pour l'appréciation du risque dans l'optique du transport de marchandises dangereuses par chemin de fer, qui sont indépendants de modalités de l'ensemble de la procédure.

Quantification du risque : l'application de prescriptions supplémentaires selon le chapitre 1.9 du RID est liée à l'obligation de l'autorité compétente de prouver la nécessité des mesures. Cette obligation s'accompagne de la nécessité de mettre à disposition des informations sur le niveau de risque qui est lié dans une situation de transport déterminée. C'est pourquoi il faut appliquer des méthodes de l'analyse de risque quantitative (ARQ), alors qu'une approche qualitative est assurément insuffisante à cette fin. Une analyse de risque qualitative ne peut être appropriée que pour comparer différentes options pour réduire le risque, car l'efficacité de mesures appliquées ne doit pas être prouvée (bien que ce serait souhaitable).

Séparation de la procédure pour l'appréciation de risque : la procédure d'appréciation de risque est divisée en deux parties différentes (voir figure 1). La première partie est l'analyse de risque qui est nécessaire pour la quantification d'un risque déterminé en corrélation avec les domaines d'application énumérés à la section 1.9.2 (a) et (b), et qui doit être atteinte de manière raisonnable aussi objectivement qu'exactly (voir les explications ci-dessous sur l'incertitude). Cette partie « scientifique » est suivie d'une évaluation du niveau de risque calculé sur la base de critères de risque qui tiennent compte d'aspects politiques et de collectivité. La séparation claire et la présentation transparente des deux parties sont nécessaires pour l'acceptation d'une appréciation de risque par les personnes intéressées en tant que base objective pour décider si des mesures sont nécessaires pour réduire le risque.

Analyse d'incertitude : l'analyse de risque est toujours liée à des incertitudes d'origines différentes (voir section 4). Pour pouvoir utiliser l'analyse de risque comme base pour une évaluation de risque, il faut une attention particulière pour pouvoir en déduire (ou en estimer au moins) le degré d'incertitude. Dans les cas dans où un risque analysé (estimé) est nettement inférieur aux risques acceptables, des degrés d'incertitude ont peu d'importance. Pour un intervalle d'incertitude qui couvre nettement plus qu'une zone de classification de risque (par ex. acceptable/non acceptable; voir également section 4), il est indispensable soit de réduire le degré d'incertitude établi dans l'analyse dans la mesure où il peut être atteint de manière raisonnable, ou de justifier la convenance de mesures en tenant particulièrement compte de degrés d'incertitude.

Informations nécessaires : la documentation d'une appréciation de risque devrait contenir des informations sur toutes les procédures citées dans la section 3.5, à savoir de manière détaillée ou

en tant que renvois à des documents officiels ou disponibles sur demande. Une documentation transparente et détaillée de la procédure d'appréciation de risque est une condition de base pour une documentation de risque compréhensible.

3 Analyse des risques

3.1 Introduction

Le résultat de l'analyse des risques en tant que partie de la procédure d'appréciation des risques consiste en des informations sur le risque individuel ou collectif de la situation de transport examinée. L'analyse des risques doit dériver des probabilités de scénarios et de conséquences d'accidents. Pour cette raison, les paragraphes suivants traitent les principaux aspects de la définition des scénarios, de l'analyse des statistiques et de l'analyse des conséquences.

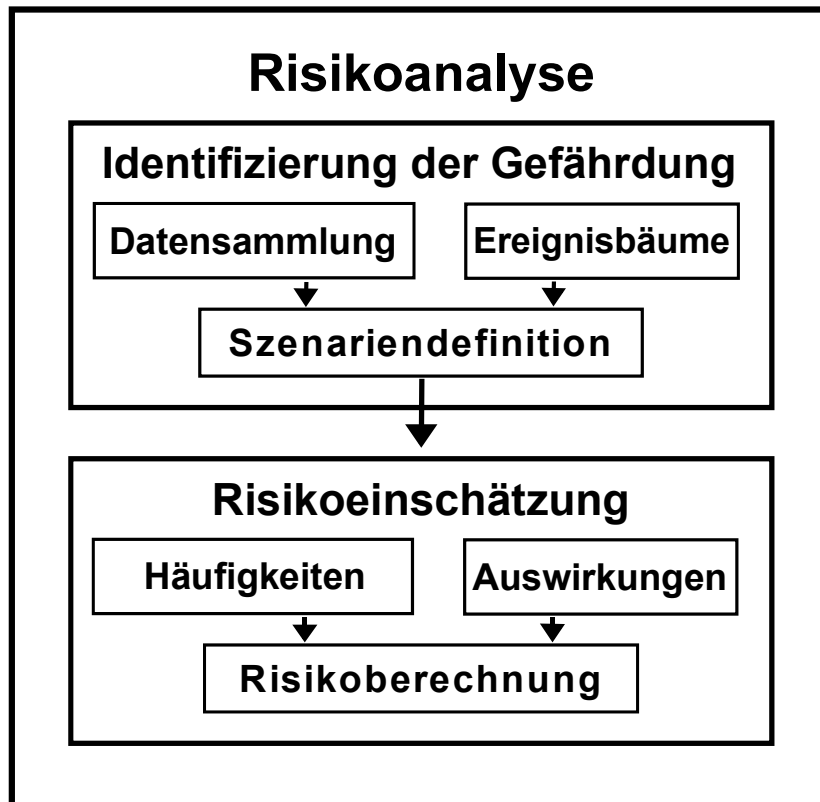


Abbildung 2: Elemente der Risikoanalyse

Il convient de noter que la structure du fil conducteur a pour but de répondre aux particularités du transport ferroviaire de marchandises dangereuses sur une base internationale élargie. L'application du fil conducteur est recommandée à tous les Etats membres de l'OTIF, tout en sachant qu'il existe de grandes différences entre les états membres. Des différences majeures peuvent être dues par exemple à la topographie (plate ou accidentée), au climat (température et vent), à la politique nationale en matière de transport et de trafic, à la proportion entre trafic marchandises et trafic voyageurs ainsi qu'à la densité de la population. Des différences d'un Etat à l'autre peuvent également exister en ce qui concerne les détails techniques des systèmes de trains et l'infrastructure même.

