



## TABLE DES MATIÈRES

### Atelier du CIT sur la protection des données (Workshop «Data Protection») en trafic international ferroviaire de voyageurs

Le 21 juin 2017, le CIT organise un atelier d'un jour dédié aux questions de protection des données dans les transports internationaux ferroviaires de voyageurs. Le but est de fournir aux participants un aperçu des répercussions pour les entreprises ferroviaires du nouveau règlement européen relatif à la protection des données (RGPD). Les participants seront également informés sur les exigences de ce règlement pour un pays tiers, la Suisse en l'occurrence, et sur certaines des meilleures pratiques de mise en œuvre dudit règlement par certains membres du CIT. Par ailleurs, le Secrétariat général du CIT présentera les nouvelles lignes directrices du CIT en matière de protection des données, ainsi que les nouvelles dispositions correspondantes dans les produits voyageurs du CIT.

L'atelier inclura une session sur les implications possibles des évolutions commerciales et politiques les plus récentes dans

le secteur ferroviaire du point de vue du respect de la protection des données et présentera un cas de figure qui permettra aux participants de discuter de leurs pratiques actuelles en matière de protection des données. La conférence offrira également d'excellentes occasions de réseautage.

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



- 2 Le secteur ferroviaire a-t-il besoin de la «coopétition»?
- 3 La Commission européenne se penche sur les droits des voyageurs dans le transport multimodal
- 4 La voie vers un droit uniforme
- 5 De nouveaux outils à la disposition des membres du CIT
- 6 Révision de la STI TAP en 2019
- 6 Réunion entre la Commission européenne et les NEB sur les droits des voyageurs
- 7 La 20<sup>ème</sup> réunion de la Commission CIM du CIT met le cap sur la numérisation dans le transport des marchandises
- 8 Nouvelles de la réunion du Groupe de travail Multimodalité
- 10 Résumé de quelques affaires judiciaires du domaine de l'utilisation de l'infrastructure
- 12 Droit et pratique
- 13 Pro Domo



## EDITORIAL



Chères lectrices, chers lecteurs,

Le rapport du CIT sur la réunion de la Commission CIM, avec un angle particulier sur l'état de la numérisation dans le domaine du transport des marchandises et le rapport sur la réunion du Groupe de travail Multimodalité, constituent le sujet principal du présent numéro du CIT-Info. Dans la partie consacrée au transport des voyageurs, vous trouverez une information sur la révision envisagée de la STI-TAP et sur une initiative de la Commission européenne concernant les droits des passagers en transport multimodal. Enfin, j'attire votre attention sur un résumé de certaines affaires judiciaires relatives à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire.

La question de la coopération entre les chemins de fer afin d'accroître les avantages pour le client et la rentabilité, l'amélioration de la compétitivité du rail par rapport aux autres modes de transport qui en découle et la zone de tension par rapport au droit de la concurrence me tiennent beaucoup à cœur. Dans ce contexte, vous trouverez dans le présent numéro une copie de l'article paru en février dernier dans le magazine Railway Pro.

Bonne lecture

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



## Le secteur ferroviaire a-t-il besoin de la « coopération » ?

Le terme « coopération » revient toujours lorsqu'il est question de l'organisation du secteur ferroviaire.

La « coopération » est un néologisme qui signifie la collaboration dans un environnement concurrentiel. Le terme vient de la théorie des jeux dans le domaine de l'économie. En ce qui concerne le secteur ferroviaire, la « coopération » signifie que les entreprises ferroviaires coopèrent dans certains domaines malgré la concurrence, afin d'accroître la compétitivité par rapport aux autres modes de transport et donc la rentabilité. La coopération permet d'atteindre des valeurs plus élevées que si chaque entreprise ferroviaire travaille seule. Les transports internationaux de voyageurs et de marchandises ont toujours été caractérisés par un degré élevé de coopération. Les transports par wagons isolés au-delà des frontières nationales ne peuvent guère être réalisés de manière efficace et rentable sans coopération entre les entreprises ferroviaires. C'est aussi la raison pour laquelle encore plus du 90 % des transports internationaux de voyageurs sont réalisés actuellement dans le cadre de coopérations, en dépit de la libéralisation.

La politique européenne des transports vise à créer un espace ferroviaire unique européen. Dans le cadre de l'ouverture du secteur à la concurrence entamée avec la directive 91/440/CEE, quatre paquets ferroviaires ont été adoptés au cours des 25 dernières années. En décembre 2016, le Parlement européen a adopté le 4<sup>ème</sup> paquet, qui doit achever la libéralisation du secteur ferroviaire.

Bien sûr, la référence à la « coopération » ne doit pas être utilisée à mauvais escient pour justifier la poursuite de structures de production obsolètes et inefficaces. D'autre part, les régulateurs et les autorités de la concurrence ne devraient pas évaluer légèrement la coopération entre les chemins de fer ou même la sanctionner. Une amende peut mettre en péril dans un délai très bref, par l'abandon de modèles d'affaires éprouvés, des avantages concurrentiels si nécessaires du rail par rapport à la route, que la coopération permet d'obtenir. Il va sans dire que les exigences du droit de la concurrence doivent être respectées dans chaque cas et que la coopération technique doit intervenir dans le cadre du règlement (CE) No 169 / 2009 portant sur l'application de règles de concurrence au secteur des transports par chemin de fer.

Quand les coopérations dans un environnement concurrentiel font-elles sens et sont donc souhaitables ? Il existe de nombreux domaines. Certaines coopérations sont souhaitées par la réglementation ou par la politique. A ce titre, je ne mentionnerai que la mise en œuvre des droits des voyageurs en trafic international, dans le cadre de laquelle des solutions favorables au client ne sont possibles que dans une approche coopérative et multilatérale. Une haute qualité pour la clientèle au front ne peut être atteinte que si les chemins de fer coopèrent en arrière-plan. La numérisation constitue un autre exemple : si les fonctionnalités et les spécifications techniques des documents de transport en

trafic international marchandises et voyageurs par exemple ne sont pas définies dans une approche systémique dépassant l'échelle des entreprises, il n'y aura pas de bonnes solutions pour les chemins de fer et les clients et la compétitivité des offres en pâtira.



Un exemple de coopération

Si les chemins de fer ne parviennent pas à trouver ensemble des solutions simples et avantageuses, le recours à la réglementation intervient par réflexe. Les risques sont toutefois évidents : solutions politiques complexes, loin de la réalité des affaires, qui ne mettent pas au premier plan le rapport coûts-avantages (client) et pèsent davantage sur le secteur, qui souffre déjà d'un excès de réglementation.

Il existe déjà de nombreuses et bonnes approches pour des solutions sectorielles multilatérales et les plates-formes correspondantes comme le CIT fonctionnent bien. L'idée de la nécessité de la coopération est toutefois ancrée de manière inégale au sein des chemins de fer, d'autant plus

que la coopération représente un investissement important pour l'avenir en termes de ressources humaines et de coûts.

