



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, 18-22 mars 2019

Point 6 de l'ordre du jour provisoire

Rapports des groupes de travail informels**Groupe de travail informel de la télématique :
réunion à Vienne (12-14 novembre 2018)****Document transmis par le Gouvernement français au nom
du groupe de travail informel de la télématique* *****Résumé***Résumé analytique :** Informations sur les travaux en cours dans le domaine de la télématique destinées à la Réunion commune.**Introduction**

1. Comme il est indiqué au paragraphe 46 du rapport de la Réunion commune sur sa dernière session (ECE/TRANS/WP.15/AC.1/152), le groupe de travail informel s'est réuni à Vienne du 12 au 14 novembre 2018.
2. Le groupe de travail informel a pris note de l'exposé de la France concernant les procédures et langues utilisées dans la description du service Web (voir le document informel INF.3).
3. L'Union européenne a présenté une proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil concernant les informations électroniques relatives au transport de marchandises (eFTI ; voir le document informel INF.4). Il a été relevé qu'une collaboration avec le Forum sur le numérique dans les transports et la logistique (DTLF) serait très utile. Le représentant de l'Union européenne a fait savoir au groupe de travail informel que

* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour 2018-2019 (ECE/TRANS/WP.15/237, annexe V, (9.2)).

** Distribué par l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) sous la cote OTIF/RID/RC/2019/21.



l'Agence européenne des chemins de fer avait élaboré un modèle permettant de comparer différentes manières d'utiliser les documents de transport électroniques.

4. Il a tout d'abord été considéré qu'il serait préférable de disposer de lignes directrices plutôt que d'un mémorandum d'accord dont la signature pourrait entraîner quelques procédures juridiques compliquées dans certains pays. De plus, les lignes directrices permettent une plus grande souplesse d'application par les États.

5. Le groupe de travail informel a élaboré les lignes directrices qui figurent dans la proposition annexée et modifié certains points du projet de mémorandum d'accord initial. Dans le cadre de ce travail, le groupe informel a décidé que certaines questions techniques spécifiques seraient examinées par un groupe de travail technique auquel participeraient tous les tiers de confiance TC1 identifiés comme candidats. Il a été convenu qu'ils se réuniraient à Aix en Provence les 11 et 12 décembre 2018.

6. Il a notamment été relevé que deux questions techniques devaient faire l'objet de vérifications par le groupe de travail technique :

- Est-il nécessaire d'utiliser le numéro VIN pour identifier les véhicules en relation avec les appels d'urgence (eCall) ou le numéro d'immatriculation est-il suffisant dans la mesure où il existe un lien unique entre ces deux numéros ?
- Des conditions supplémentaires s'appliquent-elles à la signature numérique lors de la communication entre des tiers de confiance TC2 et TC1.

7. Le groupe de travail informel a brièvement abordé les questions concernant les États qui souhaitent utiliser les directives à l'avenir. Il conviendrait de les examiner plus en détails lors de la conférence annuelle mentionnée aux points 7 à 9 de la section 2 des lignes directrices.

8. Logiquement, la prise de décisions est limitée aux utilisateurs, mais comme les décisions sont rendues publiques d'autres Parties contractantes/États membres peuvent y avoir accès pour s'informer et faire part de leurs observations. Les non-utilisateurs sont les bienvenus s'ils souhaitent devenir utilisateurs à leur tour.

9. Le groupe de travail a noté qu'il serait très utile que la CEE et l'OTIF établissent une liste des Parties contractantes qui utilisent ces lignes directrices, les interfaces des TC1 et le texte des lignes directrices lui-même sur leurs sites Web. Les lignes directrices peuvent être adaptées en fonction des possibilités d'utilisation de ces sites, par exemple au titre des informations sur les pays.

10. Certaines **OBSERVATIONS** et d'autres points qui nécessitent d'être clarifiés dans les lignes directrices elles-mêmes apparaissent dans la proposition **en caractères gras soulignés**.

