



TABLE DES MATIERES



- 2 Le CCTT arrive à Berne
- 3 Nouveau guide sur la protection des données publié par le CIT
- 4 Lancement des services règlementaires de la TSGA
- 5 Le Groupe de travail CIV pose les jalons pour 2020
- 6 Nouvelles du GT CIV-SMPS
- 7 Le Groupe de travail CIM du CIT se réjouit d'une année 2020 passionnante
- 8 Venise sous le signe de la « multimodalité »
- 9 La lettre de voiture uniforme CIM/SMGS et transports multimodaux de la Chine vers l'Europe
- 10 La Commission CUI poursuit ses travaux d'harmonisation des dispositions relatives à l'utilisation de l'infrastructure
- 11 Droit et pratique
- 12 CIT ITSELF



EDITORIAL

Chères lectrices, chers lecteurs,

L'Assemblée générale a défini l'orientation stratégique du CIT jusqu'en 2025



L'orientation stratégique des travaux du CIT jusqu'en 2025 constituait un point important de l'Assemblée générale du CIT du 14 novembre 2019. Notre nouvelle Présidente (Maria Sack, DB AG) a présenté aux participants les travaux correspondants du Comité au cours de l'année écoulée. Dix priorités stratégiques pour les activités du CIT jusqu'en 2025 en sont les résultats les plus importants, ainsi qu'un nouvel outil de communication (PITCH), qui sera distribué aux membres le printemps prochain avec le rapport annuel 2019. Ces travaux permettront au CIT de répondre de manière adéquate et proactive, avec ses produits, aux grandes tendances de la numérisation, de la concurrence accrue et de la multimodalité au cours des prochaines années, et de fournir à ses membres un soutien rapide et conforme à leurs besoins sur le marché.

Nous nous réjouissons d'ores et déjà des travaux au cours de l'année prochaine et mettrons tout en œuvre pour soutenir nos membres et contribuer au succès de leurs affaires !

Joyeuses fêtes !

Cesare Brand
Secrétaire général du CIT



Le CCTT arrive à Berne

Lors de sa XXVIIIème session plénière, l'International Coordinating Council on Trans-Eurasian Transportation (CCTT) a décidé de renommer le Conseil de coordination pour les transports transsibériens en Conseil international de coordination pour les transports trans-aurasiens (tout en conservant le nom et l'abréviation CCTT). Le siège de l'association a été transféré de Saint-Gall à Berne, capitale suisse.

La XXVIIIème session plénière de l'association internationale «Coordinating Council on Trans-Eurasian Transportation» (CCTT) a eu lieu les 19 et 20 septembre 2019 à Noursoultan, capitale de la République du Kazakhstan, à l'invitation de la JSC « Kazakhstan Temir Zholy ». 240 délégués de 26 pays ont assisté à la session plénière du CCTT. Les participants étaient des dirigeants et des responsables au sein des ministères des transports, des chemins de fer, des ports maritimes, des compagnies maritimes et d'entreprises dans les domaines de la logistique, de la sécurité et des technologies de l'information provenant du Kazakhstan, de la Russie, des pays de la CEI, des Etats baltes, d'Europe et d'Asie, ainsi que de grandes organisations internationales (CESAP, OSJD, CIT, UIC, FIATA, FERRMED). Le CCTT est une association internationale à but non lucratif fondée en 1993. Les fondateurs du CCTT sont le ministère des Chemins de fer de la Fédération de Russie (depuis 2003 - JSC Russian Railways), la Deutsche Bahn AG, l'Association des opérateurs et transitaires transsibériens d'Europe (GETO) et la Fédération coréenne des transitaires internationaux (KIFFA).

Les participants à la session plénière ont exprimé l'opinion unanime que relier le nom à un itinéraire spécifique limiterait considérablement le champ des activités pratiques du CCTT, car son champ d'application géographique et son activité sont beaucoup plus vastes et couvrent l'ensemble de l'espace eurasiatique. Plus de 95 entreprises de 23 pays sont membres du CCTT actuellement. Non seulement les entreprises ferroviaires, de transport et de logistique qui utilisent le chemin de fer transsibérien sont membres, mais aussi les ports de mer des pays européens et asiatiques, les compagnies maritimes qui assurent les transports jusqu'aux infrastructures ferroviaires dans les trafics eurasiens via les corridors internationaux est - ouest et nord - sud. La session plénière du CCTT est une assemblée annuelle des membres qui résume les résultats des activités du Conseil de coordination au cours de l'année écoulée, examine les problèmes actuels de fonctionnement des corridors internationaux et développe des mesures pour améliorer leur compétitivité à l'avenir.

A l'heure actuelle, la capacité des organisations russes et étrangères, qui font partie du Conseil de coordination CCTT, de réaliser un produit de transport et de services moderne pour le transport de marchandises le long des corridors trans-aurasiens, présente un intérêt soutenu pour les principaux chargeurs transnationaux. La session plénière du CCTT de cette année a permis aux participants de définir la direction future des travaux, d'établir des contacts professionnels, d'échanger des expériences et d'établir une coopération opérationnelle dans la planification, l'organisation et la réalisation des transports sur les itinéraires trans-aurasiens. La réunion annuelle du CCTT vise également à soutenir les agences gouvernementales, les chemins de fer, les principaux opérateurs internationaux et les transitaires dans leurs activités. Le CIT était représenté par le Supplément du Secrétaire général. Il a présenté les travaux du CIT, basés sur les deux grandes tendances de la numérisation et de la multimodalité.

En 20 ans d'existence, le CCTT est devenu une organisation intermodale dont l'expertise dépasse de loin les problèmes de transport ferroviaire proprement dit sur l'itinéraire transsibérien. Le CCTT sert de plate-forme pour la coopération et l'interaction entre les entreprises ferroviaires, les ports, les compagnies maritimes et les manutentionnaires, pour un échange efficace d'informations entre eux et pour le développement de services de transport compétitifs et intermodaux.