Pour l'année 2017, je souhaite que le secteur développe et mette en œuvre de bonnes solutions. C'est la seule façon de pouvoir utiliser les avantages du système ferroviaire de manière optimale et d'accroître la compétitivité du rail par rapport aux autres modes de transport, en améliorant ainsi les avantages pour le client et la rentabilité des chemins de fer, en particulier en trafic international.

*Henry Ford a dit de la coopération : « Se réunir est un début ; rester ensemble est un progrès ; travailler ensemble est la réussite. »*

Cesare Brand, publié en anglais dans le Railway Pro Magazine, February 2017.

*Cesare.Brand(at)cit-rail.org*

*Original : EN*

## La Commission européenne se penche sur les droits des voyageurs dans le transport multimodal

Les quatre modes de transport (rail, air, mer et bus) font l'objet de réglementations différentes sur les droits et obligations des voyageurs, garantissant à l'échelle européenne un niveau minimum de protection des consommateurs. Récemment, la Commission européenne a lancé une enquête sur la situation actuelle des droits des voyageurs dans le contexte de la multimodalité.

### Feuille de route sur les droits des voyageurs dans le transport multimodal et consultation publique

Le 22 décembre 2016, la Commission européenne a publié une feuille de route sur les droits des voyageurs dans le transport multimodal. L'initiative potentielle englobera diverses combinaisons possibles pour l'ensemble des modes de transport, dont le transport ferroviaire, à la condition que ces combinaisons soient couvertes par un seul et même contrat de transport. La principale préoccupation de la Commission européenne touche au fait que le cadre législatif actuel ne traite pas des droits des voyageurs dans le contexte de la multimodalité et que les règlements existants sur les droits des voyageurs dans l'Union européenne s'appliquent à chaque moyen de transport pris séparément.

La feuille de route permet d'identifier plusieurs questions potentielles que la Commission européenne pourrait souhaiter aborder dans le cadre de cette initiative. La Commission souligne notamment que malgré la continuation du voyage généralement proposée en cas d'interruption de voyage impliquant différents modes de transport et malgré les solutions contractuelles de service à la clientèle existantes, les voyageurs ne bénéficient pas légalement d'un service et d'une assistance aux points de liaison. Par ailleurs, les voyageurs ne peuvent pas demander réparation aux NEB, en l'absence de garanties légales, et ne sont pas toujours bien informés des conditions contractuelles qui régissent leurs voyages multimodaux. De la même manière, la Commission européenne souligne la nécessité de faciliter les voyages multimodaux pour les PMR et de leur accorder une assistance adéquate aux points de liaison.

La Commission européenne met en avant dans sa feuille de route cinq mesures possibles, depuis le statu quo à une nouvelle législation assortie d'un ensemble complet de règles spécifiquement applicables aux voyages multimodaux. Les solutions les moins extrêmes prévoient la mise en place d'instruments d'autoréglementation (« codes de bonne conduite » ou « codes de bonne pratique ») à préparer au

niveau européen par les représentants des modes de transport concernés, l'élaboration de lois souples et de recommandations par la Commission européenne ou un nouveau droit dérivé définissant quelle réglementation monomodale sur les droits des voyageurs s'appliquera à une combinaison multimodale spécifique.

La consultation publique concernant l'initiative possible de la Commission européenne sur les droits des voyageurs dans le transport multimodal a été lancée le 23 février 2017. Le questionnaire est disponible sur le site Internet de la Commission européenne jusqu'au 25 mai 2017. La CER coordonne la position du secteur ferroviaire sur cette consultation publique ; les membres intéressés des organes du CIT sont encouragés à échanger en interne avec leurs représentants auprès de la CER.

### Prochaines étapes

Après la consultation publique, la Commission européenne lancera également une consultation ciblée auprès des parties prenantes concernées. Sur la base des résultats des deux consultations, la Commission européenne devrait élaborer une analyse d'impact d'ici à la fin 2017 ou au début 2018, afin d'évaluer la nécessité d'une intervention et les mesures les plus appropriées.

Le CIT suit de près cette initiative quant à une possible mise en œuvre et collabore avec la CER sur toutes les questions pendantes.

*Tetyana.Payosova(at)cit-rail.org*

*Original : EN*

### Liens utiles

- ➔ [Feuille de route de la Commission européenne sur les droits des voyageurs dans le transport multimodal](#)
- ➔ [Consultation publique sur les droits des voyageurs dans le transport multimodal](#)

## La voie vers un droit uniforme

Les transports ferroviaires de marchandises est/ouest et ouest/est doivent franchir une frontière invisible entre deux régimes juridiques. Le CIT s'est engagé avec l'OSJD (Organisation pour la collaboration des chemins de fer) à surmonter les obstacles liés à cette frontière. La collaboration entre les organisations a fait une nouvelle fois ses preuves ; une autre étape importante sur la voie vers un droit uniforme a pu être franchie.

### Introduction

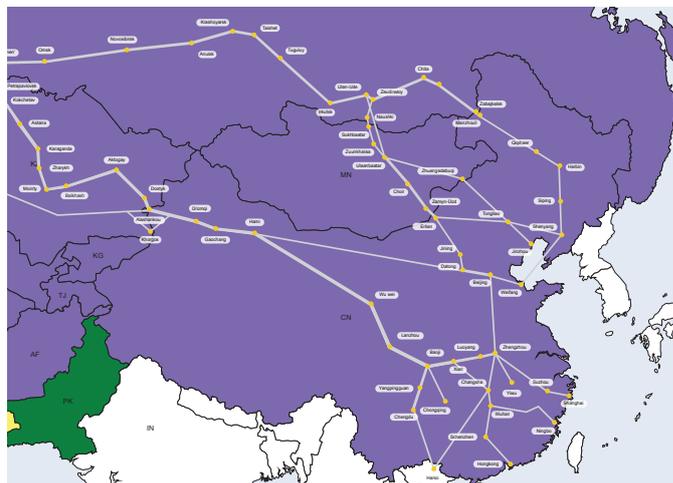
Les Règles uniformes CIM sont applicables en Europe, alors que la Convention SMGS s'applique en Europe de l'est, en Russie, en Asie et en Chine. Si l'existence des deux différents régimes juridiques CIM et SMGS pouvait se justifier à l'époque de la guerre froide, elle constitue aujourd'hui un obstacle important à la fourniture de prestations de transport ferroviaire globales sur les corridors transcontinentaux entre l'Europe et la Russie, d'une part, et l'Asie et la Chine d'autre part. Pour les clients et les entreprises ferroviaires, cette situation conduit à des frais supplémentaires pour des prestations qui n'offrent aucune valeur ajoutée.

Par ailleurs, l'établissement de nouvelles lettres de voiture à l'interface entre les régimes juridiques constitue un risque d'erreurs, duquel peuvent résulter des retards dans l'exécution des transports et une insécurité juridique incalculable.

