



Conseil économique et social

Distr. générale
2 juillet 2010
Français
Original: anglais

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, 13-17 septembre 2010

Point 6 de l'ordre du jour provisoire

Rapports des groupes de travail informels

Rapport de la sixième session du groupe de travail informel sur la télématique (Hambourg, 21-23 avril 2010)

Communication du secrétariat de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF)^{1,2}

1. La sixième session du groupe de travail informel sur la télématique s'est tenue du 21 au 23 avril 2010 à Hambourg, à l'invitation de l'Allemagne. Elle a été présidée par M. H. Rein (Allemagne).

2. Ont participé à la session des représentants des pays et organismes ci-après: Allemagne, Autriche, France, Roumanie, Conseil européen de l'industrie chimique (CEFIC), le Comité technique international de prévention et d'extinction du feu (CTIF), la Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés (FIATA), l'Union internationale des chemins de fer (UIC) et l'Association of the European Rail Industry (UNIFE) (la liste des participants figure dans le document informel INF.4).

¹ Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour la période 2006-2010 (ECE/TRANS/166/Add.1, activité 02.7 c)).

² Diffusée par l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) sous la cote OTIF/RID/RC/2010/42.

I. Présentation de projets

A. Projet de recherche allemand

3. Le Président a expliqué que le Ministère fédéral allemand des transports, de la construction et de l'aménagement urbain (BMVBS) avait l'intention de confier à la société Albrecht Consult un projet de recherche visant notamment à transposer dans un modèle de données les informations collectées dans le tableau sur les entités et leurs fonctions respectives («Who does what»). Le groupe de travail offrirait des services de soutien et répondrait aux questions soulevées au cours de l'exécution. La durée prévue du projet, qui démarrerait en juin 2010, était de dix-huit mois. Tous les résultats seraient publiés en allemand et en anglais.

4. M. Kaltwasser (Albrecht Consult) a présenté le projet auquel devraient également participer des sous-traitants d'autres États européens, qui comprend les modules ci-après:

- Gestion de projet et approche générale;
- Normes pertinentes;
- Structures de certification;
- Conception de la sécurité informatique;
- Modélisation des données et processus en relation avec un projet correspondant du Gouvernement français.

1. Normes pertinentes

5. Ce module aurait pour objet d'examiner les normes dans le domaine de la télématique puis à recommander celles qu'il conviendrait d'appliquer aux interfaces et aux appareils pour garantir durablement l'interopérabilité. Pour cela, on tiendrait compte des travaux menés parallèlement sur les normes, qui pourraient empiéter sur le domaine des marchandises dangereuses (notamment eCall (appel d'urgence automatique embarqué à bord des véhicules)).

6. Le représentant de l'UIC a fait remarquer qu'en plus des normes, il faudrait aussi tenir compte de diverses fiches UIC, de la spécification technique d'interopérabilité pour les applications télématiques et des travaux de l'OPTA (Open Telematics Alliance), association internationale pour la définition et la mise au point d'interfaces normalisées en télématique. Il a proposé de mettre à disposition le système de modélisation déjà mis au point pour le projet eRailFreight (lettre de voiture électronique, voir la section A du tableau «Who does what»).

7. Le Président a rappelé aux participants que la Réunion commune suivait systématiquement les travaux concernant les normes, ce qui permettait de garantir que le Comité européen de normalisation n'engagerait pas de travaux sur des normes télématiques pour le transport des marchandises dangereuses sans que la Réunion commune en soit informée.

2. Structures de certification

8. En plus de normes, il faut disposer de structures de certification pour vérifier la conformité des produits. Ce module devrait servir à déterminer si de telles structures sont déjà disponibles, ou en cours d'établissement, et s'il est nécessaire d'avoir recours aux spécialistes du transport des marchandises dangereuses.

3. Concept de la sécurité informatique

9. Ce module devrait permettre de déterminer quels niveaux de sécurité sont nécessaires aux différents points et, s'agissant de la sécurité des communications, s'il est possible d'utiliser les infrastructures d'entreprises du secteur privé pour établir des certificats (VeriSign, par exemple), ou si les autorités compétentes doivent délivrer leurs propres certificats.

