



---

**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, 10 et 11 septembre et Genève, 14-18 septembre 2020

Point 7 de l'ordre du jour provisoire

**Accidents et gestion des risques****Renseignements concernant le groupe de travail informel  
de l'amélioration du rapport d'accident****Communication du Gouvernement français au nom du groupe  
de travail informel\*.\*\****Résumé***Résumé analytique :** Informations concernant les travaux en cours.**Mesure à prendre :** Prise de décisions concernant les travaux à venir.**Introduction**

1. Comme convenu aux précédentes sessions de la Réunion commune, le groupe de travail informel s'est réuni à Paris du 17 au 19 février 2020. À cette occasion, il a été décidé qu'un rapport succinct serait présenté à la session de mars de la Réunion commune et que le groupe de travail informel se réunirait de nouveau en juin afin de soumettre des documents plus complets à la session de septembre de la Réunion commune. Néanmoins, en raison de la crise de la COVID-19, cette réunion n'a pas pu se tenir comme prévu. Le groupe de travail informel continuera cependant à travailler par correspondance afin de soumettre des documents améliorés à la Réunion commune de septembre.

2. Le présent document vise à donner à la Réunion commune un aperçu des résultats de la réunion tenue par le groupe de travail informel en février à Paris et à le tenir au courant

---

\* Sous-programme 2 du budget-programme pour 2020 (A/74/6 (Sect. 20)) et informations complémentaires.

\*\* Diffusée par l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires sous la cote OTIF/RID/RC/2020/55.



des travaux en cours et à venir. Des propositions plus détaillées suivront dans les documents informels mentionnés au paragraphe 1.

3. La réunion, tenue à Paris du 17 au 19 février dans les locaux de l'Union internationale des chemins de fer (UIC), a réuni des participants de la Belgique, de l'Espagne, de la France, des Pays-Bas, du Royaume-Uni et de la Suisse, ainsi que du Conseil européen de l'industrie chimique (CEFIC), de l'Union européenne (Commission européenne et Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (ERA)), de Fuel-Europe, de Liquid Gas Europe et de l'UIC.

4. Elle était présidée par M. Pfauvadel (France).

5. Le Groupe de travail a approuvé l'ordre du jour. La France a présenté le bilan de l'avancement des travaux du groupe de travail informel et des réunions précédentes (tenues à Scheveningen en juin 2019 et à Bruxelles les 3 octobre et 17 décembre 2019).

6. Le Groupe de travail a examiné les documents ci-après, qui ont servi de points de départ aux discussions :

- Le document informel INF.11 de la session d'automne 2019 de la Réunion commune ;
- Des observations des Pays-Bas (document de travail sur les points a), b), e) et h) du mandat) ;
- Un document soumis par la France (document de travail sur les points a), b), e) et h) du mandat) ;
- Le rapport de la réunion sur les méthodes de sécurité communes pour l'évaluation du niveau de sécurité et des performances en matière de sécurité des opérateurs ferroviaires aux niveaux national et de l'Union, tenue à Bruxelles le 17 décembre 2019 (exposé de l'ERA).

Les trois derniers documents de cette liste sont des documents informels disponibles sous les cotes INF.40, INF.41 et INF.42.

7. Trois projets de modèles de rapports (ADR, RID, ADN) ont été transmis au groupe de travail informel :

- Les rapports sur l'ADR et le RID ont été améliorés à la lumière de toutes les observations reçues depuis la réunion tenue en juin à Scheveningen ;
- En complément du rapport concernant le RID et l'ADR déjà présenté à la Réunion commune, les travaux réalisés par un groupe d'experts de l'ADN le 3 octobre 2019 ont permis d'élaborer un rapport d'accident propre à l'ADN ;
- Quelques idées puisées dans le rapport d'accident de l'ADN ont été examinées aux fins de l'amélioration des rapports d'accident au titre du RID et de l'ADR : les données concernant les véhicules et les marchandises ont été présentées sous forme de tableau, comme dans le rapport au titre de l'ADN.