### Etape I : Adhésion de RZD au CIT et utilisation de la lettre de voiture uniforme CIM-SMGS dans la Fédération de Russie

Le 21 août 2009, la Fédération de Russie a présenté sa demande d'adhésion à la COTIF et à l'Organisations intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF). L'adhésion a pris effet le 1<sup>er</sup> février 2010, en se limitant au début aux Règles uniformes CIM (Appendice B à la COTIF) et géographiquement aux lignes entre les terminaux ferry de Sassnitz sur l'île de Rügen, de Baltijsk dans la région de Kaliningrad et de Ust-Luga à l'ouest de Saint-Pétersbourg, d'une part, et les gares portuaires de Baltijsk et Luzskaja, d'autre part.

Une extension par étapes du champ d'application des Règles uniformes CIM à d'autres lignes en Fédération de Russie est envisagée. La soumission de ces lignes aux Règles uniformes CIM est importante, dans la mesure où des courants de marchandises de haute qualité de plus en plus grands sont enregistrés. Le changement d'écartement 1435 mm/1520 mm est opéré sur le territoire allemand déjà (à la gare de Sassnitz-Mukran), ce qui simplifie l'organisation des transports et offre d'intéressantes perspectives pour des dispositions uniformes en matière de responsabilité jusqu'en Asie centrale. L'utilisation de la lettre de voiture uniforme CIM/SMGS pour ces transports permet de réaliser des économies supplémentaires en termes de temps et de coûts.



Carte représentant les liaisons ferroviaires transcontinentales avec la République populaire de Chine

### Etape II : liaisons ferroviaires transcontinentales avec la République populaire de Chine – Ouverture des points-frontières pour l'utilisation de la lettre de voiture uniforme CIM-SMGS

La langue chinoise peut être utilisée depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2010 pour le remplissage de la lettre de voiture uniforme CIM-SMGS. Actuellement, des relations de trafic appropriées pour l'organisation et la réalisation de transports-tests sont définies par les Chemins de fer chinois (KZD). L'inscription de relations de trafic dans la République populaire de Chine dans l'annexe 1 au Guide lettre de voiture CIM-SMGS revêt donc la plus haute priorité pour les promoteurs du projet que sont le CIT et l'OSJD, afin de faciliter les transports est ouest et de les optimiser en termes de coûts et de temps.

Par lettre du 6 avril 2017, l'Administration des Chemins de fer chinois a communiqué au CIT et à l'OSJD que tous les points-frontières avec la Fédération de Russie, la Mongolie et le Kazakhstan seront ouverts à partir du 1<sup>er</sup> mai 2017 pour l'utilisation de la lettre de voiture uniforme CIM-SMGS pour les envois de et vers les pays d'Europe<sup>(1)</sup>. La République populaire de Chine fera ainsi partie des participants au SMGS qui utilisent la lettre de voiture uniforme CIM-SMGS sans limitation, conformément à l'annexe 1 au Guide. Il s'agit d'une nouvelle avancée du projet avec des avantages importants pour tous les membres du CIT.

*Erik.Evtimov(at)cit-rail.org*

*Original : DE*

(1) Il s'agit des points-frontières ci-après : Alashankou (avec le Kazakhstan), Manzhouli (avec la Fédération de Russie), Erliant (avec la Mongolie), Suifenhe et Khorgos (avec le Kazakhstan)



## De nouveaux outils à la disposition des membres du CIT

Des lignes directrices sur la protection des données et une comparaison des régimes juridiques internationaux applicables au transport de voyageurs par air et par chemin de fer.

### Lignes directrices du CIT relatives à la protection des données

Au vu du nouveau Règlement UE 2016/679 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données (RGPD), le Secrétariat général du CIT, le Groupe de travail CIV et le Groupe d'experts du CIT dédié à la protection des données préparent en ce moment des lignes directrices sur la protection de la vie privée et le traitement des données à caractère personnel utilisées dans le transport international ferroviaire de voyageurs.

Les lignes directrices revêtiront un caractère de recommandation et présenteront les exigences du RGPD les plus pertinentes pour les membres du CIT dans le transport ferroviaire de voyageurs. Il sera recommandé aux membres du CIT de se référer à ce document pour préparer les politiques de confidentialité internes et externes et les divers formulaires clients électroniques ou sur support papier.



Echange entre les collaborateurs lors du Groupe de travail CIV à Bruxelles

Le Groupe de travail CIV, qui s'est réuni à Bruxelles les 5 et 6 avril 2017 à l'invitation de la SNCB, a examiné la dernière version des lignes directrices du CIT sur la protection des données. La version finale du document sera mise en consultation au sein du Groupe d'experts du CIT dédié à la protection des données avant d'être soumise pour approbation à la Commission CIV le 22 juin 2017.



Groupe de travail CIV à Bruxelles

### Tableau comparatif des régimes juridiques internationaux applicables aux transports de voyageurs par air et par fer

Le CIT a notamment pour mission principale de garantir et de promouvoir l'interopérabilité juridique entre les différents régimes juridiques. Afin de s'acquitter avec succès de cette tâche, le Secrétariat général du CIT a pour habitude de procéder à des analyses comparatives des différents régimes juridiques applicables, notamment les régimes de responsabilité pour les transports internationaux ferroviaires de marchandises et de voyageurs ainsi que les régimes applicables aux transports internationaux de marchandises par fer et par route (cf. informations supplémentaires page 8).

L'an dernier, le Secrétariat général du CIT et les experts du Groupe de travail CIV ont élaboré un tableau comparatif des régimes juridiques applicables aux transports internationaux de voyageurs par air et par fer, en tenant compte des dispositions de la COTIF/CIV, de la Convention de Montréal et des règlements européens concernés. Le tableau mettra en exergue les principales différences entre les notions phares pertinentes de contrat de transport et de régime de responsabilité. La version finale du tableau sera soumise pour approbation à la Commission CIV en juin 2017 et sera mise à la disposition des membres du CIT sur le site Internet du CIT avant la fin de l'année.

*Tetyana.Payosova(at)cit-rail.org*

*Original : EN*

## Révision de la STI TAP en 2019

L'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer a annoncé son intention de proposer à la Commission européenne une révision du Règlement (UE) 454/2011 relatif à la Spécification technique d'interopérabilité « applications télématiques au service des voyageurs » (STI TAP) d'ici à 2019.

### Objectif de la révision

L'Agence souhaite clore les 6 points ouverts figurant à l'annexe II de la STI en utilisant les standards disponibles du Comité européen de normalisation (CEN). Elle prévoit, en outre, d'aligner la STI TAP sur la STI TAF pour ce qui concerne l'échange d'informations entre transporteur et gestionnaire d'infrastructure. Enfin, l'Agence envisage la modification de certains paramètres fondamentaux et du glossaire.

