



TABLE DES MATIERES



We wish you a merry Christmas and a successful 2019!
Nous vous souhaitons un Joyeux Noël et nos meilleurs vœux pour 2019 !
Wir wünschen ganz schöne Weihnachten und ein erfolgreiches 2019!

TABLE DES MATIERES

- 2 La numérisation est un sujet central pour le CIT
- 3 Digitalisation et multimodalité en trafic voyageurs
- 4 Les travaux progressent dans le cadre du projet « Interopérabilité juridique CIV/SMPS »
- 5 Révision PRR
- 6 Révision PRM
- 7 Groupe de travail CIM
- 8 5^{ème} Commission Multimodalité
- 9 26^{ème} Commission CUI
- 10 Droit et pratique
- 10 Pro Domo
- 12 Extrait du discours du Président
- 14 Calendrier CIT



EDITORIAL

Chères lectrices, chers lecteurs,



Une nouvelle année se termine déjà ! Nous mesurons notre travail sur la base des résultats concrets que nous avons obtenus pour nos membres. Parmi les nombreux travaux entrepris, je tiens à en relever quelques-uns qui ont pu être achevés avec succès en 2018 et dont les résultats ont pu être mis à la disposition des membres du CIT.

Les produits du CIT ont été fondamentalement révisés cette année et seront édités sous forme numérique à partir du 1^{er} janvier 2019. Les versions faisant foi et certifiées peuvent être téléchargées sur le site Internet du CIT.

Deux modèles de contrats relatifs au traitement des données à caractère personnel ont été élaborés et mis à la disposition des membres le 1^{er} octobre 2018. L'AIV révisé (Accord concernant les rapports entre entreprises de transport dans le cadre du transport ferroviaire international des voyageurs) est entré en vigueur le 9 décembre 2018, de même que le Guide révisé des titres de transport ferroviaires internationaux (MIRT), qui a été adapté aux dernières nouveautés dans le domaine de la numérisation.

Dans le domaine du transport des marchandises, le Guide lettre de voiture CIM/SMGS sera réédité le 1^{er} janvier 2019. En collaboration avec l'Union postale universelle (UPU), nous avons élaboré des directives pour les transports ferroviaires de colis postaux en provenance de Chine.

Nous nous réjouissons d'ores et déjà des travaux que nous mènerons à bien l'an prochain et nous mettrons à nouveau tout en œuvre pour apporter notre soutien aux membres du CIT et contribuer ainsi au succès de leurs affaires.

Je vous souhaite de belles fêtes de fin d'année.

Avec mes meilleures salutations de Berne
Cesare Brand
Secrétaire général du CIT



La numérisation est un sujet central pour le CIT

Dans le contexte de la mégatendance de la numérisation, la Commission européenne a mis en place le projet « Digital Transport and Logistics Forum » (DTLF). Le CIT suit ces travaux de près en coopération avec la CER. Un des problèmes rencontrés dans la mise en œuvre de la numérisation des documents pour le transport des marchandises est l'acceptation faible et variable des informations ou des documents produits électroniquement par les entreprises, lorsque les autorités exigent d'elles qu'elles prouvent le respect des prescriptions relatives au transport des marchandises dans les différents États membres de l'UE. C'est pourquoi la Commission a publié le 17 mai 2018 [une proposition de règlement](#) sur les informations électroniques relatives aux transports de marchandises - COM (2018) 279.⁽¹⁾

« Digital Transport and Logistics Forum » (DTLF) de l'UE

Le projet DTLF est une plate-forme collaborative où les États membres, les institutions publiques et les organisations partagent leurs connaissances et coordonnent les recommandations politiques et techniques adressées à la Commission européenne dans les secteurs du transport et de la logistique dans le contexte de la numérisation pour tous les modes de transport. Le projet DTLF enregistre les réalisations ci-après jusqu'à ce jour :

- Recommandations et travaux préparatoires concernant la proposition de règlement sur les informations électroniques relatives aux transports de marchandises (EFTI) ;
- Un concept concernant les systèmes d'information numériques pour les corridors (« plate-forme fédérative ») conçu pour faciliter l'échange de données entre tous les types d'intervenants dans la chaîne d'approvisionnement en reliant les plates-formes et les services informatiques transfrontaliers existants.

Dans le cadre du premier mandat du DTLF (2015-2018), deux sous-groupes ont été créés pour traiter de la numérisation, de l'acceptation et de l'harmonisation des informations électroniques relatives aux transports de marchandises (sous-groupe 1) et de l'établissement de systèmes d'information numériques pour les corridors (sous-groupe 2). Alors que le sous-groupe 1 est principalement axé sur l'acceptation électronique des données contenues dans les documents de transport par les autorités, le sous-groupe 2 adopte une approche plus large en examinant les données partagées dans les réseaux logistiques organisationnels. Ces données comprennent également les données de documents de transport numérisés qui se rapportent à des étapes importantes dans les processus métier. En septembre 2018, la Commission a défini le deuxième mandat du forum. Un appel à des candidatures a été lancé pour sélectionner les membres du DTLF renouvelé.

Proposition de règlement sur les informations électroniques relatives aux transports de marchandises (eFTI)

Le CIT analyse la proposition de la Commission européenne relative au règlement sur les informations électroniques relatives aux transports de marchandises (eFTI) en collaboration avec la CER.

La proposition de la Commission règle uniquement les modalités selon lesquelles les acteurs économiques (comme les entreprises ferroviaires) informent les administrations et les autorités (Business-to-Administration - « B2A »). Chaque fois que les opérateurs économiques concernés fournissent des données aux autorités par voie électronique, la proposition suggère qu'ils le fassent via une « plate-forme eFTI » certifiée et, le cas échéant, un « service eFTI » certifié.

La législation proposée ne prévoit pas la numérisation des documents de transport, mais définit simplement les exigences et les conditions-cadres pour que les entreprises communiquent avec les différentes autorités sous une forme numérique (échange de données). Reste à éclaircir la question de savoir quelles sont les répercussions de la proposition européenne sur les entreprises en ce qui concerne les finances et les processus.

La consultation du secteur est cruciale pour garantir que les coûts et les avantages des mesures proposées dans les dispositions de mise en œuvre soient économiquement intéressants. Cela peut être réalisé, par exemple, dans le cadre de la phase II du Digital Transport and Logistics Forum (DTLF), à partir de 2019, mais également en invitant des représentants des parties prenantes aux réunions du Parlement européen et du Conseil après les élections et tout au long de l'année 2019. Le CIT collabore étroitement avec la CER dans ce dossier.

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

Original : DE

(1) - Proposition de RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL relatif aux informations de transport de fret électronique COM / 2018/279 final - 2018/0140 (COD).



