



TABLE DES MATIERES



Journées bernoises 2018

1^{er} et 2 mars 2018

Table des matières

- 2 Révision des règles PRR
- 3 Digitalisation dans le trafic voyageurs
- 5 Conférence des services des réclamations voyageurs CIT/UIC
- 6 Rapport du Groupe pilotage CIM/SMGS
- 7 Commission CUI
- 8 Pro Domo
- 9 Calendrier CIT



EDITORIAL

Chères lectrices, chers lecteurs,



Les comptes rendus des dernières réunions du Comité du CIT et de la Commission CUI constituent l'objet principal du présent numéro du CIT-Info.

Dans le domaine du transport des voyageurs, vous trouverez une contribution concernant la proposition du 28 septembre 2017 de la Commission européenne relative à la révision du Règlement sur les droits des voyageurs (PRR) ainsi qu'un article sur la Conférence des services des réclamations organisée conjointement avec l'UIC à Francfort.

Dans le domaine du transport des marchandises, nous vous donnons une information sur les derniers développements en relation avec l'utilisation de la lettre de voiture CIM/SMGS. Enfin, vous trouverez encore un rapport circonstancié sur les derniers développements dans le domaine de la numérisation et son impact sur les chemins de fer.

Bonne lecture !

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



Révision des dispositions européennes en droit des voyageurs

En date du 27 septembre 2017, la Commission européenne a publié son projet de révision du Règlement du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires 1371/2007 (pPRR⁽¹⁾).

But de la révision

Il s'agit d'une refonte globale de ce règlement. Les changements qui avaient d'ores et déjà été pressentis par le milieu ferroviaire se sont confirmés.

Ce projet met au premier plan la protection du voyageur et ses droits.

Moins d'exemptions possibles

Ainsi, alors que dans le PRR actuel, divers services pouvaient être exemptés par les Etats membres, désormais, cela n'est plus le cas pour le trafic national longue-distance et le trafic urbain, suburbain et régional transfrontalier. Quant au trafic en direction de ou à partir de pays non membres de l'Union européenne, une exemption est possible uniquement si les droits des voyageurs sont garantis dans l'Etat membre octroyant la dérogation (art. 2 pPRR⁽¹⁾).



Ce projet met au premier plan la protection du voyageur et ses droits

Information du voyageur

La Commission a également renforcé le droit à l'information des voyageurs. Ce devoir d'information accru se manifeste en matière d'information concernant l'interruption des services (art. 8 pPRR) mais également d'information sur les voyages (art. 9 pPRR).

Il concerne en particulier les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite pour qui ces diverses informations doivent être fournies de manière à respecter notamment les normes européennes en matière d'accessibilité (cf. Règlement (UE) n°454/2011 en particulier).

Le personnel des entreprises ferroviaires et des gestionnaires des gares doit d'ailleurs recevoir une formation en conséquence (art. 26 pPRR).

Dans le cadre de ce projet, ces différentes obligations ont été pour certaines étendues, non seulement aux entreprises ferroviaires, mais également aux différents acteurs de la branche, comme les gestionnaires des gares, les gestionnaires de l'infrastructure et les vendeurs de billets.

Introduction d'une clause de force majeure

L'un des autres points importants de cette réforme est l'introduction d'une clause de force majeure (art. 17 pPRR).

En effet, après l'arrêt rendu par la Cour de justice de l'UE dans l'affaire ÖBB-Personenverkehr AG (Arrêt C-509/2011), le transport ferroviaire était devenu le seul moyen de transport ne bénéficiant pas d'une telle clause d'exemption en matière d'indemnisation du billet en cas de retard. Tel n'est désormais plus le cas, pour autant que cette clause de force majeure soit maintenue par le Parlement européen et le Conseil.

La notion de « force majeure » est ici définie comme toutes conditions météorologiques difficiles ou de catastrophes naturelles majeures compromettant l'exploitation du service en toute sécurité. On lit toutefois dans les considérants du projet que cela ne doit concerner que les catastrophes naturelles exceptionnelles et non pas des conditions météorologiques saisonnières normales, telles qu'une tempête automnale ou des inondations régulières (consid. 21). On peut donc se demander quelle sera la portée réelle de cette clause.

