



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

Rapport du Groupe d'experts de l'identification permanente du matériel roulant ferroviaire sur sa première session

Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Participation	1–5	2
II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour)	6	2
III. Élection du Bureau (point 2 de l'ordre du jour)	7	2
IV. Contexte des travaux du Groupe (point 3 de l'ordre du jour).....	8–13	2
V. Programme de travail du Groupe (point 4 de l'ordre du jour).....	14–15	3
VI. Élaboration du Système d'individualisation des véhicules ferroviaires (point 5 de l'ordre du jour)	16–33	4
A. Meilleures pratiques en matière de marquage du matériel roulant et prescriptions nationales dans ce domaine	16–19	4
B. Composante technologique.....	20–25	4
C. Recherche des solutions possibles	26–28	5
D. Mise à l'essai des solutions possibles	29–30	5
E. Sélection de la ou des solutions	31	5
F. Élaboration de recommandations et de normes	32–33	5
VII. Questions diverses (point 6 de l'ordre du jour)	34–35	6
VIII. Date de la prochaine session (point 7 de l'ordre du jour).....	36–38	6
IX. Adoption des décisions (point 8 de l'ordre du jour).....	39	6

Annexes

I. Suggestions du Gouvernement de la Fédération de Russie concernant les principes devant guider le travail du Groupe d'experts	7
II. Suggestions du Groupe de travail ferroviaire concernant les principes relatifs au travail du Groupe d'experts	8



I. Participation

1. Le Groupe d'experts de l'identification permanente du matériel roulant ferroviaire (PIRRS ou le Groupe) a tenu sa première session du 2 au 4 septembre 2020 sous forme de réunion hybride, à la fois en ligne et en personne à Genève.
2. Ont participé à cette session des représentants des pays suivants : Albanie, Croatie, Fédération de Russie, Finlande, France, Italie et Roumanie.
3. Ont également participé à la session des représentants des organisations intergouvernementales suivantes : l'Union africaine, l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF), l'Institut international pour l'unification du droit privé (UNIDROIT) et l'Agence européenne des chemins de fer (ERA).
4. Les organisations non gouvernementales suivantes étaient représentées : la Communauté européenne du rail et des compagnies d'infrastructure (CER), le Groupe de travail ferroviaire (GTF) et l'Union internationale des wagons privés (UIP).
5. Des représentants des organisations, groupes industriels privés et institutions académiques ci-après ont participé à la réunion : Hupac Intermodal SA (transport intermodal), Managing Company NefteTransService, Oxera Consulting LLP et Ulusoy Railway Systems.

II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour)*

Document : ECE/TRANS/SC.2/PIRRS/2020/1

6. Le Groupe d'experts a adopté l'ordre du jour de la réunion.

III. Élection du Bureau (point 2 de l'ordre du jour)

7. Le Groupe d'experts a élu M. Konstantin Grigoriev en tant que Président du Groupe. Les pays ont été invités à nommer des candidats au poste de Vice-président qui sera élu lors de la prochaine session du Groupe d'experts. Ces nominations doivent être transmises au secrétariat d'ici le 31 janvier 2021.

IV. Contexte des travaux du Groupe (point 3 de l'ordre du jour)**

Document : ECE/TRANS/SC.2/PIRRS/2020/3

8. Le GTF a présenté le contexte historique du Protocole ferroviaire de Luxembourg à la Convention du Cap relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles, ainsi que de la Convention elle-même, mettant l'accent sur ses principales dispositions, sur son domaine d'application et sur les progrès réalisés sur la voie de son entrée en vigueur. L'exposé a également porté sur le système d'individualisation des véhicules ferroviaires (URVIS) établi par le Protocole.
9. La Fédération de Russie a exposé sa position concernant le système URVIS et mis en évidence les points suivants (le texte complet figure à l'annexe I) :
 - Le Groupe devrait appliquer strictement les dispositions de la Convention du Cap et du Protocole de Luxembourg. Il devrait aussi élaborer des « règles types » internationales pour protéger les intérêts des créanciers ;

* On trouvera des informations sur la session à l'adresse : www.unece.org/trans/main/sc2/ge_pirrs_tor.html.

