

**30<sup>ème</sup> réunion de la Commission CUI**  
**Réunion en ligne, 15 octobre 2020**

**Document de travail**

**Ordre du jour**

1. Informations générales .....	2
2. Projet RNE/FTE « Redesign of the International Timetabling Process » (TTR).....	10
3. Questions des membres du CIT.....	12
4. Modèle de contrat européen relatif à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire (E-SCU-I).....	15
5. Conditions générales européennes relatives à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire (E-GTC-I).....	16
6. Conditions générales du CIT relatives à l'utilisation des installations de service (GTC-SF).....	18
7. Divers.....	20

## Top 1 Informations générales

### 1.1 Evolution du droit européen relatif à l'utilisation de l'infrastructure, à l'utilisation des installations de service, à l'établissement des horaires, etc.

Depuis la dernière réunion de la Commission CUI en mai 2020, les développements suivants ont été recensés au niveau de l'UE dans le domaine de l'utilisation de l'infrastructure :

#### 1.1.1 Proposition de la Commission européenne visant à retenir des mesures pour un marché ferroviaire durable dans la perspective de la pandémie de COVID-19

A la mi-juin 2020, la Commission européenne a élaboré une proposition visant à arrêter des mesures pour un marché ferroviaire durable compte tenu de la pandémie de COVID-19. La proposition vise, après son entrée en vigueur, à réduire les prix des sillons, afin d'aider le secteur ferroviaire à atténuer les effets de la pandémie de COVID-19.

Selon le projet actuel, publié sous <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:52020PC0260>, la proposition couvre une période de référence du 1<sup>er</sup> mars 2020 au 31 décembre 2020, durant laquelle les prix des sillons pour l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et les droits de réservation des capacités pourraient être supprimés, réduits ou reportés.

Pour y parvenir, la proposition de règlement devrait, sur la base de l'article 91 du TFUE et après son entrée en vigueur, modifier certaines dispositions relatives aux redevances selon la directive 2012/34/UE ; les points ci-après sont notamment visés :

- L'article 31 (3) de la directive 2012/34/UE exige actuellement que les redevances perçues pour l'ensemble des prestations minimales soient égales au coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire.

Le projet du règlement de la Commission propose que les Etats membres puissent autoriser les gestionnaires de l'infrastructure à réduire, exonérer ou reporter le paiement des redevances perçues pour l'ensemble des prestations minimales et pour l'accès à l'infrastructure reliant les installations de service [voir l'article 2 (1) de la proposition].

- L'article 36 de la directive 2012/34/UE concerne les droits de réservation des capacités ; la troisième phrase prévoit la perception de ces droits lorsqu'une entreprise ferroviaire s'abstient, « de façon régulière », de l'utiliser en tout ou partie.

Sur la base de la proposition de la Commission, les Etats membres pourraient autoriser les gestionnaires de l'infrastructure à ne pas percevoir de droits de réservation pour des capacités attribuées mais non utilisées pendant la période de référence, c'est-à-dire du 1<sup>er</sup> mars au 31 décembre 2020 [voir l'article 2 (3) de la proposition].

L'article 5 (2) du texte proposé prévoit la possibilité de prolonger la période de référence (c'est-à-dire au-delà de la fin 2020) au moyen d'un acte délégué de la Commission.

La proposition de la Commission La proposition de la Commission a été adoptée à la quasi-unanimité par le Parlement européen le 17 septembre. Il devrait être officiellement adopté par les ministres européens de la concurrence le 29 septembre.

Les réductions des prix des sillons accordées par les États membres doivent être notifiées à la Commission européenne et publiées par celle-ci.

#### 1.1.2 Révision du règlement (CE) No 1371/2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires (PRR)

En septembre 2017, la Commission européenne a publié [la proposition de révision](#) du règlement (CE) No 1371/2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires (PRR). La [position du Parlement européen](#) a été publiée en novembre 2018 et le Conseil a adopté son [orientation générale sur la proposition de révision du PRR](#) le 2 décembre 2019.

Les négociations entre le Conseil, le Parlement européen et la Commission ont débuté au début 2020 sous la présidence croate. L'objectif était de tenir une réunion de trilogue par mois et de clore ce dossier sous la présidence croate.

Les institutions se sont réunies en janvier et février, mais les réunions ont dû être reportées pendant la pandémie de COVID-19. Cependant, quelques compromis ont été trouvés entre les trois institutions en ce qui concerne les billets directs, les vélos et les annonces pour l'assistance aux PMR. En ce qui concerne les billets directs, la notion de billets équivalents au billet direct a été développée, avec comme corollaire qu'en cas d'accord avec le transporteur, le vendeur de billets pourrait vendre ce type de billet et serait alors responsable de cette offre. Ce compromis donne une certaine liberté commerciale aux entreprises ferroviaires, par rapport à la version présentée par la Commission ou à la proposition du Parlement. S'agissant des vélos, les institutions se sont mises d'accord sur le droit de les transporter dans un espace dédié dans les trains. C'est l'entreprise ferroviaire qui devrait alors déterminer le nombre adéquat de vélos à transporter (rien ne serait imposé quant à un nombre prédéfini de places pour les vélos). Le délai de notification pour l'assistance aux PMR pourrait être compris entre 48 et 30 heures. Quelques questions demeurent ouvertes, telles que la force majeure et l'indemnisation en cas de retards (sur ce dernier point, le Parlement est prêt à ne rien changer si les autres parties des compromis sont acceptées).

La présidence croate avait pour objectif de clore le dossier sous sa présidence. Lors d'un trilogue le 23 juin 2020, les représentants du Parlement européen, du Conseil et de la Commission ne sont toutefois pas parvenus à un accord politique.

En conséquence, il appartient à la présidence allemande du Conseil de parvenir à un accord au second semestre 2020. Les deux colégislateurs doivent maintenant revoir leurs positions et se préparer aux compromis nécessaires.

## **1.2 Etat et mise en œuvre du règlement (UE) No 913/2010 (règlement RFC) et des orientations TEN-T**

### **1.2.1 Etat du règlement RFC**

Les corridors européens de fret sont basés sur le règlement UE [913/2010](#) (règlement RFC). Après 2015, la Commission européenne a présenté le 28 février 2019 une nouvelle feuille de route pour le règlement 913/2010 sur un réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif. La feuille de route prévoit une procédure d'évaluation du règlement afin de fournir les preuves nécessaires sur la base desquelles une décision sera prise quant à l'opportunité de réexaminer le règlement et quant à la question de savoir dans quelle mesure une révision des dispositions est nécessaire. Les résultats du « [Sector Statement on Rail Freight Corridors - Boosting International Rail Freight](#) » (déclaration du secteur sur les RFC), qui a été adopté par 10 associations du secteur ferroviaire lors des journées TEN-T à Rotterdam en 2016 et qui doit assurer la mise en œuvre du règlement RFC dans la pratique, doivent également être inclus dans le processus d'évaluation de la Commission.

La Commission européenne a lancé un nouveau processus d'évaluation du règlement 913/2010, qui vise à évaluer la mise en œuvre et l'impact du règlement sur le transport ferroviaire de marchandises. L'évaluation couvre toutes les dispositions du règlement, y compris les activités qui ont un impact sur les corridors de fret ferroviaire et qui vont au-delà du règlement lui-même, telles que la mise en œuvre du pilier technique du quatrième paquet ferroviaire et les progrès réalisés au niveau sectoriel.

Les activités ont débuté en 2019 ; elles comprenaient une consultation publique en ligne de 12 semaines, une consultation ciblée des groupes d'intérêt, des discussions lors des réunions des comités des corridors, etc. En avril 2020, la Commission a invité les groupes d'intérêt à répondre à des questionnaires complets concernant les expériences faites avec les corridors de fret

ferroviaire. Sur la base des réponses, des entretiens seront menés avec des représentants de tous les groupes d'intérêt impliqués dans le transport international ferroviaire de marchandises et des études de cas seront évaluées. La CER et l'EIM ont rédigé une prise de position commune sur la révision du règlement sur les corridors de fret ferroviaire ; elle peut être téléchargée à l'adresse suivante :

[https://www.cer.be/sites/default/files/publication/200717\\_CER\\_EIM\\_position\\_paper\\_RFC\\_final.pdf](https://www.cer.be/sites/default/files/publication/200717_CER_EIM_position_paper_RFC_final.pdf).

### 1.2.2 Activités pour le développement d'un réseau transeuropéen de transport (RTE-T)

Outre les activités de la Commission sur le règlement RFC, la DG MOVE a chargé une équipe d'experts indépendants de procéder à une évaluation complète du [règlement \(UE\) No 1315/2013 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport \(RTE-T\)](#)<sup>1</sup>.

L'étude fournira à la Commission une évaluation indépendante de la mise en œuvre des orientations RTE-T. En fonction des résultats et des conclusions de l'évaluation, la Commission pourrait prendre des mesures concrètes au second semestre 2020 en vue d'une éventuelle révision des orientations.

À cette fin, la Commission a lancé une consultation publique générale sur les orientations en février 2020. Un certain nombre de consultations ciblées des groupes d'intérêt ont également eu lieu sur des études de cas thématiques, comme [l'étude de cas 3 sur les chemins de fer](#).