Proposition

« Lignes directrices pour l'application du paragraphe 5.4.0.2 du RID/ADR/ADN

Introduction

1. Les présentes lignes directrices ont pour objet d'appuyer l'élaboration d'un système harmonisé pour l'utilisation de documents de transport électroniques lors du transport de marchandises dangereuses en favorisant une compréhension commune du paragraphe 5.4.0.2 et en remplissant les conditions énoncées au paragraphe 5.4.1 du RID/ADR/ADN.
2. Les utilisateurs de ces lignes directrices conviennent d'utiliser l'architecture informatique type exposée ci-après (annexe et documents techniques).
3. Les utilisateurs de ces lignes directrices sont les Parties contractantes à l'ADR et/ou à l'ADN et/ou les États membres du RID. Ils seront désignés ci-après comme "utilisateurs" de ces lignes directrices. Leur liste figure à l'annexe B.

JOBSERVATION : Autre solution (en fonction des possibilités de collaboration avec la CEE et l'OTIF) :

Les utilisateurs de ces lignes directrices informeront la CEE et/ou le secrétariat de l'OTIF.

4. Il est entendu que :
 - a) L'architecture informatique décrite à l'annexe A repose sur un modèle axé sur deux types de prestataires de services appelés tiers de confiance (TC) 1 et 2. Le modèle pose en principe qu'il existe plusieurs TC1 et plusieurs TC2 ;
 - b) Le TC2 possède les données requises au titre de la section 5.4.1 du RID/ADR/ADN. Il peut s'agir d'un transporteur ou d'un tiers engagé par un transporteur ;
 - c) Le TC1 offre des services permettant de communiquer les données du TC2 aux autorités et aux services d'urgence sur demande ;
 - d) Le TC1 transmet également les données du TC2 à d'autres TC1 sur demande ;
 - e) Le terme "eDG Transport Information" renvoie à l'élément technique qui décrit le format d'échange sur la base du modèle de langage de modélisation uniformisé (UML), du schéma du langage de balisage extensible (XSD) et du langage de description des services Web (WSDL).
5. La CEE et l'OTIF publieront la liste des utilisateurs et des TC1 notifiés par les utilisateurs de ces lignes directrices en tant qu'informations sur les pays.

JOBSERVATION : à vérifier avec la CEE et l'OTIF – Il pourrait être plus clair d'établir une liste complète séparée de ces utilisateurs]

Section 1 Champ d'application

6. Il est considéré que les dispositions énoncées au paragraphe 5.4.0.2 du RID/ADR/ADN sont appliquées aux conditions définies à l'annexe. Aux fins des présentes lignes directrices, on entend par "document de transport électronique" un document électronique reprenant les renseignements qui doivent figurer dans le document de transport conformément à la section 5.4.1 du RID/ADR/ADN.

Section 2 Principes régissant la modification des lignes directrices

Généralités

7. Les lignes directrices peuvent être modifiées lors d'une conférence annuelle ou dans le cadre d'une procédure écrite.

8. Les conférences annuelles et les procédures écrites doivent être planifiées de telle sorte que les modifications des règlements relatifs au transport international (RID/ADR/ADN) et/ou à des réglementations pertinentes puissent être prises en compte.

9. Les conférences et procédures écrites doivent être organisées à tour de rôle par les utilisateurs de ces lignes directrices, généralement dans l'ordre suivant : France, Allemagne et Italie. Le pays hôte est chargé d'organiser la réunion et de gérer les documents de référence.

JOBSERVATION : la liste des pays hôtes peut être adaptée lors des conférences annuelles en fonction de la liste de ceux qui ont déclaré utiliser les lignes directrices]

10. Chaque **utilisateur** peut proposer d'apporter des modifications aux lignes directrices. Ces modifications doivent être approuvées par consensus des utilisateurs.

11. Lorsque de nouvelles modifications sont adoptées, l'organisateur de la conférence ou de la procédure écrite doit reproduire et distribuer le texte révisé des lignes directrices. Les modifications doivent être indiquées en marge du texte.

12. Sauf décision contraire, les lignes directrices révisées doivent entrer en vigueur six mois après que le nouveau texte est disponible.