### **Présentation des travaux actuellement menés par l'ERA sur les méthodes de sécurité communes pour l'évaluation du niveau de sécurité et des performances en matière de sécurité des opérateurs ferroviaires aux niveaux national et de l'Union européenne**

8. L'ERA a développé les points suivants :

- La liste d'éléments qui a été élaborée initialement n'était pas exclusivement conçue pour le transport des marchandises dangereuses, mais au fil des travaux, des questions se rapportant plus directement à ce type de transport sont prises en compte ;
- La différence entre la proposition de système commun de signalement des accidents et les méthodes de sécurité communes pour l'évaluation du niveau de sécurité et des performances en matière de sécurité des opérateurs ferroviaires aux niveaux national et de l'Union réside dans le fait que ces dernières nécessitent une perspective clairement définie ;

- Les méthodes de sécurité communes sont liées aux modalités de collecte des données, de la survenance d'un accident à la fourniture d'informations, sur l'évaluation des données et l'échange de renseignements entre parties.

## **Documents des Pays-Bas et de la France**

9. Ces documents ont permis d'engager un débat sur les points a), b), e) et h) du mandat.

### **Point a)**

#### **Préciser l'objet des rapports d'accident et l'utilisation qui est faite des informations communiquées**

10. Dans l'ensemble, les membres du groupe de travail informel ont estimé que les renseignements figurant dans les projets élaborés par le groupe comprenaient toutes les données nécessaires à la compréhension des accidents, même pour l'étude des cas isolés. Ces renseignements pouvaient en outre servir à réaliser les objectifs se rapportant aux accidents récurrents et à l'évaluation des risques. D'aucuns ont souligné que le rapport devait rester simple mais le groupe de travail informel estime qu'il n'est pas particulièrement problématique de porter de trois à six pages le volume du rapport.

11. Certains points devront toutefois être précisés, à savoir :

- La difficulté que suppose pour les personnes chargées de fournir le rapport l'obligation de recueillir toutes les informations rapidement, compte tenu, notamment, du délai d'un mois spécifié au 1.8.5 ;
- Il a été proposé de réévaluer chaque type de renseignements demandé dans les projets de modèles de rapports à la lumière de ce problème de temps et de les faire figurer séparément dans le projet de rapport type qui sera présenté aux sessions à venir ;
- Cela permettrait de redéfinir les délais d'envoi des informations contenues dans les rapports en fonction des besoins, de définir les premiers contributeurs et de déterminer dans quels cas des contributeurs complémentaires sont nécessaires et de qui il s'agit ;
- Il convient de faire la distinction entre les personnes qui sont simplement censées répondre à certaines questions lorsqu'on les sollicite et celle qui porte la responsabilité du rapport.

### **Point b)**

#### **Préciser quels sont les participants chargés d'envoyer le rapport ou des informations complémentaires**

12. Les idées présentées par les Pays-Bas et la France n'ont pas soulevé d'objections importantes.

### **Point e)**

#### **Proposer des mesures visant à faciliter la collecte du rapport par les autorités compétentes et la transmission des informations pertinentes au secrétariat de la CEE et de l'OTIF et point h) Tenir compte des outils informatiques pertinents, y compris la coordination avec la mise au point du système commun de signalement des accidents**

13. Il a été question d'un système automatisé. Les Pays-Bas ont fait mention de leur système numérisé qui permet à l'autorité compétente de disposer de sa propre plateforme de stockage des données au format PDF. Les Pays-Bas précisent qu'ils ne font que collecter les données et qu'ils n'en sont pas propriétaires.

14. Compte tenu de ce qui précède, il a été demandé si une telle base de données devrait uniquement contenir la description de l'accident ou également les causes et les mesures à prendre.

15. L'ERA a précisé qu'il était possible pour chaque participant d'utiliser le système national puis de transmettre ensuite les informations à un système central. Pour des raisons

de coût, on ne pouvait pas demander aux petits opérateurs et aux pays qui ne disposaient pas d'un système d'en mettre un en place.

16. Il a été estimé que l'utilisation d'outils informatiques faciliterait fortement la collecte de données sur les accidents, à condition que ces outils garantissent une protection des données suffisante.

17. Le Président a rappelé que la CEE avait présenté à la Réunion commune une proposition concernant un tel outil (voir document ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2014/52).

### **Travaux futurs et réunions à venir**

18. Il a été convenu que, pour cette session du groupe de travail informel, seul un résumé succinct des débats serait communiqué à la Réunion commune.

19. Des travaux complémentaires doivent être menés afin d'élaborer un document d'orientation ou une note introductive au point 1.8.5 qui rendrait compte des principes examinés pendant cette session du groupe de travail informel.

20. Une nouvelle version définitive des projets de rapports types sera également soumise par la France, compte tenu des observations du groupe de travail informel.

21. Les participants sont invités à envoyer des propositions à la France, qui a accepté de les recueillir afin de travailler à l'élaboration d'un projet de synthèse.

---