

Comité international
des transports ferroviaires

Editorial

Une cohérence politique au niveau de la réglementation est souhaitable !



Le carrousel de la réglementation ferroviaire européenne tourne à une vitesse remarquable. Le Recast vient d'être mis vigueur et doit déjà à nouveau être révisé avec le 4^{ème} paquet ferroviaire publié en janvier. Les États membres et les entreprises ferroviaires sont placés devant des défis majeurs pour la mise en œuvre

de ces modifications rapides de la réglementation. Il ne sera pas facile de convaincre les parlements nationaux et les entreprises ferroviaires de la nécessité de mettre en œuvre une réglementation qui fait déjà l'objet d'un nouveau processus de révision au niveau européen et qui devrait être amendée à nouveau dans un avenir prévisible.

Un cadre réglementaire efficace et de qualité nécessite une certaine stabilité et un concept clair s'agissant de l'objet de la réglementation, ainsi qu'une refonte de haute qualité et cohérente des normes juridiques.

L'approche réglementaire de la Commission dans le domaine ferroviaire, tant en trafic international qu'en trafic national voyageurs et marchandises, prévoit un régime libéralisé du marché. Les discussions politiques en cours dans le domaine du « Through Ticketing » en tant qu'interface importante avec le client mettent toutefois en lumière de manière exemplaire la zone de tension entre la logique de la concurrence et les besoins du client. Dès que des règles sont arrêtées à l'interface avec le client (informations relatives aux horaires et aux prix, vente), la notion de concurrence entre les entreprises ferroviaires passe à l'arrière-plan au profit d'une coopération juridiquement imposée (en particulier avec l'échange réciproque d'informations et l'ouverture des canaux de distribution).

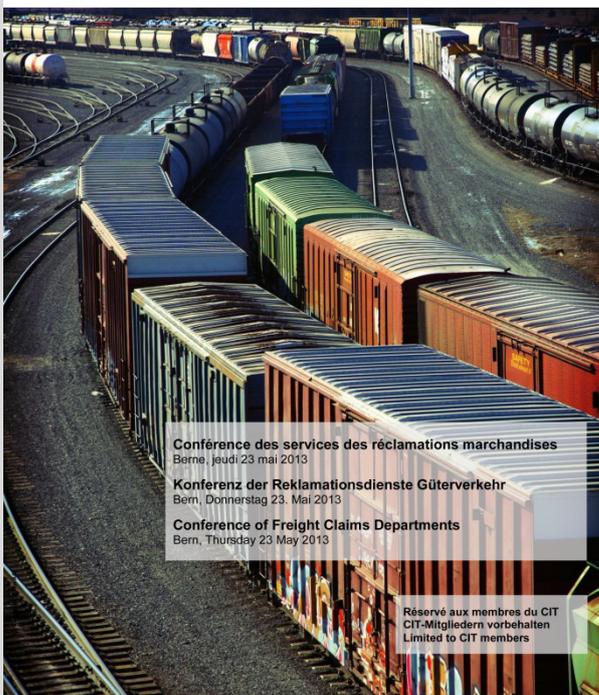
Les entreprises ferroviaires devront supporter les inconvénients des contradictions entre concurrence et coopération forcée et du manque de cohérence qui en découle au niveau du cadre réglementaire. Il reste à espérer pour l'industrie ferroviaire que ce soit le marché qui s'impose finalement, là où le marché est ouvert à la concurrence, et non l'économie planifiée des autorités.

Avec mes meilleures salutations de Berne

Secrétaire général du CIT
Cesare Brand

Table des matières

Assemblée générale et Assemblée régionale « Europe » de l'UIC	2
Signature du Protocole de collaboration entre le CIT et le CCTT à Paris	2
Marges de manœuvre juridiques et limites du « Through Ticketing »	3
Nouvelles de la dernière réunion du Groupe de travail CIV du CIT	4
Obligation d'assister les passagers aériens même en cas de force majeure	5
Rapport sur la mise en œuvre du PRR	5
Interopérabilité juridique CIV/SMPS – A la recherche de la sécurité juridique	6
Les derniers résultats du projet CIT/OSJD « Interopérabilité juridique CIM/SMGS »	7
Enquête en cours de la Commission européenne relative au projet e-Freight	8
Pro domo	9



Conférence des services des réclamations marchandises
Berne, jeudi 23 mai 2013

Konferenz der Reklamationsdienste Güterverkehr
Bern, Donnerstag 23. Mai 2013

Conference of Freight Claims Departments
Bern, Thursday 23 May 2013

Réserve aux membres du CIT
CIT-Mitgliedern vorbehalten
Limited to CIT members

Veillez réserver le 23 mai 2013 !
Vous obtiendrez de plus amples informations dans le CIT-Info 2/2013.



