



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 3/3 Add. 6
10.11.2015**

Original: FR

3^e SESSION

Position de la France

Révision des articles 1^{er} et 3 des Règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de l'infrastructure en trafic international ferroviaire (RU CUI, Appendice E de la COTIF) et du rapport explicatif y faisant référence

Troisième session du Groupe de travail RU CUI le 24 novembre 2015

A la suite du projet de révision du champ d'application des RU CUI et, consécutivement, du rapport explicatif y faisant référence lors de la deuxième session du groupe de travail RU CUI du 8 juillet 2015, le Secrétaire général a appelé les Etats membres et les organisations internationales à apporter des remarques et commentaires en vue de la troisième réunion du groupe de travail RU CUI du 24 novembre 2015.

I / La nouvelle proposition de modification de l'article premier

Nouveau paragraphe 1 de l'article 1^{er} proposé par le Secrétaire général à la suite de la deuxième session du groupe de travail RU CUI du 8 juillet 2015 :

« § 1. Les présentes règles uniformes s'appliquent à tout contrat relatif à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire d'un Etat membre par un train dont il est convenu qu'il réalise un trafic ferroviaire international entre deux Etats, dont au moins un est Etat membre ».

a) Le comité international des transports ferroviaires (CIT) et la Belgique demandent la suppression du terme « convenu » car celui-ci pourrait faire croire qu'un consensus entre gestionnaire d'infrastructure et entreprise ferroviaire concernant un parcours international est le point de départ pour l'application des RU CUI. La France soutient que le terme « convenu » doit être compris au sens où la seule demande de sillon ne suffit pas, il faut que la demande soit effectivement acceptée par le gestionnaire d'infrastructure. Car le seul fait qu'une demande de sillon international (comme somme de plusieurs sillons nationaux ou une demande de sillon international RFC (rail freight corridors)) 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).

En outre, le terme « convenu » est plus approprié que celui de « prévu » proposé par la Belgique car si l'on conçoit qu'une demande ne suffit pas à garantir que le sillon est attribué et qu'il faudrait tenir compte de la réponse définitive du GI, de ce point de vue, l'acceptation de la demande sous-tend qu'il y a accord entre les deux parties, d'où le terme « convenu ».

De plus, l'attribution d'un sillon national en vue d'un trafic international a un impact sur le réseau ferré du GI de l'Etat voisin. Dans ce cas il convient de constater que l'attribution d'un sillon national pour un trajet international engage la responsabilité d'un GI vis-à-vis du réseau d'un GI voisin, d'où l'importance de souligner son implication dans l'intention accordée au sillon de servir au trafic international.

Enfin l'usage du terme « convenu » permet de prendre en compte les trains partis pour effectuer un trafic international et qui, en définitive, pour des raisons quelconques (accident, intempérie, grève, etc.) n'ont pas pu franchir une frontière.

b) La France est favorable à la proposition du CIT et des Pays-Bas, qui consiste à remplacer « infrastructure ferroviaire d'un Etat membre » par « infrastructure ferroviaire dans un Etat membre ». En effet, la proposition actuelle laisse entendre que l'Etat est propriétaire de l'infrastructure ferroviaire, ce qui est juridiquement inexact dans certains Etats membres.

c) La France s'oppose à la proposition du CIT de rajouter un nouveau paragraphe 3 à l'article 1^{er}, permettant de préciser que les droits de recours actuels ne sont pas limités par la nouvelle formulation.

En effet avec la nouvelle rédaction de l'article 1^{er}, le champ d'application des RU CUI n'est plus lié aux contrats CIM et CIV du fait que l'objectif du groupe de travail était de prendre en compte les trains internationaux qui ne transportent pas des marchandises ou des voyageurs. Le nouveau champ d'application va donc au-delà des CIM et CIV et inclut toujours ces derniers. En définitive, il n'apparaît pas, au vu de cette nouvelle formulation, que les droits de recours édictés à l'article 8 soient limités. Toutefois la France souligne qu'il y a nécessité d'établir une cohérence entre les articles 1^{er} et 8. La France propose en ce sens de biffer la mention au CIV et au CIM du point c de l'article 8 et de la remplacer par « un train qui réalise un trafic ferroviaire international ». Ainsi le régime de responsabilité établi à l'article 8, qui se présente dans les termes suivants :

§ 1. Le gestionnaire est responsable :

c) des dommages pécuniaires résultant des dommages-intérêts dus par le transporteur en vertu des règles uniformes CIV et des règles uniformes CIM [...]

pourrait être réécrit comme suit :

§ 1. Le gestionnaire est responsable :

c) des dommages pécuniaires résultant des dommages-intérêts dus par le transporteur dans un trajet effectué par un train qui réalise un trafic ferroviaire international [...]

