



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****Première session**

Genève, 2-4 septembre 2020

Point 3 de l'ordre du jour provisoire

Contexte des travaux du Groupe**Vers un identifiant mondial commun pour le matériel roulant
ferroviaire****Document présenté par le Rail Working Group*****I. Introduction**

1. Le Protocole ferroviaire de Luxembourg offrira un nouveau régime commun de protection internationale des droits des créanciers (créanciers, bailleurs et fournisseurs privilégiés dans le cadre d'une vente conditionnelle) dont les garanties (chacune étant définie comme une « garantie internationale ») pourront être inscrites et consultées 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7 sur Internet dans un registre international basé au Luxembourg. Pour qu'un créancier puisse garantir sa position en inscrivant, et éventuellement en faisant valoir, sa garantie internationale sur un élément de matériel roulant ferroviaire, celui-ci doit être identifiable de façon unique. Le problème est qu'il n'existe actuellement aucun système universel d'individualisation du matériel roulant ferroviaire, de sorte qu'un nouveau système a dû être mis au point. La présente note porte sur la manière dont le système devrait fonctionner en pratique.

II. Pourquoi un nouveau système de numérotation est nécessaire

2. Une exigence essentielle (et logique) du Protocole est que le matériel roulant soit identifiable de façon unique. Ce n'est que de cette manière qu'un créancier se voit garantir des droits en ce qui concerne les équipements financés. En outre, l'identifiant ne doit pas seulement être unique lorsqu'il est attribué, mais le demeurer pour toujours, et le matériel roulant physique doit être identifiable par référence à cet identifiant. La mise en place de

* 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 soumetteur.



l'identifiant unique procure également d'autres avantages aux acteurs du secteur ferroviaire et financier¹.

3. L'article XIV du Protocole de Luxembourg prévoit qu'il faut mettre en place un système pour l'attribution par le Conservateur de numéros d'identification qui permettent l'individualisation des éléments de matériel roulant ferroviaire. Le numéro d'identification doit être fixé sur l'élément de matériel roulant ferroviaire ou associé dans le Registre international soit au nom du constructeur et au numéro d'identification attribué par le constructeur à l'élément et fixé sur cet élément, soit à un numéro d'identification national ou régional fixé à l'élément.

4. On dénombre dans le monde plusieurs millions de locomotives et de wagons fabriqués par des milliers de constructeurs dans des dizaines de pays. Beaucoup de constructeurs, mais pas tous, numérotent leurs produits, mais il est fort probable que ces numéros seront dupliqués, recyclés ou reproduits par un autre constructeur. Le numéro du constructeur ne peut donc pas être utilisé comme un identifiant universel.

5. La majeure partie du matériel roulant est marquée d'un numéro de circulation pour les opérations quotidiennes. Dans certaines régions du monde, ce numéro est attribué par une autorité de réglementation nationale ou supranationale qui délivre des licences ou certifie le matériel roulant destiné à être exploité sur des systèmes ferroviaires spécifiques (immatriculation). Cependant, il peut changer. En outre, les systèmes d'attribution des numéros de circulation dans la plupart des régions du monde ne peuvent pas être utilisés aux fins du Protocole car :

- Les systèmes de numérotation sont complètement différents d'une région à l'autre (mais bien sûr, il n'est pas impossible qu'un numéro courant utilisé dans une région soit dupliqué dans une autre) ;
- Dans certains cas, les numéros peuvent être reproduits/recyclés ou modifiés car le numéro est souvent structuré ou partiellement construit (c'est-à-dire qu'un élément du numéro est descriptif de l'équipement ou de l'exploitant et pourrait donc changer si l'équipement est reconstruit, mis à niveau/modifié techniquement ou si l'exploitant change) ;
- Les systèmes actuels ne s'appliquent pas à tous les types de matériel roulant visés par le Protocole².

6. Aucun des systèmes existants d'identification des équipements ne pouvant satisfaire aux exigences du Protocole, une nouvelle solution est nécessaire.

III. Le numéro URVIS

7. Une commission préparatoire a été mandatée par la conférence diplomatique qui a adopté le Protocole ferroviaire de Luxembourg à Luxembourg pour préparer la mise en œuvre du Protocole. Elle a conclu qu'aux fins du Protocole, un nouveau numéro d'identification, appelé le numéro URVIS³, qui sera et demeurera permanent et unique, devrait être attribué à chaque actif. Ce numéro serait alors utilisé à côté de n'importe quel numéro de circulation, au même titre qu'une voiture comporte une plaque d'immatriculation externe, qui peut changer, et un numéro de châssis généralement apposé sur le châssis, qui lui ne change jamais. Les numéros seraient attribués à moindre coût par le Registre international, et le numéro URVIS serait alors utilisé pour l'inscription de la garantie internationale du créancier. Toutefois, le fait de disposer d'un numéro URVIS pour le matériel roulant présente

¹ Pour en savoir plus, consultez le document intitulé « Identifying railway rolling stock – it's time for a world-wide system », à l'adresse suivante : <http://railworkinggroup.org/wp-content/uploads/docs/r0480.pdf>.

² Comme les tramways et les téléphériques – pour en savoir plus, voir <http://railworkinggroup.org.nova.ch-meta.net/wp-content/uploads/docs/r0556.pdf>.

³ Système d'individualisation des véhicules ferroviaires.

de nombreux autres avantages pour le secteur, notamment pour le suivi de la localisation et de l'état du matériel, le contrôle de la sécurité et l'entretien, ainsi qu'en matière d'assurance.