Pas de « through ticket » généralisé

Il convient également de relever que la Commission a décidé de maintenir le concept un billet = un contrat, alors que certains acteurs de la branche souhaitaient que le concept de « through ticket », soit de billet direct, soit généralisé. La Commission a toutefois considéré que pour que ce concept soit opposable au voyageur, ce dernier doit en avoir été informé explicitement par écrit, la charge de la preuve incombant à l'entreprise ferroviaire, à son agent, au voyageur ou au vendeur de billets.

(1) pPRR : projet de révision PRR

Droit de recours des entreprises ferroviaires

On notera finalement que la Commission a inscrit dans son projet de révision un droit de recours pour les entreprises ferroviaires (art. 19 pPRR).

Toute entreprise ferroviaire qui se sera acquittée d'une indemnité ou d'autres obligations d'après le PRR pourra ainsi demander réparation des coûts à toute personne, y compris des tiers, conformément au droit applicable. Aucune disposition du PRR ou du droit national ne pourra limiter ce droit.

Le projet précise que ce droit de recours concerne également les tiers, avec lesquels l'entreprise ferroviaire a conclu un contrat et qui ont contribué à l'événement dommageable. Un tel droit de recours est toutefois également octroyé à tout tiers, autre que le voyageur, avec lequel une entreprise ferroviaire a conclu un contrat.

Suite de la procédure

Le projet doit désormais passer devant le Parlement, puis devant le Conseil. Il risque donc de subir de sensibles modifications. Le CIT, en collaboration avec la CER, procédera à une analyse approfondie de ce projet et en communiquera le résultat à ses membres. Il 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

Lien utile

➔ [Proposition de révision du PRR](#)

Marché unique numérique : quelles répercussions pour les membres du CIT ?

A l'âge du numérique, le fonctionnement du marché unique de l'Union européenne serait incomplet sans un accès ininterrompu aux biens et services numériques. Afin de garantir un tel accès, la Commission européenne entend faire disparaître les obstacles à l'activité en ligne transfrontalière en réglementant spécifiquement l'univers du commerce en ligne.

Les membres du CIT participent activement au processus de numérisation dans le secteur des transports, en devenant des utilisateurs et des fournisseurs actifs de l'environnement en ligne, et peuvent de ce fait tout à la fois être potentiellement touchés par les nouvelles règles de l'Union européenne et en tirer profit.

Stratégie pour un marché unique numérique en Europe

La Commission européenne a introduit une stratégie pour un marché unique numérique en mai 2015, qu'elle fait reposer sur trois piliers : (i) améliorer l'accès aux biens et services numériques pour les entreprises et les consommateurs ; (ii) créer des conditions de concurrence équitables pour les réseaux numériques ; (iii) exploiter pleinement le potentiel de l'économie numérique. Globalement, seize initiatives spécifiques ont été adoptées dans le cadre de la stratégie pour un marché unique européen, sachant toutefois que seules certaines d'entre elles revêtent une importance particulière pour le secteur ferroviaire.

Les groupes de travail du CIT discutent régulièrement des derniers développements législatifs du point de vue de la mise en œuvre des réglementations futures ainsi que de leur impact sur les activités courantes du transport ferroviaire, du fait de la numérisation de plus en plus généralisée des services proposés par les membres du CIT.

Sur toutes ces questions, le CIT maintient une coopération étroite avec la CER, notamment dans la préparation des positions du secteur ferroviaire face aux institutions européennes.

Interdiction du blocage géographique injustifié

Avec son train de mesures sur le commerce électronique, la Commission européenne propose une nouvelle réglementation afin de lutter contre le blocage géographique injustifié. Cette nouvelle législation veillera à garantir l'absence de discrimination à l'égard des consommateurs européens qui cherchent à se procurer des produits et des services dans un autre pays de l'Union européenne, que ce soit dans un environnement numérique ou physique (notamment en termes de prix, de conditions de paiement, etc.), sauf si des raisons objectives viennent justifier une telle discrimination (par ex. les modalités d'imposition, l'intérêt public). La Commission européenne a déclaré qu'à l'ère du numérique, les consommateurs sont souvent privés d'un accès aux offres proposées dans les autres pays, par exemple en cas de redirection vers un site Internet national ou de paiement demandé avec une carte de débit ou de crédit d'un pays européen donné.