La révision du RTE-T et du règlement RFC se fera en parallèle, car une révision ne peut être vue que de manière uniforme.

### 1.3 Révision des RU CUI : situation actuelle

L'Assemblée générale de l'OTIF a adopté en 2018 la révision des Règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de l'infrastructure en trafic international ferroviaire (CUI), en particulier les [articles 1, 3 et 8](#).

En sus de la Finlande et de la Suisse, l'Allemagne, la France et la Hongrie ont récemment approuvé les modifications des RU CUI. A l'heure actuelle, 17 Etats membres devraient encore ratifier les nouvelles dispositions des RU CUI. Quelques années s'écouleront donc encore jusqu'à l'entrée en vigueur des RU CUI révisées.

### 1.4 Affaires judiciaires (CJUE et tribunaux nationaux) et décisions des régulateurs nationaux

---

<sup>1</sup> **Contexte des réseaux transeuropéens** : Les réseaux transeuropéens sont une contribution de l'Union européenne à la mise en œuvre et au développement du marché intérieur. Le programme prioritaire vise une meilleure mise en réseau dans le marché intérieur et une certaine standardisation des systèmes de transport dans l'UE. Le chapitre « Réseaux transeuropéens » (art. 170 à 172) du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne constitue la base juridique.

Les orientations définissent le cadre pour le développement des infrastructures de transport d'ici 2030 (réseau central) et 2050 (réseau global) et une stratégie à long terme pour le développement d'un réseau de transport transeuropéen complet, qui comprend les infrastructures de transport ferroviaire, maritime, aérien et routier, pour la navigation intérieure et les terminaux rail - route.

Le réseau comprendra un réseau global et un réseau central. Le réseau central doit être achevé en 2030, le développement du réseau global en 2050. Le réseau global (chapitre II) doit avant tout assurer l'accessibilité et la connexion de toutes les régions de l'UE (« desserte en surface »), par exemple en améliorant / en maintenant la qualité des infrastructures en termes de sécurité, de fiabilité en cas de catastrophe, mais aussi d'accessibilité pour tous les utilisateurs, y compris les personnes âgées et les personnes à mobilité réduite et les passagers handicapés. Le réseau central (chapitre III) comprend les parties du réseau global qui revêtent une importance stratégique et dans lesquelles les nœuds les plus importants (par exemple les terminaux rail-route) doivent être connectés à d'autres nœuds. Le concept est similaire aux corridors de fret ferroviaire, mais vaut pour tous les modes de transport.

Chaque mode de transport a son propre chapitre. Le transport ferroviaire fait l'objet des articles 11 et suivants.

1.4.1 Procédure devant le régulateur autrichien concernant la vente de billets dans les gares  
(référence : [GKZ-SCK 18-019](#), uniquement en allemand)

Rail Control, en tant que régulateur autrichien, s'est penché sur la procédure de vente des billets dans les gares de voyageurs. Le droit d'accès de l'entreprise ferroviaire à la gare de voyageurs comprend également des emplacements appropriés pour la vente de billets [voir l'article 13 (2) et l'annexe II, point 2 a), de la directive 2012/34/UE]. En l'espèce, il s'agissait de l'accès aux locaux de la gare centrale de Vienne.

Le demandeur de la procédure était une EF établie dans un autre Etat membre (République tchèque). Celui-ci est habilité à fournir des services de transport ferroviaire au sens du chapitre III (article 17 et suivants) de la directive 2012/34/UE, mais ne dispose pas d'un certificat de sécurité B pour l'Autriche<sup>2</sup>. Les trains en Autriche sont donc exploités en coopération avec une EF autrichienne, qui commande les sillons en Autriche et a le contrat avec le gestionnaire d'infrastructure autrichien. Le train circule sur tout le parcours avec la rame de l'EF tchèque, mais sous la responsabilité de l'EF autrichienne sur le tronçon autrichien.

L'EF tchèque a déposé une plainte auprès du régulateur parce qu'elle souhaitait utiliser un espace pour la vente de billets à la gare centrale de Vienne, mais le contrat qu'elle avait demandé à l'exploitant de la gare (filiale à 100% du gestionnaire d'infrastructure autrichien) n'a pas pu être conclu. L'exploitant de la gare a justifié son refus en déclarant que l'accès à l'installation de service ne peut être demandé que par la personne qui a demandé l'accès à l'infrastructure.

Le régulateur a adopté un point de vue différent et a accordé à l'EF tchèque l'accès à un local de vente à la gare centrale de Vienne. Il a confirmé le droit d'accès de l'EF à la gare de voyageurs pour la vente de billets conformément à l'interdiction de discrimination selon l'article 13 (2) de la directive 2012/34/UE (transposée dans la loi autrichienne sur les chemins de fer). Le fait que l'EF tchèque ne commande pas elle-même de sillons en Autriche, ne dispose pas d'un certificat de sécurité en Autriche et que les trains sont exploités par une EF autrichienne n'affecte pas le droit d'accès. Un certificat de sécurité n'est pas requis pour la vente de billets.

La Commission européenne est aussi intervenue dans la procédure. Dans sa prise de position, elle a déclaré que l'EF tchèque a un droit d'accès, car elle conclut les contrats de transport et supporte le risque économique.

Dans le cadre de cette procédure, le régulateur a déclaré nulle et non avenue une disposition du document « Installations de service et prestations » de l'exploitant de la gare, selon laquelle seules ces EF dont les trains doivent s'arrêter à cette gare ont droit à un point de vente de billets dans la gare de voyageurs. Selon le régulateur, cette disposition restreint de manière trop importante le droit d'accès.

L'exploitant de la gare (gestionnaire de l'infrastructure) a fait appel de la décision devant le Tribunal administratif fédéral.

Que faut-il retenir de ce litige ?

La Commission et le régulateur autrichien semblent avoir une très large compréhension des EF, qui doivent avoir accès aux services et aux installations. En conséquence, si cette affirmation est confirmée, toutes les EF devraient se voir accorder le droit d'ouvrir des guichets dans les gares où elles exploitent des trains en coopération avec des EF locales, indépendamment du fait que ces trains s'arrêtent ou non dans cette gare.

---

<sup>2</sup> **Remarque du SG CIT** : dans le cadre de la procédure de délivrance du certificat de sécurité, l'EF doit prouver selon l'article 10 de la directive 2004/49/CE (« directive sur la sécurité ferroviaire ») qu'elle a mis en œuvre un système de gestion de la sécurité certifié et qu'elle peut satisfaire aux exigences énoncées dans les spécifications techniques d'interopérabilité (STI) et d'autres dispositions légales pertinentes et qu'elle est ainsi en mesure de maîtriser les risques et d'assurer la sécurité de l'exploitation du trafic sur le réseau.

Selon les exigences de l'UE, la composition des certificats de sécurité est la suivante :

Partie A - partie générale

Partie B - Partie spéciale (droit d'accès au réseau ferroviaire d'un gestionnaire d'infrastructure déterminé).

Les EF domiciliées hors d'Autriche ont besoin, en plus d'un certificat de sécurité délivré dans leur pays de domicile, du certificat de sécurité Partie B en Autriche afin d'obtenir un accès au réseau ferroviaire d'ÖBB-Infrastruktur AG.

1.4.2 Question préjudicielle soumise par le tribunal administratif supérieur de Rhénanie du Nord-Westphalie (Allemagne) à la CJUE sur l'interprétation du règlement (UE) 913/2010 en relation avec les dispositions de la directive (UE) 2012/34 concernant les demandes d'allocation de capacité d'infrastructure ([13 A 2224/18](#), uniquement en allemand)

La procédure devant le tribunal administratif supérieur de Rhénanie du Nord-Westphalie (OVG NRW) portait sur la question de savoir dans quelle mesure la réservation de capacités d'infrastructure ferroviaire sur la base du règlement (UE) No 913/2010, en particulier en ce qui concerne *l'organe commun donnant aux candidats la possibilité de présenter des demandes* selon l'article 13 (1) – « guichet unique – C-OSS » - est conforme à l'exigence de la directive (UE) 2012/34 de régler l'allocation de capacités d'infrastructure ferroviaire dans le document de référence du réseau.

Le demandeur devant l'OVG NRW est DB Netz AG, qui, d'une part, est impliqué en tant que gestionnaire d'infrastructure dans les corridors de fret et doit donc se conformer aux dispositions du règlement 913/2010, et, d'autre part, doit respecter également les dispositions de la directive (UE) 2012/34 en ce qui concerne l'établissement du document de référence du réseau et surtout l'allocation de capacités d'infrastructure ferroviaire conformément au point 3 de l'annexe 2 (« *Informations sur la procédure de dépôt des demandes d'allocation de sillons* »).

Le contexte de la plainte de DB Netz est le suivant : les comités exécutifs responsables des corridors de fret (organes créés par les Etats membres et chargés de définir les objectifs généraux des corridors de fret) ont convenu des dispositions-cadres communes au sens de l'article 14 (1) du règlement (Capacités allouées aux trains de marchandises) et ont prévu que les capacités du corridor devaient être demandées et attribuées via un système de demande international.