Ces différences limitent la possibilité d'une définition approfondie des méthodes de calcul pour une analyse des risques. Pour cette raison, des recommandations d'ordre général prévalent.

3.2 Définition de scénarios

Afin de maîtriser le grand nombre de scénarios d'accidents potentiels, le premier pas d'une analyse des risques consiste à réduire le nombre de scénarios à un nombre de scénarios de bases raisonnables, y compris une classification des matières dangereuses en groupes. Il existe déjà dans quelques Etats membres du RID une classification standard de scénarios d'accidents en ce qui concerne le transport ferroviaire de marchandises dangereuses ([11],[12]).

Chaque combinaison et chaque matière ont leurs propres modèles de propriétés chimiques et physiques (inflammable, explosive, réaction avec d'autres matières, toxique, radioactif, état d'agrégat,). Bien que l'effet d'une matière dangereuse est constitué principalement par la propriété de la matière même, les circonstances influent également l'effet constaté (p. ex. la température). Afin d'éviter le problème de devoir décrire des milliers de combinaisons, une classification rigoureuse en groupes est recommandée. Tant la classe (RID) que le numéro de danger (Hazard Identification Number - HIN) se prêtent à la classification et à la constitution de groupes.

Un groupement trop large des matières devrait être évité afin de réduire l'insécurité de l'analyse des risques et de garantir une base fiable pour l'évaluation des risques. Par ailleurs, le déroulement possible des événements d'un scénario d'accident, y compris des conséquences qui peuvent dépendre d'autres paramètres et circonstances, devrait être pris en considération lors de la constitution des groupes de matières. Une classification couplée des scénarios et des matières est, par conséquent, recommandée.

La structure qui se prête le mieux à la classification de scénarios d'accidents et au calcul du risque lui-même, est le concept de l'arbre des fautes. Une telle structure simplifie le calcul en raison de la vue d'ensemble claire et indique le déroulement pas par pas dans la composition quantitative du calcul. Le schéma n° 3 montre un exemple d'arbre de fautes. Afin d'optimiser la classification d'un scénario d'accident au moyen de l'analyse par arbre de fautes, les fréquences absolues de tous les scénarios à regrouper devraient également être prises en considération. Ce paragraphe se concentre sur les aspects en relation avec la structure de l'arbre de fautes; la dérivation de valeurs quantitatives pour des probabilités conditionnelles à l'intérieur de l'arbre est traitée au paragraphe 3.3.

