

**Proposition d'amendement du CUU
aux articles 2, 3, 4, 5, ainsi qu'à l'annexe 17 (Paquet 3)**

Historique des modifications

Auteur	Date	Paragraphe	Amendement
GT spécial ECE dans le CUU	11/08/2026		Base V10, paquets distincts
Mise à jour UIC	08/09/2026		V11
Décision CC CUU	15.09.2026 30.09.2026		Le 15.09 approuvée par l'UIC, l'UIP Le 30.09 approuvée par l'ERFA

Titre	ECE dans le CUU – Evolution du texte principal CHAPITRE I – DISPOSITIONS GENERALES – Articles 2, 3, 4, 5 et Annexe 17
Proposition de modification de : (EF/détenteur/autres instances):	Groupe de travail spécial (ERFA, UIC, UIP)
Proposition d'amendement :	☒ Article 2 ☒ Article 3 ☒ Article 4 ☒ Article 5 ☒ Annexe 17
Emetteur :	GT spécial « Evolution du CUU » Christian Kühnast
Lieu, date :	À distance, 11/08/2026
Description succincte :	Avec les modifications des articles 2 à 5 ainsi que l'introduction de la nouvelle annexe 17, le chapitre I du CUU est restructuré et complété par des dispositions contraignantes en matière de communication. Parallèlement, le GCU Broker est établi et développé en tant que plateforme de communication standardisée pour les informations relatives à la sécurité. L'objectif est d'améliorer la lisibilité du contrat, de renforcer la coopération numérique entre les détenteurs et les EF ainsi que de standardiser l'échange de données concernant les autorisations de remise en service et remise en exploitation.

1. Situation de départ (actuelle) :**1.1. Introduction**

L'évolution du système ECE et la digitalisation croissante des processus dans le domaine du fret ferroviaire nécessitent une structuration claire des dispositions contractuelles ainsi que des voies de communication uniformes entre les parties prenantes. Les dispositions actuelles du CUU contiennent déjà les éléments pertinents, mais elles sont en partie réparties entre différents articles et ne comportent pas de prescriptions explicites en matière de communication électronique. La proposition de modification instaure une structure plus claire et renforce la coopération digitale via le GCU Broker.

1.2. Mode de fonctionnement

Les modifications regroupent désormais de manière cohérente, dans le CUU, des domaines thématiques connexes. Les dispositions relatives à l'adhésion et à l'exclusion seront à l'avenir rassemblées dans l'article 4, tandis que l'article 3 définira pour la première fois les exigences applicables à la communication entre les contractants. Pour certaines informations liées à la sécurité et à l'exploitation, notamment les procès-verbaux de constatation d'avarie, les données techniques des véhicules, les données sur l'utilisation kilométrique, les autorisations de remise en service et de remise en exploitation, le GCU Broker est désigné comme plateforme de communication standardisée. En complément, la nouvelle annexe 17 définit les éléments de données et le contenu des informations à échanger pour les remises en service (RTS) et les remises en exploitation (RTO). Il en résulte un flux d'information uniforme, soutenu par des outils de digitalisation, entre les ateliers, les ECE, les détenteurs et les EF.

1.3. Anomalie / Description du problème :

La structure actuelle du CUU complique en partie une orientation rapide au sein des dispositions contractuelles générales. En outre, il existe des différences dans la transmission des informations relatives à la sécurité entre les entreprises concernées. En particulier, pour les remises en service et les remises en exploitation, il n'existe jusqu'à présent aucune prescription uniforme concernant le contenu, l'application, et le mode de transmission des données. Cela entraîne une charge de coordination supplémentaire, des ruptures de supports ainsi que des retards potentiels dans les processus opérationnels. Par ailleurs, les obligations légales d'information sont certes respectées, mais elles ne sont pas présentées de manière explicitement structurée dans le CUU.

1.4. S'agit-il d'une règle reconnue de la technique* (par ex. DIN, EN)?

☒ non ☐ oui, à savoir :

* « Ensemble de règles écrites qui, si elles sont appliquées correctement, peuvent être utilisées pour maîtriser un ou plusieurs dangers particuliers. » (source : Règlement CE 402/2013, Art. 3) »
« Dispositions techniques fixées par écrit ou transmises oralement relatives à des procédés, installations et modes opératoires qui selon l'opinion dominante des milieux concernés (spécialistes, utilisateurs, consommateurs et puissance publique) sont de nature à réaliser l'objectif prescrit par la loi et qui ont de manière générale fait leur preuve dans la pratique ou bien, d'après l'opinion dominante, feront leurs preuves à échéance raisonnable ».

