



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, 18-22 mars 2013

Point 8 de l'ordre du jour provisoire

Questions diverses**Rapport de résultats de l'enquête internationale portant sur
l'application du chapitre 1.9 RID/ADR/ADN par les
utilisateurs des procédures d'évaluation des risques pour le
transport de marchandises dangereuses****Communication du Gouvernement de l'Allemagne^{1,2}***Résumé*

Résumé analytique: Le nombre total restreint de réponses à l'enquête internationale ainsi que le contenu peu détaillé de la plupart des contributions ne permettent pas d'identifier des critères harmonisés de réglementation commune pour une analyse des risques normalisée. Les réponses ne révèlent pas explicitement de souhaits d'harmonisation des différents pays dans le but de normaliser l'analyse des risques.

Mesure à prendre: Future marche à suivre pour le développement de réglementations harmonisées pour une analyse des risques normalisée.

Documents connexes: Document informel INF.19 (Allemagne), Réunion commune de mars 2011.

¹ Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour la période 2010-2014 (ECE/TRANS/208, par.106, ECE/TRANS/2010/8, activité 02.7 c)).

² Diffusée par l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) sous la cote OTIF/RID/RC/2013/13.

Introduction

1. À la Réunion commune RID/ADR/ADN (Berne, du 21 au 25 mars 2011), l'Allemagne avait proposé une enquête internationale portant sur l'application du chapitre 1.9 RID/ADR/ADN par les utilisateurs des procédures d'évaluation des risques pour le transport de marchandises dangereuses (cf. document informel INF.19 de la session de mars 2011).

2. L'objectif de cette enquête était de soutenir le développement de réglementations harmonisées pour une analyse des risques normalisée. Cette enquête devait recueillir, et assurer la transparence, des méthodes actuelles d'application et des expériences d'autres parties contractantes / États parties et identifier d'autres besoins et possibilités internationaux d'harmonisation des notions de risques dans le domaine des marchandises dangereuses. Elle devait alors rechercher:

- si des analyses de risques sont effectuées pour le transport de marchandises dangereuses par les parties contractantes / États parties, et si oui selon quelles méthodes;
- sur quelles hypothèses et spécifications en particulier se fonde la mise en œuvre d'applications de risques;
- quelles particularités nationales sont prises en compte dans l'évaluation des risques;
- quels modèles de calcul et de dispersion sont utilisés;
- quels problèmes et quels besoins d'améliorations ont été identifiés avec l'application pratique.

Questionnaire

3. Le questionnaire (document informel INF.19 de la Réunion commune de mars 2011) était subdivisé comme suit :

1. Transposition en droit national
2. Principes de l'analyse des risques
3. Groupes de matières dangereuses / Définition des scénarios d'accident
4. Modélisation des conséquences des accidents
5. Données statistiques
6. Réalisation de l'analyse des risques
7. Modèles de calcul informatisés
8. Évaluation des risques
9. Gestion des risques
10. Cas spécifique – Catégorisation des tunnels
11. Autres

4. Les parties contractantes / États parties des instances internationales pour les marchandises dangereuses étaient priés de répondre avant le 31 octobre 2011. En raison du peu de réponses, le délai fut prolongé jusqu'au 31 janvier 2012.

Réponses

5. Cinq pays ont répondu : l'Espagne, les Pays-Bas, le Royaume-Uni, la Suède et la Suisse.
6. Les Pays-Bas ont apporté des réponses concrètes et détaillées aux questions posées. Les quatre autres réponses étaient plus courtes et en partie très générales. La contribution des Pays-Bas est présentée dans son intégralité dans le document informel INF.7. Les contributions des autres pays sont résumées dans le document informel INF.8

