



Commission économique pour l'Europe**Comité des transports intérieurs****Groupe de travail des transports par chemin de fer****Soixante-seizième session**

Genève, 16-18 novembre 2022

Point 6 de l'ordre du jour provisoire

**Identification permanente du matériel
roulant ferroviaire****Rapport final sur les activités du Groupe d'experts
de l'identification permanente du matériel
roulant ferroviaire****Communication du Groupe d'experts****I. Introduction**

1. Le Groupe d'experts de l'identification permanente du matériel roulant ferroviaire a été créé par le Groupe de travail des transports par chemin de fer à sa soixante-treizième session, tenue du 25 au 27 novembre 2019. Le Comité des transports intérieurs a approuvé cette mesure à sa quatre-vingt-deuxième session, tenue du 25 au 28 février 2020. Le Groupe d'experts avait pour mission principale de mettre au point un système permettant de marquer d'un identifiant unique le matériel roulant ferroviaire, conformément aux dispositions du Protocole à la Convention du Cap relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles (Protocole de Luxembourg) de 2007.

2. Le Protocole de Luxembourg institue un nouveau régime commun de protection internationale des droits des créanciers (créanciers et bailleurs garantis), dont les garanties seront inscrites, et consultables à tout moment, dans un registre international tenu au Luxembourg sous l'égide d'une Autorité de surveillance composée des États contractants. La bonne application du Protocole passe impérativement par la capacité d'identifier le matériel roulant ferroviaire par un numéro unique. C'est à cette fin que le Groupe d'experts a été créé.

3. Le Groupe d'experts s'est réuni à six reprises dans le cadre de son mandat actuel : en septembre 2020, en décembre 2020, en mai 2021, en septembre 2021, en mai 2022 et en août 2022. Chacune de ces sessions s'est tenue avec des services d'interprétation réduits par rapport à ce qui était prévu, en raison des restrictions imposées à ces services et de celles liées à la pandémie de COVID-19.



II. Principales activités

4. Un certain nombre d'activités clés sont inscrites au mandat du Groupe (ECE/TRANS/2020/15) :

- a) Recenser les méthodes, les outils et les bonnes pratiques permettant d'évaluer des mécanismes optimaux de marquage du matériel roulant ferroviaire au moyen d'identifiants uniques pour faire en sorte que le marquage soit compatible avec le Protocole ;
- b) Concevoir des normes ouvertes pour l'application du système d'individualisation des véhicules ferroviaires (URVIS) par les parties prenantes ;
- c) Établir des recommandations et des projets de protocoles pour un éventail de systèmes de marquage du matériel roulant au moyen d'identifiants uniques, en tenant compte de la grande diversité des matériels devant éventuellement être marqués, de la nécessité de faire preuve de souplesse pour s'adapter aux progrès technologiques et de l'équilibre entre coût et efficacité ;
- d) Examiner et recommander des protocoles concernant l'accès des acteurs privés et publics à l'identifiant unique, en particulier lorsque celui-ci est accessible à distance.

Activité A : Recenser les méthodes, les outils et les bonnes pratiques permettant d'évaluer des mécanismes optimaux de marquage du matériel roulant ferroviaire

5. Le Groupe d'experts a fait du recensement des méthodes, des outils et des bonnes pratiques permettant d'évaluer des mécanismes optimaux de marquage permanent du matériel roulant ferroviaire un point permanent de l'ordre du jour de toutes ses réunions (à l'exception de la dernière session). Les discussions tenues au titre de ce point de l'ordre du jour ont permis aux experts de mutualiser les meilleures pratiques observées en matière de marquage du matériel roulant.

6. À l'appui de cette démarche, des comparaisons ont été faites avec les systèmes actuellement utilisés dans les secteurs aérien et maritime afin de tirer des enseignements de l'expérience acquise dans ces secteurs. Ces comparaisons ont également permis de recueillir des données sur le fonctionnement des registres dans ces deux secteurs (ECE/TRANS/SC.2/PIRRS/2020/5 et ECE/TRANS/SC.2/PIRRS/2021/3) et sur la manière dont ceux-ci pourraient être optimisés dans le secteur ferroviaire, notamment par l'utilisation de nouvelles technologies telles que la chaîne de blocs (document informel SC.2/PIRRS n° 1 (2020)).

7. Le Groupe estime qu'en effectuant cette étude comparative, il a mené à bien l'activité A inscrite à son mandat.

Activités B et C : Concevoir des normes ouvertes pour l'application du système d'individualisation des véhicules ferroviaires (URVIS) et établir des recommandations et des projets de propositions pour un éventail de systèmes de marquage du matériel roulant

8. En discutant de la marche à suivre pour définir un système de marquage approprié du numéro URVIS, les experts se sont rendu compte que de nombreux points de l'ordre du jour initial devaient être fusionnés pour que les discussions puissent être menées de manière uniforme et intégrées et que le Groupe s'acquitte de son mandat (ECE/TRANS/SC.2/PIRRS/2021/2). Par ricochet, les activités B et C ont elles aussi été fusionnées.

9. Conformément au mandat qui lui a été confié, le Groupe a concentré ses travaux sur la définition de la norme applicable à l'identifiant et à la marque URVIS, ainsi que sur l'élaboration des règles présidant au marquage permanent du matériel roulant.

