



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

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

**CUI 2/3 Add. 5
01.06.2015**

Original : EN

2^E SESSION

Position de l'Association européenne des gestionnaires d'infrastructure ferroviaire
(EIM)

Introduction

L'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) poursuit la révision de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) et de ses appendices, dont l'appendice E (« CUI »¹) qui régit plus particulièrement le contrat d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire entre le gestionnaire d'infrastructure et le transporteur.

À la suite de la première session du groupe de travail le 10 décembre 2014, l'OTIF a diffusé un projet de texte révisé de l'article 1^{er} sur le champ d'application des CUI et un nouveau § 4 pour l'article 5, sur un contrat uniforme entre les gestionnaires d'infrastructure et les transporteurs.

Les projets de textes seront discutés à la prochaine session du groupe de travail, le 8 juillet 2015 à Berne.

Le présent document porte sur les points soulevés par le nouveau projet de l'OTIF suivants :

1. le champ d'application : à quels notions et concepts sa définition juridique devrait être reliée,
2. le contrat type unique pour l'utilisation de l'infrastructure.

1. Le champ d'application

Le texte amendé de l'article 1^{er} examine si le champ d'application des CUI devrait prendre en compte la notion de service international ou de train international comme élément déclencheur de l'application des règles uniformes (RU).

La proposition de l'OTIF suggère de lier le champ d'application des CUI à l'utilisation de l'infrastructure pour des services de transport internationaux, lesquels devraient être définis en s'inspirant de la définition correspondante à l'article 3, § 5, de la directive n° 2012/34/UE.

Selon l'OTIF, le critère utilisé pour décider si un service de transport est « international » ou non serait « l'objectif principal » du service. Le service international comme objet principal serait soit évident, soit déterminé par l'organisme de contrôle en application de l'article 10, § 3, de la directive n° 2012/34/UE.

Le nouveau § 1 mentionne deux éléments que le champ d'application des CUI devrait inclure : 1) le franchissement effectif par le train d'au moins une frontière nationale ; 2) le transport au sens des RU CIV² ou RU CIM³ comme objectif principal du service.

Le § 2 inclut finalement, dans le champ d'application, la succession de plusieurs contrats nationaux permettant l'utilisation de l'infrastructure à des fins de service international.

Recommandations

- **Le champ d'application des CUI devrait être clarifié, mais pas élargi ou restreint par rapport à la définition juridique actuelle de la COTIF. Or, pour**

¹ Règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de l'infrastructure en trafic international ferroviaire (CUI – Appendice E à la COTIF)

² Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs (CIV) – Appendice A à la COTIF

³ Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM) – Appendice B à la COTIF

l'EIM, c'est ce que fait le nouveau libellé proposé pour l'article 1^{er}, § 1, lettres a) et b).

- **Les nouveaux textes entre crochets en-dessous de l'article 1^{er}, § 1, lettres a) et b), la définition supplémentaire de « train international » comme service de transport prévu dans la demande de sillon, selon laquelle le train franchira au moins une fois la frontière d'un État, et les éléments sur l'assemblage et la division de trains ne sont pas nécessaires.**

Justification

L'EIM note avec satisfaction la confirmation par l'OTIF que (1) tous les amendements aux RU CUI visent à clarifier le champ d'application et non à l'étendre aux transports nationaux ou autres et que (2) les infrastructures de service, en dehors de celles visées à l'art. 3, lettre a), ne font pas partie du champ d'application.

L'EIM soutient l'objectif de la révision des RU CUI qui est uniquement de clarifier le champ d'application.

Recommandation

- **Il n'est pas nécessaire que le champ d'application des CUI soit dérivé de la directive n° 2012/34/UE.**

Justification

L'EIM se demande s'il est nécessaire de fonder la définition de « service international » sur la directive n° 2012/34/UE, à laquelle l'OTIF lie le champ d'application des CUI.

En fait, l'art. 3, § 5, de la directive vise le « service international de transport de voyageurs », alors que le nouvel article 1^{er} des CUI s'appliquera à la fois au transport de voyageurs et de marchandises. De surcroît, comme l'OTIF l'observe dans sa note, la directive donne des définitions différentes pour « service international de transport de voyageurs » et « service de fret international ».

Recommandation

- **Le projet de nouvel article 1^{er}, § 2, doit être supprimé.**

L'EIM est d'avis que le § 2, qui renvoie à la succession de plusieurs contrats nationaux comme élément de définition du champ d'application, n'est pas nécessaire car il n'apporte rien pour la clarification du champ d'application des CUI.

De plus, la définition actuelle du champ d'application inclut déjà « un ou plusieurs contrats » pour l'application des CUI puisqu'elle prévoit que les Règles uniformes s'appliquent à « tout » contrat d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire⁴.

⁴ RU CUI (appendice E à la COTIF), article 1^{er} « Champ d'application »

2. Un contrat type unique pour l'utilisation de l'infrastructure

L'OTIF propose un projet de nouveau § 4 pour l'article 5, inspiré de l'article 6, § 8, des CIM, qui prévoit la possibilité pour les associations de gestionnaires d'infrastructure et de transporteurs de convenir de conditions générales d'utilisation de l'infrastructure.

Selon l'OTIF, le contrat type est de nature facultative et doit respecter le droit national et de l'UE dans l'État où se situe l'infrastructure (ce qui est juridiquement correct et appuyé par l'EIM).

Recommandations :

- **Le paragraphe 4 proposé pour l'article 5 doit être supprimé car il n'est pas nécessaire.**
- **Nonobstant cette opinion de l'EIM, si le § 4 est conservé dans une proposition pour considération, il faut lui ajouter une phrase pour le clarifier : « Le recours aux conditions générales types d'utilisation n'est pas obligatoire. ».**

Justification

Le projet de nouveau § 4 est d'un intérêt limité. De plus, l'article 6, § 8, des CIM ne paraît pas être le bon fondement juridique pour proposer un contrat type harmonisé d'utilisation de l'infrastructure.

Le § 4 ne clarifie pas davantage une situation qui existe déjà. Les parties, gestionnaires d'infrastructure et transporteurs, peuvent déjà convenir de conditions générales sans que ce droit leur soit nécessairement octroyé par les RU CUI. Cela a déjà été le cas avec les Conditions générales européennes relatives à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, négociées par le CIT et RNE. Ces E-CG-I, publiées sur le site du CIT, ne sont pas obligatoires et sont un bon exemple d'outil utilisé par les gestionnaires d'infrastructure et entreprises ferroviaires.

L'EIM considère que cette disposition devrait être supprimée. Toutefois, si jamais elle reste dans le projet de proposition pour discussion, l'EIM insiste sur l'importance d'énoncer clairement dans le libellé que le § 4 est strictement facultatif et non obligatoire.