En outre, les comités de gestion ont décidé que la réservation des sillons transfrontaliers préétablis (« PaPs ») devait être effectuée exclusivement à l'aide du PCS Tool de RailNetEurope. Dans son document de référence du réseau (DRR), DB Netz a prévu que des tronçons partiels des PaPs ne peuvent pas être demandés au gestionnaire d'infrastructure concerné, mais uniquement via le PCS, sans toutefois offrir une solution de secours en cas de défaillance technique du PCS.

Le régulateur allemand (Bundesnetzagentur) a contesté ce passage dans le DRR, car la réception des demandes d'allocation de sillons revêt une importance considérable. Les candidats doivent donc se voir garantir une solution alternative en cas de défaillance du PCS.

DB Netz AG a fait recours dans le cadre de la procédure judiciaire ci-après.

DB Netz AG estime que les procédures de dépôt des demandes sur les corridors de fret sont soumises au règlement 913/2010 et que seuls les comités exécutifs sont compétents. Le règlement prévaut également sur les réglementations nationales et ne peut être contrôlé par les régulateurs nationaux. La procédure de dépôt des demandes pour les corridors de fret n'est pas une partie obligatoire du DRR et l'article 27 de la directive (UE) 2012/34 et la Bundesnetzagentur n'est dès lors pas compétente pour s'opposer à la modification du DRR. Si les informations sont reprises dans le DRR, ce n'est qu'à titre informatif. De plus, aucune solution technique de secours n'est nécessaire, car le PCS est sûr à 98,5 %.

La Bundesnetzagentur soutient pour sa part que les tronçons concernés du réseau, les PaPs, font de fait partie de la capacité d'infrastructure ferroviaire du demandeur et qu'elle est donc compétente pour contrôler. Même avec un risque de défaillance de 1,5 %, une solution de secours doit être proposée.

Dans le cadre de la procédure de recours, l'OVG NRW a décidé de suspendre la procédure et d'obtenir une décision préjudicielle de la Cour de justice de l'Union européenne conformément à [l'article 267 TFUE](#). En résumé, il a posé principalement la question de savoir si le règlement No 913/2010 doit être interprété, notamment en ce qui concerne les tâches confiées au comité de gestion d'un corridor de fret, en ce sens que le comité de gestion d'un corridor de fret est habilité à déterminer lui-même la procédure de dépôt des demandes d'allocation de capacité d'infrastructure et peut prescrire, par exemple, l'utilisation exclusive d'un outil de réservation

électronique, ou si cette procédure est soumise aux dispositions générales de l'article 27 et de l'annexe IV de la directive (UE) 2012/34, de sorte qu'elle ne puisse être réglée que par les gestionnaires d'infrastructure impliqués dans un corridor de fret, dans leurs DRR.

La juridiction de renvoi a indiqué que le septième considérant du règlement (UE) 913/2010 indique clairement que les droits et obligations des gestionnaires d'infrastructure au titre de la directive (UE) 2012/34 ne sont pas affectés et que le règlement ne fournit expressément aucun pouvoir au comité de gestion en ce qui concerne la procédure de dépôt des demandes. Elle tend donc davantage vers le point de vue de la Bundesnetzagentur. La décision de la CJUE n'est pas encore tombée.

#### 1.4.3 Suivi d'anciens cas : Décision du tribunal administratif fédéral autrichien du 11 juillet 2019 (Zl Ro 2019/03/0015, uniquement en allemand)

Lors de la 27<sup>ème</sup> réunion de la Commission CUI, le SG CIT a renseigné sur une question de la « Schienen-Control Kommission » sur les redevances d'utilisation de l'infrastructure qui devaient être perçues pour 2018 (voir le [TOP 1.5.4 du document de travail de la 27<sup>ème</sup> réunion de la Commission CUI](#)). Conformément à l'article 67, paragraphe 1, de la loi autrichienne sur les chemins de fer, la redevance d'utilisation est en principe calculée sur la base des coûts directement imputables à l'exploitation du service ferroviaire. La notion de directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire au sens de la directive 2001/14/CE a été interprétée par la Cour de justice de l'Union européenne (CJUE) dans le cadre de plusieurs procédures d'infraction. Dans les arrêts rendus dans le cadre de ces procédures, la CJUE a notamment estimé que les Etats membres disposent d'une certaine marge d'appréciation quant à la transposition de ce terme dans le droit national et à son application. En outre, conformément à l'article 67d de la loi autrichienne sur les chemins de fer, des majorations peuvent également être perçues afin de couvrir intégralement les coûts. Les majorations devraient être fixées sur la base de principes efficaces, transparents et non discriminatoires<sup>3</sup>.

Dans le cas concret, ÖBB-Infrastruktur a considéré des frais de mise à disposition et des frais d'emploi comme des coûts directement imputables à l'exploitation du service ferroviaire. La Schienen-Control Kommission a estimé que ces coûts étaient justifiés. Ces coûts sont directement imputables à l'exploitation du service ferroviaire, car il s'agit par exemple de coûts de réparation, de maintenance, d'inspection et du contrôle de la circulation des trains (gestion de l'exploitation).

La Schienen-Control Kommission a donc rejeté la plainte d'une EF concernant l'annulation de la redevance d'utilisation de l'infrastructure et a classé l'affaire. L'EF a fait recours contre la décision auprès des tribunaux qui ont dans un premier temps donné partiellement raison à la Schienen-Control Kommission.

Le tribunal administratif a maintenant tranché en appel en faveur de l'EF, en se référant à la jurisprudence de la CJUE. Celle-ci estime que seuls les coûts qui varient en fonction du mouvement du train peuvent être compris sous le terme des coûts directement imputables à l'exploitation du service ferroviaire. Les coûts fixes, que l'exploitant aurait à supporter même sans mouvement du train, ne relèvent pas de ce terme. En outre, les éléments de coûts qui incluent en partie des coûts fixes et en partie des coûts variables ne devraient être compris que dans la proportion des coûts variables. Les coûts d'entretien (entretien courant de l'infrastructure) et de gestion du trafic, d'entretien et de réparation peuvent en partie varier en fonction de l'intensité du trafic et, par conséquent, dans certains cas, être considérés comme directement imputables à l'exploitation du service ferroviaire. Il en découle que les coûts en cause ne peuvent être considérés que partiellement comme directement imputables à l'exploitation du service ferroviaire.

---

<sup>3</sup> **Remarque du SG CIT :** la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité a été modifiée entre-temps par la directive 2012/34/UE (voir art. 31 paragraphe 3) et le règlement d'exécution 2015/909, que les gestionnaires d'infrastructure ont dû se transposer jusqu'en juillet 2019. Bien que l'interprétation par la CJUE des coûts directement imputables à l'exploitation du service ferroviaire soit susceptible de perdurer, les modalités de calcul des coûts directement imputables à l'exploitation du service ferroviaire sont désormais précisées dans le règlement d'exécution.



Dans le contexte de ces décisions, la Schienen-Control Kommission poursuit actuellement l'information judiciaire dans cette affaire.

#### 1.4.4 Suivi d'anciens cas : Arrêt du Tribunal fédéral relatif à la décision du Tribunal administratif fédéral du 21 mai 2019

Lors de la 28<sup>ème</sup> réunion de la Commission CUI, le SG CIT a renseigné sur une décision du Tribunal administratif fédéral ([TOP 1.5.1 du document de travail de la 28<sup>ème</sup> réunion de la Commission CUI](#)). Entre-temps, un recours a été déposé contre cette décision et le Tribunal fédéral suisse a récemment rendu son arrêt.

##### Contexte de l'affaire

A partir de janvier 2017, le système d'utilisation du réseau et d'attribution des capacités en Suisse a été modifié fondamentalement : l'ancienne règle de priorité en faveur du transport des voyageurs a été remplacée dans le but de développer l'infrastructure ferroviaire de manière égale pour le transport des voyageurs et des marchandises.

Sur la base de ce « nouveau système », le Conseil fédéral a adopté en 2017 un concept relatif à l'utilisation du réseau pour l'extension par étapes de l'infrastructure ferroviaire, actuellement jusqu'en 2025.

Le concept d'utilisation du réseau définit divers principes, notamment :

- La disponibilité des sillons pour un mode de transport ne doit pas être réduite au profit d'un autre mode de transport ;
- Un nombre minimum de sillons marchandises doit être mis à disposition ;
- ...

Sur la base du concept d'utilisation du réseau, les gestionnaires de l'infrastructure devraient élaborer des plans d'utilisation du réseau spécifiques dans lesquels l'attribution des sillons en fonction des années d'horaire est spécifiée en détail.

##### A propos des faits

En décembre 2018, l'Office fédéral des transports (OFT) a approuvé les plans d'utilisation du réseau pour les horaires 2019 à 2024. Ces plans prévoyaient notamment de garantir, aux heures de pointe, une capacité minimale pour le transport des marchandises sur un tronçon régional à Zurich. Pour cette raison, la fréquence d'une demi-heure habituellement prévue en Suisse pour les trains régionaux n'a pas pu être garantie. Le canton de Zurich a déposé un recours contre la décision de l'Office fédéral auprès du Tribunal administratif fédéral (TAF). L'OFT estimait qu'une capacité minimale pour les transports de marchandises devait être garantie également aux heures de pointe.