Ces discriminations ne sont pas compatibles avec le marché unique européen. La nouvelle réglementation doit renforcer le principe de non-discrimination déjà consacré par la directive relative aux services et offrir une sécurité juridique et une applicabilité en ce qui concerne les produits et les services de l'environnement en ligne ou de l'environnement physique. Avec de plus en plus d'offres en ligne, les membres du CIT devront s'y conformer.

Pouvoirs accrues des autorités nationales de mise en œuvre dans l'environnement numérique

Le train de mesures sur le commerce électronique comporte un autre élément clé : la refonte proposée du règlement relatif à la coopération en matière de protection des consommateurs. La mise à jour de ce règlement aura pour effet de conférer davantage de pouvoirs aux autorités nationales pour leur permettre de mieux appliquer les droits des consommateurs, notamment en les autorisant à vérifier si des sites Internet pratiquent le blocage géographique de consommateurs ou s'ils proposent des conditions de service après-vente en contradiction avec les règles européennes (par ex. sur le droit de rétractation). La Commission publie également des orientations sur les pratiques commerciales déloyales afin de répondre entre autres aux défis présentés par l'univers du numérique. Cette proposition pourrait avoir de nouvelles répercussions, notamment sur la coordination du travail entre les NEB responsables de la conformité au Rail PRR.

Accès aux données

En janvier 2017, la Commission européenne a adopté le paquet de mesures « Créer une économie européenne fondée sur les données ». L'initiative cherche notamment à explorer plusieurs questions : libre circulation des données (par ex. interdiction des restrictions éventuelles sur le stockage des données dans certains États membres de l'Union), accès et transfert en ce qui concerne les données produites par des machines ; responsabilité et sécurité dans le contexte des technologies émergentes, portabilité des données à caractère non personnel, interopérabilité et normes. Cette série de mesures contient également des propositions pour la mise à l'épreuve de solutions réglementaires communes en situation réelle. La Commission européenne prête une attention particulière aux données produites par des machines (données à caractère non personnel) et aux processus fondés sur des technologies émergentes, également en place dans le secteur ferroviaire. La Commission européenne vise notamment à améliorer l'accès aux données anonymes produites par des machines et à faciliter et encourager le partage de ces données.

Dans le même temps, elle reconnaît la nécessité de protéger les investissements (accès moyennant rémunération) et d'éviter la divulgation de données confidentielles. Au vu de ces évolutions, la CER a publié en avril 2017 une prise de position résumant les principaux enjeux du point de vue des chemins de fer en matière d'accès aux données non personnelles dans le secteur ferroviaire. À la suite d'une consultation publique et d'un dialogue avec les parties prenantes, la Commission européenne a proposé, le 13 septembre 2017, un projet de règlement sur la libre circulation des données non personnelles.

En outre, la Commission européenne prévoit de préparer une proposition sur l'accessibilité et la réutilisation des données publiques d'ici le printemps 2018.

Protection des données à caractère personnel dans un environnement numérique

Enfin, s'agissant de la protection de données personnelles dans l'environnement numérique, notamment dans le cadre des communications électroniques, la Commission européenne a élaboré une proposition de règlement « Vie privée et communications électroniques », en remplacement de la directive 2002/58/CE, qui traite des mêmes questions. La proposition de règlement constitue une *lex specialis* par rapport au règlement général sur la protection des données, en ce sens qu'elle vise à protéger les communications électroniques qui peuvent être considérées comme des données à caractère personnel. En outre, la proposition vise à protéger les communications et les intérêts légitimes correspondants des personnes morales (par ex. les secrets commerciaux ou les autres informations sensibles ayant une valeur économique).