Cette nouvelle formulation permet de garder une cohérence avec le paragraphe 1 de l'article 1^{er}, duquel la mention aux CIV et aux CIM a été biffée et remplacée par « un train dont il est convenu qu'il réalise un trafic ferroviaire international ».

Le rapport explicatif relatif à l'article 8 doit en conséquence être modifié.

II / Les définitions à l'article 3

a) Définition de « transporteur » : la France est favorable à la suppression de la référence aux CIV et aux CIM telle que mentionnée dans le texte proposé. Par ailleurs la France rejoint les Pays-Bas à propos de l'utilisation de l'expression « celui qui » dans « **transporteur désigne celui qui transporte par rail des personnes ou des marchandises [...]** ». Il serait plus adéquat d'utiliser les termes « entité » ou « organisme » à la place de « celui qui ». La définition proposée serait alors :

« Transporteur désigne l'entité/organisme qui transporte des personnes ou des marchandises [...] ».

b) Définition de « train » :

Le projet de modification propose la définition suivante :

« Train désigne l'unité d'exploitation dont use le transporteur sur l'infrastructure ferroviaire [... ; le train peut être assemblé et/ou divisé, et les différentes parties le constituant peuvent avoir des provenances et des destinations différentes].

La partie entre crochets permet d'inclure dans le champ d'application des RU CUI les trains mixtes (les trains dont certains wagons ont une destination située avant le franchissement d'une frontière et d'autres wagons qui vont franchir une frontière). Dans ce cas la France pose la question de savoir si les wagons qui ont une destination située avant le franchissement d'une frontière sont couverts par les RU CUI. Si tel est le cas il y aurait une différence de traitement entre le voyageur muni d'un titre de transport pour un trajet domestique dans un train qui effectue un trafic ferroviaire international, et la marchandise chargée dans un wagon destiné à une livraison domestique dans un train qui réalise un trafic ferroviaire international.

Pour rappel, un des objectifs de la révision de l'article 1^{er} était aussi d'exclure les voyageurs munis de billets pour un transport domestique dans un train qui effectue un trafic international ferroviaire du champ d'application des RU CUI. La France propose au Secrétaire général de soumettre à la réflexion du groupe de travail, le traitement de la question des wagons destinés à un trajet domestique dans un train international et des voyageurs munis de titres de transport pour un trajet domestique dans un train qui réalise un trafic ferroviaire international.

III / Le projet de modification du rapport explicatif

A la suite du projet de texte proposé lors de la deuxième session des RU CUI, le rapport explicatif a aussi fait l'objet d'un projet de modification. Parmi les modifications proposées l'attention de la France s'est portée sur le paragraphe suivant :

« Un trafic international implique l'utilisation de plusieurs sillons nationaux. Les RU CUI couvrent aussi deux contrats d'utilisation nationaux successifs, ou plus, servant à l'exécution de transports internationaux ».

Dans ce projet de modification du rapport explicatif, il serait important de souligner que les gestionnaires d'infrastructure fournisseurs de sillons nationaux doivent être établis dans au moins deux Etats différents. Car la formulation « plusieurs demandes de sillons nationaux » peut être interprétée dans le sens qu'il s'agit de plusieurs sillons à l'intérieur d'un seul et même Etat. De ce point de vue, la proposition de modification du rapport explicatif doit être revue et corrigée en ce sens.

Sur ce même paragraphe, la France soutient la remarque de la Belgique sur l'existence de sillons internationaux [les sillons préétablis des RFC (rail freight corridors)]. En effet le projet de modification du rapport explicatif précise qu'« un trafic ferroviaire international peut impliquer l'utilisation de plusieurs sillons nationaux ». Il convient, dès lors, de prendre en compte l'existence de sillons internationaux et de modifier le projet de rapport explicatif en conséquence.

Compte tenu de ces deux remarques, la proposition ci-après :

« Un trafic international implique l'utilisation de plusieurs sillons nationaux. Les RU CUI couvrent aussi deux contrats d'utilisation nationaux successifs, ou plus, servant à l'exécution de transports internationaux ».

pourrait alors être reprise en ces termes :

« Un trafic international implique l'utilisation d'un sillon international, ou de plusieurs sillons nationaux successifs situés dans au moins deux Etats, servant à l'exécution de transports internationaux ».

Cette proposition permet de prendre en compte l'existence de sillons internationaux et la possibilité de combiner plusieurs sillons nationaux de différents réseaux pour créer un sillon international (« plusieurs sillons successifs situés dans au moins deux Etats différents »).

Pour ce qui concerne les propositions et remarques apportées par les Etats membres et les organisations internationales, non abordées dans cette contribution, la France n'a pas de commentaire.