

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

Genève, 13-23 septembre 2011

Point 7 de l'ordre du jour provisoire

Rapports des groupes de travail informels

Groupe de travail informel sur la télématique – Définition d'une identification des marchandises dangereuses à transporter pour les applications télématiques

Observations de l'Union internationale des chemins de fer (UIC) et du Comité international des transports ferroviaires (CIT) sur le document OTIF/RID/RC/2011/35 – ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2011/35 de la Commission Européenne et sur le document INF. 8 de l'Allemagne.

I. Introduction

1. Le document OTIF/RID/RC/2011/35 de la Commission européenne demande que soit fixée l'identification des marchandises dangereuses à transporter en vue des applications télématiques pour le transport intérieur. La déclinaison pratique de ces dispositions pour le transport ferroviaire doit s'effectuer en cohérence avec les documents techniques de l'ERA relatifs à la STI TAF.

2. Dans son document INF. 8, l'Allemagne demande qu'une décision soit prise quant au contenu et à la consistance de l'ensemble de données applicable à un appel d'urgence automatique dans le cadre du futur « eCall » pour poids-lourds, afin que les instances de normalisation correspondantes puissent en tenir compte dans la suite de leurs travaux.

II. Observations

A. Au sujet de la teneur du « message d'identification »

3. Les données proposées par la Commission européenne pour le « message d'identification » et leur ordre de succession sont partiellement en contradiction avec les prescriptions du RID actuel (chapitre 5.4).

Exemples :

- Le numéro d'identification du danger doit – pour autant qu'il soit prescrit (!) – précéder le numéro ONU et non l'inverse
- Le code de classification n'est à indiquer que pour la classe 1

4. Si l'on suit la proposition de la Commission, les inscriptions dans le document de transport ne concorderaient pas avec les données du message d'identification. Selon l'avis de l'UIC et du CIT, le message d'identification devrait se fonder exclusivement sur les

contenus actuels du document de transport selon le chapitre 5.4, afin d'éviter d'emblée les frais d'adaptation (voir également les approches adoptées à ce sujet par l'Allemagne dans le document INF. 8).

B. Au sujet de la mise en œuvre de la télématique dans la STI TAF

5. S'agissant des exigences à respecter, les solutions télématiques devraient concorder avec les « solutions papier ». Il faudrait éviter d'imposer des conditions plus exigeantes pour les procédures télématiques, car cela freinera le basculement vers des solutions télématiques.

6. Les exigences de disponibilité élevées qui conditionnent le recours à des solutions électroniques pour les marchandises dangereuses (domaine sécuritaire), occasionnent déjà des surcoûts considérables. Pour pouvoir valoriser les avantages inhérents aux solutions télématiques quant à la sécurisation des transports de marchandises dangereuses, il faudrait se garder de dresser de nouveaux obstacles au changement.

7. Si des entreprises de transport convertissent leurs processus à un mode de communication électronique, tous les autres acteurs (entreprises d'infrastructure, pompiers, services de secours, autorités de surveillance etc.) devraient également utiliser ce mode de communication. Cela présuppose l'existence et l'acceptation des moyens électroniques et implique un abandon des productions parallèles sur support papier.

8. La mise en application de la STI TAF ne suffit pas à couvrir l'ensemble des besoins télématiques dans le secteur des marchandises dangereuses :

- La STI TAF est conçue en tant que service et outil d'information pour les chemins de fer et non à des fins de sécurité (STI TAF chapitre 1.1).
- La STI TAF est incomplète en termes de processus et de scénarios de transmission de données pour les transports de marchandises dangereuses. Elle ne couvre pas, par exemple, le traitement des trains/wagons garés sur voie de remisage, le scénario complet des échanges d'informations en cas d'accident, ni encore la procédure de surveillance mise en place par les autorités.
- Les catalogues de données de la STI TAF sont utilisables mais restent incomplets sous l'angle des marchandises dangereuses. Pour éviter chevauchements et doublons, il serait judicieux de gérer un catalogue commun de données.

9. Etant donné qu'il y aura dans un premier temps à la fois les entreprises appliquant le mode électronique et celles conservant un traitement par support papier, la procédure électronique devrait constituer la règle et le support papier l'exception.