** Les exposés présentés à cet atelier sont également disponibles à l'adresse : www.unece.org/trans/main/sc2/ge_pirrs_01.html.

- La documentation relative à la mise en œuvre du système URVIS devrait être élaborée en relation avec le matériel roulant acheté à crédit si cela figure dans les termes de l'accord ;
- Le système de numérotation applicable au transport ferroviaire doit être conforme à la législation nationale des pays qui ont ratifié la Convention du Cap et le Protocole de Luxembourg ;
- Le système URVIS ne devrait pas remplacer les numéros qui sont actuellement utilisés sur le matériel roulant par les états aux fins des opérations de transport ferroviaire ;
- Le système URVIS devrait être géré par le registre international conformément aux dispositions de l'autorité de surveillance. L'autorité de surveillance a le droit de nommer des experts tels que l'OTIF, l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD), l'ERA, le Conseil du transport ferroviaire de la Communauté des États indépendants et le Comité international des transports ferroviaires (CIT), ainsi que d'autres groupes d'experts, organisations ou institutions internationaux spécialisés, pour qu'ils servent de Comité ad hoc d'experts chargé de dispenser des conseils concernant le marquage des numéros URVIS et la gestion des bases de données du système ;
- Le système de marquage devrait être simple, compatible avec les meilleures pratiques du secteur, peu coûteux et susceptible d'être facilement intégré à l'immatriculation des véhicules en ce qui concerne le nouveau matériel roulant, si l'accord de crédit (crédit-bail) le stipule.

10. Sur la base de cette contribution, le Groupe de travail ferroviaire a proposé le texte légèrement modifié sur ces points qui figure à l'annexe II.

11. Le Groupe a abordé la question du système de numérotation à 16 chiffres à introduire avec le Protocole de Luxembourg. L'introduction de ce système à 16 chiffres n'est pas obligatoire mais elle peut être exigée par les crédateurs si le contrat le prévoit. Le système à 16 chiffres aurait pour but de protéger la sécurité, avant tout celle du financeur, et pas d'interférer avec les systèmes de numérotation actuellement en vigueur dans les différents contextes nationaux et internationaux. Le Groupe a confirmé que le numéro URVIS n'avait pas vocation à remplacer les numéros qui existent actuellement sur le matériel roulant et qui sont spécifiques à des prescriptions nationales ou régionales.

12. Le Groupe a discuté du rôle du registre et de son autorité de surveillance. Le secrétariat a souligné que la gestion du registre et la numérotation URVIS ne relevaient pas de la compétence du Groupe car elles étaient du ressort du Protocole ou des règlements promulgués en relation avec lui.

13. Le Groupe a accueilli favorablement les informations de base communiquées par le GTF et la Fédération de Russie. Il a convenu d'inclure dans le rapport les suggestions de la Fédération de Russie sur les six principes, ainsi que celles du Groupe de travail ferroviaire sur la question (voir annexes I et II). Le Groupe a décidé de poursuivre ultérieurement sa réflexion sur ces deux propositions.

V. Programme de travail du Groupe (point 4 de l'ordre du jour)

Document : ECE/TRANS/SC.2/PIRRS/2020/6

14. Le Groupe a examiné le projet de programme de travail et ses liens avec les divers objectifs fixés dans son mandat.

15. Le Groupe a adopté le projet de programme de travail modifié pour tenir compte de la demande de l'OTIF d'examiner les analyses de cas et l'apposition des numéros URVIS sur le matériel roulant.

VI. Élaboration du Système d'individualisation des véhicules ferroviaires (point 5 de l'ordre du jour)

Documents : ECE/TRANS/SC.2/PIRRS/2020/4, ECE/TRANS/SC.2/PIRRS/2020/5, document informel SC.2/PIRRS n° 1 (2020), document informel SC.2/PIRRS n° 2 (2020), document informel SC.2/PIRRS n° 3 (2020), document informel SC.2/PIRRS n° 4 (2020)