Le nouveau règlement doit s'appliquer aux fournisseurs de services de communications électroniques, mais également aux personnes physiques et morales utilisant des services de communications électroniques pour envoyer des communications commerciales de prospection directe ou recueillir des informations qui concernent l'équipement terminal de l'utilisateur final ou qui y sont stockées. Ainsi, les entreprises ferroviaires pourraient potentiellement tomber sous le coup de ce règlement, notamment dans le domaine des services de transport des voyageurs. Les données des communications électroniques entrant dans le champ d'application du règlement engloberont les communications de machine à machine, les données de localisation, les cookies et autres données similaires présentant éventuellement un intérêt pour les diverses procédures d'émission de titres de transport électroniques. Le CIT suit de près ces développements législatifs dans le cadre plus vaste de la protection des données à caractère personnel dans le transport international de voyageurs.

tetyana.payosova(at)cit-rail.org

Original : EN

Liens utiles de la Commission européenne

- [Stratégie pour un marché unique numérique en Europe](#)
- [Proposition législative concernant le blocage géographique injustifié](#)
- [Proposition législative visant à renforcer l'application des droits des consommateurs](#)
- [Orientation sur les pratiques commerciales déloyales dans le monde du numérique](#)
- [Communication "Créer une économie européenne fondée sur les données" \(EN\)](#)
- [Proposition de règlement sur la vie privée et la communication électronique \(EN\)](#)
- [Proposition de la CER sur l'économie européenne fondée sur les données \(avril 2017\) \(EN\)](#)
- [Proposition de règlement sur la libre circulation des données non personnelles \(EN\)](#)

Conférence annuelle des services des réclamations voyageurs CIT/UIC

La révision du Rail PRR, l'assistance en cas de correspondances manquées et le traitement des indemnités pour retard avec des pass ferroviaires étaient les principales questions abordées lors de la Conférence des services des réclamations voyageurs de cette année, qui s'est tenue le 28 septembre 2017 à Francfort. Plus de 60 personnes représentant les membres du CIT et de l'UIC des quatre coins de l'Europe ont participé à cette conférence. Elle était organisée cette année à Francfort à l'aimable invitation de la Deutsche Bahn.

Derniers développements en relation avec le PRR

Isabelle Saintilan (SNCF) a commencé la conférence en proposant une brève mise à jour sur les affaires les plus intéressantes en cours d'instance devant les juridictions nationales et les autorités nationales de mise en œuvre (NEB). L'autre aspect clé abordé a porté sur la révision du Rail PRR. En fait, la Commission européenne a publié sa proposition de révision dudit Rail PRR un jour seulement avant la conférence, de sorte que le public a pu échanger et débattre pour la première fois de cette très importante question pour les entreprises ferroviaires effectuant des transports de voyageurs en Europe.

Nouveautés concernant les produits du CIT

Jan Svensson et Sandra Dobler (CIT) ont présenté les modifications apportées cette année aux produits du CIT, des GCC-CIV/PRR à l'AIV, en passant par les nouvelles lignes directrices du CIT sur la protection des données.

Assistance à la clientèle auprès des services après-vente de la DB et de la SNCB

Dr. Daniel Schreiber (DB) a proposé une présentation des plus intéressantes sur le développement conceptuel des services à la clientèle de la DB, sur les principaux aspects du travail opérationnel du service de dialogue avec la clientèle de la DB pour les transports longue distance et le centre de service de la DB chargé des droits des voyageurs. Ces unités traitent un nombre impressionnant de contacts clients chaque année, puisque la DB est à la fois un transporteur important en Europe et un grand distributeur de titres de transport.

Pour sa part, Kris Vierstraete (SNCB) a présenté la structure et la philosophie de travail du service à la clientèle de la SNCB. Celui-ci traite un nombre moindre de contacts clients, quoiqu'avec un degré de complexité accru car la SNCB et les gares de Bruxelles constituent « la plateforme de l'Europe » ; elles traitent avec un grand nombre d'opérateurs ferroviaires qui appliquent parfois des conditions et des procédures de traitement des réclamations très différentes.