13. La distribution du texte et la communication en général doivent se faire par voie électronique.

Conférence

14. Les propositions doivent être soumises à l'organisateur de la conférence suivante au moins trois mois avant cette conférence. L'organisateur doit transmettre les propositions reçues à l'ensemble des utilisateurs et à titre d'information à tous les États membres/Parties contractantes, ainsi qu'aux membres de la Réunion commune (y compris les ONG et la Commission européenne) au moins deux mois avant la conférence. Tous les utilisateurs ainsi que les États membres/Parties contractantes ou organisations informés disposeront pour y répondre s'ils le souhaitent d'une période qui prenne fin deux semaines avant le début de la conférence.

15. Des groupes de travail sur des questions spéciales peuvent être mis en place entre deux conférences. Leurs rapports et propositions doivent être présentés à la conférence de la même manière que les autres propositions. Des groupes de travail peuvent aussi être constitués pendant une conférence, ce qui doit être, si possible, signalé à l'avance.

Procédure écrite

16. Une procédure écrite peut être utilisée au lieu d'une conférence pour peu que l'utilisateur chargé d'organiser la conférence suivante le propose. Dans ce cas, c'est ce même utilisateur qui est responsable de la conduite de la procédure.

17. Une procédure écrite peut également être engagée si au moins trois utilisateurs en font la demande. Dans ce cas, c'est l'utilisateur qui a organisé la dernière conférence en date qui est responsable de la conduite de la procédure.

18. L'organisateur doit distribuer les propositions de modification aux utilisateurs et les informer du calendrier prévu pour qu'ils communiquent leurs observations par écrit. Tous les utilisateurs doivent répondre aux propositions dans les six semaines. Si la proposition initiale est modifiée sur la base des observations de ces utilisateurs, la version révisée doit être distribuée à l'ensemble des utilisateurs. À compter de la date de cette distribution, les utilisateurs disposent de quatre semaines pour déclarer s'ils approuvent ou non la version modifiée des lignes directrices.

19. Les modifications sont adoptées si elles reçoivent l'aval de tous les utilisateurs. L'organisateur doit alors reproduire et distribuer le texte révisé des lignes directrices conformément au paragraphe 11 de la présente section.

20. Une version des lignes directrices doit être conservée par le responsable de la conduite de la procédure écrite, qui doit veiller à ce qu'une version actualisée des fichiers de référence UML, XSD et WSDL nommés "eDG Transport Information" soit disponible en ligne.

[OBSERVATION : si c'est accepté, sur les sites Web de la CEE et de l'OTIF]

Groupe de travail technique

21. Les TC1 sont chargés d'assurer la maintenance et la gestion courante du système et peuvent créer un groupe de travail technique pour les épauler dans cette tâche.

22. En cas de grave problème de communication, les modifications techniques limitées aux fichiers de référence UML, XSD et WSDL qui sont approuvées par le groupe de travail technique sont acceptées immédiatement. Le groupe de travail technique doit envoyer les versions actualisées des fichiers de référence à l'organisateur de la dernière conférence ou procédure écrite, qui doit le mettre à disposition en ligne.

[OBSERVATION : en fonction des possibilités, de préférence la CEE/l'OTIF comme indiqué auparavant]

23. Les propositions conformes à l'annexe A, 1, b) iv) peuvent être soumises pour accord lors d'une conférence annuelle ou dans le cadre d'une procédure écrite.

Annexe A

1. Principes relatifs à la communication entre divers TC1 et TC2 et les autorités compétentes au sujet des documents de transport

- a) Les TC1 peuvent être des entités publiques ou privées. Ils doivent répondre aux conditions de certification exposées au point b). Les informations fournies par les TC1 doivent être accessibles gratuitement aux autres TC1 et aux autorités. Il peut y avoir plus d'un TC1 par utilisateur. Les utilisateurs ne sont pas obligés d'établir des TC1 mais peuvent décider de recourir aux services d'un ou plusieurs TC1 étranger(s). Il peut également y avoir des TC1 sans aucun TC2 enregistré.

b) **En ce qui concerne les TC1 qualifiés ("certification des TC1") :**

- i) L'Allemagne, l'Autriche, la France et l'Italie ont déjà identifié une première série de TC1 potentiels (GBK en Allemagne, DiGiDO en Autriche, NeoGLS et Novacom Services en France et le Ministère des transports et UIRNet en Italie).

