



Mise à jour CUU 2026 : webinaire interactif

L'ECM au sein de la CUU

02/02/2026 | 13h30 à 16h00 | En ligne (Zoom) / Paris |



– Leonardo Fogu



– Bettina Wotzlaw



– Floris Foqué



– Nicolas Czernecki



– Christian Kühnast



– Enrico Paoletti



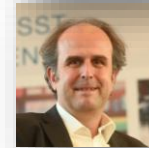
– Fabián Figueroa



– Gilles Peterhans



– Valérie Nicaise



– Karl-Heinz Fehr

Présentation des intervenants

Premier bloc

Énoncé du problème et communication

Groupe de travail avec des membres de l'ERFA, de l'UIC et de l'UIP

Deuxième bloc

Obligations des signataires (EF / détenteur)

Solution proposée par le groupe de travail

Description du processus

Introduction des RTS et RTO

Nouvel échange de données pour les RTS et les RTO

Pause

Troisième bloc

Résultats de l'évaluation juridique des modifications

Résultats de l'évaluation des risques liés aux modifications

Séance de questions-réponses

Conclusion et perspectives d'avenir

Première partie



Gilles Peterhans
Secrétaire général de
l'UIP



Nicolas Czernecki
Coprésident du Comité mixte
RLE - Responsable des wagons



Exposé du problème

- Avec l'entrée en vigueur du règlement d'exécution (UE) 2019/779 - ECM et du règlement délégué (UE) 2018/762 - SMS, les discussions et les interprétations unilatérales des acteurs ferroviaires, des autorités de sécurité et des organismes de certification sur la manière dont les GCU s'inscrivent dans ce cadre se poursuivent.

➤ Le GCU **doit être modifié** afin de **garantir une application harmonisée et la sécurité juridique**.

CE QUE COUVRE LE GCU

- Droits et obligations des EF utilisatrices et des détenteurs lorsque les wagons sont sous la garde de l'EF dans le cadre d'un contrat de transport ou remis à une autre EF utilisatrice
- Traitement des dommages et conditions préalables à celui-ci lorsque les wagons sont sous la garde des EF
- Échange d'informations entre les EF et les détenteurs

CONDITIONS PRÉALABLES À LA PRISE EN CHARGE DES WAGONS ENDOMMAGÉS

- Le détenteur a désigné un ECM certifié et s'assure que celui-ci accomplit ses tâches
- L'EF dispose, dans son SMS, des compétences nécessaires pour faire remettre le wagon en état de marche conformément aux dispositions de l'appendice 10
- Les EF et les détenteurs ont échangé les informations appropriées

CE QUE LE GCU NE COUVRE PAS (LISTE NON EXHAUSTIVE)

- Exigences relatives aux compétences de l'ECM (règlement ECM)
- Exigences relatives aux compétences de l'EF (règlement CSM sur le SMS)
- Exigences relatives aux contrôles avant le départ et à la sécurité du chargement (règlements STI OPE / AMOC)

PRINCIPES DE GESTION DES DOMMAGES

Annexe 9 = codes de dommages harmonisés, mais ne régit pas le contenu des inspections de train/vérifications avant départ

Annexe 10 = mesures visant à rétablir l'aptitude à la circulation et conditions minimales/valeurs limites, mais ne couvre pas toutes les instructions de maintenance spécifiques (niveaux 3 et 4)

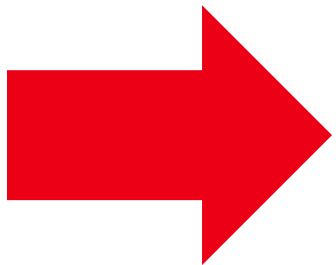
Interface entre les codes (quoi) et les mesures (comment) prévues à l'annexe 10

Être signataire des GCU signifie que le signataire a accepté le processus qui y est décrit pour la prise en charge des wagons endommagés et le flux d'informations qui s'y rapporte.