[erik.evtimov\(at\)cit-rail.org](mailto:erik.evtimov(at)cit-rail.org)

Original : DE



Nouveau guide sur la protection des données publié par le CIT

Le CIT étoffe son offre en matière de protection des données. Le 15 décembre 2019, le Guide de la protection des données pour les entreprises de transport (MDP) est en effet entré en vigueur et a remplacé ainsi les lignes directrices qui étaient jusque-là en place.

La protection des données : plusieurs années déjà que le CIT s'y intéresse

Le [Règlement général sur la protection des données \(UE\) 2016/679](#) a été adopté en 2016. Il est applicable depuis le 25 mai 2018.

Mais le CIT a débuté ses travaux en lien avec ce Règlement en 2015 déjà. Le premier produit publié en la matière par le CIT a été les « lignes directrices du CIT sur la protection de la vie privée et le traitement des données à caractère personnel utilisées dans le transport international ferroviaire de voyageurs (GDP CIT) » qui fournissaient une vue d'ensemble des notions et principes phares applicables à la protection des données personnelles et de la vie privée dans l'UE. En 2016-2017, le CIT a ensuite travaillé au développement de deux modèles de contrat sur le traitement des données, dans la mesure où le GDPR impose d'avoir un tel contrat en place entre responsable du traitement et sous-traitant (art. 28 GDPR).

Le MDP : Un support pour les entreprises ferroviaires dans l'application du GDPR

Depuis 2018, le SG CIT a décidé d'aller plus loin dans ses travaux. Il s'est en effet rendu compte que ses membres avaient besoin d'avoir plus d'explications et d'éclaircissements sur la manière dont appliquer correctement le GDPR. Le SG CIT a ainsi reçu de nombreuses questions de ses membres en lien par exemple avec le ticketing, le consentement et les informations à fournir aux voyageurs.

Il a donc été décidé de développer un véritable guide sur la protection des données. Même si le GDPR est applicable dans tous les secteurs, il pose en effet des questions spécifiques en fonction des domaines d'application ; à cet égard, le secteur ferroviaire n'est pas en reste. Pour cette raison, le SG CIT a décidé de commenter les articles du GDPR, mais en adoptant la perspective du domaine ferroviaire, soit en abordant les questions en fonction des problématiques qui peuvent se poser en ferroviaire. Pour ce faire, il s'est basé sur les lignes directrices du Comité européen de la protection des données, ainsi que sur des jugements et décisions rendus au niveau international et national et sur les questions posées par ses membres et les réponses qu'il y avait fournies.

Outre ces commentaires d'articles, il a également travaillé sur des modèles de clauses que ses membres pourront utiliser, en matière de consentement, d'information et de cookies. Le MDP contient également les GDP CIT ainsi que les modèles de contrat précédemment mentionnés.

Prochaines étapes des travaux du CIT en matière de protection des données

Les travaux entrepris sont d'envergure. Le SG CIT compte ainsi les poursuivre en 2020 en traitant de différentes thématiques.

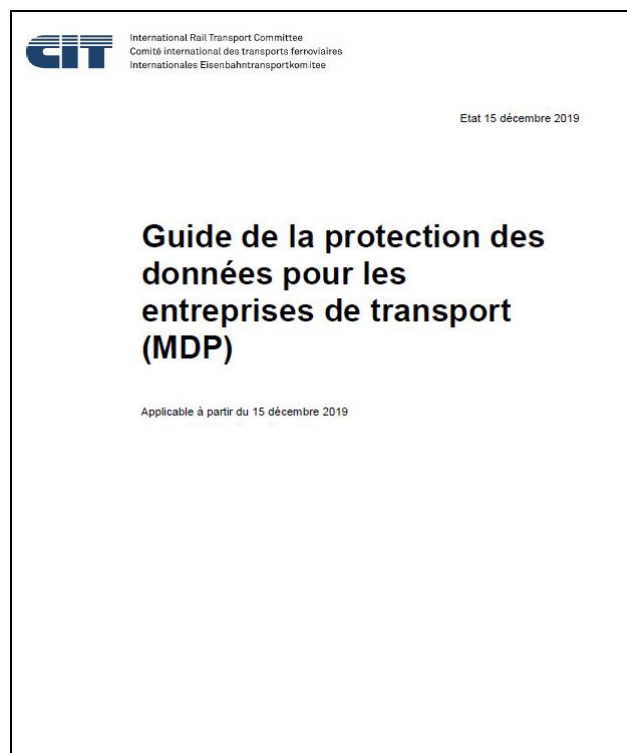
Premièrement, il compte terminer les commentaires d'articles du GDPR, la première partie étant entrée en force le 15 décembre 2019.

Le SG CIT a également décidé d'expliquer plus en détails comment réaliser certaines procédures contenues dans le GDPR, telle l'analyse d'impact relative à la protection des données et la balance d'intérêts. La question du transfert de données avec des Etats tiers est également revenue de façon récurrente dans les discussions et nécessitera des approfondissements ; le SG CIT souhaite également aborder plus avant le rapport entre la protection des données et les nouvelles technologies.

Pour réaliser ce travail, le SG CIT peut compter sur le soutien du groupe d'experts en protection des données, composé des experts et des délégués à la protection des données des entreprises membres du CIT. Si certaines entreprises membres du CIT ne devaient pas encore être représentées dans ce groupe, elles sont encouragées à y déléguer un expert, en contactant la soussignée.

La seconde partie du MDP entrera en vigueur en décembre 2020. Le SG CIT ne manquera pas d'informer plus avant ses membres à ce sujet.

[sandra.dobler\(at\)cit-rail.org](mailto:sandra.dobler(at)cit-rail.org)
Original : FR



La protection des données, un thème qui ne cesse de gagner en importance au sein du CIT

Lancement des services règlementaires de la TSGA

Le CIT accueille les services règlementaires de la TSGA : une étape importante dans l'application du Règlement TAP TSI

La TSGA (TAP TSI Services Governance Association) est une association à but non lucratif qui a été créée en décembre 2016 par DB, Trenitalia et SNCF Mobilités dans le but de mettre en place les services prévus par le Règlement TAP TSI (UE) 454/2011¹.

