



## TABLE DES MATIERES



- 2 Droit du transport ferroviaire et libéralisation
- 4 Un CIV Working Group à la fête pour sa 50e réunion
- 5 Coopération entre l'association TBNE et le CIT
- 6 Nouvelles de la 19ème réunion du Groupe de travail CIV/SMPS
- 7 Groupe de travail CIM
- 8 6ème réunion de la Commission Multimodalité
- 9 Nouvelle orientation du Groupe d'experts « Scellés » du CIT
- 10 Commission CUI
- 11 Droit et pratique
- 12 CIT ITSELF
- 13 Calendrier



## EDITORIAL

Chères lectrices, chers lecteurs,

**Une autre année se termine ! Une année cependant dont on se souviendra longtemps en raison de la pandémie de COVID-19 !**



Malgré les conditions-cadres difficiles, le CIT a pu réaliser l'essentiel du programme de travail approuvé par l'Assemblée générale en novembre 2019. Dans le transport des voyageurs, le processus politique de révision des droits des voyageurs est achevé. Le CIT a entamé les travaux de mise en œuvre, afin que le secteur soit prêt à temps pour l'introduction des nouvelles dispositions au début 2023. Dans le transport des marchandises, l'accent a été mis en 2020 sur la numérisation des documents de transport. Les travaux au niveau réglementaire (notamment le projet DTLF et le règlement eFTI) mais aussi au niveau sectoriel (procès-verbal de constatation électronique CIT20a) ont pu être poursuivis et en partie achevés. Je voudrais également souligner les progrès considérables qui ont été réalisés avec RailNetEurope (RNE) dans l'élaboration d'un modèle de contrat relatif à l'utilisation de l'infrastructure.

Nous espérons qu'il sera possible au cours du premier semestre de l'année prochaine de retrouver l'environnement de travail normal auquel nous aspirons. Nous ne remarquons ce que nous avons que lorsque nous ne l'avons plus ! Nous nous réjouissons des activités durant l'année prochaine et ferons à nouveau tout notre possible pour soutenir.

**Cesare Brand**  
Secrétaire général du CIT



## Droit du transport ferroviaire et libéralisation

### La réglementation du marché dans le secteur ferroviaire

La libéralisation du secteur ferroviaire a commencé dans les années 90 dans le cadre du transport des marchandises, avec la directive 91/440 de l'UE. L'ouverture progressive du marché du transport des marchandises et des voyageurs a pris fin temporairement en décembre 2016 avec le 4ème paquet ferroviaire, qui crée un espace ferroviaire européen uniforme et libéralisé. Depuis cette année, avec la libéralisation des transports nationaux de voyageurs, toutes les entreprises ferroviaires ont le droit d'offrir des services commerciaux de transport ferroviaire de marchandises et de voyageurs dans toute l'UE.

### Le droit actuel du transport ferroviaire est-il une solution adéquate en relation avec la réglementation libéralisée du marché ?

Le droit international du transport ferroviaire régit la partie de droit privé de l'activité du transport ferroviaire, à savoir le contrat de transport entre le client dans le transport de marchandises et le voyageur dans le transport de voyageurs, d'une part, et l'entreprise ferroviaire, d'autre part. Ce droit est régi par la Convention relative aux **transports internationaux ferroviaires** (COTIF 99) et s'applique au transport international de marchandises et de voyageurs. Deux des sept Appendices à la COTIF (Appendices A et B) régissent la relation contractuelle de droit civil entre les clients du transport ferroviaire d'une part et les transporteurs d'autre part. L'Appendice D réglemente l'utilisation des wagons et l'Appendice E l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire. Les Appendices C, F et G sont de nature technique. Le régime de la COTIF s'applique dans 50 Etats, sous réserve de quelques restrictions pour certains pays, dans l'Europe entière et dans les régions limitrophes méditerranéennes en Afrique et en Asie, jusqu'au Moyen-Orient. L'UE a adhéré à la COTIF avec effet au 1er juillet 2011.

Dans le domaine du transport ferroviaire de voyageurs, l'Appendice A (Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs - CIV) a été complété par le règlement (CE) No 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires. Celui-ci est actuellement en cours de révision.

La COTIF 99 avait pour but de mettre en œuvre la libéralisation envisagée du transport ferroviaire au niveau du contrat de transport pour les parties au contrat. Cependant, la concurrence sur le marché du transport des marchandises n'a commencé que dans les années 2000, de sorte que le nouveau droit du transport a été élaboré sur une base théorique plutôt que sur la base d'expériences pratiques du marché ferroviaire.

### Expériences pratiques

Même si les expériences pratiques faisaient encore largement défaut, les auteurs de la COTIF 99 ont fait un très bon travail. Le nouveau régime juridique s'est avéré de haute qualité et orienté sur la pratique. Ceci est attesté par le niveau assez bas de la pratique des tribunaux dans les questions d'application de la COTIF 99 et de ses Appendices par rapport au volume des transports concernés. Cependant, cela ne dispense pas les instances législatives de remettre en question de manière critique le cadre juridique et d'adapter le droit aux évolutions rapides du marché.

### Le droit du transport ferroviaire en vigueur nécessite-t-il d'être révisé ?

Nous souhaitons utiliser **trois exemples** pour montrer la nécessité d'une révision :