Droit des transports et politique des transports

Assemblée générale et Assemblée régionale « Europe » de l'UIC

L'UIC a tenu son Assemblée générale le 12 décembre 2012 et célébré son 90^{ème} anniversaire. L'Assemblée a été honorée par la présence de la Présidente du Brésil, Madame Dilma Rousseff. Le Président des Chemins de fer russes, Monsieur Vladimir Yakunin a été élu à l'unanimité comme nouveau Président de l'UIC et Monsieur Jean-Pierre Loubinoux a été confirmé au poste de Directeur général de l'UIC. Le CIT était représenté à ces manifestations par Cesare Brand, Secrétaire général.

Cesare.Brand(at)cit-rail.org
Original: DE



L'ouverture de la 81^{ème} Assemblée générale, le 12 décembre 2012 au siège de l'UIC à Paris.

© UIC / Ph. Fraysseix

Signature du Protocole de collaboration entre le CIT et le CCTT à Paris

Le Secrétaire général du CCTT, Monsieur Gennadiy Bessonov, et le Secrétaire général du CIT, Cesare Brand, ont signé le 12 décembre 2012 à Paris le programme de collaboration entre le Comité de coordination des transports transsibériens et le Comité international des transports ferroviaires pour la période 2013 – 2015. Le protocole est fondé sur le Memorandum of Understanding (MoU) entre le CIT et le CCTT du 10 mai 2011 (voir le CIT-Info 3/2011, p. 8).



De gauche à droite : N. Stepanova et G. Bessonov, Secrétaire général, CCTT; C. Brand, Secrétaire général et E. Evtimov, Suppléant du Secrétaire général, CIT.

Les deux organisations placent au premier plan la création d'un droit du transport ferroviaire uniforme, en particulier l'élaboration de Conditions générales pour les transports transsibériens entre l'Europe et l'Asie (CGT EurAsia). Pour de plus amples informations sur le sujet, il est renvoyé au CIT-Info 5/6-2012, p. 2.

Le CCTT et le CIT ont également convenu de renforcer la coopération dans le domaine l'harmonisation des bases juridiques pour le transport international des marchandises. Les lignes d'action d'intérêt commun suivantes sont prévues dans le Protocole : utilisation de la lettre de voiture uniforme CIM/SMGS afin de simplifier le passage des frontières, de réduire la durée des arrêts aux frontières et d'améliorer les contrôles douaniers et la gestion des procédures de transit, d'exportation et d'importation ; utilisation de la lettre de voiture uniforme CIM/SMGS en trafic fer – mer et création de normes communes et de plates-formes Internet permettant l'utilisation de la lettre de voiture CIM/SMGS électronique pour les transports ferroviaires transsibériens de marchandises.

Erik.Evtimov(at)cit-rail.org
Original: DE

Trafic voyageurs

Marges de manœuvre juridiques et limites du « Through Ticketing »

Le présent article a pour but d'examiner la question de savoir dans quelle mesure les entreprises ferroviaires, en dehors de leurs modèles commerciaux, peuvent être contraintes au « Through-Ticket » par la législation européenne.

1. Qu'est-ce que le « Through Ticketing » ?

Le terme est utilisé dans un sens étroit et dans un sens large. S'agissant de la définition au sens étroit, il peut être renvoyé par analogie à la définition légale du « Through Ticket » à l'art. 3 ch. 10 du Règlement (CE) No 1371/2007 : « ... un ou plusieurs billets représentant un contrat de transport portant sur la prestation de services ferroviaires successifs par une ou plusieurs entreprises ferroviaires ». Dans un sens large, le « Through Ticketing » est compris comme le « European Multi-Modal Journey Planner ».

Dans les considérations qui suivent, nous comprenons le « Through Ticketing » au sens large en entendant la création d'interfaces techniques concernant les horaires et les tarifs (pour le rail, l'aérien, la route et le maritime), qui doivent permettre au voyageur de trouver rapidement et simplement la relation la plus rapide et la plus avantageuse pour son voyage.

2. Objet de l'analyse juridique

D'un point de vue juridique, il convient de distinguer la situation « de lege lata » et « de lege ferenda ». En d'autres termes : qu'est-ce qui peut d'une part être exigé des entreprises ferroviaires sur la base de la législation européenne en vigueur et quelles sont d'autre part les compétences des instances européennes – sous réserve de décisions politiques correspondantes – dans le contexte d'une modification de la législation relative au « Through Ticketing » ?

Enfin, nous aborderons quelques aspects politiques de la réglementation en relation avec le développement du « Through Ticketing ».

3. Que dit la législation en vigueur ?

Il ressort de prime abord que les bases juridiques ci-après doivent essentiellement être observées en relation avec le « Through Ticketing » :

- **Règlement (CE) No 1371/2007** sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires.
- **Directive 2008/57** du 17 juin 2008 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire et **Règlement 454/2011** du 5 mai 2011 relatif à la spécification technique d'interopérabilité concernant le sous-système « applications télématiques au service des voyageurs » du système ferroviaire transeuropéen.
- **Directive 2010/40** du 7 juillet 2010 concernant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport.

