



Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires  
Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr  
Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail

---

**Commission d'experts techniques**  
**Fachausschuss für technische Fragen**  
**Committee of Technical Experts**

**TECH-21009-CTE13-8.2**

**21.04.2021**

Original : EN

## **13<sup>E</sup> SESSION (2021)**

---

Analyse de faisabilité portant sur l'établissement d'un registre des véhicules international / de l'OTIF pour les véhicules ferroviaires destinés à être utilisé en trafic international

## **1. INTRODUCTION**

Les dispositions de l'article 13 des Règles uniformes ATMF énoncent l'obligation des États parties aux ATMF d'établir et mettre en œuvre des registres de véhicules ferroviaires et prévoient la possibilité de créer des registres régionaux de véhicules, comme le registre européen des véhicules (REV) de l'Union européenne, à condition que les informations contenues dans ces registres soient accessibles aux autres États parties. Le REV devrait être opérationnel d'ici le 16 juin 2021. Eu égard à cela et dans le cadre des activités du Groupe de travail permanent sur la technique (WG TECH), le Secrétariat de l'OTIF a activement participé à des discussions avec la DG Mobilité et transports de la Commission européenne, l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer et le secteur ferroviaire afin de trouver une solution pour maintenir la connectabilité entre les registres nationaux et garantir l'échange des données de véhicules pertinentes entre les États parties membres et non membres de l'UE.

Afin d'éviter l'utilisation de trop nombreux registres nationaux de véhicules (RNV), la Commission européenne a proposé l'établissement d'un registre centralisé commun UE-OTIF basé sur le REV. Organisation intergouvernementale ayant pour ambition de s'étendre géographiquement, l'OTIF doit prendre en considération la souveraineté de ses membres. Or, utiliser le REV comme outil centralisé commun à l'UE et à l'OTIF, géré par l'autorité ferroviaire de l'UE (Agence de l'UE pour les chemins de fer), peut être un point sensible pour certains États parties. En réponse à ces préoccupations, la Commission européenne a suggéré la possibilité de connecter le REV à un registre centralisé de l'OTIF.

Au cours des discussions, le Secrétariat de l'OTIF a diffusé un questionnaire adressé aux États parties non membres de l'UE (TECH-19009-CTE12-Questionnaire RNV, daté du 4 juillet 2019) avec pour but de comprendre les progrès réalisés par ces États dans l'établissement de leur registre de véhicules ferroviaires et leurs vues concernant un registre centralisé. Les réponses ont montré des degrés de mise en œuvre différents, avec certains États utilisant déjà des outils développés et sophistiqués et d'autres réfléchissant encore à la meilleure approche eu égard à leurs fonds et ressources limités. Le questionnaire est joint comme annexe I.

Le Secrétariat a également décidé d'explorer plus avant la possibilité et la faisabilité de l'établissement d'un registre des véhicules international / de l'OTIF pour les véhicules ferroviaires destinés à être utilisé en trafic international, qui répondrait aux spécifications des registres de véhicules et qui serait compatible et pourrait être connecté avec le REV. À cette fin, il a rédigé un document de mandat interne, joint comme annexe II.

La question est intéressante pour les parties suivantes qui jouent un rôle dans l'enregistrement et l'utilisation des véhicules : les États membres de l'OTIF et leurs autorités compétentes, la Commission européenne, l'Agence de l'UE pour les chemins de fer, les associations internationales et organismes représentatifs (CER, EIM, ERFA, UIC, UIP, etc.) ainsi que leurs membres (détenteurs, entités chargées de l'entretien [ECE], entités d'enregistrement, entreprises ferroviaires [EF], gestionnaires d'infrastructure [GI]) et enfin le Secrétariat de l'OTIF.

## **2. L'ÉCHANGE DE DONNÉES RELATIVES AUX VÉHICULES POUR LE TRANSPORT INTERNATIONAL FERROVIAIRE**

L'OTIF a pour but de promouvoir, améliorer et faciliter le trafic international. Dans ce contexte, il importe que les données relatives aux véhicules puissent être consultées par toutes les parties concernées dans le système ferroviaire au-delà des frontières. Elles doivent obligatoirement être accessibles dans des registres numériques de véhicules. Dans le cadre de la mise en œuvre de la Spécification du RNV de 2015, la pratique a montré que certains États parties rencontraient des difficultés à établir et connecter leur registre. Avec les nouvelles spécifications des registres de véhicules entrées en vigueur le 1<sup>er</sup> avril 2021, il pourrait devenir plus difficile, voire impossible, de connecter les registres puisqu'il n'y a plus

de spécifications d'interfaces définies du côté de l'OTIF. Par conséquent, les véhicules pour lesquels il n'y a pas de données disponibles ou consultables pourraient être stoppés aux frontières.

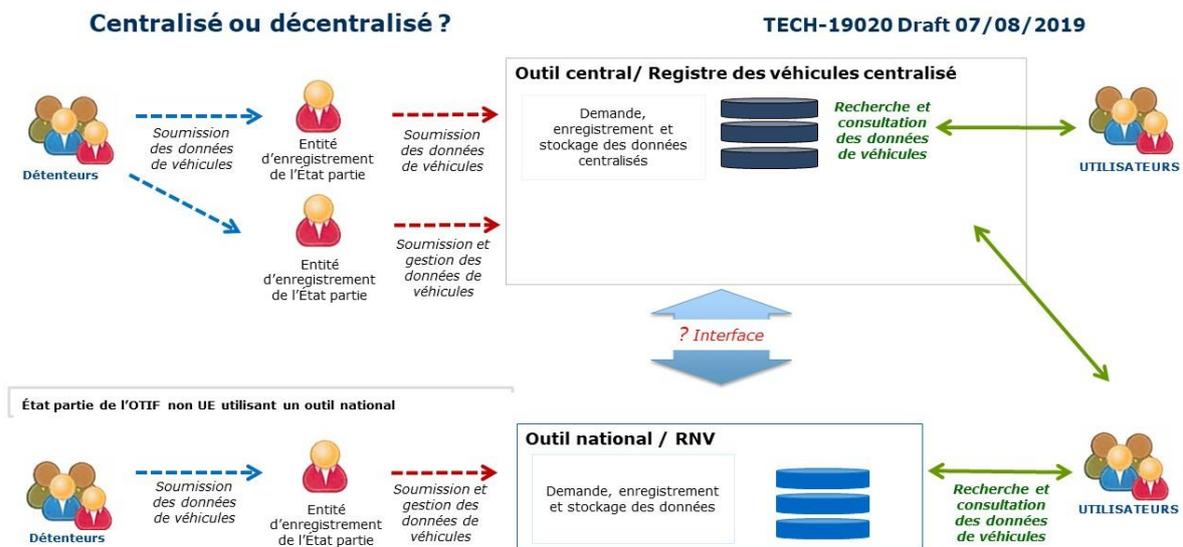
L'évaluation des responsabilités pour la disponibilité des données, y compris la fourniture de données et l'accès aux données, n'est pas le sujet de la présente analyse, puisque ces responsabilités restent celle des détenteurs de véhicules et de l'entité d'enregistrement dans chaque État partie et sont clairement définies dans les spécifications des registres de véhicules. Toutefois, avant de passer à l'analyse, il convient de rappeler la procédure d'enregistrement des véhicules.

