

**Proposition d'amendement du CUU
à l'article 19 et Annexe 2 (Paquet 6)**

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 Publication au 01/01/2027 et entrée en vigueur au 01/07/2027

Titre	ECE dans le CUU – Evolution du texte principal CHAPITRE IV - CONSTATION ET TRAITEMENT DES AVARIES AUX WAGONS SOUS LA GARDE DE L'EF – Article 19 Traitement des avaries et Annexe 2
Proposition de modification de : (EF/détenteur/autres instances):	Groupe de travail spécial (ERFA, UIC, UIP)
Proposition d'amendement :	☒ Article 19 ☒ Annexe 2
Emetteur :	GT spécial « Evolution du CUU » Christian Kühnast
Lieu, date :	À distance, 11/08/2026
Description succincte :	Dans le cadre du développement du CUU, les dispositions relatives au traitement des anomalies affectant les wagons de marchandises sont adaptées et précisées afin de répondre aux exigences du système ECE. À cette occasion, les responsabilités des EF, des ECE et des ateliers sont délimitées plus clairement, de nouvelles définitions sont introduites et les processus de remise en service et de remise en exploitation sont harmonisés. L'objectif est de renforcer la transparence, la sécurité juridique et la sécurité de l'exploitation.

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

Avec l'introduction et le développement du système européen ECE, il en résulte des exigences quant à une attribution claire des responsabilités en matière de constatation, de traitement et de remise en service après constatation des anomalies affectant les wagons. Dans la pratique, les dispositions actuelles du CUU ont donné lieu à des interprétations divergentes. La proposition de modification fait évoluer les règles existantes et assure leur conformité avec les exigences du règlement ECE.

1.2. Mode de fonctionnement

Lorsqu'une anomalie est constatée par une EF, celle-ci décide d'abord si le rétablissement de la sécurité de l'exploitation peut être assuré au moyen d'une mesure corrective mise en œuvre au cours de l'exploitation ou si un retrait de l'exploitation suivi d'une remise en état est nécessaire. Les mesures correctives au cours de l'exploitation sont mises en œuvre par l'EF sous sa propre responsabilité et sont effectuées par du personnel qualifié. Les mesures de remise en état sont effectuées par des ateliers agréés conformes à l'ECE, conformément aux prescriptions des annexes 9 et 10. Après l'achèvement de la remise en état, une remise en service est délivrée, sur la base de laquelle l'ECE compétente procède à la remise en exploitation du wagon. À cette fin, les notions et responsabilités pertinentes sont définies de manière claire dans l'annexe 2.

1.3. Anomalie / Description du problème :

La version précédente de l'article 19 a donné lieu, dans la pratique, à des incertitudes quant à la délimitation entre les mesures correctives mises en œuvre au cours de l'exploitation relevant de l'EF et les mesures de remise en état effectuées par les ateliers. Il existait également des divergences d'interprétation quant au moment où une remise en service est suffisante et aux cas dans lesquels une remise en exploitation supplémentaire par l'ECM est requise. Cela a créé des marges d'interprétation pour les acteurs concernés et a rendu plus difficile une application uniforme du CUU. En outre, des définitions claires faisaient défaut pour des notions centrales telles que « mesure corrective mise en œuvre au cours de l'exploitation », « retrait de l'exploitation » et le rôle du personnel qualifié.

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)**

La modification précise les responsabilités et les processus liés aux anomalies affectant les wagons de marchandises. Par l'introduction de nouvelles définitions, il est établi sans ambiguïté quelles mesures doivent être mises en œuvre par l'EF et lesquelles doivent être effectuées par des ateliers conformes à l'ECE. Il est en même temps précisé qu'après chaque remise en service, une remise en exploitation par l'ECE compétente est requise. Les dispositions s'alignent sur les exigences du règlement ECE et instaurent un processus continu et compréhensible, allant de la constatation d'une anomalie à son élimination jusqu'à la reprise de l'exploitation du wagon. Il en résulte une réduction des marges d'interprétation existantes, un renforcement de la sécurité juridique et une amélioration de la sécurité de l'exploitation.

