



TABLE DES MATIERES

Assemblée générale

Nous nous réjouissons d'inviter nos membres à l'Assemblée générale du CIT. Elle aura lieu le jeudi 19 novembre 2020 à Berne au siège du CIT (Weltpoststrasse 20, salle A, 1er étage) ainsi que par vidéo avec Zoom. La partie officielle de la réunion débutera à 09.00 et durera jusqu'à 12.15 au plus tard.

Nous nous réjouissons de vous revoir à cette occasion en personne ou par vidéo.



- 2 Commission CIV
- 3 Conférence CIT/UIC des services des réclamations voyageurs
- 4 Réunions CIM/SMGS
- 5 Analyse juridique des accords-cadres convenus entre les EF et les GI
- 7 Droit et pratique: Conséquences d'un empêchement à la livraison ?
- 8 CIT ITSELF
- 9 Calendrier CIT



EDITORIAL

Chères lectrices, chers lecteurs,

Le COVID-19 dicte les activités du CIT



2020 restera dans les mémoires comme l'année de la pandémie. Au début de l'année, le CIT a organisé les « Journées bernoises » en février ; une centaine de personnes venues de toute l'Europe ont participé à la conférence. Ce fut en fait le dernier événement présentiel. Puis vint le « Corona » ! L'ensemble du programme des réunions du CIT a dû être modifié dans les deux semaines. L'équipe a dû travailler à domicile durant 5 semaines. Depuis mai, les réunions ont été organisées uniquement sous forme de vidéoconférences.

Il est réjouissant de constater que grâce à la grande flexibilité et à la motivation des membres et de l'équipe du CIT, le programme de travail 2020 ait pu être mené à bien à quelques exceptions près. L'organisation de vidéoconférences est devenue une évidence. Mais nous avons également appris que les réunions virtuelles ne peuvent pas remplacer les rencontres personnelles. De nouvelles idées, des compromis et la confiance apparaissent lors de rencontres personnelles et non grâce au numérique.

Avec mes meilleures salutations de Berne et au plaisir de vous revoir bientôt

Cesare Brand
Secrétaire général du CIT



TRAFIC VOYAGEURS

De nombreux projets en perspective pour la Commission CIV

La Commission CIV, fort de la présence de 21 membres et 2 observateurs, a donné la voie à suivre pour la suite des travaux du CIT dans le domaine voyageurs.

Quelques changements dans le traitement des réclamations

La Commission CIV a principalement apporté des changements rédactionnels dans l'Accord concernant les rapports entre entreprises de transport dans le cadre du transport ferroviaire international des voyageurs (AIV).

Elle a pris note de la suite des travaux qui concerneront l'AIV, notamment quant à son champ d'application en matière de billets Interrail/Eurail et de billets RIT (Rail Inclusive Tours). La révision du Règlement CE 1371/2007 (PRR) jouera également un rôle non négligeable dans ces travaux de révision.

La Commission CIV a également adopté les lignes directrices développées par le CIT visant à aider les employés des entreprises appliquant l'Accord concernant la poursuite du voyage en trafic international ferroviaire de voyageurs (AJC). Elle a également donné mandat au Secrétariat général du CIT d'organiser un workshop l'année prochaine en faveur des entreprises ferroviaires au sujet de l'AJC.

Le ticketing n'était pas en reste

Différents amendements ont été apportés au Guide des titres de transport ferroviaires internationaux (MIRT). Ceux-ci concernent la durée de validité des anciens fonds de garantie 1996/2006 du CIT, quelques clarifications quant à l'utilisation du fonds de garantie, ainsi que des modifications liées à l'adoption de la nouvelle fiche UIC IRS 90918-8.

Le chapitre 12 du MIRT concernant la vérification des titres de transport a quant à lui été entièrement réécrit pour tenir compte des nouveaux moyens digitaux qui existent à cet égard.

La protection des données confirme son importance au sein des activités du CIT

Le Guide de la protection des données pour les entreprises de transport (MDP) continue de s'étoffer. La Commission CIV a ainsi adopté les modifications qui y ont été apportées par le groupe de travail CIV et le groupe d'experts en protection des données, notamment en matière d'analyse d'impact relative à la protection des données.

La Commission CIV a pris note des projets qui seront développés en 2021 et a donné mandat au Secrétariat général du CIT d'organiser une conférence en 2021 en protection des données, sur le thème « Transport of passengers from a data protection perspective ».