Workshops du matin – Assistance, réacheminement et trains dans des pays non européens

Les workshops du matin ont été l'occasion de présenter différentes affaires mettant en exergue l'assistance en cas de correspondances manquées, la poursuite des voyages ou le réacheminement par d'autres transporteurs ferroviaires ou d'autres modes de transport ou encore l'abandon total de voyages pour cause de retard. Les débats ont également porté sur la complexité de l'indemnisation en cas de retards de trains circulant dans des pays non européens.



La conférence était présidée par Carmen Filipescu (Présidente de la Commission CIV)

Comment indemniser les retards avec des pass ferroviaires

Le module de l'après-midi a débuté avec Martin Kojinkov, représentant du GIE Eurail à Utrecht, qui a proposé une intéressante présentation générale des pass ferroviaires internationaux Interrail et Eurail ; il a évoqué leur présentation actuelle, le calcul des indemnités commerciales en cas de retard dans le cadre de l'utilisation des pass ainsi que les défis et les possibilités futurs des pass ferroviaires. M. Kojinkov a également abordé le sujet évoqué ultérieurement dans le cadre du workshop : comment traiter l'indemnisation des retards s'agissant de réservations opérées en relation avec des pass ferroviaires internationaux, question qui s'est avérée délicate pour un certain nombre d'entreprises ferroviaires. Les questions débattues lors du workshop ont montré qu'il existe un besoin pressant de clarification quant à la manière de traiter ces demandes d'indemnités pour retard. Quelques propositions concrètes ont été formulées pour rendre plus lisible la présentation des titres de réservation.

Marc Guigon (UIC) s'est ensuite chargé de clore la conférence.

Retours et actions à venir du CIT

La conférence a permis au Secrétariat général du CIT de bénéficier de précieux commentaires sur la manière de développer les produits voyageurs du CIT et en vue des thèmes à aborder lors de la Conférence des services des réclamations voyageurs de l'an prochain, qui se tiendra le 20 septembre 2018.

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

Original : EN

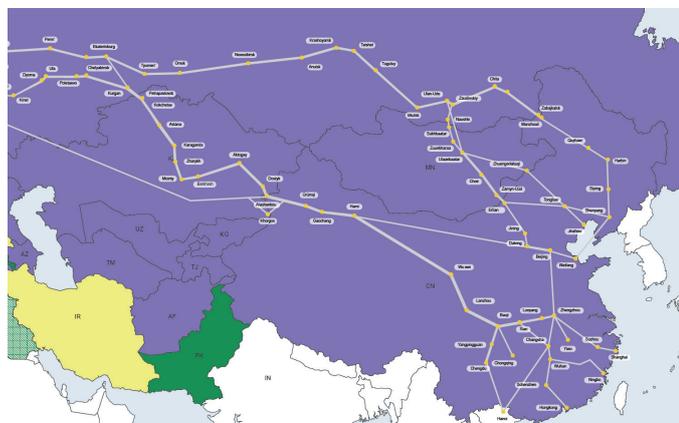


Le Groupe d'experts CIM/SMGS fait progresser le projet commun CIT/OSJD

L'histoire à succès de la lettre de voiture uniforme CIM/SMGS se poursuit. Les adaptations du document à la révision du SMGS et plusieurs questions quant à son utilisation en raison de sa diffusion rapide étaient au centre des discussions lors de la 22^{ème} réunion du Groupe pilotage CIM/SMGS en septembre 2017 lors du comité OSJD à Varsovie. Un séminaire commun CIT/OSJD sur les transports CIM/SMGS doit accélérer l'inscription du Tadjikistan, de l'Ouzbékistan, du Turkménistan et de l'Afghanistan dans l'annexe 1 au GLV-CIM/SMGS et l'annexe 6 au SMGS.