Digitalisation et multimodalité en trafic voyageurs

Les nouvelles technologies ont été au cœur des discussions lors du dernier Groupe de travail CIV : la question de la totale dématérialisation des titres de transport ferroviaires et celle de l'intégration de ceux-ci avec d'autres modes de transport voire d'autres services ont ainsi été abordées. Le Groupe de travail CIV s'est également penché sur la multimodalité air-rail et les questions à régler dans les contrats de coopération entre transporteurs.

Mobility as a service (MaaS)

La technologie du MaaS vise à inclure toutes sortes de modes de transport sur une seule plateforme, afin d'offrir à ses utilisateurs un voyage de porte à porte le plus efficient possible. Cette technologie est déjà utilisée dans plusieurs villes en Europe et intègre la plupart du temps le transport public urbain avec différents services de taxi, de car-sharing, ou de bike-sharing. Dans le secteur ferroviaire, des projets sont en cours au niveau des entreprises ou au niveau européen (par exemple Shift2Rail IP4). Pour le CIT, cette combinaison de différents services pose des questions sur les relations entre les transporteurs, la responsabilité envers les clients, le contrôle de l'accès aux services de transport, la protection des données, etc.

Blockchain et smart contracts

La technologie de la blockchain est en plein développement dans de nombreux secteurs. Elle pourrait être utile pour le transport de voyageurs, notamment pour la distribution et le ticketing, ou encore le traitement des réclamations. Les projets en ce domaine restent pour l'instant confidentiels, même si certains MaaS semblent utiliser cette technologie pour certains aspects de leur service. En tous les cas, cette technologie repose sur un programme informatique codifiant un contrat dont tous les éléments sont connus à l'avance, afin d'être mis en œuvre de façon totalement automatique. Pour le CIT, l'élaboration de ce « smart contrat » est déterminante pour la relation entre le client et les transporteurs ainsi que les autres intervenants dans la distribution.



Ticketing et digitalisation : les nouvelles technologies soulèvent de nombreuses questions juridiques

Le Groupe de travail CIV va donc suivre attentivement les projets ferroviaires qui visent à mettre en œuvre ces nouvelles technologies, afin de traiter des questions fondamentales qui se posent et d'adapter, si nécessaire, les produits du CIT en matière de ticketing ou d'après-vente.

Multimodalité air-rail

Les transporteurs ferroviaires et aériens peuvent collaborer de différentes façons, en offrant à leurs clients des voyages de bout en bout à des conditions attrayantes. Le CIT a identifié trois modes de coopération qui peuvent résulter en :

- la combinaison de deux ou plusieurs contrats séparés pour le voyageur, incluant des mesures d'assistance en cas de perturbation à l'interface entre les modes de transport ;
- l'établissement d'un contrat unique pour le voyageur, exécuté par un transporteur principal et sous-traité en partie à un ou plusieurs transporteurs substitués ;
- l'établissement d'un contrat unique pour le voyageur, exécuté par plusieurs transporteurs subséquents aériens et ferroviaires.

Le Groupe de travail CIV va étudier les différents éléments des contrats de coopération qui sous-tendent ces trois modes de coopération, afin d'établir des modèles de contrat d'ici la prochaine Commission CIV de juin 2019.

Nouvelles affaires en justice concernant des voyageurs

Lors de sa réunion des 13 et 14 novembre 2018, le Groupe de travail CIV a également discuté de la révision du PRR ([voir page 5](#) de ce CIT-Info) ainsi que de la mise en œuvre du PRR au sein des entreprises. Il a également traité de la jurisprudence en la matière. Une nouvelle affaire est ainsi pendante devant la cour de cassation en France, à propos de la responsabilité du transporteur en cas de dommages corporels subis par les voyageurs. Deux autres affaires sont également passées devant des tribunaux de proximité français, qui ont jugé en défaveur des voyageurs qui demandaient des indemnités de 3000€ voire plus pour les retards subis sur des trains.

Le Groupe de travail CIV, qui se réunira les 13 et 14 février 2019 à Berne, fera le point sur tous ces sujets.

[isabelle.oberson\(at\)cit-rail.org](mailto:isabelle.oberson(at)cit-rail.org)

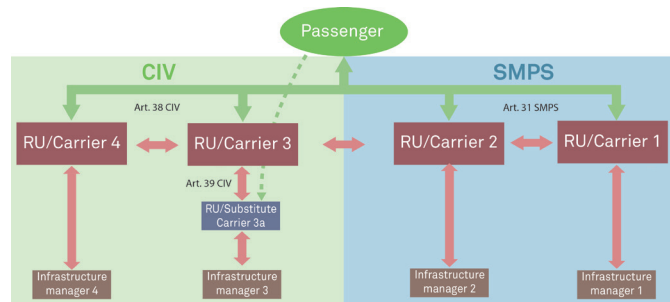
Original : FR

Les travaux progressent dans le cadre du projet « Interopérabilité juridique CIV/SMPS »

Les travaux relatifs à la deuxième phase du projet « Interopérabilité juridique CIV/SMPS » progressent selon le calendrier dans le cadre du Groupe de travail CIV/SMPS. L'intérêt des membres est constant, en particulier pour l'élaboration d'un contrat-cadre relatif aux services transfrontaliers de transport ferroviaire de voyageurs dans le champ d'application du SMPS, de la COTIF/CIV et du Règlement UE 1371/2007 (PRR). Au regard de la diversité des développements juridiques et des nouvelles relations de trafic dans les services transfrontaliers de transport ferroviaire de voyageurs CIV/SMPS, le SG CIT envisage d'organiser un séminaire international.

L'élaboration d'un contrat-cadre relatif aux services transfrontaliers de transport ferroviaire de voyageurs demeure au centre des activités du Groupe de travail CIV/SMPS. Dans une prochaine étape, une check-list contenant également des commentaires sera élaborée au titre de base pour la création d'un tel contrat-cadre, en tenant compte du cadre juridique du SMPS, de la COTIF/CIV et du Règlement UE 1371/2007 (PRR).

Le projet de contrat-cadre concernant la « Fourniture de services transfrontaliers de transport ferroviaire de voyageurs » est calqué sur le modèle de la sous-traitance dans le cadre du champ d'application des RU CIV, le transporteur contractuel se trouvant dans le champ d'application du SMPS selon l'illustration ci-dessous :



Le Guide relatif aux régimes de responsabilité COTIF/CIV-PRR – SMPS doit être actualisé pour tenir compte des modifications intervenues dans le SMPS et de la révision du PRR. Le SG CIT va continuer à travailler en étroite collaboration avec les experts du SMPS, afin qu'un premier projet du guide remanié puisse être soumis lors de la prochaine réunion en mai 2019.

