



Commission économique pour l'Europe**Comité des transports intérieurs****Groupe de travail des transports par chemin de fer****Comité de révision des Règles types pour l'identification permanente du matériel roulant ferroviaire****Deuxième session**

Genève, 2-4 septembre 2024

Point 6 de l'ordre du jour provisoire

Atelier sur le recours à des solutions numériques aux fins de l'identification des véhicules ferroviaires (système URVIS)**Informations de base pour l'atelier sur le recours à des solutions numériques aux fins de l'identification des véhicules ferroviaires (système URVIS)****Note du secrétariat****Contexte**

1. Le Protocole de Luxembourg à la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles (ci-après le « Protocole ») et les Règles types pour l'identification permanente du matériel roulant ferroviaire (ci-après les « Règles types ») visent à faciliter l'investissement dans le matériel roulant ferroviaire. Le Protocole et les Règles types sont principalement mis en application par l'attribution au matériel roulant d'un numéro issu du système d'identification des véhicules ferroviaires (système URVIS), qui est différent du numéro de circulation généralement apposé sur ce même matériel par les compagnies ferroviaires nationales.
2. Les Règles types précisent la manière dont le numéro URVIS doit être apposé sur le matériel roulant (voir article 5 et appendice 1, <https://unece.org/sites/default/files/2024-01/ECE-TRANS-337-Rev.1.pdf>). Ce numéro d'identification doit figurer sur une plaque, comme décrit dans les dispositions susmentionnées.
3. La possibilité de recourir à des solutions électroniques ou numériques pour l'identification permanente du matériel roulant a fait l'objet de discussions lors des travaux d'élaboration des Règles types menés par le Groupe d'experts de l'identification permanente du matériel roulant ferroviaire à ses première et deuxième sessions (ECE/TRANS/SC.2/PIRRS/2020/2 et ECE/TRANS/SC.2/PIRRS/2020/8). Les experts ont souligné qu'il était important que de telles solutions soient disponibles, mais qu'elles pourraient faire l'objet de travaux ultérieurs, la priorité devant être accordée à l'élaboration d'une solution physique.



4. Maintenant que le Protocole est entré en vigueur (voir ECE/TRANS/SC.2/RC.1/2024/3) et que les fabricants, opérateurs, investisseurs et autres parties prenantes du secteur réfléchissent à la meilleure façon d'appliquer ses dispositions, il est important de revenir sur cette question et de commencer à examiner comment recourir au mieux à des solutions numériques aux fins de l'identification permanente du matériel roulant ferroviaire.

5. L'atelier sera l'occasion de réunir des experts de tout le secteur et au-delà autour de la question des solutions numériques disponibles aux fins de l'identification permanente du matériel roulant ferroviaire : ils réfléchiront à la manière dont ces technologies peuvent co-exister avec d'autres technologies ferroviaires, à leur complémentarité avec d'autres prescriptions réglementaires et à la nécessité d'assurer la sécurité de toutes les solutions technologiques utilisées dans les chemins de fer. Ils présenteront l'expérience acquise dans ce domaine, les options envisageables et les pratiques exemplaires adoptées dans d'autres secteurs. Les participants seront également invités à réfléchir aux prochaines activités que pourrait mener le Comité de révision dans ce domaine et aux éventuelles modifications à apporter aux Règles types.

6. Un programme détaillé sera fourni à l'approche de la date de l'atelier.