Le chemin de fer a une composante systémique très forte. La qualité du service pour les clients dépend de la bonne coopération et de l'utilisation optimale des synergies entre l'entreprise ferroviaire, le gestionnaire d'infrastructure, l'exploitant d'installation de service et le détenteur du wagon. Le système de la COTIF régule les relations entre les différents intervenants (entreprises ferroviaires, gestionnaires d'infrastructure et détenteurs de wagons) dans la logique du chemin de fer intégré. Par exemple, la responsabilité envers le client ou le voyageur en cas d'inexécution ou de mauvaise exécution du contrat de transport incombe toujours uniquement à l'entreprise ferroviaire, même si le dommage a été causé par un autre prestataire de services juridiquement et économiquement indépendant. Cette solution est avantageuse pour le client ou le voyageur car, en cas de dommage ou de perte de la marchandise ou en cas de dommages corporels et de retards en trafic voyageurs par exemple, il n'a qu'un seul interlocuteur en la personne de l'entreprise ferroviaire. Il n'a pas à se soucier de la question de savoir si le dommage a été causé par l'entreprise ferroviaire, le gestionnaire d'infrastructure, le détenteur du wagon ou un prestataire de service. Cette situation est problématique dans un marché ferroviaire libéralisé, dans la mesure où le système de recours interne selon la COTIF 99 ne fonctionne pas globalement selon le principe du pollueur-payeur et n'est donc pas équilibré. Ainsi par exemple, l'entreprise ferroviaire est seule responsable des retards en trafic voyageurs, même s'ils ont pour origine l'infrastructure. Cette solution était compréhensible dans le monde des chemins de fer historiques, mais elle crée dans un environnement concurrentiel de fausses incitations économiques qui doivent être corrigées. La disposition des Règles uniformes CUI, selon laquelle la responsabilité peut être modifiée contractuellement en faveur de l'entreprise ferroviaire, n'est d'aucune utilité, car le gestionnaire d'infrastructure n'est pas incité à faire des concessions.

Un **deuxième exemple** de manque de clarté et de cohérence juridiques concerne la réglementation contractuelle de l'utilisation de l'infrastructure. Le règlement de l'UE laisse ouverte la question de savoir s'il s'agit de droit privé ou de droit public. Une comparaison entre les nombreuses solutions nationales différentes de mise en œuvre de la réglementation européenne dans ce domaine donne à réfléchir. Presque chaque Etat membre de l'UE a sa propre réglementation concernant le contenu du document de référence du réseau et la structure contractuelle de l'utilisation du réseau. Il est compliqué par exemple de rassembler les différentes dispositions applicables en matière de responsabilité pour un transport international. Une étude du CIT a montré que pour un transport ferroviaire de Rotterdam à Gênes, plus de 1 000 pages de documents juridiques doivent être consultées. De notre point de vue, c'est une situation intenable, qui affecte la compétitivité du chemin de fer par rapport à la route. Pour rappel : l'utilisation de l'infrastructure routière et la perception des redevances d'utilisation sont largement harmonisées au niveau européen.

Comme troisième exemple, nous considérons que la numérisation en cours au sein des chemins de fer est une priorité politique et entrepreneuriale pour le secteur. Nous souhaitons illustrer la nécessité d'une action en lien avec la COTIF 99 et la numérisation avec quatre questions :

- L'exigence de l'équivalence du point de vue fonctionnel en matière de numérisation est-elle encore d'actualité dans le contexte des évolutions techniques ?

Dans le futur monde numérique, il n'y aura que des ensembles de données prédéfinis qui seront transmis électroniquement. Les systèmes informatiques seront interopérables et n'auront plus nécessairement d'interfaces permettant l'impression. Les enregistrements de données ne refléteront pas seulement le contenu de la lettre de voiture, mais contiendront également des flux d'informations vers les autorités (par exemple, douanes, RID) ou vers les gestionnaires d'infrastructure (par exemple la STI TAF). Les plates-formes informatiques seront centralisées (par exemple RailData, eFTI) ou décentralisées (par exemple blockchain). Il est pour le moins permis de douter que l'exigence de l'équivalence du point de vue fonctionnel soit encore adéquate dans un tel environnement numérique.

- Qu'en est-il de la force probante ?

La question est claire s'agissant du papier, la lettre de voiture papier original et copies fait foi du contrat et est reconnue par les tribunaux (article 12 CIM). Dans le monde numérique, les choses sont plus complexes. Une étude du CIT a montré que la reconnaissance des documents numériques (c'est-à-dire des sorties d'imprimantes d'ordinateurs) est réglementée très différemment d'un pays à l'autre. Aujourd'hui, cette situation recèle une grande incertitude juridique et c'est l'une des raisons pour lesquelles la numérisation de la lettre de voiture progresse lentement. La situation en trafic voyageurs est comparable. L'article 7 § 5 CIV précise que le titre de transport peut être établi aussi sous forme d'enregistrement électronique des données pouvant être transformées en signes d'écriture lisibles. Les données doivent être équivalentes du point de vue fonctionnel, notamment en ce qui concerne la force probante - la question de savoir si cela est encore réaliste à la longue dans un monde numérique semble discutable.

- Qu'en est-il de la réglementation douanière ?

Dans les Règles uniformes CIM en vigueur, un lien juridique existe à l'article 6 § 7 entre la lettre de voiture et le droit douanier.

Même si la procédure simplifiée de transit ferroviaire sur papier en particulier devrait être possible pendant encore quelques années, la question de la relation entre le droit du transport et le droit douanier se pose dans un environnement numérique (nouveau code des douanes de l'UE). Le papier perdra inévitablement de son importance.

- Qui régit la « gouvernance » des données ?

D'un point de vue purement technique, les données ne sont que des données qui doivent être transmises. D'un point de vue technique, il importe peu de savoir qui est responsable de la définition des enregistrements de données. Mais c'est différent d'un point de vue juridique ! Le contenu du contrat doit être déterminé par les parties contractantes, les informations nécessaires aux autorités douanières par les autorités compétentes et les informations requises sur le plan opérationnel par les entreprises de transport. Des droits et des obligations sont liés à la définition des enregistrements de données. Il importe donc que les compétences soient clairement définies. Les travaux de numérisation en cours sont conduits principalement d'un point de vue technique. Nous pensons qu'il est également nécessaire d'agir sur ce point.

### Une révision du droit du transport ferroviaire est-elle nécessaire ?

C'est une question rhétorique ! Compte tenu des processus de révision très longs du droit international, les travaux de révision devraient être entamés afin que le secteur ferroviaire continue à disposer à l'avenir d'un droit du transport de haute qualité et orienté sur la pratique. Nous nous réjouissons donc des travaux de l'OTIF visant à examiner l'efficacité de la réglementation comme de la création d'un groupe de travail d'experts juridiques chargé d'examiner les besoins en matière de révision, décidée par les Etats membres.