Comme le montre le diagramme ci-dessous, une fois le véhicule admis conformément aux dispositions des ATMF et APTU, le détenteur du véhicule soumet une demande d'enregistrement à l'entité d'enregistrement de l'État partie choisi. Dans la plupart des cas et pour des raisons pratiques, le détenteur enregistre le véhicule dans l'État partie où le véhicule est admis, et où il a son siège.

L'entité d'enregistrement est établie au niveau national et a pour obligation d'enregistrer les données de véhicules dans le registre des véhicules. Il s'agit généralement d'une entité publique qui peut être indépendante ou intégrée au ministère des transports d'un État partie. L'établissement du registre des véhicules peut être réalisé en interne ou confié à une entreprise informatique privée indépendante, selon le choix de l'État partie.

Si un registre central est utilisé, comme le REV, le détenteur doit tout de même soumettre les données des véhicules à l'entité d'enregistrement de l'État partie choisi, de sorte que celle-ci les transmette ensuite au registre central. Concrètement, lorsqu'un véhicule est utilisé en trafic international et franchit les frontières d'États parties membres de l'UE, il doit être soit visible pour le REV, soit enregistré dans le REV. Dans la pratique, cela signifierait que l'entité d'enregistrement de l'État partie non membre de l'UE devrait mettre à jour son registre national, si elle en a établi un, et également fournir les données des véhicules au REV.

Les données des véhicules peuvent être consultées en faisant une recherche dans le registre des véhicules. Les utilisateurs peuvent obtenir l'accès au registre qui est géré par l'entité d'enregistrement dans l'État partie.



! Les wagons faisant partie du système ferroviaire à écartement 1520 mm ne sont pas concernés.

### 3. BUT DE L'ANALYSE ET APPROCHE SUIVIE

Le but de l'analyse de faisabilité est d'examiner les possibilités pour la création d'un registre des véhicules international / de l'OTIF analogue au REV établi par l'UE, et de déterminer si ce registre pourrait être connecté au REV.

Les dispositions suivantes de la COTIF sont prises comme bases juridiques de l'analyse :

- dispositions de l'article 13 des ATMF (version du 1<sup>er</sup> mars 2019),
- spécifications des registres de véhicules en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> avril 2021.

L'analyse part du principe qu'un registre de l'OTIF fonctionnerait de manière neutre, c'est-à-dire qu'il ne devrait pas être influencé par des facteurs externes (p. ex. politiques, économiques ou sociaux) et qu'il devrait permettre aux États parties de choisir comment gérer leurs propres données relatives aux véhicules. Il devrait également éviter les enregistrements doubles et garantir la connectabilité entre les registres, y compris entre lui-même et le REV.

L'analyse et les conclusions tirées reposent sur les sources et activités suivantes :

- Étude d'impact de l'Agence de l'UE pour les chemins de fer du 23 février 2018 ([https://www.era.europa.eu/sites/default/files/library/docs/recommendation/013rec1005\\_impact\\_assessment\\_on\\_eu\\_vehicle\\_register\\_en.pdf](https://www.era.europa.eu/sites/default/files/library/docs/recommendation/013rec1005_impact_assessment_on_eu_vehicle_register_en.pdf), en anglais uniquement)
- Rapport final du groupe de projet sur les registres et les bases de données du groupe de pilotage économique de l'Agence de l'UE pour les chemins de fer ([https://www.era.europa.eu/sites/default/files/activities/docs/esg\\_tf\\_reg-db\\_report\\_en.pdf](https://www.era.europa.eu/sites/default/files/activities/docs/esg_tf_reg-db_report_en.pdf), en anglais uniquement)
- Réunions bilatérales à distance avec la Commission européenne et l'Agence de l'UE pour les chemins de fer
- Discussions individuelles à distance avec des experts des États parties (CH, GB) et du secteur ferroviaire ayant établi un registre des véhicules sous la forme d'une base de données de référence du matériel roulant (UIP [outil informatique RSRD<sup>2</sup>], CER et UIC [outil informatique RailData])
- Informations publiquement disponibles sur les autres modes de transport

L'objectif de l'analyse n'est pas d'apporter des informations concluantes sur la base desquelles il pourrait y avoir une confirmation finale ou une décision alternative sur l'établissement d'un registre des véhicules international / de l'OTIF. Il s'agirait plutôt d'aider la Commission d'experts techniques (CTE) à décider s'il faut ou non donner suite au projet d'établissement d'un registre des véhicules international / de l'OTIF et si d'autres organes de l'OTIF, comme le Comité administratif et Assemblée générale, devraient être impliqués au vu des conséquences sur le budget et du besoin supplémentaire en personnel requis.

### 4. CONSTATATIONS

Comme étalon des pratiques en matière d'échange de données relatives aux véhicules, le Secrétariat a examiné les approches suivies pour les registres dans les autres modes de transport, comme le routier, l'aérien et le maritime.

En transport routier, les véhicules de marchandises et de voyageurs sont immatriculés auprès des autorités nationales du pays où ils sont autorisés et où le propriétaire est enregistré.

En transport aérien, l'approche est similaire à la route puisque les aéronefs sont généralement immatriculés auprès d'une autorité aéronautique nationale. Les procédures d'immatriculation sont définies par le pays où l'aéronef est enregistré. L'aéronef ne peut être immatriculé qu'une seule fois, dans un seul État à la fois. La pratique la plus courante est de choisir l'État du siège du transporteur. L'aéronef peut cependant parfois être immatriculé à l'étranger si la banque le finançant y est également située. Dans le domaine de l'aviation, les registres sont peut-être différents mais le format des données est harmonisé. Il existe de plus un site Internet central proposant des liens vers tous les registres des différents pays.

Dans le secteur maritime, il existe un fournisseur de service privé pour les registres internationaux (register-iri.com). Celui-ci a son siège aux États-Unis et dispose de 28 bureaux dans les grands centres maritimes et financiers du monde entier. Le registre a un rôle plus large et inclut les informations sur les navires commerciaux et privés, les licences, les certificats des navires, ainsi que les instruments hypothécaires et financiers.

Les discussions bilatérales et individuelles à distance ont révélé un désir commun de trouver une solution permettant que les données de véhicules soient disponibles et consultables pour toutes les parties qualifiées. Elles ont également permis d'identifier trois aspects-clés à considérer :

- un aspect politique lié à la volonté, à la demande et au degré d'acceptation parmi les États parties de l'utilisation d'un registre centralisé ;
- un aspect technique lié au type de registre qui serait le mieux adapté, ainsi qu'aux coûts et ressources nécessaires à la création, à la tenue et à l'exploitation d'un tel registre ;
- un aspect juridique lié aux rôles et aux responsabilités dans la gestion des données et à la tenue d'un registre des véhicules en propre.

Chacun de ces aspects présente des avantages et des limitations et renferme certains défis pour l'établissement d'un registre international centralisé de l'OTIF, comme le détaillent les parties ci-après.

### **Aspect politique : demande et nécessité d'un registre des véhicules international / de l'OTIF**

L'une des premières questions étudiées par le Secrétariat de l'OTIF a été celle de la demande pour un registre international. Cela concernait en particulier les États parties non membres de l'UE puisqu'en vertu de la législation de l'UE, les membres de l'UE sont tenus d'utiliser le REV. À la lumière du questionnaire envoyé en 2019, il est apparu que de nombreux États parties non membres de l'UE n'avaient pas encore établi de registre des véhicules. Ils ont soutenu l'idée d'utiliser un registre centralisé pourvu que les conditions et les frais d'utilisation soient connus et raisonnables. Utiliser un système centralisé pourrait être utile pour les États parties qui n'ont ni le budget ni les ressources nécessaires pour créer leur propre outil.