Les utilisateurs peuvent désigner des TC1 supplémentaires.

- ii) Cette liste de TC1 qualifiés, qui reprend toutes les informations utiles à leur identification, doit être déposée auprès de la CEE pour les transports routiers et par voies navigables, et éventuellement auprès de l'ERA/l'OTIF pour les transports ferroviaires, en vue des opérations futures. La CEE/l'ERA/l'OTIF sont chargés de gérer cette liste et d'en publier des extraits dans la mesure nécessaire pour assurer le bon fonctionnement du système, exerçant ainsi le rôle de gestionnaires de confiance de la liste.

- iii) Tous les TC1 qualifiés sont tenus informés de l'état de la liste (c'est-à-dire qu'ils savent qui sont les autres TC1 qualifiés) par les gestionnaires de la liste.

- iv) Des conditions plus détaillées concernant les TC1 doivent encore être définies et décrites. Elles seront ajoutées ultérieurement. Afin de constituer une base solide pour l'élaboration de ces conditions, les sociétés et entités susmentionnées doivent établir des règles et soumettre des rapports. Les conditions de certification proposées seront ensuite examinées et validées par les **utilisateurs** et devront être respectées par les entités intéressées.

c) **Les règles suivantes sont applicables :**

- i) Un utilisateur des lignes directrices ne peut désigner qu'un TC1 établi sur son territoire national qui remplit les conditions énoncées dans ces lignes directrices. Ce TC1 reçoit de l'utilisateur qui l'a désigné le dossier "eDG Transport Information". Tous les TC1 qualifiés doivent être conformes au schéma XSD spécifié dans le dossier "eDG Transport Information" pour l'échange d'informations.

- ii) Les TC1 doivent accepter les demandes émanant d'autres TC1.

- iii) Les TC1 doivent accepter l'enregistrement de tous les TC2.

- iv) Les TC1 doivent accepter les demandes d'enregistrement des autorités qui figurent sur la liste conformément à d).

- v) Les TC1 doivent accepter les demandes d'inscription des autorités compétentes qui sont enregistrées auprès d'eux.

- vi) Une fois inscrits sur la liste des TC1 qualifiés, les nouveaux TC1 doivent s'enregistrer auprès de tous les autres TC1 qualifiés en fournissant toutes les données de contact obligatoires.

- vii) Les TC1 sont libres de choisir leur politique de fixation des prix, mais ils doivent adopter une approche non discriminatoire.

- d) **Procédure nationale visant à déterminer les autorités habilitées à soumettre des demandes :**
- i) Chaque **utilisateur** établit sa propre liste des autorités (organes de contrôle, services d'urgences, etc.) habilitées à soumettre des demandes à un TC1, en veillant à indiquer le certificat de l'entité, conformément au point 2 b). Seules les entités inscrites sur cette liste sont autorisées à s'enregistrer auprès d'un TC1.
 - ii) Il incombe à l'**utilisateur** de gérer la liste et de la tenir à jour.

2. Conditions à remplir par les TC1 en matière de fonctionnement

a) Services des TC1

- i) Les services des TC1 et des TC2 sont décrits au moyen du langage WSDL. Les services accessibles depuis l'extérieur sont principalement décrits avec leurs paramètres et leurs valeurs de retour.
- ii) La méthode "getDGTDDocument" permet à un TC1 d'obtenir un document de transport bien précis d'un TC2 déterminé. Les paramètres permettant d'identifier le TC2 et le document de transport en question sont décrits au point 3 a). Cette méthode est disponible uniquement pour les services d'urgence et les autorités de contrôle (voir 1 d)). Les autorités ne peuvent demander aux TC1 que des informations relatives aux véhicules qui se trouvent sur le territoire relevant de leur compétence. La raison pour laquelle un accès aux données est sollicité doit être précisée en sélectionnant la réponse adéquate parmi une liste prédéfinie (par exemple services d'urgence, organes de contrôle).
- iii) Le journal de l'accès aux données doit être conservé pendant minimum trois mois conformément au paragraphe 5.4.4.1.
- iv) Les TC1 doivent garantir le fonctionnement de leur service du début à la fin du transport, comme énoncé au point 3 a) afin que l'ensemble des données des TC2 concernant chaque opération puisse être transmise sur demande aux organes de contrôle ou aux services d'urgence.