La version définitive du guide pourrait être préparée ensuite en prévision du séminaire CIV/SMPS du CIT et mise à la disposition des membres du CIT. D'ici là, les résultats définitifs des travaux de révision du PRR en cours seront probablement connus.

Sur la base des informations concernant les relations de trafic internationales actuelles, que quelques membres du Groupe de travail CIV/SMPS ont communiquées au SG CIT avant la réunion, le SG CIT va actualiser la carte géographique interactive CIV/SMPS, afin qu'elle puisse être téléchargée sur le site Internet du CIT pour janvier 2019.

Cette carte interactive est actuellement disponible sur le site Internet du CIT, sous <https://www.cit-rail.org/fr/voyageurs/carte-civsmps/>.

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

Révision du Règlement CE 1371/2007 sur les droits des voyageurs

La révision du Règlement CE 1371/2007 sur les droits des voyageurs ferroviaires (PRR) avance lentement mais sûrement. Les derniers développements ne sont toutefois pas là pour rassurer les entreprises ferroviaires.

Genèse de la révision

C'est en septembre 2017 que la Commission européenne a publié son [projet de refonte du PRR](#). Cette dernière proposait un renforcement des droits des voyageurs, avec un impact non négligeable sur les entreprises ferroviaires et leur activité (cf. [CIT-Info 3/2017](#)).

Les milieux concernés ont fait valoir leur opinion au sein des Commissions du Parlement européen traitant de ce dossier, soit les Commissions « Transport et Tourisme » (Commission TRAN), « Marché intérieur et protection des consommateurs » (Commission IMCO) et « Affaires juridiques » (Commission JURI).

Après un premier [projet de rapport](#) favorable publié par le Rapporteur de la Commission TRAN, le vent a toutefois vite tourné en défaveur des entreprises ferroviaires, avec la publication des [amendements de la Commission TRAN](#) en octobre 2018.



Ce projet met en avant la protection des passagers et de leurs droits

Vote en plénière du Parlement européen

C'est en date du 15 novembre 2018 que le Parlement européen a voté en plénière sur le projet de révision du PRR. [Ses amendements](#) vont encore plus loin que ce qui avait été proposé jusque-là.

Ainsi, dans les mesures qui ne manqueront pas d'impacter gravement le secteur ferroviaire, on peut citer l'introduction d'une obligation de compenser jusqu'à 100% du prix du billet au-delà de deux heures de retard ; la suppression de toute clause de force majeure ; la possibilité pour les Etats membres d'exempter uniquement le transport urbain non-transfrontalier et le transport se déroulant majoritairement hors de l'Union européenne ; la responsabilité des entreprises ferroviaires en cas de correspondance manquée même si

ce ne sont pas elles qui ont vendu les correspondances concernées ; la réduction du temps de notification pour le besoin d'assistance pour les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite (douze heures dans les petites gares, trois heures dans les gares de taille moyenne ; trente minutes dans les grandes gares) et l'obligation de créer un espace dans les trains nouveaux ou rénovés pouvant contenir huit bicyclettes.

Et maintenant ?

Tous les regards sont désormais tournés vers le Conseil de l'Union européenne. En effet, ce dernier doit encore se prononcer sur le projet de révision. Des échos provenant de Bruxelles, il semblerait que la révision du PRR ne se situe pas en haut de l'agenda politique du Conseil.

Un vote sur la révision du PRR au sein du Conseil ne doit pour cette raison pas être escompté avant la fin de l'année 2019/ début de l'année 2020, à plus fortes raisons que les élections européennes auront lieu mi-2019 et que le Conseil va probablement attendre que le nouveau Parlement européen soit constitué, avant de débiter le trilogue avec cette institution et la Commission européenne. Le PRR révisé ne devrait donc pas entrer en force avant 2021 au plus tôt.

Le CIT, en collaboration avec la CER, ne manquera dans tous les cas pas de suivre de près cette procédure et de tenir ses membres informés des futurs développements.

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

Original : FR

Les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite au centre des préoccupations

Dans son édition d'avril 2018 (cf. [CIT-Info 1/2018](#)), le CIT avait rendu compte des développements législatifs s'agissant des droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite (PRM). Le présent article présente les derniers développements ayant eu lieu depuis lors.

Où en est-on avec « l'Accessibility Act » ?

L'Accessibility Act est un projet de directive de l'Union européenne qui vise à rapprocher les dispositions législatives, réglementaires et administratives des États membres en ce qui concerne les exigences en matière d'accessibilité des produits et des services. Ce projet a été proposé en 2015 déjà par la Commission européenne.

Plusieurs trilogues ont depuis lors eu lieu entre le Conseil de l'Union européenne, le Parlement européen et la Commission européenne. Le dernier en date s'est déroulé le 8 novembre 2018, durant lequel un accord a été trouvé.

Il ressort de cet accord que tous les terminaux en self-service ont été inclus dans le champ d'application de l'Accessibility Act (soit également les automates à billets dans le secteur ferroviaire ; avec quelques exceptions), avec la possibilité de maintenir les terminaux déjà en place jusqu'à la fin de leur vie économique, mais au maximum pendant 20 ans et l'introduction d'une clause de sauvegarde en cas de charge disproportionnée.

La Commission européenne pourra évaluer au bout de cinq ans s'il y a besoin de faire plus en matière d'environnement bâti. L'Accessibility Act couvrira également le e-commerce, raison pour laquelle les sites Internet devront être rendus accessibles pour les PRM. La période transitoire pour l'application de l'Accessibility Act a été étendue de trois ans pour la transposition et de trois ans pour l'application.

Le projet, ainsi modifié, doit encore être voté en plénière au sein du Parlement européen, vote qui ne devrait pas avoir lieu avant décembre 2018/début 2019. Aucune date ne peut encore être communiquée s'agissant du Conseil.



Assistance fournie en gare par le personnel ferroviaire

Qu'en est-il des spécifications techniques d'interopérabilité ?

Les spécifications techniques d'interopérabilité (TSI), applicables dans le domaine de l'accessibilité pour les PRM, sont en train d'être révisées. Un point important de cette révision concerne l'inventaire des actifs, tel que mentionné aux articles 7 et 8 Règlement UE 1300/2014 (PRM TSI, Règlement sur les spécifications techniques d'interopérabilité en matière d'accessibilité). Il s'agissait en effet d'une prescription contenue dans les actuelles PRM TSI qui sera précisée lors de la révision.

Cet inventaire a pour but d'identifier les barrières à l'accessibilité, de fournir des informations aux usagers et d'effectuer un suivi et une évaluation des progrès accomplis en matière d'accessibilité. L'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (EUAR) se chargera ensuite de collecter toutes les données recueillies dans une base de données sur l'accessibilité des gares européennes (ERSAD) accessible au public. Cet inventaire devrait être mis en œuvre en 2019, pour une utilisation dès 2020.