Étant donné que la COTIF s'applique uniquement aux véhicules utilisés en trafic international, les États parties ne sont pas obligés d'inclure leurs véhicules utilisés en trafic national dans le cas d'un registre centralisé. Exiger l'utilisation d'un registre centralisé pourrait conduire à ce que certains États aient à gérer deux registres de véhicules : un registre national pour les véhicules utilisés en trafic national et un registre centralisé pour les véhicules utilisés en trafic international. Devoir gérer les données dans deux registres n'est pas une situation optimale et pourrait déboucher sur des charges administratives et des coûts supplémentaires pour tous les acteurs impliqués dans la procédure d'enregistrement. Un outil centralisé constitue une option attrayante pour les utilisateurs puisque ceux-ci pourraient rechercher les données sur les véhicules dans une seule base de données ; il comporte toutefois ses propres risques et limitations. Si l'outil centralisé est compromis ou rencontre un problème technique, les données pourraient être perdues ou endommagées ou devenir inaccessibles.

Il est également apparu que certains États parties pourraient préférer avoir un registre à l'échelon national car celui-ci peut proposer des données qui vont au-delà de celles requises dans les spécifications des registres de véhicules. Quelques États parties non membres de l'UE, comme le Royaume-Uni et la Suisse, ont déjà établi leurs registres nationaux des véhicules respectifs et exprimé leur préférence pour l'utilisation d'une interface entre leurs registres et le REV centralisé. La principale justification donnée est que leurs registres nationaux couvrent un champ et ont une portée plus larges, et que les données relatives aux véhicules ne constituent qu'une petite partie de la banque de données.

En Suisse, l'Office fédéral des transports joue le rôle d'entité d'enregistrement, mais l'outil est confié à un prestataire extérieur basé en Suisse. La base de données couvre toutes les données pour les véhicules immatriculés en Suisse, et seules les données pertinentes pour le REV seraient partagées.

Le Royaume-Uni, par exemple, utilise une banque du matériel roulant, connue sous le nom de « R2 », qui revêt un rôle et une fonction bien plus larges dans la gestion des données sur le matériel roulant et des rapports de sécurité. Établi par le gestionnaire d'infrastructure (Network Rail), le RNV est un outil bien plus léger consacré aux seules spécifications du RNV. Une interface a été créée entre le R2 et le RNV, mais s'est révélée inefficace et les données devaient être entrées manuellement dans les deux registres.

Des véhicules du Royaume-Uni et de la Suisse circulent en trafic international dans des pays de l'UE, et des véhicules de l'UE circulent dans ces deux pays. Par conséquent, l'accessibilité et la connectabilité entre les registres est essentielle.

D'autres États parties non membres de l'UE mais voisins de l'UE, comme les pays des Balkans occidentaux et la Turquie, ont déjà mis en place le logiciel du RNV précédemment proposé par l'Agence de l'UE pour les chemins de fer et acheté auprès de celle-ci. Or, avec l'introduction du REV, le logiciel ne pourra plus être utilisé à compter du 16 juin 2021. La situation est source d'incertitude pour ces États quant à la manière de procéder et les conditions auxquelles ils pourraient utiliser le REV. De plus, les entités d'enregistrement de ces États requerraient d'être formées pour s'adapter au nouveau REV.

Le Secrétariat de l'OTIF reconnaît l'intérêt d'un registre des véhicules centralisé pour les véhicules utilisés en trafic international ferroviaire, aujourd'hui et à l'avenir. Toutefois, il n'est pas à même d'obtenir une vue détaillée concernant les États parties plus éloignés de l'UE. La réalité aujourd'hui est que des registres nationaux de véhicules ont été établis dans tous les États parties membres de l'UE ainsi que dans leurs États voisins (États des Balkans occidentaux, Norvège, Royaume-Uni, Turquie et Suisse). Lorsque l'outil centralisé du REV deviendra opérationnel, ces États parties limitrophes d'un État partie de l'UE devront décider soit d'utiliser leur propre registre national échangeant des données avec le REV, soit de passer au seul REV. À partir de 2024, il est prévu que le REV ne prenne plus en charge d'interface de connexion avec d'autres registres, sauf le registre de l'OTIF s'il en est établi un.

Au vu du potentiel d'élargissement du champ d'application géographique et de développement du rail dans certaines régions particulières d'Afrique, d'Asie et du Moyen-Orient, certains pays pourraient choisir de se regrouper pour établir un registre régional, à l'instar de l'UE avec le REV. Ces régions pourraient également choisir d'être connectées entre elles, y compris avec le REV, ce qui ne sera possible que si les registres sont mutuellement connectables.

Qu'un registre des véhicules international / de l'OTIF ou plusieurs registres centralisés régionaux soient établis, la priorité reste la disponibilité et l'accessibilité des données relatives aux véhicules.

## **Aspect technique de l'établissement d'un registre des véhicules international / de l'OTIF**

Si une solution centralisée est choisie, il existe trois possibilités de mise en œuvre à l'échelon international :

- établissement d'un registre des véhicules international / de l'OTIF utilisant les logiciels et interfaces existants,
- développement du REV pour créer un registre commun OTIF/REV,
- création d'un registre des véhicules international / de l'OTIF distinct.

La première possibilité envisagée par le Secrétariat de l'OTIF était d'établir un registre similaire au REV, en demandant l'appui de l'Agence de l'UE pour les chemins de fer pour la création d'un registre des véhicules international / de l'OTIF utilisant le même logiciel, ou un logiciel similaire, et pour sa connexion au REV. L'avantage à utiliser les pratiques et produits existants est de gagner du temps, par rapport à la création d'un nouveau produit. Par conséquent, cela permettrait de diminuer les coûts de mise en place initiale.

L'inconvénient de cette option est que l'OTIF pourrait avoir peu de possibilités pour adapter et développer le logiciel en fonction des futurs besoins et pour satisfaire aux exigences de ses États parties et d'autres acteurs du secteur ferroviaire. De plus, même si l'Agence donnait son accord pour que l'OTIF utilise le logiciel du REV, le Secrétariat de l'OTIF pourrait avoir des difficultés à s'en occuper en raison du manque de ressources et d'expertise en la matière en interne. Modifier le logiciel nécessiterait d'adapter différentes versions ainsi qu'un nouveau codage, processus pouvant être complexe et entraîner des coûts supplémentaires.

La Commission européenne et l'Agence de l'UE pour les chemins de fer ont également partagé leur vision à long terme avec les stratégies européennes pour le numérique et pour la mobilité durable et intelligente, qui pourraient définir de nouveaux objectifs et inciter à l'expansion et à de nouvelles évolutions de l'outil REV. Il peut exister une insécurité en ce que les spécifications du côté de l'UE pourraient changer avec le temps, mettant en risque la future compatibilité des produits logiciels utilisés dans le REV et dans le registre de l'OTIF.

Concernant la question de savoir si l'Agence pourrait aider l'OTIF dans la mise en place du registre, celle-ci a répondu que sa priorité immédiate était de rendre le REV opérationnel à l'échelle de l'UE et de veiller à ce que les données des registres nationaux des véhicules des États membres de l'UE aient migré dans le REV d'ici 2024. Les États parties non membres de l'UE qui utilisaient la précédente version du logiciel du RNV de l'Agence pourront en théorie faire migrer leurs données dans le REV s'ils le souhaitent. Toutefois, l'accompagnement pour ce processus devra être considéré plus avant, dans la mesure où l'Agence travaille déjà avec un budget et des ressources limités. De plus, l'UE, y compris l'Agence, devra envisager des arrangements contractuels avec ces États s'ils souhaitent utiliser le REV.