A. Meilleures pratiques en matière de marquage du matériel roulant et prescriptions nationales dans ce domaine

16. Le GTF a présenté le système URVIS en détails, abordant les questions pratiques et les principes directeurs liés à sa mise en œuvre, notamment le fait que puisque le numéro URVIS était délibérément déstructuré (aléatoire) il serait possible de demander que des numéros issus par exemple de la numérotation nationale ou régionale du matériel roulant soient incorporés au numéro URVIS à 16 chiffres si cela pouvait faciliter encore davantage le système d'identification. L'ERA a présenté le Registre automobile européen et le processus d'autorisation des véhicules de l'UE. L'exposé a porté sur l'historique de ce registre, sur ses bases légales et sur les informations qu'il contient, ainsi que sur la structure du numéro européen de véhicule (NEV) et sur la manière dont l'autorisation des véhicules fonctionne dans l'Union européenne.

17. Le Groupe a répété, au titre de ce point de l'ordre du jour, que le système URVIS ne remplacerait pas les numérotations nationales ou régionales existantes.

18. Le Groupe a remercié le GTF et l'ERA de leurs exposés sur les meilleures pratiques et sur les prescriptions nationales en matière de matériel roulant, tout en demandant à d'autres États membres de faire part de leurs expériences lors de prochaines réunions afin d'apporter une contribution supplémentaire à l'analyse.

19. Tout document pertinent devrait parvenir au secrétariat d'ici le 31 janvier 2021.

B. Composante technologique

20. L'ERA a présenté un exposé sur la chaîne de blocs, expliquant ce dont il s'agit et les avantages qu'elle peut apporter à l'enregistrement du numéro URVIS.

21. Le Groupe a remercié l'ERA de son exposé et demandé que d'autres États-membres fassent part de leurs points de vue concernant la composante technologique lors de prochaines réunions afin d'apporter une contribution supplémentaire à l'analyse.

22. Les experts ont examiné les diverses technologies actuellement utilisées à l'appui d'autres registres de marquage permanent d'engins mobiles. Une comparaison avec d'autres systèmes et technologies serait utile dans le cadre de l'examen de cette question lors de prochaines réunions.

23. Le Groupe a prié le secrétariat de prendre contact avec le registre international des matériels d'équipement aéronautiques établi conformément au protocole sur les questions aéronautiques à la Convention du Cap afin d'établir un document à examiner sous ce point de l'ordre du jour à la session suivante. Le Groupe de travail ferroviaire a accepté de présenter au Groupe d'experts un document sur la numérotation et l'enregistrement des conteneurs.

24. Le Groupe a demandé aux États membres de fournir à la prochaine réunion des présentations d'exemples nationaux ou supranationaux en relation avec les registres de navires de mer.

25. Toutes les contributions à cette analyse doivent être envoyées au secrétariat d'ici le 31 janvier 2021.

C. Recherche des solutions possibles

26. Quelques réflexions initiales sur des solutions possibles ont été formulées par le Groupe. Il a ainsi noté que les aspects à prendre en compte étaient notamment le positionnement, la durabilité, la visibilité et l'accès à l'identifiant unique. La question de savoir quelles informations devraient être transmises avec l'identifiant unique a été débattue. Parmi les options avancées concernant la façon d'attacher l'identifiant au matériel roulant on a mentionné l'apposition de plaques, l'identification par radiofréquence (RFID) et la peinture. S'agissant de la durabilité, le Groupe a également examiné jusqu'à quel point la redondance devrait être autorisée pour permettre par exemple l'utilisation dans le système de deux types différents de numéros apposés en permanence sur différentes parties du wagon. Le Groupe a convenu qu'un travail préparatoire supplémentaire serait nécessaire pour faciliter les discussions et qu'il fallait pour cela établir un document de base sur le sujet en vue de sa prochaine session.

27. Le Groupe a remercié les délégués de leurs contributions à la discussion sur les solutions possibles et demandé au secrétariat d'établir, en collaboration avec le GTF, une première liste de solutions possibles pour examen à la session suivante. Le Groupe a également encouragé les délégués à soumettre leurs propositions de solutions possibles.

28. Le GTF a expliqué que le numéro URVIS serait disponible pour tous les matériels roulants ferroviaires, mais que la définition donnée dans le Protocole ferroviaire de Luxembourg était large. Il a été décidé que le GTF soumettrait au Groupe un document de travail succinct donnant une définition précise du matériel roulant ferroviaire et de l'équipement qu'elle recouvre.