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

Original : DE



sources: [www.lenouvelliste.ch](http://www.lenouvelliste.ch)



## TRAFIC VOYAGEURS

### Un CIV Working Group à la fête pour sa 50e réunion

Une vingtaine de représentants de différentes entreprises ferroviaires ont pris part à ce CIV Working Group anniversaire, qui comme à l'accoutumée cette année, s'est déroulé virtuellement.

#### Nouvelles initiatives au niveau international

La réunion du SG CIT a débuté par une présentation sur la nouvelle plateforme qui a été créée fin septembre à l'initiative de vingt-cinq États européens. Son but est le développement du transport ferroviaire international de voyageurs.

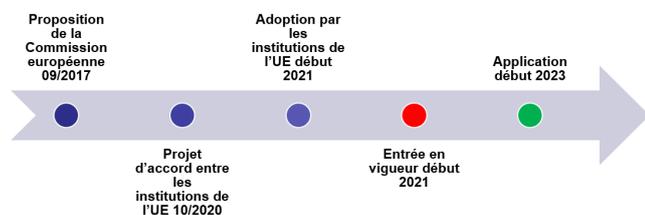
L'Union européenne, mais également l'OTIF ainsi que le secteur à travers ses associations, dont notamment le CIT, participent à cette plateforme, à titre d'observateur.

Quatre thématiques y sont abordées : l'expérience client, la définition d'un réseau de services internationaux de voyageurs, l'identification des problèmes liés à l'infrastructure et finalement le cadre réglementaire. Le CIT prend part au groupe dédié à l'expérience client. Les premières réunions de ce groupe ont débuté en novembre. L'objectif est d'établir un rapport sur les différentes thématiques abordées d'ici juin 2021. A cet égard, la question du partage de données, mais également des projets comme le TransEuropExpress 2.0 ont été à l'ordre du jour des premières réunions.

Le SG CIT compte informer ses membres sur l'état d'avancement des travaux au sein de cette plateforme, tout en œuvrant en étroite collaboration avec eux, en fonction des questions qui se poseront.

#### La révision du PRR et son impact sur les produits du CIT

Le processus révisé du [Règlement \(CE\) n°1371/2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires](#) (PRR) touche à sa fin. Les institutions européennes sont en effet parvenues à un accord début octobre. Le projet d'accord trouvé doit désormais être adopté en plenum. Il devrait entrer en force en début d'année 2021, pour une application deux ans plus tard, comme l'a expliqué la CER lors de la réunion.



Ce PRR, dans sa version révisée, nécessitera également des modifications dans les produits du CIT. Pour cette raison, le CIV Working Group a mis en place une task force qui aura pour but d'épauler le CIT dans le travail de révision qu'il compte entamer. Ce dernier commencera en début d'année prochaine, sur la base du programme de travail établi lors de cette 50e réunion.

#### Le traitement des réclamations et son avenir à l'aune du PRR révisé

L'un des produits du CIT qui sera vraisemblablement le plus impacté par la révision du PRR est l'Accord concernant les rapports entre entreprises de transport dans le cadre du transport ferroviaire international des voyageurs (AIV).

En effet, plusieurs points du PRR révisé concernent les réclamations et leur traitement.

#### Points importants découlant du PRR révisé:

- Introduction d'une clause de «force majeure»
- Aucune modification des seuils d'indemnisation
- Assistance en principe dans les gares et les trains avec du personnel
- Réduction des services exemptés
- Introduction de billets directs
- Partage de certaines informations en temps réel sur les voyages
- Réduction de la période de pré-notification pour l'assistance

Outre les adaptations liées au PRR révisé, d'autres thématiques vont entraîner des modifications dans l'AIV, soit en particulier la question de la prise en compte des Rail Pass Tickets et des Rail Inclusive Tour Tickets dans le champ d'application de l'AIV.

#### Ticketing

Le CIT poursuit son étroite collaboration avec l'UIC dans le domaine du ticketing. L'UIC a d'ailleurs tenu deux présentations lors du CIV Working Group sur deux de ses projets auxquels le CIT participe : l'Open Sales and Distribution Model (OSDM) et l'Universal Rail Ticket (URT). Ces projets ont pour but de faciliter la collaboration entre les différents acteurs du marché en matière de ticketing.

Une fois achevée, ces projets seront également intégrés dans le Guide des titres de transport ferroviaires internationaux (MIRT), qui constitue le manuel en matière de ticketing.

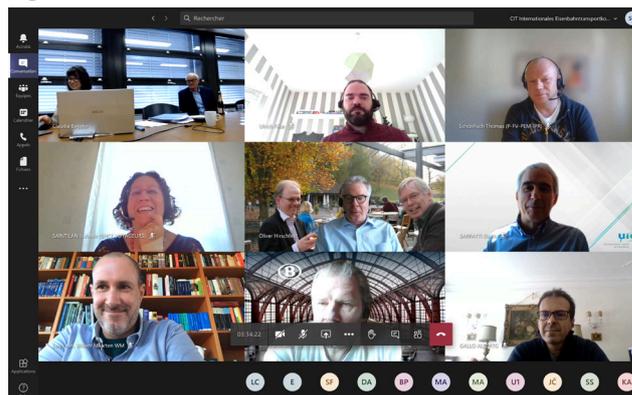
La CER, autre partenaire-clé du CIT et également présente lors de cette réunion, a quant à elle traité des derniers avancements dans la révision du [Règlement \(UE\) n°454/2011 relatif à la spécification technique d'interopérabilité concernant le sous-système «applications télématiques au service des voyageurs» du système ferroviaire transeuropéen](#) (TAP TSI). Elle a présenté les points importants de cette révision, qui impacteront le trafic voyageurs, notamment la question liée aux données en temps réel.

