



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. 2  
01.06.2015**

Original: FR

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

---

Position de la France

**Commentaires de la France concernant la proposition de révision des articles  
premier et 5 des RU CUI**

A la suite de la 25ème session de la commission de révision, le Secrétariat général de l'OTIF avait souhaité la mise en place d'un groupe de travail chargé de mener une réflexion portant sur le champ d'application des RU CUI. La première réunion de ce groupe de travail a eu lieu le 10 décembre 2014 et une feuille de route des travaux a été arrêtée.

Le Secrétaire général s'était engagé à élaborer pour le 23 mars 2015 une première proposition de texte pour une nouvelle disposition concernant le champ d'application des RU CUI concernant les articles premier et 5.

Article premier

**Texte proposé par l'OTIF le 23 mars 2015**

Article premier  
Champ d'application

**§ 1 Les présentes Règles uniformes s'appliquent à tout contrat d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire pour un [train] / [service de transport] international. Au sens des présentes Règles uniformes, un « service de transport international » est un service de transport :**

- a) dans le cadre duquel le train franchit au moins une fois la frontière d'un État membre ;**
- b) dont l'objet principal est le transport au sens des Règles uniformes CIV ou CIM.**

**[Le train peut être assemblé et/ou divisé, et les différentes parties le constituant peuvent avoir des provenances et des destinations différentes, à condition que tous les wagons et voitures franchissent au moins une frontière.]**

**[Au sens des présentes Règles uniformes, un « train international » est un service de transport prévu dans la demande de sillons comme franchissant au moins une fois la frontière d'un État membre.]**

**§ 2 Les présentes Règles uniformes s'appliquent à tout [train] / [service de transport] 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.**

## Commentaires de la France sur le texte proposé par l'OTIF

### Concernant le § 1 :

Le terme « train international » est préférable à celui de « service international » car :

- la notion de « service international » est une terminologie inspirée de la directive 2012/34/UE (article 3 § 5), qui ne s'applique qu'au transport international de voyageurs ;
- la notion est employée dans la directive dans le seul but de distinguer le trafic international qui est ouvert à la concurrence du trafic domestique qui ne l'est pas encore ;
- avec l'adoption du quatrième paquet ferroviaire, la notion pourrait disparaître de la réglementation européenne.

### Point a) :

Ce point doit être conservé dans l'esprit, car il permet de couvrir le cas des trains internationaux circulant à vide.

En revanche, tel qu'il est rédigé, ce point ne couvre pas le cas des trains qui étaient destinés au trafic international et qui, pour une raison quelconque n'auraient pas franchi la frontière. Il est alors nécessaire d'introduire la notion de « prévision » d'un trajet d'un État à un autre plutôt qu'un franchissement effectif d'une frontière pour prendre en compte ces situations.

Il n'est pas nécessaire de mentionner « Etats membres » car les RU CIM sont aussi applicables dans les cas où un seul des deux Etats est membre de l'OTIF.

Ce point a) pourrait alors être rédigé ainsi :

*« pour lequel le lieu prévu de départ et le lieu prévu d'arrivée sont situés, pour le transport de voyageurs, dans deux Etats membres différents, et pour le transport de marchandises, dans deux Etats, dont au moins un est membre de l'OTIF ».*

### Point b) :

Le terme « objet principal » semble peu opportun à employer dans ce contexte car :

- le terme est inspiré de celui de la directive 2012/34/UE et est difficilement utilisable ici dans la mesure où il fait l'objet d'une procédure complexe de décision des régulateurs nationaux afin d'être déterminé (la procédure est encadrée par le règlement d'exécution (UE) n°870/2014 du 11 août 2014) ; cette procédure n'aurait pas de sens à être utilisée dans le contexte des RU CUI et elle n'est d'ailleurs pas utilisée de la même manière dans tous les États membres (et pas utilisée dans certains États dans lesquels le trafic domestique de voyageurs est déjà ouvert à la concurrence) ;
- il pourrait disparaître avec l'adoption du quatrième paquet ferroviaire.

Il convient donc de formuler ce point ainsi :

*« b) vide ou chargé en vue de la réalisation d'un transport international au sens des règles uniformes CIV ou CIM ».*

**Le premier paragraphe entre crochets** pose la question même de la qualification des trains mixtes en trains nationaux ou trains internationaux. Deux cas de figure peuvent se poser. Soit :

- s'il y a un wagon qui franchit la frontière tout le train est international : dans ce cas tous les trajets nationaux inclus dans un trafic international seront couverts par les RU CUI ;
- tous les wagons doivent franchir la frontière pour que le train dans son intégralité soit qualifié de train international : au quel cas les RU CUI ne couvrent que des trajets purement internationaux mais pas tous les trajets internationaux (car exclusion des trains mixtes).

**Le second paragraphe entre crochets** (« *Au sens des présentes Règles uniformes(...)* ») : le seul fait qu'une demande de sillon international (comme somme de plusieurs sillons nationaux) soit établie ne suffit pas à attester de l'attribution effective de l'ensemble des sillons composant le sillon international. Il faudrait alors inclure dans le texte le critère de la réponse des gestionnaires d'infrastructure, afin de couvrir les éventuels cas de sillons non attribués dans un État, entraînant la requalification en trajet (s) national (aux).

Ce paragraphe pourrait donc être rédigé ainsi :

*Au sens du a), un train international est un train pour lequel il est prévu lors d'une demande ou de plusieurs demandes de sillons effectivement acceptées par le ou les gestionnaires d'infrastructure, le franchissement d'au moins la frontière d'un Etat membre.*

**Le § 2** : ce paragraphe n'est pas utile dans la mesure où tous les éléments qu'il contient sont déjà évoqués dans les points précédents.

#### Article 5

La révision de cet article consiste à rajouter un paragraphe 4 à l'article existant. Ce paragraphe a pour but de permettre de recourir facultativement à un contrat international type.

#### **Texte proposé par l'OTIF**

##### **Nouveau paragraphe 4 pour l'article 5 :**

**§ 4 Les associations internationales de gestionnaires d'infrastructure et de transporteurs peuvent convenir de conditions générales d'utilisation de l'infrastructure et produire un contrat d'utilisation type harmonisé en conformité avec toutes les prescriptions obligatoires en la matière en vigueur dans les États où se situe l'infrastructure devant être utilisée selon ces conditions harmonisées.**

#### **Position de la France sur le texte proposé par l'OTIF**

Au vu du caractère facultatif de cette proposition, la France n'apporte pas de commentaire sur cet article.