3. Amendement

Comparaison

<u>Version actuelle du CUU</u>		<u>Considérations relatives aux modifications</u>	
CHAPITRE IV CONSTATION ET TRAITEMENT DES AVARIES AUX WAGONS SOUS LA GARDE DE L'EF		CHAPITRE IV CONSTATION ET TRAITEMENT DES AVARIES AUX WAGONS SOUS LA GARDE DE L'EF	
Article 19 Traitement des avaries		Article 19 Traitement des avaries	
19.1	L'EF, utilisatrice qui constate le dommage et retire le wagon du service assure le rétablissement de l'aptitude à la circulation du wagon conformément aux spécifications des Annexes 9 et 10 et remet le wagon en service. En cas d'application de l'Annexe 10, la réparation est effectuée sur la base de l'autorisation donnée par l'ECE (article 7.5).	19.1	Si l'EF utilisatrice constate une anomalie sur le wagon nécessitant le rétablissement de l'aptitude à la circulation, l'EF veille à la réparation de l'avarie par une mesure corrective mise en œuvre au cours de l'exploitation, ou elle organise, après le retrait de l'exploitation*, la mise en œuvre d'une intervention de remise en état conformément à l'Annexe 10. En cas d'application de l'Annexe 10, la remise en état est effectuée sur la base de l'autorisation conférée à l'EF conformément à article 7.5.
19.2	Si le coût des réparations excède le montant de 850 EUR, l'accord du détenteur doit être préalablement demandé, à l'exception du remplacement de semelles de frein, ou si l'Annexe 13 est appliquée par l'EF. Si le détenteur ne réagit pas dans les 2 jours ouvrables (samedis exclus), les travaux de réparation sont effectués. Si le détenteur refuse le devis pour la réparation, il se charge lui-même de la réparation des dommages.		(déplacé à l'article 19.7)
		19.2	(inchangé, ex 19.5 partie 1) Dans les cas où l'EF met en œuvre elle-même des mesures correctives en cours de l'exploitation, elle les exécute à l'aide d'un personnel qualifié* et avec tout le soin qui s'impose.
		19.3	(inchangé, ex 19.5, partie 2) Seuls des ateliers agréés sont habilités à réaliser travaux de réparation en application des dispositions de l'Annexe 10. Ces ateliers agréés - disposent d'une certification ECE valide pour les fonctions de prestation de maintenance conformément au règlement ECE/au droit public applicable, comprenant au moins la fonction de fourniture de l'entretien et

			- sont enregistrés dans la base de données de l'Agence ferroviaire européenne sur l'interopérabilité et la sécurité (ERADIS) et - connaissent les dispositions des Annexes 7, 9 et 10 et tiennent leurs agents régulièrement informés des amendements apportés au CUU.
		19.4	Une fois la remise en état effectuée, l'EF ou l'atelier qu'elle a mandaté transmet l'avis de remise en service* ainsi que toute information complémentaire destinée au détenteur.
19.3	Lorsque les dommages n'altèrent pas l'aptitude à circuler du wagon mais rendent toutefois difficile son utilisation, l'EF peut effectuer sans l'accord du détenteur des travaux de remise en état d'utilisation selon les dispositions de l'Annexe 10 jusqu'à un montant de 850 EUR. L'EF peut, sur la base d'un accord séparé avec le détenteur, être autorisée à effectuer des travaux supplémentaires.		(déplacé à l'article 19.8)
		19.5	Le détenteur informe l'EF de la remise en exploitation fondée sur la remise en service.
		19.6	(inchangé, ex 19.8) A la fin des travaux de remise en état, et à défaut d'instructions particulières données par le détenteur, l'EF achemine le wagon vers sa gare destinataire initialement prévue.
19.4	Si les coûts de réparation du wagon avarié dépassent la valeur résiduelle calculée selon l'annexe 5, le wagon est considéré comme économiquement non réparable.		(déplacé à l'article 19.9)
		19.7	(ex 19.2) Si le coût des réparations prévisible du rétablissement de l'aptitude à la circulation excède le montant de 850 EUR, l'accord du détenteur doit être préalablement demandé. ~~à l'exception du remplacement de semelles de frein, ou si l'Annexe 13 est appliquée par l'EF.~~ Si le détenteur ne réagit pas dans les 2 jours ouvrables (samedis exclus), les travaux de réparation sont effectués. Si le détenteur refuse le devis pour la réparation, il se charge lui-même de la réparation des dommages.