- Dans le cadre des GCU, les **EF** doivent prendre les dispositions nécessaires pour que **l'aptitude à la circulation** des wagons soit rétablie afin que le wagon puisse atteindre la gare de destination pour laquelle il était initialement prévu, **mais les processus et les interfaces entre les EF et les détenteurs doivent être clarifiés**
 - La version 2026 des GCU garantit que les processus existants **restent valables**, mais **mieux coordonnés**, et qu'ils **décrivent et suivent mieux** la « **réparation en cours de route** » tant pour les EF que pour les détenteurs
 - Les modifications apportées aux **articles 7, 12, 15 et 19** ainsi qu'à **l'annexe 2** visent à renforcer **la sécurité juridique**
 - Afin de faciliter les **échanges d'informations** liés à ces changements, l'ERFA, l'UIC et l'UIP travaillent à la définition des adaptations informatiques nécessaires pour **la plateforme informatique GCU Broker** afin de soutenir la mise en œuvre des nouveaux processus par les signataires et l'échange des données pertinentes

Le développement continu de la GCU est un processus qui s'appuie sur les contributions constructives de toutes les parties prenantes.

- La nouvelle version renforce et clarifie les devoirs et les tâches de toutes les parties concernées. Elle crée une chaîne de responsabilité continue. Les RU ne sont pas transformées en prestataires de maintenance, mais en acteurs responsables capables d'agir dans le cadre de leur responsabilité sur un wagon.
- La nouvelle version incite à développer l'excellence opérationnelle et l'amélioration de la qualité dans l'ensemble du secteur, mais les compétences des deux parties relèvent davantage du développement de l'industrie que d'un cadre contractuel.
- L'utilisation du GCU Broker comme plateforme d'échange de données permet une communication efficace qui minimise les efforts et renforce la sécurité.



Le trafic transfrontalier de wagons avec de multiples transferts est le fondement du trafic européen de trains et de wagons de marchandises.

Une attribution rigide de toutes les activités de réparation à l'ECM rendrait ce modèle impossible et désavantagerait massivement le transport ferroviaire de marchandises par rapport au transport routier.

Mise en place d'un groupe de travail

- La Commission mixte a chargé un groupe de travail spécial composé de l'ERFA, de l'UIC et de l'UIP, ainsi que d'experts, de trouver une solution.
- Les travaux ont débuté en 2022 afin de trouver une solution commune, avec de nombreuses idées
- L'ERA et d'autres ANS ont également été invitées à donner leur avis, ce qui a conduit l'ERA à envoyer une note de clarification, qui a déclenché un débat plus large
- Au final, plus de 50 experts issus de plus de 10 entreprises ont élaboré la solution qui a été approuvée à l'unanimité par les membres de l'ERFA, de l'UIC et de l'UIP, ainsi que par la majorité des signataires du GCU.



Deuxième bloc



Gilles Peterhans
Secrétaire général de
l'UIP



Christian Kühnast
DB Cargo AG - Expert GCU



Valérie Nicaise
ERMEWA – Gestionnaire d'actifs
automobile



Leonardo Fogu
Hupac - Directeur de la gestion de flotte



Floris Foqué
Administrateur de GCU



Obligations des signataires (RU / dépositaire)

Article 7

Admission technique et maintenance des wagons

- ❑ **Précision** visant à garantir que l'ECM (désigné par le détenteur de wagons) intègre les dispositions de maintenance des CGU, en particulier celles de l'annexe 10, dans son système de maintenance.
- ❑ **Précision** : le détenteur de wagons assume les responsabilités de l'entité chargée de la maintenance de ses wagons, même s'il a désigné un ECM juridiquement distinct. **Les ECM ne sont pas parties aux GCU.**
- ❑ **Précision** : fourniture (sans délai) d'informations (données techniques sur les wagons, informations fiables sur la maintenance, restrictions et informations complémentaires).
- ❑ **Nouveau** : Le détenteur autorise l'EF à effectuer des réparations conformément aux exigences de l'annexe 10. La responsabilité de l'ECM (fonctions de maintenance sous-traitées et contrôle des performances) reste inchangée.