Si l'OTIF crée son propre registre, elle s'appuiera en premier lieu sur les spécifications des registres de véhicules, qui incluent la teneur et le format de données, les droits d'accès, le formulaire standard pour l'enregistrement des véhicules, les codes de statut de l'enregistrement, des codes de restriction harmonisés et un système de numérotation harmonisé pour numéro d'identification unique (EIN). Bien que les principaux paramètres soient listés, il n'y a pas de directives claires quant au degré de simplicité ou de complexité d'un tel registre et à sa connexion à d'autres registres, comme le REV. Avoir une définition claire du rôle du registre des véhicules aiderait les réflexions concernant l'architecture et le format les plus appropriés. Concernant le développement du logiciel, une attention particulière devrait être accordée aux spécifications d'interface afin de garantir la connectabilité avec les outils informatiques pertinents ainsi que l'adaptabilité aux différentes langues. À l'ère du numérique, une interface est considérée comme une méthode efficace et efficiente pour garantir l'échange de données entre les registres de véhicules, pourvu que les spécifications de ces registres soient les mêmes et que

les données partagées soient fournies dans un format compatible. À cette fin, le registre devrait partager des fonctions et éléments communs compatibles avec les autres registres.

Si l'OTIF créait son propre outil et sa propre interface, l'Agence et l'OTIF devraient encore mener d'autres développements aux fins de l'utilisation de l'interface. Fin 2019, l'Agence a déjà défini des spécifications d'interfaces entre le REV et les fonctions décentralisées de demande, enregistrement et stockage des données (D-DES). Selon l'Agence, les D-DES ont pour but de faciliter la migration dans le REV des données des RNV des États parties de l'UE. Ce processus est en cours et se poursuivra jusqu'en juin 2024. À l'heure de la présente analyse, il n'y a pas suffisamment d'informations sur le succès de l'utilisation des D-DES. Ce qui est certain, c'est que pour assurer le fonctionnement d'un système tel que les D-DES, il faut consacrer des ressources à la mise à jour des certificats de sécurité, au chiffrement des informations enregistrées et à la maintenance du système opérationnel. Cela signifie qu'en plus du logiciel et de l'interface, il faudrait considérer des règles de sécurité et d'intégrité des données (p. ex. pare-feu, serveurs mandataires et débogage).

### **Coûts et ressources liés à l'établissement d'un registre des véhicules international / de l'OTIF**

Les ressources requises pour l'établissement d'un registre des véhicules international / de l'OTIF dépendraient des exigences et des spécifications en résultant. Le registre pourrait être simple et pour information uniquement, ou complexe et multifonctionnel.

Au cours des discussions bilatérales avec des représentants du secteur ferroviaire, comme l'UIC et l'UIP, qui ont une grande expérience des bases de données de matériel roulant, avec RailData et RSRD<sup>2</sup>, une approche *open source* a été suggérée dans la mesure où les données des véhicules requises pour le registre ne sont pas sensibles du point de vue commercial et ne seraient utilisées qu'à titre d'information. De plus, le registre devrait pouvoir échanger des données via une fonction pousser-tirer, permettant l'accès aux données dans les deux directions entre le REV et le registre des véhicules international / de l'OTIF.

Un logiciel plus complexe serait plus coûteux à élaborer, entraînerait des coûts de maintenance et d'exploitation plus élevés et pourrait être plus difficile à modifier et développer à l'avenir. Il n'a pas été possible de calculer des coûts précis dans la mesure où ils dépendent de la configuration, de l'utilisation, de l'exploitation et de la maintenance du registre. À la lumière des discussions sur les expériences avec les registres existants, on peut estimer à au moins 500 000 EUR l'établissement d'un tel registre, tandis que les frais d'exploitation annuels pourraient avoisiner les 50 000 EUR. Le coût de la maintenance dépendrait du nombre d'intervenants et pourrait atteindre un niveau similaire. Enfin, le coût total doit être évalué au regard du budget de l'OTIF et de la question de savoir si des droits d'utilisation du registre devraient être payés et par qui.

Les charges et coûts administratifs concerneraient toujours les intervenants de la procédure d'enregistrement. Il a jusqu'ici été observé que les pratiques de tarification des États parties dans leur rôle d'entité d'enregistrement diffèrent : des frais annuels, un paiement unique, ou des frais seulement pour la maintenance peuvent être demandés. Les entités d'enregistrement des différents États parties peuvent également encourir des coûts pour le transfert des données vers le registre centralisé, mais peuvent recevoir en échange des droits d'accès à toutes les données des véhicules inscrites dans le registre. Comme prévu pour le REV, l'OTIF devrait peut-être aussi réfléchir à un mécanisme de frais et droits d'enregistrement et déterminer si les coûts devraient être supportés seulement par les États parties dont les données sont dans le registre. De plus, si les 25 États parties également membres de l'UE contribuent déjà financièrement au REV via le budget de l'UE, il serait injuste de s'attendre à ce qu'ils contribuent également au registre de l'OTIF.

L'analyse de l'établissement et des coûts du registre débouche sur le prochain point à examiner, qui est de savoir si la création et l'hébergement du registre des véhicules international de l'OTIF devraient se faire en interne ou être externalisés. Il existe plusieurs possibilités : premièrement, la création et

l'hébergement se font en interne ; deuxièmement, la création est externalisée, mais le registre est hébergé par l'OTIF ; troisièmement, la création et l'hébergement sont externalisés mais contrôlés par l'OTIF.

La première option de création et d'hébergement en interne signifierait que tout se ferait depuis le siège de l'OTIF à Berne, en Suisse. Cette option est peut-être moins réalisable dans la mesure où le Secrétariat de l'OTIF nécessiterait davantage de ressources, capacités et expertise informatiques pour installer, configurer, exploiter et tenir son registre. Cela dépasserait largement le cadre des tâches actuelles du Secrétariat et pourrait requérir une transformation organisationnelle fondamentale.

La seconde option de création externalisée serait possible et dans une certaine mesure réalisable en recourant aux services d'un développeur externe pour le logiciel du registre et la configuration d'un système de support informatique en interne permettant la maintenance et la gestion de l'outil. L'aspect positif est que le projet de création du registre ferait suite à un appel d'offres, et qu'il y aurait ainsi la possibilité de choisir la meilleure entreprise. En ce qui concerne la maintenance et l'exploitation, le Secrétariat de l'OTIF nécessiterait des ressources informatiques internes supplémentaires.

La troisième option de création et d'hébergement externalisés serait possible et réalisable car elle minimiserait les charges de gestion, d'exploitation et de tenue du registre pour le Secrétariat. L'établissement et la tenue du registre incomberaient à une entreprise informatique spécialisée. Des arrangements contractuels entre l'OTIF et cette entreprise seraient nécessaires pour le support informatique de l'outil comme registre de l'OTIF. De plus, il devrait y avoir une supervision appropriée de l'exécution du contrat.

Le temps nécessaire pour établir un registre et le rendre opérationnel dépendrait également de la complexité de l'outil et pourrait être de 1 à 3 ans, phases de conception et d'essais pilotes comprises.