#### Prochaine réunion du CIV Working Group

Le CIV WG se réunira à nouveau les 23-24 février 2021. La réunion devrait se tenir à Berne voire virtuellement, en

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

Original : FR



50e CIV Working Group festif

## Coopération entre l'association TBNE et le CIT

L'Association tarifaire des chemins de fer fédéraux et non fédéraux en Allemagne (Tarifverband der Bundeseigenen und Nichtbundeseigenen Eisenbahnen in Deutschland - TBNE) représente plus de 40 entreprises ferroviaires ; elle constitue la plate-forme de coopération des entreprises ferroviaires qui exploitent des services de transport ferroviaire locaux de voyageurs en Allemagne. Les activités de la TBNE visent principalement à réguler les relations entre les différentes entreprises membres, comme la reconnaissance des offres tarifaires et la billetterie directe. Ces activités concernent également les décomptes entre les entreprises ferroviaires détenues par la République fédérale d'Allemagne (« chemins de fer fédéraux »), d'une part, et celles qui n'appartiennent pas à la République fédérale d'Allemagne, d'autre part, c'est-à-dire des entreprises privées ou appartenant à des Etats fédérés ou à des autorités locales, appelées aussi chemins de fer n'appartenant pas au gouvernement fédéral.

L'une des attributions de la TBNE consiste également à élaborer des normes concernant le contenu et la présentation (layout) des billets. C'est pourquoi le CIT a conclu il y a plusieurs années un contrat pour l'utilisation du fond de garantie CIT 2012 avec la TBNE. Ce contrat a été renouvelé avec succès cette année.

*« C'est un plaisir pour la TBNE de conclure avec le CIT un accord mutuel pour l'utilisation du fond de garantie CIT 2012, permettant à nos membres d'avoir accès à un papier de sécurité de haute qualité », a déclaré Bernd Rössner, directeur général de la TBNE. « Notre objectif n'est pas seulement de fournir un papier sécurisé à nos membres, mais également de standardiser la présentation des billets et de simplifier ainsi la reconnaissance des billets en Allemagne », a ajouté Monsieur Rössner.*

La TBNE est également membre associé du CIT et fait partie ainsi de la communauté de plus de 200 entreprises ferroviaires et maritimes qui exploitent des services de transport ferroviaire de voyageurs et de marchandises.

Le CIT se réjouit de la bonne coopération établie avec la TBNE et a hâte de la développer.

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

Original : EN



## Nouvelles de la 19ème réunion du Groupe de travail CIV/SMPS

Le projet « Interopérabilité juridique CIV/SMPS » progresse comme prévu, même en période de pandémie de COVID-19. Le Groupe de travail CIV/SMPS concentre actuellement son attention principalement sur la finalisation du contrat-cadre relatif à la fourniture de services internationaux de transport ferroviaire de voyageurs est-ouest et ouest-est.

### Contrat-cadre relatif à la fourniture de services internationaux de transport ferroviaire de voyageurs

En 2020, le Groupe de travail CIV/SMPS a poursuivi l'élaboration du contrat-cadre relatif à la fourniture de services internationaux de transport ferroviaire de voyageurs ; les travaux sont dans leur phase finale. La question de l'actualisation de la terminologie dans la version anglaise du contrat-cadre et de la reprise de la terminologie pertinente du nouveau règlement PRR demeure en suspens. Dans ce contexte, il a été décidé d'attendre l'entrée en vigueur du nouveau PRR, qui devrait intervenir au début 2021.

### Actualisation du tableau de comparaison des régimes de responsabilité COTIF/CIV-PRR – SMPS

Les versions anglaise et russe du tableau de comparaison des régimes de responsabilité COTIF/CIV-PRR - SMPS ont été mises à jour le 1er mai 2020 avec le soutien des représentants des RZD et du Comité de l'OSJD s'agissant des parties COTIF/CIV et SMPS. Après l'entrée en vigueur du nouveau règlement PRR, le SG CIT actualisera également la partie PRR. Le tableau de comparaison entièrement mis à jour et ses commentaires pourront être présentés lors de la réunion du Groupe de travail CIV/SMPS en octobre 2021. Le Comité de l'OSJD informera le SG CIT des modifications pertinentes du SMPS qui entreront en vigueur le 1er mai 2021, afin qu'elles puissent également être prises en compte dans le tableau de comparaison.

### Autres travaux

Le SG CIT attire l'attention sur le fait que l'émission de titres de transport papier avec le fond de garantie CIT 1996/2006 ne sera possible que jusqu'au 31 décembre 2021 dans le champ d'application des Règles uniformes CIV. A partir du 1er janvier 2022, seul le fond de garantie CIT 2012 pourra être utilisé pour l'émission des titres de transport.

Les cartes interactives CIV/SMPS et PRR seront actualisées sur la base des dernières informations concernant les relations de trafic et téléchargées sur le nouveau site Internet du CIT en janvier 2021. Elles seront accessibles sous:

<https://www.cit-rail.org/fr/voyageurs/legislation/>  
<https://www.cit-rail.org/fr/voyageurs/civ-smps/>

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

Original : DE



Connexions ferroviaires en trafic voyageurs international Est-Ouest



## Le Groupe de travail CIM poursuit résolument ses activités, même en période de pandémie

Lors de sa 30<sup>ème</sup> réunion, tenue sous forme virtuelle sous la direction de son Président Monsieur Cristian Cuenca (DB Cargo), le Groupe de travail CIT a pris des décisions importantes concernant la numérisation du procès-verbal de constatation. De plus, l'adaptation des produits du CIT aux Incoterms 2020 et la prise en compte des nouveaux modèles de transport ont été examinées.

### Spécifications fonctionnelles et juridiques du procès-verbal de constatation électronique (CIT20a)

Dans le cadre de la numérisation en cours des documents de transport, une base numérique pour le procès-verbal de constatation (CIT20a) a été développée, en sus de la lettre de voiture électronique CIM en 2018. L'objectif consiste à numériser de manière durable l'ensemble de la procédure du traitement des réclamations au sein des entreprises membres. Le CIT finalise actuellement les spécifications fonctionnelles et juridiques du procès-verbal de constatation électronique CIM. Toutes les questions en suspens à l'interface avec la lettre de voiture électronique ont été traitées avec succès dans le cadre du Groupe de travail CIM. En outre, le GTM-CIT prévoit nouvellement la possibilité d'associer le transporteur substitué à l'établissement du procès-verbal de constatation électronique (CIT20a).

