



---

## **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**

**Proposition de la Commission européenne relative aux applications  
télématiques**

**Identification des marchandises dangereuses dans les  
applications télématiques**

**Communication de l'Union européenne<sup>1, 2</sup>**

#### *Résumé*

<b>Résumé analytique:</b>	Définition de paramètres d'identification des marchandises dangereuses transportées dans la perspective de la mise en œuvre d'applications télématiques pour les transports intérieurs.
<b>Mesure à prendre:</b>	Décision.
<b>Documents connexes:</b>	Document informel INF.10 (OTIF), soumis à la session de printemps 2011.

---

<sup>1</sup> Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour la période 2010-2014 (ECE/TRANS/208, par. 106, et ECE/TRANS/2010/8, activité 02.7 c)).

<sup>2</sup> Diffusée par l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) sous la cote OTIF/RID/RC/2011/35.

## Introduction

1. À sa session de mars 2011, la Réunion commune a été informée des progrès accomplis par le groupe de travail informel OTIF-CEE sur la télématique (voir le document informel INF.10 soumis par l'OTIF à cette session).
2. Le groupe de travail informel a notamment suggéré qu'aux fins de l'*identification des marchandises dangereuses* transportées, il suffirait d'indiquer le numéro ONU, le groupe d'emballage et, pour certaines matières, le code associé à la disposition spéciale 640. Toutes les autres données figurant dans le tableau A du chapitre 3.2 du RID/ADR/ADN pourraient ainsi être récupérées.
3. Un examen plus approfondi a montré que ces trois paramètres ne suffisaient en aucun cas à identifier avec certitude une entrée du tableau A. Les sept paramètres indiqués dans la proposition ci-après (par. 6) permettraient de le faire. Par souci d'efficacité, il serait bon que le «message d'identification» soit aussi court et simple que possible. Cela permettrait de réduire les coûts de communication et faciliterait l'exploitation du message dans différentes applications télématiques.
4. L'ordre de communication des paramètres inclus dans le «message d'identification» devrait être le même dans toutes les applications télématiques de façon à permettre l'échange de données sans traitement ultérieur des messages. En outre, les paramètres les plus importants devraient être transmis en premier, ce qui renforcerait la sécurité en cas d'interruption dans la communication du message.
5. Le «message d'identification» étant directement lié aux documents techniques de l'Agence ferroviaire européenne (ERA) étayant la mise en œuvre de la spécification technique d'interopérabilité «Applications télématiques au service du fret» dans le transport ferroviaire (*Règlement (CE) n° 62/2006 de la Commission du 23 décembre 2005 relatif à la spécification technique d'interopérabilité concernant le sous-système «Applications télématiques au service du fret» du système ferroviaire transeuropéen conventionnel*), la Commission européenne propose d'adopter un message d'identification commun à tous les modes de transport intérieur de marchandises dangereuses. L'adoption d'un tel message constituerait le point de départ de l'harmonisation et de l'interopérabilité des applications télématiques entre différents modes de transport.

## Proposition

6. Ajouter un nouveau paragraphe 3.1.4, libellé comme suit:
  - «3.1.4 Identification des marchandises dangereuses dans les applications télématiques

Dans le cas où des applications télématiques sont utilisées, le message d'identification des marchandises dangereuses transportées doit comporter au moins les données ci-après, dans l'ordre indiqué, pour chaque marchandise:

  - Numéro ONU (colonne 1 du tableau A);
  - Numéro d'identification du danger (colonne 20 du tableau A);
  - Groupe d'emballage (colonne 4 du tableau A);
  - Code de classification (colonne 3b du tableau A);
  - Dispositions spéciales (colonne 6 du tableau A);

- Étiquettes (colonne 5 du tableau A);
- Classe (colonne 3a du tableau A).

Toute autre donnée doit être présentée à la suite des données ci-dessus.».

## **Justification**

7. Sécurité: La sécurité sera renforcée du fait que les autorités et les transporteurs pourront identifier avec certitude les entrées du tableau A correspondant aux marchandises dangereuses transportées.

8. Faisabilité: La décision s'applique uniquement au contenu d'un message dans le cas où l'on utilise volontairement la télématique. Néanmoins, elle faciliterait l'usage de cette technologie et constituerait une base harmonisée pour des applications concernant différents modes de transport.

9. Application: La mise en œuvre pratique pour le transport ferroviaire au sein de l'Union européenne est en cours dans les documents techniques de l'Agence ferroviaire européenne relatifs à la spécification technique d'interopérabilité «Applications télématiques au service du fret».

---