Le Règlement (CE) No 1371 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires prévoit à son art. 9 ch. 1 que les entreprises ferroviaires et les vendeurs de billets proposent, pour autant qu'ils soient disponibles, des billets, des billets directs et des réservations. Dans le domaine de l'interopérabilité ferroviaire, la Directive 2008/57 et le Règlement 454/2011 exigent en résumé la collaboration des entreprises ferroviaires

- lors de la définition des procédures et des interfaces entre tous les types d'acteurs afin de fournir des informations et de délivrer des billets aux voyageurs par l'intermédiaire de technologies largement disponibles,
- lors de l'élaboration des spécifications correspondantes et
- lors de leur mise en œuvre (voir en particulier art. 4 et 5 du Règlement 454/2011).

Dans le domaine de la multimodalité, l'Agence ferroviaire européenne (ERA) a été chargée en outre par la Commission d'élaborer une recommandation concernant les tarifs, la billetterie et les réservations pour les voyages nationaux, en tenant compte de l'intermodalité (voir le considérant 2 du Règlement 454/2011). Enfin, la Commission a publié une importante « feuille de route » pour la mise en œuvre du Règlement (CE) 1371/2007, avec un accent sur les systèmes de réservation (date de publication de la feuille de route 08/12), qui vise à étendre les spécifications techniques relatives à l'information et aux réservations non seulement au trafic international mais aussi au trafic national et régional. En fin de compte, la Commission a pour objectif un système d'information sur les transports au niveau multimodal européen.

En résumé, nous retenons que les entreprises ferroviaires, compte tenu de la réglementation actuelle, sont contraintes de créer les interfaces techniques nécessaires pour les données relatives aux horaires et aux tarifs, mais que sur le plan commercial, il n'existe aucune obligation d'offrir des billets d'entreprises ferroviaires concurrentes. Une obligation légale concernant le « Through Ticketing » multimodal n'existe cependant pas (encore).

4. Quelles sont les compétences de l'UE dans le domaine du « Through Ticketing »

Les compétences pour la législation de l'Union dans le domaine des transports (transports par chemin de fer, par route et par voie navigable) sont réglées aux art. 90 ss. du



Traité sur l'Union européenne et du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE). L'art. 100 du TFUE établit en outre des compétences supplémentaires dans les domaines de la navigation aérienne et maritime. Il s'agit d'une compétence dite partagée. Cela signifie que les Etats membres disposent d'une compétence législative dans ces domaines dans la mesure où l'Union n'a pas légiféré. L'Union ayant légiféré dans le domaine du « Through Ticketing », elle a revendiqué sa compétence et privé les Etats de leur compétence législative. En perspective, la Commission serait compétente sur la base du Traité pour élaborer des propositions législatives dans le domaine du « European Multi-Modal Journey Planner » qui, en cas d'adoption, pourraient avoir pour conséquence l'obligation pour les entreprises ferroviaires de réaliser un « Through Ticketing » multimodal complet. Le 4^{ème} paquet ferroviaire publié le 30 janvier 2013 va dans la direction d'un système de billetterie intégré.

5. Through Ticketing et concurrence

La législation européenne dans le domaine des transports et en particulier dans le domaine ferroviaire est impressionnante. L'objectif consiste à créer un marché unique européen des transports ferroviaires. Les obstacles au développement de ce marché des transports sont considérés comme discriminatoires et donc comme des violations du Traité de l'UE. Le concept prévoit un régime de marché libéralisé dans le domaine des transports ferroviaires de voyageurs et de marchandises (au niveau national et international). Les discussions politiques en cours dans le domaine du « Through Ticketing » en tant qu'interface importante avec le client mettent en lumière de manière exemplaire la zone de tension entre la logique de la concurrence et les besoins du client.

Dès que des règles sont arrêtées à l'interface avec le client (informations relatives aux horaires et aux prix, vente), la notion de concurrence entre les entreprises ferroviaires

(création d'avantages concurrentiels notamment grâce à des canaux de distribution meilleurs et plus efficaces et à une information dans les trains de meilleure qualité et exclusive en tant que « unique selling proposition ») passe à l'arrière-plan au profit d'une coopération juridiquement imposée (échange réciproque d'informations et ouverture des canaux de distribution). Il est à craindre qu'après la création d'interfaces techniques interoperables entre les entreprises ferroviaires dans le cadre de la STI TAP, l'obligation d'utiliser ces interfaces soit décrétée ensuite, l'intervention réglementaire dans la liberté commerciale des entreprises devenant ainsi un fait. Les entreprises ferroviaires devront supporter les inconvénients des contradictions entre concurrence et coopération forcée (nous pensons ici par exemple aux coûts informatiques élevés).