Utilisation de la lettre de voiture uniforme CIM/SMGS dans la pratique

Les RZD ont présenté les dernières statistiques très réjouissantes de l'utilisation de la lettre de voiture uniforme CIM/SMGS. Il convient de relever une progression de l'ordre de 41 % en 2016 par rapport à l'année 2015. En 2016, 18'193 envois à l'exportation, 11'592 à l'importation et 6'821 en transit ont été transportés sous le couvert de la lettre de voiture uniforme CIM/SMGS. Les envois à l'exportation et à l'importation concernaient principalement l'Allemagne, la Roumanie, la Slovaquie et la Tchéquie. Durant les huit premiers mois 2017, 24'672 envois par wagons et par conteneurs et 51'864 conteneurs au total ont été transportés avec une lettre de voiture CIM/SMGS, dont 13'307 à l'exportation, 7'705 à l'importation et 3'660 en transit.



Représentation visuelle des routes et des passages frontaliers vers la RP de Chine

Développement du GLV-CIM/SMGS

Le CIT et l'OSJD s'efforcent constamment de développer et d'actualiser le GLV-CIM/SMGS et l'annexe 6 au SMGS. C'est pourquoi le Groupe d'experts CIM/SMGS a examiné également les modifications du modèle de la lettre de voiture CIM/SMGS nécessaires à la suite des modifications de l'Accord SMGS entrées en vigueur le 1^{er} juillet 2015.

Dans le cadre des discussions, les experts ont constaté que les feuillets de la lettre de voiture doivent être renumérotés et que les références aux feuillets dans le GLV-CIM/SMGS doivent être adaptées. Ces modifications ont été examinées par le Groupe de pilotage CIM/SMGS lors de sa réunion les 7 et 8 septembre 2017 à Varsovie et seront approuvées par la Commission « Droit du transport » de l'OSJD en octobre 2017 et par la Commission CIM en mars 2018.

Elaboration et publication des spécifications techniques de la lettre de voiture électronique CIM/SMGS

Les spécifications techniques de la lettre de voiture électronique CIM/SMGS ont pu être finalisées au sein du Groupe de travail technique ad-hoc ECN CIM/SMGS en avril 2017. Il s'est agi principalement de traiter les points en suspens de l'analyse des différences EDIFACT – XML. Les résultats seront pris en considération par RailData dans le schéma XML. Le document « Technical specifications for the Electronic CIM/SMGS Consignment Note » contient dorénavant la version remaniée des spécifications existantes et le schéma XML pour la lettre de voiture électronique CIM/SMGS. Les modifications découlant de la révision de l'Accord SMGS devront encore être apportées dans les spécifications techniques. Ces dernières seront publiées le **1^{er} janvier ou le 1^{er} juillet 2019** par le SG du CIT et le Comité de l'OSJD.

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



24^{ème} réunion de la Commission CUI

Alberto Gallo (*Trenitalia*), Vice-Président désigné de la Commission CUI, a dirigé les travaux de la 24^{ème} réunion de ladite Commission. La révision des Règles uniformes CUI était au centre des travaux. Comme de coutume, la réunion a débuté par un échange d'informations des participants sur les derniers développements du droit international et les affaires judiciaires pertinentes.

Soutien des travaux grâce à un nouveau Vice-Président : Alberto Gallo

Au début de la réunion, la Commission CUI a décidé de proposer Alberto Gallo comme Vice-Président de la Commission à l'Assemblée générale du CIT en novembre. La Commission s'est donc prononcée pour une direction des travaux à « deux têtes » : en sus de Adriaan Hagdorn (NS), Président de la Commission CUI, Alberto Gallo définira également la direction des travaux à l'avenir.

Alberto Gallo a ensuite présidé la réunion avec maîtrise, en remplacement d'Adriaan Hagdorn.

Echange d'informations sur le droit international et les décisions judiciaires

Les participants profitent régulièrement des réunions pour s'informer réciproquement sur les affaires pendantes devant les tribunaux nationaux ou les autorités. Cette fois aussi, quelques développements intéressants ont été discutés : comment les tribunaux allemands comprendront-ils à l'avenir le terme « sillons internationaux » ? A l'issue d'un échange animé, il a été décidé de documenter et de conserver les décisions les plus importantes à l'avenir.

Miguel Caramello (Chief Legal Officer à la CER) a informé en outre la Commission sur les développements du droit européen, afin de permettre une orientation correspondante des travaux.

