



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”**

**LAW-16003-CUI 4/3  
29.04.2016**

Original : EN

**4<sup>E</sup> SESSION**

---

Informations fournies par l'EIM

L'OTIF souhaiterait savoir comment les courses d'essai des nouveaux wagons/trains et des véhicules et trains de maintenance sont organisées dans les différents pays, et en particulier si des sillons sont attribués.

Elle souligne que des informations sur l'exploitation de la part des GI concernant les trains composés en partie de wagons ou voitures en trafic national et en partie de wagons ou voitures destinés au trafic international seraient également très utiles pour ses futurs travaux.

<p><b>1. Suisse</b></p>	<p>Pour les courses d'essai, les sillons doivent être demandés et sont attribués mais seulement pour l'exploitation et pour des services ad hoc.</p> <p>Les Suisses notent en passant que les courses d'essai sont toujours nationales et ne relèvent donc très probablement pas des CUI.</p> <p>Ils demandent ce que l'OTIF entend par « véhicules et trains de maintenance ».</p>
<p><b>2. Pays-Bas</b></p>	<p>Les courses d'essai sont régies par la loi néerlandaise sur les chemins de fer :</p> <p><i>Article 7 Besluit Spoorverkeer</i></p> <p><b>1. Il est défendu à l'entreprise ferroviaire d'utiliser l'infrastructure ferroviaire pour une course d'essai sans en notifier au préalable le gestionnaire d'infrastructure.</b></p> <p><i>2. Le gestionnaire d'infrastructure peut donner des instructions à l'entreprise ferroviaire dans un souci de sécurité et de non-interruption du trafic sur l'infrastructure ferroviaire.</i></p> <p><i>3. L'entreprise ferroviaire est tenue de suivre ces instructions.</i></p> <p><i>4. Sans préjudice du premier paragraphe, il est défendu à l'entreprise ferroviaire d'utiliser l'infrastructure ferroviaire à grande vitesse pour une course d'essai sans un plan spécifique approuvé par le gestionnaire d'infrastructure.</i></p> <p>Des capacités doivent être attribuées aux entreprises ferroviaires pour les courses d'essai. Seules les entreprises ferroviaires peuvent utiliser l'infrastructure.</p>
<p><b>3. Belgique</b></p>	<p>En Belgique, le GI n'attribue pas de sillons pour les tests réalisés sur l'infrastructure ferroviaire (comme trains techniques, avec règles de tarification particulières).</p> <p>Les Belges notent que le champ d'application des CUI est actuellement limité à l'utilisation à des fins commerciales (« Les présentes Règles uniformes s'appliquent à tout contrat d'utilisation d'une infrastructure</p>

	ferroviaire <u>aux fins de transports internationaux au sens des Règles uniformes CIV et des Règles uniformes CIM.</u> »). Or, par définition, les essais sur l'infrastructure ne sont pas « commerciaux ».
<b>4. Portugal</b>	IP (GI portugais) considère les courses d'essai des nouveaux wagons/trains et des véhicules et trains de maintenance comme des « courses à vide » pour lesquelles il y a des frais d'accès spécifiques et qui sont traitées comme des sillons normaux (avec une priorité moindre aux fins de l'attribution).
<b>5. Italie</b>	Le GI attribue les sillons pour les trains d'essai et de maintenance et les frais sont les mêmes que pour tout autre train commercial.
<b>6. France</b>	<p>Les capacités pour les travaux font l'objet de « fenêtre travaux » définies pour une portion de réseau donnée.</p> <p>Il existe plusieurs types de fenêtres :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- les « fenêtres génériques » (« correctives » et « de surveillance ») qui correspondent aux capacités pour les travaux les plus courants, réalisés pendant des périodes de demande commerciale réduite,</li> <li>- les « fenêtres déformées » qui s'appliquent sur un nombre limité de semaines et sont susceptibles d'avoir un impact significatif sur les sillons.</li> </ul> <p>Les horaires et distances extérieurs aux fenêtres et capacités sont entièrement réservés aux sillons.</p> <p>Pour de tels opérations, SNCF Réseau prend ses décisions au cas par cas en s'efforçant d'atteindre le meilleur équilibre technique et économique possible, ce qui peut entraîner les mesures d'exploitation suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- l'arrêt total du trafic pour une période donnée sur la voie concernée, ou si nécessaire sur les deux voies,</li> <li>- une limitation temporaire de vitesse (LTV) sur la voie concernée et les voies contiguës.</li> </ul>
<b>7. Royaume-Uni</b>	Les sillons sont généralement attribués, mais il y a des ajustements du régime de

	<p>performance. Des droits spéciaux peuvent être nécessaires dans l'accord-cadre (mais pas toujours). L'attribution est aussi nécessaire pour les trains de maintenance de l'infrastructure mais ils peuvent également circuler durant les périodes de maintenance du calendrier.</p>
<b>8. Allemagne</b>	<p>Une demande de sillon doit être faite pour les courses d'essai. Les détails sont traités dans une directive.</p>
<b>9. Slovaquie</b>	<p>Les ŽSR attribuent (et facturent) les sillons pour les courses d'essai des nouveaux wagons/trains et des véhicules et trains de maintenance de la même manière que pour les autres trains.</p> <p>Les trains composés en partie de wagons ou voitures en trafic national et en partie de wagons ou voitures destinés au trafic international sont traités en fonction du type de sillon demandé (national ou international, pour le prochain calendrier annuel/en retard/ad hoc), pas de leur composition (type de wagons).</p>