Le lancement des services règlementaires TSGA constitue l'une des étapes clés pour une mise en œuvre complète du Règlement TAP TSI, agissant comme un catalyseur des entreprises ferroviaires pour aller plus loin dans le domaine de la numérisation.

Le Règlement TAP TSI, élaboré par l'ERA en collaboration avec le secteur, est la Spécification Technique d'Interopérabilité Européenne concernant les applications télématiques pour les services des voyageurs. Il définit les spécificités techniques afin de fournir aux voyageurs, avant et pendant leur voyage, les informations concernant les horaires et tarifs, les systèmes de réservation et de paiement, la gestion des bagages et la gestion des correspondances entre les trains et avec d'autres modes de transport, tels que les transports publics urbains ou les autocars longue distance.

Le Règlement TAP TSI doit être obligatoirement appliqué dans le domaine ferroviaire en Europe par toutes les entreprises ferroviaires, les gestionnaires d'infrastructures, les gestionnaires de gare et les agences de voyages. Plus spécifiquement, en vertu du Règlement TAP TSI, toutes les entreprises ferroviaires européennes opérant des transports de voyageurs au sein de l'Union Européenne doivent fournir les données relatives aux aspects susmentionnés. La TSGA a développé les services règlementaires qui permettent l'échange de ces données.

Les services règlementaires de la TSGA visent à aider les entreprises à développer la digitalisation et à améliorer l'échange de données nécessaire pour une distribution ferroviaire efficace des services de voyageurs. Ces services sont nécessaires pour que les entreprises ferroviaires respectent leurs obligations et que les tiers jouissent de leurs droits en vertu du Règlement TAP TSI.

Brièvement, les services règlementaires de la TSGA sont :

- Service de Registre des Données : indique où trouver tous les types de ressources requises par le Règlement TAP TSI, tels que les horaires, les tarifs, les systèmes de réservation, les clés publiques pour les billets print@home et les notifications de tout changement de ces ressources ;
- Services des Données de Référence : fournit l'information standardisée de localisation et des listes des codes des gares dans l'Union européenne ;
- Service de Gestion de la Qualité des Données : un outil ayant pour but de contrôler la qualité des formats des données disponibles dans les services Registre des Données et Données de Référence.

Une licence TSGA permet d'accéder à ces trois services. Si vous êtes un membre de la TSGA, le prix de la licence est déjà inclus dans votre cotisation de membre. Si vous n'êtes pas encore membre de la TSGA, vous pouvez souscrire à une licence permettant un accès illimité à tous les services règlementaires de la TSGA pour une période de 12 mois. Toutes les informations concernant les termes et conditions de la licence sont disponibles sur le site TSGA www.tsga.eu.

La TSGA compte dorénavant six membres depuis que DSB, NS et SBB ont rejoint l'association et se réjouit que d'autres parties prenantes européennes la rejoignent.



Original : EN

¹Pour information: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A02011R0454-20190616>



TRAFIC VOYAGEURS

Le Groupe de travail CIV pose les jalons pour 2020

Le Groupe de travail CIV a tenu les 12 et 13 novembre 2019 à Berne sa 47ème réunion, plus particulièrement axée sur le programme de travail voyageurs 2020 du Secrétariat général du CIT.

Révision du PRR

Comme de coutume, la réunion a porté sur la révision du Rail PRR, notamment sur la position récente du Conseil (les Etats membres de l'UE), en cours de finalisation sous la présidence finlandaise. Grâce à la CER, soutenue par le CIT, qui s'est livrée à un intense travail de lobbying, le texte final du Conseil est de manière générale favorable au secteur ferroviaire. La position du Conseil a été adoptée en décembre 2019 et les négociations tripartites entre la Commission européenne, le Parlement et le Conseil européen débiteront en principe début 2020.

Révision de l'AIV

Sur la base des contributions de la Conférence des services des réclamations voyageurs à Vienne et des remarques et suggestions des membres du CIT, le Groupe de travail CIV a approuvé le programme de travail proposé pour la révision de l'AIV, qui s'articule en deux étapes :

- la première étape commencera dès le début de l'année 2020 et consistera à examiner les contributions et commentaires déjà transmis par les différentes sources, par exemple sur l'émission des titres de transport électroniques et l'avenir des chapitres 5 et 6 en vigueur ;
- la deuxième étape débutera dès que la version finale du PRR révisé sera disponible (probablement d'ici fin 2020).

Protection des données et directive PNR (UE) 2016/681

La première partie du Guide de la protection des données du CIT (MDP) est entrée en vigueur le 15 décembre 2019 et le SG CIT s'attelle d'ores et déjà à la deuxième partie du MDP. Celle-ci inclura davantage de commentaires sur les articles du RGPD, notamment de nouveaux modèles sur les différentes procédures du RGPD ainsi que des solutions au transfert de données personnelles vers des pays non membres de l'UE (pour en savoir plus, voir l'article à la page 3). Autre question abordée : l'extension possible de la [Directive PNR \(UE\) 2016/681](#), qui pourrait alors couvrir d'autres modes de transport que le transport aérien, notamment le transport ferroviaire. Le secteur se livre à un travail de lobbying actif contre cette possible introduction, qui s'avèrerait très néfaste pour les entreprises ferroviaires

Multimodalité – modèles de contrats en matière de coopération air-rail

La multimodalité constitue une question prioritaire tant au niveau européen que pour le secteur ferroviaire ; on peut citer à titre d'exemple les projets en cours air-rail et « porte à porte » de l'UIC, qui bénéficient du soutien actif du CIT. Les modèles de contrats en matière de coopération air-rail constituent un autre résultat concret du travail du CIT dans le domaine de la multimodalité.