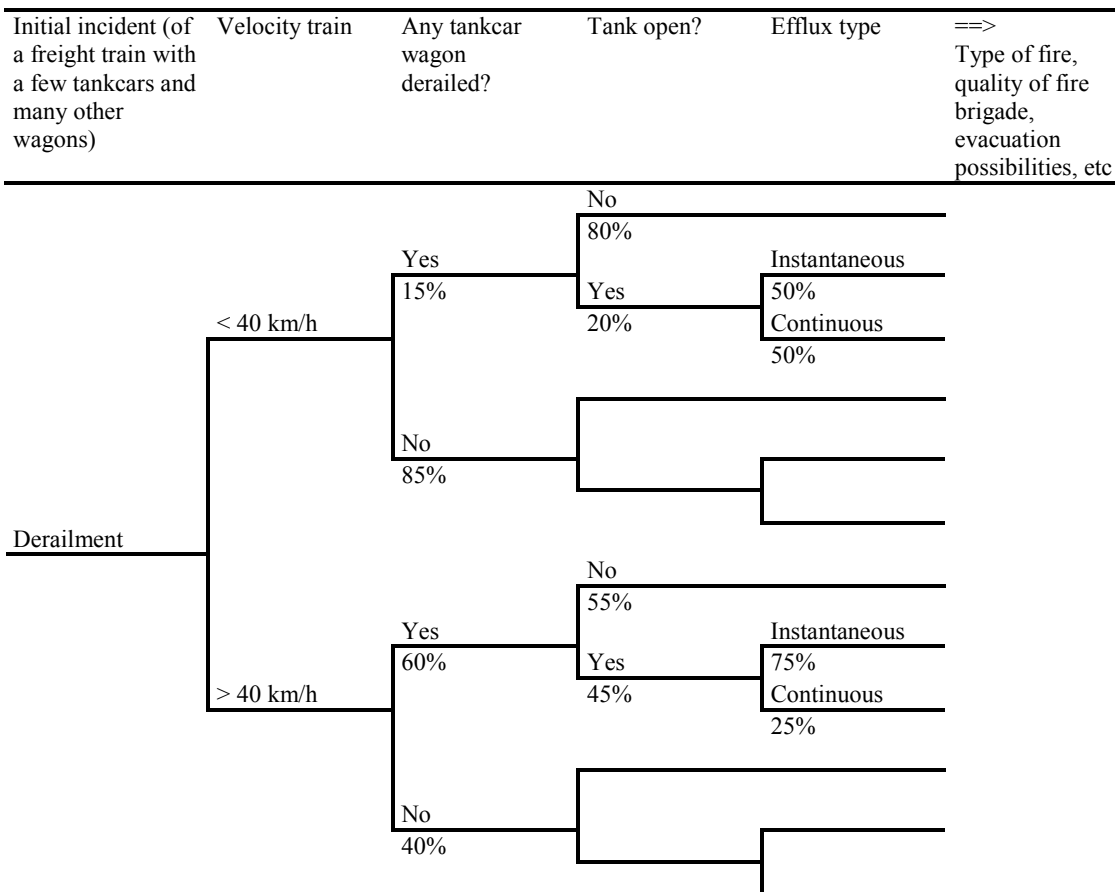


Abbildung 3: Beispiel für einen Teil eines Ereignisbaums für einen für brennbare Flüssigkeiten vorgesehenen Eisenbahntankwagen. Die quantitativen Werte sind willkürlich.

Les aspects suivants doivent être pris en compte dans les analyses par arbre de fautes pour les marchandises dangereuses transportées par chemin de fer (soit pour définir les scénarios, soit pour l'analyse des risques même):

Trains et trafic : Il convient de rassembler des données en ce qui concerne les wagons et les prescriptions relatives au trafic ferroviaire, afin d'obtenir des informations sur les embranchements au niveau de l'arbre des fautes et la probabilité d'événements et de scénarios. Un grand nombre des aspects suivants devant être pris en compte est recensé dans le système de gestion de la sécurité (Safety Management System – SMS -) des compagnies ferroviaires.

- système de sécurité des trains,
- types de marchandises dangereuses transportées,
- types de wagons et de citernes,
- composition des trains,
- mesures de sécurité particulières et heure de transport (jour/nuit).

Infrastructure ferroviaire : Il est évident que l'infrastructure doit être prise en considération dans l'analyse des risques, nonobstant le fait que celle-ci se concentre en premier lieu sur le véhicule et le transport. L'infrastructure comporte l'ensemble du système du matériel dans le domaine ferroviaire (rail, y compris aiguilles, traverses, caténaires, signaux, passages à niveau, tunnels, ponts, installations de sécurité, câbles souterrains etc.). Il est par conséquent recommandé d'inclure éga-

lement un examen de l'infrastructure et d'indiquer les contributions au risque. Les informations nécessaires font partie du système de gestion de la sécurité (SMS) des entreprises de gestion d'infrastructure.

- type de voie (pleine voie, zones résidentielles, gare de triage, pont, gare, etc.)
- utilisation de la voie (combinée/uniquement marchandises)
- limitations de vitesse
- installations de sécurité (p. ex. détection de surchauffe d'essieu)
- entretien
- passages à niveau
- aiguilles.

Événement primaire: Uniquement des accidents majeurs (ainsi que des événements ayant le potentiel de se développer en de tels) sont pris en considération pour une évaluation des risques dans le cadre du chapitre 1.9 du RID. Dans ce contexte, les scénarios pertinents sont les suivants :

- déraillement
- collision de trains
- collision entre train et véhicule routier
- collision avec d'autres obstacles
- incendie
- défaillance soudaine de la citerne
- mise en mouvement intempestive en terrain montagneux.

Dans un contexte particulier, des influences telles que vandalisme, terrorisme, tempête, tremblement de terre et inondation peuvent s'avérer importantes. La plupart de ces scénarios ne nécessite pas d'explications supplémentaires. Le scénario „défaillance soudaine de la citerne“ comporte un grand nombre d'événements avec une fuite soudaine de matières d'une citerne occasionnée par une surpression en raison du non respect de prescriptions de remplissage, de corrosion, de raideur ou de fatigue du matériel de la citerne etc.

Scénarios pour la fuite de matières : Lors d'un accident, l'étendue finale du dommage dépend largement de la question de savoir si la citerne peut résister à l'impact ou non. Des détails mineurs concernant la situation géographique spécifique peuvent s'avérer décisifs. Il convient de trouver pour un scénario précis une combinaison adéquate entre des tests réels et des tests en laboratoire et/ou à l'air libre (v. également paragraphe 3.4). En cas de libération de matières, il convient de différencier comme suit:

- libération immédiate/continue
- libération complète/partielle.

3.3 Données statistiques

Pour chaque type d'accident ou de scénario, une fréquence générale des accidents doit être tout d'abord établie sur la base d'une causalité nationale appropriée en tenant compte de la fréquence de l'événement initial et des probabilités conditionnelles des ramifications de l'arbre de fautes. Cette tâche nécessite un nombre important de données concernant l'accident, afin de couvrir toutes les ramifications du scénario, même si le nombre des scénarios a été déjà réduit par la constitution de groupes. Pour obtenir des informations statistiquement pertinentes concernant la fréquence et les probabilités conditionnelles, les exigences concernant le nombre d'accidents continuent à augmenter.