### Points ouverts : ventes nationales et e-ticketing

L'annexe II de la STI TAP contient la liste des 6 points ouverts, c'est-à-dire des domaines que la Commission européenne voulait standardiser mais pour lesquels aucun standard n'était disponible à l'époque de l'adoption de la STI, notamment en ce qui concerne l'e-ticketing ou les ventes nationales. Depuis 2011, le CEN a travaillé sur ces deux aspects et a publié deux normes (CEN/TS 16406 ; CEN/TS 16614-3).

Les standards CEN pourraient donc devenir des documents techniques de la STI TAP, en complément de la liste de l'annexe III de la STI. Jusqu'à maintenant, seules certaines fiches UIC ont été prises comme référence pour la STI TAP.

### Définition du rôle du gestionnaire de gare

L'Agence veut redéfinir le rôle du gestionnaire de gare en ce qui concerne les données horaires statiques, à savoir les temps de correspondance minimum à l'intérieur d'une gare et les liens entre les gares. Elle souhaite également clarifier le processus d'échange d'information entre transporteur et gestionnaire de gare.

### Calendrier de la révision

L'Agence prévoit, pour l'instant, de livrer un rapport intermédiaire à la Commission européenne en été 2018 et la recommandation finale sur la révision de la STI en automne 2019.

*Isabelle.Oberson(at)cit-rail.org*

*Original : FR*

### Liens utiles

➔ [STI TAP \(mise à jour sur le site de l'ERA\)](#) :

## Réunion entre la Commission européenne et les NEB sur les droits des voyageurs

La Commission européenne a récemment rencontré les NEB chargés d'appliquer les droits des voyageurs ferroviaires et a débattu des initiatives législatives actuelles sur l'accessibilité et la révision du PRR. Le CIT et la CER ont participé à la partie publique de la réunion.

Le 6 mars 2017, la Commission européenne a organisé une réunion avec les NEB au sujet de la mise en œuvre du PRR. La session du matin était ouverte aux parties prenantes, y compris aux représentants du secteur ferroviaire, aux tierces parties et aux associations de voyageurs. La première partie de la réunion s'est concentrée en priorité sur les questions d'accessibilité. La Commission européenne a présenté l'acte législatif européen sur l'accessibilité, tandis que les représentants de la DB et de la SNCF ont donné un aperçu de leurs solutions les plus récentes (meilleures pratiques) pour les PMR.

Par ailleurs, les représentants de Trainline et des associations allemandes de consommateurs ont échangé leurs points de vue sur le «through ticketing» et les voyages

transfrontaliers au vu de la révision en cours du PRR. Enfin, la Commission européenne a donné un bref aperçu de l'analyse d'impact concernant la révision du PRR et a confirmé que la publication de la proposition était prévue pour l'été 2017.

La deuxième partie de la réunion n'était pas ouverte au public et s'est focalisée sur certaines questions liées à la mise en œuvre du PRR.

*Tetyana.Payosova(at)cit-rail.org*

*Original : EN*



## La 20<sup>ème</sup> réunion de la Commission CIM du CIT met le cap sur la numérisation dans le transport des marchandises

Avec la réédition des guides du CIT (GLV-CIM, GTM-CIT, GLW-CUV et GTW-CIT) au 1<sup>er</sup> janvier 2017 et le rapport du Secrétariat général du CIT (SG CIT) relatif à la numérisation des documents de transport en toile de fond, la Commission CIM, en sa qualité d'organe directeur dans le domaine du transport des marchandises du CIT, a pris d'importantes décisions orientées vers l'avenir pour la réalisation de la lettre de voiture électronique CIM et de la lettre wagon électronique CUV.

### Lettre de voiture électronique CIM et lettre wagon électronique CUV

Depuis la dernière réunion de la Commission CIM, l'important projet du CIT concernant la lettre de voiture électronique CIM et la lettre wagon électronique CUV était au centre des travaux du SG CIT et du Groupe de travail CIM (GT CIM). Avec le précieux concours des membres du GT CIM, le SG CIT a élaboré avec succès au niveau du secteur les spécifications juridiques et fonctionnelles de la lettre de voiture électronique CIM et de la lettre wagon électronique CUV sur la base du principe de l'équivalence fonctionnelles selon l'article 6 § 9 CIM et de l'article 14.2 CUU. Le SG CIT apporte son soutien à RailData pour la finalisation des spécifications techniques ainsi qu'au projet e-RailFreight de l'UIC concernant la réalisation de la lettre de voiture électronique.

### Reconnaissance judiciaire des documents de transport numériques

En relation avec la réalisation de la lettre de voiture électronique CIM et la numérisation croissante dans le secteur ferroviaire, le SG CIT a examiné la question de la reconnaissance de la lettre de voiture électronique comme moyen de preuve du contrat de transport (art. 6 § 2 CIM) devant les tribunaux nationaux et les autres autorités nationales. Le rapport du CIT traite trois questions principales - la lettre de voiture électronique, la reconnaissance judiciaire des documents de transport numériques et le procès-verbal de constatation électronique (CIT20) - et contient quelques conclusions quant à la procédure ultérieure du point de vue du CIT.



Jean-Marie Sié (Directeur du Département juridique, SNCF Mobilités), Vice-Président de la Commission CIM du CIT, a dirigé la réunion de ladite Commission à la fin mars 2017 à Berne

En l'état actuel des travaux relatifs au rapport du CIT, une libre appréciation des preuves des documents de transport (relation B2B) par les tribunaux nationaux est toujours possible (principe de la liberté contractuelle); a contrario une signature électronique n'est donc pas contraignante. La solution développée par le SG CIT avec le numéro d'identification unique de l'envoi comme garantie de sécurité pour la lettre de voiture est adéquate et favorable pour les membres du CIT. Les résultats des travaux ont été présentés le 23 mars 2016 lors d'un workshop consacré à la «Numérisation des documents de transport en trafic marchandises», auquel ont participé également la CER, l'UIC/RailData et l'OTIF. Après son approbation par le Comité du CIT, le rapport sera transmis au Secrétaire général de l'OTIF et à la DG MOVE de la Commission européenne.

### Procès-verbal de constatation électronique (CIT20)

Le GT CIM a été chargé d'examiner les propositions du SG CIT relatives à la numérisation du procès-verbal de constatation (CIT20) lors de sa prochaine réunion en juin 2017; il lui incombera également d'élaborer les éléments de données et les flux de messages nécessaires pour le procès-verbal de constatation électronique en vue de leur intégration dans le guide concerné du CIT (GTM-CIT). Avec le concours de RailData, le procès-verbal de constatation sera repris comme document d'accompagnement dans les spécifications techniques de la version ORFEUS 1.4.2.

Les résultats de ces importants travaux seront présentés lors de la 21<sup>ème</sup> réunion de la Commission CIM le 22 mars 2018.

*Erik.Evtimov(at)cit-rail.org*

*Original : DE*

## Nouvelles de la réunion du Groupe de travail Multimodalité

La collaboration dans le domaine de la multimodalité permet de mettre à profit les avantages des différents modes de transport tout en évitant leurs inconvénients. De cette façon, l'efficacité des chaînes de transport et la rentabilité sont améliorées.