Le Tribunal administratif fédéral a adopté un point de vue différent en mai 2019 ([Affaire A-1216/2018](#)) et est parvenu à la conclusion que le critère de la capacité minimale pour les transports de marchandises ne pouvait être compris de manière absolue. Une pesée des intérêts est nécessaire, ce que l'OFT n'a pas fait : dans le cas présent, les intérêts des transports de voyageurs prédominent en raison des investissements déjà réalisés par le canton de Zurich dans les infrastructures et le matériel roulant. De plus, les données relatives aux transports de marchandises ont montré que les tronçons litigieux n'étaient pas encore utilisés régulièrement ou fréquemment. Il a donc provisoirement mis en place la fréquence d'une demi-heure en faveur du trafic voyageurs.

Recours au Tribunal fédéral et sa décision du 25 juin 2020 ([Affaires 2C 614/2019 et 2C 623/2019, uniquement en allemand](#))

Le ministère des transports (représenté par l'OFT) et les entreprises de transport de marchandises concernées ont déposé un recours contre la décision du Tribunal administratif fédéral.



Le Tribunal fédéral suisse a maintenant confirmé la décision précédente du Tribunal administratif fédéral et a déclaré que le concept d'utilisation du réseau n'exigeait pas que tous les principes de sécurisation de la capacité soient respectés dans les plans d'utilisation du réseau et que le concept de pondération des principes dans les plans n'est pas en contradiction. Le tribunal administratif fédéral a procédé correctement à cette pesée d'intérêts.

Ainsi, la fréquence de la demi-heure pour les trains régionaux de voyageurs peut être introduite (au moins provisoirement) au prochain changement d'horaire.

La décision du Tribunal fédéral n'est actuellement que provisoire, c'est-à-dire qu'elle vaut jusqu'à la décision définitive du Tribunal administratif fédéral.

#### 1.4.5 Elaboration d'une collection de cas pour le domaine utilisation de l'infrastructure au sein du CIT

Les membres de la Commission CUI échangent régulièrement des informations sur de nouvelles affaires devant les tribunaux ou les autorités nationales de régulation liées à l'utilisation de l'infrastructure. Une collection de cas sous forme électronique devrait donc être élaborée pour le site Internet du CIT l'année prochaine et mise à la disposition des membres.

Le SG CIT a élaboré la collection des cas pour l'instant dans un tableau Excel ([annexe 1](#)). L'aperçu est subdivisé selon les sujets suivants : procédure d'accès, contrat d'utilisation, conditions commerciales, systèmes financiers et installations de service et autres.

Le SG CIT souhaite savoir des membres de la Commission CUI s'ils sont toujours d'accord sur ces subdivisions et si le tableau peut être publié dans la zone réservée aux membres sur le site Internet du CIT.

#### **Propositions de décisions :**

La Commission CUI

- prend acte des informations dans le document de travail ;
- retient la procédure ultérieure ci-après concernant la publication de la collection des cas selon le point 1.4.5 : ...

**TOP 2****Projet RNE/FTE « Redesign of the International Timetabling Process » (TTR)****2.1. Introduction au projet TTR**

Le SG CIT participe à la « TTR Legal Task Force », qui assiste le projet RNE/FTE « Redesign of the International Timetabling Process » sur le plan juridique. Le projet TTR a pour toile de fond une refonte du processus de planification et d'allocation des capacités, respectivement des sillons, qui devrait être pris en charge par des systèmes informatiques communs, utilisés dans toute l'Europe.

Une refonte systématique des processus d'élaboration de l'horaire est nécessaire, car ils sont très différents dans les pays européens, ce qui rend la coopération internationale plus difficile. Les transports internationaux sont aussi importants qu'ils ne l'ont jamais été pour le secteur ferroviaire, mais le système actuel crée des retards inutiles en raison de travaux de construction mal coordonnés et de conflits d'horaires. Grâce à de nouveaux processus de planification, les gestionnaires d'infrastructure devraient également être en mesure d'offrir à l'avenir des capacités de transport plus flexibles et qualitativement meilleures, en particulier pour le transport des marchandises, alors que le transport des voyageurs devrait pouvoir être planifié à temps et de manière stable, afin que les ventes de billets puissent commencer plus tôt. Le projet TTR est actuellement testé sur un certain nombre de pilotes, qui devraient permettre d'évaluer si ces objectifs peuvent être atteints.

**2.2 Défis juridiques****2.2.1 Situation actuelle**

Afin de mettre pleinement en œuvre ces processus, le respect du cadre juridique pertinent doit être assuré. Le cadre juridique actuel (droit européen et droit national) reflète les processus existants de gestion des capacités (horaire annuel et commandes ad-hoc). Il est donc nécessaire de vérifier si la nouvelle procédure est compatible avec le cadre juridique existant.

C'est pourquoi une « Legal Task Force » a été créée ; elle est composée de représentants des gestionnaires d'infrastructure, des EF, de RNE (présidence de la Task Force), de la CER, d'EIM et du CIT. Nouvellement, la Commission européenne (DG MOVE) participera également à l'examen de certains thèmes.

Dans un document d'analyse [TTR Legal Challenges and possible solutions](#), il a été constaté que le TTR ne peut pas être pleinement mis en œuvre dans toute l'Europe avec le cadre juridique actuel, car certains éléments se trouvent dans des « zones grises » sur le plan juridique, ce qui engendre un degré élevé d'insécurité juridique.

Le SG CIT donnera lors de la réunion de la Commission CUI un aperçu des problèmes juridiques qui se posent au niveau européen.

**2.2.2 Procédure ultérieure**

Le document d'analyse [TTR Legal Challenges and possible solutions](#) sera à nouveau révisé au cours du second semestre 2020, car de nouveaux enseignements devront peut-être être pris en considération dans le cadre des échanges avec différents groupes (organismes de régulation nationaux, DG MOVE, etc.).

L'Assemblée générale de RNE a approuvé une stratégie de migration TTR en mai de cette année. Les membres de la TTR Legal Task Force ont été informés par leur présidente, Elisabeth Hochhold (RNE), que le rythme de la mise en œuvre du TTR pourrait ainsi être accéléré. Les décideurs à différents niveaux (DG MOVE, ministères des transports, etc.) montrent un intérêt croissant pour comprendre dans quelle mesure le cadre juridique actuel (droit européen et droit national) peut soutenir la mise en œuvre du TTR ou doit être adapté afin de permettre l'introduction du TTR.

Dans ce contexte, RNE a été prié de créer une « feuille de route des obstacles », dans laquelle les obstacles (juridiques) potentiels à l'introduction du TTR doivent être recensés. Etant donné qu'une première analyse des défis juridiques de la mise en œuvre du TTR qui résultent du droit européen a déjà été préparée par la TTR Legal Task Force en 2018 (voir ci-dessus le document d'analyse), cette « feuille de route » devrait se concentrer dans un premier temps sur l'identification des obstacles juridiques au TTR au niveau national, c'est-à-dire les obstacles résultant du droit national, de décisions des autorités nationales, etc.

L'enquête sur la « feuille de route des obstacles » s'adresse principalement aux membres de RNE, les gestionnaires d'infrastructure.

Les premiers résultats seront présentés lors d'un workshop sur le TTR organisé par la DG MOVE en septembre 2020 (au cours duquel RNE a été invité à présenter le projet TTR).

Le SG CIT présentera les résultats de la « feuille de route des obstacles » nationale lors de la réunion de la Commission CUI.

La discussion sur la mesure dans laquelle les éléments opérationnels du TTR peuvent être raisonnablement adaptés ou sur la question de savoir si le cadre juridique existant devrait ou pourrait être adapté n'est pas encore terminée. Néanmoins, le SG CIT considère qu'il est judicieux que les EF suivent le projet au sein de leurs entreprises, afin que ce projet ne devienne pas un projet exclusif de RNE et des gestionnaires d'infrastructure, mais qu'il prenne en considération les intérêts des EF. Le FTE est l'interlocuteur du projet du côté des EF.

**Proposition de décision :**

La Commission CUI prend acte des informations dans le document de travail.

### TOP 3

#### Questions des membres

### 3.1 Follow-up : remboursement des frais d'annulation de sillons en cas de « force majeure » / « circonstances exceptionnelles »

#### 3.1.1 Introduction

Lors de ses dernières réunions, la Commission CUI a traité des différentes pratiques en Europe sur la question de savoir si et comment les GI doivent rembourser aux EF les frais d'annulation des sillons en cas de « force majeure ». Les frais d'annulation comprennent les frais de réservation et les frais d'annulation dus pour un sillon.

Pour les EF qui utilisent un sillon international, le problème est le suivant :

Les GI autres que le GI qui a annulé un tronçon international en raison d'un cas de force majeure facturent à l'EF les frais de réservation ou d'annulation pour les tronçons nationaux de sillons transfrontaliers. Sur le corridor Rhin - Alpes par exemple, dans le cas où le tronçon néerlandais d'un sillon international de Rotterdam à Gênes serait annulé par PRORAIL (en raison d'un événement de force majeure lié au réseau PRORAIL), ce serait typiquement le cas des frais de réservation / d'annulation que DB Netz, CFF Infrastructure et FSI factureraient néanmoins à l'EF pour les tronçons nationaux du sillon international non utilisés.