MIRT – programme de travail pour 2020

Le SG CIT pourrait présenter déjà maintenant une liste de différentes propositions en vue de la prochaine révision du MIRT, dont l'entrée en vigueur est prévue pour décembre 2020. En sus de changements rédactionnels, des questions majeures y seront abordées, parmi lesquelles la révision des définitions de certains termes, tels que « entreprise émettrice/émetteur ». Par ailleurs, un autre point important qu'il conviendra d'aborder l'an prochain sera celui du soutien à apporter aux membres du CIT qui n'auraient pas encore adopté le nouveau fond de garantie CIT 2012, sachant que l'ancien fond de garantie 1996/2006 ne pourra plus être utilisé au-delà du 31 décembre 2021.

Prochaine réunion

La prochaine réunion du Groupe de travail CIV aura lieu à Berne les 11 et 12 février 2020 et portera principalement sur les premiers travaux de la révision de l'AIV et sur les modifications du MIRT et du MDP prévues pour décembre 2020.

[jan.svensson\(at\)cit-rail.org](mailto:jan.svensson(at)cit-rail.org)

Original : EN



le GT CIV déjà tourné vers l'horizon 2020

Nouvelles du Groupe de travail CIV/SMPS

L'orientation des travaux du CIT à l'interface entre les deux régimes juridiques COTIF/CIV et SMPS contribue à accroître la transparence et la sécurité juridique des services offerts dans les transports internationaux de voyageurs est - ouest et ouest - est. Dans le contexte de transports subséquents en amont dans le domaine SMPS, un certain nombre de questions juridiques pratiques importantes se posent du point de vue du droit du transport ferroviaire en vigueur en ce qui concerne l'exécution de l'ensemble du transport, également dans le cadre du modèle de la sous-traitance.

Nécessité juridique

Les transports internationaux de voyageurs est - ouest et ouest - est sont couverts par des régimes juridiques internationaux, régionaux et nationaux. Différentes dispositions juridiques pouvant créer une insécurité juridique pour les voyageurs, les transporteurs et membres du CIT, une bonne compréhension des droits et obligations en vigueur dans les transports internationaux de voyageurs aux interfaces entre la COTIF/CIV, le règlement (CE) No 1371/2007 (PRR) et le SMPS est indispensable.

Priorités de travail actuelles

Dans ce contexte, le projet CIT « Interopérabilité juridique CIV/SMPS » a été lancé en 2011 avec le soutien de l'OTIF et de l'OSJD.

Sur la base des enseignements tirés du tableau comparatif des champs d'application de la COTIF/CIV, du PRR et du SMPS, le SG CIT élabore actuellement des solutions juridiques contractuelles normalisées pour les transports internationaux de voyageurs CIV/SMPS, sous la forme d'une check-list.

Compte tenu des changements importants introduits dans le SMPS depuis 2014, ainsi que de la révision en cours du PRR, le SG CIT a constaté que le tableau comparatif des régimes de responsabilité COTIF/CIV-PRR - SMPS doit être actualisé. Une approche par étapes est prévue pour ce travail. Dans un premier temps, le tableau sera remanié à la lumière du SMPS révisé, en collaboration avec le Comité de l'OSJD. Dès que le texte du PRR révisé sera connu, le tableau comparatif sera mis à jour sur la base des nouvelles dispositions du PRR, puis réédité par le SG CIT, en collaboration avec l'OSJD.

[erik.evtimov\(at\)cit-rail.org](mailto:erik.evtimov(at)cit-rail.org)

Original : DE



CIV/SMPS working group



Le Groupe de travail CIM du CIT prend congé de Peter Schuld qui prend une retraite bien méritée

Le Groupe de travail du CIT concernant le transport de marchandises (GT CIM) s'est réuni en novembre 2019 pour sa réunion d'automne à Berne. De nombreux sujets ont été achevés en 2019 et des questions passionnantes sont attendues en 2020.

Numérisation

Le GT CIM a été renseigné sur l'état d'avancement du projet « Digital Transport and Logistics Forum » (DTLF) de la Commission européenne et du règlement eFTI (règlement concernant les informations électroniques relatives au transport de marchandises). Le représentant du SG CIT, Erik Evtimov, a été nommé comme membre de l'équipe de coordination du DTLF, qui assure la circulation des informations entre les différents groupes du DTLF ; il peut ainsi rendre compte directement de ces sujets au GT CIM.

Depuis un certain temps déjà, le thème « Blockchain » et « Smart Contracts » est à l'ordre du jour du GT CIM. Les participants ont suggéré que des cas d'application (« use cases ») dans les domaines de la blockchain et des smart contracts soient discutés lors des Journées bernoises 2020, en relation avec le thème de la numérisation. Cela permettrait au GT CIM de mieux orienter ses travaux en fonction de cas d'application possibles.

Nouveaux modèles d'exécution des transports et leur représentation dans les produits marchandises du CIT

Le GT CIM discute depuis un certain temps de questions relatives aux modèles d'exécution des transports et à leur mise en œuvre éventuelle dans les produits marchandises du CIT. Les discussions ont notamment pour objectif la saisie correcte et uniforme des informations dans la lettre de voiture CIM, qui doit être conforme aux exigences légales des Règles uniformes CIM. Les participants discutent actuellement de la manière dont les résultats obtenus seront exploités. Les travaux seront achevés lors de la prochaine réunion en 2020.

En relation avec l'importance des différents modèles dans la pratique, quelques membres du GT CIM ont relevé de manière intéressante qu'une « tendance » à l'utilisation accrue du modèle du transport subséquent est à nouveau observable, ce dernier pouvant couvrir jusqu'à 50 % des transports.

TAF-TSI Company Codes

La question des codes d'entreprise selon la STI TAF est nouvellement à l'ordre du jour. Le contexte de cette question réside dans la volonté de l'ERA (Agence ferroviaire européenne) de modifier le système de codes actuel. Les conséquences importantes pour les entreprises ferroviaires doivent donc également être discutées au sein du GT CIM.