10. Pour décider des aspects visuel et matériel de l'identifiant URVIS et de sa marque, les experts, à la première session, ont envisagé un certain nombre de possibilités. Ils ont rempli un questionnaire (ECE/TRANS/SC.2/PIRRS/2020/11) entre la première et la deuxième session puis évalué les différentes possibilités à la deuxième session. La solution choisie a ensuite été incluse à l'appendice 1 des Règles types décrites ci-dessous.

11. Les experts ne se sont pas contentés de choisir la manière dont l'identifiant URVIS devait être apposé sur le matériel roulant. Ils ont également estimé nécessaire d'élaborer un ensemble de Règles types pour encadrer le fonctionnement du système de marquage permanent (ECE/TRANS/SC.2/PIRRS/2020/2) et consacré beaucoup de temps à cette question, pendant plusieurs sessions, afin de mettre au point un système d'identification permanente internationalement reconnu. La version des Règles types pour l'identification permanente du matériel roulant ferroviaire sur laquelle ils se sont entendus est disponible dans le document ECE/TRANS/SC.2/2022/5.

12. Les Règles types ne sont toutefois pas immuables. Elles devront être mises à jour pour tenir compte de l'évolution du secteur et des technologies. C'est pour cette raison que la création d'un Comité de révision est préconisée à l'article 8. Le Groupe d'experts demande donc au Groupe de travail des transports par chemin de fer d'envisager, pour faciliter l'application des Règles types, de créer un tel comité (dont le mandat est défini dans le document ECE/TRANS/SC.2/2022/6), qui aura le statut d'organe subsidiaire du Groupe de travail. Le Groupe d'experts recommande que tous les États Membres de l'ONU et les entités dont les noms suivent puissent faire partie de cet organe :

- Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) ;
- Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (ERA) ;
- Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD) ;
- Union internationale des chemins de fer (UIC) ;
- Association of American Railroads ;
- Communauté européenne du rail et des compagnies d'infrastructure (CER) ;
- Union internationale des wagons privés (UIP) ;
- Rail Working Group ;
- Registre international ;
- Institut international pour l'unification du droit privé (UNIDROIT).

13. Pour faciliter l'application des Règles types, le Groupe d'experts a également élaboré un projet d'instructions non contraignantes, qui est présenté dans le document ECE/TRANS/SC.2/2022/7. Si son mandat est adopté par le Groupe de travail des transports par chemin de fer, le Comité de révision aura pour tâche de mettre régulièrement à jour ce document.

14. Le Groupe d'experts estime qu'en élaborant les Règles types, le mandat du Comité de révision et les instructions, il a mené à bien les activités B et C inscrites à son mandat.

Activité D: Examiner et recommander des protocoles concernant l'accès des acteurs privés et publics à l'identifiant unique, en particulier lorsque celui-ci est accessible à distance

15. Dans le cadre de l'activité D, le Groupe d'experts a passé en revue un certain nombre de protocoles pertinents et estimé que si une plaque lisible par l'œil humain était apposée sur le côté du véhicule, tout acteur public ou privé ayant physiquement accès à ce véhicule ou pouvant l'examiner serait en mesure d'accéder aux informations. Il a convenu que les régulateurs seraient aidés par le fait que le matériel roulant porte un identifiant unique.

16. À ce stade et compte tenu des technologies disponibles, dans un premier temps du moins, la marque URVIS ne serait obligatoire que sous la forme d'au moins deux plaques apposées sur le matériel, mais toute partie appliquant les Règles pourrait de son propre chef intégrer l'identifiant dans un système électronique ou le rendre lisible par une machine.

17. Il n'était donc pas nécessaire, à ce stade, d'aborder les questions relatives à l'accès à distance à ces informations au format électronique. Le Groupe d'experts a estimé qu'il serait possible de revenir sur ce point à mesure que la technologie progresserait et que des protocoles de sécurité communs seraient adoptés. Le Comité de révision jouerait donc un rôle important dans l'examen de ces questions et dans la formulation de recommandations sur les futurs protocoles d'accès.

18. Compte tenu de ce qui précède, le Groupe d'experts estime qu'il a mené à bien l'activité D inscrite à son mandat.

III. Conclusions et recommandations du Groupe

19. Le Groupe d'experts a mené à bien les tâches inscrites à son mandat. Il recommande au Groupe de travail d'adopter :

a) Les Règles types pour l'identification permanente du matériel roulant ferroviaire telles qu'elles figurent dans le document ECE/TRANS/SC.2/2022/5 ;

b) Le mandat du Comité de révision, tel qu'il figure dans le document ECE/TRANS/SC.2/2022/6 ; et

c) La première version des instructions telle qu'elle figure dans le document ECE/TRANS/SC.2/2022/7.

20. Il recommande également au Groupe de travail des transports par chemin de fer d'envisager, lorsqu'il examinera le mandat du Comité de révision, d'inviter les parties mentionnées au paragraphe 12 ci-dessus à désigner des experts pour faire fonction de membres du Comité de révision.

21. Enfin, le Groupe d'experts recommande au Groupe de travail des transports par chemin de fer de demander la publication officielle des Règles types et de la première version des instructions dans les langues officielles de la CEE afin qu'elles puissent être mises en ligne sur le site Web de celle-ci et diffusées plus largement.

22. Afin de stimuler le développement des chemins de fer et compte tenu de la nécessité d'accroître la visibilité de l'Organisation des Nations Unies (ONU), le Groupe d'experts demande au Groupe de travail de prier le secrétariat d'envisager d'ajouter le logo de l'ONU au marqueur URVIS et de définir les conditions de son utilisation.