Révision du Règlement CE 1371/2007 sur les droits des voyageurs ferroviaires (PRR) : Focus sur les PRM

La révision du Règlement CE 1371/2007 et plus précisément les amendements du Parlement européen font la part belle aux droits des PRM (cf. [article en page 5](#)).

Ils prévoient ainsi des délais de notification pour l'assistance aux PRM dans les gares et à bord des trains beaucoup plus courts que celui en vigueur actuellement (une PRM doit à l'heure actuelle requérir l'assistance 48 heures à l'avance). Les PRM pourront, si les amendements sont maintenus, être accompagnées gratuitement d'une personne ou d'un animal d'assistance.

L'accent est également mis sur l'accessibilité de l'information fournie et de l'environnement bâti. Le personnel en contact direct avec le public devra recevoir un entraînement spécifique pour savoir comment répondre aux besoins des PRM. L'assistance à fournir dans les gares et à bord des trains est également mise en avant, avec la nécessité pour les entreprises du secteur de faire tous les efforts raisonnables pour permettre aux PRM de voyager en train même s'il n'y a pas de personnel d'accompagnement dans le train ou dans la gare.

Le CIT continuera de suivre de près l'évolution de la législation, afin de pouvoir conseiller et informer au mieux ses membres.

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



Etat d'avancement des travaux au sein du Groupe de travail CIM du CIT

Le Groupe de travail CIM (GT CIM) a commencé à rassembler à la fin du mois de novembre des informations pertinentes sur les technologies de la blockchain et sur les contrats intelligents, ainsi que sur leur mise en œuvre dans le secteur des transports, notamment des transports ferroviaires, afin d'en faire profiter autant que possible les membres du CIT. Les informations qui suivent illustrent davantage les principaux travaux en cours au sein du GT CIM. Le Secrétariat général du CIT exprime sa gratitude aux membres du Groupe de travail pour leur énorme engagement et leur soutien.

Réédition des produits marchandises du CIT sous forme numérique

Les travaux de réédition des produits marchandises du CIT sous forme numérique seront terminés à temps, afin de pouvoir mettre en vigueur les produits par étapes à partir du 1^{er} janvier 2019. Les produits peuvent aussi être transmis sur demande aux membres du CIT sous la forme de fichiers avec le suivi des modifications, afin de faciliter les travaux de traduction dans les langues nationales des membres du CIT. Pour de plus amples informations concernant la planification, l'organisation et la réalisation de ces travaux du Secrétariat général du CIT, il est renvoyé à l'article [à la page 11](#) du présent CIT-Info.

La numérisation au niveau de l'Union européenne

Dans le contexte de la mégatendance de la numérisation, la Commission européenne a mis en place le projet « Digital Transport and Logistics Forum » (DTLF). Le SG CIT suit ces travaux de près en collaboration avec la CER. Un des problèmes rencontrés dans la mise en œuvre de la numérisation des documents pour le transport des marchandises est l'acceptation faible et variable des informations ou des documents produits électroniquement par les entreprises, lorsque les autorités exigent d'elles qu'elles prouvent le respect des prescriptions relatives au transport des marchandises dans les différents États membres de l'UE.

C'est pourquoi la Commission a publié le 17 mai 2018 [une proposition de règlement](#) sur les informations électroniques relatives aux transports de marchandises - COM (2018) 279 (règlement eFTI). De plus amples informations concernant ces travaux très importants du CIT peuvent être consultées dans l'article [à la page 2](#) du présent CIT-Info.

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

Les transports internationaux sont exécutés par quelques entreprises de plus en plus souvent en sous-traitance ou selon le modèle « achat/vente ». D'autre part, il y a aussi encore des entreprises qui appliquent de manière prédominante le modèle du transport subséquent. Le GT CIM consacre des discussions approfondies aux différents modèles d'exécution des transports, afin de déterminer dans quelle mesure ils sont réalisables juridiquement et pratiquement. Par ailleurs, quelques questions concernant certains autres modèles, comme les modèles « achat/vente » ou « prix scindés », sont examinées au niveau international dans les différents projets du CIT.

Il est constaté que différentes notions sont utilisées dans les différents modèles d'exécution des transports, sans qu'il soit clairement établi quelle notion se rapporte à quelle définition juridique et si ces définitions sont compatibles avec le droit international des transports ferroviaires de marchandises selon la COTIF/CIM ou les produits marchandises du CIT.

Afin d'éviter des discussions superflues à l'avenir et l'insécurité qui en découle, le GT CIM a commencé à analyser les aspects juridiques des différents nouveaux modèles d'exécution des transports et à structurer ces derniers à l'aide de schémas. Ceci permet d'éviter de mélanger des questions opérationnelles comme par exemple les décomptes et les questions contractuelles. Le SG CIT reviendra dans le détail sur les résultats de ces travaux dans le courant de l'année 2019 dans les prochains numéros du CIT-Info.



Séance du groupe de travail CIM

Procès-verbal de constatation électronique (CIT20)

Le Groupe de travail CIM finalise les spécifications fonctionnelles et juridiques du procès-verbal de constatation électronique. Parallèlement, RailData élabore la prochaine version des messages ORFEUS (nouvelle version 1.5). Dans le cadre de ces travaux, la fonction « Attached documents » (à partir de la version ORFEUS 1.4.2) devrait être modifiée afin de pouvoir joindre le procès-verbal de constatation électronique à la lettre de voiture CIM également en cours de route. Ces travaux devraient être achevés en mars 2019 ; le SG CIT y reviendra dans le détail dans les prochains numéros du CIT-Info.

Prochaine réunion

La prochaine réunion du Groupe de travail CIM aura lieu les **26 et 27 juin 2019** à Berne au siège du CIT.

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

5^{ème} réunion de la Commission Multimodalité

La Commission Multimodalité du CIT a saisi l'occasion de l'année européenne de la multimodalité en 2018 pour initier de nouveaux projets passionnants.

Défis dans les transports multimodaux fer - mer

Depuis la création de la Commission Multimodalité, le CIT a déjà élaboré quelques produits comme les CG et le Contrat-type trafic fer - mer, à l'interface entre le droit maritime et le droit ferroviaire. Les bases contractuelles étant maintenant à disposition, la Commission se concentre désormais sur la mise en œuvre la plus large possible de ces produits. Ces derniers sont de nature à simplifier de manière significative les transports multimodaux pour les membres du CIT à l'interface avec les transports maritimes.