2. Situation recherchée**2.1. Elimination de l'anomalie / du problème (objectif)**

Grâce à la réorganisation des articles 2 à 5, les dispositions générales du CUU sont structurées de manière plus claire et les domaines thématiques connexes sont regroupés sur le fond. Avec le nouvel article 3, la communication entre les contractants est, pour la première fois, expressément réglementée et l'utilisation du GCU Broker pour des processus définis d'échange de données est rendue obligatoire. La nouvelle annexe 17 standardise le contenu des remises en service et des remises en exploitation, créant ainsi un processus de digitalisation uniforme à l'échelle du secteur. Cela améliore la traçabilité, réduit les problèmes d'interface et favorise le respect des exigences découlant des réglementations européennes en matière de sécurité et d'ECE.

3. Amendement**Comparaison**

<u>Version actuelle du CUU</u>		<u>Considérations relatives aux modifications</u>	
CHAPITRE I OBJET, CHAMP D'APPLICATION, RÉILIATION, ÉVOLUTION DU CONTRAT, EXCLUSIONS DU CONTRAT		Chapitre I Dispositions générales	
Article 2 Champ d'application		Article 2 Champ d'application	
2.1	Le présent contrat prime en trafic ferroviaire international sur les Règles uniformes CUV (Appendice D à la COTIF 1999) et en trafic ferroviaire national sur les prescriptions nationales le cas échéant applicables, pour autant que cela est recevable.	2.1	<i>Le présent contrat prime sur les dispositions du droit international (COTIF, notamment CUV et ATMF), du droit européen et du droit national le cas échéant applicables, pour autant que cela est recevable.</i>
2.2			(déplacé à l'article 4.1)
2.3	Les dispositions du présent contrat multilatéral s'appliquent entre les adhérents pour autant qu'ils n'aient pas souscrit d'autres dispositions entre eux.	2.2	(inchangé, ex 2.3) Les dispositions du présent contrat multilatéral s'appliquent entre les adhérents pour autant qu'ils n'aient pas souscrit d'autres dispositions entre eux.
2.4	Le bureau CUU établit une liste des parties contractantes (annexe 1 sur le site web www.gcubureau.org) et la met à jour chaque mois, le 1er du mois concerné.		(déplacé à l'article 4.2)
Explication : La disposition est formulée de manière plus claire : elle ne fait plus de distinction entre le trafic international et le trafic national, car le droit européen s'applique également au trafic national et le droit national applicable (dans la mesure où il ne contredit pas le droit international ou européen) s'applique également au trafic international. Il convient notamment de respecter impérativement les dispositions du droit européen, telles que la directive européenne sur la sécurité et le règlement ECE. Elle couvre en outre l'appendice ATMF de la COTIF. Les dispositions des articles 2.2 et 2.4 actuels ne relèvent pas du champ d'application du CUU et ont donc été intégrées dans le nouvel article 4 relatif à l'adhésion et à la dénonciation.			