Le nombre d'accidents dans le cadre du transport de marchandises dangereuses est plutôt faible, ce qui constitue une circonstance heureuse pour l'homme et la nature, mais limite la signification statistique de la fréquence des accidents et des probabilités conditionnelles à l'intérieur des ramifications de l'arbre des fautes. Il est par conséquent fortement recommandé de tenir compte des données suivantes lors de l'utilisation de données statistiques pour établir une analyse des risques :

- informations issues de banques de données d'accidents internationales et
- données d'accidents relatives au transport de marchandises en général.

L'applicabilité de ces statistiques au scénario respectif concernant le transport de marchandises dangereuses doit être vérifiée.

L'harmonisation des examens et des rapports en relation avec des accidents au moyen du chapitre 1.8.5 du RID et de la Directive 2004/49 améliorera, à l'avenir, la base pour les statistiques internationales sur les accidents et les analyses détaillées des déroulements d'accidents. Les différences systématiques entre les statistiques nationales en raison de différences eu égard aux systèmes ferroviaires, à la quantité de fret, la limite de bagatelle en ce qui concerne la définition de l'accident et d'autres paramètres devraient être pris en considération. Une attention particulière devrait être consacrée aux tendances à long terme des statistiques d'accidents suite à des niveaux de sécurité accrus.

Des analyses physiques ou numériques concernant le comportement de colis lors de l'impact peuvent également servir de sources d'informations adéquates en ce qui concerne les probabilités conditionnelles de l'arbre de fautes. Dans la mesure du possible, l'utilisation d'estimations d'experts devrait être évitée, afin de recevoir des données objectives et fiables pour l'analyse des risques et de garantir une transparence du contrôle de qualité.

D'autres données nécessaires à l'analyse statistique de données d'accidents sont les kilomètres parcourus du wagon en fonction des années, de la marchandise transportée, du type de voie etc. afin d'en pouvoir découler des fréquences pour chaque scénario d'accident. Des informations concernant le nombre de personnes blessées ou tuées au moyen d'une différenciation similaire sont requises pour évaluer le niveau de risque de l'ensemble du système ferroviaire et pour vérifier la plausibilité d'une évaluation de risques pour un endroit précis.

La compilation et l'analyse statistique de ces données font parties du SMS des entreprises ferroviaires et des gestionnaires d'infrastructure. La communication de la plupart de ces données à l'autorité compétente est prévue par les dispositions du RID et la Directive 2004/49/CE.

3.4 Modélisation des conséquences d'accidents

L'arbre de fautes présenté au schéma 3 se termine par le type de matière dangereuse libérée. Pour la dérivation de dommages (p.ex. personnes tuées ou blessées), il est nécessaire de poursuivre les ramifications possibles de l'arbre de fautes ou d'événements. Les facteurs qui influen-

cent la probabilité conditionnelle d'un déroulement particulier d'événements suite à la libération de matières dangereuses, dépendent du lieu de l'accident et ses environs.

Les informations pertinentes comportent :

- densité de population à proximité de la ligne ferroviaire (en fonction de l'heure),
- type et utilisation du terrain,
- accessibilité de l'infrastructure pour les services de secours,
- conditions atmosphériques (statistiques concernant vent et température) et
- topographie.

Certains paramètres ne sont pertinents que pour des scénarios précis (p. ex. statistiques de vent pour la libération de matières gazeuses toxiques), alors que d'autres sont nécessaires dans tous les cas. Deux éléments géographiques (topologiques) sont d'une importance décisive: le premier est la distance à la voie et le second les densités de population dans toutes les parties des alentours proches dans une grille appropriée au domaine d'impact significatif (p. ex. résolution de 25 x 25 m jusqu'à 100 x 100 m).

Le type de construction est examiné afin d'évaluer la protection qu'elle offre contre un incendie ou une explosion. Des cadastres contenant des informations sur le type de construction et son utilisation constituent une aide pour le calcul de la présence de personnes (zone résidentielle, zone industrielle ou commerciale, écoles, hôpitaux etc.)

Des scénarios pertinents en ce qui concerne l'impact sur les personnes et l'environnement sont:

- explosion,
- explosion de vapeurs de liquide bouillant (BLEVE - boiling liquid expanding vapour explosion),
- incendie (jet de flamme ou flaque),
- dispersion atmosphérique de matières toxiques et
- contamination de l'eau et du sol.

Afin de pouvoir dériver les conséquences d'un accident pour chaque scénario, il convient tout d'abord d'appliquer des modèles numériques ou analytiques pour évaluer les effets physiques (radiation, pression, concentration de matières toxiques, impact de débris) pour chaque scénario. Des modèles ou des équations appropriés sont p. ex. indiqués sous [8],[9]. Les modèles d'évaluation des risques devraient tout d'abord être vérifiés et comparés à des scénarios réels ou des calculs d'évaluation à partir de modèles (benchmarks).

Le degré inhérent de la simplification des modèles physiques a une influence sur la fiabilité et le degré de détail de l'analyse des risques. Le choix des modèles ainsi que le nombre et la qualité des paramètres à prendre en considération dans l'analyse physique devraient être comparables au degré de précision nécessaire à une évaluation des risques (v. paragraphe 4).

D'une manière générale, les quatre types de dommages corporels ou matériels devraient être examinés:

1. personnes tuées au cours ou peu après l'accident,

2. personnes blessées,
3. dommages à des immeubles et des constructions importants,
4. pollution de l'environnement en raison de la marchandise libérée.

Actuellement, les types de dommages sont pris en compte de manière différente d'un Etat membre à l'autre. Aux Pays-Bas, par exemple, seules les personnes tuées sont prises en considération, alors qu'en Suisse la pollution de l'environnement est également prise en considération.

