

OTIF



**ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES**

**ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN
INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR**

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

OCTI/RID/CE/41/5a)

3 novembre 2004

Original: Français

RID : 41^{ème} session de la Commission d'experts pour le transport de marchandises dangereuses
(Meiningen), 15-18 novembre 2004)

Objet : Transformation du groupe de travail de la Commission d'experts du RID « Analyses de risques standardisées » en un groupe de travail de la Réunion commune RID/ADR/ADN

Communication du secrétariat

Voici un extrait du rapport de la dernière Réunion commune RID/ADR :

« Groupe de travail « Analyses de risques standardisées »

Documents informels : INF.6 (OCTI), INF.7 (Allemagne) et INF.8 (Allemagne)

67. Le représentant de l'Allemagne a présenté son document informel INF.8 visant à transformer le groupe de travail mentionné ci-dessus de la Commission d'experts du RID en un groupe de travail de la Réunion commune RID/ADR et expliqué le but du projet de recherche.
68. Le représentant de la Commission européenne a rappelé que la Commission européenne a fait part de son intérêt pour ce projet sur le plan multimodal et envisage un soutien financier, bien qu'un budget ne soit pas disponible pour 2005.
69. Un représentant du secrétariat de la CEE-ONU a rappelé que le mandat de la Réunion commune est d'harmoniser les dispositions du RID/ADR/ADN et qu'il s'agit en l'occurrence d'un élément nouveau de programme de travail qui doit être approuvé par le groupe WP.15 et le Comité des transports intérieurs.

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.

70. Dans un vote indicatif, la Réunion commune s'est prononcée, par 12 voix pour, 1 opposition et 11 abstentions, en faveur de la mise en place d'un groupe de travail informel conjoint entre les modes de transport pour les analyses de risque standardisées (routes, rail, voies de navigation intérieures).
71. Le groupe WP.15 a été invité, lors de sa prochaine session, à accepter cette démarche pour que le programme de travail du Comité des transports intérieurs puisse être modifié en conséquence. Les documents informels cités ci-dessus lui seront soumis et l'invitation à participer à la prochaine réunion du groupe de travail « Analyses de risques » sera envoyée non seulement aux délégués de l'ADR qui ont déjà participé à la première réunion mais également aux gouvernements des Parties contractantes de l'ADR.
72. L'on a relevé, au cours de la discussion, que le cadre juridique du RID et de l'ADR était différent dans le contexte du chapitre 1.9, par le fait que dans le RID « la preuve de la nécessité des mesures doit être apportée ».
73. Le Président du groupe WP.15 a déclaré que son groupe examinera, lors de sa prochaine session, la possibilité de s'aligner en l'occurrence sur le RID.
74. Il a été également relevé que l'objectif de ce groupe de travail est d'élaborer des recommandations pour parvenir à un standard minimal sur la base d'un fil conducteur. Plusieurs représentants ont souhaité que de telles dispositions (principes directeurs) ne soient pas ancrées dans un cadre juridique. L'on a également relevé que les analyses de risques pourraient être utilisées pour justifier les restrictions et aussi pour rendre possible le transport. »

Voici la réponse du WP.15 (extrait du projet de rapport) :

« PROGRAMME DE TRAVAIL

Standardisation de l'analyse de risque

Document informel : INF.5 (secrétariat)
 INF.30 (Président)

72. Le Groupe de travail a pris note du rapport des débats de la Réunion commune à sa session de septembre 2004 (TRANS/WP.15/AC.1/96, para. 67 à 74) selon lequel le Comité d'experts du RID souhaitait mener conjointement avec le Groupe de travail, au sein de la Réunion commune, ses travaux sur la standardisation de l'analyse de risque.
73. Il a été rappelé que le mandat de la Réunion commune pour l'instant est d'harmoniser les prescriptions techniques communes du RID, de l'ADR et de l'ADN. Les travaux du Comité d'experts du RID sont liés au paragraphe 1.9.3 du RID, qui n'existe pas dans l'ADR, et qui traite des restrictions de transport, sujet davantage politique que technique. Plusieurs délégations considéraient qu'il n'était pas approprié d'inclure l'analyse de risque dans le programme de travail.
74. Il a été noté également que les travaux engagés par la Commission d'experts du RID semblaient dépendre de contributions financières importantes pour le travail de recherche sur l'analyse de risque, et que les ressources n'étaient pas pour l'instant disponibles.
75. Le Président a dit que si le Comité d'experts du RID souhaitait que ces travaux s'effectuent au sein de la Réunion commune, l'OTIF devrait en faire la demande officiellement à la CEE-ONU en expliquant les objectifs, l'intérêt présumé de ces travaux dans le cadre de l'ADR, les modalités de travail, le calendrier de travail, et les résultats escomptés. »

Remarque de l'Office central

Le WP.15 n'a pu consacrer que les 15 dernières minutes de sa session pour aborder cette question. Le Royaume-Uni (qui s'était déjà opposé lors de la Réunion commune), la Suisse et la Norvège se sont prononcés contre cette transformation, notamment pour les raisons évoquées ci-dessus. L'Allemagne et le secrétariat de l'OCTI ont été les seuls à plaider cette cause. Il n'a pas eu de vote. Le représentant de la Commission européenne a quitté la session avant la discussion. Le secrétariat de l'OCTI a brièvement résumé les résultats obtenus au cours de la dernière réunion du groupe de travail « Analyses de risques standardisées » (Bonn, 21 et 22 octobre 2004) et donné connaissance du nouveau projet de la Commission européenne, à savoir l'appel d'offres de 3,5 million € relatif prioritairement à la sûreté et qui pourrait comprendre un volet sur la sécurité et les analyses de risques.