Groupe d'experts Scellés

Le Groupe d'experts Scellés va réorienter ses travaux en 2020. Dans ce contexte, les questions relatives aux scellés électroniques ne manqueront pas de faire l'objet de discussions intéressantes ; de tels scellés sont testés actuellement dans les trafics en provenance de la Chine et de la Russie vers l'Europe.

Organisation d'un workshop avec la Commission CIM en 2020

Des discussions sur l'utilisation de la lettre de voiture en tant que connaissance (véritable « Bill of Lading ») sont actuellement en cours à différents niveaux au sein du secteur ferroviaire. Pour clarifier les choses, le GT CIM a décidé d'organiser un workshop sur le thème « Fonction des documents de transport (titres, documents d'accompagnement des marchandises, ...) », en collaboration avec la Commission CIM. En outre, un autre sujet sera également traité lors de ce workshop : les nouveaux Incoterms® 2020. Les produits du CIT se réfèrent directement aux Incoterms 2010 pour le paiement des frais de transport. En 2020, les documents du CIT devront donc être mis à jour sur la base des nouveaux Incoterms.

Prochaine réunion

La prochaine réunion du Groupe de travail CIM aura lieu les 24 et 25 juin 2020 à Berne.

[nina.schef\(at\)cit-rail.org](mailto:nina.schef(at)cit-rail.org)

Original : DE



Les participants au GT CIM peuvent jeter un regard rétrospectif sur une année 2019 réussie.

Venise sous le signe de la « multimodalité » : séminaire organisé conjointement par le CIT avec ATTICA et Trenitalia

Le thème de la multimodalité devient de plus en plus important également au sein du CIT, car tant de marchandises n'ont jamais été transportées et tant de marchandises n'ont jamais été envoyées sur d'aussi longues distances qu'aujourd'hui. La mondialisation implique des distances de transport toujours plus longues et, selon les prévisions macroéconomiques, le transport terrestre européen par exemple augmentera jusqu'à 30 % d'ici 2030. Un seul mode de transport ne pourra à lui seul faire face à l'avenir à l'augmentation des volumes de transport. Les voyageurs exigent également des solutions multimodales coordonnées pour se déplacer de porte à porte aussi confortablement que possible.

Dans ce contexte, un séminaire organisé avec le Groupe Attica et Trenitalia a eu lieu en octobre dans un ancien couvent des Crociferi à Venise, qui a mis en lumière le thème de la multimodalité sous tous ses angles.

Présentations variées sur le thème de la multimodalité

La première journée du séminaire a été consacrée à diverses présentations : la Présidente de la Commission Multimodalité du CIT, Maria Kalimeri (ATTICA), a souhaité la bienvenue à tous les participants et a présenté les travaux de la Commission Multimodalité. Par la suite, le séminaire s'est concentré sur le transport multimodal de voyageurs et la Vice-présidente de la Commission CIV, Isabelle Saintilan (SNCF), a passé en revue les travaux de la Commission CIV sur les questions multimodales. Ulrich Fikar de la CER a abordé ensuite le cadre juridique de l'UE pour les transports multimodaux.

Nina Scherf (SG CIT) pour sa part a présenté les produits développés au sein du CIT dans les domaines du trafic fer – route et du trafic fer – mer.

La première journée s'est terminée par une présentation de la Secrétaire générale adjointe du CCTT, Natalia Stepanova, sur le transport ferroviaire intermodal eurasien entre la Chine, le Japon et l'Europe.

Visites techniques d'un navire d'ANEK LINES dans le port de Venise et de la gare ferroviaire de Santa Lucia

La matinée du deuxième jour du séminaire a été consacrée aux visites techniques d'un navire RoPax¹ d'ANEK LINES dans le port de Venise et de la gare ferroviaire de Santa Lucia.

D'autres exposés intéressants attendaient les participants l'après-midi. Anastasia Aleksandrovskaya des RZD a présenté les exigences de la réglementation SMGS en matière de transports multimodaux. Le Suppléant du Secrétaire général du CIT, Erik Evtimov, a commenté les travaux du CIT sur les transports multimodaux et les liaisons ferroviaires avec l'arrière-pays. Eric Guenther (UIC) a présenté les travaux multimodaux de l'UIC dans le domaine du transport des marchandises alors que le représentant de Mercitalia, Aldo Maietta, a abordé les travaux de son entreprise dans la pratique. A la fin, Fabrice Setta a expliqué le système MERITS de l'UIC sous l'angle des transports multimodaux de voyageurs.

Le SG CIT et tous les participants au séminaire tiennent à remercier la Présidente de la Commission Multimodalité, Maria Kalimeri (ATTICA), et Trenitalia de leur soutien précieux à la réalisation de ce séminaire varié et passionnant à Venise.

¹La notion « RoPax » désigne les navires mixtes pouvant transporter aussi bien des voyageurs que des marchandises.

Un exemple concret de nouveaux transports multimodaux sous le couvert de la lettre de voiture CIM/SMGS, qui aborde de nombreuses questions traitées lors du séminaire, est présenté à la page 9 de la présente édition du CIT-Info.

[nina.scherf\(at\)cit-rail.org](mailto:nina.scherf(at)cit-rail.org)

Original : DE



Quelques participants au séminaire après la visite de la gare de Santa Lucia. La gare est située derrière la photographie.

La lettre de voiture uniforme CIM/SMGS utilisée pour la première fois pour des transports multimodaux de la Chine vers l'Europe

Il s'agit d'une première à bien des égards : la liaison multimodale entre Xi'an en Chine centrale et Hambourg via Kaliningrad, en partie par ferry et sous le couvert d'une seule lettre de voiture CIM/SMGS. Le mardi 12 novembre 2019, un chargement en provenance de Chine est arrivé sur l'île allemande de Rügen et a accosté dans le port de la mer Baltique de Mukran. Il venait de traverser la mer Baltique en ferry depuis le port de Baltysk dans la région de Kaliningrad en Russie, où il était arrivé par train en provenance de la Chine. De Mukran, le transport a été poursuivi par train jusqu'à Hambourg.