En ce qui concerne les personnes tuées et les blessures, le dommage corporel doit être évalué à l'aide de modèles statistiques et physiologiques sur la base d'effets physiques estimés. Au moyen de ces modèles, des chiffres concernant la probabilité de blessures ou de personnes tuées sont attribués à des effets physiques, comme p. ex. l'exposition à la radiation ou à des gaz toxiques (z. B. [9], [10]). Pour certains de ces modèles, il existe toujours un degré d'insécurité non satisfaisant qui dépend du type de conséquences (p. ex. fonctions probit pour la toxicité). Une partie importante du degré d'insécurité dans le cadre d'analyses des risques a ainsi son origine dans l'évaluation du dommage.

L'application de méthodes objectives et transparentes ainsi que la prise en compte réaliste de paramètres limitant le dommage, tels que la fuite ou une protection offerte par un immeuble sont indispensables à une analyse des risques adéquate. Une prise en compte systématique de suppositions pessimistes est, par exemple, contreproductive à une analyse des risques. La prise en compte et la discussion de degrés d'insécurité font partie du processus d'évaluation des risques;

3.5 Estimation de risque

La procédure d'estimation du risque inclut l'application de l'arbre de fautes ainsi que des modèles physiques et physiologiques pour l'endroit à examiner. Les valeurs calculées/estimées pour les risques individuels ou collectifs sont attribuées à tous les scénarios d'accident potentiels sur la base de données spécifiques à l'endroit concernant la capacité de transport de marchandises dangereuses et l'utilisation de la ligne. Conformément à la définition simplifiée au paragraphe 2.1, le risque est le produit du dommage et de la probabilité. Nonobstant cela, la présentation du risque en tant que probabilité individuelle d'un dommage (p.ex. probabilité d'une personne tuée par année) ne constitue pas la pratique courante dans le cadre d'une analyse des risques. Le risque est normalement présenté comme la fréquence probable d'un dommage (p. ex. fréquence des cas où des personnes sont tuées) dans un contexte d'espace ou comme une répartition de la fréquence du degré du dommage (v. ci-dessous).

Pour pouvoir procéder à une évaluation systématique du risque, la ligne ferroviaire à examiner doit être divisée en différentes sections à longueur standardisée, pour que les valeurs relatives au risque puissent être comparées. Les longueurs de référence usuelles pour dériver les risques (par année et longueur de ligne) sont 100 m à 1 km.

Les risques individuels sont généralement présentés au moyen de lignes de risque iso (p. ex. personnes tuées par année et longueur de la ligne) sur une carte de la zone à examiner, afin de recevoir des informations sur la répartition géographique du risque indépendamment de la répartition réelle de la densité de la population. Le risque collectif est présenté sous forme d'une courbe en tant que relation entre le dommage (p. ex. N nombre de personnes tuées) et la fréquence (F), (souvent appelée courbe F-N). Dans ce cas, la répartition de la densité de la population doit être prise en compte et une longueur de référence de la ligne ferroviaire être définie, afin que le risque estimé puisse être comparé à des risques d'une origine différente, p. ex. des installations industrielles. Des exemples pour les deux types de risques sont présentés dans les schémas 4 et 5.

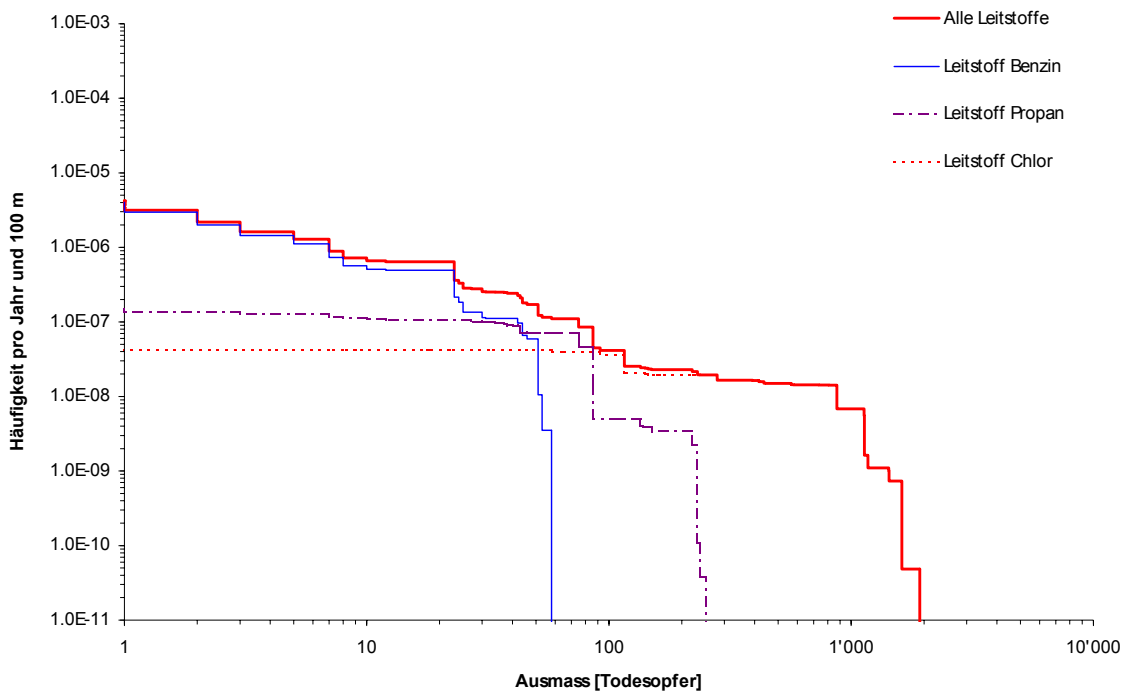


Abbildung 4: Beispiel für eine FN-Kurve für das kollektive Risiko aufgrund von Zugunfällen für geclusterte Gefahrstoffe (aus [11])