La numérisation est actuellement un enjeu majeur pour toute l'économie et l'ensemble du secteur ferroviaire. Il est donc proposé de ne pas mettre fin aux activités du SG CIT après la mise en œuvre du procès-verbal de constatation électronique CIT20a, mais de les étendre à d'autres documents et processus correspondants. Le SG CIT procédera à une analyse des documents qui pourraient être numérisés dans une étape suivante et de la manière d'assister les processus opérationnels grâce au traitement numérique. Les formulaires et les procédures concernant le traitement des empêchements au transport et à la livraison selon le GLV-CIM et le GTM-CIT pourront notamment entrer en ligne de compte.

### Nouveaux codes d'entreprise TAF/TAP

Le Groupe de travail CIM a en outre été informé en réunion sur l'importante question ci-après en relation avec les codes d'entreprise :

L'ERA a l'intention de convertir le système actuel des codes d'entreprise à quatre positions numériques (code UIC RICS « 4N ») en codes alphanumériques. Ce changement a pour but de mettre à disposition un plus grand nombre de codes. Cependant, l'OSJD a annoncé qu'elle conserverait les codes numériques 4N ; ce qui pourrait entraîner des difficultés pour les transports CIM/SMGS sous le couvert de la lettre de voiture uniforme CIM/SMGS. Lors de la dernière réunion du Groupe juridique et d'experts CIM/SMGS, le SG CIT s'est engagé à élaborer avec le Comité de l'OSJD et en coopération avec l'ERA des solutions pragmatiques afin de minimiser l'impact sur les transporteurs et d'éviter une double attribution de codes d'entreprise (alphanumériques et numériques). Lors de cette réunion, les représentants de l'ERA et du Joint Sector Group (JSG) ont confirmé que, selon une décision provisoire, les membres de l'OSJD pourront continuer à utiliser les codes à 4 chiffres et les transports CIM/SMGS ne seront pas affectés par le passage aux codes alphanumériques.

A partir de 2026, l'ERA attribuera en principe les nouveaux codes d'entreprise alphanumériques (4AN), mais elle attribuera également des codes numériques (4N) après 2026 aux entreprises qui souhaitent échanger des données avec les membres de l'OSJD.

### Nouveaux modèles de transport et leur représentation dans les produits marchandises du CIT

Dans de nombreux projets internationaux, de nouveaux modèles de contrats sont utilisés sans que les conditions soient clairement définies et sans préciser comment ces modèles s'inscrivent dans le contexte du droit du transport ferroviaire en vigueur. Le Groupe de travail CIM a analysé les différents modèles de transport d'un point de vue juridique à l'aide de schémas et les a structurés au niveau du droit du transport.

Les discussions à venir auront pour but la saisie correcte et uniforme des informations dans la lettre de voiture CIM, qui doit répondre aux exigences des Règles uniformes CIM. Les résultats des travaux pourraient être consignés dans une lettre circulaire aux membres du CIT. Il serait également envisageable de reprendre les résultats, notamment en ce qui concerne les inscriptions dans la lettre de voiture, dans les produits marchandises du CIT (en particulier le GTM-CIT et le GLV-CIM), afin qu'ils puissent être consultés à tout moment. A cet effet, un sous-groupe a été créé pour préciser les inscriptions dans la lettre de voiture dans la relation entre les transporteurs.

### Actualisation des produits marchandises du CIT en relation avec les nouveaux Incoterms® 2020

Lors de la 30<sup>ème</sup> réunion du Groupe de travail CIM, les produits marchandises du CIT, en particulier le GTM-CIT et le GLV-CIM, ont été actualisés de la manière suivante en relation avec les nouveaux Incoterms® 2020 entrés en vigueur :

- Sauf mention contraire quant aux Incoterms utilisés, les nouveaux Incoterms® 2020 s'appliqueront automatiquement. En conséquence, il sera fait expressément référence aux Incoterms® DAF (Delivered at Frontier ... Named Place) et DDU (Delivered Duty Unpaid) de l'année 2000 dans une note de bas de page, afin qu'ils puissent continuer à être utilisés à l'ère des Incoterms® 2020 ;
- Les Incoterms® CPT et CIP ont été conservés dans la version 2020 et feront nouvellement l'objet de deux Incoterms® 2020 séparés sous le point 5.2 e) et f) du GLV-CIM ;
- Enfin, la clause DAT (Delivered at Terminal) a été renommée dans les Incoterms® 2020. La nouvelle clause DPU (Delivered at Place, Unloaded) sera utilisée à sa place après la clause DAP (Delivered at Place). Le terme étroit « Terminal » est donc étendu à « Place ». Ce changement a été pris en considération dans le GTM-CIT et le GLV-CIM.

La 31<sup>ème</sup> réunion du Groupe de travail CIM aura lieu les 23 et 24 juin 2021 à Berne au siège du CIT ou sous forme virtuelle à l'aide de l'application Zoom.

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

Original : DE

## 6ème réunion de la Commission Multimodalité

Le domaine multimodalité au sein du CIT sera restructuré à partir de 2021. Les travaux seront poursuivis au sein d'un groupe de travail présidé par l'ancienne Présidente de la Commission, Maria Kalimeri (ATTICA GROUP). La Commission Multimodalité s'est donc réunie pour la dernière fois en novembre 2020. Le CIT se réjouit de poursuivre sa collaboration avec Maria Kalimeri à l'avenir dans le cadre du Groupe de travail.

### L'avenir est multimodal

Jamais autant de marchandises n'ont été transportées sur de longues distances qu'aujourd'hui. D'ici 2030, on s'attend à ce que le trafic terrestre de fret européen augmente jusqu'à 30 %. Un seul mode de transport ne sera pas en mesure de faire face à l'augmentation des volumes de transport sur de longues distances, de sorte que des solutions multimodales doivent être recherchées. Les progrès de la numérisation faciliteront les interfaces entre les différents modes de transport et la pandémie de COVID-19 a également montré à quel point un transport porte-à-porte fiable est important.

### Défis dans les transports multimodaux fer - mer

Depuis la création de la Commission Multimodalité, le CIT a déjà développé plusieurs produits comme les Conditions générales et le Contrat-type trafic fer - mer dans le domaine multimodal, à l'interface entre le droit du transport maritime et ferroviaire. Après la création de ces bases contractuelles, la Commission se concentre sur la promotion de ces produits, afin qu'ils soient davantage utilisés à l'avenir. Leur utilisation peut en effet considérablement simplifier le transport multimodal pour les membres du CIT à l'interface avec le transport maritime.