Travaux relatifs à la révision partielle des Règles uniformes CUI (RU CUI)

Une tâche importante de la Commission CUI consiste actuellement à suivre la révision des RU CUI⁽¹⁾ et à développer une stratégie pour la représentation des intérêts des entreprises ferroviaires. La Commission a examiné dans ce contexte une nouvelle prise de position pouvant être utilisée par les membres de la Commission dans leurs relations avec leurs ministères et au sein de la Commission de révision de l'OTIF.

La représentante de l'OTIF, Eva Hammerschmiedová, a informé que la révision des RU CUI sera discutée lors de la prochaine réunion de la Commission de révision de l'OTIF, avant d'être soumise pour décision à l'Assemblée générale à la fin 2018.

Corridors européens de fret

Sandra Ferrari (UIC, Senior Freight Advisor) a présenté le projet ECCO (Efficient Cross Corridor) à la Commission CUI. Dans le cadre de ce projet, l'UIC coordonne la représentation des intérêts des entreprises ferroviaires au sein des « Rail Advisory Groups » des corridors de fret.

Mise en œuvre des E-GTC-I et négociations concernant un modèle de contrat européen relatif à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire (E-SCU-I)

Les participants ont poursuivi leurs discussions concernant la mise en œuvre des Conditions générales européennes relatives à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire (E-GTC-I). Les efforts se concentrent actuellement sur la mise en œuvre des E-GTC-I au sein du projet No 3⁽²⁾ dans le cadre du « CEO work plan Rail Freight in the 21st Century » de la CER et de l'UIC, dirigé par CFF Cargo.

Le développement d'un modèle de contrat européen relatif à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire (E-SCU-I) est en outre à l'ordre du jour des travaux de la Commission. D'importantes questions demeurent encore ouvertes : comment distinguer contractuellement « l'accès » et « l'utilisation » ? Comment les contrats d'utilisation de l'infrastructure sont-ils classés juridiquement dans les différents pays ?

Au terme de la réunion, la Commission a pris congé de Madame Hammerschmiedová, qui prendra sa retraite à la fin de l'année. La Commission CUI a remercié Madame Hammerschmiedová de sa participation régulière et active aux travaux en sa qualité de représentante de l'OTIF.

nina.scherf(at)cit-rail.org
Original : DE



Alberto Gallo (troisième depuis la gauche) a été désigné comme nouveau Vice-Président

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

(2) Projet no 3 "Harmonization of conditions of use in the contracts btw. IMs and RUs"



Assemblée générale du CIT

Nous nous réjouissons d'inviter nos membres à l'Assemblée générale du CIT.

Elle se déroulera **le jeudi 16 novembre 2017** à Berne *au siège de l'UPU, Salle Montgomery Blair, Weltpoststrasse 4, salle A, 1^{er} étage*. La partie officielle de la réunion débutera à 09.00 h. et durera jusqu'à 11.30 h. au plus tard.

Durant la deuxième partie jusqu'à 12.30 h, Jean-Pierre Loubinoux, Directeur général de l'UIC nous parlera « Du rôle de l'entreprise dans le monde ferroviaire globalisé ».

Nous nous réjouissons de vous revoir à cette occasion.

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



Jean-Pierre Loubinoux, Directeur général de l'UIC

Nouvelles du Comité du CIT

Lors de sa réunion le 27 septembre 2017 à Locarno, le Comité a passé en revue sous la direction de Jean-Luc Dufournaud (SNCF), Président du CIT, l'état des travaux du CIT visant à réaliser le programme de travail 2017.

En outre, le Comité a préparé les objets à soumettre à l'Assemblée générale, en particulier le budget et le programme de travail 2018, ainsi que les propositions pour repourvoir la présidence de quelques organes du CIT.

Le Comité s'est également penché sur la préparation des Journées bernoises 2018, placées sous la devise de « L'impact de la numérisation sur le droit du transport », qui auront lieu les 1^{er} et 2 mars 2018.

Le Comité a également saisi l'occasion pour procéder à un échange de vues avec Claudio Blotti, nouveau directeur des FART ; dans son exposé très intéressant, celui-ci a présenté son entreprise de transport (fer, bus et funiculaire), en insistant sur les défis des transports internationaux ferroviaires.