C'est pourquoi le CIT a accordé une importance accrue l'année dernière à cette question et le Groupe de travail Multimodalité a reçu des mandats concrets de la Commission Multimodalité du CIT.

### Interaction entre les droits internationaux des transports ferroviaires et maritimes

#### CG et contrat-type trafic fer – mer

Les transports de marchandises sur de longues distances (sur les voies maritimes et terrestres) se développent sans cesse. Il peut s'agir de longues lignes maritimes, qui traversent par exemple la mer Noire ou la mer Baltique, prolongées par un parcours d'approche terrestre ou même une longue ligne ferroviaire d'approche. Pour tenir compte de cette évolution, le CIT a entamé en 2013 l'élaboration de Conditions générales (CG trafic fer - mer), qui sont entrées en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2015.

Afin de faciliter la mise en œuvre des CG trafic fer – mer, le CIT a élaboré en outre un contrat-type pour l'organisation de la collaboration entre les transporteurs ferroviaires subséquents et les entreprises maritimes inscrites selon l'article 1 § 4 CIM. Le contrat-type a pu être mis en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2016.

#### Contrat-type fer – mer

Actuellement, le SG CIT se concentre sur la mise en œuvre du contrat-type trafic fer – mer. Comme nouveau produit du CIT, ce contrat doit être mieux connu pour une application la plus large possible. Une possibilité consiste à utiliser le contrat-type, qui renvoie aux CG trafic fer – mer, sur des lignes pilotes définies sur la mer Baltique ou sur la mer Noire. Le Groupe de travail Multimodalité (GT Multimodalité) avait envisagé dans un premier temps la ligne Ust Luga – Sassnitz. La ligne n'étant toutefois plus exploitée actuellement, le GT Multimodalité a discuté longuement cette année d'autres lignes possibles. Le SG CIT a été chargé de préparer les pilotes dans un premier temps lors d'entretiens bilatéraux avec quelques membres du Groupe de travail.

### Interaction entre les droits internationaux des transports routiers et ferroviaires

De nombreuses questions demeurent ouvertes dans le cadre de l'interaction entre les transporteurs routiers et ferroviaires, comme par exemple la responsabilité pour le transbordement route – fer et pour le chargement sur la route roulante.

Actuellement, le CIT élabore avec l'IRU<sup>(1)</sup> des outils de travail permettant d'améliorer l'interaction des textes juridiques en trafic combiné international rail – route.

### Finalisation du tableau de comparaison

Un tableau de comparaison entre le droit du transport routier avec la Convention CMR<sup>(2)</sup>, d'une part, et le droit du transport ferroviaire des marchandises avec les Règles unificables CIM (applicables en Europe de l'ouest, en Europe centrale, au Proche Orient et au nord de l'Afrique) et l'Accord SMGS (applicable en Europe de l'est et en Asie), d'autre part, a été préparé au titre de base de discussion pour ces travaux. Les questions juridiques les plus importantes sont abordées dans ce tableau et les trois conventions sont comparées. Le GT Multimodalité, qui a joué un rôle important dans l'élaboration du tableau, a été informé en réunion que la Commission CIM a approuvé le tableau de comparaison la veille.



Groupe de travail Multimodalité lors de la rencontre au SG du CIT

### Publication du Guide avec l'IRU

Le Guide commun relatif aux régimes juridiques CMR – CIM – SMGS a été publié récemment; en sus du tableau de comparaison, il contient notamment aussi une synthèse des principes les plus importants et une carte du champ d'application géographique des trois conventions.

Cette comparaison des législations a une valeur ajoutée particulière, car c'est la première fois qu'en sus des règles des RU CIM et du SMGS, celles de la CMR sont également prises en considération, conférant ainsi à ce document le caractère global d'une comparaison des dispositions applicables en trafic fer – mer.

(1) Union internationale des transports routiers

(2) Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route

### Check-list pour un modèle de contrat fer - route

En ce qui concerne ces travaux de comparaison fer – route, il est particulièrement important pour les organes impliqués du CIT qu'ils aboutissent à une application pratique et soient mis en œuvre dans un document. C'est pourquoi le GT Multimodalité se concentrera à l'avenir sur l'élaboration d'une check-list pour un modèle de contrat fer – route. Un glossaire des différentes définitions du transport combiné a déjà pu être présenté. La check-list contiendra les principaux éléments ci-après, sous la forme de clauses-types : modèles de dispositions pour le transbordement route – fer et modèles de dispositions pour le chargement d'une unité de transport sur la route roulante. Par ailleurs, la check-list contient le projet d'une clause-type pour le système réseau de responsabilité route – fer pour le transbordement et le chargement. Le GT Multimodalité a décidé en réunion d'apporter encore quelques modifications à la check-list durant l'été 2017, de manière à ce qu'un nouveau projet puisse être présenté à la Commission Multimodalité à la fin 2017.

### Nouveaux projets des membres du CIT concernant l'inscription des lignes maritimes et de navigation intérieure d'un point de vue pratique

Durant les réunions du GT Multimodalité, les participants s'informent régulièrement sur de nouveaux projets pertinents pour les travaux dans le domaine du transport multimodal. Il convient ici de relever en particulier l'extension du port de Gdansk grâce à un terminal amélioré pour les conteneurs ; la transformation doit permettre d'augmenter

