



Conseil économique et social

Distr. générale
23 décembre 2015
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

Berne, 14-18 mars 2016

Point 6 de l'ordre du jour provisoire

Rapports des groupes de travail informels

Rapport du groupe de travail informel de la télématique (Bordeaux, 6-8 octobre 2015)

Communication du Gouvernement français^{1, 2}

Introduction

1. Le groupe de travail informel de la télématique s'est réuni à Bordeaux les 17 et 8 octobre 2015, sous la présidence de M. C. Pfauvadel (France), dans le cadre du Congrès mondial sur les systèmes de transport intelligents (Congrès mondial STI).

2. Ont pris part à la session du groupe de travail informel des représentants des pays suivants : Allemagne, Espagne, France, Italie, Pays-Bas, Royaume-Uni, Suède et Slovaquie; y ont également pris part des représentants de l'Agence ferroviaire européenne (ERA), de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF), de l'Union internationale des chemins de fer (UIC), de l'Union internationale des transports routiers (IRU) et de l'Union des industries ferroviaires européennes (UNIFE), ainsi que des représentants de plusieurs institutions et entreprises privées engagées dans les applications télématiques dans le contexte du transport des marchandises dangereuses (TMD). La liste des participants sera distribuée en tant que document officiel.

3. La session s'est tenue en anglais, sans interprétation. Les exposés et les documents présentés sont résumés ci-après et seront distribués en tant que documents officiels.

¹ Conformément au projet de programme de travail du Comité des transports intérieurs pour 2016-2017 (ECE/TRANS/WP.15/2015/19 (9.2)).

² Distribuée par l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) sous la cote OTIF/RID/RC/2016/9.



4. Dans l'après-midi du 6 octobre 2015, soit avant la session du groupe de travail, un atelier à participation non limitée s'est tenu dans le contexte du Congrès STI. Les diapositives qui ont été présentées à l'occasion de cet atelier seront distribuées en tant que document officieux. Elles mettent en évidence des initiatives publiques récemment engagées en ce qui concerne les applications dans le domaine des transports ou des STI, ainsi que des exemples de fonctionnement d'applications des STI développées par des entreprises privées.

5. Parmi les réalisations concrètes, deux projets fonctionnels comprenant l'architecture TP1 et quatre autres exemples fonctionnels de possibles projets basés sur des architectures TP2, élaborés dans le cadre du projet pilote GEOTRANSMD, ont été présentés et ont rencontré beaucoup d'intérêt auprès des participants, notamment auprès des représentants de la Direction générale de la mobilité de l'Union européenne et de la Division des transports de la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies. On trouvera des renseignements détaillés concernant ces différents projets dans la présentation qui sera distribuée en tant que document officiel.

Résumé des débats de la session du groupe de travail

Présentation de l'étude de cas suédoise : surveillance volontaire des transports à l'aide de techniques basées sur les STI

6. Il a été décidé de commencer la séance de la matinée du 7 octobre par un exposé de la Suède, l'expert concerné ayant d'autres engagements dans le cadre du Congrès STI. M. Sternberg, de l'Université de Lund, a présenté une application des STI concernant la surveillance volontaire des transports, développée par des opérateurs de transport en activité en Suède. Il a expliqué que cette initiative s'inscrivait dans le cadre d'un effort volontaire visant, entre autres, à appliquer la réglementation locale interdisant le « cabotage » illégal par les entreprises de transport étrangères ou leurs filiales. Les opérateurs qui participent à ce programme s'inscrivent dans une architecture intelligente qui permet à l'ensemble des participants de surveiller toutes les opérations de transport qu'ils réalisent. Les données ainsi collectées peuvent, dans une certaine mesure, être consultées par des tiers tels que les expéditeurs, les courtiers de transport et les organisations de citoyens concernées. Les principales entreprises suédoises ont décidé qu'à partir de 2017 elles ne travailleraient qu'avec les entreprises de transport « transparentes » qui participeraient au programme. En conséquence, les entreprises dont le modèle d'activité repose sur la violation consciente de la réglementation relative au « cabotage » devraient finir par disparaître du secteur des transports suédois.