Le Railway Advisory Group du corridor Rhin – Alpes s'est saisi à l'origine de la question, qui a été présentée ensuite par la Commission européenne au sein du PRIME Charging Subgroup (la plateforme d'échange entre les GI en Europe et la DG MOVE).

Afin de soutenir les travaux, le SG CIT avait rédigé un document répertoriant diverses définitions juridiques générales de la force majeure / des circonstances exceptionnelles selon différentes sources juridiques du droit international des transports (y compris les E-GTC-I) et une liste des événements relevant de la force majeure selon cette législation internationale. Les deux documents sont joints en **annexes 2 et 3**.

Ces documents ont été transmis à Christiane Trampisch, représentante de la DG MOVE au sein du PRIME Charging Subgroup, en lui faisant observer qu'il serait utile, du point de vue du CIT, que les GI s'accordent sur une définition de la force majeure, en présence de laquelle, lorsque le train international d'une EF ne peut pas poursuivre sa route, les frais d'annulation pour l'ensemble des tronçons concernés seraient remboursés.

Selon l'idée de solution discutée en dernier lieu au sein du PRIME Charging Subgroup, aucune définition uniforme de la force majeure n'est toutefois prévue ; les GI devraient plutôt conclure une sorte d'accord stipulant qu'ils acceptent les décisions des autres GI en trafic international, selon lesquelles il s'agit de cas de force majeure. Une décision d'un GI selon laquelle une perturbation sur son réseau constitue un cas de force majeure serait ainsi déterminante et devrait être acceptée par les autres gestionnaires d'infrastructure concernés par le trajet du train.

#### 3.1.2 Etat actuel des travaux

Afin de comprendre l'importance et l'impact financier des frais d'annulation pour les entreprises ferroviaires après des perturbations causées par un cas de force majeure, la Commission européenne a annoncé qu'elle évaluerait dans un premier temps l'intensité du problème pour les EF. A cette fin, elle a convenu avec le Corridor Rhin - Alpes de collecter des données spécifiques sur le corridor (le corridor comprend les réseaux d'infrastructure ferroviaire néerlandais, belge, allemand, suisse et italien) durant la période du 1<sup>er</sup> janvier au 31 mars 2020, surtout, afin de connaître le montant total des frais d'annulation payés par les EF pour les sillons annulés en relation avec des trains internationaux sur le corridor de fret (durant la période de

janvier à mars 2020) en raison d'événements de force majeure imputables à l'infrastructure et la part de l'EBIT<sup>4</sup> représentée par ces frais d'annulation.

### 3.1.3 Procédure ultérieure

Jusqu'à présent, aucun résultat concernant le projet du corridor Rhin – Alpes n'a été publié.

Un problème qui se pose du point de vue du SG CIT est le suivant : les EF ainsi que les GI doivent être en mesure de savoir qu'il s'agit d'un sillon transfrontalier avec un tronçon national sur lequel un cas de force majeure est survenu et a eu pour conséquence l'impossibilité pour l'EF de poursuivre la circulation du train. Les informations correspondantes doivent être communiquées de manière transparente. Si un sillon sur un corridor est commandé via le guichet unique, l'information devrait être connue. Cependant, il existe également de nombreux sillons transfrontaliers qui sont successivement convenus entre l'EF et les GI concernés. Les questions suivantes se posent alors :

- Comment les systèmes garantissent-ils qu'il est clair pour les GI et l'EF que le train franchit plusieurs frontières ?
- Comment les EF reçoivent-elles les informations indiquant que les frais d'annulation ont été annulés (ou non) en raison d'un cas de force majeure ?
- L'article 35 et l'annexe VI de la directive (UE) 2012/34 prévoient la mise en place d'un système de redevances liées à la performance « Performance Scheme ». Le point 2 de l'annexe VI stipule que les causes des retards sont rangées dans l'une des catégories qui y sont énumérées. Le point 8 prévoit la catégorie « causes externes qui ne sont imputables ni au gestionnaire de l'infrastructure ni à l'entreprise ferroviaire ». Ce système d'amélioration des performances pourrait-il indiquer si la circulation d'un train a été interrompue en raison de ces causes externes et dans quelle mesure des frais ont par conséquent été annulés (ou non) ?

Le SG CIT propose que les membres de la Commission CUI clarifient cette question avec les services compétents au sein de leur entreprise.

L'examen de la question sera poursuivi entre les GI et la DG MOVE au sein du PRIME Charging Subgroup.

Le SG CIT suggère que la Commission CUI discute en réunion si elle peut également se positionner grâce à des connaissances et des suggestions correspondantes. Sur la base des enseignements acquis dans le passé, la Commission CUI pourrait développer sa propre opinion.

## 3.2 **Document Questions fréquentes (« FAQ ») sur les accords-cadres**

### 3.2.1 Introduction

Lors de la dernière réunion de la Commission CUI, le SG CIT a renseigné sur les différentes questions soulevées par les membres du CIT en relation avec les accords-cadres selon l'article 42 de la directive (UE) 2012/34. D'une part, en janvier de cette année, la SNCF a contacté le SG CIT pour obtenir des informations sur le montant des pénalités pour les jours de sillons non utilisés par l'entreprise ferroviaire, qu'un gestionnaire d'infrastructure peut percevoir d'une EF sur la base d'un accord-cadre selon la directive (UE) 2012/34.

En outre, le Vice-président de la Commission CUI, Alberto Gallo (Trenitalia), a informé le SG CIT que l'autorité de régulation italienne a demandé au gestionnaire d'infrastructure italien (RFI) de consulter les EF afin de définir un « système de pénalités approprié » à inclure dans le document de référence, qui devrait s'appliquer dans le cas où le GI ne fournirait pas les capacités convenues dans un accord-cadre. Trenitalia a transmis sa position sur les sanctions à RFI et le processus avec RFI est actuellement en cours (état mi-août 2020).

En outre, d'autres questions ont été posées sur la nature juridique des accords-cadres et sur la possibilité pour une EF de réserver une certaine quantité de capacité conformément à un

---

<sup>4</sup> Remarque: l'EBIT (bénéfice d'exploitation) est le bénéfice d'une entreprise, avant intérêts et impôts.

accord-cadre tout en étant sûre qu'elle recevra la capacité même en cas de demandes contradictoires.

En raison des différentes questions qui se posent, la Commission CUI a chargé le SG CIT de préparer un résumé des résultats les plus importants sur la question des « accords-cadres ».

### 3.2.2 Etat actuel des travaux

En conséquence, le SG CIT a élaboré durant l'été 2020 un document intitulé « Questions fréquentes relatives aux accords-cadres » et l'a distribué aux membres de la Commission CUI, afin d'obtenir leur avis et d'amender le document. La DB, les NS, la SNCF et Trenitalia ont communiqué des remarques au sujet des accords-cadres. Le SG CIT tient à les en remercier.

Le document amendé fait l'objet de l'**annexe 4**. Sauf avis contraire, le SG CIT suggère de le télécharger sur la page « Infrastructure » du site Internet du CIT, dans la zone réservée aux membres du CIT. En cas de nouveaux éléments, le document pourra être modifié à tout moment. Le SG CIT prie les membres de la Commission CUI de renseigner sur de nouveaux développements ou de nouvelles questions.

Sur la base de ce document, un article sur la question des « accords-cadres » paraîtra en outre dans la Newsletter CIT-Info.

#### **Propositions de décisions :**

La Commission CUI

- prend acte des informations dans le document de travail ;
- retient la position suivante en relation avec le TOP 3.1 : ... ;
- décide de publier le document « Questions fréquentes (« FAQ ») relatives aux accords-cadres »
  - qui sera mis à jour chaque fois que nécessaire - sur le site Internet du CIT, dans la zone réservée aux membres du CIT ;
- ...

**TOP 4****Modèle de contrat européen relatif à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire (E-SCU-I)****4.1 Introduction**

En 2017, la Commission CUI a entamé l'élaboration d'un modèle de contrat européen relatif à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire (« E-SCU-I »). Différents contrats d'utilisation de l'infrastructure (DB Netz, CFF, RFI, Trafikverket et le modèle de contrat de RNE de 2004) ont servi de bases de travail.

Un premier projet avec une série de clauses a été élaboré par la Commission CUI à la fin 2018. L'idée était d'utiliser le projet du contrat en relation avec les [E-GTC-I](#); le document pourrait toutefois également être utilisé sans appliquer pleinement les E-GTC-I. De nombreux points du projet du contrat renvoient donc à des clauses des E-GTC-I.

L'E-SCU-I a été transmis à RNE et l'Assemblée générale de RNE a décidé en mai 2019 d'entamer des négociations avec le CIT pour discuter du contrat.

En août 2019 et février de cette année, des réunions ont eu lieu entre le Bureau commun RNE (RNE Joint Office), le SG CIT et des membres des deux organisations. Les réunions ont notamment permis de discuter des questions de RNE concernant le contrat élaboré par la Commission CUI.