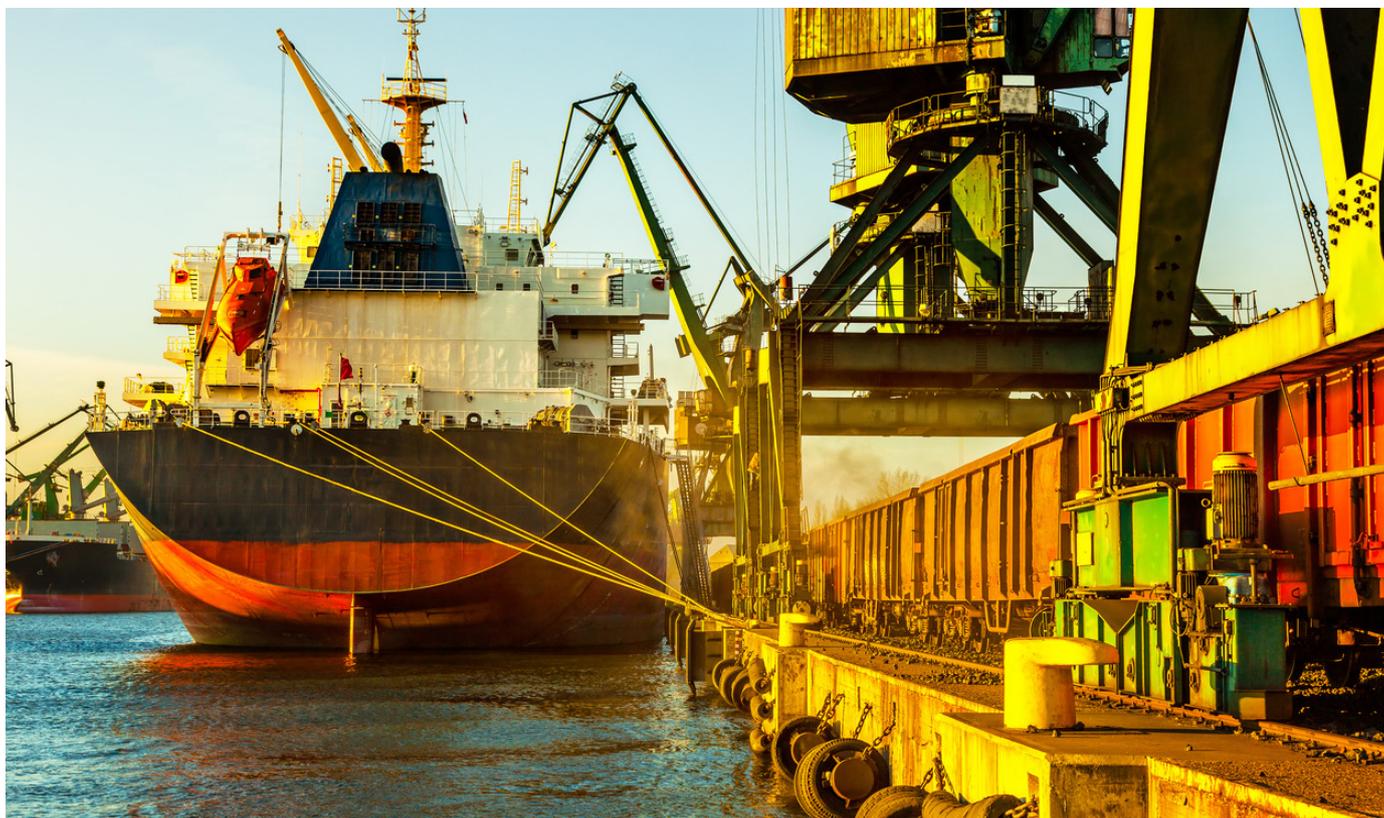
à 3 millions de TEU la capacité annuelle du terminal (pour de plus amples informations, voir sous <http://dctgdansk.pl/en/>).

Une discussion riche a été consacrée également à l'inscription des lignes maritimes et de navigation intérieure CIV et CIM ; les avantages d'une inscription ont été recensés : possibilité de réaliser des transports multimodaux fer – mer sous le couvert d'un seul document de transport. Ainsi, des confusions, par exemple en matière de responsabilité, et des frais (inhérents à des contrats différents) peuvent être évités. L'inscription de lignes maritimes et de navigation intérieure CIM et CIV stimule le volume des affaires des entreprises ferroviaires et maritimes. Une suppression prématurée de lignes par les ministères compétents peut en revanche compliquer les activités des entreprises, une nouvelle inscription nécessitant l'accord de tous les Etats concernés. Les membres du GT Multimodalité s'engagent donc en faveur de l'inscription de lignes maritimes dans les Listes des lignes maritimes et de navigation intérieure CIV et CIM<sup>(3)</sup>.

*Nina.Scherf(at)cit-rail.org*

*Original : DE*

(3) Une vue d'ensemble des lignes maritimes et de navigation intérieure CIM/CIV actuellement inscrites et des informations pratiques concernant l'inscription de nouvelles lignes maritimes et de navigation intérieure CIV/CIM sont disponibles sur le site Internet de l'OTIF [http://otif.org/fr/?page\\_id=204](http://otif.org/fr/?page_id=204) et [http://otif.org/fr/?page\\_id=202](http://otif.org/fr/?page_id=202).



Station de chargement bateau-rail



## Résumé de quelques affaires judiciaires du domaine de l'utilisation de l'infrastructure

Lors des réunions de la Commission CUI et du Groupe de travail CUI, les participants discutent régulièrement les affaires judiciaires ou les décisions des autorités nationales de régulation présentant un intérêt pour le domaine de l'utilisation de l'infrastructure.

Deux affaires (encore pendantes) sont résumées ci-après. La première est intéressante du point de vue des compétences de l'UE et de ses Etats membres, alors que la deuxième se rapporte à l'examen de systèmes de tarification des gares.

### Recours de l'Allemagne contre le Conseil de l'Union européenne du 22 décembre 2014<sup>(1)</sup> et recours de la Commission européenne contre l'Allemagne du 16 juin 2016<sup>(2)</sup>

La 25<sup>ème</sup> réunion de la Commission de révision de l'OTIF, à laquelle ont participé des représentants de l'UE et des Etats membres, est à l'origine des deux recours.

En prévision de la Commission de révision de l'OTIF, le Conseil de l'UE avait adopté une position commune pour les Etats membres de l'UE notamment en relation avec la modification des Règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de l'infrastructure en trafic international ferroviaire (CUI).

Selon le Gouvernement allemand, le Conseil n'aurait pas dû adopter une telle position commune en relation avec le vote sur les Règles uniformes CUI. [L'article 91 et l'article 218, paragraphe 9, TFUE](#) ne donneraient pas compétence à l'Union pour établir une position commune en relation avec les dispositions des Règles uniformes CUI. En adoptant la décision, le Conseil a violé le principe d'attribution tel que prévu à [l'article 5, paragraphe 2, première phrase, TUE](#).

Dans son recours, l'Allemagne demande par conséquent d'annuler la décision du Conseil du 24 juin 2014.

En guise de riposte, la Commission européenne a décidé en juin 2016 de saisir la Cour de justice de l'Union européenne d'un recours contre l'Allemagne en raison de l'attitude adoptée par les autorités allemandes lors de la 25<sup>ème</sup> session de la Commission de révision de l'OTIF. L'Allemagne a voté contre deux des amendements proposés à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF), défendant ainsi un avis différent de celui de la Commission. En outre, l'Allemagne a ouvertement contesté en réunion cet exercice du droit de vote par l'Union.



Fontaine de la Justice, Berne

©Copyright Bern Tourismus

En adoptant un tel comportement, l'Allemagne a manqué selon la Commission aux obligations qui lui incombent en vertu de la décision du Conseil de l'UE de voter de manière uniforme, ainsi que de [l'article 4, paragraphe 3, du TUE](#), qui établit le principe de coopération loyale.

(1) C-600/14

(2) [http://europa.eu/rapid/press-release\\_IP-16-2104\\_en.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_IP-16-2104_en.htm)

### Ce qu'il faudra retenir de la décision ?

Ces deux recours sont particulièrement intéressants pour les membres de la Commission CUI, les compétences de l'UE et de ses Etats membres en relation avec les Règles uniformes CUI devant être clarifiées par une décision.