8. En ce qui concerne les véhicules immatriculés dans les États membres de l'UE, des débats sont en cours avec l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer afin d'étudier les moyens d'établir des liens techniques entre le Registre international du Luxembourg et les registres nationaux des véhicules des États membres de l'UE (registre d'immatriculation). La meilleure solution est probablement que le numéro URVIS soit enregistré au registre d'immatriculation avec le numéro de circulation et reporté par le registre d'immatriculation sur tout numéro de circulation de remplacement.

9. Le règlement relatif au fonctionnement du Registre international sera publié avant l'entrée en vigueur du Protocole. Il prévoit que le registre attribuera, sur demande, des numéros URVIS aux demandeurs, généralement aux constructeurs, aux détenteurs enregistrés ou aux propriétaires. Une fois émis, le numéro ne sera jamais réutilisé. Le numéro sera composé de 15 chiffres arabes. Le chiffre zéro sera autorisé à toute position autre que la première position et un chiffre de contrôle sera automatiquement créé pour le seizième chiffre à partir de l'algorithme de Luhn mod 10^4 . L'identifiant URVIS sera non structuré, c'est-à-dire qu'il sera attribué selon les modalités déterminées par le Conservateur, bien qu'il soit possible de demander des numéros spécifiques au Conservateur moyennant un léger coût supplémentaire⁵.

IV. Système volontaire

10. Le Protocole de Luxembourg n'exige pas qu'un numéro URVIS soit attribué à chaque élément du matériel roulant. Cependant, une fois que le Protocole sera en vigueur dans un État et lorsque le débiteur/preneur se trouvera dans cet État, tout bailleur ou autre créancier privilégié exigera probablement que tout équipement financé ultérieurement reçoive un numéro URVIS afin que la garantie du créancier puisse être inscrite au Registre international. Aussi peut-il être judicieux pour les constructeurs de demander des identifiants URVIS pour tous les nouveaux véhicules, bien que cela ne soit pas obligatoire.

11. En ce qui concerne le matériel roulant existant, il y aura une période de transition avant que les garanties préexistantes de sûreté ne perdent leur priorité à l'égard des autres créanciers enregistrant ultérieurement leur garantie de sûreté comme une garantie internationale. Ainsi, pendant cette période de transition, on s'attend à ce qu'un numéro URVIS soit demandé pour les équipements financés existants et soit également ajouté lorsque les équipements seront refinancés. Pour les exploitants qui possèdent leur propre matériel roulant et ne s'en servent pas pour garantir leurs dettes (par exemple, les grandes compagnies ferroviaires publiques), il ne sera pas nécessaire d'obtenir un numéro URVIS. Toutefois, si le matériel roulant se déplace effectivement ou est susceptible de se déplacer au-delà des frontières juridictionnelles, il peut être utile pour ces exploitants d'obtenir un numéro et d'inscrire leur garantie soit sous la forme d'une garantie internationale, s'il y a un crédit-bail interne de financement, soit par un avis de vente relatif à l'achat initial du matériel roulant, ce qui permettra d'informer les autres acteurs de la garantie dont bénéficie l'exploitant.

V. Fixation du numéro URVIS sur le matériel roulant

12. Le numéro attribué par le registre ferroviaire doit être fixé de manière permanente sous une forme résistante à l'usure. Il peut être apposé sur la plaque du fabricant, sur une plaque supplémentaire ou simplement estampillé sur le châssis. Toutefois, l'identification pourrait se faire au moyen d'un équipement plus perfectionné tel qu'une puce passive RFID ou NFC qui ouvrirait la voie à un suivi en temps réel de l'état et de l'emplacement des actifs financés pour les créanciers, les exploitants et les organismes de réglementation par le biais de systèmes GPS ou de surveillance à distance. Les numéros estampillés devront être

⁴ Voir le document séparé à l'adresse <http://www.railworkinggroup.org/wp-content/uploads/docs/R0921.pdf>.

⁵ Ainsi, le demandeur peut en fait incorporer un numéro initial de série ou courant s'il le souhaite.

accessibles à des fins d'inspection et être lisibles pendant toute la durée d'utilité du matériel roulant. La CEE a mis en place un groupe d'experts chargé de donner des conseils sur des normes communes pour le marquage permanent du matériel roulant avec le numéro URVIS. Dans la mesure du possible, ces normes tiendront compte des pratiques actuelles du secteur et pourront être mises en œuvre facilement et économiquement. Il est plus probable qu'il s'agisse d'un processus évolutif nécessitant un système simple, dans lequel le numéro URVIS serait seulement ajouté à la plaque [déjà] fixée sur le côté du matériel roulant, et permettant, sans l'exiger, la mise au point de systèmes d'identification plus intelligents (y compris les puces RFID et la technologie de suivi⁶). Les constructeurs pourraient décider d'ajouter automatiquement le numéro URVIS sur leurs plaques standard au fur et à mesure que le nouveau matériel roulant sort de l'usine, offrant ainsi à leurs clients un service à moindre coût, ou bien ils pourraient attendre que leur client le leur demande. Il serait utile d'ajouter le numéro URVIS à tout journal de bord ou dossier d'entretien du matériel roulant ; cela aurait l'avantage majeur de relier sans ambiguïté le dossier d'entretien au véhicule correspondant, où que celui-ci se trouve dans le monde. Toutefois, cette mesure n'est pas prévue par le Protocole.

13. Pour plus d'informations sur le Protocole ferroviaire de Luxembourg, consulter le site <https://www.railworkinggroup.org/>.

⁶ Cela peut être nécessaire pour d'autres raisons de « sécurité intérieure ».