Lors de la réunion de la Commission, la possibilité d'organiser un pilote a été discutée afin d'utiliser les deux documents. Les représentants du Baltic Port Rail Mukran (BPRM), Tino Gerschler et Helmut Seilert, ont présenté un nouveau projet, dans le cadre duquel des transports sont organisés de la Chine vers l'Europe et en sens inverse, via la ligne maritime Baltijsk - Mukran. Ces transports sont réalisés depuis la fin 2019 ; ils ont pu faire leurs preuves et même augmenter, malgré les conditions difficiles en raison de la pandémie de COVID-19. La particularité de ce trafic réside dans le fait que les capacités sont pleinement utilisées, tant dans le sens Chine - Europe et qu'en sens inverse.

Le SG CIT discutera avec le BPRM de la procédure à suivre pour l'organisation d'un pilote l'année prochaine.

### Relation entre la navigation intérieure et le transport ferroviaire

Le projet d'un guide comparatif du droit du transport ferroviaire des marchandises (COTIF/CIM), d'une part, et du droit de la navigation intérieure (CMNI, CLNI I et II et Convention d'Athènes), d'autre part, a été présenté en réunion.

Le domaine de la navigation intérieure devient de plus en plus important dans le contexte de la politique des transports de l'UE. En revanche, des bases juridiques traitant de la comparaison avec les transports ferroviaires ne sont pas encore disponibles. La Commission soutient donc les activités futures du CIT à cet égard. Un séminaire sur le thème du droit ferroviaire et du droit de la navigation intérieure sera organisé en 2021, au cours duquel le guide sera également discuté.

### Derniers développements dans le transport combiné

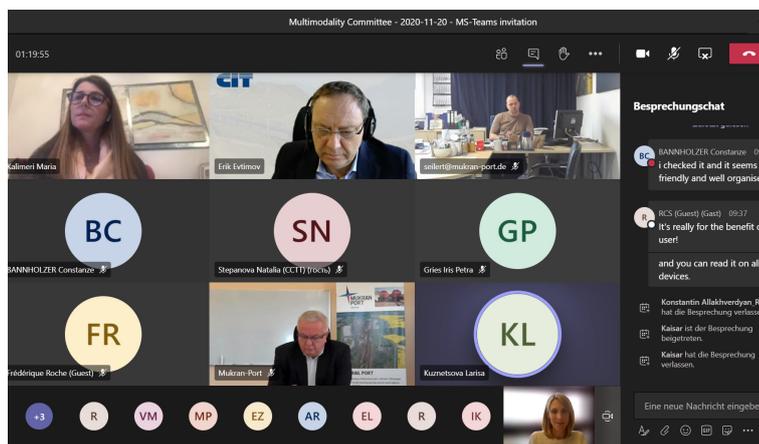
Dans le domaine du transport combiné, le représentant de l'UIRR, Ralf-Charley Schultz, a expliqué en réunion que la directive 92/106/CEE relative au transport combiné sera révisée à partir de janvier 2022.

### Effets du COVID-19 sur les membres de la Commission Multimodalité

La pandémie de COVID-19 a entraîné des restrictions dans tout le secteur des transports. La Présidente de la Commission, Maria Kalimeri, a déclaré que le transport des voyageurs est l'un des secteurs les plus touchés par la pandémie. Le Groupe ATTICA a également été durement touché et a dû suspendre les transports de voyageurs sur toutes les lignes maritimes exploitées par la compagnie durant le « lockdown ». A l'inverse, les transports de marchandises ont pu être réalisés et ont même augmenté en volume.

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

Original : DE



La réunion de la Commission Multimodalité s'est tenue en novembre 2020, sous la forme d'une conférence en ligne.

## Nouvelle orientation du Groupe d'experts « Scellés » du CIT

La 9ème réunion du Groupe d'experts « Scellés » s'est tenue le 24 novembre 2020 sous la forme d'une vidéoconférence. Monsieur Jürgen Scholz (DB Cargo), qui a dirigé le Groupe d'experts en tant que président par intérim en 2019, a été nommé par la Commission CIM Président du Groupe d'experts pour un mandat de 3 ans à compter du 1er janvier 2021.

Le Groupe d'experts « Scellés » sera réorganisé. Sa tâche principale concernera la mise à jour et le développement des produits du CIT et des autres documents pertinents, tels que la fiche UIC 426 - Guide pour l'apposition de scellés sur les wagons et les unités de transport intermodales (nouveau - IRS 40426). Le Groupe d'experts traitera également de la question des scellés électroniques. Une visite virtuelle de l'entreprise Unisto, le premier fabricant de scellés de sécurité en Europe, a été organisée durant la réunion.

Deux réunions du Groupe d'experts « Scellés » sont prévues en 2021 : la 10ème réunion aura lieu probablement le 13 juillet 2021 et la 11ème réunion le 30 novembre 2021.

[dariia.scarlino\(at\)cit-rail.org](mailto:dariia.scarlino(at)cit-rail.org)

Original : DE



sources: <https://www.simultra-project.eu/>



## La Commission CUI sur la bonne voie vers l'harmonisation des conditions d'utilisation de l'infrastructure

L'année 2020 a été marquée par les conférences en ligne avec la pandémie de COVID-19. La réunion de la Commission CUI s'est tenue à nouveau sous forme virtuelle en octobre. Elle était dirigée par Adriaan Hagdorn, qui s'est réjoui que son adjoint Alberto Gallo (Trenitalia) demeure en fonction pour un nouveau mandat de trois ans.

### Modèle du contrat relatif à l'utilisation de l'infrastructure (E-SCU-I)

La réunion s'est concentrée sur le modèle de contrat européen relatif à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, qui est actuellement en cours d'élaboration avec RailNetEurope (l'organisation des gestionnaires d'infrastructure en Europe).