La possibilité de réaliser un pilote sur la base des deux documents a été examinée lors de la réunion de la Commission. Cette idée repose sur les efforts du BPRM (Baltic Port Rail Mukran), qui est membre du CIT, visant à exécuter des transports ferroviaires de la Chine vers l'Allemagne via le parcours maritime court Baltijsk - Mukran, sous le couvert de la lettre de voiture uniforme CIM/SMGS. Toutefois, le parcours maritime Baltijsk - Mukran doit d'abord être inscrit sur la Liste des lignes maritimes et de navigation intérieure CIM de l'OTIF.

Entre-temps, le BPRM a entamé les premières démarches de concert avec le SG CIT en vue de l'inscription de cette ligne maritime.

Après son inscription, la ligne Baltijsk - Mukran conviendrait parfaitement pour réaliser un pilote afin de tester l'application des deux documents du CIT que sont les CG et le Contrat-type trafic fer - mer.



Défis dans les transports multimodaux fer - route

Le CIT finalise actuellement de concert avec l'Union internationale des transports routiers (IRU) une check-list relative à un contrat-cadre concernant les transports internationaux fer - route. Depuis la dernière réunion de la Commission Multimodalité en 2017, la check-list a été remaniée en profondeur et examinée au sein de différentes réunions du CIT (Groupe de travail CIM et Groupe de travail Multimodalité).

La check-list pourra entrer en vigueur probablement au milieu de l'année prochaine et sera publiée en collaboration avec l'IRU.

Interaction entre la navigation intérieure et les transports ferroviaires

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

La navigation intérieure revêt de plus en plus d'importance dans le cadre de la politique des transports de l'UE. Des bases juridiques traitant de la comparaison avec les transports ferroviaires ne sont toutefois pas encore disponibles. C'est pourquoi la Commission soutient tout particulièrement la poursuite des activités du CIT dans ce domaine.

Préparation d'un séminaire du CIT et de workshops sur les transports multimodaux en 2019

Dans la ligne de l'Année européenne de la multimodalité, un séminaire consacré aux « Transports multimodaux » sera organisé à Venise en 2019. Il est prévu actuellement que le séminaire se déroule sur un jour et demi et comprenne une visite technique d'un bateau d'ATTICA, ainsi que du terminal portuaire et de la gare de Venise. Le SG CIT organisera en outre un workshop sur les « Transports fer - mer » et un workshop CIT/IRU sur la problématique des transports fer - route.

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

Original: DE



26^{ème} réunion de la Commission CUI

Lors de sa dernière réunion, la Commission CUI s'est concentrée principalement sur le développement de bases contractuelles uniformes pour l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et sur les résultats de l'Assemblée générale de l'OTIF.

Décisions de l'Assemblée générale de l'OTIF concernant la révision des Règles uniformes CUI (RU CUI) et un nouvel Appendice H à la COTIF

L'Assemblée générale de l'OTIF a entériné à la fin septembre 2018 les propositions présentées pour la révision des RU CUI⁽¹⁾, en particulier en ce qui concerne les articles 1, 3 et 8. Avec l'entrée en vigueur des dispositions révisées, le champ d'application des RU CUI sera limité aux transports internationaux transfrontaliers, sans prendre en considération les parcours nationaux initiaux ou terminaux d'un train, pourtant nécessaires. Les transports soumis aux RU CIV ou CIM effectués par des trains nationaux sur la base d'un contrat d'utilisation des sillons purement national seront par conséquent exclus.



Depuis le début des travaux de révision des RU CUI, le CIT et sa Commission CUI se sont engagés à différents niveaux (Groupe de travail de l'OTIF, Commission européenne et ministères des Etats membres) en faveur d'un champ d'application des RU CUI le plus large possible, afin d'offrir la clarté juridique aux EF et de leur simplifier les procédures à l'encontre des gestionnaires d'infrastructure, grâce à une harmonisation des dispositions. Dans l'ensemble, les Etats membres de l'OTIF se sont montrés très réticents face à l'application du droit international selon les RU CUI aux contrats nationaux d'utilisation de l'infrastructure. Une fragmentation du droit a donc été acceptée.

Même si un certain temps va s'écouler jusqu'à l'entrée en vigueur des dispositions révisées des RU CUI, les membres de la Commission CUI ont déjà échangé leurs premières idées sur la manière de mettre en œuvre les dispositions révisées des RU CUI dans la pratique et sur les conséquences juridiques concrètes pour les EF. Compte tenu du champ d'application limité des RU CUI, il importera tout particulièrement à l'avenir d'élaborer des solutions contractuelles visant une harmonisation entre l'utilisation des sillons nationaux et internationaux.

(1) Règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de l'infrastructure en trafic international ferroviaire (CUI)

L'Assemblée générale de l'OTIF a adopté en outre un huitième Appendice H à la COTIF⁽²⁾. Le nouvel Appendice H doit établir une base légale permettant d'encourager l'interopérabilité également au-delà de l'Union européenne, de sorte que les entreprises ferroviaires puissent faire circuler un train de son point de départ dans un Etat jusqu'à sa destination dans un autre Etat sans arrêt aux frontières pour raisons techniques ou d'exploitation.

En adoptant le nouvel Appendice H, l'Assemblée générale a aussi décidé que des annexes devraient être élaborées pour assurer une mise en œuvre harmonisée de ces Règles uniformes dans les différents Etats et préciser les tâches des gestionnaires d'infrastructure et des entreprises ferroviaires.

La Commission CUI suivra les travaux correspondants des organes compétents de l'OTIF.

Projet d'un modèle de contrat européen relatif à l'utilisation de l'infrastructure (E-SCU-I)

Le développement d'un modèle de contrat européen relatif à l'utilisation de l'infrastructure (E-SCU-I) figure en priorité dans le programme de travail de la Commission CUI. Lors de ses dernières réunions, la Commission CUI a constaté que les contrats d'utilisation de l'infrastructure et les contrats d'allocation des sillons utilisés par les gestionnaires d'infrastructure diffèrent sensiblement. Le projet d'un modèle de contrat a pour but de parvenir à des solutions équilibrées au niveau contractuel. Les principaux éléments à reprendre dans le contrat entre les gestionnaires d'infrastructure et les entreprises ferroviaires s'agissant de l'accès à l'infrastructure ont pu être définis lors de la dernière réunion de la Commission CUI. Des projets de textes ont aussi pu être rédigés.