19.5	Dans les cas où l'EF met en œuvre elle-même des mesures correctives en appliquant les dispositions de l'Annexe 9, elle les exécute à l'aide d'un personnel qualifié et avec tout le soin qui s'impose. Par « personnel qualifié », on entend au sens de la disposition susmentionnée, le personnel qui dispose des compétences et des attributions prévues par le système de gestion de la sécurité de l'EF pour exécuter les mesures requises Seuls des ateliers agréés sont habilités à réaliser travaux de réparation en application des dispositions de l'Annexe 10. Ces ateliers agréés - disposent d'une certification ECE valable pour les fonctions de maintenance conformément au règlement ECE /conformément au droit public en vigueur qui comprend au moins la fonction d'exécution de l'entretien, et - sont enregistrés dans la base de données de l'Agence ferroviaire européenne sur l'interopérabilité et la sécurité (ERADIS) et appliquent ou font appliquer les annexes CUU 7, 9, 10 et 10 et tiennent leurs agents régulièrement informés des amendements apportés au CUU.		(décalé au 19.2 et au 19.3)
		19.8	(inchangé, ex 19.3) Lorsque les dommages n'altèrent pas l'aptitude à circuler du wagon mais rendent toutefois difficile son utilisation, l'EF peut effectuer sans l'accord du détenteur des travaux de remise en état d'utilisation* selon les dispositions de l'Annexe 10 jusqu'à un montant de 850 EUR. L'EF peut, sur la base d'un accord séparé avec le détenteur, être autorisée à effectuer des travaux supplémentaires.
19.6	L'EF qui a fait procéder à la remise en état conformément à l'Annexe 10 s'assure qu'à l'issue des travaux, l'atelier lui atteste la remise en service*, en utilisant les codes de l'Annexe 10, Appendice 6. Une copie de l'avis de remise en service* et toute information supplémentaire doivent être envoyées sans délai au détenteur, soit par l'EF, soit par l'atelier, si cela est prévu dans la relation contractuelle entre l'EF et l'atelier.		(décalé au 19.4 et adapté)

		19.9	(ex 19.4) Si les coûts de réparation prévisibles du wagon avarié dépassent la valeur résiduelle calculée selon l'annexe 5, le wagon est considéré comme économiquement non réparable.
19.7	Si l'un des cas suivants s'applique, le wagon est considéré comme retiré de l'exploitation et un avis de remise en exploitation à fournir par le détenteur est nécessaire : - • l'EF a procédé au retrait d'un wagon conformément à l'annexe 9, point 2.2.5, catégorie C, • l'EF a procédé au retrait d'un wagon conformément à l'annexe 9, point 2.2.5, catégorie A, et l'atelier applique l'annexe 10, module M00.001, pour demander des instructions de maintenance supplémentaires au détenteur, • l'EF demande la livraison de pièces de rechange par modèle HR (annexe 7 CUU), • l'atelier indique dans son avis de remise en service d'autres restrictions d'utilisation que les mesures à prendre conformément à l'annexe 9. Le détenteur transmet à l'EF un avis de remise en exploitation sur la base de l'avis de remise en service*.		(décalé au 19.5 et adapté)
19.8	A la fin des travaux de remise en état, et à défaut d'instructions particulières données par le détenteur, l'EF achemine le wagon vers sa gare destinataire initialement prévue.		(décalé à l'article 19.6)
19.9	La gestion des pièces de rechange est réglée dans l'Annexe 7.	19.10	(inchangé, ex 19.9)
19.10	La prise en charge des frais de réparation est déterminée dans le Chapitre V.	19.11	(inchangé, ex 19.10)
Explication : Concernant les définitions des termes « mesure corrective mise en œuvre au cours de l'exploitation » et « remise en état », il est précisé que ces mesures correctives sont mises en œuvre par les EF sous leur propre responsabilité, tandis que les remises en état sont effectuées de manière autonome par l'atelier ECE 4 sur la base du PVCA remis par l'EF. L'étendue des travaux de remise en état découle des tableaux des annexes 9 et 10. Les retours d'expérience sur le terrain ont montré qu'une réglementation uniforme en matière de remise en service et remise en exploitation facilite la mise en œuvre du CUU. C'est pourquoi l'article 19 a été perfectionné à cet égard et prévoit maintenant une remise en exploitation après chaque remise en service. Ceci est conforme au règlement ECE (définitions à l'article 2). Toute remise en service est suivie d'une remise en exploitation par l'ECE compétente, y compris, le cas échéant, les restrictions d'utilisation éventuelles. Cela élimine toute ambiguïté quant aux cas dans lesquels une remise en exploitation est nécessaire.			