Go West : Liaison multimodale entre la Chine centrale et l'île de Rügen

Bien que cela ressemble à un puzzle complexe, la solution logistique est célébrée comme un jalon sur la nouvelle route de la soie. Il s'agit d'un nouveau produit logistique avec un temps de transport de onze jours de Xi'an à Mukran ; l'objectif est de réduire le temps de transport à seulement dix jours. La durée attractive du transport est due en partie à la simplification des procédures douanières grâce à la lettre de voiture uniforme CIM/SMGS. Alors que l'Europe applique les Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM)), la Russie, la Chine et d'autres pays asiatiques appliquent l'accord SMGS. La lettre de voiture CIM/SMGS établit un pont entre ces systèmes, ce qui réduit les interruptions durant le transport, les retards, les coûts supplémentaires et les sujétions administratives.

Avec l'utilisation d'une seule lettre de voiture CIM/SMGS pour la première fois en transport multimodal transcontinental fer - mer, UTLC ERA, une entreprise commune des Chemins de fer russes, biélorusses et kazakhs, a mis au point une nouvelle façon de travailler en collaboration avec le Baltic Port Rail Mukran (BPRM) pour réduire les temps de transport et augmenter les volumes de transport sur la nouvelle route de la soie.

En outre, la lettre de voiture CIM/SMGS a été utilisée pour la première fois non seulement pour deux systèmes juridiques internationaux distincts mais aussi pour deux modes de transport différents, le transport ferroviaire et le transport maritime, ce qui constitue un objectif et un domaine d'activité reconnus du CIT depuis des années.

Région de Kaliningrad

Le service est aussi unique dans la mesure où il fournit un autre exemple de la façon dont la région de Kaliningrad pourrait servir d'alternative viable à l'itinéraire souvent congestionné empruntant le point-frontière Malaszewicze - Brest entre la Pologne et la Biélorussie. L'enclave russe permet le transport terrestre vers la Pologne, mais aussi au départ de ports maritimes vers des ports d'Europe occidentale.

Avec le transport sur la mer Baltique, l'initiative chinoise de la nouvelle route de la soie a maintenant ouvert un nouveau corridor de Kaliningrad (anciennement Königsberg) directement vers l'Allemagne. Le port de Kaliningrad est relié par de courtes liaisons par ferry avec toute la région de la mer Baltique et possède un énorme potentiel. Cependant, le succès de cette nouvelle route dépend du degré d'intégration et d'interaction entre tous les partenaires de transport.

[erik.evtimov\(at\)cit-rail.org](mailto:erik.evtimov(at)cit-rail.org)

Original : DE



Le premier train chinois sur la «Nouvelle Route de la Soie» atteint le port de Mukran (12.11.2019)
Source : www.jungewelt.de



La Commission CUI poursuit ses travaux d'harmonisation des dispositions relatives à l'utilisation de l'infrastructure

Les membres de la Commission CUI ont été confrontés à des questions juridiques délicates lors de leur 28ème réunion. La Commission CUI sera désormais renforcée par Sandra Dobler du Secrétariat Général du CIT.

Modèle de contrat européen relatif à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire (E-SCU-I)

La Commission CUI a discuté de nouvelles mesures visant à faire avancer avec RNE le projet du modèle du contrat d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire élaboré l'année dernière. Il est permis d'admettre maintenant que des négociations concrètes puissent être entamées.

Une première réunion avec RNE a eu lieu en août de cette année, au cours de laquelle le CIT a eu l'occasion de présenter les travaux de la Commission CUI et d'introduire les représentants de RNE dans ces travaux. L'Assemblée générale du RNE doit encore être consultée avant de convenir de nouvelles étapes concrètes pour les futurs travaux avec le CIT concernant la question du contrat d'utilisation.

Projet RNE/FTE « Redesign of the International Timetabling Process » (TTR)

Les participants à la Commission CUI ont eu l'occasion de recueillir des informations sur le projet TTR de RNE et du FTE. Un représentant du Forum Train Europe (FTE) a donné un aperçu du projet TTR : ce dernier a pour objectif de repenser le processus de planification et de répartition des capacités et des sillons ; le nouveau processus sera soutenu par des systèmes informatiques communs qui devront être déployés dans toute l'Europe. Afin de mettre pleinement en œuvre ce processus, le respect du cadre juridique doit être assuré. C'est pourquoi le Secrétariat général du CIT participe régulièrement aux réunions de la « TTR Legal Task Force », qui apporte un soutien juridique au projet.

Discussions concernant l'établissement de documents contractuels relatifs à l'utilisation des installations de service

En 2014 déjà, le Groupe de travail ad hoc « GTC-SF » a entamé l'élaboration des Conditions générales relatives à l'utilisation des installations de service (GTC-SF). A l'époque, les travaux étaient basés sur les Conditions générales européennes relatives à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire (E-GTC-I), développées avec RailNetEurope (RNE) ; celles-ci ont été adaptées aux besoins de l'utilisation des installations de service. A cette époque, l'article 13 de la directive 2012/34/UE (Conditions d'accès aux services) n'avait pas encore été transposé dans le droit national dans certains Etats membres de l'UE, de sorte que la Commission CUI avait décidé de reporter ses travaux dans l'attente d'une mise en œuvre plus avancée au niveau européen.

La Commission CUI a maintenant repris ses travaux concernant l'élaboration des Conditions générales relatives à l'utilisation des installations de service. Le fait que les installations de services soient exploitées de manières très différentes et que les réglementations sur la responsabilité des exploitants et des utilisateurs des installations de service soient conçues différemment constitue un défi particulier.