Liens utiles

- [Modifications de l'Appendice E \(CUI\) – Textes retenus par la 13^{ème} Assemblée générale de l'OTIF](#)
- [Appendice H \(EST\) – Textes adoptés par la 13^{ème} Assemblée générale de l'OTIF](#)

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

Original: DE

(2) Règles uniformes concernant l'exploitation en sécurité des trains en trafic international (EST – Appendice H à la Convention)



Dans cette rubrique, nous publions des jugements relatifs au droit des transports ferroviaires et aux domaines juridiques apparentés, des prises de position d'autorités ainsi que des renseignements fournis par le Secrétariat général du CIT sur des questions juridiques tirées de cas pratiques.

Quels documents accompagnent les wagons acheminés en tant que marchandise en trafic international ferroviaire ?

Dans le cadre du droit international des transports ferroviaires, les wagons sont définis comme véhicule, apte à circuler sur ses propres roues sur des voies ferrées, non pourvu de moyen de traction [voir art. 2 b) CUV].

Les véhicules peuvent être acheminés en trafic international soit comme marchandise sous le couvert d'un contrat de transport (voir art. 24 CIM), soit comme moyen de transport sous le couvert d'un contrat d'utilisation selon l'art. 1 CUV en vue de l'exécution de transports selon les RU CIV ou CIM.

Lorsque les véhicules ferroviaires ne sont pas utilisés en tant que moyen de transport au sens des RU CUV, du Contrat uniforme d'utilisation des wagons (CUU) ou de l'Accord sur l'échange et l'emploi des voitures en trafic international (RIC), ils sont transportés en tant que marchandise et sont soumis dès lors aux RU CIM.

Les dispositions de mise en œuvre correspondantes pour l'organisation des transports internationaux de véhicules ferroviaires roulant sur leurs propres roues sont élaborées par les associations internationales des transporteurs comme le CIT en accord avec les associations internationales de la clientèle et les organismes compétents en matière douanière dans les Etats membres, conformément à l'art. 6 § 8 CIM.

En conséquence, le Guide lettre de voiture CIM (GLV-CIM), en particulier les commentaires relatifs aux cases 21 et 30 de l'annexe 1 s'agissant de la lettre de voiture électronique et de l'annexe 2 s'agissant de la lettre de voiture papier, ainsi que le point 3, dernier alinéa du Guide du trafic marchandises du CIT (GTM-CIT) sont applicables pour l'organisation sur le plan opérationnel des transports internationaux de véhicules ferroviaires roulant sur leurs propres roues.

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

Original: DE



PRO DOMO

Nouvelles de l'Assemblée générale du CIT du 15 novembre 2018

L'Assemblée générale a pris cette année d'importantes décisions en matière de personnel.



Maria Sack

Le mandat de notre Président Jean-Luc Dufournaud (SNCF) se termine à la fin de cette année. L'actuelle Vice-présidente, Maria Sack (DB AG), a été élue pour lui succéder. Madame Maria Urbanska (PKP Cargo) a été élue comme Vice-présidente. En outre, Madame Marie Wirtgen (SNCF) et Monsieur Gilles Mugnier (SNCF) ont été élus comme nouveaux membres du Comité. Enfin, l'Assemblée générale a réélu Madame Aikaterini Vitouou (Trainose) pour un deuxième mandat au sein du Comité.



Maria Urbanska

Le résultat de l'exercice 2017 a été approuvé, avec un bénéfice de CHF 1'421. Le budget 2019 a également été adopté ; il correspond dans une large mesure au budget de l'année précédente, sous réserve de deux investissements supplémentaires dans le domaine informatique (nouveau serveur et modernisation du site Internet).

En sus de l'adoption du programme de travail 2019, l'Assemblée générale a approuvé une précision des Statuts dans le domaine des membres.

Comme de coutume, l'Assemblée générale a été renseignée sur les travaux effectués durant l'année écoulée dans les domaines voyageurs, marchandises, multimodalité et infrastructure. Elle a notamment pris acte de la réalisation avec succès du programme de travail adopté l'année dernière.

D'importantes questions comme la révision en cours du règlement européen sur les droits des voyageurs ou la mise en œuvre du nouveau Code des douanes de l'UE au niveau des entreprises ferroviaires marchandises ont été examinées. Enfin, l'état d'avancement des travaux de numérisation des documents de transport a été commenté et les résultats de l'Assemblée générale de l'OTIF organisée à Berne en septembre 2018 ont été présentés.

Durant la seconde partie de l'Assemblée générale, notre Président Jean-Luc Dufournaud a prononcé son discours d'adieu, qui est reproduit séparément dans le présent numéro.

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

Original : DE

Réédition des produits du CIT sous forme numérique

La réédition des produits du CIT sous forme numérique a pour but d'améliorer leur convivialité, de moderniser leur présentation et de mettre pleinement à profit les avantages de l'informatique et de l'Internet. Quatre produits (GLV-CIM, GTM-CIT, GLW-CUV et GTW-CIT) ont déjà été réédités selon le nouveau système le 1^{er} janvier 2017 et deux autres (MIRT et AIV) le 9 décembre 2018.

Pour différentes raisons indépendantes de la volonté du SG CIT, le projet accuse un certain retard. Les nouvelles priorités ci-après ont dû être fixées :

- 1^{er} janvier 2019 - Deux produits subissant des modifications de fond (GLV-CIM/SMGS, GR-CIM/SMGS), ainsi que les produits ci-après : CGT-CIM, CGT EurAsia
- Courant 2019 - Autres produits du CIT.

Les produits du CIT sont accessibles sur les pages correspondantes du site Internet du CIT (Voyageurs, Marchandises, Infrastructure, Wagons - www.cit-rail.org). Ces pages sont divisées en trois rubriques : « Versions futures », « Versions en vigueur » et « Versions antérieures ».

Dans le cadre des suppléments aux produits du CIT, les passages modifiés sont mis en évidence avec le nouveau système en les imprimant en italique et une note de bas de page renseigne sur le numéro et la date du supplément.

Sur la page 2 de chaque produit, sur laquelle les suppléments parus sont énumérés, une colonne supplémentaire a été créée pour renseigner sur les points modifiés et un lien renvoie aux versions antérieures.

A noter enfin que les produits du CIT sont mis à la disposition des membres du CIT uniquement sous forme de documents téléchargeables sur le site Internet du CIT. Seuls ces documents téléchargés sur le site Internet du CIT et munis d'une signature électronique font foi. En cas de besoin, les membres du CIT impriment eux-mêmes le nombre nécessaire d'exemplaires des documents à l'intention de leurs services.

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

Original: DE

Le CIT souhaite la plus cordiale bienvenue à son nouveau membre !