Elle a également élu Mme Gonnie Kruize (NS) à la tête du groupe d'experts en protection des données, pour un mandat de trois ans, reconductible une fois.

Entrée en vigueur des amendements

Les différents amendements adoptés par la Commission CIV entreront en vigueur le 13 décembre 2020.

Ils seront disponibles sur le site Internet du CIT, un mois avant leur entrée en vigueur, en cliquant sur la page protégée suivante : <https://www.cit-rail.org/fr/voyageurs/produits>.

Changement de présidence pour la Commission CIV

Le mandat de l'actuel Président de la Commission CIV, M. Enrico Trapazzo (FS), arrivant à son terme, une nouvelle équipe composée d'Isabelle Saintilan (SNCF) et d'Alberto Gallo (Trenitalia) présidera la Commission CIV dès 2021. Celle-ci sera élue par l'Assemblée générale lors de sa prochaine séance, en novembre prochain.

Le Secrétariat général du CIT remercie très chaleureusement M. Trapazzo pour la qualité de son travail et le soutien qu'il a apporté au CIT durant toutes ces années.

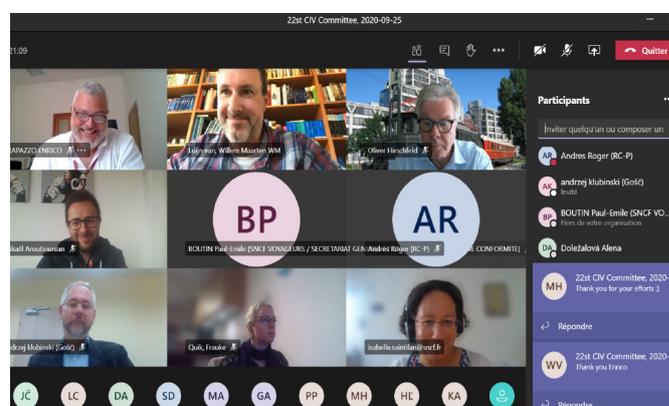
Prochaines réunions dans le domaine voyageurs

La prochaine réunion dans le domaine voyageurs, soit celle du Groupe de travail CIV, se déroulera en ligne les 17-18 novembre 2020, avant l'Assemblée générale du CIT qui se tiendra le 19 novembre 2021.

La Commission CIV se réunira quant à elle à nouveau le 23 septembre 2021, le lieu devant encore être déterminé.

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

Original : FR



Une belle participation pour la 22e réunion de la Commission CIV

Conférence CIT/UIC des services des réclamations voyageurs

La Conférence des services des réclamations voyageurs a principalement porté cette année sur l'assistance aux voyageurs et sur l'influence du COVID-19 sur le transport des voyageurs d'un point de vue juridique et pratique.

Un taux de participation record

Plus de 80 membres du CIT et de l'UIC ont participé à la conférence cette année. La séance, présidée par Enrico Trapazzo (FS), a été ouverte par Marc Guigon (UIC), accompagné de la taskforce UIC COVID-19.

Aspects juridiques et pratiques de l'assistance

Pendant la session de la matinée, Oliver Hirschfeld (DB) a fait un exposé sur les aspects juridiques de l'assistance aux voyageurs et sur l'analyse de l'article 18 du [Règlement \(CE\) n° 1371/2007](#) (PRR), puis Isabelle Saintilan (SNCF) a pris le relais en abordant les répercussions juridiques du COVID-19 sur le transport des voyageurs.

Massimiliano Astrologo (Trenitalia) s'est également exprimé sur l'assistance aux voyageurs à bord des trains et dans les gares. Michele Bondi (Trenitalia) a détaillé les mesures de santé et de sécurité prises en Italie par Trenitalia dans le contexte de la pandémie, puis Giovanni Ferrari (Trenitalia) a évoqué l'impact du COVID-19 sur les services après-vente de Trenitalia.

Session de l'après-midi dédiée aux aspects pratiques

Lors de la session de l'après-midi, Isabelle Saintilan (SNCF) et Thomas Schönfisch (CFF) ont évoqué les aspects pratiques de l'assistance aux voyageurs à bord des trains et dans les gares. Les deux entreprises ferroviaires ont opté pour des solutions différentes en la matière : la SNCF offre une assistance directe aux voyageurs (boissons, repas, hébergement), tandis que les CFF proposent des bons. Ces intervenants ont abordé pour conclure l'influence du COVID-19 sur le quotidien des activités ferroviaires.