Le droit de la concurrence a pour objet une intervention étatique visant à promouvoir la concurrence sur le marché mais pas la protection des entreprises ferroviaires contre des interventions réglementaires étatiques qui affectent la libre concurrence.

CONCLUSION

Une réglementation politiquement cohérente de la concurrence dans le domaine ferroviaire doit être revendiquée par la voie politique compte tenu des compétences législatives étendues de l'UE et ne peut pas être imposée juridiquement. La meilleure stratégie pour les entreprises ferroviaires consiste à offrir des solutions, dans la mesure où elles sont commercialement opportunes, afin d'éviter des solutions imposées par la voie réglementaire basées sur la pression publique et politique.

Cesare.Brand(at)cit-rail.org
Original: DE

Nouvelles de la dernière réunion du Groupe de travail CIV du CIT

La 23^{ème} réunion du Groupe de travail CIV a eu lieu les 5 et 6 décembre 2012. Le Groupe de travail a abordé à cette occasion des nombreux thèmes dans le domaine du transport international des voyageurs. Les participants ont notamment pris acte de l'arrêt de la Cour de justice de l'Union européenne dans l'affaire Westbahn Management GmbH contre ÖBB Infrastruktur AG (C-136/11), selon lequel les gestionnaires de l'infrastructure doivent fournir des informations en temps réel sur les correspondances aux entreprises ferroviaires.

En outre, le Groupe de travail a entamé les travaux de préparation du 2^{ème} workshop du CIT et de la CER avec les NEB du 3 octobre 2013 à Bruxelles (nouvelle date). La question des modes alternatifs de résolution des conflits (Alternative Dispute Resolution - ADR), une révision possible de la COTIF, la révision des CG co-traitance du CIT ainsi que la révision de l'AIV ont également été examinées lors de la réunion.

La réunion était présidée pour la dernière fois par Jan Svensson (SJ). Nous tenons ici à le remercier chaleureusement de sa direction très compétente et toujours

avisée du Groupe de travail CIV. La présidence du Groupe a été reprise le 1^{er} janvier 2013 par Isabelle Saintilan (SNCF). Nous lui souhaitons plein succès dans cette nouvelle fonction.

Cesare.Brand(at)cit-rail.org
Original: DE



Obligation d'assister les passagers aériens même en cas de force majeure

La Cour de Justice de l'UE a rendu, le 31 janvier, un arrêt très favorable aux passagers aériens qui ont été bloqués dans les aéroports suite à l'éruption du volcan Eyjafjallajökull et à la fermeture de l'espace aérien pendant plusieurs jours dans une bonne partie de l'Europe¹. La Cour a en effet jugé que les compagnies aériennes devaient fournir une assistance gratuite à leurs passagers, à savoir des boissons et des repas ainsi qu'un hébergement, pendant tout le temps de la crise, quelle que soit la durée ou la gravité de celle-ci.

Les faits

Mme McDonagh a réservé un vol Faro-Dublin avec Ryanair pour le 17 avril 2010. Dès le 15 avril, l'espace aérien avait été fermé pour 7 jours. Mme McDonagh a finalement pu rentrer à Dublin le 24 avril. N'ayant obtenu aucune assistance de la part de Ryanair au Portugal, elle a ouvert une action à leur encontre afin d'obtenir le remboursement de ses frais de boissons et repas, ainsi que de logement et transport pour un montant de 1129€.

La question de la force majeure

L'éruption d'un volcan entre sans aucun doute dans la notion de « force majeure ». Toutefois le Règlement CE No 261/2004 (Air PRR) ne donne pas aux transporteurs aériens la possibilité de s'exonérer de leur obligation d'assistance en cas de force majeure. La Cour rappelle l'objectif poursuivi par l'UE de garantir un niveau élevé de protection des passagers et rejette donc l'idée d'interpréter de façon restrictive le Règlement. Elle ne trouve d'ailleurs aucun passage dans le Règlement qui justifie une limitation de l'obligation d'assistance, ni dans le temps, ni dans les montants.

¹ Affaire [C-12/11](#), *Denise McDonagh v Ryanair Ltd.*

La question de la proportionnalité et de l'équilibre des intérêts

La Cour ne trouve pas disproportionnée la charge pesant sur les transporteurs aériens en matière d'assistance puisque le but de ces règles est d'assurer un niveau élevé de protection des passagers. Cet objectif peut même justifier des conséquences économiques négatives, même considérables, pour certains opérateurs économiques. La Cour signale que les transporteurs peuvent prévoir et répercuter ces coûts sur les prix des billets. En outre, l'assistance n'est due que dans les limites du nécessaire et du raisonnable. La Cour estime donc qu'il n'y a pas de déséquilibre des intérêts entre transporteurs et passagers.