Discussion liminaire

7. Le débat consacré aux sujets spécifiques concernant l'évaluation de l'impact et aux aspects techniques spécifiques concernant la mise en œuvre de l'architecture a été précédé d'une brève discussion liminaire, dont les thématiques principales sont brièvement résumées dans les paragraphes suivants.

8. Il a été rappelé que la finalité retenue pour les architectures TP1 et TP2, que le groupe de travail informel, puis la Réunion commune, ont considérées comme la meilleure façon de procéder, consistait à donner aux opérateurs, aux régulateurs du trafic ou aux services d'urgence l'accès, sous forme dématérialisée, aux données relatives aux transports. C'est pourquoi il a été observé qu'il existait une différence significative avec les mesures de surveillance, même volontaires, telles que celles qui avaient été présentées dans l'exemple précédent.

9. Il a également été souligné que la dématérialisation de l'information concernant les TMD pouvait permettre de disposer de davantage d'informations que les supports matériels actuels, mais qu'elle imposait aussi aux autorités des obligations nouvelles, à commencer par celle de mettre en œuvre et d'administrer les architectures.

10. Le représentant de l'ERA a observé qu'il était certainement possible de mettre en place des mesures de signalement ou de surveillance, et que les « TAF-TSI », règlement de l'Union européenne actuellement en vigueur pour le secteur ferroviaire européen, étaient basés sur ces concepts.

11. Enfin, le groupe de travail a décidé de travailler sur la base du document préparé par la France, présentant certains éléments en vue d'une évaluation d'impact (voir annexe). La France a expliqué que ce document était un avant-projet et que les observations en vue de son amélioration étaient les bienvenues. Comme il s'agissait d'une réflexion en cours, la France préparerait une nouvelle mouture de ce document pour la Réunion commune. Il a également été décidé que les exposés techniques annexés au présent rapport seraient utilisés pour alimenter les débats.

Débat général concernant l'avant-projet de document relatif à l'évaluation d'impact

12. Le Président a rappelé que la possibilité d'héberger l'interface TP1 et d'engager un travail de normalisation proprement dit avait été évoquée à l'échelle de l'UE. Pour alimenter cette décision, il fallait établir un document d'évaluation de l'impact du projet. La dernière réunion commune RID/ADR/ADN avait décidé d'inscrire ce travail dans le mandat du groupe de travail (voir ECE/TRANS/WP.15/AC.1/138, paragraphes 48 à 52, et document informel INF.33 de la session de la Réunion commune du printemps 2015).

13. Le représentant de l'ERA, s'appuyant sur l'expérience de l'Agence en matière d'évaluation d'impact, a rappelé les objectifs des évaluations d'impact de l'Union européenne, qui consistent, pour l'essentiel, à répondre aux questions suivantes :

- Pourquoi le thème considéré est-il déjà un problème?
- Pourquoi est-ce à l'Union européenne d'agir, et non uniquement aux États membres (subsidiarité)?
- Quels sont les objectifs à atteindre (liste des principales utilisations spécifiques)?

14. Il a été noté que les lignes directrices de 2009 avaient connu une évolution marquée par leur publication sous forme de site Web, mais que leur contenu n'avait pour ainsi dire pas changé. Le Président a proposé de modifier l'avant-projet de document sur l'évaluation d'impact en y intégrant toutes les observations faites par le groupe de travail informel. Compte tenu du fait que le champ d'application géographique de la mise en œuvre de l'architecture risquait de s'étendre au-delà de l'Union européenne (c'est-à-dire à tous les États membres de la Commission économique pour l'Europe), l'évaluation d'impact devait aussi être établie en conséquence.

15. Le représentant de l'ERA a rappelé que le document d'évaluation d'impact devait comporter une évaluation précise des coûts et des avantages liés à l'utilisation des architectures TP1 et TP2. Il a proposé de faire en sorte que chaque cas d'utilisation de ces architectures soit décrit avec toutes les options possibles, puis que le rapport coûts/avantages soit présenté pour chaque cas. Ces évaluations coûts/avantages devaient, dans un premier temps, consister à examiner le coût additionnel de la mise en œuvre des architectures TP1 et TP2, puis à comparer les

différentes options possibles pour chaque cas d'utilisation. Les coûts supplémentaires liés à la mise en œuvre des architectures (coût de l'hébergement, coûts matériels, coûts d'exploitation et coût de la maintenance) devaient également faire l'objet d'une évaluation précise.