Les membres de la Commission CUI ont examiné des clauses-types de l'E-SCU-I et ont retenu des propositions de textes qui ont été transmises à RailNetEurope. La prochaine réunion entre le CIT et RNE aura lieu à la mi-janvier 2021. Les deux organisations espèrent être en mesure de présenter un résultat commun concernant « l'E-SCU-I » à la mi-2021.

### Questions pratiques des membres du CIT

Au cours de leurs réunions, les membres de la Commission CUI échangent régulièrement des idées sur des questions pratiques et des problèmes qu'ils rencontrent au sein de leurs entreprises. Un sujet demeure à l'ordre du jour depuis un certain temps : dans quelle mesure les frais en cas d'annulation de sillons doivent-ils être remboursés à l'entreprise ferroviaire en cas de « force majeure ». Les frais à la charge de l'entreprise ferroviaire comprennent les frais de réservation à payer pour un sillon et les frais d'annulation encourus si un sillon n'est pas utilisé.

Le problème suivant se pose avec les sillons transfrontaliers, qui peut être expliqué à l'aide d'un exemple fictif sur le corridor de fret Rhin - Alpes de Rotterdam à Gênes :

Le gestionnaire d'infrastructure néerlandais PRORAIL annule la partie néerlandaise de ce sillon international de Rotterdam à Gênes en raison d'un événement de force majeure lié au réseau PRORAIL. Cependant, les gestionnaires d'infrastructure suivants facturent à l'EF les frais de réservation / d'annulation pour les tronçons nationaux non utilisés sur leur réseau, même si l'entreprise ferroviaire n'a pas pu utiliser ces sillons à la suite de l'événement sur le réseau PRORAIL.

L'entreprise ferroviaire doit-elle supporter ces frais et n'est-ce pas injuste si tel devait être le cas, car objectivement, ni l'entreprise ferroviaire et ni les gestionnaires d'infrastructure concernés ne sont en mesure d'éviter l'événement.

La Commission CUI a effectué une enquête il y a quelque temps déjà et a constaté que la question de la « force majeure et des redevances pour les sillons » est réglée différemment par la plupart des gestionnaires d'infrastructure.

Mais quelle pourrait être une solution satisfaisante ?

Dans le cas de sillons internationaux tels que les corridors de fret, les processus et, surtout, les canaux de communication entre les gestionnaires de l'infrastructure sont les plus susceptibles d'être connus, de sorte que les gestionnaires de l'infrastructure sur un corridor sont informés d'un événement de force majeure.

C'est plus difficile en revanche avec les sillons transfrontaliers qui sont organisés successivement au niveau national par les gestionnaires d'infrastructure.

Un autre problème rendant difficile l'harmonisation des processus réside dans le fait qu'il n'y a actuellement pas de définition uniforme de la force majeure et des événements uniformément reconnus qui relèvent de cette notion. En outre, les gestionnaires d'infrastructure et les entreprises ferroviaires doivent veiller à ce que les informations soient fournies de manière transparente lorsqu'un tel événement de force majeure se produit. Globalement, une solution ne peut être trouvée que si l'on s'éloigne d'une vision nationale selon la devise « L'arbre qui a été soufflé par la tornade ne se trouvait pas sur mon réseau » pour aller vers une approche coopérative internationale, selon laquelle le sillon international est considéré comme formant un tout. A cet égard, il convient de veiller à ce qu'il soit également clair pour le gestionnaire d'infrastructure qu'il s'agit d'un trajet transfrontalier.

La Commission CUI approfondira la question lors de sa prochaine réunion en mars 2021.

### Questions pratiques des membres du CIT

Les membres de la Commission ont été informés en réunion sur le projet TTR, qui a été lancé par le ForumTrainEurope en coopération avec RailNetEurope.

Que signifie l'abréviation « TTR » ?

Elle signifie « Redesign of International Timetabling Process ». En termes simples, il s'agit de moderniser et d'harmoniser le processus d'allocation des capacités d'infrastructure et de commande des sillons et donc l'établissement de l'horaire pour les transports ferroviaires en Europe. L'objectif consiste à utiliser l'infrastructure plus efficacement. Au sein du projet, des groupes travaillent dans différents domaines tels que l'informatique et les questions juridiques ; le CIT est associé aux travaux concernant ces dernières.

Tous les membres du CIT devraient suivre le projet, afin de s'assurer que leurs intérêts et les préoccupations des entreprises sont pris en compte.

Des informations sur le projet peuvent être téléchargées sous [www.ttr.rne.eu/general/general-introduction](http://www.ttr.rne.eu/general/general-introduction).

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

Original : DE



Adriaan Hagdorn  
Alberto Gallo

Président et Vice président  
du Comité CUI



## Quel itinéraire est choisi pour les transports internationaux ferroviaires de marchandises ?

Depuis la COTIF 1999, le contrat de transport international ferroviaire de marchandises est un contrat consensuel, selon lequel le transporteur s'engage à transporter la marchandise à titre onéreux au lieu de destination et à l'y remettre au destinataire (art. 6 § 1 CIM). Mais quel itinéraire est choisi entre le lieu de prise en charge et le lieu de livraison de la marchandise ?

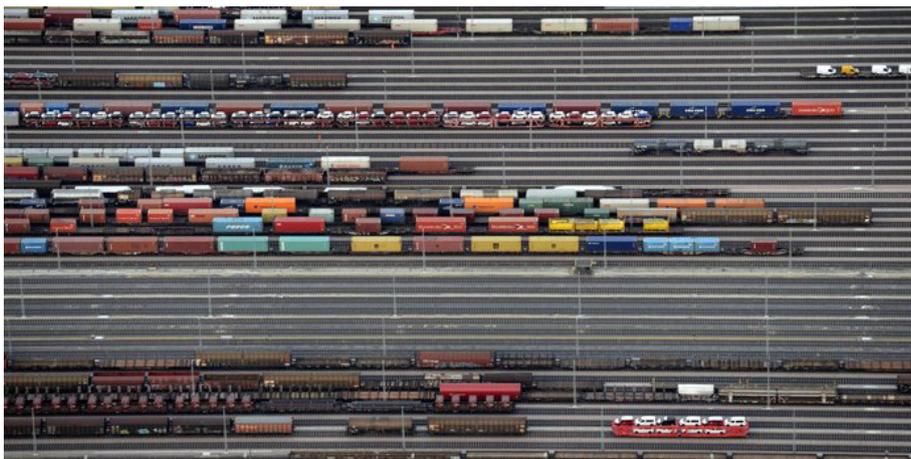
Selon l'article 7 § 2 f) CIM, l'itinéraire convenu est inscrit dans la lettre de voiture internationale CIM, le contrat de transport ferroviaire étant matérialisé dans une lettre de voiture selon un modèle uniforme (du CIT) - voir art. 6 § 2 CIM. Dans la mesure du possible, le choix de l'itinéraire de transport est basé sur l'itinéraire demandé par l'expéditeur ou, si aucune demande n'est faite, sur l'itinéraire le plus favorable pour l'expéditeur, en tenant compte de la nature de la marchandise, du régime du transport et du prix du transport. L'itinéraire effectif est indiqué par le transporteur à l'aide des codes conformes à la fiche UIC 920-5. Cette inscription peut être complétée par l'indication en toutes lettres. En cas d'empêchement au transport, il convient d'indiquer le cas échéant le nouvel itinéraire et la mention « Détourné par suite de ... ».