Pays	Entreprise	Qualité de membre
Bulgarie	TBD-Tovarni Prevozi JSC	Membre titulaire dès le 1 ^{er} décembre 2018

[chantal.schweizer\(at\)cit-rail.org](mailto:chantal.schweizer(at)cit-rail.org)

Original : DE

Extrait du discours du Président du CIT lors de l'Assemblée Générale du 15 novembre 2018 à Berne⁽¹⁾

Le Comité international des transports ferroviaires est né le 28 avril 1902 à Milan. A l'époque, le CIT avait pour but de participer au développement du droit international des transports ferroviaires et d'élaborer des réglementations uniformes sur la base des conventions internationales. Les frais étaient répartis annuellement entre les entreprises membres au prorata des longueurs kilométriques cumulées des lignes exploitées en régime international pour le transport des voyageurs et des marchandises. Le CIT est donc une jeune et vaillante organisation de 116 ans, qui a survécu à deux guerres mondiales, tout en restant fidèle à la tâche qui lui a été confiée à sa naissance.

Plusieurs révisions du droit international des transports ferroviaires ont particulièrement marqué le travail du CIT, dont les deux dernières : la révision de 1980, avec l'institution de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires et la création de la COTIF avec ses Appendices A (CIV) et B (CIM) et la révision de 1999, consacrée principalement à l'actualisation du droit international pour tenir compte de la libéralisation du marché des transports ferroviaires.

Important impact de la réglementation européenne sur le travail du CIT

Après les mouvements de nationalisation à la fin du XIX^{ème} et au début du XX^{ème} siècle, l'environnement juridique ferroviaire était plutôt paisible et constant. La directive 91/440 de l'Union européenne a considérablement changé la situation, même si la libéralisation a démarré plutôt lentement dans la première décennie qui a suivi la mise en œuvre de cette directive, pour s'accélérer au début du XXI^{ème} siècle, au point de radicalement changer le paysage ferroviaire européen.

Le développement du droit européen concernant les chemins de fer a atteint alors une vitesse vertigineuse.

Les travaux du CIT pendant mes 8 ans de présidence

Six axes de travail ont orienté les activités du CIT dans ce contexte de changements permanents de la réglementation durant ma présidence :

- la numérisation
- l'ouverture du marché
- la multimodalité
- le développement des transports eurasiatiques
- la relation juridique entre les entreprises ferroviaires et les gestionnaires de l'infrastructure
- les développements de la COTIF

La numérisation

Très tôt, le CIT s'est intéressé à la numérisation, en contribuant à la création d'une base juridique pour une lettre de voiture électronique dans la CIM de 1980. Plus récemment, les travaux se sont focalisés dans le domaine marchandises sur le développement des spécifications fonctionnelles et juridiques de la lettre de voiture électronique. Le chemin a été parfois tortueux et il a fallu beaucoup d'énergie pour parvenir à des résultats heureusement très concrets. Le 1er janvier 2017, le CIT a publié les nouveaux guides intégrant ces développements

très importants pour la mise en œuvre de la lettre de voiture et de la lettre wagons électroniques (GLV-CIM, GLW-CUV, GTM-CIT et GTW-CIT). Les travaux visant à permettre la mise en œuvre de la version électronique de la lettre de voiture CIM/SMGS sont très avancés. Des solutions ont été trouvées pour toutes les interfaces à réaliser. Les modifications correspondantes à apporter au Guide lettre de voiture CIM/SMGS ont été adoptées et le nouveau guide entrera en vigueur en 2019.

Dans le domaine voyageurs, le nouveau Guide des titres de transport ferroviaires internationaux (MIRT) est entré en vigueur en 2015. Il s'agit d'un type de guide nouveau, avec des parties explicatives pour le nouveau personnel des entreprises ferroviaires actif dans le domaine de la distribution. Ce nouveau guide tient compte des derniers développements dans la numérisation des titres de transport.

Je suis convaincu que la numérisation des documents de transport et des processus demeurera au centre des activités du CIT.

L'ouverture du marché

Dans le domaine voyageurs, l'ouverture du marché a été accompagnée par la mise en œuvre du règlement européen sur les droits des voyageurs, qui est entré en vigueur le 3 décembre 2009. Le CIT est la plateforme pour la mise en œuvre de ce règlement au niveau des entreprises ferroviaires. Un groupe des experts dédiés au PRR a été établi. Ces travaux du CIT ont permis une mise en œuvre du PRR jugée comme positive par la Commission européenne. En 2012, le CIT a mis en place une stratégie visant à prévenir les affaires judiciaires ; grâce à ces travaux, le secteur ferroviaire a pu éviter ces dernières années un grand nombre de décisions et jugements défavorables et économiser beaucoup d'argent. En 2012, le nouveau fond de garantie des titres de transport ferroviaires internationaux a pu être déposé auprès de l'OMPI. Ce nouveau fond de garantie connaît un grand succès et est devenu un standard international important.

Je peux aussi relever les travaux relatifs à la mise en œuvre du nouveau règlement général de l'UE sur la protection des données, qui ont débuté au cours de l'année 2016 avec la mise en place d'un groupe d'experts. Des lignes directrices ont été mises à la disposition des membres du CIT le 1er octobre 2017. Le CIT a su réagir ainsi rapidement à un nouveau thème, en répondant de manière anticipative aux besoins de ses membres.

Dans le domaine marchandises, les travaux juridiques sur les nouveaux modèles contractuels pour l'exécution des contrats et les travaux d'adaptation des produits CIT méritent d'être relevés, de même que les travaux de mise en œuvre du nouveau Code des douanes de l'Union européenne.

La multimodalité

La multimodalité est un thème d'avenir aussi pour le CIT. La légitimation pour ces travaux réside dans les Règles uniformes CIM et CIV, qui offrent la possibilité d'intégrer dans le contrat de transport ferroviaire des transports maritimes, de navigation intérieure ou routiers. Se fondant sur cette base légale, le CIT a créé, avec le concours d'experts de compagnies maritimes membres du CIT, les Conditions générales applicables au contrat pour le transport international de marchandises en

trafic fer - mer (CG trafic fer - mer), qui sont entrées en vigueur le 1^{er} janvier 2015 et le Contrat-type relatif aux transports de marchandises en trafic international fer - mer (Contrat type fer - mer) valable depuis le 1^{er} juillet 2016. Le CIT a publié en outre en 2016 de concert avec l'IRU (Union internationale des transports routiers) une analyse comparative des droits routier et ferroviaire, au titre de contribution à la promotion de l'intermodalité et qui servira de base à une harmonisation contractuelle dans le futur.

Dans le domaine voyageurs, une analyse comparative des droits aérien et ferroviaire a été publiée en août 2017, au titre de base pour la conclusion de contrats dans les transports aériens et ferroviaires.

