



ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES  
ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN INTERNATIONALEN EISENBahnVERKEHR  
INTERGOVERNMENTAL ORGANISATION FOR INTERNATIONAL CARRIAGE BY RAIL

---

**Groupe de travail « RU CUI »  
Arbeitsgruppe „ER CUI“  
Working group "CUI UR"**

**CUI 2/3 Add. 1  
01.06.2015**

Original: FR

**2<sup>e</sup> SESSION**

---

Position de la Belgique

A l'attention du Secrétaire général de l'OTIF

Numéro d'entreprise 0 308 357 852

métro : Rogier  
train : Gare du Nord  
arrêt de bus et de tram : Rogier  
parking vélo gardé : Gare du Nord

Votre courrier du :  
23/03/2015

Vos références :  
A 91-01/503.2015

Nos références :  
260/CL

Annexe(s) : Bruxelles le  
/ 30/04/2015

**Objet :** Position belge relative à la révision des Règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de l'infrastructure en trafic international ferroviaire (CUI)

Monsieur le Secrétaire général,

J'ai l'honneur de vous faire part de la présente, en réponse à votre lettre circulaire du 23 mars 2015, par laquelle vous demandez aux États membres de transmettre leurs commentaires relatifs à la proposition de texte concernant le champ d'application des CUI et de vous informer s'ils désirent participer à la session du groupe de travail qui aura lieu le 8 juillet 2015.

Avant tout, je souhaite tout d'abord confirmer notre intention de participer au groupe de travail susmentionné.

Par ailleurs, voici les positions que nous pouvons déjà exprimer sur les questions relatives à la révision des RU CUI :

### 1) Concernant la rédaction du champ d'application :

Il nous semble que, des alternatives proposées, c'est la notion de « **train international** » qui doit être retenue.

En effet, la solution basée sur la notion de « **service international** » tel que défini dans la directive 2012/34/UE ne nous paraît pas opportune car cette définition a seulement pour objet de distinguer le trafic international de passagers, qui est ouvert à la concurrence, du trafic national de passagers, qui ne l'est pas encore. Cet état de fait étant appelé à changer dans le cadre du 4<sup>ème</sup> paquet ferroviaire, cette solution ne nous paraît pas durable. Le critère de « **l'objet principal** » du service a par ailleurs pour seule fonction d'assurer une interdiction du cabotage, qui permettrait à une entreprise de prétendre assurer un trafic international alors que l'objet de son transport est bien d'assurer des connexions nationales. D'où le rôle confié au Régulateur ferroviaire.

Par ailleurs, ainsi que vous le relevez « L'élément de définition selon lequel « **tous les wagons** » **doivent** « [franchir] au moins une frontière » peut s'avérer problématique puisqu'il n'est pas totalement exclu que, pour une raison ou une autre, un ou plusieurs wagons puissent être détachés du train, à la gare frontière par exemple, avant que le train ne franchisse la frontière. Cela aurait-il alors pour conséquence que l'ensemble du train perdrait sa qualité de « service de transport international » ? ». Nous partageons pleinement cette analyse sur le caractère impraticable de l'idée selon laquelle tous les wagons devraient franchir au moins une frontière. Il nous semble dès lors que, dans votre proposition, les mots « à condition que tous les wagons et voitures franchissent au moins une frontière. ] » doivent être biffés au paragraphe 1er, alinéa 2.

Concernant la définition à donner à la notion de « **train international** », l'élément qui nous semble central est celui qui est reflété par l'emploi du terme « **prévu** ». En effet, l'objectif est bien de se référer à l'intention d'effectuer un service international : l'application des RU CUI devrait être conditionnée par le fait qu'il est prévu qu'un train franchira une frontière, même si, concrètement, il n'y parvient pas, par exemple en raison d'un problème sur l'infrastructure ferroviaire avant le franchissement effectif de la frontière. Même dans une telle hypothèse, il serait en effet juste et logique que le transporteur puisse se prévaloir des RU CUI.