### **Aspect juridique : contrats, accords, rôles et responsabilités, hébergement et gestion de données**

Les options ci-dessus sont axées sur le registre, mais ne répondent pas à la question du rôle du Secrétariat de l'OTIF dans la procédure d'enregistrement des véhicules et en tant que conservateur de registre. Si le Secrétariat de l'OTIF était amené à fournir un registre de l'OTIF pour ses États membres, le rôle de l'OTIF en tant que conservateur devrait être soigneusement analysé et le cas échéant fondé juridiquement dans la Convention.

En cas de registre détenu conjointement par l'OTIF et l'UE, une analyse non seulement technique mais aussi juridique serait nécessaire. Un registre commun pourrait faire l'objet d'un contrat particulier ou d'un accord entre l'OTIF et l'Agence de l'UE pour les chemins de fer. L'Agence est une autorité compétente pour l'UE tandis que l'OTIF est une organisation avec une personnalité juridique différente. Le Secrétariat de l'OTIF n'est pas une autorité et son rôle est limité aux activités administratives liées au fonctionnement de l'OTIF.

Au cours de la demande d'enregistrement, les informations sont gérées, et si nécessaire modifiées, par le détenteur et l'entité d'enregistrement de l'État partie choisi. L'utilisateur du registre peut seulement consulter les informations pour référence. La qualité des données est cruciale ; par conséquent, des contrôles de validation et des vérifications croisées sont nécessaires. La question de la gestion des données dépend également de l'hébergement des données. Il n'existe actuellement ni règles ni responsabilités définies de conservateur de registre en vue de l'hébergement d'un registre de véhicules centralisé et concernant les données soumises.

Dans le questionnaire de 2019, certains États parties non membres de l'UE ont pointé la nécessité d'étudier les implications juridiques de l'hébergement de leurs données en dehors de leur territoire. En conséquence, des analyses complémentaires seraient requises pour déterminer s'il est juridiquement possible pour le Secrétariat de l'OTIF de jouer le rôle de conservateur et d'héberger les données de ses membres.

## 5. CONCLUSIONS

Les principes suivants subsistent concernant les registres de véhicules et la disponibilité des données :

- Le registre des véhicules d'un État partie comporte les données sur les véhicules autorisés dans cet État, c'est-à-dire les véhicules qui peuvent être utilisés pour les services ferroviaires nationaux et internationaux. Les spécifications des registres de véhicules au titre des ATMF requièrent que seules les données sur les véhicules utilisés en trafic international soient disponibles.
- Un véhicule peut circuler entre plusieurs États parties s'il est enregistré dans le registre des véhicules de l'un de ces États et si les données du véhicule sont mises à la disposition des autres États parties.
- Pour éviter de saisir plusieurs fois manuellement les données d'un véhicule, un seul enregistrement devrait être nécessaire dans le registre des véhicules d'un État où le véhicule est autorisé, lequel registre devrait être connecté aux registres de véhicules des autres États parties où le véhicule pourrait être exploité.
- Si les registres de véhicules sont connectés, tous les paramètres pertinents, tels que définis dans les spécifications des registres de véhicules, devraient être accessibles aux utilisateurs autorisés via une fonction CRD.
- Les États parties peuvent convenir d'utiliser un seul registre des véhicules centralisé. Un État partie peut enregistrer tous ses véhicules dans le registre des véhicules commun ou n'y enregistrer que les véhicules utilisés en trafic international.

Si les États parties de l'OTIF choisissent de ne pas donner suite à la création d'un registre des véhicules international / de l'OTIF, la mise en œuvre des spécifications des registres de véhicules restera une obligation pour tout État partie. Les États parties non membres de l'UE pourraient choisir d'établir leur propre registre ou de rejoindre un registre centralisé, comme le REV. Chaque registre devrait être établi selon les dispositions uniformes de la COTIF, de préférence avec une interface permettant l'échange de données entre les registres.

Ne rien faire pourrait être source d'insécurité et entraver la facilitation du trafic international ferroviaire :

- En l'absence de spécifications d'interface dans les ATMF, il n'y a aucune garantie qu'une interface sera créée avec chaque registre établi. Cela rendrait difficile l'échange par voie numérique des données relatives aux véhicules.
- Si les États parties créent leur propre interface, il n'y a aucune garantie que ces différentes interfaces seront harmonisées ou qu'elles seront techniquement ou linguistiquement compatibles. Il pourrait ainsi être impossible de connecter les registres.
- Les utilisateurs pourraient avoir à consulter et à accéder à de multiples registres, car il n'y aurait ni échange de données entre les registres, ni moteur de recherche unique pour aider à extraire les données des registres existants.

L'Agence de l'UE pour les chemins de fer a défini des spécifications d'interface qui peuvent être utilisées pour connecter le REV aux registres nationaux des véhicules existants. Aucune information n'est encore disponible sur le degré de mise en œuvre de ces spécifications et leur niveau de connectivité. Toutefois, en cas de succès, ces spécifications pourraient être proposées comme norme commune devant être mise en œuvre à l'échelon de l'OTIF.

La demande pour un registre de véhicules international de l'OTIF dépendrait d'un certain nombre de facteurs, y compris de ses conditions d'utilisation, des conditions d'hébergement et de gestion des

données et des coûts d'utilisation pour les États parties. Ce dernier point est particulièrement important dans la mesure où les États parties de l'UE pourrait ne pas voir d'avantage à soutenir l'établissement d'un tel registre s'ils utilisent déjà le REV centralisé et paient pour son exploitation et sa tenue via le budget de l'UE.

Si un registre de l'OTIF est établi, il serait globalement recommandé de partir de zéro et d'avoir un outil simple et léger, servant principalement de base de données de référence. Cela permettrait de tempérer l'investissement unique pour son établissement, et son exploitation et sa tenue demanderaient moins de ressources. L'externalisation du registre auprès d'un fournisseur informatique serait une possibilité si les coûts s'en trouvent ainsi réduits. Jusqu'à ce que davantage d'informations soient disponibles sur les modalités de mise en œuvre des nouvelles spécifications des registres des véhicules par les États parties non membres de l'UE, le Secrétariat de l'OTIF pourrait créer sur son site Internet une page comportant la liste des liens vers les registres des véhicules existants, y compris le REV, et les coordonnées pour demander les droits d'accès. Les utilisateurs pourraient ainsi rechercher et trouver tous les registres de véhicules actifs en un seul et même endroit.

En conclusion, il est trop tôt pour faire des propositions précises pour ce qui est d'établir ou non un registre des véhicules international / de l'OTIF, car de nombreux aspects supplémentaires devraient être considérés et évalués, à savoir :

- les fondements juridiques pour le rôle du Secrétariat de l'OTIF en tant que conservateur du registre des véhicules international / de l'OTIF,
- les fondements juridiques pour que le Secrétariat de l'OTIF assume la responsabilité de conservateur pour ses États membres,
- les conséquences juridiques, y compris les responsabilités, pour l'OTIF de l'hébergement et de la gestion de données appartenant à ses États membres,
- les types de frais et droits d'utilisation du registre,
- une analyse coûts-avantages pour les États parties membres et non membres de l'UE,
- une proposition incluant le budget estimé et les besoins en personnel devra être soumise aux instances compétentes de l'OTIF, comme le Comité administratif et possiblement l'Assemblée générale, et être appuyée par elles,
- l'OTIF et l'UE devraient explorer la possibilité d'un registre international commun de l'UE et de l'OTIF,
- il faudrait explorer la possibilité d'une plate-forme ou d'un moteur de recherche commun pouvant récupérer des données de différents registres de véhicules.