Plus tard dans l'après-midi, Sandra Dobler (CIT) et Jan Vavra (CIT) ont présenté un aperçu des produits du CIT intéressant les services clientèle, en particulier la nouvelle version du Guide de la protection des données pour les entreprises de transport (MDP), les suppléments à l'Accord concernant les rapports entre entreprises de transport dans le cadre du transport ferroviaire international (AIV) et au Guide des titres de transport ferroviaires internationaux (MIRT), ainsi que d'autres informations utiles du CIT.

Des workshops productifs

Les workshops ont constitué le point fort de la conférence, au cours desquels l'assistance pour la poursuite du voyage en cas de correspondance manquée et l'offre d'un hébergement en cas de manquement de la dernière correspondance du jour ont notamment été traitées.

Les résultats de ces débats féconds serviront la mise en œuvre du PRR dans les activités ferroviaires au quotidien.

La conférence s'est terminée par les remerciements aux participants pour leur participation active. Ils ont tous été conviés à la conférence des services des réclamations voyageurs de l'année prochaine, qui se tiendra le 22 septembre 2021, et dont le lieu reste à déterminer.

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

Original : EN



La Conférence CIT/UIC des services des réclamations voyageurs, sous forme de vidéoconférence

Réunions CIM/SMGS

Malgré la pandémie de COVID-19, les travaux dans le domaine CIM/SMGS ont pu être poursuivis. L'état d'avancement des travaux a été examiné lors des réunions virtuelles du Groupe d'experts et du Groupe de pilotage CIM/SMGS les 9 et 10 septembre 2020.

Lettre de voiture électronique CIM/SMGS

Les spécifications de la lettre de voiture électronique CIM/SMGS sont entrées en vigueur le 1er juillet 2019. Les spécifications techniques ont été élaborées par le Groupe technique ad hoc CIM/SMGS du CIT et de l'OSJD, sur la base des normes EDIFACT et XML. L'enjeu réside désormais dans l'organisation de transports-pilotes sous le couvert de la lettre de voiture électronique CIM/SMGS. Pour initier ces travaux, le SG CIT et le Comité de l'OSJD prévoient d'organiser un séminaire conjoint sur la lettre de voiture électronique CIM/SMGS à Riga en septembre 2021. L'une des questions les plus importantes dans le cadre de l'organisation de transports-pilotes sous le couvert de la lettre de voiture électronique CIM/SMGS concerne la collaboration et l'échange d'informations avec les autorités douanières. Le SG CIT s'efforcera de faire participer également des représentants de la DG TAXUD et de la CER à ce séminaire.

Projet « Mail by Rail » de l'UPU

Les résultats du projet « Interopérabilité juridique CIM/SMGS » sont importants également pour le projet conjoint de l'UPU, de l'OSJD, du CCTT et du CIT « Mail by Rail ». Les premiers trains de conteneurs postaux réguliers entre la Chine et l'Europe ont commencé en avril 2020.

L'OSJD, l'OTIF, le CCTT et le CIT participent activement au projet « Mail by Rail » de l'UPU. Un certain nombre de questions demeurent en suspens : manque de normes pour l'organisation du transport international de colis postaux, incertitudes concernant les documents d'accompagnement, restrictions en vigueur dans certains pays pour les transports de colis postaux, etc. Ces obstacles doivent être levés, afin de permettre un bon déroulement des transports ferroviaires de colis postaux. En outre, l'UPU examinera avec les parties concernées, à savoir l'OSJD, l'OTIF, le CCTT et le CIT, la possibilité d'utiliser la lettre de voiture CIM/SMGS pour les transports ferroviaires et comme déclaration de transit douanier. Les colis postaux transportés par chemin de fer de la République populaire de Chine vers l'Europe offrent d'énormes opportunités de développement pour les membres du CIT et de l'OSJD.

Transports multimodaux sur la mer Baltique sous le couvert de la lettre de voiture CIM/SMGS

A la fin août, l'OTIF a publié l'information relative à l'inscription d'une nouvelle ligne maritime entre Sassnitz/Mukran en Allemagne et Ust-Luga en Russie sur la Liste des lignes maritimes et de navigation intérieure CIM. L'inscription de cette ligne revêt une grande importance pour l'utilisation de la lettre de voiture CIM/SMGS. Les transports sous le régime COTIF/CIM sur la ligne Sassnitz/Mukran – Ust Luga sont possibles depuis la fin septembre 2020 déjà.