16. Il a été noté qu'en fonction de l'architecture envisagée, le nombre d'interfaces TP1 pouvait être ramené à un et que, d'une façon générale, il serait bien inférieur au nombre d'interfaces requis pour l'architecture TP2. Par ailleurs, l'interface TP1 constituant le lien vers les autorités compétentes (interface de gestion des accès), la possibilité qu'elle donne lieu au développement d'un véritable marché était par conséquent moindre. Il était en revanche plus probable que les diverses interfaces TP2 soient mises en œuvre, puis administrées, par des opérateurs privés. Des solutions fonctionnelles faisant appel à des architectures TP2 sont d'ores et déjà disponibles sur le marché français. La plupart des grandes entreprises de transport disposent déjà de leur propre système de bases de données pour surveiller leurs opérations logistiques et suivre ou optimiser leur flotte de véhicules, de sorte que le coût encouru pour une architecture TP2 se limitera au seul coût de l'adaptation des systèmes préexistants. Par comparaison, le coût des architectures TP1 comprend également le développement initial de l'interface.

17. D'une façon générale, les participants ont admis qu'il était très difficile, voire impossible, dans les circonstances actuelles, de procéder à un calcul global des économies permises par la dématérialisation des documents de transport, y compris avec l'aide de certaines statistiques sur les transports. Il a été proposé de faire en sorte que le contenu de base de l'évaluation d'impact soit constitué de la liste des cas d'utilisation recensés et retenus (document de transport dématérialisé et amélioration des interventions d'urgence...) et des estimations coûts/avantages liées à chaque cas, en prenant également en compte les différentes options concernant les architectures TP1 et TP2 (TP1 uniques ou multiples, etc.). Certains participants ont fait observer que l'évaluation d'impact était un document de niveau supérieur et qu'elle devait par conséquent rester centrée sur les principaux concepts sans trop entrer dans le détail.

18. L'ERA a proposé d'améliorer la précision en décrivant les divers niveaux de service associés aux diverses options techniques applicables aux architectures TP1 et TP2. Pour chaque niveau de service, des données types concernant le nombre de transactions quotidiennes ou le nombre d'entreprises couvertes par les architectures TP2 devaient être établies. Il va sans dire que ces données devaient aussi être examinées pour estimer la taille et le coût des serveurs. Certains participants ont souligné qu'il était difficile d'atteindre un tel niveau de détail en raison du manque général de statistiques sur les TMD. La France a expliqué que tout serait mis en œuvre pour établir une nouvelle mouture du document d'évaluation d'impact, mais que cet effort serait effectivement limité par la quantité de données disponibles.

Débat concernant la réduction des coûts par la dématérialisation

19. Il a été noté que les entreprises spécialisées dans le transport de colis seraient celles qui retireraient le plus d'avantages. À partir de l'exemple réel d'une entreprise gérant une flotte d'environ 700 véhicules, il a été souligné que pour chaque parcours, il fallait aujourd'hui imprimer en moyenne 15 documents de transport (soit 20 pages environ), ce qui représentait au total 6 tonnes de papier par an, à un coût de 12 000 euros environ. S'agissant des entreprises spécialisées dans le TMD en citerne, l'économie réalisée devrait être moindre, car les citernes sont le plus souvent affectées à un produit unique (produit chimique, hydrocarbure, etc.) et les documents de transport sont de ce fait plus simples et moins volumineux.

