



---

**Commission économique pour l'Europe**

Comité des transports intérieurs

**Groupe de travail des transports par chemin de fer****Groupe d'experts de l'identification permanente du matériel roulant ferroviaire****Deuxième session**

Genève, 14 et 15 décembre 2020

Point 3 de l'ordre du jour provisoire

**Élaboration du système d'individualisation des véhicules ferroviaires****Questionnaire sur l'identification permanente du matériel roulant ferroviaire****Communication du Rail Working Group<sup>\*</sup>, <sup>\*\*</sup>****I. Contexte**

1. À la première session du Groupe d'experts, les représentants se sont mis d'accord sur les principes directeurs consistant à axer et développer leurs travaux sur l'amélioration et l'harmonisation des pratiques d'identification du matériel roulant ferroviaire en fonction des critères suivants :

- Dans la mesure du possible, les solutions doivent être compatibles avec les procédures d'immatriculation des véhicules existantes ;
- Une procédure efficace, donc non bureaucratique, est largement préférable ;
- Les meilleures pratiques du secteur doivent être prises en compte et autant que possible intégrées dans les solutions.

2. En outre, le Groupe d'experts a convenu que le système d'enregistrement proposé devrait être administré de façon équitable et neutre dans le temps, et devrait être suffisamment souple pour s'adapter aux nouvelles pratiques de référence du secteur et intégrer des technologies plus performantes.

3. C'est sur cette base que les experts sont invités à répondre au bref questionnaire ci-après. Les informations qui seront fournies sont essentielles en vue de se conformer aux principes convenus au mois de septembre. Toutes les réponses doivent être envoyées au secrétariat, où elles seront conservées dans la confidentialité.

---

\* Il a été convenu que le présent document serait publié après la date normale de publication en raison de circonstances indépendantes de la volonté du secrétariat.

\*\* La version originale du présent document n'a pas été revue par les services d'édition.



## II. Questionnaire

4. Le Protocole ferroviaire de Luxembourg s'applique à tout le matériel roulant ferroviaire, c'est-à-dire aussi bien aux wagons de voyageurs et de marchandises et aux locomotives classiques qu'aux tramways, aux métros et à d'autres engins ferroviaires. Par souci de concision, tous les engins visés ci-après sont considérés comme des « actifs ».

### **Question 1 : Quelle est la façon la plus efficace de marquer les actifs lorsqu'on utilise le numéro URVIS ?**

- a. Un code couleur indélébile – On marque le numéro URVIS au pochoir en appliquant les techniques de coloration habituelles dans l'industrie ferroviaire
- b. Un cachet sur un élément métallique existant – On grave le numéro URVIS sur les éléments métalliques fixes de l'actif (par exemple sur un longeron)
- c. Une plaque d'immatriculation distincte – Plaque fixée sur l'actif
- d. Une combinaison d'options différentes : \_\_\_\_\_
- e. Un autre moyen : \_\_\_\_\_

### **Question 2 : Le numéro URVIS doit-il être accessible par :**

- a. Des chiffres arabes visibles sur l'actif
- b. Un code-barres figurant sur l'actif
- c. Un code QR ou tout autre code qu'une machine peut lire (et qui dirige le lecteur vers un site Web)
- d. Une puce RFID ou tout autre système qu'une machine peut lire
- e. Une combinaison d'options différentes : \_\_\_\_\_
- f. Un autre moyen : \_\_\_\_\_

### **Question 3 : Le numéro URVIS doit-il être reproduit à plusieurs endroits sur un actif ?**

- a. Oui
- b. Non ; un seul endroit suffit

### **Question 4 : Il est prévu que le numéro URVIS comporte 16 chiffres, dont un chiffre d'autocontrôle**

- a. Est-ce que 16 chiffres suffisent ?
  - i) Si ce n'est pas le cas, préférez-vous 18 chiffres ou
  - ii) 20 chiffres
- b. Un seul chiffre d'autocontrôle est-il suffisant, ou bien en préférez-vous deux ?  
\_\_\_\_\_