### Décision de la Cour fédérale allemande du 7 juin 2016 ; soumission à la CJUE

La Cour fédérale a soumis à la CJUE plusieurs questions d'interprétation de la directive 2001/14/CE<sup>(3)</sup> (directive précédant la directive 2012/34/UE) dans le cadre d'une procédure de renvoi préjudiciel<sup>(4)</sup>.

Dans le cas litigieux, le demandeur est une entreprise ferroviaire (Länderbahn GmbH) et la partie défenderesse était la DB Station & Service AG (DB S&S AG), filiale de la DB AG qui gère les gares pour la DB et est qualifiée en tant que gestionnaire d'infrastructure. Des accords-cadres sont conclus pour l'utilisation de l'infrastructure, qui renvoient à la « liste des prix des gares » en vigueur. En 2005, la DB S&S AG a changé le système des prix. Les tribunaux en amont de la Cour fédérale ont estimé que le système de tarification des gares est à apprécier d'après une disposition du Code civil allemand (BGB - § 315), qui prescrit que si la prestation est déterminée par une partie contractante, il y a lieu d'admettre qu'elle doit être déterminée selon le principe de la discrétion raisonnable et que, si l'équité n'est pas respectée, elle est déterminée par une décision de justice.

(3) Directive concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité

(4) Référence : [KZR 12/15](#) en allemand

Le tribunal d'appel (en amont de la Cour fédérale) a estimé que le système des prix de la DB S&S AG ne correspond pas au principe de la discrétion raisonnable, dans la mesure où il prévoit un prix supérieur pour les gares disposant de meilleures installations que pour celles dont les installations sont mauvaises. Ce système ne repose toutefois pas sur des critères adéquats et le trafic longue distance ne se distingue pas clairement du trafic régional.

Pour déterminer si le système des prix est nul, la Cour fédérale s'est posée la question de savoir si les tribunaux devaient appliquer § 315 du Code civil ou si celui-ci viole la directive 2001/14/CE (directive précédant la directive 2012/34/UE) ; l'examen de l'équité du système des prix ne devrait alors pas être effectué sur la base du § 315 du Code civil.

En outre, la Cour fédérale a expliqué qu'il n'est pas possible de déduire de la directive 2001/14/CE que seule l'autorité de régulation, mais pas les tribunaux civils, est compétente pour les litiges portant sur la fixation des redevances. Un système de protection juridique à deux voies est autorisé ; il est donc possible de se plaindre à l'autorité de régulation, d'une part, et d'intenter une action auprès du tribunal civil compétent, d'autre part.

### Ce qu'il faudra retenir de la décision ?

La décision sera intéressante en relation avec la question de savoir si – dans l'hypothèse où une règle nationale le prévoit comme en Allemagne – les systèmes de tarification peuvent en principe être soumis à un examen de l'équité et si une protection juridique à deux voies par les tribunaux civils en faveur du demandeur (EF) est possible au cas par cas.

*Nina.Scherf(at)cit-rail.org*

Original : DE



Gare centrale, Berlin



## DROIT ET PRATIQUE

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.

### Droit de modifier le contrat de transport

Un payeur de frais est-il aussi autorisé à modifier le contrat de transport ou seul l'expéditeur, respectivement le destinataire, peut-il le faire ?

Même si l'expéditeur (cf. article 18 § 1 CIM) ou le destinataire (cf. article 18 § 3 CIM) est seul autorisé à modifier le contrat de transport, un principe du droit contractuel, y compris du droit national des obligations, prévoit que des droits peuvent être transférés à un autre ayant droit (cession). C'est le cas en ce qui concerne le payeur des frais, dès lors qu'il s'acquitte des frais de transport et qu'il est ainsi le créancier de la partie obligée, qui peut lui céder ses droits découlant du contrat de transport.

Pour pouvoir modifier le contrat de transport, le payeur de frais doit alors produire une cession de droit de l'expéditeur ou du destinataire selon le cas, en sus du duplicata

de la lettre de voiture, sur lequel les modifications doivent être portées (cf. article 19 § 1 CIM et fiche de travail 04-01 GTM-CIT). Le transporteur exécute ensuite les ordres ultérieurs, apporte les modifications et les compléments sur la lettre de voiture en faisant état de la modification du contrat de transport dans la case 21 de la lettre de voiture (pour de plus amples détails, voir la fiche de travail 04-02 GTM-CIT).

*Erik.Evtimov(at)cit-rail.org*

*Original : DE*

### Partage du prix du transport

Un membre du CIT a relevé que l'article 61 CIV prévoit que le transporteur doit payer aux autres transporteurs intéressés la part qui leur revient sur le prix de transport encaissé. Sa question est de savoir si cet article concerne aussi les transporteurs substitués. Peut-on envisager d'autres modèles de rémunération pour ces derniers ?

L'article 61 CIV prévoit que « tout transporteur doit payer aux transporteurs intéressés la part qui leur revient sur un prix de transport qu'il a encaissé ou qu'il aurait dû encaisser. Les modalités de paiement sont fixées par convention entre les transporteurs. »

Cet article ne mentionne que le terme générique de « transporteur » qui est défini à l'article 3 a) CIV, comme étant le transporteur contractuel ou subséquent. Les articles de la CIV qui concernent également le « transporteur substitué », défini à l'article 3 b) CIV, y font explicitement référence. C'est le cas pour les articles 26 § 5 et 39 CIV notamment.

En conclusion, l'article 61 CIV ne s'applique pas au transporteur substitué. Le transporteur principal et le transporteur substitué sont donc libres de s'accorder sur tout type de rémunération pour le transport effectué.

*Isabelle.Oberson(at)cit-rail.org*

*Original : FR*

TICKET + RESERVATION						01 Seat		
Date	Dep	From	To	Date	Arr	Class		
Datum	Avs kl	Fras	Fill	Datum	Ank kl	Klass		
22/10	15.39	SMOLENSK	->NICE VILLE	24/10	08.35	*		
*	*	*****	*****	*	*	*		
Train 17	Coach 356	Sleeper 21						
Tåg nr	Vagn	01 Lower						
Gentlemen T4		Carrier:						
BUSINESS ADULT		1120 0021		PRICE SEK**2091.00				
BRC1337X02		200936233652						
00000000		DRÖMRESEBYRÅ LINKÖP AB		091015 07:42 542400		Travel Agency Inv PAGE 1/1		

Le transporteur principal et le transporteur substitué sont libres de s'accorder sur tout type de rémunération pour le transport effectué

#### Liens utiles

➔ [Règles uniformes CIV](#)



## Nouvelles du Comité du CIT

Le Comité s'est réuni le 27 avril 2017 pour sa première réunion de l'année. Placé sous la direction de sa Vice-Présidente Maria Sack (DB AG), il a défini les lignes directrices des travaux du CIT durant l'année en cours. Il a pris note notamment du résultat financier positif pour 2016.