Article 12

Admission technique et maintenance des wagons

- ❑ **Précision** : chaque EF doit effectuer les contrôles **légalement requis** (annexe 9).
- ❑ **Nouveau** : Chaque EF veille en ce que les procédures et les règles prévues dans le présent contrat pour la remise **en état de marche** soient intégrées dans son **système de gestion de la sécurité**.

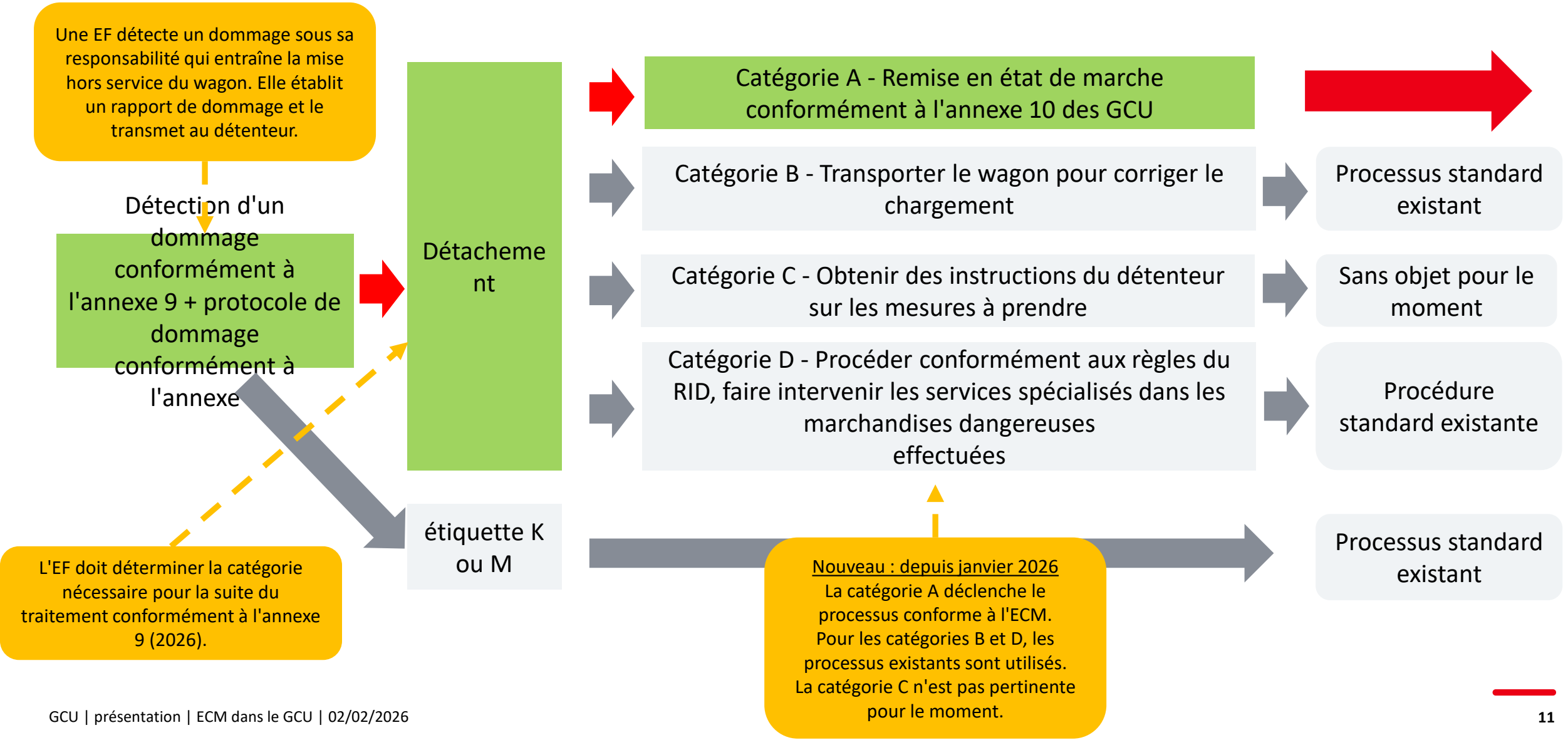
Article 15

Informations à fournir au détenteur