Le développement des transports eurasiatiques

Les travaux du CIT dans ce domaine sont couronnés de succès. La lettre de voiture CIM/SMGS élaborée avec nos partenaires de l'OSJD est une réalité. Elle est actuellement utilisée dans le 85 % des transports par conteneurs de la Chine vers l'Europe. Les Conditions générales de transport EurAsia ont été finalisées en 2014. Le CIT fournit aussi un grand effort dans le cadre de l'UNECE en vue de la création d'un droit unifié sur les corridors eurasiatiques. Un projet de convention a été élaboré et des transports-pilotes sont en préparation en vue d'une mise en œuvre prochaine.

Dans le domaine voyageurs, j'aimerais souligner les activités dans le cadre des Règles uniformes CIV et du SMPS. Le Groupe de travail CIV/SMPS, qui traite les questions juridiques à l'interface entre les deux régimes de transport, s'est réuni pour la première fois le 8 juin 2011. Un guide des différents régimes de responsabilité COTIF/CIV-PRR – SMPS applicables aux transports internationaux de voyageurs a été publié le 1^{er} décembre 2014.

La relation juridique entre les entreprises ferroviaires et les gestionnaires de l'infrastructure

Les négociations relatives aux Conditions générales européennes relatives à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire (E-GTC-I) se sont achevées le 13 octobre 2010, au terme de cinq années de travail. Même si tous les objectifs n'ont pas été atteints, le résultat peut être qualifié globalement de très positif pour les entreprises ferroviaires. La longue et difficile période de mise en œuvre a commencé. A l'heure actuelle, les E-GTC-I sont appliquées par le gestionnaire d'infrastructure néerlandais et les gestionnaires d'infrastructure suisses (CFF, BLS et SOB). Le CIT travaille actuellement en vue d'une application sur le corridor « Rhin - Alpes ».

Les aspects juridiques de l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire sont d'une importance commerciale cruciale. Entre 30 et 40 % des coûts pour un train sont représentés par les redevances d'utilisation à payer au gestionnaire d'infrastructure.

Les développements de la COTIF

En 2011, l'Union européenne a adhéré à la COTIF. Cette évolution a fondamentalement transformé le travail de l'OTIF.

De nombreux travaux préparatoires ont été exécutés en vue de l'Assemblée générale de l'OTIF qui a eu lieu en septembre dernier. Dans le domaine de l'utilisation de l'infrastructure, le CIT a travaillé cette année en particulier sur la révision des Règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de l'infrastructure en trafic international ferroviaire (CUI).

Durant ces 8 années de présidence du CIT, la collaboration avec d'autres associations a été intensifiée, dans le souci permanent de développer la complémentarité et d'éviter des doublons. N'oublions pas que la plupart des organisations ferroviaires travaillent pour les mêmes membres. La collaboration entre le CIT, la CER et l'UIC notamment a permis d'obtenir de nombreux résultats au profit des membres communs. La collaboration très intense avec l'OSJD, le CCTT, l'UNECE et l'Union postale Universelle dans le cadre des transports eurasiatiques a également été très fructueuse. La même remarque vaut pour la collaboration avec l'IRU, l'IATA et l'UIRR dans le domaine de la multimodalité, sans oublier les activités très intenses avec l'OTIF.

Au terme de cette brève rétrospective, je tiens à remercier ici très chaleureusement le Secrétaire général et toute son équipe pour leur précieuse collaboration et leur engagement compétent et efficace en faveur des membres du CIT. Ma gratitude va également aux présidents et aux membres de tous les organes de travail du CIT, qui permettent d'enrichir les résultats des travaux de l'organisation.

Vœux d'usage au CIT, à sa nouvelle Présidente, à sa nouvelle Vice-présidente, à l'équipe du Secrétariat général et à titre personnel aux participants à l'Assemblée générale.

⁽¹⁾ - Version complète du discours – [cliquez ici](#)





CALENDRIER CIT

Date	Manifestations	Lieux	Contact CIT
13/14 février 2019	Groupe de travail CIV	Berne	Sandra Dobler
26/27 février 2019	Workshop Multimodalité avec IRU	Dudelange (LUX)	Erik Evtimov / Nina Scherf
xx mars 2019	Groupe experts scellés	à confirmer	Fabienne Vaisson
21 mars 2019	Commission CIM	Berne	Erik Evtimov
11 avril 2019	Comité exécutif 1/2019	Berne	Cesare Brand
03/04 avril 2019	Groupe de travail CIV	Bratislava	Sandra Dobler
14 mai 2019	Conférence des services réclamations marchandises	Berne	Erik Evtimov / Nina Scherf
16 mai 2019	Commission CUI	Berne	Nina Scherf
22/23 mai 2019	Groupe de travail CIV/SMPS	Berne	Erik Evtimov
4/5 juin 2019	Groupe de travail Multimodalité	Klaipeda	Erik Evtimov / Nina Scherf
18 juin 2019	Workshop Data Protection	Berne	Sandra Dobler
19 juin 2019	Commission CIV	Berne	Isabelle Oberson
26/27 juin 2019	Groupe de travail CIM	Berne	Erik Evtimov
10/11 juin 2019	Groupe d'expert CIM/SMGS	Berne	Erik Evtimov

Avec la participation du CIT

Date	Manifestations	Organisateurs	Lieux	Contacts CIT
15 janvier 2019	DTLF Plenary Meeting	DG MOVE	Bruxelles	Erik Evtimov
22 janvier 2019	TAP TSI CSG Meeting	CER	Bruxelles	Jan Svensson
5-6 février 2019	UIC Passage Meeting	UIC	Prague	Sandra Dobler
18-21 février 2019	UIC technical meetings	UIC	Bruxelles	Jan Svensson
21-22 février 2019	81. Session of Inland Transport Committee	UNECE	Genève	Erik Evtimov
20 février 2019	CER Passenger Working Group	CER	Bruxelles	Sandra Dobler
20 février 2019	European Railway Award	CER & UNIFE	Bruxelles	Cesare Brand
13/14 mars 2019	UIC Commercial/Technical Groups	UIC	Paris	Jan Svensson
26-28 mars 2019	Freight and Terminal Forum		Utrecht	Cesare Brand
4 avril 2019	Customer Liaison Group	CER	Bruxelles	Sandra Dobler
15-17 avril 2019	UIC IRT-NT-NRT Group	UIC	Stockholm	Jan Svensson
25-26 avril 2019	Transport law on the move	Uni Lucerne	Lucerne	Erik Evtimov
9 mai 2019	Freight Forum	UIC	Vienne	Erik Evtimov
15/16 mai 2019	CER/UIC High Level Freight Meeting	UIC	Paris	Cesare Brand
22 mai 2019	TAF-TAP CCM Meeting	UIC	à confirmer	Jan Svensson
24-27 juin	UIC Technical Meetings	UIC	Stockholm	Jan Svensson

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