		Article 3 (nouveau) Communication	
3.1		3.1	Dans le cadre de leurs communications et de leurs échanges d'informations concernant l'exploitation et la maintenance des wagons, les parties contractantes respectent les dispositions légales et règles dans leur version en vigueur. Les interlocuteurs concernés sont indiqués à l'annexe 1. Pour la transmission de certaines données (procès-verbal de constatation des avaries conformément à l'annexe 4, données relatives à l'utilisation kilométrique du wagon conformément à l'annexe 15, données techniques des wagons conformément à l'annexe 16, remise en service* conformément à l'annexe 10 et remise en exploitation* conformément à l'annexe 17) les parties contractantes utilisent la plateforme de communication (GCU Broker).
3.2	En outre, tout contractant ayant voté contre une proposition de modification peut dénoncer le contrat dès la mise en vigueur de cette modification, par une déclaration écrite adressée au Bureau CUU dans un délai de six semaines après l'adoption de la modification par la majorité des contractants.		(déplacé à l'article 4.4)
Explication : Le droit ferroviaire public contient de nombreuses dispositions qui, dans l'intérêt de la sécurité du transport ferroviaire, imposent aux différents acteurs du secteur ferroviaire des obligations étendues en matière d'échange d'informations. Ces obligations découlent notamment de l'appendice ATMF de la COTIF (art. 15, §§ 3 et 4, ainsi que l'art. 15a, § 3), de la directive européenne 2016/798 relative à la sécurité (art. 4, al. 5, let. b et al. 6), du règlement d'exécution ECE 2019/779 de la Commission européenne (art. 5) ainsi que du règlement d'exécution 1018/2012 de la Commission européenne (art. 4). La plateforme de communication (GCU Broker) est expressément désignée comme la norme obligatoire à utiliser pour la transmission de certaines données importantes et sensibles en matière de sécurité.			
Article 4		Article 4 (nouveau, anciennement art. 2 et 3) Adhésion et dénonciation	
2.2		4.1	(inchangé, ex 2.2) L'admission sera effective à partir du premier jour du mois suivant, pour autant que la demande d'admission ait été reçue par le bureau CUU au moins quinze jours au préalable.
2.4	La liste des adhérents (annexe 1 reprise sur site internet à l'adresse www.gcubureau.org) est établie et mise à jour par le Bureau CUU tous les mois, au premier jour du calendrier du mois concerné.	4.2	(ex 2.4) La liste des adhérents (annexe 1 reprise sur le site internet à l'adresse www.gcubureau.org) est établie et mise à jour par le Bureau CUU ~~tous les mois, au-le~~ premier jour ~~du calendrier du mois concerné.~~ ~~de chaque mois.~~

3.1	Chaque adhérent peut dénoncer le présent contrat pour la fin de chaque année civile moyennant un préavis d'au moins six mois par une déclaration écrite adressée au bureau CUU. Une dénonciation ainsi que la date à laquelle elle prend effet sont communiquées aux adhérents dans la liste selon l'article 2.4 publiée mensuellement par le Bureau CUU.	4.3	(ex 3.1) Chaque adhérent peut dénoncer le présent contrat pour la fin de chaque année civile moyennant un préavis d'au moins six mois par une déclaration écrite adressée au bureau CUU. Une dénonciation ainsi que la date à laquelle elle prend effet sont communiqués aux adhérents dans la liste selon l'article 2.4 4.2 publiée mensuellement par le Bureau CUU.
		4.4	(inchangé, ex 3.2) En outre, tout contractant ayant voté contre une proposition de modification peut dénoncer le contrat dès la mise en vigueur de cette modification, par une déclaration écrite adressée au Bureau CUU dans un délai de six semaines après l'adoption de la proposition d'amendement par la majorité des contractants.

Explication :

Toutes les dispositions relatives à l'adhésion et à la dénonciation, qui étaient jusqu'à présent dispersées, sont maintenant regroupées à l'article 4.

	Article 5 (nouveau, anciennement art. 4) Actualisation du contrat
	Pour l'actualisation du contrat, les parties au contrat se dotent d'un règlement intérieur (Annexe 8). Le Bureau CUU coordonne les travaux visant à faire évoluer le contrat et veille à la concordance rédactionnelle des versions du contrat dans les trois langues visées à l'article 35.

Explication :

Les missions du bureau CUU sont décrites plus en détail, sans modification de fond.

(NOUVEAU) Annexe 17**Pour le Contrat uniforme d'utilisation des wagons****Remise en service (RTS) & Remise en exploitation (RTO)**

La présente annexe contient des informations détaillées sur les exigences relatives à l'échange d'informations concernant la remise en service ainsi que la remise en exploitation.

À l'issue de l'opération de remise en état, l'EF ou l'atelier mandaté par celle-ci transmet la remise en service et toute information complémentaire au détenteur.

Le détenteur informe l'EF de la remise en exploitation fondée sur la remise en service.

Par l'intermédiaire du GCU Broker, le Bureau CUU met à la disposition des signataires une plateforme de communication permettant la transmission des données de remise en service et de remise en exploitation.

Les informations complémentaires, telles que de brèves descriptions des instructions destinées aux contrôleurs techniques et au personnel d'exploitation, font l'objet d'un échange bilatéral entre les parties contractantes. L'échange de telles informations est nécessaire lorsque des aspects techniques liés aux véhicules ne sont pas régis par la présente annexe.