b) Certificats

- i) Les TC1 doivent utiliser un protocole HTTPS. Ils doivent avoir une adresse IP statique et un certificat X509 V3, qui doivent figurer sur la liste des TC1 qualifiés. L'authentification doit se faire par vérification de ces deux éléments. Les données doivent être protégées au moyen du protocole HTTP sur TLS. Les certificats doivent être délivrés conformément aux règles internes des utilisateurs et échangés directement via des circuits sécurisés.

c) Procédures d'enregistrement auprès d'un TC1 pour les autorités et les TC2 :

- i) Pour permettre la communication de machine à machine, les TC1 doivent définir une procédure d'enregistrement manuelle ou automatique.

S'ils optent pour une procédure automatique, elle doit s'appuyer sur la méthode exposée dans la description du service Web mentionnée au point 1) c) i). En particulier :

- Les candidats TC2 doivent utiliser la méthode "sendTP2RegistrationRequest" avec l'ensemble minimum de données suivant :
 - URL : point d'accès au TC2 pour le TC1 ;
 - Clef publique du certificat du TC2 ;
 - Nom du TC2 avec adresse (rue, code postal, localité) ;

- Nom, courriel et numéro de téléphone de la personne de contact.
- Pour les organismes publics, la méthode est “sendPublicServiceRegistrationRequest” et l’ensemble minimum de données est le suivant :
 - Clef publique du certificat de l’organisme ;
 - Nom et adresse de l’organisme (rue, code postal, localité) ;
 - Nom, courriel et numéro de téléphone de la personne de contact ;
 - Type d’acteur : autorité compétente (par exemple services d’urgence, autorités de contrôle).
- ii) La procédure d’enregistrement des TC2 doit être précisée par le TC1.
- iii) Si l’entité qui demande à être enregistrée est une autorité, son nom et son certificat doivent figurer sur la liste mentionnée sous 1 d) et la vérification peut se faire automatiquement ou manuellement.

Si l’entité qui demande à être enregistrée est un TC2, deux méthodes peuvent être employées :

 - Le représentant officiel du TC2 communique la clef publique dans un document qu’il signe numériquement, après quoi la vérification se fait hors ligne ;
 - Soit le TC1 fait confiance au signataire du certificat, sur la base de la législation nationale, des registres publics ou d’accords spécifiques, et la vérification se fait automatiquement.

3. Création et mise à disposition d’ensembles de données destinés à être utilisés par les TC2, les TC1 et les autorités/services d’urgence

- a) Pour chaque transport les données suivantes doivent être transmises à un TC1 :
 - i) ADR : code de pays (Convention de Vienne) et numéro d’immatriculation du véhicule tracteur et de la/des remorque(s)
ADN : numéro européen unique d’identification (ENI) ;
RID : numéro de wagon UIC.
 - ii) Code BIC pour les conteneurs (si disponible ou réglementé).
 - iii) Statut : début/fin du transport.
- b) Transactions entre un TC2 et un TC1 :
 - i) Pour chaque transport, un TC2 doit traiter avec un seul TC1.
- c) Le document de transport transmis du TC2 au TC1 doit être signé numériquement.

4. Conditions pendant la phase de transition

Tant que tous les services d’urgence et toutes les autorités compétentes ne sont pas connectées au système de TC1/TC2, des informations embarquées supplémentaires sont nécessaires.

Conditions supplémentaires relatives au stockage et à l’affichage des données à bord des véhicules routiers, des trains et des bateaux de navigation intérieure :

- a) Le dispositif de stockage du terminal embarqué doit pouvoir stocker toutes les données relatives aux marchandises dangereuses exposées au paragraphe 5.4.1 du RID/ADR/ADN pendant toute la durée du transport. À cet effet, tous les terminaux de données (tablettes, numériseurs, smartphones, unités embarquées) doivent utiliser un dispositif de stockage non volatile

(actuellement mémoire EEPROM ou mémoire flash). Le dispositif intégré au terminal doit être protégé contre les contraintes généralement rencontrées au cours d'un transport.