La ligne Baltijsk – Mukran a été inscrite en 2019 sur la liste de l'OTIF des lignes maritimes et de navigation intérieure CIM, si bien que la lettre de voiture CIM/SMGS et les autres documents du CIT (CG et Contrat-type trafic fer – mer) peuvent être utilisés en principe par les transporteurs intéressés, c'est-à-dire les compagnies maritimes et les entreprises ferroviaires.

Les compagnies maritimes Baltic Port Rail Mukran (BPRM) et Bremer Reederei (BREB GmbH), membres du CIT, s'efforcent d'effectuer les transports ferroviaires de la Chine vers l'Allemagne via les lignes maritimes en utilisant la lettre de voiture CIM/SMGS. Le premier transport du BPRM a été réalisé à l'automne 2019 et est arrivé le 12 novembre 2019 en provenance de Chine sur l'île allemande de Rügen dans le port de Mukran sur la mer Baltique.

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

Original : DE



Réunion virtuelle du Groupe d'experts et du Groupe de pilotage



Une analyse juridique des accords-cadres convenus entre les EF et les GI

Les questions relatives aux accords-cadres conclus entre les gestionnaires de l'infrastructure (GI) et les candidats (c'est-à-dire les entreprises ferroviaires, les EF) ont été traitées à plusieurs reprises au sein de la Commission CUI du CIT. Il est difficile de montrer une pratique juridique commune en Europe, car les accords-cadres, qui ne doivent pas nécessairement être proposés, ne sont utilisés que par quelques GI seulement¹.

A. Introduction

Qu'est-ce qu'un accord-cadre et à quoi sert-il ?

Selon l'article 3, ch. 23, de la [directive 2012/34/UE](#), un « accord-cadre » est un accord général juridiquement contraignant de droit public ou privé définissant les droits et obligations d'un candidat et du gestionnaire de l'infrastructure en ce qui concerne les capacités de l'infrastructure à répartir et la tarification à appliquer sur une durée dépassant une seule période de validité de l'horaire de service.

L'article 38.2 de la directive 2012/34/UE contient en fait le principe selon lequel les sillons (c'est-à-dire les capacités de l'infrastructure requises pour faire circuler un train donné d'un point à un autre au cours d'une période donnée) ne sont accordés à une EF que pour une période de l'horaire de service. Cette disposition vise à éviter que des EF déjà établies sur le marché rendent difficile, voire impossible, l'utilisation de sillons par de nouveaux concurrents à l'avenir. Cela signifie que l'attribution des sillons pour un nouvel horaire recommence toujours sur une « feuille blanche ». Cependant, cela entre en conflit avec les intérêts légitimes des EF, qui ont également besoin d'une certaine sécurité de planification au-delà d'une période de l'horaire afin de réaliser des investissements ou de pouvoir offrir un certain service aux clients.

Un accord-cadre doit établir un équilibre entre ces intérêts : d'une part, les nouveaux concurrents doivent être pris en compte lors de l'attribution des sillons pour le prochain horaire ; d'autre part, les EF ont la possibilité, par le biais d'un accord-cadre, de se voir garantir l'attribution de capacités (c'est-à-dire la possibilité de planifier des sillons demandés pendant une certaine période sur un tronçon donné) au-delà d'une période de l'horaire.

Aperçu des exigences légales des accords-cadres

L'article 42 de la directive 2012/34/UE contient des exigences qui doivent être respectées lors de la conclusion des accords-cadres. Il en ressort qu'il n'est pas permis de définir en détail un sillon dans un accord-cadre et que ce dernier ne doit pas être conçu de telle manière qu'il exclue l'utilisation de l'infrastructure concernée par d'autres candidats. Pour cette raison, il doit également être possible de le modifier afin de permettre, si nécessaire, une utilisation plus efficace du réseau ferroviaire.

En outre, l'accord-cadre doit répondre aux besoins commerciaux légitimes du candidat (l'EF). Il n'est généralement conclu que pour cinq ans, sauf quelques exceptions, par exemple lorsque l'EF peut prouver des investissements particuliers.

Des pénalités peuvent être convenues en cas de modification ou de résiliation de l'accord-cadre.

¹ Les informations contenues dans cet article sont basées sur les discussions lors de la réunion de la Commission CUI en mai 2020. Les avis sont résumés et reflètent, entre autres, également les opinions personnelles du SG CIT.

