

Abstract

L'étude avait pour but d'examiner la situation actuelle concernant l'échange de données dans le trafic de fret transfrontalier et de tirer des conclusions sur le développement futur d'un système européen commun, spécifié en vertu des dispositions de la directive 2001/16/CE sur l'interopérabilité du système roue-rail transeuropéen.

La demande croissante d'informations exactes en ligne par les clients, qui entrent en communication pour une réservation, un rapport sur l'état d'avancement des travaux, l'heure d'arrivée prévue (ETA), des informations de poursuite, ou l'annonce de l'arrivée et la disponibilité, devient un ingrédient nécessaire de tout système de transport moderne. Les Chemins de fer nationaux européens ont des applications étendues, et dans certains cas élaborées, de systèmes d'information. Toutefois, au niveau européen, les systèmes ne sont pas compatibles et il n'y a eu aucune force motrice puissante permettant d'introduire un système commun, bien que les spécifications techniques existent dans les feuillets appelés UIC. La raison expliquant cette situation est l'attitude isolationniste et peu coopérative des chemins de fer traditionnels à un niveau opérationnel.

Le rapport donne un aperçu des systèmes existants appliqués par les sociétés de chemin de fer, mais également des systèmes employés par les opérations intermodales de transport ; il décrit également en bref un système d'échange de données existant, que les chemins de fer des États-Unis mettent en oeuvre par le truchement d'une société sans but lucratif commune, Railinc.

Etant donné le grand nombre des systèmes nationaux et internationaux différents qui fonctionnent déjà, la création d'un système de données européen automatisé, entièrement neuf, serait extrêmement coûteuse, inacceptable pour toutes les parties et très longue. Par conséquent, la conclusion principale est qu'un système européen d'échange de données doit reposer sur les systèmes nationaux existants, en définissant les conditions pour l'échange des messages. Le format et le contenu des messages devraient être définis dans une STI (spécification technique pour l'interopérabilité), rendant ainsi obligatoire leur utilisation sur le réseau ferroviaire. Un fournisseur de services pourrait gérer l'échange au niveau européen, tout en faisant payer les coûts de transaction aux utilisateurs.

La recommandation est de définir trois niveaux de données à échanger: interopérabilité de base, opérations ferroviaires régulières et fonctions commerciales et en temps réel. Seuls les deux premiers niveaux sont supposés être obligatoires.