D. Mise à l'essai des solutions possibles

29. Le Groupe a examiné la mise à l'essai des solutions possibles et ce que cette activité signifierait en pratique. Il a été précisé que le but n'était pas de soumettre les solutions proposées à des essais physiques mais plutôt de procéder à une étude fondée sur des documents et d'évaluer la faisabilité des propositions.

30. Le Groupe a décidé de changer le titre de ce point de l'ordre du jour, qui est devenu « Évaluation des solutions possibles ».

E. Sélection de la ou des solutions

31. La discussion portant sur la sélection de la ou des solution(s) possible(s) a été renvoyée à de futures sessions.

F. Élaboration de recommandations et de normes

32. Le Groupe a examiné les règles types et ce qu'elles pourraient être sur la base des propositions de la Fédération de Russie. Les experts ont convenu qu'il s'agissait d'un thème important qui devrait faire l'objet de discussions approfondies lors de prochaines sessions.

33. La Fédération de Russie a accepté d'établir un document informel sur des approches possibles en matière de règles types relatives au marquage d'identification permanente du matériel roulant ferroviaire. Le Groupe a demandé que d'autres États membres fournissent également des informations et proposent des solutions possibles pour la mise au point de telles règles types.

VII. Questions diverses (point 6 de l'ordre du jour)

34. Le Groupe a regretté que sa réunion ait souffert d'une réduction considérable des moyens mis à la disposition du service des conférences par l'Office des Nations Unies à Genève par rapport au niveau de service qui avait été initialement accepté. Le Groupe a souligné que toute nouvelle réduction de ce genre à l'avenir l'empêcherait de mener son mandat à bien en temps voulu. Il a demandé au Président et au secrétariat de faire part de cette inquiétude aux entités concernées.

35. En outre, le Groupe a souligné l'importance des délibérations officielles en trois langues pour assurer le succès des processus intergouvernementaux. Il a donc dénoncé les coupes survenues dans les services qui appuient ces délibérations gouvernementales.

VIII. Date de la prochaine session (point 7 de l'ordre du jour)

36. Le Groupe a noté avec regret qu'en raison des restrictions imposées au secrétariat il ne serait pas possible de tenir une réunion formelle avec interprétation comme initialement prévu les 14 et 15 décembre 2020.

37. Le Groupe a noté que la réunion suivante se tiendrait du 5 au 7 mai 2021. Tous les documents devant être examinés lors de cette session doivent être soumis au secrétariat d'ici le 31 janvier 2021 pour permettre qu'ils soient traduits à temps.

38. Les participants seront contactés en temps voulu à propos de la réunion des 14 et 15 décembre 2020 et le Groupe leur a donc demandé de bloquer ces dates dans leurs agendas.

IX. Adoption des décisions (point 8 de l'ordre du jour)

Document : Document informel SC.2/PIRRS n° 5 (2020)

39. Le Groupe d'experts a adopté la liste provisoire des décisions telle que modifiée. Le Président et le secrétariat établiront le rapport de la session et le diffuseront aux participants pour observations. Le Groupe a demandé que les délégués communiquent leurs observations dans les dix jours après réception du projet de rapport afin de laisser suffisamment de temps pour sa finalisation et sa traduction.

Annexe I

Suggestions du Gouvernement de la Fédération de Russie concernant les principes devant guider le travail du Groupe d'experts