Au début des travaux, le Président de la Commission, Adriaan Hagdorn (NS), a présenté quelques questions juridiques fondamentales : comment les installations de services sont-elles définies dans le droit de l'UE et quelles installations de services sont-elles couvertes par les Règles uniformes CUI ? Dans quelle mesure les installations d'infrastructure ferroviaire sont-elles couvertes par le paquet de prestations minimales d'accès selon l'annexe II, ch. 1, de la directive 2012/34/UE et ne peuvent donc être exploitées que par les gestionnaires de l'infrastructure ou dans quelle mesure sont-elles couvertes par l'annexe II, ch. 2, de la même directive et pourraient donc être gérées par d'autres exploitants (EF et tiers) ? Les discussions doivent être approfondies sur le plan juridique et terminées au début de l'année prochaine.

En outre, diverses règles de responsabilité figurant dans les documents des exploitants d'installations de service ont également été discutées. Ces discussions ont montré que les règles de responsabilité sont parfois très différentes, sans véritable raison, et qu'une harmonisation est donc possible.

[nina.scherf\(at\)cit-rail.org](mailto:nina.scherf(at)cit-rail.org)

Original : DE



Les membres de la Commission CUI ont été confrontés à des questions juridiques délicates lors de la réunion

¹ De plus amples informations sur le projet TTR peuvent être consultées sur le site Internet du FTE (<http://www.forumtraineurope.eu/services/ttr/>) ou RNE (<http://rne.eu/sales-timetabling/ttr/>).



Inscription des lignes maritimes et de navigation intérieure selon la COTIF

L'article 1 § 4 COTIF/CIM 1999 prévoit une approche dite rail+, si le transport international ferroviaire de marchandises est complété par un transport maritime ou un transport transfrontalier par voie de navigation intérieure. L'approche rail+ permet en particulier le transport complémentaire de marchandises sur les lignes maritimes au niveau international et national, sous l'égide d'un contrat direct. Cette solution diffère du transport ferroviaire combiné fer - route, car ce dernier ne peut s'appliquer qu'à un transport routier national en complément à un transport ferroviaire international. Le CIT a développé à l'intention de ses membres des Conditions générales applicables au trafic fer - mer (CG trafic fer - mer), en les complétant par un contrat-type applicable au trafic fer - mer.

Comment s'applique le contrat de transport direct sur les lignes maritimes et de navigation intérieure inscrites ?

L'inscription des lignes maritimes sur la Liste des lignes maritimes et de navigation intérieure CIM de l'OTIF conformément à l'article 24 COTIF n'exige pas l'indication du transporteur maritime pour la validité du contrat de transport direct.

La question de savoir si un ferry ou une compagnie maritime exploite la ligne sera communiquée dans la lettre circulaire du Secrétaire général de l'OTIF, à la suite de l'inscription de la ligne maritime en accord entre les deux Etats membres de la COTIF (article 3 COTIF) reliés par la ligne maritime.

[erik.evtimov\(at\)cit-rail.org](mailto:erik.evtimov(at)cit-rail.org)

Original : DE





Assemblée générale du CIT du 14 novembre 2019

Sous la direction de la nouvelle Présidente du CIT, Maria Sack (DB AG), l'Assemblée générale a fixé le cap des travaux du CIT jusqu'en 2025.

Dans la première partie consacrée aux questions statutaires, l'Assemblée générale a approuvé le bilan et le compte de résultat pour 2018 avec un bénéfice de CHF 5'492 et le budget pour l'année 2020, dont le montant est de CHF 2'234'500, soit de CHF 45'000 inférieur à celui de l'année précédente. L'effectif des membres reste constant avec 132 membres titulaires et 7 membres associés. De plus, les mandats de Gerald Wieser (Rail Cargo Austria) au Comité et d'Adriaan Hagdorn (NS) en tant que Président de la Commission CUI ont été prolongés pour une nouvelle période. Enfin, l'Assemblée générale a approuvé le programme de travail pour 2020.

Dans une deuxième partie, la Présidente a présenté les travaux du Comité au cours de cette année concernant le développement de la stratégie de l'organisation. Il s'est agi d'identifier les mégatendances qui influencent l'activité du CIT (notamment la numérisation, la recrudescence de la concurrence dans le transport des marchandises et des voyageurs, la multimodalité), et de donner les réponses du CIT à cette évolution, avec le développement de ses produits et de ses services.

La Présidente a commenté les 10 priorités-clés définies par le Comité pour les travaux du CIT jusqu'en 2025 (voir encadré). Le Secrétaire général du CIT a expliqué aux participants comment il entend intégrer les priorités-clés définies par le Comité dans le cadre des travaux du CIT. Enfin, l'importance croissante d'une communication adéquate sur les activités a été discutée et un nouvel outil de communication du CIT a été présenté (PITCH). Ces documents seront envoyés à tous les membres du CIT avec le rapport annuel 2019.

Comme d'habitude, les résultats des travaux de l'année écoulée dans les domaines du transport des voyageurs, du transport des marchandises, de la multimodalité et de l'utilisation de l'infrastructure ont été présentés. L'Assemblée générale a noté que le programme de travail adopté l'année dernière a été mené à bien avec succès.