En principe, seule l'ECE du détenteur peut attester une remise en exploitation conformément au règlement ECE, car l'EF ne dispose pas de toutes les informations nécessaires pour délivrer cette attestation, par exemple conformément à l'annexe II, section III, point 6 du règlement ECE : la délivrance de l'attestation de remise en exploitation comprend également la détermination de restrictions d'utilisation générales destinées à garantir une exploitation en toute sécurité.

Art. 19.1 : L'EF peut décider si un wagon affecté d'une avarie ou d'un défaut peut encore continuer à circuler, dans le cas où celui-ci est soumis à des restrictions.

Article 19.4 : La remise en service doit être attestée selon les codes visés à l'annexe 10, appendice 6.

L'article 19.8 contient une disposition facultative dont l'EF peut se prévaloir, soit elle-même, soit par l'intermédiaire de mandataires, à condition de disposer des compétences requises dans chaque cas.

Annexe 2 Contrat Uniforme d'Utilisation des Wagons DEFINITIONS	Annexe 2 Contrat Uniforme d'Utilisation des Wagons DEFINITIONS
	Retrait de l'exploitation Un wagon est retiré de l'exploitation lorsqu'il est indisponible à l'exploitation ferroviaire en raison de travaux de remise en état.
	Mesure corrective mise en œuvre au cours de l'exploitation Mesure liée à la technique, à l'organisation ou à l'exploitation prise par l'EF afin de remédier à une anomalie constatée ou à un écart par rapport à l'état assurant la sécurité de l'exploitation, ou de maîtriser cette anomalie ou cet écart, de manière à assurer que le wagon ne compromette plus la sécurité de l'exploitation et soit conforme aux exigences en vigueur.
Maintenance Combinaison de toutes les mesures techniques et administratives pendant la durée de vie d'un wagon ou de ses composants, afin de maintenir ou de rétablir leur fonctionnalité	Maintenance Combinaison de toutes les mesures techniques et administratives pendant la durée de vie d'un wagon ou de ses composants, afin de maintenir ou de rétablir leur fonctionnalité selon les dispositions de l'Annexe 10.
Détenteur de wagons ou détenteur	Détenteur ou détenteur de wagons
	Personnel qualifié (Personnel d'exploitation) Par personnel qualifié, on entend le personnel qui dispose des compétences et des attributions prévues par le Système de gestion de la sécurité de l'EF pour exécuter les mesures correctives.
Explication / Définition : Dans la définition du terme « détenteur » ou « détenteur de wagons » : L'ordre a été inversé, car le terme « détenteur » est plus courant et plus fréquemment utilisé que « détenteur de wagon ». La définition du terme « mesure corrective » précise qu'il s'agit d'une mesure prise par l'EF. Dans la définition du terme « remise en état », la référence à l'annexe 10 indique qu'il s'agit d'une mesure de maintenance.	

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 opérationnels sont précisés et harmonisés. En particulier, l'obligation de remise en exploitation après chaque remise en service conduit à une conduite des processus plus claire, sans modifier de manière substantielle les responsabilités fondamentales. Coûts : 2 – Il n'en résulte en principe aucune nouvelle exigence technique. Les charges éventuelles découlent de l'application cohérente et de la documentation des processus existants. Administration : 3 – Les dispositions accroissent les besoins en matière de documentation et de communication entre les EF, les ateliers, les ECE et les détenteurs. Dans le même temps, les processus sont standardisés et simplifiés. Sécurité : 5 – Les modifications assurent la conformité avec le règlement ECE, établissent des responsabilités claires et réduisent les risques liés à des interprétations divergentes des processus de remise en service et de maintenance. Compétitivité : 4 – Des processus uniformes et des responsabilités clairement définies favorisent la coopération entre les acteurs du marché et créent des conditions-cadres transparentes pour toutes les parties concernées.

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]