Les Ferrovie Autolinee Regionali Ticinesi (FART) assurent des services de transport public au nord du Lac Majeur et sont membres de longue date du CIT.

La prochaine réunion aura lieu le 26 avril 2018.

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



Copyright©Ph. Massimo Pedrazzini



CALENDRIER-CIT 2017 / 2018

Date	Réunion	Lieu	Responsabilité
14/15 novembre 2017	Groupe de travail CIV	Berne	Isabelle Oberson
16 novembre 2017	Assemblée générale 2017	Berne	Cesare Brand
17 novembre 2017	Commission Multimodalité	Berne	Erik Evtimov
28 novembre 2017	Séminaire de formation pour les CFF	Berne	Isabelle Oberson
29/30 novembre 2017	Groupe de travail CIM	Berne	Erik Evtimov
14/15 février 2018	Groupe de travail CIV	Berne	Sandra Dobler
1/2 mars 2018	Journées bernoises 2018	Berne	Cesare Brand
13 mars 2018	Groupe d'experts Scellés	Sopron	Fabienne Vaisson
21 mars 2018	Groupe de travail Multimodalité	Berne	Nina Scherf
22 mars 2018	Commission CIM	Berne	Erik Evtimov
18/19 avril 2018	Groupe de travail CIV	Budapest	Sandra Dobler
26 avril 2018	Comité 1/2018	Berne	Cesare Brand
15 mai 2018	Commission CUI	Berne	Nina Scherf
16 mai 2018	Groupe travail CIV/SMPS	Berne	Erik Evtimov
24 mai 2018	Conférence des services des réclamations marchandises	Berne	Erik Evtimov / Nina Scherf
21 juin 2018	Commission CIV	Berne	Isabelle Oberson
27/28 juin 2018	Groupe de travail CIM	Berne	Erik Evtimov

Événements avec la participation du CIT 2017 / 2018

Date	Événement	Org.	Lieu	Responsabilité
27 octobre 2017	SSC Eisenbahnrechtstagung	SSC	Berne	Erik Evtimov
1-3 novembre 2017	URL Expert Group	UNECE	Genève	Erik Evtimov
6 novembre 2017	UIC Commercial and Distribution Forum	UIC	Paris	Cesare Brand
7 novembre 2017	European Rail Summit	Railway Gazette	Bruxelles	Cesare Brand
8 novembre 2017	FERRMED Conference	FERRMED	Bruxelles	Erik Evtimov
9/10 novembre 2017	DTLF Plenum	GD MOVE	Tallinn	Erik Evtimov
15 novembre 2017	UIC/CIT MNGT Meeting	UIC/CIT	Berne	Cesare Brand / Erik Evtimov
22 novembre 2017	Stakeholder Meeting Eurasian Corridors	UIC	Paris	Erik Evtimov
23 novembre 2017	CER Assistants Meeting	CER	Bruxelles	Nina Scherf
23 novembre 2017	Freight Forum	UIC	Paris	Erik Evtimov
1 ^{er} décembre 2017	10 Ans	ČD Cargo	Prague	Erik Evtimov
6 décembre 2017	European General Assembly	UIC	Paris	Cesare Brand
7 décembre 2017	UIC General Assembly	UIC	Paris	Cesare Brand
25/26 janvier 2018	TAP MD	CIT	Berne	Jan Svensson
5-8 février 2018	UIC Technical Meeting	UIC	Bruxelles	Jan Svensson
20 février 2018	CER/UNIFE European Railway Award	CER	Bruxelles	Cesare Brand
21 février 2018	Assemblée générale	CER	Bruxelles	Cesare Brand
27/28 février 2018	26 ^e Commission de révision	OTIF	Berne	Cesare Brand / Erik Evtimov
7/8 mars 2018	High Level Passenger Meeting	CER	Rome	Cesare Brand
20 mars 2018	Digital Railways Fair/CER Assistant Meeting	CER	Bruxelles	Erik Evtimov
20/21 mars 2018	TAF/TAP TSI CCM Working Group	ERA	Lille	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