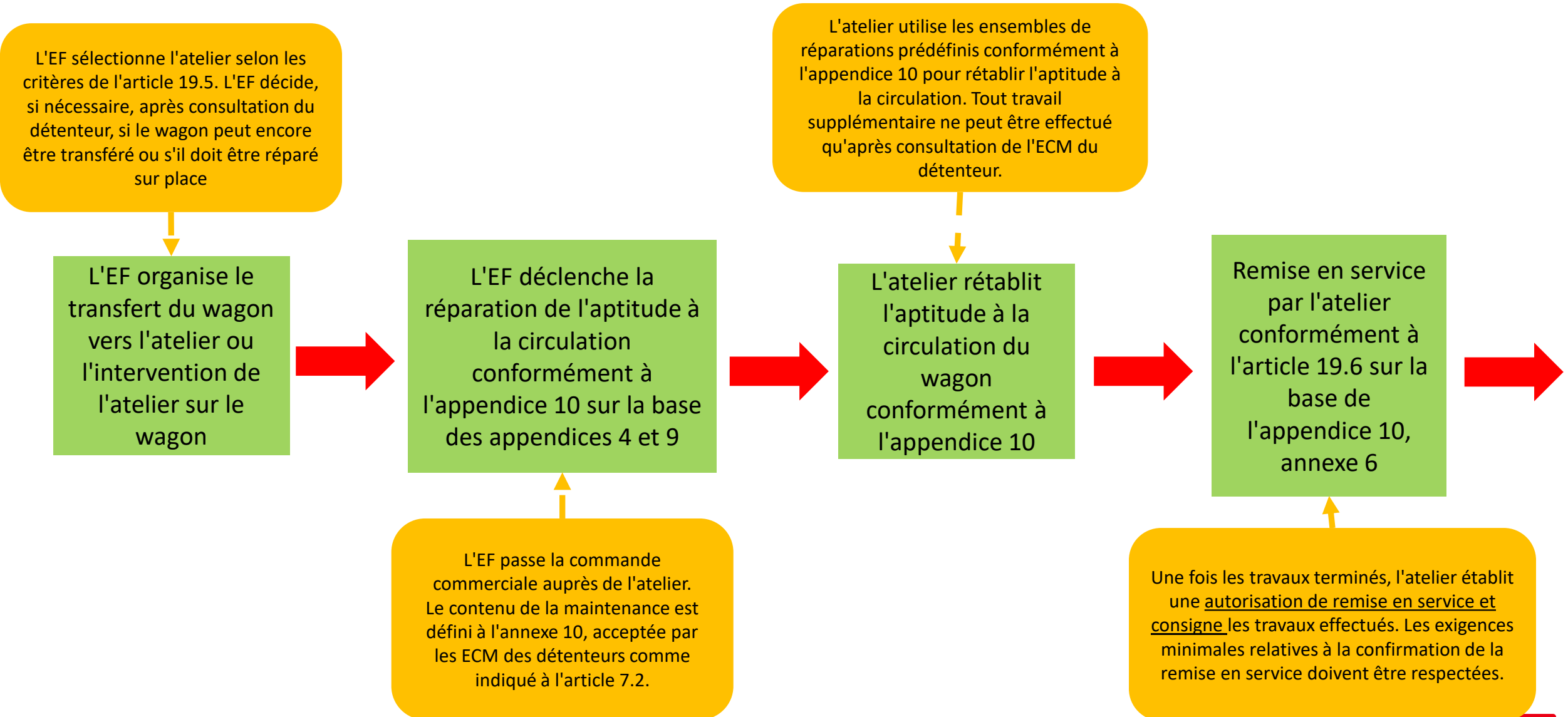
- ❑ **Précision** : les EF utilisatrices doivent fournir au détenteur, en temps utile, des informations sur l'utilisation de ses wagons **via la plateforme de communication (GCU Broker)**, conformément aux lois et réglementations nationales et internationales en vigueur. Les détails sont exposés dans les annexes 4 (Rapport de dommages sur les wagons) et 15 (Message de performance des wagons (WPM)).