Description des éléments de données de remise en service (RTS)

Élément	Type	Définition
Numéro de wagon (WagonNumber-Freight)	Obligatoire	Identifie de manière unique le wagon de marchandises par son numéro Numéro complet du wagon à 12 chiffres, y compris le chiffre d'autocontrôle
Code VKM du détenteur (KeeperShortNameVKM)	Obligatoire	Marquage du détenteur de véhicule inscrit au registre VKM (http://www.era.europa.eu/Document-Register/Pages/list-VKM.aspx , colonne B – sans caractères spéciaux)
EF utilisatrice (UserRU)	Obligatoire	Code d'organisme à quatre caractères (RICS) ou, alternativement, nom de l'EF utilisatrice
Identifiant du procès-verbal (ReportID)	Obligatoire	Numéro unique du procès-verbal de constatation d'avarie (PVCA) établi par l'EF utilisatrice Le numéro ne doit pas dépasser une longueur maximale de 32 caractères
Fournisseur de maintenance (Maintenance supplier)	Obligatoire	Nom de l'ECE selon la base de données ERADIS
Numéro EIN (EINNumber)	Facultatif	Numéro EIN selon la base de données ERADIS
Adresse (Address)	Obligatoire	Nom de la rue
Ville (City)	Obligatoire	Nom de la ville
Code postal (Postcode)	Obligatoire	Code postal de la ville
Pays (Country)	Obligatoire	Pays de la ville
Codes de sites ferroviaires principaux (Primary Location Codes)	Facultatif	Le code du site ferroviaire principal (PLC) où un train prend son départ, termine son parcours, s'arrête, transite ou change de voie Format : code pays à 2 lettres + code de site ferroviaire numérique (1 à 5 chiffres). Exemple : DE13276 = Gare Francfort-sur-le-Main
Codes de lieux ferroviaires marchandises (Subsidiary Location Codes)	Facultatif	Une partie, un attribut ou une utilisation spécifique d'un code de site ferroviaire principal (ex. une voie, un quai de chargement ou un quai). Format : code pays + PLC + code de type + code de lieu ferroviaire marchandises (1 à 10 caractères, ex. DE13276037VL01856NM90080 pour un point de chargement DB InfraGO)
Date d'entrée (DateOfEntry)	Obligatoire	Date d'entrée à l'atelier
Date de sortie (DateOfExit)	Obligatoire	Date de sortie de l'atelier
Date de remise en service (RTS) (Date Of RTS)	Obligatoire	Date de la remise en service (RTS)
Code CU (CUCodes)	Conditionnel	Codage des réparations effectuées (code(s) CU)
Numéros de module (ModuleNumbers)	Conditionnel	Codage des réparations effectuées (numéro(s) de module)
Informations complémentaires (AdditionalInformation)	Conditionnel	Texte libre contenant des informations complémentaires et relevés de mesure
Restrictions d'utilisation (RestrictionsOfUse)	Conditionnel	Oui/Non
Description des restrictions d'utilisation (RestrictionOfUseDescription)	Conditionnel	Texte libre (disponible si restrictions d'utilisation = oui)
Nom du contact pour la remise en service (RTS) (ContactOfRTSName)	Obligatoire	Nom de la personne de contact pour la remise en service (RTS)
Courriel du contact pour la remise en service (RTS) (ContactOfRTS Email)	Obligatoire	Adresse électronique de contact pour les demandes de renseignements
Numéro de téléphone du contact pour la remise en service (RTS) ContactOfRTS TelephoneNumber	Obligatoire	Numéro de téléphone de contact pour les demandes de renseignements

Description des éléments de données de remise en exploitation (RTO)