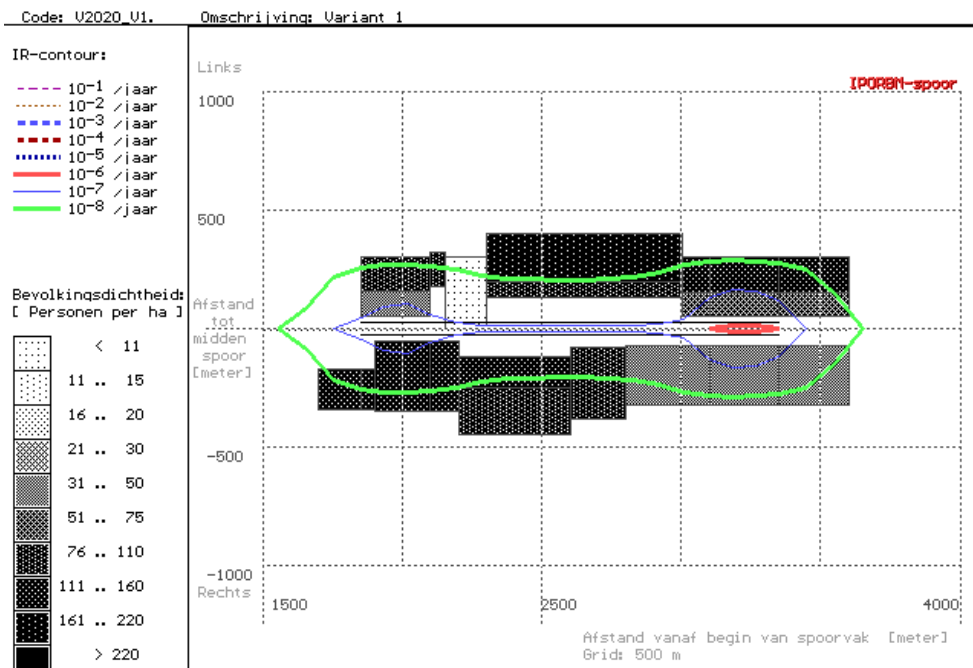


Abbildung 5: Beispiel einer Grafik mit Iso-Risiko-Kurven für das individuelle Risiko (Quelle: MINVENW, NL)

4 Evaluation du risque

Actuellement, un Etat membre de l'OTIF peut définir librement des valeurs à atteindre en ce qui concerne le niveau de sécurité ainsi que des mesures en cas de dépassement de ces valeurs dans la mesure où ces valeurs ne sont pas incompatibles avec les réglementations internationales. Il est toutefois souhaitable d'harmoniser également les critères d'acceptation de risques des différents Etats. La première série d'objectifs de sécurité communs (CST) pour les risques individuels et collectifs qui devra être mise en oeuvre par la Commission européenne en 2009 [6] contribuera certainement à l'harmonisation des critères d'acceptation des risques des Etats. No-

tamment la définition prévue d'objectifs de sécurité communs devra garantir que la performance, en matière de sécurité, des systèmes ferroviaires ne sera réduite dans aucun Etat membre de l'UE.

Il existe actuellement dans les Etats membres du RID différentes approches pour l'évaluation des risques. Ces différences concernent

- la nature du risque évalué (individuel, collectif, environnemental),
- le degré et la forme des limites d'acceptabilité et de tolérance,
- domaines/catégories d'acceptabilité et de tolérance.

Pour chaque type de risque, un critère de risque est nécessaire pour pouvoir évaluer la tolérance d'un risque. Ces critères de risques devraient être comparés aux critères de risques de types de risques similaires (p. ex. risques émanant d'installations industrielles soumises aux réglementations de la Directive Seveso-II, [3]).

La norme RAMS EN 50126 [3] offre un aperçu des approches en matière d'évaluation du risque. Le principe ALARP (praticable dans la mesure su raisonnable) appliqué au Royaume-Uni définit un domaine pour un risque inacceptable nécessitant un traitement de risque lorsque des résultats de l'analyse des risques tombe dans ce domaine. Le domaine de tolérance limitrophe avec des valeurs inférieures entraîne des mesures conformément au principe ALARP, alors que le domaine acceptable, avec un risque (résiduel) encore plus faible et insignifiant ne requiert pas de mesures de la part de l'autorité compétente.

Il existe en Suisse une approche similaire pour l'évaluation du risque collectif et environnemental (v. schéma 6). Elle prévoit, par ailleurs, une aversion de risque différenciée en raison de la perception différente du risque dans le cas d'un événement *présentant une faible probabilité et une importante étendue du dommage* et d'un événement *présentant une forte probabilité et une faible étendue du dommage* (p. ex. 10 ou davantage de personnes tuées). L'approche des Pays-Bas est semblable, mais ne contient pas de domaine ALARP ou de domaine de transition entre les risques acceptables (tolérables) et inacceptables.