Deux modifications des Statuts du CIT ont été examinées; elles concernent les conditions de la qualité de membre au CIT et la planification financière. Elles seront soumises à la

prochaine Assemblée générale le 16 novembre 2017. Enfin, le Comité a été informé sur la réalisation du programme de travail 2017.

La prochaine réunion aura lieu le 21 septembre 2017.

*Cesare.Brand(at)cit-rail.org*

*Original : DE*

## Une formation sur mesure pour la SNCB

Le 4 avril 2017, le CIT a organisé un séminaire pour la SNCB sur les questions juridiques et pratiques liées au trafic ferroviaire international de voyageurs. C'était l'occasion pour le Secrétariat général du CIT de présenter les différents produits du CIT en trafic voyageurs (conditions générales, accords, guides, etc.) et de faire le point sur les développements les plus récents sur les droits des voyageurs dans l'Union européenne – un thème central à Bruxelles.

Le Secrétariat général du CIT remercie toute l'équipe de la SNCB, et en particulier Frédéric Godefroid, pour les échanges vifs et intéressants qui ont suivi les présentations!

### Nouvelle offre du CIT pour ses membres

Depuis 2016, le CIT offre une nouvelle prestation à ses membres pour la formation interne des collaborateurs des services juridiques et commerciaux (vente et après-vente) dans ses domaines d'expertise : transport international de voyageurs, transport international de marchandises et utilisation de l'infrastructure. Ces séminaires de formation sont flexibles et adaptables aux besoins internes de l'entreprise. Tout membre du CIT qui serait intéressé à offrir une formation à ses collaborateurs est invité à prendre contact avec le Secrétariat général du CIT.

*Isabelle.Oberson(at)cit-rail.org*

*Original : FR*



Séminaire de formation SNCB, Bruxelles

## Le CIT souhaite la bienvenue à ses nouveaux membres !

Pays	Entreprises	Statut de membre	
Hongrie	Hungarian Railway Kft. <a href="http://www.hungarianrailway.hu/">http://www.hungarianrailway.hu/</a>	Membre titulaire depuis le 1 <sup>er</sup> février 2017	
Slovaquie	Carbo Rail, s.r.o.	Membre titulaire depuis le 1 <sup>er</sup> mars 2017	
Italie	AW Rail srl	Membre titulaire depuis le 1 <sup>er</sup> avril 2017	

*Katja.Siegenthaler(at)cit-rail.org*

*Original : DE*

### Au revoir et merci beaucoup

A la fin mars, le Secrétariat général a pris congé de Mme Katrin Zumbrunnen, de MM. Joël Forthoffer et Julien Dornbierer. Le CIT se sépare à contrecœur de ces personnes, mais se voit contraint de réorganiser la répartition des postes au sein du CIT en raison des exigences d'austérité des membres (entre autres à cause de l'augmentation des contributions des membres due à la crise des taux de change).

Nous tenons à remercier vivement Mme Zumbrunnen, MM. Forthoffer et Dornbierer pour leur travail et leur souhaitions plein succès pour leur avenir.



*Katja.Siegenthaler(at)cit-rail.org*

*Original : DE*



## CALENDRIER-CIT

Date	Réunion	Lieu	Responsable
21 juin	CIT Workshop on Data Protection	Berne	Tetyana Payosova
22 juin	Commission CIV	Berne	Isabelle Oberson
27/28 juin	Groupe de travail CIM	Berne	Erik Evtimov
12/13 juillet	Groupe d'experts CIM/SMGS	Berne	Erik Evtimov
7/8 septembre	Groupe de pilotage CIM/SMGS	Varsovie	Erik Evtimov
21/22 septembre	Comité 2 / 2017	Locarno	Cesare Brand
28 septembre	Conférence des services des réclamations voyageurs	Francfort	Jan Svensson
28 septembre	Groupe d'experts ad-hoc lettre de voiture électronique CIM / SMGS	Varsovie	Lothar Schneemann
4 octobre	Commission CUI	Berne	Nina Scherf
10/11 octobre	CIT Regional Training Event	Bucarest	Cesare Brand
11 octobre	Groupe d'experts Scellés	Budapest	Fabienne Vaisson
12 octobre	Groupe de travail CIV / SMPS	Bucarest	Erik Evtimov
14/15 novembre	Groupe de travail CIV	Berne	Isabelle Oberson
16 novembre	Assemblée générale	Berne	Cesare Brand
17 novembre	Commission Multimodalité	Berne	Erik Evtimov
29/30 novembre	Groupe de travail CIM	Berne	Erik Evtimov

## Événements avec la participation du CIT

Date	Événement	Org.	Lieu	Responsable
18 mai	UIC Freight Forum	UIC	Paris	Erik Evtimov
22/23 mai	Postal Rail Task Force	UPU	Berne	Cesare Brand
22-24 mai	Group of Expert towards Unified Railway	UNECE	Genève	Erik Evtimov
31 mai	PATRIC	UIC	Rome	Jan Svensson
31 mai-2 juin	International Transport Forum	OCDE	Leipzig	Cesare Brand
6 juin	EMC & 24th Regional Assembly Europe	UIC	Berne	Isabelle Oberson
6-9 juin	Conférence des ministres	OSJD	Sochi	Cesare Brand
7 juin	Passenger Working Group	CER	Bruxelles	Tetyana Payosova
13 juin	RailData Meeting	RailData	Bâle	Erik Evtimov, Nina Scherf, Jan Svensson
26-29 juin	UIC Technical Meetings	UIC	Paris	Jan Svensson
4-6 juillet	Groupe de pilotage « Tarif est – ouest »	UIC	Vilnius	Tetyana Payosova
10 juillet	UIC General Assembly	UIC	Istanbul	Jean-Luc Dufournaud
10/11 juillet	WCO Global Transit Conference	WCO	Bruxelles	Erik Evtimov
10/11 juillet	UIC Technical Meeting	UIC	Berne	Jan Svensson
20/21 septembre	UIC IRT Working Group Meeting	UIC	Madrid	Jan Svensson
25 septembre	CER General Assembly	CER	Gdansk	Cesare Brand
28 septembre	Commercial and Distribution Steering Committee	UIC	Paris	Cesare Brand
4/5 octobre	UIC Commercial / Technical Group	UIC	Paris	Jan Svensson
10 octobre	Passenger Working Group	CER	Bruxelles	Isabelle Oberson
1-3 novembre	Group of Experts towards Unified Railway Law	UNECE	Genève	Cesare Brand, Erik Evtimov
23 novembre	CER Assistants Meeting	CER	Bruxelles	Erik Evtimov

Rédaction:  
Comité international des transports ferroviaires (CIT)  
Secrétariat général  
Weltpoststrasse 20, CH-3015 Berne

Téléphone +41 31 350 01 90  
Fax +41 31 350 01 99  
E-Mail [info\(at\)cit-rail.org](mailto:info(at)cit-rail.org)  
Internet [www.cit-rail.org](http://www.cit-rail.org)