## **PROPOSITION DE DÉCISION**

La Commission d'experts techniques :

1. prend note de l'analyse de faisabilité portant sur l'établissement d'un registre des véhicules international / de l'OTIF pour les véhicules ferroviaires destinés à être utilisé en trafic international ;
2. conclut qu'il n'est pour l'heure pas possible de prendre une décision sur l'établissement ou non d'un registre des véhicules international / de l'OTIF car il manque des informations cruciales ;

3. prie le Secrétaire général de l'OTIF de rappeler aux États membres leurs obligations en vertu des spécifications des registres de véhicules, de leur demander de lui notifier leur entité d'enregistrement et l'adresse (Internet) du registre de véhicules, et de lui indiquer comment les utilisateurs autorisés peuvent obtenir l'accès aux données enregistrées ;
4. prie le Secrétariat de l'OTIF de publier ces informations sur le site Internet de l'OTIF sous la forme d'une liste de tous les registres de véhicules, y compris les informations sur comment contacter l'entité d'enregistrement de chaque État partie et comment les parties qualifiées peuvent obtenir des droits d'accès ;
5. charge le WG TECH de suivre l'expérience acquise avec l'utilisation du REV du côté de l'UE avant d'explorer, conjointement avec l'UE et l'Agence de l'UE pour les chemins de fer, la possibilité d'un registre commun, et demande au WG TECH de la tenir informée.

ANNEXE I

**Commission d'experts techniques  
Fachausschuss für technische Fragen  
Committee of Technical Experts**

**TECH-19009-CTE12-Questionnaire  
RNV**

**04.07.2019**

Original : EN

**AUX ÉTATS PARTIES À LA COTIF NON MEMBRES DE L'UE**

---

**Établissement des registres nationaux des véhicules**

Questionnaire

## INTRODUCTION

Dans le cadre des travaux du groupe de travail permanent WG TECH, le Secrétariat de l'OTIF étudie un certain nombre de possibilités concernant l'établissement des registres nationaux des véhicules (RNV), la connectivité entre ces registres et la future mise en place d'un registre centralisé. Il souhaiterait à cet effet se faire une meilleure idée de la situation dans les États parties de l'OTIF non membres de l'UE, notamment en ce qui concerne leurs exigences pour les registres nationaux.

Le Secrétariat de l'OTIF vous invite à compléter un petit questionnaire qu'il a mis au point, précédé ici de quelques explications sur les questions relatives à l'établissement et la connectivité des RNV.

Les objectifs de ce questionnaire sont :

- de comprendre comment les véhicules ferroviaires sont enregistrés dans les États parties de l'OTIF non membres de l'UE,
- de déterminer si les États parties de l'OTIF non membres de l'UE ont établi un RNV et si non pourquoi,
- de sonder les opinions des États parties de l'OTIF non membres de l'UE concernant le futur registre centralisé des véhicules.

Pour toute question, n'hésitez pas à contacter le Secrétariat de l'OTIF ([maria.price@otif.org](mailto:maria.price@otif.org)).

## HISTORIQUE

L'article 13 des ATMF prescrit l'établissement de registres nationaux de véhicules (RNV). En application des ATMF et des décisions ultérieures prises par la Commission d'experts techniques, chaque État partie aurait dû établir son RNV conformément aux spécifications harmonisées avant le 1<sup>er</sup> septembre 2013, dernier délai.

Les registres électroniques de véhicules connectés et accessibles permettent de fournir aux utilisateurs comme les EF, détenteurs, GI, ECE et autorités nationales des informations pertinentes sur les véhicules en trafic international. Aux termes de la COTIF, les véhicules admis doivent être enregistrés dans le RNV d'un État partie (normalement de l'État ayant procédé à la première admission). Le registre consigne également les admissions complémentaires pour d'autres États ainsi que des informations sur l'identité du détenteur, l'entité chargée de l'entretien, etc. Traditionnellement, la plupart de ces informations étaient inscrites sur le véhicule. Aujourd'hui, elles doivent obligatoirement être accessibles dans des registres numériques de véhicules. Afin que toutes les parties concernées aient accès aux données sur les véhicules, les RNV devraient être connectés. Les véhicules venant d'États n'ayant pas établi leur RNV sont susceptibles d'être stoppés en trafic international.

## RÉCENTS DÉVELOPPEMENTS AU SEIN DE L'UNION EUROPÉENNE

Le 25 octobre 2018, l'Union européenne a adopté une décision concernant l'établissement du registre européen des véhicules (REV). Il s'agira d'un registre centralisé des véhicules qui remplacera à terme tous les RNV des États membres de l'UE. La création des comptes utilisateurs sera centralisée et des données de référence communes seront utilisées. Le REV sera géré par l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer, devenue l'autorité compétente de l'UE en juin 2019. Les entités d'enregistrement nationales des différents États de l'UE demeurent responsables de l'enregistrement et de la validation des données préenregistrées.

Le registre européen devrait être opérationnel au 16 juin 2021 ; l'assistance technique pour le logiciel actuel du RNV normalisé et le moteur de traduction (connecté à tous les RNV existants) sera alors stoppée.

De juin 2021 à juin 2024, les États membres de l'UE auront la possibilité soit de rejoindre le registre centralisé REV, soit de continuer à utiliser leur propre RNV. Dans ce cas, il leur incombera de connecter leur RNV au REV. Après le 16 juin 2024, tous les États membres de l'UE devront utiliser le REV.

## **QUELLES CONSÉQUENCES POUR LES ÉTATS PARTIES DE L'OTIF NON MEMBRES DE L'UE ?**

À l'heure actuelle, plusieurs États parties de l'OTIF non membres de l'UE utilisent le RNVn. En conséquence des récents développements, leur logiciel RNV ne sera plus supporté par l'Agence à compter de juin 2021 et la connexion aux autres RNV sera donc perdue. Si rien n'est fait, la consultation mutuelle des données sur les véhicules ne sera plus possible. L'UE a proposé de faire du nouveau registre centralisé REV un registre commun OTIF-UE dans lequel les États parties de l'OTIF non membres de l'UE pourraient également enregistrer leurs véhicules. Il pourrait toutefois y avoir des frais d'utilisation.

La question à laquelle il faut maintenant répondre est celle de savoir si tous les États parties de l'OTIF non membres de l'UE doivent passer au registre centralisé (comme les États de l'UE) ou s'il doit rester possible pour les États non membres de l'UE de continuer à utiliser un registre national connecté au registre centralisé. Le WG TECH a discuté de possibles solutions pour veiller à ce que l'échange de données sur les véhicules pour le trafic international continue et ne soit pas interrompu.

En remplissant le court questionnaire ci-après, vous aiderez le Secrétariat de l'OTIF à mieux comprendre la situation actuelle ainsi que les exigences et les attentes des États parties non membres de l'UE concernant les RNV de façon à ce qu'il puisse proposer une solution qui pourra en faciliter la mise en œuvre à l'échelon national.

Veillez renvoyer le questionnaire rempli à M<sup>me</sup> Maria Price ([maria.price@otif.org](mailto:maria.price@otif.org)).

Merci beaucoup pour vos réponses

## QUESTIONNAIRE

### ÉTABLISSEMENT DES RNV

ÉTAT MEMBRE : Tapez ici.

AUTORITÉ : Tapez ici.