Débat concernant les applications télématiques pour le fret (TAF-TSI) : interopérabilité et liens possibles avec l'architecture TP1

20. Les principaux aspects du règlement TAF-TSI ont été présentés par l'ERA (la présentation sera distribuée en tant que document informel). Il a été rappelé que le règlement TAF-TSI avait pour objectif principal de promouvoir l'interopérabilité entre les différents opérateurs de transport ferroviaire et administrateurs des infrastructures en définissant les règles concernant l'échange écrit des données relatives au TMD ou des consignes de sécurité, afin de réduire les obstacles au transport et d'améliorer la sécurité. Il a été expliqué que les données TAF-TSI étaient généralement transmises sur tablette numérique aux conducteurs de locomotives, car ce support était moins onéreux que le papier, et que l'utilisation de données numériques offrait une plus grande souplesse en permettant, par exemple, de ne consulter que les parties des instructions écrites du RID concernant les marchandises dangereuses présentes à bord du train, ce qui en facilitait la lecture par le conducteur.

21. Il a été précisé que le règlement TAF-TSI visait à faciliter et harmoniser l'échange de données entre les acteurs du secteur ferroviaire et leurs clients, mais qu'il ne traitait pas de la façon dont ces données étaient transmises aux autorités telles que les autorités de contrôle ou les services de secours. Il a donc été estimé que l'approche basée sur l'architecture TP1 offrait pour principal avantage la possibilité de récupérer les données existantes concernant les TMD à partir de la structure TAF-TSI, et que l'interface TAF-TSI pouvait, dans une certaine mesure, être considérée comme une sorte d'architecture TP2 spécialisée dans le transport ferroviaire.

Débat concernant les interventions d'urgence

22. Le Président a rappelé quelques cas concrets dans lesquels des interventions précoces auraient apporté des avantages. Par exemple, l'incendie du poids-lourd transportant des matières dangereuses sur le pont Mathilde, à Rouen, avait fini par entraîner l'effondrement du pont, ce qui aurait pu être évité par une intervention rapide des secours qui aurait été possible si les pompiers avaient pu mieux localiser le véhicule en flammes. L'ERA a observé qu'un tel gain de rapidité d'intervention n'était pas très pertinent dans le cas du transport ferroviaire (la localisation des convois étant toujours connue avec précision), mais qu'il faudrait améliorer l'adéquation entre les risques et les équipements de sécurité.

23. L'ERA a également observé que la thématique de la modélisation anticipée des incidents était de plus en plus souvent évoquée et qu'il serait judicieux que les prochaines versions du règlement TAF-TSI puissent prévoir la communication de certains indicateurs relatifs à la sécurité (non pour les interventions d'urgence précoces, mais dans un souci de prévention des accidents).

Débat sur la collecte de statistiques concernant les accidents

24. Le Président a décrit la situation actuelle s'agissant de la collecte de statistiques concernant le transport de marchandises dangereuses en France, précisant que plusieurs personnes étaient désormais affectées à cette tâche. Il a rappelé qu'on dénombrait en moyenne chaque année de 5 à 6 millions d'opérations de transport sur les routes de France. En dépit des nombreux efforts réalisés pour les recueillir, les données relatives au trafic n'étaient pas très précises. La collecte de données à des fins d'études statistiques sur les TMD pourrait devenir une utilisation intéressante des architectures TP1/TP2, et sa mise en œuvre ne poserait pas de difficulté technique

particulière. Enfin, le Président a souligné qu'il était de plus en plus nécessaire de disposer de statistiques précises pour évaluer les projets d'infrastructure dans le domaine des transports en se fondant sur une approche du risque fiable.

25. L'ERA a expliqué que, dans cinq ans, le système TAF-TSI transmettrait des données sur les risques à la Direction générale des transports. Le Président a observé qu'il était judicieux d'indiquer dans le document d'évaluation d'impact que le TAF-TSI rendrait la collecte de statistiques de moins en moins coûteuse et qu'il convenait de mettre en place le même dispositif pour le transport routier. Le document pouvait donc comporter une évaluation de cette situation.

Débat concernant les questions de sécurité

26. Le Président a rappelé que les grandes questions suivantes concernant la sécurité des données transmises par le système TP1/TP2 n'avaient pas encore été résolues :

- La protection des données privées et le respect de la Directive de l'Union européenne sur la protection des données à caractère personnel;
- La sûreté du système lui-même.

