

OTIF



ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES

ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN
INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR

INTERGOVERNMENTAL ORGANISATION FOR INTER-
NATIONAL CARRIAGE BY RAIL

OTIF/RID/CE/2007/3

4 juillet 2007

Original : Allemand

RID : 44^{ème} session de la Commission d'experts du RID pour le transport de marchandises dangereuses (Zagreb, 19 au 23 novembre 2007)

Objet : Rapport sur la 4^{ème} réunion du groupe de travail « Analyses de risques standardisées » de la Commission d'experts du RID (Berne-Iltigen, 23 et 24 avril 2007)

Transmis par la Suisse

L'Office fédéral des transports (OFT) a organisé la 4^{ème} réunion du groupe de travail « Analyses de risques standardisées » à Berne-Iltigen les 23 et 24 avril 2007.

- Le premier jour a été consacré aux fondements de l'analyse de risque en Suisse et à l'explication des bases méthodiques au moyen d'une détermination concrète du risque.
- Le deuxième jour a été réservé pour l'évaluation, l'échange d'expériences et les discussions.

1. Introduction à la 4^{ème} réunion du groupe de travail

La tâche du groupe de travail serait achevée avec l'édition du Fil conducteur (Document A 81-03/501.2006/Add.2 – Rapport final de la 42^{ème} session de la Commission d'experts du RID).

Les représentants d'États qui ne connaissent aucune analyse de risque institutionnalisée pour le transport de marchandises dangereuses ont exprimé le vœu dans différentes réunions de pouvoir mieux connaître la méthode d'analyse de risque. Les États qui ont des expériences dans le domaine de l'analyse de risque devraient encourager un échange de connaissances et rendre accessible leur know-how. Le représentant de la Suisse a offert la possibilité à ses collègues du groupe de travail, avec une invitation de la Suisse, de leur permettre de mieux connaître la méthode de l'analyse de risque appliquée dans son pays.

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'OTIF ne dispose que d'une réserve très restreinte.

2. Objectif

L'objectif de cette réunion consistait à expliquer aux participants la méthode appliquée en Suisse et à la commenter sur la base de l'exemple concret de la gare de Zürich-Oerlikon. Il s'avérait également nécessaire de démontrer le lien avec le fil conducteur.

La Suisse voulait montrer qu'avec l'instrument de l'analyse de risque, l'on peut non seulement représenter et comparer l'ampleur des risques de différentes marchandises dangereuses, mais également de pouvoir montrer l'efficacité des mesures de sécurité, telles que par exemple celles qui ont été adoptées pour les wagons-citernes pour le chlore, améliorés du point de vue technique de sécurité ou les détecteurs de déraillement.

Toutes les parties concernées, c.à.d. les représentants des autorités, des chemins de fer et de l'industrie ont collaboré au développement et à l'application de la méthode de détermination des risques du transport des marchandises dangereuses par rail. Ces dernières étaient présentes et ont fait rapport ouvertement sur leurs expériences des 10 dernières années.

3. Présentations

3.1 Base juridique pour les analyses de risques en Suisse (BAFU), voir Annexe 1 :

Le représentant de l'Office fédéral de l'environnement (Bundesamt für Umwelt, BAFU) a présenté l'Ordonnance sur les accidents majeurs en tant que base légale pour les analyses de risques en Suisse.

3.2 Explication de la méthode sur la base d'une analyse de risque réalisée (EBP), voir Annexe 2 :

Lors de l'explication de la méthode de la détermination des risques les différents éléments ont été présentés et l'on s'est référé aux définitions, telles qu'elles figurent dans le fil conducteur de la Commission d'experts du RID. La présentation faite par le bureau d'ingénieur Ernst, Basler & Partner (EBP) s'est concentrée sur des concepts, sur des conventions fondamentales ainsi que sur les possibilités et limites de l'application. Les démarches et contenus de l'analyse de risque et de l'évaluation de risque ont été expliqués sur la base de l'exemple de la gare de Zürich-Oerlikon.

3.3 Expériences avec l'analyse de risque - Point de vue de l'autorité (OFT), voir Annexe 3 :

Le représentant de l'Office fédéral des transports (OFT) a présenté le point de vue de l'autorité d'exécution et a donné des explications sur :

- Chronologie de la collaboration avec l'industrie,
- Interdépendance de l'analyse de risque et des critères d'évaluation,
- Importance de la participation des parties intéressées,
- Communication,
- Efficacité des mesures (wagons pour le chlore, détecteur de déraillement),
- Évaluation du risque en tant que processus dynamique,
- État actuel et perspectives.

3.4 Expériences du point de vue du gestionnaire de l'infrastructure (CFF), voir Annexe 4 :

Le représentant des chemins de fer fédéraux suisses (CFF) a évoqué les expériences et les avantages pour le chemin de fer. Il a attiré l'attention sur la nécessité d'une bonne communication lors de la publication des résultats.

3.5 Objectifs communs de sécurité et méthodes communes de sécurité pour le système ferroviaire en Europe (ERA), voir Annexe 5 :

Le représentant de l'Agence ferroviaire européenne a fait rapport sur l'activité de l'Agence dans le domaine des objectifs et méthodes de sécurité.

4. Clôture

À l'aide de présentations et de discussions animées sur différents domaines thématiques l'on est parvenu à une meilleure compréhension de la méthode ainsi que sa portée sur le plan politique.

Le Président de la Commission d'experts du RID, Monsieur Helmut Rein, a relevé lors de ses paroles de clôture, que ce genre d'analyse de risque sera à l'avenir un instrument important pour le développement des prescriptions internationales des marchandises dangereuses orientées sur le risque.

L'on a exprimé le vœu que de telles occasions auprès d'États expérimentés, permettent au groupe de travail d'obtenir une meilleure vue d'ensemble des différentes méthodes d'analyse des risques. La Commission d'experts du RID devra ensuite décider si les exigences du RID – à partir du fil conducteur susmentionné – doivent être encore élaborées de manière plus détaillée ou si le fil conducteur existant présente un degré de précision suffisant.
