



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****Sixième session**

Genève, 29-30 août 2022

Point 2 de l'ordre du jour provisoire

**Conception des marques permanentes du système
d'individualisation des véhicules ferroviaires****Projet d'instructions relatives aux Règles types****Note du secrétariat****Cadre général**

1. Dans le cadre des travaux visant à élaborer les Règles types pour l'identification permanente du matériel roulant ferroviaire (ci-après, les Règles types), le Groupe d'experts de l'identification permanente du matériel roulant ferroviaire (PIRRS) a relevé qu'il pourrait être nécessaire d'élaborer également des instructions non contraignantes relatives aux Règles types.
2. L'annexe au présent document contient un projet d'instructions prenant en considération les observations formulées pendant la réunion du groupe de rédaction informel en juin 2022. Ce projet est soumis au Groupe d'experts pour examen à sa sixième session.



Annexe

Instructions relatives à l'application des Règles types [novembre 2022]

Les présentes instructions sont publiées par le Comité de révision établi conformément à l'article 8 des Règles types pour l'identification permanente du matériel roulant ferroviaire. Elles sont destinées à aider les participants, les tribunaux et les entités administratives à mieux comprendre l'intention qui a présidé à l'élaboration des Règles types et à les interpréter. Elles ne font pas partie intégrante des Règles types et ne sont pas contraignantes pour les participants.

Article 3 : Élément de matériel roulant ferroviaire

Par « élément », le Comité entend soit un élément de matériel roulant autonome pouvant fonctionner séparément, soit une partie d'une rame, cette notion tenant compte autant que possible des pratiques en vigueur dans ce secteur. Ainsi, une voiture ou un wagon faisant partie d'un véhicule articulé et ayant un numéro unique d'immatriculation ou de circulation sera considéré comme un élément. Un tramway comportant plusieurs articulations (mais pas de voiture séparée) sera aussi considéré comme un élément. Un train ou une rame est généralement composé(e) de plusieurs éléments. C'est également le cas lorsque les voitures ne peuvent pas circuler indépendamment car elles sont reliées à un bogie commun (comme dans le cas des trains TGV) mais que l'exploitant a attribué un numéro distinct à chaque voiture.

Les illustrations de la figure 1 jointe présentent des exemples de combinaisons d'éléments. Les illustrations de la figure 2 présentent des exemples d'éléments de matériel roulant ferroviaire.

Article 8.3 : Modifications apportées aux Règles types

Les représentants du secteur doivent généralement être informés bien à l'avance de toute modification apportée aux Règles types. Toutefois, en cas de force majeure ou d'autres circonstances, le délai requis pour communiquer cette information peut être plus court, afin que le Groupe de travail des transports par chemin de fer puisse agir rapidement si les circonstances l'exigent.

Appendice 1 – Matériau

Il est prévu que le matériau utilisé pour la plaque soit de l'aluminium ou un autre métal inoxydable, mais cela n'est pas obligatoire. Un plastique très solide et résistant peut également être utilisé.

Appendice 1 – Couleur

La plaque (portant la marque URVIS) doit en principe être de couleur argentée et les lettres doivent être noires et en relief, mais certains exploitants peuvent utiliser des combinaisons différentes en raison de la couleur du matériel roulant concerné. Cette option est jugée conforme aux Règles types à condition que les informations figurant sur la plaque soient bien claires (fort contraste) et lisibles.

Appendice 2 – Exemples d’éléments de matériel roulant ferroviaire

Les descriptions du matériel ferroviaire peuvent varier selon les régions du monde. On trouvera ci-dessous des [exemples de] définitions plus détaillées de certains types de matériel roulant ferroviaire, tandis que la figure 3 présente des illustrations des types de matériel roulant visés par les descriptions de l’appendice 2.

« Métro léger » désigne un moyen de transport ferroviaire urbain ou suburbain présentant un comportement au choc de niveau C-III ou C-IV (conformément à la norme EN 15227:2011) et une résistance maximale du véhicule de 800 kN (force de compression longitudinale au niveau du dispositif d’attelage) ; les systèmes de métro léger peuvent fonctionner sur une voie séparée ou partager une voie de la circulation routière, et ils ne sont généralement pas utilisés pour le transport de passagers ou de marchandises sur de longues distances.

« Tram-train » désigne un véhicule conçu pour une utilisation combinée sur des infrastructures ferroviaires légères et lourdes.