Comparaison avec le transport ferroviaire

La question de savoir si l'obligation d'assistance est due dans les mêmes conditions par les transporteurs ferroviaires reste pour l'instant ouverte. Elle sera probablement réglée par la Cour de Justice de l'UE dans l'affaire pendante concernant les ÖBB (C-509/11) ; la force majeure est là au centre des débats en relation avec l'obligation de verser des indemnités de retard.

Dans les Conditions générales de transport du CIT (GCC-CIV/PRR), il est dit que la force majeure exonère les transporteurs de l'obligation de verser des indemnités de retard et de payer l'hébergement. Cette règle découle de l'articulation entre le Chapitre IV du PRR et l'article 32 CIV. Celui-ci exclut expressément l'obligation de verser des dommages-intérêts aux voyageurs en cas de force majeure. Le Rail PRR est donc différent du Air PRR sur ce point.

Isabelle.Oberson(at)cit-rail.org
Original: FR

Rapport sur la mise en œuvre du PRR

Le bureau de consultants *Steer Davies Gleave (SDG)* a été chargé, fin 2011, par la Commission européenne d'analyser la situation des droits des voyageurs ferroviaires deux ans après l'entrée en vigueur du Règlement CE No 1371/2007 (PRR). Après avoir largement consulté tous les acteurs dans ce domaine, SDG a remis son rapport à la Commission qui a décidé de le publier en novembre 2012¹.

Bonne note pour les entreprises ferroviaires

Le rapport de SDG est très riche en enseignements sur les bonnes pratiques mises en place par les entreprises ferroviaires et sur les activités des autorités nationales chargées de la mise en œuvre du PRR. Les dispositions les plus coûteuses du PRR – celles concernant les personnes à mobilité réduite et la responsabilité pour les retards – ont toutes été mis en œuvre par les entreprises de façon satisfaisante, certaines entreprises allant même au-delà de ce qui est exigé par le PRR.

Si quelques domaines font l'objet de critiques de la part des associations de voyageurs ou de SDG, ceux-ci sont très peu nombreux en comparaison avec la situation dans le transport aérien. Parmi les points sensibles, SDG relève le champ d'application des exemptions, la question de la force majeure comme cause d'exonération de la responsabilité pour les retards, ou encore la continuation du voyage lorsque le voyageur a manqué sa correspondance. SDG constate d'ailleurs que c'est la formulation du PRR lui-même sur ces points qui pose problème, plutôt que sa mise en œuvre pratique. Il relève aussi que certaines questions seront résolues par la Cour de Justice de l'UE dans les jugements à venir (dans l'affaire ÖBB en particulier, C-509/11).

Propositions pour le futur

Le rapport de SDG suggère un certain nombre de modifications du PRR ou d'améliorations de sa mise en œuvre, notamment :

- clarifier la terminologie utilisée dans le PRR (utiliser la notion de « transporteur » plutôt que de « entreprise ferroviaire » ; aligner la définition des « personnes à mobilité réduite » dans la STI PRM et le PRR ; etc.) ;

¹ Le [rapport](#) peut être consulté en cliquant le [Hyperlink](#).

- clarifier les droits des voyageurs ayant plusieurs contrats ou titres de transport pour leur voyage ;
- réfléchir à l'obligation pour une entreprise de verser des avances aux voyageurs blessés alors que celle-ci n'est clairement pas responsable de l'accident (article 13 PRR et article 26 CIV) ;
- éliminer la double réglementation de l'hébergement à fournir aux voyageurs en cas de manquement de la dernière correspondance du jour (article 18 PRR et article 32 CIV) ;
- préciser les compétences des autorités nationales et leurs obligations ; etc.

Toutes ces suggestions seront étudiées par la Commission européenne dans son futur rapport sur le PRR (prévu à la mi-2013) et feront éventuellement l'objet de propositions législatives.

Le CIT a analysé ces propositions et fait part de ses observations dans un communiqué commun avec la CER, dont le résumé est publié ci-dessous.

Isabelle.Oberson(at)cit-rail.org
Original: FR

La CER et le CIT partagent l'analyse positive du rapport Steer Davies Gleave (SDG), qui souligne que les entreprises ferroviaires ont mis en œuvre efficacement la plupart des dispositions du Règlement.

Ce constat se révèle d'autant plus significatif que les mesures d'application de la législation mises en place dans les différents Etats s'avèrent limitées. Il s'agit donc là d'une nouvelle confirmation de la pleine conscience de la responsabilité sociale des entreprises ferroviaires.

Le rapport SDG met en exergue la transposition efficace du Règlement par les entreprises ferroviaires dans deux domaines d'une importance capitale pour les voyageurs – l'assistance aux personnes à mobilité réduite ou handicapées ainsi que l'indemnisation, le réacheminement ou le remboursement, et l'assistance en cas d'interruption du voyage – et relève que certaines entreprises vont même au-delà de ce qui est exigé par le PRR.