10. Ainsi il y aurait lieu de modifier le point 9 de la proposition de la Commission européenne de manière à ce que l'on doive utiliser les catalogues de données de la lettre de voiture électronique pour mettre en œuvre la télématique dans le secteur des marchandises dangereuses. Ceux-ci correspondent complètement aux prescriptions du chapitre 5.4 et identifient la marchandise dangereuse de manière univoque et exhaustive. Les données marchandises dangereuses de la lettre de voiture électronique remplissent totalement la fonction de « message d'identification », par exemple lors de la transmission des données aux autorités (de surveillance ou de sûreté), sans nécessité d'établir un lien avec l'ensemble de données complet d'une banque de données. Les catalogues de données de la STI TAF doivent quant à elles permettre d'assurer l'harmonisation nécessaire face aux impératifs d'interopérabilité ; il convient donc de les compléter en conséquence.

11. A cet égard, l'UIC et le CIT rappellent également le mandat du Groupe de travail sur la télématique qui a notamment pour tâche de réaliser une étude afin d'établir si les

systèmes existants répondent bien aux paramètres requis pour les systèmes télématiques. La lettre de voiture électronique dans le secteur du fret ferroviaire est un système bien réel qui ne cesse de se répandre. Ce système « indépendant des véhicules », caractérisé par un haut niveau de disponibilité et de sécurisation des documents, satisfait non seulement à l'exigence d'équivalence fonctionnelle, mais la dépasse même, étant donné que les données sont disponibles par exemple sans intervention du conducteur ou bien en cas d'incendies de véhicule.

C. Au sujet de la prise en compte des solutions propres à chaque mode de transport

12. Du reste, l'UIC et le CIT indiquent qu'il existe des différences considérables entre modes de transport, par exemple pour la transmission de données en cas d'accident. Ainsi, dans le secteur ferroviaire, le gestionnaire d'infrastructure joue un rôle prééminent, dans la mesure où il lui appartient d'informer les autorités de sûreté en cas d'accident. Le gestionnaire d'infrastructure obtient alors de l'entreprise ferroviaire les informations requises sur la marchandise dangereuse (voir alinéa 1.4.2.2.5 en lien avec la sous-section 1.4.3.6 b)). Dans ce contexte, la répartition des compétences telle qu'elle est notamment prévue par le RID apparaît clairement, d'autant qu'elle met en évidence les obligations incombant aux intervenants, ce qui présente en outre des avantages appréciables.

13. L'infrastructure est exploitée à l'échelon « régional » (national) et reste l'interlocutrice permanente à la disposition des autorités de secours et de surveillance organisées également au plan régional. Cela permet de mettre en place des canaux de communication fiables et durables.

14. Le lien contractuel entre les entreprises ferroviaires et le gestionnaire d'infrastructure fondé sur les dispositions relatives à l'utilisation de l'infrastructure donne l'assurance au gestionnaire d'infrastructure (et par là aux services de secours et de surveillance) de disposer d'informations actualisées.

15. A ce propos, il faut prendre acte du fait qu'en Europe, dans le secteur du fret ferroviaire, le système de radio mobile GSM-R se substitue de plus en plus à la radio sol-train de type analogique. Or une des fonctionnalités du GSM-R est l'appel d'urgence spécifiquement ferroviaire. Mais le GSM-R permet également de transmettre des SMS (par exemple au conducteur du train).

16. Le document INF.8 présenté par l'Allemagne tient compte de cette spécificité dans la mesure où, à son avis, on peut imaginer une diversité d'approches selon les modes de transport.

17. Dans l'optique de l'UIC et du CIT, il serait judicieux pour le fret ferroviaire (y compris le transport combiné), compte tenu des différences existantes (par exemple par rapport au monde routier),

- de compléter le chapitre 5.4 du RID au 5.4.0, en ajoutant qu'il conviendrait en principe d'utiliser comme catalogues de données pour les applications informatiques, les indications qui y sont prescrites pour la marchandise dangereuse correspondante et
- de compléter en conséquence – si nécessaire – le 1.4.3.6 b) du RID,

de manière à ce qu'il ne soit pas nécessaire in fine d'établir un lien avec une banque de données ou de prévoir une disposition spéciale dans la STI TAF (à la rigueur renvoi au RID).