27. Conformément à la Directive de l'Union européenne sur les données à caractère personnel, toutes les données relatives à un individu doivent être recensées et leur usage doit être déclaré. De plus, la possibilité de rectification de ces données doit être accordée sur demande, quels que soient le degré d'ancienneté des données ou la nature de l'organisation (organisme public, organisation privée, autorité publique, etc.) qui les collecte. Même si, en principe, il n'est pas nécessaire de recueillir des données individuelles pour que l'architecture fonctionne correctement, il a été décidé de vérifier si telles ou telles données utilisées aux fins de l'architecture TP1/TP2 entraînent dans le champ d'application de la Directive de l'Union européenne sur les données à caractère personnel.

28. S'agissant du deuxième point, il a été souligné qu'un système sûr n'autoriserait pas le stockage de données illégales. Toutefois, la sécurité du système devrait être garantie, car le système serait utilisé pour faire appliquer la réglementation en lieu et place des documents de transport actuels.

29. Plus généralement, les données stockées dans les différents systèmes TP2 sont et devront demeurer confidentielles. Le système est conçu de telle sorte que toutes les consultations des données en question sont réalisées via des interfaces spécifiques qui sont autorisées à interroger les bases TP2 à travers l'interface TP1, laquelle n'a pas accès aux données contenues dans les systèmes TP2 et ne les stocke pas. Si le système est correctement administré, tous les TP2 restent indépendants, et tous les opérateurs des transports, qui ont des obligations différentes au regard du RID/ADR, peuvent accéder à leurs propres données, qui sont conservées mais demeurent privées.

Débat sur la centralisation ou la décentralisation des architectures pour le TP1

30. Il a été noté que la comparaison entre architecture centralisée et architecture décentralisée pour le TP1 était une question importante. Si l'on peut dire que les deux solutions conviennent pour accomplir le travail requis, il n'en est pas moins vrai qu'à bien des égards, une architecture centralisée présente un avantage par rapport à une architecture décentralisée. Pour un territoire donné, un TP1 unique offre la possibilité de mettre en place un seul serveur, sans qu'il soit nécessaire de multiplier les allers et

retours entre plusieurs TP1, ce qui permet de limiter les flux de données et, donc, de réduire les temps d'accès.

31. La mise en œuvre d'une architecture centralisée pour le TP1 sur un territoire donné requiert de l'ensemble des autorités compétentes concernées qu'elles s'entendent pour déléguer cette fonction à un gestionnaire de projet unique qui accepte de superviser la mise en place et la maintenance de l'interface unique. Inversement, une architecture décentralisée évite de devoir trouver un tel organe central, mais laisse aux opérateurs locaux ou aux autorités locales compétentes le soin de développer les interfaces du TP1; en outre, il convient de noter que, pour être pleinement opérationnels, tous les TP1 doivent être mis en œuvre sur un bref laps de temps, exactement comme s'il s'agissait d'une architecture centralisée. En effet, il serait impossible de récupérer les informations requises sous forme électronique dans le cas d'une opération de transport en provenance d'un lieu non encore couvert.

32. Pour ce qui est des coûts, en particulier pour le transport routier, on peut considérer que dans le cas d'un TP1 unique, la taille du serveur qui héberge l'interface (donc son coût) sera bien inférieure à la taille cumulée de tous les TP1 locaux. En effet, dans le deuxième cas, une certaine redondance des données sera inévitable (pour prendre en compte, par exemple, la situation des transporteurs étrangers qui opèrent également sur le territoire national d'un autre pays et qui devront par conséquent être déclarés dans les TP1 des deux pays), mais encore faut-il vérifier s'il en est toujours ainsi des autres modes de transport. En conséquence, le coût lié à la mise en place d'un TP1 unique centralisé est bien inférieur aux coûts cumulés liés au déploiement de chaque TP1 local.

Autres questions techniques à traiter dans l'avenir

33. Les travaux d'expérimentation actuellement en cours concernant la mise en œuvre des architectures TP1 et TP2 ont mis en lumière les problèmes techniques brièvement évoqués ci-après, qui devront être résolus dans l'avenir.