La CER et le CIT reconnaissent qu'un minimum d'exigences est indispensable à la protection des droits des voyageurs ferroviaires. Parallèlement, les résultats positifs enregistrés par le secteur ferroviaire prouvent qu'il n'est nullement nécessaire d'envisager une révision du Règlement CE 1371/2007 à ce stade.

La CER et le CIT estiment qu'une interprétation commune des éléments centraux du règlement en vigueur constitue la voie à suivre pour continuer à faire respecter les droits des voyageurs ferroviaires au sein de l'UE et invitent dès lors tous les acteurs à coopérer en vue de concrétiser cet objectif ces prochaines années.

Pour le texte complet du communiqué, [cliquer ici](#).

Interopérabilité juridique CIV/SMPS – A la recherche de la sécurité juridique

L'importance des transports internationaux ferroviaires de voyageurs a augmenté régulièrement au cours des deux dernières décennies aux yeux des gouvernements, de l'industrie et des clients. La protection des consommateurs d'une part (en particulier la ponctualité, la fiabilité et la sécurité des services) et le désir d'une plus grande protection de l'environnement, d'autre part (surtout beaucoup moins d'émissions de CO2 par rapport à la route et au transport aérien) sont les principaux moteurs de cette évolution.

Nouveau cadre pour les transports internationaux ferroviaires de voyageurs

En trafic international voyageurs, les trains franchissent non seulement des frontières entre les pays, mais sont soumis également à différents régimes juridiques internationaux, régionaux et nationaux. Des prescriptions différentes pouvant conduire à une insécurité juridique, la clarification des droits et obligations des transporteurs et des clients sur

les liaisons concernées et la comparaison des régimes juridiques en vigueur (SMPS, COTIF/CIV et Règlement CE No 1371/2007 – PRR) sont essentielles pour une meilleure transparence et une meilleure fiabilité des services offerts en trafic international ferroviaire voyageurs.



Le projet « Interopérabilité juridique CIV/SMPS » du CIT – Prochaines étapes

En tenant compte de ce nouveau cadre, le CIT a lancé le projet « Interopérabilité juridique CIV/SMPS » à la mi-2011, avec le précieux soutien des organisations intergouvernementales, l'OTIF à Berne et l'OSJD à Varsovie. L'Union européenne participe également activement au développement du projet. La même remarque vaut pour les membres du CIT ci-après situés dans le champ d'application du SMPS et de la COTIF/CIV/PRR : SNCF, DB AG, RZD, LG, LDZ, FPC et nouvellement aussi ČD.

La quatrième réunion du Groupe de travail a eu lieu le 29 janvier 2013 au siège du CIT à Berne. Outre les experts, le Secrétaire général de l'OTIF, Monsieur Davenne, les représentantes de la DG MOVE de la Commission européenne, Madame Saaremael-Stoilov et Madame Vasauskaite, ainsi que le premier Vice-président de la « Federal Passenger Company » (FPC), Monsieur Kalyakin, ont participé à la réunion. Celle-ci avait essentiellement pour but d'examiner dans le détail le tableau de comparaison révisé des régimes de responsabilité SMPS/COTIF-CIV/PRR, que le SG CIT avait préparé. Le fait que quelques Etats membres de l'Union européenne aient décidé certaines exemptions à l'application de quelques dispositions du PRR et que quelques Etats membres aient adopté des standards plus élevés que le PRR constitue un défi pour cette analyse

comparative. Tout ceci devra se refléter non seulement dans le tableau de comparaison, mais également dans le biais d'une carte géographique interactive. Nouvellement, cette analyse comparative contiendra également des définitions des termes les plus importants, afin d'assurer une compréhension cohérente des textes ; les dispositions SMPS/COTIF/CIV en matière procédurale feront finalement également l'objet du tableau de comparaison.

Deux autres réunions du Groupe de travail CIV/SMPS sont prévues en 2013 (mai et octobre), au cours desquelles le tableau sera finalisé. Le SG CIT poursuivra ses travaux relatifs à la création du tableau interactif reflétant les droits applicables et les différentes liaisons en trafic international ferroviaire voyageurs.

Collaboration étroite avec la FPC, nouveau membre du CIT

Une rencontre entre le SG CIT et le premier Vice-président de la FPC, Monsieur Kalyakin, a eu lieu à l'issue de la réunion du Groupe de travail CIV/SMPS. Deux thèmes principaux ont été abordés à cette occasion, à savoir l'application du GTT-CIV et de l'AIV par la FPC ; l'examen de ces thèmes sera poursuivi dans le courant de cette année.