Procédure : wagons détachés dans le cadre du GCU

RU détecte des dommages entraînant la mise hors service du wagon

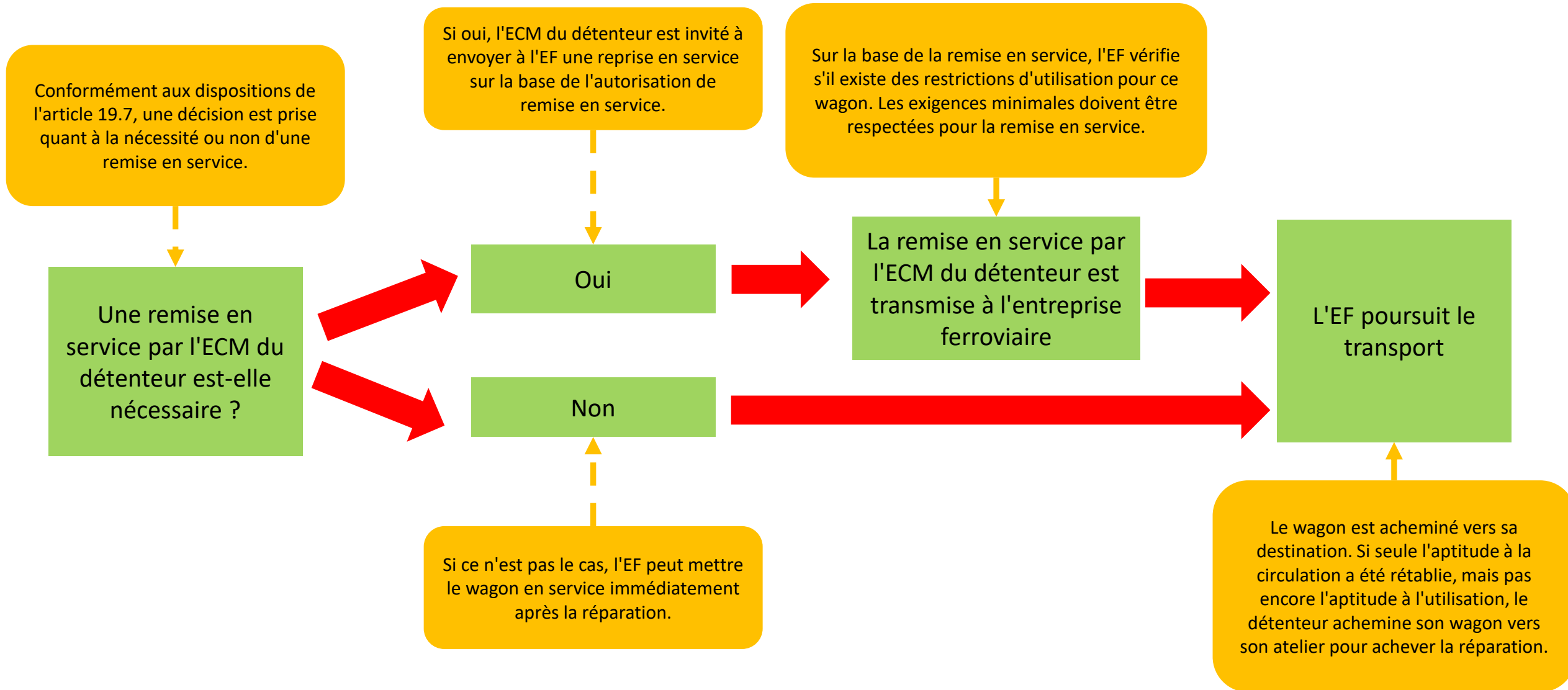


Processus : Traitement d'un wagon isolé au GCU, un atelier sélectionné le remet en état de marche



Processus : Remise en service après réparation

RU poursuit le transport après réparation si aucun RTO n'est requis



GCU Bureau met en relation les signataires via une plateforme informatique robuste dédiée à l'exécution des contrats.