- b) Pour les transports par voie routière et ferroviaire, il faut utiliser un terminal de données mobile et pour les transports par voie navigable intérieure un terminal fixe ou un terminal mobile. Un terminal fixe peut également être utilisé pour les transports routiers dans les cas où trois types de marchandises dangereuses différents (numéros ONU) au maximum sont transportés, en citerne ou en vrac, dans un véhicule soumis aux conditions de signalisation exposées aux paragraphes 5.3.2.1.2 ou 5.3.2.1.4 de l'ADR.

Le terminal de données doit être conçu de telle manière qu'aucune donnée ne soit perdue lorsque l'alimentation en électricité est interrompue. Le dispositif de stockage d'énergie doit pouvoir alimenter le terminal pendant toute la durée du transport ou être rechargé en cours de route avec le matériel disponible à bord.

- c) Les données doivent être affichées sur un écran offrant des conditions de lecture semblables à celles d'un document imprimé en termes de taille de police et de lisibilité (représentation visuelle sans mise en page imposée (par exemple, format PDF) sur un écran d'au moins 10 pouces, ou une représentation optimisée et structurée permettant d'afficher sur un écran d'au moins 3,5 pouces toutes les données pertinentes relatives aux marchandises dangereuses transportées), quelles que soient les conditions de luminosité. Le dispositif de lecture doit être intuitif et facile à utiliser et permettre aux contrôleurs et au personnel des services d'urgence d'accéder librement à toutes les données pertinentes concernant les marchandises dangereuses.
- d) Le chauffeur/conducteur/capitaine doit être capable de faire fonctionner le terminal de données et de fournir l'assistance nécessaires à l'autorité de contrôle ou aux services d'urgence. Il doit par exemple, si les contrôleurs le lui demandent, leur expliquer comment fonctionne le terminal ou les accompagner pendant le contrôle en prenant le terminal avec lui. Il est tenu de faire de même dans les situations d'urgence, s'il en a les moyens.
- e) Il faut accepter qu'en cas de perte de connexion au réseau mobile il peut y avoir un certain retard dans la synchronisation entre les données stockées dans le dispositif embarqué et les données correspondantes en possession du TC2.

5. Dispositions transitoires spécifiques au transport routier

Il faut apposer dans la cabine du conducteur des instructions permettant d'accéder aux données électroniques concernant les marchandises dangereuses pour le cas où le conducteur serait en état d'incapacité.

- Des panneaux signalant l'utilisation de documents de transport électroniques doivent être fixés à l'avant et l'arrière du véhicule. Si, pour des raisons structurelles ou d'autres motifs évidents, l'arrière du véhicule ne peut être marqué, les panneaux peuvent être apposés sur les portières de la cabine du conducteur. Selon l'utilisation du véhicule, le marquage peut être temporaire (panneaux pliables ou magnétiques) ou permanent (panneaux fixés définitivement). Le panneau à afficher est un losange de couleur orange muni d'une illustration (voir le pictogramme en annexe aux présentes directives).

6. Dispositions transitoires spécifiques au transport ferroviaire

Le transporteur est tenu d'informer le gestionnaire de l'infrastructure lorsqu'il utilise un document de transport électronique. Il doit lui communiquer les données requises au paragraphe 5.4.1 conformément au paragraphe 1.4.3.6 b) du RID.

Annexe B

Liste des Parties contractantes qui utilisent des lignes directrices (14-11-2018) :

France

Allemagne

Italie

[OBSERVATION : Cette annexe peut être supprimée en fonction des possibilités d'avoir recours à la CEE et à l'OTIF pour publier les informations sur leur site]

Annexe C

Graphique montrant l'architecture des lignes directrices pour l'utilisation du paragraphe 5.4.0.2 du RID/ADR/ADN à compléter.

Annexe D

Pictogramme "e" pour utiliser le document électronique de transport de marchandises dangereuses.



. ».