Sur la base de l'article 42, la Commission européenne a adopté en 2016 des mesures détaillant la procédure à suivre et les critères à respecter pour les accords-cadres dans le [règlement d'exécution 2016/545](#). Ce dernier régit principalement les conditions pour la signature des accords-cadres et la manière de procéder en cas de conflit entre les demandes de nouveaux accords-cadres et les accords-cadres existants ou entre les sillons demandés au titre d'un accord-cadre et ceux demandés par d'autres EF dans l'horaire de service. En outre, il contient des dispositions sur les pénalités, lorsque celles-ci ont été convenues entre le GI et l'EF. Ces exigences découlant du règlement d'exécution semblent avoir conduit à des sujétions accrues en relation avec l'utilisation des accords-cadres, raison pour laquelle ces derniers sont proposés par de moins en moins de GI.

B. Questions concrètes

La nature juridique des accords-cadres et leur caractère contraignant

En raison des différents intérêts évoqués ci-dessus que les accords-cadres « doivent concilier » et de la possibilité de modifier ces accords-cadres, on peut se demander dans quelle mesure les accords-cadres sont de nature purement déclaratoire et visent à promouvoir une collaboration entre les GI et les EF ou s'ils ne sont pas seulement déclaratoires, mais aussi juridiquement contraignants.

Les membres de la Commission CUI sont parvenus à la conclusion que les accords-cadres doivent être considérés comme juridiquement contraignants une fois qu'ils ont été conclus. Ils ont pour but de garantir aux EF qu'elles reçoivent la capacité prévue dans l'accord, ce qui leur permet d'investir en toute sécurité dans le matériel roulant et de conclure des contrats à long terme avec leurs clients. Dans le même temps, un accord-cadre contraignant est également dans l'intérêt du GI, car il lui garantit des revenus réguliers. Les pénalités prévues dans un accord-cadre sont souvent contrôlées au préalable par l'autorité de régulation nationale. Cette procédure permet également de conclure que les accords-cadres doivent être considérés comme fondamentalement contraignants. Cependant, il convient de noter que le règlement d'exécution 2016/545 donne aux parties une grande flexibilité pour modifier le contenu d'un accord-cadre.

Montants appropriés des pénalités pouvant être convenues dans un accord-cadre

L'article 42 de la directive 2012/34/UE prévoit que les parties peuvent convenir de pénalités en cas de modification ou de résiliation de l'accord-cadre. La question qui reste cependant sans réponse est celle de savoir quel est le montant de ces pénalités, par exemple dans le cas où une EF n'utilise pas des sillons. A l'inverse, la question se pose de savoir quelles pénalités sont possibles si le GI ne fournit pas la capacité déjà convenue dans un contrat-cadre.

Le droit européen apporte partiellement des réponses à cette question, mais laisse ouverte la question du montant qui peut être fixé. L'article 13.2 du règlement d'exécution (Pénalités) prévoit que l'accord-cadre ne doit pas fixer de pénalités à un niveau qui dépasse les coûts, les pertes directes et les dépenses (y compris les pertes de revenus) raisonnablement engagés ou dont on peut raisonnablement penser qu'ils seront engagés par la partie à indemniser en raison de la modification ou de la résiliation de l'accord (...). En outre, l'article 13.3 c), dispose que si le gestionnaire de l'infrastructure a pu réaffecter les sillons et la capacité-cadre de telle sorte que les pertes résultant de la modification ou de la résiliation de l'accord-cadre sont déjà couvertes, il ne peut exiger aucune pénalité contractuelle supérieure aux coûts administratifs résultant de la modification ou de la résiliation de l'accord-cadre.

Les considérants 16 et 17 du règlement d'exécution mentionnent que la fixation de pénalités raisonnables pourrait inciter les candidats à présenter des demandes d'accords-cadres réalistes et à communiquer aussi tôt que possible tout changement concernant les capacités dont ils ont besoin au titre d'un accord-cadre et que les pénalités ne doivent pas être discriminatoires. Ces dernières devraient être fixées à un niveau qui permette d'atteindre les objectifs affichés et être effectivement payées, si nécessaire par voie d'exécution forcée.