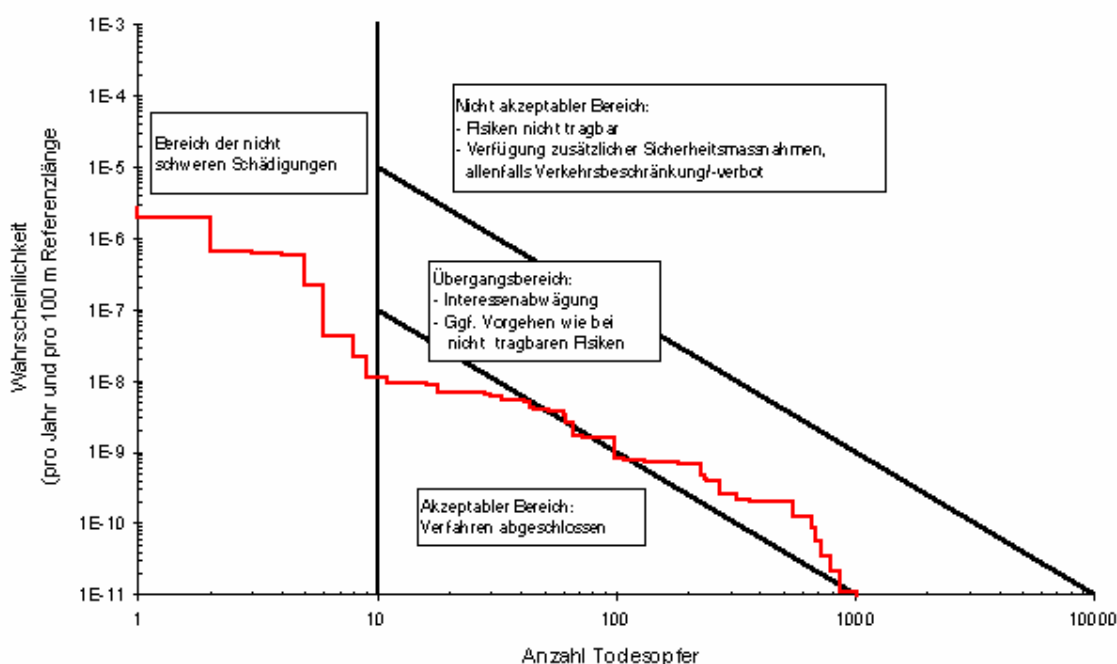


Abbildung 6: Beispiel für eine FN-Kurve für das kollektive Risiko mit entsprechenden Bereichen für die Risikobewertung (aus [11])

Indépendamment de leur définition réelle, les critères de risques doivent remplir les exigences suivantes pour pouvoir apporter la preuve de la nécessité de mesures en relation avec le chapitre 1.9 du RID :

- application de critères d'acceptation quantitatifs et
- harmonisation des critères d'acceptation avec d'autres domaines de l'évaluation des risques.

Une évaluation qualitative du risque n'est pas appropriée pour apporter une telle preuve, étant donné que la valeur absolue du risque estimé n'est pas évaluée. Une approche qualitative peut toutefois être suffisante pour l'évaluation de mesures alternatives (v. paragraphe 5). Dans les paragraphes précédents, différentes sources d'insécurité possibles (statistiques d'accidents, modèles physiques ou physiologiques, conditions périphériques en fonction du temps et de l'endroit) ont été présentées. Pour une évaluation du risque utilisable sur la base de critères de risques définis, il est extrêmement important de rechercher à réduire au maximum l'insécurité. Notamment, lorsque des mesures restrictives sont prévues, une analyse transparente et une explication de l'insécurité à l'intérieur du processus d'évaluation sont indispensables pour que les mesures soient acceptées.

5 Traitement du risque

L'appréciation du risque fournit des informations quant à la question de savoir si un risque est tolérable ou pas. La preuve de la nécessité de mesures exigée selon le chapitre 1.9.3 du RID peut être apportée avec une documentation appropriée de l'appréciation du risque. La documentation devrait toutefois comprendre également des informations concernant le choix des mesures, ce qui constitue une partie de la procédure du traitement du risque.

Une solution simple consiste à appliquer les mêmes méthodes et modèles pour la comparaison de l'efficacité de différentes mesures possibles que pour l'estimation du risque. L'efficacité de mesures comporte des aspects tels que le potentiel de réduction des risques et des coûts occasionnés aux représentants des groupes d'intérêts. Une bonne motivation des mesures augmente les chances d'une large acceptation des mesures.

