



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.15/2007/3
8 février 2007

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des transports de marchandises dangereuses

Quatre-vingt-deuxième session
Genève, 7-11 mai 2007
Point 5 de l'ordre du jour provisoire

PROPOSITIONS D'AMENDEMENTS AUX ANNEXES A ET B DE L'ADR

Directives relatives à l'évaluation des risques lors du transport
des marchandises dangereuses

Communication du Gouvernement allemand

RÉSUMÉ

Résumé analytique: Le présent document présente succinctement les objectifs et la teneur des directives et examine la faisabilité et les avantages de leur application éventuelle au transport des marchandises dangereuses par route.

Mesure à prendre: Choisir la suite de la procédure.

Documents connexes: INF.8 (quatre-vingt-unième session) et ECE/TRANS/WP.15/190.

Objectifs et teneur des directives relatives à l'évaluation des risques lors du transport
des marchandises dangereuses

1. L'évaluation des risques en général, et en particulier lors du transport des marchandises dangereuses, suscite de plus en plus l'attention des responsables politiques et du grand public. Les directives susmentionnées ont été élaborées pour le transport ferroviaire afin que le débat puisse se faire sur des bases rationnelles.

2. Ces directives ont pour objet d'uniformiser l'évaluation des risques lors du transport des marchandises dangereuses par chemin de fer. Elles définissent les prescriptions minimales et les démarches fondamentales recommandées en vue d'évaluer la nécessité d'imposer des mesures spéciales (par exemple, des restrictions en matière d'itinéraire).
3. Elles sont fondées sur les normes internationales existantes en matière d'évaluation des risques lors du transport des marchandises dangereuses par chemin de fer (par exemple, la Directive 2004/49/CE sur la sécurité ferroviaire et la norme FDMS EN 50126¹), ainsi que sur les procédures nationales éprouvées d'analyse des risques en usage dans quelques pays (France, Pays-Bas, Royaume-Uni et Suisse). Leurs méthodes et critères découlent de l'application de la Directive Seveso II (Directive 96/82/CE) concernant la maîtrise des dangers liés aux accidents majeurs impliquant des substances dangereuses.
4. Les directives définissent les prescriptions et termes techniques fondamentaux en matière d'analyse et d'évaluation des risques. Elles présentent aussi la procédure d'analyse des risques: identification du danger, collecte de données, construction de ce qu'il est convenu d'appeler arbres d'événements, définition et description de scénarios, détermination des taux de risque et valeurs des dégâts escomptés. Les éléments suivants sont par définition des éléments importants de l'analyse des risques:
 - a) Paramètres structurels d'accident du transport ferroviaire, qui sont capitaux pour la définition du scénario (par exemple, la technologie ou l'infrastructure concernée);
 - b) Prescriptions minimales appliquées à la collecte des données;
 - c) Facteurs pertinents pour la modélisation des conséquences des accidents (densité de population, services annexes, conditions météorologiques, topographie, séquelles d'accident, etc.);
 - d) Procédures de base permettant d'évaluer les risques et leur nature (risque individuel de séquelles d'accident ou risques collectifs).
5. Finalement, les procédures d'évaluation d'États membres distincts sont examinées.

Transposition à l'ADR

6. À la différence du RID, l'ADR n'exige pas explicitement une preuve de la nécessité de l'application de restrictions de circulation. Les responsables politiques exigent toutefois de disposer de fondements appropriés pour leurs prises de décisions. Le grand public et pas seulement les transporteurs ont droit à la transparence des mesures prises.
7. Les États membres sont invités à mettre au point leurs propres modèles d'analyse empirique des risques, à établir des critères d'évaluation et à entamer des procédures de prise de décisions, sous leur propre responsabilité. Les directives peuvent donc leur apporter un soutien, sans empiéter sur leur souveraineté, parce qu'une distinction est faite entre l'analyse scientifique

¹ Applications ferroviaires – Spécification et démonstration de la fiabilité, de la disponibilité, de la maintenabilité et de la sécurité (FDMS).

des faits et la prise de décisions politiques. Avec elles, les responsables politiques disposeraient d'un instrument d'évaluation des dangers et de sécurité préventive. Ils ne dépendraient plus de facteurs de danger déterminés de façon subjective pour résoudre le problème fondamental, à savoir distinguer les risques acceptables de ceux qui ne le sont plus. La prise de décisions politiques devient ainsi rationnelle. La transparence de la décision implique que celle-ci soit acceptée par les parties touchées par les mesures et par la population en général. Les mesures deviennent plus efficaces parce qu'elles sont mieux ciblées et mieux fondées empiriquement.

8. Les directives sont fondées sur des méthodes scientifiques généralement acceptées pour l'essentiel, d'analyse des dangers et de sécurité, conçues pour les conditions qui prévalent dans le transport ferroviaire. Ces méthodes générales d'analyse des risques pourraient fort bien être adaptées aux conditions du transport routier. Dans certaines études de cas, l'instrument d'analyse des risques a déjà été appliqué au transport des marchandises dangereuses par route. Sa faisabilité a donc été prouvée.

9. Finalement, il convient de noter qu'à l'avenir des analyses de risques seront nécessaires dans le secteur du transport de marchandises dangereuses dans les tunnels routiers (Directive 2004/54/CE du 29 avril 2004, art. 3, annexe 1, par. 3.7 (Transport des marchandises dangereuses) et art. 13). Le fait de disposer d'un instrument approprié conviendrait mieux aux États membres qu'un éventuel règlement obligatoire à un niveau différent (par exemple, émanant de l'Union européenne).

Proposition

10. Le débat à la dernière réunion du WP.15 a été mené sur la base d'un document informel présenté tardivement sans éléments détaillés d'appréciation. Néanmoins, un certain nombre de représentants ont émis un avis positif sur la question. L'explication sommaire ci-dessus vise à faire connaître à tous les représentants les avantages de directives dont l'utilisation est non contraignante.

11. L'Allemagne propose donc que les directives établies pour le transport ferroviaire soient adaptées aux prescriptions du transport routier, et qu'une fois adaptées elles puissent ensuite librement être employées. L'Allemagne pourrait se charger de l'élaboration d'un premier projet de version adaptée et de sa présentation au WP.15 pour examen.