Tetyana.Payosova(at)cit-rail.org
Original: DE

Trafic marchandises

Les derniers résultats du projet CIT/OSJD « Interopérabilité juridique CIM/SMGS »

La 17^{ème} réunion du Groupe des coordinateurs et du Groupe de pilotage CIM/SMGS a eu lieu au siège de l'OSJD à Varsovie. Environ 40 participants ont répondu à l'invitation du CIT et de l'OSJD. Monsieur Viktor Zhukov, Vice-président du Comité de l'OSJD a ouvert la réunion et salué les nombreux participants à cette réunion annuelle du Groupe des coordinateurs et du Groupe de pilotage CIM/SMGS. Pour sa part, Monsieur Cesare Brand, Secrétaire général du CIT, a remercié l'OSJD des excellentes conditions de travail et de la bonne préparation de la réunion.

Utilisation croissante de la lettre de voiture uniforme CIM/SMGS

Les statistiques présentées par les RZD et les UZ montrent un triplement de l'utilisation de la lettre de voiture uniforme CIM/SMGS, avec une nette tendance à la hausse en 2012. Selon les informations des RZD, environ 28'000 lettres de voiture CIM/SMGS ont été utilisées durant les 10 premiers mois de l'année 2012.

Selon les informations des BC, les trafics VW à destination de Kaluga se déroulent avec succès et sans difficultés notables. Le transbordement des envois n'est plus effectué à Brest au Bélarus, mais à Małaszewicze en Pologne.

Selon les informations de DB Schenker Rail Deutschland (DBSR DE), l'utilisation de la lettre de voiture uniforme CIM/SMGS pour les envois qui sont actuellement réexpédiés contribuera à une optimisation des trafics dans le cadre du corridor II. Cette solution sera examinée prochainement par DBSR DE en collaboration avec les BC et les RZD par le biais de la société Trans Eurasia Logistic (TEL) pour les transports à destination de Kunzevo II. Une analyse de ces trafics sera effectuée en 2013. Les transports de pièces détachées de voitures effectués par DB Schenker Automotiv depuis 2011 à destination de Nischni Novgorod connaissent eux aussi un succès.



Passage de la frontière de la Chine en Russie.

Les trafics PSA, organisés par Gefco avec la participation de la SNCF, se développent eux aussi avec un grand succès. Selon les informations des BC, le nombre des trains par semaine passera de 3 à 5 en 2013. Tous ces transports sont effectués sous le couvert de la lettre de voiture uniforme CIM/SMGS.

En 2012, la lettre de voiture uniforme CIM/SMGS a ainsi été utilisée dans plus de **85 %** des transports par conteneurs et dans plus de **18 %** des transports par wagons isolés en trafic CIM/SMGS.

Extension du champ d'application de la lettre de voiture CIM/SMGS à la République populaire de Chine

Une information détaillée sur les transports de marchandises qui ont débuté à la fin octobre 2012 avec la lettre de voiture uniforme CIM/SMGS a été publiée dans le CIT-Info 5/6-2012 (pages 6 et 7).

En raison de l'importance de ces trafics, une nouvelle réunion du Groupe des coordinateurs pour l'utilisation de la lettre de voiture uniforme CIM/SMGS aura lieu le 4 juin 2013 au siège du CIT à Berne.

Les éléments ci-après seront pris en considération lors de l'analyse de ces trafics :

- coordination du transport avec le manuel lettre de voiture CIM/SMGS ;
- établissement de la lettre de voiture au départ ;
- établissement de la lettre de voiture CIM/SMGS au moyen d'un ordinateur ;
- plate-forme Internet pour la préannonce des envois ;
- temps de transport ;
- arrêts aux frontières et durée des transbordements ;
- sécurité des transports.

D'autres solutions importantes en prévision du développement du Guide lettre de voiture CIM/SMGS ont été approuvées au niveau du projet, comme par exemple les règles à appliquer aux wagons différés, la codification des points frontières et le développement des spécifications fonctionnelles de la lettre de voiture électronique CIM/SMGS.

Erik.Evtimov(at)cit-rail.org
Original: DE

Enquête en cours de la Commission européenne relative au projet e-Freight

Le projet e-Freight (European e-Freight capabilities for modal transport) de la Commission européenne a pour but, du point de vue de la politique des transports, d'améliorer la compétitivité de l'économie européenne dans le secteur du transport et d'assurer son développement durable ainsi qu'une réglementation orientée sur les objectifs.

Dans le plan d'action logistique de 2007, les mesures ci-après ont notamment été définies :

- Un système informatique standardisé d'échange d'informations pour le trafic transfrontalier de marchandises pour tous les modes de transport ;
- Un document de transport paneuropéen uniforme pour le transport transfrontalier de marchandises utilisable pour tous les modes de transport ;
- Mise en place d'un système de guichet unique pour les procédures administratives en relation avec tous les modes de transport ;
- Des procédures simples et uniformes de franchissement des frontières applicables à tous les modes de transport au sein des Etats membres de l'Union européenne ;
- Des règles et des procédures d'accès simples pour l'utilisation de l'infrastructure dans le cadre des corridors de fret transcontinentaux entre l'Europe, l'Asie et les Etats-Unis.