Les contre-propositions et questions de RNE sur l'E-SCU-I ont été discutées lors de la dernière réunion de la Commission CUI. Principales décisions prises :

- Le champ d'application du projet original du CIT couvre l'ensemble des prestations de services ferroviaires proposées par les gestionnaires d'infrastructure, y compris celles allant au-delà du paquet d'accès minimal selon [l'article 13, paragraphe 1, et l'annexe II ch. 1 de la directive 2012/34/UE](#). RNE propose de se limiter dans un premier temps au paquet d'accès minimal et de discuter dans un deuxième temps de la reprise de prestations de service. Politiquement, il serait en effet plus facile au niveau de RNE d'obtenir l'approbation des GI sur le projet du contrat si ce dernier était limité au paquet d'accès minimal.
  - ➔ La Commission CUI a convenu qu'il serait logique que le contrat comprenne toutes les prestations de services. On peut toutefois commencer avec le paquet d'accès minimal, en définissant toutefois un délai pour intégrer les prestations de services. Il semble que la grande majorité des GI reprennent dans leurs contrats d'utilisation de l'infrastructure le paquet d'accès minimal et les prestations de services. C'est également ce que prévoit la structure commune des documents de référence du réseau élaborée par RNE ([Network Statement Common Structure](#)).
- Le projet d'E-SCU-I du CIT fait référence aux E-GTC-I. Selon les informations de RNE, cela est problématique pour les GI qui n'utilisent pas les E-GTC-I ou ne les utilisent que partiellement, mais appliquent leurs propres conditions générales nationales. En outre, il existe des GI qui ne proposent pas de conditions générales dans un document séparé, mais qui ont plutôt intégré ces clauses, qui font normalement partie des conditions générales (par exemple sur la responsabilité), dans le contrat ou le document de référence du réseau.
  - ➔ Lors de sa dernière réunion en mai 2020, la Commission CUI a estimé que les références aux E-GTC-I devraient être conservées (au moins) en option. De plus, pour les GI qui n'appliquent pas les E-GTC-I, une référence aux conditions générales nationales pourrait être reprise. Dans la mesure du possible, la possibilité d'utiliser des extraits des E-GTC-I directement dans l'E-SCU-I pourrait également être discutée.

A la suite de la réunion de la Commission CUI de mai 2020, l'E-SCU-I a été envoyé à la responsable des affaires juridiques de RNE (Elisabeth Hochhold) avec les commentaires et contre-propositions de la Commission CUI.

**4.1. Etat des négociations avec RNE**



Afin de faire progresser les discussions, une réunion conjointe en ligne entre RNE et le CIT a eu lieu le 8 septembre dernier. Du côté du CIT, le Président de la Commission CUI Adriaan Hagdorn (NS) et le Vice-président de la Commission CUI Alberto Gallo (Trenitalia), João Fialho (CP), Claus Leitzke (DB) et Cesare Brand, Sandra Dobler et Nina Scherf (SG CIT) ont participé aux discussions. Du côté de RNE, la cheffe du service juridique Elisabeth Hochhold, Péter Rónai (Vice-président de RNE et responsable du domaine juridique), DB Netz (Allemagne), HŽ Infrastruktura (Croatie), Infrabel (Belgique) et SNCF Réseau (France) ont participé, ainsi qu'Elisabeth Bragina (CER) en qualité d'observatrice. Les documents ont été envoyés par courriel aux membres de la Commission CUI avant la réunion. Si nécessaire, ils peuvent être mis à disposition par le SG CIT.

Lors de la réunion, les participants ont eu l'occasion de discuter du projet actuel de l'E-SCU-I avec les questions ouvertes et diverses propositions et de se mettre d'accord sur des résultats concrets concernant les propositions de textes.

Les résultats suivants méritent d'être soulignés :

- Le projet actuel de l'E-SCU-I se rapportera uniquement au paquet d'accès minimal. Toutefois, un deuxième document avec les références aux prestations de services ferroviaires proposées par le CIT est conservé et sera discuté dans une prochaine étape. Lors de la réunion, quelques GI ont déclaré qu'il est très important pour eux aussi d'inclure les prestations de services ferroviaires.
- L'E-SCU-I doit toujours faire référence aux E-GTC-I (comme dans le projet initial du CIT). De plus, il doit y avoir aussi la possibilité de se référer aux conditions générales nationales. Pour les gestionnaires d'infrastructure qui ne disposent pas de CG dans un document séparé, des propositions de textes doivent être mises à disposition, qui pourront ensuite être utilisées à la place des références aux E-GTC-I / CG.
- La proposition de texte au point 3 du contrat « Modification du contrat » doit encore être discutée entre RNE et le CIT. Le contre-projet soumis par RNE, selon lequel les modifications apportées par les GI par rapport au document de référence du réseau et les CG doivent être acceptées par l'EF sans aucune consultation ni possibilité d'objection, faute de quoi le contrat serait résilié par le GI, doit être mis au point.

RNE examinera si la contre-proposition du CIT issue de la Commission CUI (15 mai 2020) est acceptable.

En outre, il paraît nécessaire pour les parties / GI qui ne disposent pas de CG dans un document distinct de créer des propositions de texte spécifiques en lieu et place des renvois aux E-GTC-I ou aux CG. Il s'agit des points 4 (Echange d'informations et confidentialité), 6.2 (Paiement et comptabilisation), 9 (Résiliation) et 10 (Litiges) de l'E-SCU-I. Afin d'élaborer ces propositions de textes, le SG CIT et le RNE JO ont comparé les dispositions légales concernées (CUI, directive 2012/34/UE et les actes juridiques fondés sur celle-ci) et les textes des E-GTC-I, en examinant, sur la base des textes de ces dernières, les modifications qui devraient y être apportées si nécessaire.

Lors de la réunion commune le 8 septembre, les propositions de textes relatifs au point 4 de l'E-SCU-I ont été discutées et jugées bonnes par les participants.

Les propositions de textes relatives au point 6.2 (Paiement et comptabilisation) doivent toutefois encore être remaniées. Le SG CIT et le RNE JO ont utilisé comme base de travail le règlement d'exécution 2015/909 (modalités de calcul du coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire). Cependant, il a été expliqué lors de la réunion que cet acte juridique avait une portée (antérieure) différente de celle du point 2.9 des E-GTC-I. Le point 2.9 des E-GTC-I fait référence aux frais qui sont facturés pendant la période horaire, tandis que le règlement d'exécution 909/2015 fait référence aux frais (coûts unitaires) qui doivent être calculés par le GI bien avant le prochain changement d'horaire. Pour cette raison, la proposition doit être reformulée.

Pour des raisons de temps, la réunion commune s'est terminée par la discussion sur le point 6.2 et il a été convenu de programmer une deuxième réunion en ligne.

#### 4.2. Prochaines étapes

Une autre réunion entre les organisations est programmée pour le 30 septembre, au cours de laquelle les autres points ouverts seront discutés à la suite du point 6.2 E-SCU-I.

Le SG CIT renseignera verbalement sur les résultats de cette deuxième rencontre lors de la réunion de la Commission CUI.

Lors de la réunion le 15 octobre 2020, le SG CIT informera la Commission CUI en détail des points de l'E-SCU-I discutés et des modifications convenues avec RNE lors des réunions communes en septembre. Les derniers résultats à l'issue de la réunion de septembre font l'objet de l'**annexe 5**.

**Propositions de décisions :**

La Commission CUI

- prend acte des informations dans le document de travail ;
- vise un E-SCU-I harmonisé et le négocie avec RNE ;
- retient les étapes suivantes pour la poursuite des travaux avec RNE : ... ;
- demande au SG CIT de porter le projet de l'E-SCU-I à la connaissance de tous les groupes intéressés ;
- ...

**TOP 5****Conditions générales européennes relatives à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire (E-GTC-I)****5.1 Projet RNE : Harmonisation du cadre contractuel des transports internationaux**

La responsable du service juridique de RNE, Elisabeth Hochhold, a renseigné le SG CIT sur un nouveau projet de RNE visant à harmoniser le cadre contractuel des transports internationaux. Le projet a été approuvé lors de l'Assemblée générale de RNE en décembre 2019. De plus amples informations peuvent être consultées sur le site Internet de RNE : <https://rne.eu/legal-matters/harmonisation-of-contractual-framework/>.

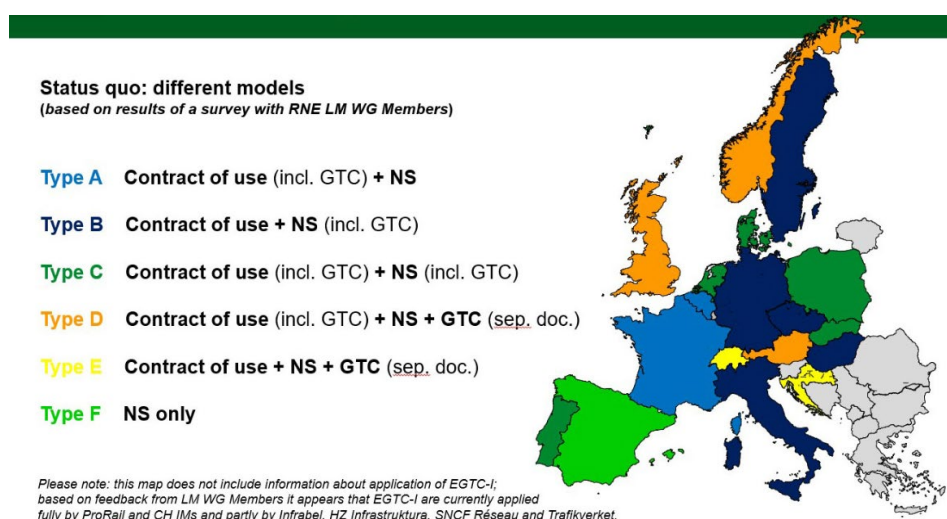
Le projet a pour but de rechercher une structure cohérente entre les documents contractuels des gestionnaires d'infrastructure et d'éviter des doublons.