Une certaine pratique nationale uniforme sur la question du niveau admissible des pénalités serait souhaitable du point de vue de la Commission CUI. D'une manière générale, les membres de la Commission CUI estiment que les pénalités ne sont appropriées que si elles sont limitées au prix total de la capacité non utilisée - jours/sillon. Une réciprocité des sanctions doit être admise entre les GI et les EF, c'est-à-dire qu'en cas de « comportement fautif » (l'EF ne fait pas appel à la pleine capacité, le GI ne fournit pas la capacité convenue), les deux se voient imposer des pénalités, même si celles-ci sont différentes.

La Commission CUI a élaboré une analyse juridique sur le thème des « accords-cadres », qui sera téléchargée prochainement sur le site Internet du CIT, dans la zone réservée aux membres du CIT. De plus amples détails pourront être consultés dans ce document.

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

Original : DE



<https://pixabay.com/>



Conséquences d'un empêchement à la livraison ?

Selon sa définition légale à l'article 23 § 1 CIM, le contrat de transport international ferroviaire dure à partir de la prise en charge de la marchandise jusqu'à la livraison. Quelles sont toutefois les conséquences juridiques lorsque la marchandise ne peut pas être livrée ?

Il s'agit dans ce cas d'un empêchement à la livraison selon l'article 21 § 1 CIM, selon lequel « le transporteur doit prévenir sans délai l'expéditeur et lui demander des instructions (...) ». Selon l'article 21 CIM, il n'est pas nécessaire que la marchandise soit arrivée au lieu de livraison. Le chiffre 11.2 des [CGT-CIM](#) précise dans ce contexte que « Pour la livraison de la marchandise et pour la desserte du terminal, du lieu de déchargement ou de l'embranchement de particulier à destination, les conventions conclues entre le destinataire et le transporteur qui livre la marchandise selon le contrat de transport sont déterminantes. Pour le surplus, la livraison est effectuée conformément aux prescriptions en vigueur au lieu de livraison. ».

Il est très important que le transporteur demande à temps les instructions de l'expéditeur sur la manière de procéder. L'avis d'empêchement à la livraison et les instructions de l'expéditeur sont réglés en détail à l'annexe 9 du Guide lettre de voiture CIM (GLV-CIM). Un modèle de document ([CIT9](#)) normalise le processus ; dans le but d'accélérer la transmission des informations, une application du CIT permet d'établir ce document sous forme de fichier PDF.

Ainsi, le transporteur agit légalement de bonne foi et a droit au remboursement de tous les frais occasionnés par l'empêchement à la livraison (cf. article 21 CIM). Ceci vaut également lorsque les instructions demandées ne sont pas données ou pas à temps par l'expéditeur [cf. article 22 § 1 c) CIM] ; le transporteur est ainsi protégé ex lege (méconnaissance de l'empêchement à la livraison de la part de l'expéditeur). Selon le § 2, le transporteur de bonne foi peut décharger la marchandise ou même procéder à sa vente conformément au § 3. Si le produit de la vente est inférieur aux frais, l'expéditeur doit payer la différence (cf. article 22 § 4 CIM). La perception des frais est réglée en détail à la [fiche de travail 08-03](#) du GTM-CIT.

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

Original : DE



<https://www.automotivepurchasingandsupplychain.com/news/13971/15/Audi-uses-DB-Cargo-for-CO2-free-rail-transport-all-over-Germany>

Deuxième réunion du Comité en 2020

Le Comité s'est réuni le 17 septembre 2020. La réunion a eu lieu sous la forme d'une vidéoconférence; elle avait pour but de préparer la prochaine Assemblée générale.

