

**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, 25-28 mars 2024

Point 7 de l'ordre du jour provisoire

Accidents et gestion des risques**Rapport de la réunion sur l'amélioration des rapports sur les événements survenus pendant le transport de marchandises dangereuses, tenue les 23 et 24 octobre 2023****Communication du Gouvernement français* *****Résumé***Résumé analytique :** Rapport de la réunion du groupe de travail informel tenue à Paris les 23 et 24 octobre 2023**Documents connexes :** Document informel INF.8 (Réunion commune, septembre 2022) ; document informel INF.27 (Réunion commune, mars 2023) ; et deux documents pour la présente session au nom du groupe de travail informel**I. Contexte**

1. À la session de mars 2023 de la Réunion commune tenue à Berne, la France a présenté le document informel INF.27 en tant que contribution aux activités menées par le groupe de travail CEE/OTIF de l'amélioration des rapports d'accident (notamment dans le prolongement du document informel INF.47 de la Réunion commune de l'automne 2020).
2. La France a organisé comme convenu une nouvelle réunion à Paris les 23 et 24 octobre 2023 pour reprendre les travaux du groupe de travail informel en mettant l'accent sur certaines questions qui n'avaient pas encore été abordées.

* A/78/6 (Sect.20), tableau 20.5.

** Diffusée par l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) sous la cote OTIF/RID/RC/2024/15.



3. Les huit points de l'ordre du jour ci-après ont été examinés :
 - a) Présentation de l'établissement en ligne de rapports d'accident en France ;
 - b) Présentation de l'établissement de rapports en application des Méthodes de sécurité communes pour l'évaluation du niveau de sécurité et des performances des opérateurs ferroviaires (CSM ASLP) par l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (ERA) ;
 - c) Révision du champ d'application des critères d'établissement de rapports et de déclarations d'accident, si nécessaire ;
 - d) Coordination avec la procédure d'établissement de rapports en application des CSM ASLP ;
 - e) Détermination des données nécessaires à l'établissement des premier et deuxième rapports et délais associés ;
 - f) Questions relatives à l'anonymat ;
 - g) Ajout d'un texte au 1.8.5 qui servira d'introduction et de cadre au nouveau système d'établissement de rapports ;
 - h) Mesures visant à faciliter les déclarations et outils informatiques.

II. Introduction

4. Sur la base du mandat conféré par la Réunion commune à sa session de printemps 2023, une réunion s'est tenue à Paris (23 et 24 octobre 2023) sous la présidence du représentant de la France, M. C. Pfauvadel.

5. Les États Parties au RID et les Parties contractantes à l'ADR ci-après ont participé à cette réunion : Belgique, Finlande, France, Italie, Pays-Bas et Royaume-Uni. L'organisation non gouvernementale ci-après était représentée : Liquid Gas Europe. L'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (ERA) était également présente.

Présentation de l'établissement en ligne de rapports d'accident en France

6. Le représentant de la France a présenté le futur système d'établissement en ligne de rapports d'accident. Il a annoncé que le projet était presque terminé et que le système, qui pourrait être utilisé par tous les acteurs visés au 1.8.5, serait lancé en janvier 2024.

Présentation par l'ERA de l'établissement de rapports en application des CSM ASLP

7. Le représentant de l'ERA a présenté le système d'établissement de rapports prévu dans le cadre des CSM ASLP. Il a rappelé que les Méthodes avaient pour but de veiller à la sécurité ferroviaire d'ensemble (transport de voyageurs, de marchandises et de marchandises dangereuses).

Révision du champ d'application des critères d'établissement de rapports et de déclarations d'accident, si nécessaire

8. Le représentant de la France, qui préside le groupe de travail informel, a expliqué que les critères énoncés dans le 1.8.5.3 devaient être précisés. En effet, pour un transport effectué au titre du 1.1.3.6 par exemple, il n'est pas obligatoire de faire rapport en cas de perte de produit, mais un rapport doit être établi en cas de risque imminent de perte de produit, même si les quantités transportées ne dépassent pas les valeurs autorisées. Une modification de ces critères permettrait une analyse globale des risques.

9. À l'issue du débat, le groupe de travail a estimé qu'il convenait de mieux définir la notion de risque imminent de perte en ajoutant une liste de cas.
10. Le groupe de travail informel a également décidé que certains autres critères (notamment les critères relatifs à la notion de blessure) devaient être précisés.