6 BIBLIOGRAPHIE

- [1] Verordnung über den Schutz vor Störfällen (Störfallverordnung, StFV), Ordonnance sur la protection contre les accidents majeurs (Ordonnance sur les accidents majeurs, OPAM), Ordinanza sulla protezione contro gli incidenti rilevanti (OPIR), (deutsch, französisch, italienisch), R 814.012, 27. Februar 1991
- [2] Richtlinien für Verkehrswege, Beurteilungskriterien II zur Störfallverordnung, Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft der Schweiz (BUWAL-CH), August 2001
- [3] Richtlinie 96/82/EG des Rates vom 9. Dezember 1996 zur Beherrschung der Gefahren bei schweren Unfällen mit gefährlichen Stoffen, Amtsblatt Nr. L 010 , S. 0013 - 0033, 14. Januar 1997
- [4] ISO/IEC Guide 73: 2002, Risikomanagement – Terminologie – Leitfaden für die Anwendung in Normen
- [5] ISO/IEC Guide 51: 1999, Sicherheitsaspekte - Richtlinien für ihre Aufnahme in Normen (deutsche Fassung: DIN 820-120:2001)
- [6] Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft (Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit), 29 April 2004
- [7] EN 50126:1999 Bahnanwendungen – Spezifikation und Nachweis von Zuverlässigkeit, Verfügbarkeit, Instandhaltbarkeit und Sicherheit (RAMS)
- [8] Methods for the calculation of physical effects due to releases of hazardous materials (liquids and gases), Yellow Book, 3rd edition, Committee for the Prevention of Disasters, CPR 14E, Den Haag, 1997
- [9] Guidelines for Evaluating the Characteristics of Vapor Cloud Explosions, Flash Fires, and BLEVES, Center for Chemical Process Safety of the American Institute of Chemical Engineers, New York, 1994
- [10] Methods for determining possible damage to people and subjects, Green Book, 2nd edition, Committee for the Prevention of Disasters, CPR 16E, Den Haag, 2000
- [11] Quantitative Risikoanalyse für Gefahrguttransporte auf der Bahn – Methodik und Bewertung, Bundesamt für Verkehr, Schweiz, 2004
- [12] IPO Risk Calculation Methodology – Background Document, The Ministry of Transport, Public Works and Water Management, Den Haag, 1997
- [13] Guidelines for the Quantitative Risk Assessment, Purple Book, 1st edition, Committee for the Prevention of Disasters, CPR 18E, Den Haag, 1999

Appendice A

RID 2005, Chapitre 1.9 : Restrictions de transport par les autorités compétentes

- 1.9.1** Un Etat membre peut appliquer, pour le transport international ferroviaire de marchandises dangereuses sur son territoire, certaines dispositions supplémentaires qui ne sont pas contenues dans le RID, sous réserve que ces dispositions supplémentaires
- sont celles selon la section 1.9.2,
 - ne contredisent pas celles de la section 1.1.2 b),
 - figurent dans sa législation nationale et sont également applicables au transport national de marchandises dangereuses par chemin de fer sur le territoire dudit Etat membre,
 - n'ont pas pour conséquence l'interdiction du transport par rail sur le territoire de l'Etat membre des marchandises dangereuses visées par ces dispositions.
- 1.9.2** Les dispositions supplémentaires visées au 1.9.1 sont :
- a) des conditions supplémentaires ou des restrictions servant à la sécurité pour des transports,
 - empruntant certains ouvrages d'art tels que ponts et tunnels¹⁾,
 - utilisant des installations du trafic combiné telles que p. ex. transbordeurs ou
 - arrivant dans des ports, gares ou autres terminaux de transport ou les quittant.
 - b) des conditions sous lesquelles le transport de certaines marchandises dangereuses est interdit ou est soumis à des conditions particulières d'exploitation (par ex. vitesse réduite, durée du trajet déterminée, interdiction de croisement, etc....), sur des lignes présentant des risques particuliers ou locaux, telles que des lignes traversant des zones résidentielles, des régions écologiquement sensibles, des centres commerciaux ou des zones industrielles où se trouvent des installations dangereuses. Les autorités compétentes devront fixer, dans la mesure du possible, des itinéraires de remplacement à utiliser pour les lignes fermées ou soumises à des conditions particulières.
 - c) des conditions exceptionnelles précisant l'itinéraire exclu ou à suivre ou les dispositions à respecter pour les séjours temporaires en cas de conditions atmosphériques extrêmes, de tremblements de terre, d'accidents, de manifestations syndicales, de troubles civils ou de soulèvements armés.
- 1.9.3** L'application des dispositions supplémentaires selon 1.9.2 a) et b) présuppose que l'autorité compétente apporte la preuve de la nécessité des mesures.
- 1.9.4** L'autorité compétente de l'Etat membre appliquant sur son territoire des dispositions supplémentaires visées au 1.9.2, alinéas a) et b), informera en général au préalable desdites dispositions l'Office central, qui les portera à la connaissance des Etats membres.
- 1.9.5** Nonobstant les prescriptions des précédentes sections 1.9.1 et le 1.9.2., les États membres peuvent fixer des exigences spécifiques en matière de sécurité pour le transport in-

¹⁾ Pour les transports empruntant le tunnel sous la Manche ou d'autres tunnels ayant des caractéristiques similaires, voir également art. 5, § 2 a) et b) de la Directive 94/49/CE du Conseil relative au transport de marchandises dangereuses par chemin de fer, publiée dans le Journal officiel des Communautés européennes No L 235 du 17 septembre 1996, p. 25.

ternational ferroviaire de marchandises dangereuses, dans la mesure où le RID ne couvre pas ce domaine, notamment en ce qui concerne :

- la circulation des trains,
- les règles d'exploitation relatives aux opérations annexes au transport telles que le triage ou le stationnement,
- la gestion des informations relatives aux marchandises dangereuses transportées,

sous réserve qu'elles figurent dans sa législation nationale et soient applicables également au transport national ferroviaire de marchandises dangereuses sur le territoire dudit Etat membre.

Ces exigences spécifiques ne peuvent pas concerner les domaines couverts par le RID, notamment ceux listés aux 1.1.2 a) et 1.1.2 b).