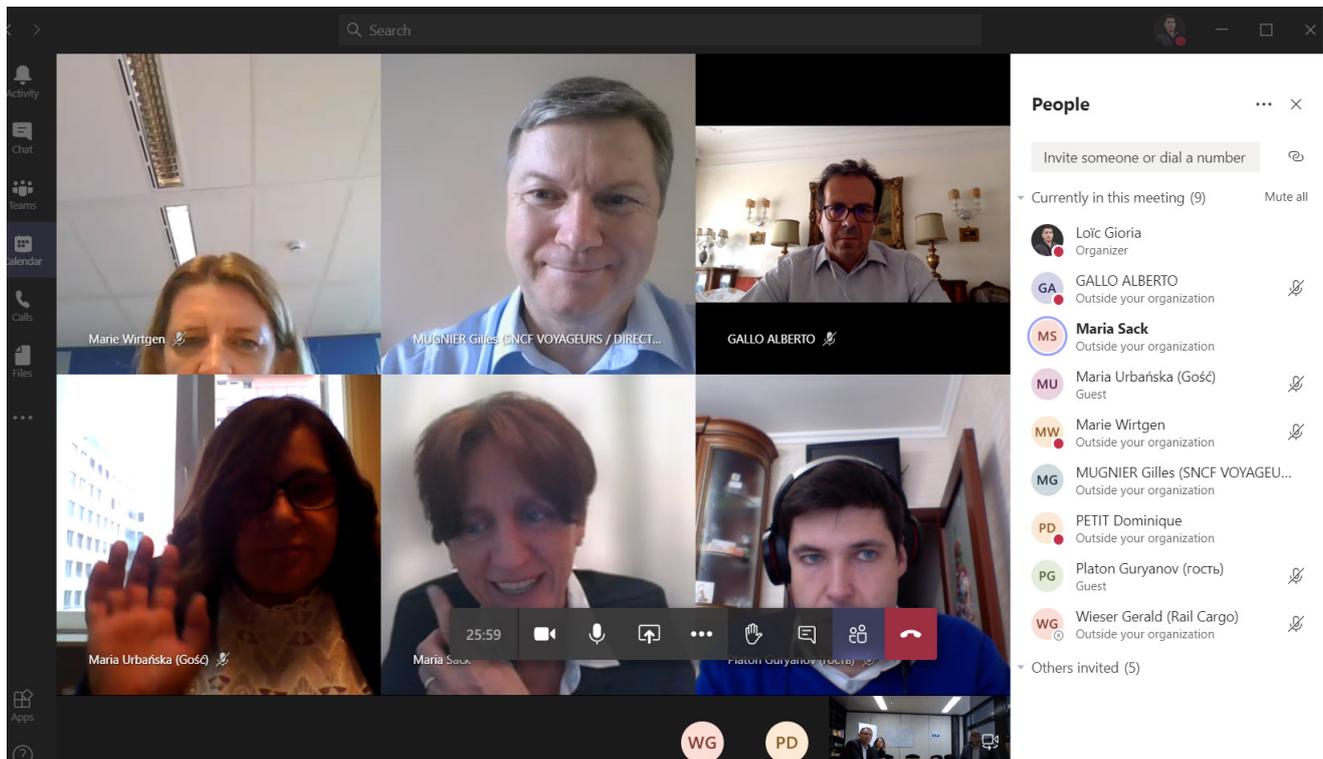
Sous la direction de sa Présidente, Maria Sack (DB AG), le Comité a préparé l'Assemblée générale du CIT du 19 novembre, qui, pour la première fois, se tiendra probablement sous la forme d'une vidéoconférence ou dans le meilleur des cas sous une forme « hybride », en raison de la pandémie de COVID-19.

Parmi les thèmes les plus importants traités lors de la réunion du Comité, il convient de citer la préparation de six élections pour l'Assemblée générale, soit notamment pour une vacance au sein du Comité et pour la présidence des Commissions CIM et CIV. Par ailleurs, le budget 2021 a été adopté à l'intention de l'Assemblée générale, ainsi qu'un programme d'économies en relation avec le COVID-19, qui soulagera financièrement les membres du CIT en 2021 et 2022. Le Comité a également examiné le programme de travail 2021 et une modification des Statuts visant à formuler ces derniers de manière non sexiste.

Enfin, le Comité a pris acte du fait que le programme de travail 2020 a pu être réalisé normalement, sous réserve de quelques exceptions, malgré la pandémie.

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

Original : DE



Première réunion du Comité



CALENDRIER CIT

Date	Réunion	Lieu	Responsabilité
17-18 Novembre	50 ^{ème} CIV Commission	*vidéo	SDO
19 Novembre	Assemblée générale CIT	*vidéo/Berne	CB
20 Novembre	Multimodalité Commission	*vidéo	NS
24 Novembre	CIT Expert Group on Seals	*vidéo	DSC
25-26 Novembre	CIM Groupe de travail	*vidéo	EE

Evénements avec la participation du CIT

Date	Evénement	Org.	Lieu	Resp.
2 Novembre	OSDM-EC	UIC	Paris	CB
25 Novembre	UIC Passenger Services Group	UIC	Luxembourg	SDO
1-2 Décembre	IRFC	OLTIS	Prague	EE
8 Décembre	CER Assistants	CER	Bruxelles	EE
15 Décembre	UIC Regional Assembly	UIC	Paris	CB
16 Décembre	UIC General Assembly	UIC	Paris	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