Coordination avec la procédure d'établissement de rapports en application des CSM ASLP

11. Il a été convenu qu'un rapport établi en application des CSM ASLP pouvait être intégré dans un rapport établi en application du RID, afin d'éviter la duplication des rapports, et qu'il fallait s'assurer que les deux rapports reposent sur une même classification (par exemple, que le terme événement réponde à la même définition). Un nota devrait être ajouté dans le RID pour que les rapports établis en application des CSM ASLP soient associés aux rapports établis en application du RID.

Détermination des données nécessaires à l'établissement des premier et deuxième rapports et délais associés

12. Le Président du groupe de travail informel a présenté cette question en indiquant que lorsqu'un événement impliquant des marchandises dangereuses survenait au cours d'une opération (transport, chargement, déchargement, etc.), certains éléments du rapport étaient rapidement disponibles dans la mesure où il s'agissait d'éléments factuels. En revanche, d'autres éléments ne pouvaient être établis qu'à l'issue d'une enquête. Il convenait donc, comme dans les CSM ASLP, d'introduire la notion de premier rapport (éléments disponibles à court terme) et de deuxième rapport (éléments disponibles à long terme) pour les rapports établis en application du 1.8.5.

13. Pour assurer la cohérence avec les CSM ASLP, un nota devrait être ajouté dans le RID précisant que le premier rapport à établir en application du RID se recoupe avec celui à établir en application des CSM ASLP et doit faire l'objet d'une déclaration dans les soixante-douze heures, comme prévu dans les CSM ASLP.

14. Le groupe de travail informel a estimé que les points suivants devaient figurer dans le premier rapport :

- a) Informations générales (nom de l'entreprise, type d'activité...);
- b) Date et lieu de l'événement ;
- c) Nature de l'opération effectuée au moment de l'événement ;
- d) Contexte de l'événement (y compris le type d'événement de transport ferroviaire);
- e) Description de l'infrastructure (description de la chaussée) ;
- f) Intervention des autorités ;
- g) Perte de produit ;
- h) Nombre de personnes blessées ;
- i) Nombre d'unités de transport concernées.

15. Le groupe de travail informel a décidé que le premier rapport devait être une déclaration faite à l'autorité compétente l'informant qu'un événement s'était produit, qui contiendrait les informations minimales nécessaires. Un débat a eu lieu sur la question de savoir qui, parmi les participants de la chaîne de transport, serait chargé de l'envoi du rapport. Certains experts ont estimé que le texte actuel n'était pas très clair et qu'il fallait préciser que chacun des participants à la chaîne de transport devait envoyer son propre rapport, ce qui serait utile car chaque participant pouvait disposer de certaines informations que les autres n'avaient pas.

Questions relatives à l'anonymat (outil informatique)

16. L'ERA a confirmé que le système de mise en commun des données qui serait mis en place conformément aux CSM ASLP respecterait la réglementation en vigueur en matière de protection des données, y compris en ce qui concerne les questions relatives à l'anonymat.

17. Le groupe de travail a estimé qu'un outil informatique faciliterait l'établissement des rapports. La Réunion commune devrait examiner de quelle manière mettre en place un tel outil. Le Comité des transports intérieurs (CTI) pourrait probablement faire avancer cette proposition en incluant cette question dans son programme de travail (au titre de sa stratégie relative à l'appui aux nouvelles technologies et aux innovations).

Conclusion de la réunion

18. Les participantes et participants ont estimé que les débats sur les modifications à apporter au 1.8.5.1 et au 1.8.5.2 afin d'y ajouter les notions de premier et deuxième rapport, ainsi que sur les différents éléments du rapport qui figureront dans le 1.8.5.4, avaient bien avancé et qu'une proposition d'amendements au RID, à l'ADR et à l'ADN pourrait être présentée à la prochaine session de la Réunion commune. La France a proposé d'élaborer un document officiel portant sur ces questions, qui serait envoyé en temps voulu.

19. En ce qui concerne les critères entraînant obligation de rapport énoncés au 1.8.5.3, on a estimé que les débats au sein du groupe de travail informel n'avaient pas encore atteint un stade permettant l'élaboration d'une proposition d'amendement. La France s'est néanmoins proposée pour établir un autre document dans lequel elle exposerait des idées sur la base desquelles mener les travaux.