Le cadre contractuel entre l'EF et le gestionnaire de l'infrastructure pour l'utilisation de l'infrastructure est actuellement très différent en Europe d'un pays à l'autre. Il n'y a pas de structure uniforme entre les documents existants : le contrat d'utilisation de l'infrastructure (ou le contrat d'accès aux sillons), les conditions générales et le document de référence du réseau.

A l'exception des exigences légalement contraignantes (telles que les réglementations au sens de l'article 27 de la directive 2012/34/UE faisant partie du document de référence du réseau), les gestionnaires de l'infrastructure ont conçu les clauses contractuelles différemment et les ont placées en partie dans des documents différents. Plus encore, dans certains pays, il n'existe pas de conditions générales (CG) distinctes mais uniquement le contrat d'utilisation de l'infrastructure et le document de référence du réseau ferroviaire (DRR), qui contient alors des dispositions des CG.

Un exemple : si les questions relatives à la responsabilité sur le réseau ferroviaire suisse sont contenues dans les conditions générales<sup>5</sup>, DB Netz les a intégrées dans le document de référence du réseau<sup>6</sup> alors que le gestionnaire d'infrastructure italien RFI les a reprises dans le contrat d'accès à l'infrastructure<sup>7</sup> joint au document de référence du réseau.

L'aperçu suivant élaboré par le Groupe de travail juridique de RNE illustre le cadre juridique hétérogène<sup>8</sup> :



<sup>5</sup><https://company.sbb.ch/fr/les-cff-comme-partenaire-commercial/prestations-eft/onestopshop/acces-au-reseau.html> (consulté le 21 juillet 2020).

<sup>6</sup><https://fahrweg.dbnetze.com/resource/blob/4606064/8b8889688386891d09e9ae405b4516f3/SNB-2020-data.pdf>, cf. point 2.9.8 (consulté le 21 juillet 2020).

<sup>7</sup>[https://www.rfi.it/content/dam/rfi/offerta/offertaaccessorete/prospetto-informativo-della-rete/PIR-2020/PIR%202020\\_edizione%20dicembre%202019.pdf](https://www.rfi.it/content/dam/rfi/offerta/offertaaccessorete/prospetto-informativo-della-rete/PIR-2020/PIR%202020_edizione%20dicembre%202019.pdf), cf. annexe 1 et point 8 (consulté le 21 juillet 2020).

<sup>8</sup> Contract of use = contrat d'utilisation de l'infrastructure ; GTC = CG ; NS = document de référence du réseau.

RNE tente désormais de trouver une structure cohérente au niveau européen. Dans un premier temps, cela se fera avec le CIT dans le cadre du contrat d'utilisation de l'infrastructure (voir le TOP 4). En outre, les autres documents juridiques, le document de référence du réseau et les conditions générales doivent également être comparés.

Selon les informations dont dispose le SG CIT, RNE compare actuellement son document « [Network Statement Common Structure](#) », qui définit la structure du document de référence du réseau au niveau européen, avec les E-GTC-I et identifie les chevauchements.

Selon RNE, la « [Network Statement Common Structure](#) » est utilisée par plus de 90% des gestionnaires d'infrastructure ; elle a donc plus de poids pour RNE que les E-GTC-I.

Le SG CIT suppose donc que du point de vue des gestionnaires de l'infrastructure, les dispositions à double sont davantage susceptibles d'être supprimées dans les E-GTC-I et de subsister uniquement dans le document de référence du réseau. Cependant, les résultats de la comparaison ne sont pas connus.

## 5.2 Discussion sur le point de vue des EF

Le projet de RNE signifie que les gestionnaires de l'infrastructure réfléchissent aux dispositions qui devraient être reprises dans la structure des conditions générales. Cela a donc également un impact sur la question de savoir dans quelle mesure RNE reconnaît toujours les E-GTC-I développées avec le CIT comme un « standard » au sein du secteur. On ignore si les conditions générales telles que les « E-GTC-I » demeureront un document distinct au terme des travaux relatifs à la structure commune de la réglementation, car quelques gestionnaires d'infrastructure ne publient pas leurs conditions générales dans un document distinct mais les reprennent dans leur document de référence du réseau ou dans leur contrat d'utilisation (voir l'aperçu sous le point 5.1).

RNE souhaite impliquer l'ensemble du secteur dans ses travaux, en particulier - mais pas uniquement - le CIT.

Lors de sa dernière réunion en mai de cette année, la Commission CUI s'est prononcée comme suit sur le projet de RNE :

1. Le **document de référence du réseau** ne devrait contenir (principalement) que les dispositions énoncées dans la directive 2012/34/UE (en particulier l'article 27 et l'annexe IV) ;
2. Le **contrat d'utilisation de l'infrastructure** devrait refléter la structure de l'E-SCU-I discutée entre RNE et le CIT ;
3. Les **conditions générales** devraient faire l'objet d'un document distinct (les GI sont flexibles pour y renvoyer dans le document de référence du réseau ou dans le contrat d'utilisation par exemple). La Commission CUI estime que les E-GTC-I devraient être conservées comme base et ne devraient être modifiées que si c'est nécessaire en raison de la situation juridique ou que si des dispositions doivent être transférées dans un autre document, afin d'éviter des doublons.

Afin de retenir le point de vue des EF, le SG CIT a élaboré un aperçu dans lequel les différentes dispositions sont affectées aux trois documents : contrat d'utilisation, CG et document de référence du réseau (**annexe 6** en anglais). Les sources juridiques de l'aperçu sont les suivantes : E-SCU-I, E-GTC-I et « Network Statement Common Structure » de RNE. Les chevauchements éventuels sont indiqués en rouge.

L'objectif est de convenir avec les membres de la Commission CUI quelles dispositions doivent être placées dans quels documents selon eux et d'identifier les chevauchements à éviter. Le SG CIT prie donc les membres de la Commission CUI d'examiner surtout les passages marqués en rouge et de retenir lors de la réunion les documents dans lesquels ces points devraient être réglés selon eux.

### **Propositions de décisions :**

La Commission CUI

- prend acte des informations dans le document de travail ;
- retient la procédure ultérieure ci-après suite aux discussions relatives au TOP 5.2 : ... ;
- ...

**TOP 6****Conditions générales du CIT relatives à l'utilisation des installations de service (GTC-SF)****6.1 Introduction**

Il y a quelques années (en 2015), le CIT a examiné la question de savoir si les dispositions des RU CUI (en particulier celles relatives à la responsabilité) pouvaient en principe s'appliquer aux installations de service. A l'époque, la réponse était la suivante : *les dispositions des RU CUI sur la responsabilité sont d'application obligatoire aux installations de services fixes des gestionnaires de l'infrastructure. Les RU CUI ne s'appliquent pas aux installations de service des EF ou aux services des GI et des EF qui sont fournis dans les installations de service.*

A la suite de la décision de la Cour de justice de l'Union européenne du 10 juillet 2019 ([C 210/18](#)), le SG CIT a jugé utile de poser à nouveau la question de savoir si les dispositions des RU CUI peuvent couvrir des installations de services fixes au sens de la directive 2012/34/UE, annexe II, ch. 2 à 4. Dans la décision susmentionnée de la Cour de justice de l'Union européenne, la Cour a précisé que les quais voyageurs font partie de « l'infrastructure ferroviaire » et que l'infrastructure ferroviaire doit être affectée au paquet d'accès minimal. Les quais voyageurs ne peuvent donc pas relever simultanément de l'annexe II ch. 2 à 4 de la directive 2012/34/UE (installations de services et services ferroviaires). Dans certains pays de l'UE, la pratique était auparavant différente et les quais voyageurs étaient parfois considérés comme des installations de service.

Etant donné que les RU CUI utilisent également le terme « infrastructure ferroviaire » dans leur champ d'application, on pourrait supposer (d'un point de vue européen) que les dispositions des RU CUI ne devraient couvrir que le « paquet d'accès minimal » de l'annexe II ch. 1, mais pas les installations de service fixes.

La Commission CUI a ensuite élaboré une analyse du contexte juridique du terme « installation de service ». Le document a été distribué aux membres de la Commission CUI en leur demandant de se prononcer à son sujet. Le SG CIT a reçu des commentaires du représentant de la SNCB, qui a fait remarquer au sujet de la décision de la Cour de justice de l'Union européenne du 10 juillet 2019 (C 210/18), qu'il serait plus précis d'écrire que la CJUE n'a en principe rien décidé de nouveau, mais a simplement précisé que les quais voyageurs figurent à l'annexe I de la directive en tant qu'éléments de l'infrastructure ferroviaire. S'agissant de l'applicabilité des RU CUI aux installations de service, la SNCB estimait que les RU CUI ne pouvaient s'appliquer à aucune des installations de service énumérées à l'annexe II, ch. 2 - 4 de la directive 2012/34/UE, pas même aux gares de voyageurs ou aux terminaux de fret exploités par un gestionnaire d'infrastructure. Prétendre le contraire créerait une grande insécurité juridique.