INTERLOCUTEUR (nom, fonction, e-mail, téléphone) : Tapez ici.

1. **Un registre national des véhicules (RNV) a-t-il été établi dans votre pays conformément à l'article 13 des ATMF et à la Spécification du RNV ?** (Cochez toutes les réponses qui s'appliquent.)

- Nous avons établi notre propre RNV et l'avons connecté à d'autres RNV.
- Nous avons établi notre propre RNV, mais ne l'avons **pas** connecté à d'autres RNV.
- Nous utilisons le RNV normalisé proposé par l'Agence de l'UE pour les chemins de fer.
- Nous savons qu'un RNV doit être établi, mais ne l'avons pas encore fait.
- Nous ne savons pas qu'un RNV devait être établi et connecté.

Commentaires : Tapez ici.

2. **Quel est le logiciel utilisé pour votre RNV ?**

- RNV normalisé proposé par l'Agence de l'UE pour les chemins de fer
- Autre (veuillez préciser) : Tapez ici.

3. **Si vous avez un RNV, est-il connecté à d'autres RNV ?**

- OUI, connecté avec succès.
- OUI, mais il y a des difficultés de connexion (veuillez préciser) : Tapez ici.
- NON, les tentatives de connexion ont échoué ou il était connecté par le passé mais ce n'est plus le cas aujourd'hui (veuillez préciser) : Tapez ici.
- NON, il n'y a pas encore eu de tentative de connexion.

**4. Dans la mesure où la COTIF ne s'applique qu'au trafic international, l'obligation d'enregistrer les véhicules concerne seulement les véhicules utilisés à l'international. L'article 13, § 1, des ATMF prévoit toutefois que le registre peut également contenir des véhicules admis à la circulation en trafic national uniquement. Veuillez indiquer votre préférence.**

Dans le cadre de la COTIF, nous préférons que l'enregistrement des véhicules soit limité aux véhicules utilisés à l'international. Pour les véhicules utilisés en trafic national uniquement, une solution différente existe.

Nous préférons que tous les véhicules soient inscrits dans un seul et même registre, qu'ils puissent être utilisés à l'international ou seulement en trafic national.

Autre (veuillez préciser) : Tapez ici.

**L'UE met en place un registre centralisé et a proposé d'en faire un registre commun OTIF-UE. L'établissement de ce registre centralisé OTIF-UE aurait les conséquences suivantes :**

- **Tous les États parties pourront enregistrer leurs véhicules et les données seront stockées de manière centralisée.**
- **L'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer veillera au bon fonctionnement du registre.**
- **Les entités d'enregistrement dans les États parties répondront de l'exactitude des données.**
- **Les États parties de l'OTIF non membres de l'UE devront payer des frais d'inscription et d'utilisation.**

**5. Quelle phrase décrit le mieux votre position concernant la possibilité d'utiliser un registre OTIF-UE centralisé ?**

Extrêmement utile : un registre centralisé serait des plus efficaces et son utilisation devrait être obligatoire (à condition que le coût de l'utilisation soit connu et acceptable).

Plutôt utile : la possibilité de rejoindre le registre centralisé est intéressante, mais les registres nationaux devraient rester la norme. La responsabilité pour connecter le registre central aux autres RNV devrait être partagée.

Inutile : le système actuel de RNV connectés est un bon système. Si certains États établissent un registre commun, il est de leur responsabilité de veiller à ce qu'il s'inscrive dans le système actuel de RNV connectés.

Autre (veuillez préciser) : Tapez ici.

**5. Le registre centralisé des véhicules de l'UE sera établi et hébergé par l'Agence de l'UE pour les chemins de fer à Valenciennes, en France. Existe-t-il dans votre État des contraintes en matière de protection des données quant au stockage des données des véhicules (comme celles du RNV) en dehors de votre territoire ? Choisissez l'énoncé le plus adéquat.**

Pas de problème : les informations sur les véhicules ne sont pas particulièrement sensibles et peuvent être stockées à l'étranger.

Inacceptable : les informations sur les véhicules ne peuvent pas être stockées à l'étranger.

Indéterminé : une analyse plus approfondie est nécessaire.

**7. Si votre RNV est actuellement connecté au RVV CE, que prévoyez-vous de faire en 2021 lorsque le système actuel sera abandonné ?**

Nous préférons utiliser notre propre RNV et pas directement le registre de véhicules centralisé hébergé par l'Agence de l'UE pour les chemins de fer. Nous connecterons nous-même notre RNV au registre centralisé.

Nous préférons utiliser le registre de véhicules centralisé hébergé par l'Agence de l'UE pour les chemins de fer.

Autre (*veuillez préciser*) : Tapez ici.

Autres commentaires relatifs au questionnaire : Tapez ici.

ANNEXE II

**Département de l'interopérabilité  
technique**

**Abteilung für technische  
Interoperabilität**

**Technical Interoperability Department**

**TECH-20033**

**Version 0,1**

**14.08.2020**

Original : EN

---

Mandat pour une analyse de faisabilité portant sur l'établissement d'un registre des véhicules international / de l'OTIF pour les véhicules ferroviaires destinés à être utilisé en trafic international

## CADRE GÉNÉRAL

À sa 26<sup>e</sup> session des 27 et 28 février 2018, la Commission de révision a adopté des modifications à l'article 13, § 1, des ATMF portant sur l'établissement de registres de véhicules, qui est désormais libellé comme suit :

### « Article 13

#### *Registres*

*§ 1 Les registres des véhicules sont établis sous forme d'une ou plusieurs banques de données électroniques nationales ou régionales contenant des informations concernant les véhicules ferroviaires pour lesquels un certificat d'exploitation a été délivré. Le registre comprend également les véhicules ferroviaires admis conformément à l'article 19 ; il peut englober des véhicules ferroviaires admis à la circulation en trafic national uniquement. Le ou les registres :*

- a) respectent les spécifications adoptées par la Commission d'experts techniques ;*
- b) sont tenus à jour ;*
- c) sont accessibles aux autorités compétentes de tous les États parties, aux entreprises ferroviaires et aux gestionnaires d'infrastructures, ainsi qu'aux personnes ou organismes chargés de l'immatriculation des véhicules ou identifiés dans le registre. [...] »*

Entrées en vigueur le 1<sup>er</sup> mars 2019, ces dispositions conservent l'obligation pour les États parties de créer et mettre en œuvre des registres des véhicules ferroviaires, mais permet la mise en place, au lieu des registres nationaux, de registres régionaux de véhicules, comme le registre de véhicules unique européen au sein de l'UE, à condition que les informations qu'ils contiennent soient accessibles pour les autres États parties.

Le registre européen des véhicules (REV) a pour fondement la décision d'exécution (UE) 2018/1614 de la Commission européenne modifiant la décision sur le RNV, adoptée le 25 octobre 2018 au titre du quatrième paquet ferroviaire (article 47 de la directive (UE) 2016/797). Le REV est un registre centralisé destiné à simplifier la procédure d'enregistrement des véhicules, réduire les coûts et améliorer la qualité des données ; il représente donc un pas en avant dans le sens des objectifs définis pour l'espace ferroviaire unique européen. Le REV devrait être opérationnel d'ici le 16 juin 2021.

Face aux évolutions du registre de véhicules de l'UE, le Secrétariat de l'OTIF a, dans le cadre des travaux du WG TECH, activement discuté avec la DG Mobilité et transports et l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer afin de trouver une solution pour maintenir la connectivité entre les registres nationaux et garantir l'échange des données de véhicules pertinentes entre les États parties membres et non membres de l'UE.