En décembre 2012, la DG MOVE a publié un questionnaire visant à analyser les progrès du projet e-Freight. La CER a répondu au questionnaire, avec le soutien du CIT et de l'UIC dans le cadre du projet e-RailFreight. Cette prise de position met en évidence l'utilisation de la lettre de voiture CIM, en tant que solution juridiquement éprouvée, sûre et avantageuse, également comme lettre de voiture électronique pour les transports multimodaux en Europe et au-delà, grâce aussi nouvellement à l'utilisation de la lettre de voiture uniforme CIM/SMGS.

Le CIT continue d'accorder une grande importance politique et juridique au trafic fer – mer, les transports ferroviaires directs de marchandises représentant un potentiel majeur dans les liaisons entre les ports et les centres de production et de consommation en Europe, en Asie et aux Etats-Unis. Les enseignements qui pourront être tirés contribueront au développement des conventions internationales et des documents de transport.

La prise de position met également en évidence les principaux avantages de la lettre de voiture CIM électronique pour ces transports et le rôle de pionnier des entreprises ferroviaires dans ce domaine.

Erik.Evtimov(at)cit-rail.org
Original: DE

Pro domo

Nouveaux membres

La restructuration du holding HŽ a conduit à l'externalisation des diverses activités dans trois entités indépendantes (*HŽ Infrastruktura*, *HŽ Cargo* et *HŽ Putnički prijevoz – HŽ Passenger Transport*).

Après l'adhésion au CIT de HŽ Cargo le 1^{er} janvier 2013, l'entité voyageurs (*HŽ Putnički prijevoz – HŽ Passenger Transport*) a aussi introduit une demande d'adhésion au CIT

comme membre titulaire. Cette adhésion a pris effet également le 1^{er} janvier 2013.

Le holding HŽ n'est quant à lui plus membre du CIT.

Katja.Siegenthaler(at)cit-rail.org
Original: DE



HŽ Putnički prijevoz – HŽ Passenger Transport



HŽ Cargo

Calendrier CIT

Date	Réunion	Lieu
19/20 mars	Groupe d'experts CIV Ticketing Manuel	Berne
26 mars	Commission CIM	Berne
27 mars	Groupe d'experts « Multimodalité »	Berne
9 avril	2 nd preparatory meeting for the Workshop with NEBs	Bruxelles
18/19 avril	Comité 1/2013	Berne
23/24 avril	Groupe d'experts CIV Ticketing Manuel	Berne
25 avril	Groupe d'experts « Lettre de voiture électronique CIM/SMGS »	Varsovie
25/26 avril	Groupe juridique et Groupe d'experts CIM/SMGS	Varsovie
16 mai	Groupe de travail CIV/SMPS	Berne
21/22 mai	Groupe d'experts CIV Ticketing Manuel	Berne
22/23 mai	Groupe de travail CIV	Berne
23 mai	Conférence des services des réclamations marchandises	Berne

Événements avec la participation du CIT

Date	Événement		Lieu	Responsabilité
5 mars	TAP-PM Working Group "Online Sales Interface" (OSI)	UIC	Paris	Thomas Gyger
12/13 mars	Commercial Group and Technical Group	UIC	Paris	Thomas Gyger
13-15 mars	International Rail Freight Conference "Eurasia Rail Freight Business"	IRFC	Prague	Erik Evtimov
15 mars	Regulationskonferenz	SBB	Berne	Cesare Brand
19 mars	Freight Steering Committee	UIC	Paris	Erik Evtimov
20 mars	Working Group on Seals	CER	Luxembourg	Henri Trolliet
10/11 avril	Azetec Barcode Group	GIE	Londres	Thomas Gyger
11 avril	CER Assistants Meeting	CER	Bruxelles	Cesare Brand
17 avril	Customer Liaison Group	CER	Bruxelles	Isabelle Oberson
24 avril	Wagon Users Study Group	UIC	Paris	Henri Trolliet
24 avril	Passenger Commercial & Distribution Forum	UIC	Paris	Cesare Brand
14 mai	Management Committee & General Assembly	CER	Rome	Cesare Brand
28 mai	SIAFI International	UIC	Paris	Erik Evtimov
28 mai	Steering Committee Freight Forum	UIC	Paris	Erik Evtimov
29 mai	Freight Forum	UIC	Paris	Erik Evtimov
29 mai	Project Workshop & Assistants European Management Committee	UIC	Paris	Erik Evtimov
29 mai	Global Team of Experts (GTE)	UIC	Paris	Erik Evtimov

Rédaction:
Comité international des transports ferroviaires (CIT)
Secrétariat général
Weltpoststrasse 20
CH-3015 Berne

Téléphone +41 31 350 01 90
Fax +41 31 350 01 99
E-Mail [info\(at\)cit-rail.org](mailto:info(at)cit-rail.org)
Internet www.cit-rail.org