[cesare.brand\(at\)cit-rail.org](mailto:cesare.brand(at)cit-rail.org)

Original : DE

10 strategic objectives from now to 2025



- | | |
|---|--|
| 1. Fostering digitalisation | As a platform for RUs, CIT enables digitalisation, helping to define the functionalities of carriage documents and design claims management/after-sales processes and supplying IT developers with comprehensible, legally compliant documents and manuals |
| 2. Products for a competitive environment | CIT develops new products and updates existing ones dating from the "era of cooperation" in the light of increasing competition and the resultant new business models |
| 3. Legal solutions for multimodality | In collaboration with partner organisations from other transport modes, CIT develops common multimodal products to smooth the transition between means of transport in a legally-sound manner ("legal bridges") with a focus on door to door carriage. |
| 4. Implementation of international and national transport law at company level | CIT helps its member companies monitor and implement COTIF law and the UN and EU transport law relevant to them by supplying them with business-focused and practically-oriented products which can be used in international and national traffic. |
| 5. Fostering Eurasian transport | In collaboration with partner organisations, CIT works to simplify the performance of Eurasian transport by harmonising and digitalising the relevant carriage documents |
| 6. Harmonising network access contracts | In collaboration with RNE (amongst others), CIT develops harmonised contractual solutions for the use of railway infrastructure and corridors and other services, such as to simplify the performance of cross-border carriage |
| 7. Acknowledged centre of excellence for issues connected with transport law | CIT establishes itself as a key centre of excellence for transport law, whilst also covering other legal areas such as data protection, network access, and competition law in its remit |
| 8. Collaboration with other organisations and standardisation bodies | CIT collaborates closely with authorities, organisations and standardisation bodies in order to simplify the execution of cross-border traffic from a legal perspective |
| 9. Skills fit-for-purpose | Within the existing budget framework, CIT orients its staffing policy towards implementing its strategic objectives and supporting and strengthening its members |
| 10. Focus on training | CIT offers its members initial and top-up training, either in situ or via e-learning modules, adds an "explanatory" section to its products for new staff members, and keeps its members regularly informed of the latest developments |

Nouvelle arrivée au sein du Secrétariat du CIT

Le Secrétariat général du CIT a engagé Madame Claudia Beyeler pour succéder à Madame Chantal Schweizer. Elle a pris ses fonctions le 1er novembre 2019. Madame Beyeler est principalement responsable des questions relatives aux membres, aux finances et aux ressources humaines ; en outre, elle soutient également le domaine marchandises.

Nous souhaitons la plus cordiale bienvenue à notre nouvelle collaboratrice au sein du CIT et nous réjouissons de notre collaboration.





CALENDRIER CIT

Date	Réunion	Lieu	Responsabilité
13-15. Janvier	Workshop for Iranian Railways	Teheran	CB
11-12 Février	48th CIV Working Group	Bern	SDO
13-14 Février	CIT Berner Tage	Bern	CB
26 Mars	CIM Committee	Bern	EE
31 Mars-1 Avril	CIT Data Protection Experts Group	Warsaw	SDO
17-19 Mars	WG Seals	Bern	DSC
23 Avril	Vorstand 1/2020	Bern	CB
12-13 Mai	49th CIV Working Group	Prague	SDO
14 Mai	29 CUI Committee		NS
24, 25 Juin	WG CIM	Bern	EE
15-16 Juillet	CIM/SMGS Expert Group	Warsaw	DSC
9-10 Septembre	CIM/SMGS Steering Group	Bern	DSC
17 Septembre	Vorstand 2/2020	Warsaw	CB
(tbd) Septembre	Claims Department Conference	Rome	SDO
(tbd) Septembre	CIV Committee	Rome	SDO
(tbd) Octobre	CUI Committee	Bern	NS
17-18 Novembre	50th CIV Working Group	Bern	SDO
19 Novembre	CIT General Assembly	Bern	CB
25-26 Novembre	CIM WG	Bern	EE

Evénements avec la participation du CIT

Date	Evénement	Org.	Lieu	Resp.
22 Janvier	DTLF SG1/SG2	DTLF	Brussels	EE
30 Janvier	DB Symposium	DB	Berlin	CB / EE
4 Février	UIC PASSAGE	UIC	Bern	SDO
6 Février	UIC Commuter and Regional Train Services	UIC	Bern	SDO
10 Février	UIC SG Wagon users	UIC	Paris	NS
18 Février	CER European Railway Award	CER	Brussels	CB
18 Février	CER Passenger Working Group	CER	Brussels	SDO
19 Février	CER General Assembly	CER	Brussels	CB
25 – 28 Février	Inland Transport Committee	UNECE	Geneve	EE
27 Février	UIC Door-to-Door Group	UIC	Bern	SDO
3-4 Mars	UIC Air-Rail Group	UIC	Geneva	SDO
1-3 Avril	IRFC 2020	IRFC	Prague	EE
7 Avril	UIC SG Wagon users	UIC	Paris	NS
7 Avril	UIC Passenger Services Group	UIC	Paris	SDO
21 Avril	CER Customer Liaison Group	CER	Brussels	SDO
04-07 Mai	DTLF SG1 / SG2	DTLF	Brussels	EE
26 Mai	UIC SG Wagon users	UIC	Paris	NS
26 Mai	UIC Door-to-Door Group	UIC	Paris	SDO
27-28 Mai	UIC Air-Rail Group	UIC	Paris	SDO
27-28 Mai	UIC High-Level Freight Meeting	UIC	Vienna	CB
02-04 Juin	Global Rail Freight Conference	UIC	Riga	CB

CALENDRIER CIT

Evénements avec la participation du CIT

Date	Evénement	Org.	Lieu	Resp.
08.-12 Juin	OSJD Minister conference	OSJD	Hungary	CB
10 Juin	DTLF Plenary	DTLF	Brussels	EE
16 Juin	European Regional Assembly	UIC	Paris	CB
23 Juin	CER Passenger Working Group	CER	Brussels	SDO
15 Septembre	UIC Door-to-Door Group	UIC	Brussels	SDO
16-17 Septembre	UIC Air-Rail Group	UIC	Brussels	SDO
17 Septembre	CER Passenger Working Group	CER	Brussels	SDO
18 Septembre	CER Customer Liaison Group	CER	Brussels	SDO
21 Septembre	CER & GA	CER	Berlin	CB
02 Octobre	CER High Level Passenger Meeting	CER	Budapest	CB
15 Octobre	UIC Air-Rail Group	UIC	Paris	SDO
25 Novembre	UIC Passenger Services Group	UIC	Luxembourg	SDO

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