Afin d'éviter l'utilisation de trop nombreux registres nationaux de véhicules, la Commission européenne a proposé l'établissement d'un registre centralisé commun UE-OTIF. Organisation intergouvernementale ayant pour ambition de s'étendre géographiquement, l'OTIF doit prendre en considération la souveraineté de ses membres. Or, utiliser le REV, outil centralisé d'une région (l'UE) géré par son autorité (Agence de l'UE pour les chemins de fer), peut être un point sensible pour certains États parties. En réponse à ces préoccupations, la Commission européenne a suggéré la possibilité de connecter le REV à un registre centralisé de l'OTIF.

Au vu de ce qui précède, le Secrétariat de l'OTIF devrait explorer plus avant la possibilité d'établir un registre des véhicules international / de l'OTIF pour les véhicules ferroviaires destinés à être utilisés en trafic international, qui répondrait aux spécifications des registres de véhicules et qui serait compatible et pourrait être connecté avec le REV.

L'OTIF a pour but de promouvoir, améliorer et faciliter le trafic international. Dans ce contexte, il importe que les données relatives aux véhicules soient à la disposition de toutes les parties concernées, comme les entreprises ferroviaires (EF), les détenteurs, les gestionnaires d'infrastructure (GI), les entités chargées de l'entretien et les autorités.

Avec les anciennes règles (RNV), la pratique a montré que certains États parties rencontraient des difficultés à établir et connecter leur registre. Avec les futures règles, cela sera encore plus difficile, voire impossible, puisqu'il n'y aura plus de spécifications d'interfaces.

Un registre centralisé de l'OTIF pour les véhicules destinés à être utilisés en trafic international, qui serait connecté avec le REV, pourrait faciliter l'enregistrement des données des véhicules par l'entité d'enregistrement de chaque État partie ainsi que l'accès à ces données pour les utilisateurs.

Il faut noter que la responsabilité pour la saisie des données et leur qualité n'est pas l'objet de l'analyse, puisque cette responsabilité est et devrait rester celle des détenteurs de véhicules et de l'entité d'enregistrement de chaque État partie.

## OBJECTIFS

L'analyse à réaliser par le Secrétariat de l'OTIF devrait permettre de déterminer les possibilités pour la création d'un registre des véhicules international / de l'OTIF analogue au REV établi par l'UE et pour la connexion de ce registre au REV. Cette analyse devrait prendre la forme d'une rapide enquête basée sur des avis d'experts et les informations disponibles en ligne. Elle devrait permettre à la CTE de décider s'il faut ou non donner suite au projet d'établissement d'un registre des véhicules international / de l'OTIF.

À cette fin, l'analyse devrait viser à faire la lumière sur les points suivants :

- L'Union européenne apporterait-elle son aide (savoir-faire et retour d'expérience) pour l'établissement d'un registre des véhicules international / de l'OTIF et sa connexion au REV ?
- Le logiciel développé par l'UE et utilisé en son sein pour le REV est-il adapté aux besoins de l'OTIF et peut-il être utilisé par elle, possiblement en coopération avec des tierces parties, et à quelles conditions ?
- L'UE s'engagerait-elle à maintenir la compatibilité du logiciel utilisé pour le REV et pour le registre des véhicules international / de l'OTIF ?
- Quelle serait l'architecture la mieux adaptée pour un registre des véhicules de l'OTIF et sa connexion au REV? Certains éléments et fonctions pourraient-ils être partagés entre les deux registres ?
- Délais/calendrier pour l'établissement d'un registre des véhicules de l'OTIF
- Impératifs de sécurité, disponibilité et fiabilité des données des véhicules
- Aspects juridiques comme la responsabilité, la propriété des données et la responsabilité en cas de perte ou de vol des données
- Quelles seraient les ressources nécessaires (coûts, personnel, équipement, etc.) pour l'établissement, la maintenance et la tenue d'un registre de l'OTIF ?

- Les services nécessaires pour tenir un registre pourraient-ils être fournis en interne par le Secrétariat de l'OTIF ou devraient-ils être externalisés ? (Les différents scénarios devraient être listés, avec indication de leurs avantages et inconvénients.)
- Possibilité de coopérer avec les organisations et associations internationales
- États membres (non UE) qui pourraient être intéressés par l'utilisation du registre de l'OTIF pour enregistrer leurs véhicules
- Avantages d'un registre des véhicules international / de l'OTIF pour le trafic international, maintenant et à l'avenir, en tenant également compte d'un possible élargissement du champ d'application géographique
- Quels sont les risques pour l'OTIF en général, et le Secrétariat de l'OTIF en particulier, liés à l'établissement et l'exploitation d'un registre et sont-ils maîtrisables ?
- Quels sont les organes de l'OTIF qui devraient jouer un rôle dans le processus décisionnel (en termes de personnel et de budget) ?
- Toute autre information pouvant être pertinente pour décider si l'établissement d'un registre des véhicules international / de l'OTIF est oui ou non réalisable
- Comment les autres secteurs internationaux ou les autres modes procèdent pour le stockage et l'échange des données administratives d'intérêt international ?

L'objectif n'est pas d'apporter des informations concluantes sur la base desquelles une décision finale sur l'établissement ou non d'un registre international / de l'OTIF pourrait être prise.

## **LIVRABLES**

Les informations livrées devraient porter sur les points décrits sous « Objectifs », et si possible leur apporter une réponse, et devraient être structurées et présentées dans un document de travail, dans un premier temps pour le WG TECH, puis dans un deuxième temps pour la CTE.

Le document de travail devrait clairement distinguer les questions auxquelles aucune réponse ne peut être apportée et les incertitudes et risques en résultant.

## **PRÉMISSSES**

Les bases juridiques de l'analyse sont les suivantes :

- dispositions de l'article 13 des ATMF (version du 1<sup>er</sup> mars 2019),
- spécifications des registres de véhicules, telles que proposées pour adoption par voie de procédure écrite en juillet 2020 ([TECH-20008](#)).

Le fonctionnement du registre des véhicules de l'OTIF ne devrait pas dépendre de facteurs externes, même si l'objectif est de le connecter au REV. Par conséquent, le registre international / de l'OTIF devrait pouvoir fonctionner de façon autonome et indépendamment de tout autre registre. De plus, les données du registre de l'OTIF devraient être conservées dans un endroit contrôlé par l'OTIF.

## **PARTIES INTÉRESSÉES**

L'analyse est intéressante pour les parties suivantes qui jouent un rôle dans l'enregistrement et l'utilisation des véhicules : États membres de l'OTIF et leurs autorités compétentes, Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer, Commission européenne, associations internationales (CER, EIM,

ERFA, RailData, RNE, UIC, UIP, etc.), détenteurs, ECE, EF, entités d'enregistrement, GI, Secrétariat de l'OTIF.

## **ÉTAPES**

1. Mandat devant être attribué par le Secrétaire général discuté par le Secrétariat de l'OTIF
2. Réalisation de l'analyse et préparation des livrables
3. Information et mobilisation du WG TECH et des parties intéressées pouvant étayer l'analyse avec leur expertise et leur expérience
4. Information orale au WG TECH 41 concernant l'analyse (septembre 2020) ; présentation des résultats préliminaires au WG TECH 42 (novembre 2020) ; présentation des conclusions de l'analyse à la CTE 13 en juin 2021