Élément	Type	Définition
Numéro de wagon (WagonNumber-Freight)	Obligatoire	Identifie de manière unique le wagon par son numéro Numéro complet du wagon à 12 chiffres, y compris le chiffre d'autocontrôle
Code VKM du détenteur (KeeperShortNameVKM)	Obligatoire	Marquage du détenteur de véhicule inscrit au registre VKM (http://www.era.europa.eu/Document-Register/Pages/list-VKM.aspx , colonne B – sans caractères spéciaux)
Code RICS du détenteur (RICSOfferKeeper)	Obligatoire	Code d'organisme à quatre caractères (RICS)
Identifiant du procès-verbal (ReportID)	Obligatoire	Numéro unique de procès-verbal de constatation d'avarie établi par l'EF utilisatrice Le numéro ne doit pas dépasser une longueur maximale de 32 caractères
Date de remise en exploitation (RTO) (DateOfRTO)	Obligatoire	Date de la remise en exploitation (RTO)
Restrictions d'utilisation (RestrictionsOfUse)	Conditionnel	Oui/Non
Description des restrictions d'utilisation (RestrictionOfUseDescription)	Conditionnel	Texte libre (disponible si la Restrictions d'utilisation = oui)
Nom du contact pour la remise en exploitation (RTO) (ContactOfRTOName)	Obligatoire	Nom de la personne de contact pour la remise en exploitation (RTO)
Courriel du contact pour la remise en service (RTO) (ContactOfRTO Email)	Obligatoire	Adresse électronique du contact pour les demandes de renseignements
Numéro de téléphone du contact pour la remise en exploitation (RTO) (ContactOfRTO TelephoneNumber)	Obligatoire	Numéro de téléphone du contact pour les demandes de renseignements

Remarques

Les listes des codes et valeurs associés aux différents éléments de données font partie du schéma XSD et sont référencées sur le site web du GCU Broker. Le schéma XSD et des exemples de fichiers y sont directement téléchargeables.

4.**Motif :**

Ces modifications sont nécessaires pour lever les ambiguïtés et répondre aux critiques.

5. Evaluation incidences positives/ négatives possibles
<i>Evaluation des impacts potentiels positifs et négatifs (exploitation, coûts, gestion, interopérabilité, sécurité, compétitivité, ...) à l'aide d'une échelle de 1 (très faible) à 5 (très élevé).</i> <i>Motif de la modification</i> Impacts : Exploitation : 3 – Les processus d’exploitation ne sont pas fondamentalement modifiés, mais ils sont soutenus par des flux d’information standardisés et des structures réglementaires plus claires. L’introduction de processus de communication obligatoires a un impact perceptible sur le déroulement de l’exploitation. Coûts : 2 – Aucun investissement majeur n’est nécessaire. De faibles coûts peuvent toutefois résulter de l’adaptation des processus internes et de l’utilisation des voies de communication standardisées. Administration : 4 – L’introduction de jeux de données standardisés et l’utilisation obligatoire du GCU Broker entraînent dans un premier temps des ajustements organisationnels, mais réduisent à long terme le travail de coordination manuelle. Sécurité : 4 – La transmission structurée et traçable des informations pertinentes pour la sécurité améliore le respect des exigences réglementaires et soutient la remise en exploitation en toute sécurité de wagons . Compétitivité : 4 – Des processus numériques harmonisés et des interfaces standardisées facilitent la coopération entre les entreprises et augmentent l’efficacité du transport européen de wagons de fret.

6. Analyse des risques relative à la proposition de modification

Description du système effectif/théorique et ampleur de la modification, voir à ce sujet les points 1 et 2.

Évaluation de la sécurité réalisée par :

6.1. La modification a-t-elle un impact sur la sécurité ?	☒ Non ☐ Oui
Motif : Les mesures liées aux activités relevant de la sécurité sont concernées.	
6.2. La modification est-elle significative ?	☒ Non ☐ Oui
Motif : voir Template. Joindre en annexe le modèle-type de l'analyse de substantialité.	
6.3. Détermination et classification du risque :	☒ N/A
6.3.1. Effet de la modification en exploitation normale : 6.3.2. Effet de la modification en cas de perturbations /écarts par rapport à l'exploitation normale : 6.3.3. Utilisation abusive du système possible : ☐ Non ☐ Oui (description de l'abus) :	
6.4. Des mesures de sécurité ont-elles été mises en œuvre ?	☒ Non ☐ Oui
Pour chaque type de risque, on choisit l'un des critères suivants d'acceptation du risque : • "règles reconnues de la technique" • Recours à un référentiel • Evaluation explicite du risque	
6.5. L'analyse de risque a-t-elle été présentée à l'instance d'évaluation ?	☒ Non ☐ Oui
Instance d'évaluation : Joindre le résultat de l'évaluation en annexe :	[Annexe]