10. Le représentant de l'UIC a fait valoir qu'il conviendrait d'accorder une attention particulière aux droits d'accès aux données dans la perspective de l'adoption d'applications télématiques.

4. Modélisation des données et processus

11. La modélisation des données et des processus à partir des éléments du tableau serait menée à bien parallèlement à un projet de recherche français, en appliquant les techniques du projet DATEX de la Commission européenne. Pour l'année en cours ce projet de recherche ne bénéficiait que de ressources limitées, mais celles-ci pourraient être augmentées l'année prochaine.

B. Applications mises au point par l'Agence spatiale européenne (ASE)

12. M. Gustafsson (ASE) a fait un exposé sur les projets d'application SECCOH (Security Control Centre for Hazardous Goods Transports) et SSMART (System for Safety in Multimodal Assisted Remotely Transports). Le projet SECCOH consiste à étudier les besoins des parties prenantes et des utilisateurs en vue de créer un service de fourniture d'informations organisé autour d'un centre de contrôle de la sécurité qui rassemblerait des renseignements sur toutes les opérations de transport de marchandises dangereuses, les infrastructures et les conditions météorologiques. Dans un premier temps, il concernerait la région des Alpes et pourrait être étendu ensuite à toute l'Europe entière. Le projet SSMART consiste à déterminer les besoins des utilisateurs en ce qui concerne le respect des dispositions relatives au transport des marchandises dangereuses, la prévention des accidents et les mesures à prendre en cas d'accident ou d'incident, à concevoir et à valider un test de validation, et à analyser la viabilité du service correspondant.

13. Pour les deux projets, les techniques spatiales utilisées sont principalement la navigation par satellite (localisation d'un véhicule et suivi d'un véhicule dans un couloir de circulation, par exemple), la communication par satellite lorsque les moyens de communication terrestres ne peuvent pas être mis en œuvre, et l'observation de la Terre (prévisions météorologiques et modèles de diffusion pour les matières dangereuses, par exemple).

14. À propos de ces projets de l'ASE qui concernent le transport de marchandises dangereuses, le groupe de travail a demandé à définir seul les prescriptions de base de la réglementation sur les marchandises dangereuses qui doivent être respectées. Par exemple, on pourrait envisager d'examiner en priorité les éléments figurant dans la section C du tableau. M. Gustafsson a fait observer qu'il pourrait exister des besoins autres que ceux liés au transport de marchandises dangereuses, mais qu'il faudrait continuer de les étudier afin de mettre au point des services viables. Il a été décidé que les modalités d'une collaboration plus étroite avec l'ASE seraient établies à la prochaine réunion du groupe de travail.

C. Projet SCUTUM

15. M. Méchin (Centre d'Études Techniques du Sud-Ouest) a présenté le projet SCUTUM destiné à faire adopter le système mondial de navigation par satellite de l'UE pour le transport des marchandises dangereuses (Securing the EU GNSS adoption in the dangerous material transport), qui est appuyé par l'Autorité européenne de surveillance du GNSS³. Il s'agit d'un projet européen de recherche-développement qui vise à appliquer plus largement les solutions techniques fondées sur la navigation par satellite pour déterminer la position géographique exacte des véhicules qui transportent des marchandises dangereuses.

16. Le groupe de travail a noté qu'il était important d'améliorer la précision des systèmes de localisation pour le transport de marchandises dangereuses, mais que cela ne représentait qu'une partie de ses travaux et sujets d'intérêt. Pour ce projet également, le groupe de travail a demandé à pouvoir définir les prescriptions concernant spécifiquement le transport de marchandises dangereuses.

D. Système d'information sur les marchandises dangereuses (GEGIS) utilisé par le port de Hambourg

17. M. Paulsen (représentant la police du port de Hambourg) a présenté le système d'information géographique utilisé par le port de Hambourg. Les marchandises dangereuses qui arrivent et celles qui sont destinées à être chargées sur des bateaux doivent être signalées au moyen de ce système informatique. Outre les informations se rapportant aux marchandises elles-mêmes, il faut également donner des précisions relatives à l'importation (chargement, déchargement ou transit), au bateau et aux points d'arrimage à bord du bateau. Ainsi, le port dispose à tout moment d'informations précises sur les marchandises dangereuses qui se trouvent à bord de bateaux ou dans la zone portuaire.