Les informations relatives à l'itinéraire dans la case 50 de la lettre de voiture CIM sont utilisées également pour le remplissage de l'étiquette wagon. Les indications que doivent contenir les étiquettes wagons selon le modèle CIT14 du Guide du trafic marchandises du CIT ([GTM-CIT](#)) sont réglées dans les accords entre les transporteurs. Si des étiquettes wagons sont apposées par l'expéditeur suite à un accord avec le transporteur, elles doivent être vérifiées par le transporteur. Les indications relatives à chaque point frontière emprunté doivent être inscrites dans l'ordre suivant dans la case 50 de la lettre de voiture :

- deux positions pour le pays,
- deux positions pour le code frontière.

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

Original : DE



sources: [www.latribune.fr](http://www.latribune.fr)

## Première Assemblée générale du CIT sous forme virtuelle du 19 novembre 2020

**S**ous la direction de la Présidente du CIT, Maria Sack (DB AG), l'Assemblée générale a retenu les orientations des travaux du CIT en 2021.

L'Assemblée générale a pris cette année quelques décisions en matière de personnel : le deuxième et dernier mandat de Nevin Kaygisiz (TCDD) en tant que membre du Comité expire à la fin 2020. Luca Arnold, responsable de la réglementation et des affaires internationales au sein des CFF, a été élu pour lui succéder. En outre, Platon Guryanov (RZD) a été confirmé comme membre du Comité pour un second mandat. Le Président de la Commission CIM, Jean-Luc Dufournaud (SNCF), a pris sa retraite cet été. Gilles Mugnier (SNCF) a été élu pour lui succéder. Isabelle Saintilan (SNCF Mobilité) a été élue comme Présidente de la Commission CIV et Alberto Gallo (Trenitalia) comme Vice-président. Alberto Gallo a également été confirmé comme Vice-président de la Commission CUI pour un second mandat.

L'Assemblée générale a approuvé les comptes 2019 avec un bénéfice réjouissant de CHF 74'168. Le budget 2021 de CHF 2'234'500, identique à celui de l'année précédente, a également été approuvé. Cependant, les membres se verront rembourser l'année prochaine le montant de CHF 150'000 économisé dans le cadre de la pandémie de COVID-19 par le biais d'une réduction des contributions en 2021.

L'Assemblée générale a approuvé en outre le programme de travail pour l'année 2021.

Dans la deuxième partie de la réunion, l'équipe du CIT a rendu compte des travaux de l'année écoulée dans les domaines du transport des voyageurs, du transport des marchandises, de la multimodalité et de l'infrastructure. Le programme de travail approuvé par l'Assemblée générale en 2019 a pu être réalisé en grande partie, malgré la pandémie de COVID-19. Un exposé du Secrétaire général de l'OTIF, Wolfgang Küpper, sur les travaux en cours dans le domaine de la COTIF, a mis un terme à l'Assemblée générale.

[cesare.brandat@cit-rail.org](mailto:cesare.brandat@cit-rail.org)

Original : DE



Wolfgang Küpper et Cesare Brand



## CALENDRIER CIT

Date	Réunion	Lieu	Responsabilité
23-24 Février	51st CIV Working Group	Berne*online.	SDO
11 Mars	CUI Committee	*online	NS
24 Mars	2nd Data Protection Expert Meeting	Varsovie*online	SDO
25 Mars	Data Protection Conference	Varsovie*online	SDO
25 Mars	CIM Committee	Berne*online	EE
22 Avril	CIT Executive Committee	Berne*online	CB
25-26 Mai	52nd CIV Working Group	Prague	SDO
1-2 Juin	CIV SMPS Working Group	Berne	EE
23-24 Juin	CIM Working Group	Berne	EE
1-2 Juillet	Recht-Experten Group CIM/SMGS	Berne	EE
13 Juillet	Experten Group Seals	Berne	DSC

## Événements avec la participation du CIT

Date	Événement	Org.	Lieu	Resp.
13/15 Janvier	Groupe of Expert	Unece	online	CB/EE
19 Janvier	OSDM Executive Committee	UIC	online	CB
20 Janvier	TTR Legal Task Force	RNE	online	NS
21 Janvier	CER Legal Group	CER	online	NS
25 Janvier	European Railway Awards	CER	online	CB/EE
26 Janvier	General Assembly	CER	online	CB
28 Janvier	Ad-hoc JSG FaaS	CER	online	EE
1-2 Février	Expert Group on negotiable TD	UNCITRAL	online	EE
16 Février	SG "Wagon users"	UIC	online	EE
3 Mars	TC Committee	UIC	online	EE
10 Mars	Assistants	CER	online	EE
17 Mars	PSG Steering Committee	UIC	online	CB
12 Avril	Trans4Rail Advisory Board	UIC	tbd	EE
13-15 Avril	Group of Legal Experts	OTIF	tbd	EE
17 Juin	CER Passenger Working Group	CER	Bruxelles	SDO
7 Juillet	General Assembly	UIC	tbd	CB

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](http://www.cit-rail.org)