La plateforme GCU Broker, un outil de collaboration

numérique

QUOI Plateforme en ligne permettant aux signataires de gérer leurs **coordonnées**, d'enregistrer leur **parc de wagons** et d'assurer **un échange** numérique fluide **de données** avec les autres signataires.

COMMENT *prod.gcubroker.org*

- Chaque signataire dispose **d'un ou plusieurs identifiants personnalisés** pour accéder à GCU Broker
- Il est essentiel de maintenir des informations exactes et à jour
- Chaque signataire est responsable de garantir l'exactitude et l'intégrité des données

POUR QUOI

- **Exploite les effets de réseau** : une adoption plus large renforce les performances opérationnelles de tous les signataires.
- **Un outil pratique** permettant la numérisation à l'échelle du secteur et l'échange de données standardisé.
- **Accès facile pour tous les signataires de la GCU**, soutenant aussi bien les grandes que les petites entreprises.

RTS / RTO sur la plateforme GCU Broker

Signatory	Responsible Person or Department			
Organisation	Contractual Term	Organisation	Phone	E-Mail
Billing	Main Contact	GCU	+32 2 642 95 54	gcu@gcubureau.org
Users	Reception of technical vehicle data (Article 7.4, app. 16)	GCU	+32 2 642 95 54	gcu@gcubureau.org
Responsibles	Provision of technical vehicle data (Article 7.4, app. 16)	GCU	+32 2 642 95 54	gcu@gcubureau.org
Group	Provision of wagons by the keeper (Article 9)	GCU	+32 2 642 95 54	gcu@gcubureau.org
Communication	Compensation claims for damage or loss of use (Article 13)	GCU	+32 2 642 95 54	gcu@gcubureau.org
Own Wagons	Instructions for the deployment of wagons (Article 14)	GCU	+32 2 642 95 54	gcu@gcubureau.org
Data Exchange	Delivery of wagon performance data (Article 15, app. 15)	GCU	+32 2 642 95 54	gcu@gcubureau.org
Administration	Reception of wagon performance data (Article 15, app. 15)	GCU	+32 2 642 95 54	gcu@gcubureau.org
Search	Management of damage to wagons (Article 15)	GCU	+32 2 642 95 54	gcu@gcubureau.org
Documentation	Management of damage to wagons (Chapters IV - VI)	GCU	+32 2 642 95 54	gcu@gcubureau.org
	Delivery of spare parts (App. 7)	GCU	+32 2 642 95 54	gcu@gcubureau.org
	Central Invoicing Address RU	GCU	+32 2 642 95 54	gcu@gcubureau.org
	Central Invoicing Address Keeper	GCU	+32 2 642 95 54	gcu@gcubureau.org
	RTO - Return To Operation	GCU	+32 2 642 95 54	gcu@gcubureau.org
	RTS - Release To Service	GCU	+32 2 642 95 54	gcu@gcubureau.org



Ajoutez les coordonnées du responsable RTO/RTS.

Elles seront ainsi disponibles sur le site web de la GCU pour tous les signataires

<https://gcubureau.org/signatories/>

Troisième bloc



Karl-Heinz Fehr
Conseiller juridique
VPI



Bettina Wotzlaw
Captrain – Responsable du service
juridique et des assurances



Enrico Paoletti
Mercitalia Rail – Directeur technique et responsable de la sécurité
opérationnelle



Conclusion de l'évaluation juridique

Titre : La GCU, telle que modifiée au 1er janvier 2026, est-elle conforme à la législation actuelle de l'Union européenne, en particulier au règlement (UE) n° 779/2019 ?