Exploitation des réponses

7. Le nombre total restreint de réponses ainsi que le contenu peu détaillé de la plupart des contributions ne permettent selon nous pas encore d'identifier ou même d'élaborer des critères harmonisés de réglementation commune pour une analyse des risques normalisée.
8. L'interprétation suivante des réponses reçues peut encore devoir être clarifiée ou rectifiée:
- Nous sommes d'avis que les réponses ne révèlent pas explicitement de souhaits d'harmonisation des différents pays dans le but de normaliser l'analyse des risques.
 - Il est toutefois permis de supposer qu'il existe un intérêt pour des échanges techniques concernant des questions problématiques spécifiques nationales liées à l'analyse des risques (voir plus bas).
9. Certains problèmes et manques cités dans les réponses sont ici listés:
- Les données relatives à l'analyse des risques pour le transport de marchandises dangereuses (accidents de marchandises dangereuses, volume de transport, itinéraires, etc.) sont essentielles pour les analyses de risques dans le domaine du 1.9.5 RID/ADR/ADN. De manière générale, les Pays-Bas constatent qu'elles manquent cruellement. Pour la Suède, il manque en particulier des données spécifiques pour les analyses de risques aux chantiers et gares de transbordement.
 - Les réponses reflètent un intérêt pour des discussions concernant les aspects techniques suivants de l'analyse des risques : indicateurs de dommages, scénarios d'accident, etc. (cf. partie 4 du questionnaire – Pays-Bas), évaluation des probabilités de survenue par exemple d'une explosion de marchandises de la classe 1, de fuites et de leur volume (Suède).
 - La Suède a l'impression que l'enquête se rapporte principalement au 1.9.3 b) de l'ADR³. Une harmonisation des analyses de risques dans les transports par la route ne semble pas judicieuse dans ce contexte, tant qu'il n'y a pas d'exigences de marquage, par des panneaux de signalisation, de possibles limitations. Le questionnaire est plus utile au transport ferroviaire (RID).

³ 1.9.3, ADR:

Les dispositions supplémentaires visées au 1.9.2 sont:

- a) [...]
- b) des conditions précisant l'itinéraire à suivre par les véhicules afin d'éviter des zones commerciales, résidentielles ou écologiquement sensibles, des zones industrielles où se trouvent des installations dangereuses ou des routes présentant des dangers physiques importants; [...]

Commentaires de l'Allemagne

10. Les réponses ne révèlent certes pas explicitement de souhaits d'harmonisation des différents pays dans le but de normaliser l'analyse des risques (voir plus haut) mais le fait que des limitations concernant les tunnels, entre autres, soient intégrées dans des règlements internationaux comme l'ADR laisse toutefois supposer qu'une harmonisation visant à la normalisation de l'analyse des risques devrait ou doit être recherchée à long terme en Europe.

Proposition: Afin de clarifier la finalité des dispositions internationales dans ce domaine et d'encourager la poursuite de la coopération, nous sommes d'avis que les instances internationales de réglementation doivent établir et démontrer clairement les possibilités d'utilisation concrètes et les gains effectifs de sécurité à attendre, qui découlent des résultats d'une analyse des risques normalisée.

11. Dans certaines des réponses reçues, le manque de données sur les marchandises dangereuses est clairement pointé comme problème (voir plus haut). Constatation est également faite en Allemagne que le manque de données constitue le principal problème pour la réalisation d'analyses des risques. Il serait par conséquent souhaitable que toutes les enquêtes nationales sur les accidents existantes soient accessibles à toutes les personnes intéressées, et si possible consignées en anglais, afin qu'elles puissent être consultées et exploitées. Pour que l'analyse des risques pour le transport de marchandises dangereuses soit harmonisée sur le plan international, il serait par ailleurs primordial que les statistiques concernant les accidents soient accessibles à tous. Ces données statistiques devraient alors reposer sur des procédures d'enquête harmonisées et sécurisées.

Proposition de marche à suivre

12. Pour qu'une opinion claire puisse être formée et, le cas échéant, des rectifications de la présente exploitation des réponses au questionnaire puissent être effectuées, les parties contractantes / États parties sont une nouvelle fois priés de délibérer au cours de la Réunion commune de mars 2013 de la future marche à suivre pour le développement de réglementations harmonisées pour une analyse des risques normalisée et, si possible, de trancher les questions suivantes:

- Des réglementations internationales plus approfondies pour une analyse des risques normalisée sont-elles souhaitées?
 - Si oui, dans quelle mesure?
 - Comment y parvenir?
-