Le document d'analyse sera modifié en conséquence et discuté lors de la prochaine réunion de la Commission CUI.

Le SG CIT pense qu'il serait intéressant de demander l'avis de l'OTIF sur la question de savoir dans quelle mesure les installations de service sont effectivement couvertes par la COTIF.

**6.2 Procédure ultérieure**

La Commission CUI avait décidé d'abord les questions de responsabilité. Lors de la réunion en octobre 2019, le SG CIT a présenté différentes règles de responsabilité appliquées en particulier en France, en Autriche et en Allemagne par les exploitants d'installations de service. Il en est ressorti clairement que les dispositions en matière de responsabilité ne font aucune différence entre les installations de service exploitées par des GI ou des EF. Ainsi par exemple, SNCF Mobilités en tant qu'EF et SNCF Réseau en tant que GI appliquent essentiellement les mêmes règles de responsabilité pour les différents services qu'ils fournissent dans les installations de maintenance, les installations d'alimentation en carburant et pour l'utilisation des gares marchandises. Une harmonisation semble donc possible.

Dans le cadre des prochaines étapes, le [projet de GTC-SF de 2014](#) devrait également être réexaminé dans son ensemble.

**Proposition de décision :**

La Commission CUI prend acte des informations dans le document de travail.

### **7.1 Update : Questions en relation avec le Train Information System (TIS) de RNE**

La Commission CUI a retenu l'année dernière que le GIE Eurail Group avait un intérêt légitime à accéder au TIS.

Ensuite, le SG CIT a appris que RNE avait changé l'interface TIS. Le SG CIT s'est donc renseigné auprès de RNE et a été informé que cela n'avait aucune influence sur les droits d'accès au TIS.

Le SG CIT a également appris de RNE que l'accès au TIS par le biais de l'accord CIT permet d'accéder aux données archivées et en temps réel des trains internationaux. La Commission CUI et le GT CIV en ont été informés lors de leurs dernières réunions.

Le GT CIV a estimé que cette nouvelle circonstance ne devraient rien changer à la décision de la Commission CUI d'accorder l'accès au TIS au GIE Eurail et donc de signer un accord avec ce dernier.

Néanmoins, le GT CIV a considéré qu'au vu de ces nouvelles informations, une discussion plus approfondie sur l'étendue de l'accès au TIS pour le CIT était nécessaire. Le GT CIV a donc convenu que ses membres discuteraient avec leurs experts de la concurrence et du système TIS de la question de savoir si ce champ d'application étendu est problématique pour eux ou non, et présenteraient les résultats de cet examen au SG CIT lors de la prochaine réunion du GT CIV en novembre 2020. Sur la base des résultats de ces discussions, il conviendra effectivement de se demander si l'accord TIS - AIV doit être modifié ou non. Dans l'hypothèse où il devrait être modifié, les changements devraient alors être soumis à la Commission CIV pour approbation.

Sur la base de ces informations, la Commission CUI a confirmé sa décision de l'année dernière, sous réserve des discussions qui auront lieu au sein du GT CIV en novembre 2020. Le SG CIT procédera donc comme prévu.

Le GT CIV a approuvé le projet d'accord avec Eurail. Eurail l'a signé en juillet 2020 (voir **annexe 7**) et il est en cours de signature par les autres parties contractantes. Cet accord devrait devenir une nouvelle annexe à l'AIV, qui se rapportera l'annexe 5 actuelle de l'AIV concernant le système TIS. Cela garantira la transparence pour tous les utilisateurs du système TIS et les membres du CIT ainsi que le développement parallèle des deux accords sous le contrôle de la Commission CIV. Le SG CIT demeurera le seul interlocuteur pour RNE.

Une fois que toutes les parties contractantes auront signé l'accord, la prochaine étape pour le SG CIT consistera à contacter RNE pour accorder l'accès à Eurail.

### **7.2 Discussion relative à l'organisation d'un workshop « Utilisation de l'infrastructure » en 2021**

Lors de sa dernière réunion en mai de cette année, la Commission CUI a soutenu l'idée d'organiser en 2021 un workshop sur l'utilisation de l'infrastructure.

Un workshop pourrait être l'occasion de sensibiliser les EF à la question et de faire de la publicité pour la Commission CUI du CIT. D'un point de vue stratégique, l'année 2021 serait bien choisie, la Commission européenne ayant décidé de faire de 2021 [l'année européenne du « rail »](#).

Lors de la dernière réunion, le SG CIT a proposé d'organiser le workshop durant le second semestre 2021.



Naturellement, toutes les réunions physiques sont actuellement soumises à la condition que la situation concernant la pandémie de COVID-19 se soit stabilisée en 2021 et que les voyages internationaux à travers l'Europe soient possibles sans restriction. La situation à cet égard pourra être mieux réévaluée au début 2021.

La planification doit néanmoins être entamée dès maintenant.

Les points suivants doivent être discutés :

- Participants : est-ce que seuls les membres du CIT doivent être invités ou également des représentants des organisations amies (comme la CER, le FTE, RNE).
  - ➔ La participation d'autres groupes d'intérêt aurait pour avantage de permettre des échanges entre experts, avec des discussions controversées.
  - ➔ Un inconvénient réside dans le fait qu'il ne serait peut-être pas possible de discuter ouvertement.
- Date et lieu : le SG CIT propose d'organiser ce workshop à la mi-octobre à Berne. Une journée de travail devrait être judicieuse.
- Thèmes et orateurs : lors de sa dernière réunion, la Commission CUI a déjà discuté de plusieurs thèmes. D'autres propositions sont les bienvenues. Il convient en outre désormais de trouver de bons orateurs.
  - ➔ Propositions de thèmes :
    - Evolution du droit international et du droit européen dans le domaine de l'utilisation de l'infrastructure (au niveau de l'OTIF et de l'UE) ;
    - Jugements dans le domaine de l'utilisation de l'infrastructure ;
    - Qualification juridique du contrat d'utilisation de l'infrastructure (droit public, droit privé, sui generis ?) ;
    - Travaux du CIT dans le domaine de l'utilisation de l'infrastructure ;
    - Collaboration avec RNE sur des documents standardisés du secteur ;
    - Installations de service et prestations de services ferroviaires ;
    - Le projet TTR et ses enjeux juridiques ;
    - Questions opérationnelles (encore ouvert).

Les membres de la Commission CUI sont priés de communiquer au SG CIT leur avis sur les thèmes proposés et de proposer éventuellement d'autres thèmes. Par ailleurs, le SG CIT apprécierait des propositions pour les orateurs.

### 7.3 Principales activités en 2021

Face aux développements actuels, le SG CIT propose d'inscrire les priorités suivantes au programme de travail 2021 :

- **Développement de bases contractuelles harmonisées avec RNE (E-SCU-I)**
  - Examiner l'E-SCU-I avec RNE, en commençant par une structure uniforme
  - Elaborer progressivement des propositions de textes pour l'E-SCU-I
  - Promouvoir l'E-SCU-I dans d'autres groupes chaque fois que l'occasion se présente
- **Collaboration avec RNE sur son projet « Harmonisation du cadre contractuel des transports internationaux »**
- Si nécessaire : travaux de suivi dans le cadre de la mise en œuvre des **Règles uniformes CUI révisées**
- Suivi des travaux de l'**OTIF** dans le domaine de l'**utilisation de l'infrastructure** et participation aux travaux du Groupe de travail d'experts juridiques de l'OTIF
- Suivi des travaux relatifs à « **l'Accès aux installations de service** », en collaboration avec la CER
- Participation au **Groupe juridique du projet TTR** de RNE/FTE
- Travaux relatifs au développement d'un ensemble de **documents contractuels du CIT relatifs à l'utilisation des installations de service (GTC-SF)**
- Développement d'un « **Centre de compétence en matière jurisprudentielle** » concernant les jugements liés à l'utilisation de l'infrastructure
- Préparation d'un **workshop « Utilisation de l'infrastructure » en 2021**

#### **7.4 Election du Vice-président de la Commission CUI**

Alberto Gallo (Trenitalia S.p.A.) a informé le SG CIT qu'il est disponible pour un nouveau mandat en tant que Vice-président de la Commission CUI. Le Président de la Commission CUI, Adriaan Hagdorn, et le SG CIT soutiennent la candidature d'Alberto Gallo.

La Commission est donc invitée à se prononcer en réunion sur la candidature d'Alberto Gallo au poste de Vice-président de la Commission, afin que cette candidature puisse être présentée à la prochaine Assemblée générale du CIT en novembre 2020.

#### **Propositions de décisions :**

La Commission CUI

- prend acte des informations dans le document de travail ;
- retient la procédure ultérieure ci-après s'agissant de l'accès du GIE Eurail Group au système TIS : ... ;
- adopte le programme de travail sous le point 7.3 ;
- approuve la présentation de la candidature d'Alberto Gallo (Trenitalia S.p.A) comme Vice-président de la Commission CUI à la prochaine Assemblée générale du CIT le 19 novembre 2020 ;
- tiendra sa prochaine réunion le ... mai 2021 à Berne.