Transmises par le Gouvernement de la Fédération de Russie

1. Dans son travail, le Groupe d'experts est guidé par les décisions prises pour garantir les droits des établissements de crédit lorsqu'ils signent des contrats de crédit (crédit-bail) pour l'achat et l'utilisation de matériel roulant ferroviaire.
2. Le Groupe d'experts élabore des « règles types » internationales pour protéger les intérêts des créiteurs en mettant en œuvre un système d'identification du matériel roulant ferroviaire acheté à crédit (crédit-bail), qui peut être appliqué si l'accord de crédit (crédit-bail) le spécifie.
3. La documentation pour la mise en œuvre d'un système d'individualisation des véhicules ferroviaires (URVIS) est élaborée et appliquée au nouveau matériel roulant acheté à crédit (crédit-bail) à l'aide de fonds provenant d'un organisme créancier, si les termes de l'accord entre les parties le spécifient.
4. Le système de numérotation du matériel roulant ferroviaire est mis en œuvre conformément à la loi des pays qui ont ratifié la Convention du Cap et le protocole ferroviaire de Luxembourg. Le système URVIS ne remplace pas les systèmes d'information existants utilisés pour l'exploitation du matériel roulant ferroviaire.
5. Alors que, conformément au protocole ferroviaire de Luxembourg, le système URVIS devrait être géré par le Conservateur du registre international et que l'autorité de surveillance a le droit de nommer des experts (article XII 5) du protocole ferroviaire de Luxembourg, l'autorité de surveillance devrait inviter l'OTIF, l'OSJD, l'ERA, le Conseil du transport ferroviaire de la Communauté des États indépendants et le CIT, ainsi que d'autres groupes d'experts, organisations ou institutions internationaux spécialisés, pour qu'ils servent de Comité ad hoc d'experts chargé de prodiguer des conseils en matière de marquage des numéros URVIS et de gestion des bases de données du système URVIS (autres que celles qui sont nécessaires au bon fonctionnement du protocole ferroviaire de Luxembourg).
6. La solution retenue pour le marquage des numéros URVIS devrait être simple, compatible avec les meilleures pratiques, entraîner des coûts limités et s'intégrer facilement au processus d'immatriculation des véhicules.

Annexe II

Suggestions du Groupe de travail ferroviaire concernant les principes relatifs au travail du Groupe d'experts

Transmises par le Groupe de travail ferroviaire après consultation avec l'OTIF et UNIDROIT

1. Travaillant sur des documents, le groupe d'experts devrait être guidé par les décisions prises pour garantir les droits des établissements de crédit lorsqu'ils signent des contrats de crédit pour l'achat et l'utilisation de matériel roulant ferroviaire.
2. Le groupe d'experts devrait élaborer des « règles types » internationales pour protéger les intérêts des crédateurs en introduisant un système d'identification du matériel roulant ferroviaire acheté à crédit (crédit-bail) et en les appliquant si l'accord de crédit (crédit-bail) le prévoit.
3. La documentation établissant des protocoles standard pour le marquage du système d'individualisation des véhicules ferroviaires (URVIS) devrait être élaborée et appliquée au nouveau matériel roulant acheté à l'aide d'un crédit provenant d'un organisme créancier, si les termes de l'accord entre les parties le spécifient. Cette règle ne s'applique pas au matériel roulant vendu, financé ou loué autrement avant l'approbation de la documentation pertinente.
4. Le système de numérotation du matériel roulant pour effectuer des transports ferroviaires est mis en œuvre conformément à la législation nationale des pays qui ont ratifié la Convention du Cap et le protocole ferroviaire de Luxembourg (le Protocole).
5. Le système de numérotation du matériel roulant ferroviaire (URVIS) ne devrait pas remplacer les systèmes d'information et d'identification existants utilisés pour l'exploitation du matériel roulant ferroviaire mais devrait les compléter, ces systèmes devant autant que possible se renforcer mutuellement.
6. Compte tenu du fait que, conformément au Protocole, le système URVIS doit être géré par le Conservateur du registre international en application des règlements promulgués par l'autorité de surveillance et que cette même autorité a le droit de nommer des experts (article XII 5) du protocole ferroviaire de Luxembourg), nous suggérons que l'autorité de surveillance invite l'OTIF, l'OSJD, l'ERA et le Comité international des transports ferroviaires (CIT), ainsi que d'autres groupes d'experts, organisations ou institutions internationaux spécialisés qu'elle juge appropriés, pour qu'ils servent de comité spécial d'experts chargé de donner des conseils en matière de marquage des numéros URVIS et de gestion des bases de données du système URVIS (autres que celles qui sont nécessaires au bon fonctionnement du protocole ferroviaire de Luxembourg).
7. Les solutions retenues pour le marquage des numéros URVIS devraient être simples, entraîner des coûts limités, être compatibles avec les meilleures pratiques du secteur et s'intégrer facilement au processus d'immatriculation/enregistrement des véhicules.