II. Rapport d'activité

18. Le Président a noté que l'achèvement du tableau «Who does what» mettait fin à la tâche énoncée au paragraphe 1 du mandat du groupe de travail (ECE/TRANS/WP.15/AC.1/108/Add.3) (Déterminer quelles sont les informations fournies par la télématique qui permettent de renforcer la sécurité et la sûreté du transport des marchandises dangereuses et de faciliter ce transport). Le projet de recherche entrepris par l'Allemagne (voir les paragraphes 4 à 11) fournirait des résultats sur les points 2 (Déterminer quels doivent être les paramètres des systèmes télématiques), 4 (Déterminer quelles procédures/responsabilités pourraient être nécessaires et de quelle manière l'accès aux données devrait être contrôlé) et 5 (Interfaces) du mandat d'ici à la fin de 2011.

19. C'est seulement, à partir de la fin 2012, lorsque les tâches correspondant aux points ci-dessus auraient été achevées et que d'autres projets auraient été examinés que le point 3 (analyse coûts-avantages) pourrait être abordé. Sachant que le renforcement de la sécurité était la préoccupation principale et qu'une analyse réduite à la faisabilité économique ne présenterait qu'un intérêt limité, il fallait surtout analyser les besoins pour éviter une réglementation excessive.

20. Compte tenu de ce calendrier, la mise en œuvre ne pourrait avoir lieu qu'en 2015 au plus tôt.

³ Autorité européenne de surveillance du système mondial de navigation par satellite (GSA).

21. À propos de cette mise en œuvre, il faudrait également examiner la formation et l'équipement des autorités ainsi que l'organisation de la communication entre les États Membres. Il faudrait aussi déterminer dans quelle mesure la Commission européenne peut aider les États Membres dans ce domaine. Les représentants de l'Allemagne et de la France rendraient compte de l'avancement des travaux à la prochaine réunion du comité de réglementation de l'Union européenne pour le transport des marchandises dangereuses et demanderaient à la Commission européenne de tenir compte de ces questions dans le plan de travail pour les systèmes de transport intelligents.

III. Version finale du tableau

22. Les anciennes lignes 68 et 69⁴, qui avaient été réunies à la ligne XX («Amount of dangerous goods in limited or excepted quantities»), ont de nouveau été séparées, car les prescriptions («gross mass for limited quantities, number of packages for exempted quantities») étaient différentes. Un X a été ajouté dans la colonne «Freight forwarder».

23. Dans la logique du débat en cours au sein de la Commission d'experts du RID, la colonne 2 de la ligne 47 a été modifiée comme suit: «DG wagon number and position in the train».

24. On a fait observer que diverses données découlaient du numéro ONU et du groupe d'emballage, et pouvaient être produites automatiquement en créant un lien vers les données du tableau A du RID/ADR. Les autres données redondantes qui apparaîtraient au cours de la modélisation pourraient être examinées par le groupe de travail au fur et à mesure de l'avancement du projet de recherche.

25. La version finale du tableau serait affichée sur les sites Web de la CEE-ONU et de l'OTIF sous forme de document PDF protégé contenant des renseignements sur son état d'avancement; une note indiquant que toutes les versions antérieures sont annulées et remplacées; une liste complète actualisée des participants au groupe de travail; et la mention de réserve du droit d'auteur. Après s'être inscrites, les entreprises intéressées pourraient obtenir gratuitement un fichier Excel auprès de M. Hoffmann (dont l'adresse est mentionnée dans le document informel INF.4).

IV. Prochaine session

26. La prochaine session du groupe de travail, au cours de laquelle devraient être examinés les progrès accomplis en ce qui concerne le projet de recherche allemand et les autres projets en cours, ainsi que le projet eRailFreight, se tiendra du 17 au 19 janvier 2011 (ou du 12 au 14 janvier 2011), à l'invitation de la France. En octobre 2010, une réunion entre l'Allemagne et la France portera sur la mise en relation des projets de recherche allemand et français.

⁴ Voir le document informel INF.8, soumis à la session de septembre 2009.