34. Pour travailler en toute transparence avec les opérateurs de transport, il sera peut-être nécessaire de renvoyer aux TP2 un message précisant la nature de l'autorité (agent de l'administration, service d'urgence, etc.) qui a émis une demande de données et la nature des données requises. L'idée a, dans l'ensemble, été jugée intéressante.

35. Dans le cas du transport routier, même s'ils sont clairement identifiés par un numéro unique (numéro d'identification du véhicule) conservé dans un registre européen, les véhicules sont déjà concrètement identifiables par leur plaque minéralogique. Le problème posé par la similarité des plaques minéralogiques délivrées dans les différents pays doit être résolu, peut-être par l'insertion d'une variable appropriée d'identification du pays dans la base de données.

36. Un autre problème d'ordre pratique se pose s'agissant du traitement des demandes portant sur une partie des plaques minéralogiques (une situation qui peut survenir, par exemple, dans le cas d'un accident impliquant un véhicule transportant des matières dangereuses), ces demandes nécessitant des investigations complémentaires.

37. Pour rendre les architectures du TP1 et des TP2 plus conviviales, il conviendra également d'examiner le cas de l'enregistrement auprès de plus d'un TP2. Ce cas peut notamment se produire pour certaines entreprises de transport (généralement petites) qui opèrent comme entreprises sous-traitantes pour plusieurs entreprises plus importantes qui déclarent chacune les véhicules correspondants dans leur propre TP2. La même situation se produit dans le cas du groupage, lorsqu'un véhicule est chargé

de colis contenant des matières dangereuses provenant de plusieurs entreprises, dont chacune établit ses documents de transport via sa propre base de données.

38. Enfin, la possibilité d'obtenir les documents de transport dématérialisés au format PDF semble constituer une méthode appropriée en cas d'impossibilité d'accéder aux données en « zone blanche » ou en cas d'autre problème de communication, mais il convient toutefois de définir avec précaution la façon de traiter les versions successives des documents.

Résumé du travail à faire en ce qui concerne le document d'évaluation d'impact

39. À l'issue du débat, il a été décidé qu'une nouvelle mouture du document sur l'évaluation d'impact serait préparée et soumise à la Réunion commune RID/ADR/ADN, lors de la session du printemps 2016. Ce travail risquait de demander un effort substantiel, et il a par conséquent été noté qu'un document d'information pourrait être établi en complément du présent rapport et distribué en tant que document officiel.

40. Il a été décidé que la France préparerait une nouvelle mouture du projet de document sur l'évaluation d'impact qui intégrerait les principaux cas d'utilisation retenus précédemment (document de transport dématérialisé, amélioration de la réponse aux situations d'urgence, statistiques). Il a également été décidé qu'à ce stade il était préférable de maintenir le nombre de cas d'utilisation à un niveau raisonnable. Toutefois, cela n'excluait pas la possibilité de développer de nouvelles utilisations, et il convenait par conséquent de faire en sorte que tout nouveau système mis en place demeure suffisamment flexible et ouvert aux améliorations.

41. S'agissant de l'analyse coûts/avantages, l'évaluation d'impact intégrera certains coûts inhérents aux serveurs et aux améliorations techniques qui pourraient être apportées pour tenir compte des retours d'expérience de la mise en œuvre du TP1 et des TP2 en France.

42. Les différentes options techniques, notamment la comparaison entre TP1 unique et TP1 multiples, seront également traitées, avec les niveaux de services correspondants et la mention des coûts associés.

43. Il a été noté que les tâches suivantes devaient être réalisées dans le contexte du document sur l'évaluation d'impact :

- Recueillir des informations concernant les évaluations du règlement TAF-TSI;
- Recueillir des données, y compris financières, concernant l'impact de la dématérialisation des documents de transport, notamment pour les entreprises spécialisées dans le transport de citernes;
- Recueillir des données concernant les dépenses moyennes et établir des statistiques d'ensemble.

44. Enfin, tous les membres du groupe de travail informel sont aimablement invités à contribuer à la préparation du document sur l'évaluation d'impact en fournissant, lorsqu'elles sont disponibles, des données pertinentes concernant le transport et les coûts, que la France réunira dans ledit document.