De ceci, nous déduisons que la phrase « a) dans le cadre duquel le train franchit au moins une fois la frontière d'un État membre ; » ne doit pas être retenue, car elle ne permet pas de tenir compte du cas où le passage d'une frontière est *prévu* mais ne se réalise pas.

Pour ce qui est de la définition de « train international », nous aimerions vous soumettre la position suivante : « un « train international » est un train dont le point de départ et de destination prévus/programmés se situent dans deux États membres différents. ». On échappe par là à l'écueil de la référence au passage d'une frontière, que vous avez soulevé.

Le texte modifié se lirait donc comme suit :

Article premier  
Champ d'application

**§ 1 Les présentes Règles uniformes s'appliquent à tout contrat d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire pour un train international.**

**Au sens des présentes Règles uniformes, un « train international » est un train dont le point de départ et de destination prévus/programmés se situent dans deux États membres différents. Le train peut être assemblé et/ou divisé, et les différentes parties le constituant peuvent avoir des provenances et des destinations différentes.**

**§ 2 Les présentes Règles uniformes s'appliquent à tout train international, qu'il faille conclure un ou plusieurs contrats d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, chacun selon le droit national applicable sur le territoire de chaque État concerné.**

Il en est ainsi quels que soient le siège et la nationalité des parties au contrat. Les présentes Règles uniformes s'appliquent même lorsque l'infrastructure ferroviaire est gérée ou utilisée par des États ou par des institutions ou organisations gouvernementales.

**§ 3 Sous réserve de l'article 21, les présentes Règles uniformes ne s'appliquent pas à d'autres relations de droit, comme notamment :**

a) la responsabilité du transporteur ou du gestionnaire envers leurs agents ou d'autres personnes au service desquelles ils recourent pour l'exécution de leurs tâches ;

b) la responsabilité entre le transporteur ou le gestionnaire d'une part et des tiers d'autre part.

Cependant, une certaine incertitude nous semble encore entourer le concept de "prévision/programmation". Nous pensons que le risque existe en effet que ces concepts ne fassent référence qu'à la seule **intention commerciale** de l'entreprise ferroviaire, ce qui aurait pour effet de faire des critères d'application des RU CUI une **condition potestative**, puisque ce serait l'entreprise ferroviaire seule qui déciderait de la programmation internationale ou pas et donc de l'application ou non des RU CUI.

Une possibilité serait dès lors de concrétiser davantage l'intention de faire une circulation internationale. De ce point de vue, il nous semble que **l'existence d'une demande internationale de sillon** serait un bon critère, puisque c'est bien le sillon qui fait l'objet du contrat entre l'entreprise ferroviaire et les gestionnaires de l'infrastructure. Cette notion figure dans les Spécifications Techniques d'Interopérabilité relatives aux Applications Télématiques pour le transport ferroviaire de Fret et pour des Voyageurs. Nous souhaiterions donc soumettre au débat l'idée de faire référence à cette notion.

2) Concernant le commentaire du Rapport explicatif relatif à l'article 8 des RU CUI :

..... (v. doc. CUI 2/4)

**3) Concernant l'introduction d'un nouvel article 5, § 4, dans les RU CUI :**

Nous ne sommes pas favorables à l'ajout d'une mention des conditions générales d'utilisation de l'infrastructure et d'un contrat d'utilisation type harmonisé. Ce paragraphe semble vouloir donner une base juridique à ces conditions générales optionnelles. Cependant, nous n'apercevons pas l'intérêt de préciser cela dans la COTIF : la possibilité de préciser des conditions générales existe de toute façon, et cette mention risque davantage d'obscurcir la nature juridique de ces conditions.

4) Concernant la question de l'extension de la responsabilité des gestionnaires de l'infrastructure à l'article 8, § 1<sup>er</sup>, point c) des RU CUI :

..... (v. doc. CUI 2/4)

Veuillez agréer, Monsieur le Secrétaire général, l'expression de ma plus haute considération.

Clio Liégeois,  
Attachée