- Avis juridique rédigé par le Prof. Dr Rainer Freise, l'un des pères fondateurs de la GCU et l'un des experts les plus respectés en droit ferroviaire et des transports
- Mandat confié par le Comité mixte de la GCU
- Motivation : garantir la conformité juridique des modifications apportées aux GCU avec la plus grande autorité
- Avec la GCU, les associations représentées au sein du Comité mixte de la GCU souhaitent continuer à fournir une solution contractuelle fiable pour l'ensemble du secteur du fret ferroviaire



European Union

EUR-Lex

Access to European Union law

EUROPA > EUR-Lex home > Implementing regulation - 2019/779 - EN - EUR-Lex

MENU

QUICK SEARCH

Search tips

Document 32019R0779

OTIF

Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail

ABOUT OTIF ▾ ACTIVITIES ▾ LEGAL TEXTS ▾ EVENTS ▾ MEDIA ▾

Home » Legal Texts » COTIF » COTIF 1999

COTIF 1999

About OTIF

Activities

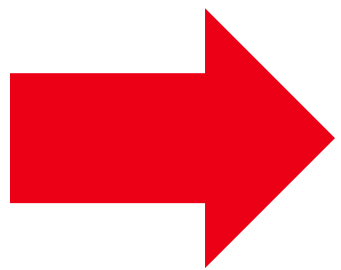
Conclusions de l'analyse juridique

Principaux éléments et conclusions

- Le règlement (UE) n° 779/2019 (règlement ECM) offre des possibilités étendues et de grande portée pour la sous-traitance de la plupart des obligations ECM
- Précision : les ECM ne sont pas (et n'ont jamais été) des parties contractantes des CGU
- La possibilité pour les ECM de sous-traiter certaines fonctions de maintenance, en particulier aux EF, est mise à profit
- Les dispositions relatives à l'inspection technique de transition entre les entreprises ferroviaires et aux contrôles à effectuer dans ce cadre sont supprimées des GCU, car elles n'ont pas leur place dans un contrat entre les entreprises ferroviaires et les détenteurs de wagons
- Il est stipulé que l'ECM doit intégrer l'annexe 10 des GCU, avec ses dispositions en matière de réparation, dans son système de maintenance
- Il est stipulé que l'EF doit inclure les procédures et les dispositions opérationnelles relatives au rétablissement de l'aptitude à la circulation dans son SMS (système de gestion de la sécurité)
- Cela garantit une application aussi uniforme que possible des dispositions des CGU

Principaux éléments et conclusions

- Le rôle de l'intermédiaire de la GCU est renforcé pour l'échange d'informations entre les entités ferroviaires et les gestionnaires
- Les définitions figurant à l'annexe 2 pour la « mise en service » (RTS) et le « retour en service » (RTO) font clairement référence au règlement ECM
- Le GCU établit désormais une distinction claire entre les cas où un RTO est nécessaire et ceux où il ne l'est pas
- Le GCU – ni dans son ancienne version ni dans sa version modifiée – ne crée aucune obligation nouvelle ou propre ; celles-ci découlent de la législation. Le GCU ne fait que réglementer la mise en œuvre spécifique de ces obligations.



Dans l'ensemble, les modifications apportées au GCU, qui entreront en vigueur le 1er janvierst 2026, répondent beaucoup plus clairement aux exigences légales applicables aux activités des entreprises ferroviaires, des détenteurs de wagons et des ECM que la version actuelle du GCU

Résultats de l'évaluation des risques (CSM RA EC 402/2013)

- L'évaluation des risques a permis de comparer la proposition de modification à l'ancienne version du GCU.
- Des experts des trois associations ont participé à l'évaluation
- Les experts techniques ont évalué à l'unanimité toutes les modifications envisagées.
- Toutes les modifications envisagées ont été jugées sans incidence sur la sécurité. Les évaluations de « l'importance » n'ont donc pas été réalisées.
- Pour quatre modifications envisagées, des mesures de sécurité supplémentaires ont été documentées.
- La modification envisagée est approuvée pour mise en œuvre après avoir été signée par l'auteur de la proposition.



Conclusion et perspectives d'avenir

- Mise en œuvre correcte du nouveau processus par les RU dans leur SMS et par les détenteurs dans leur ECM
- Mise en œuvre correcte du RTO et du RTS au sein de la GCU
- Vision commune des données à échanger (lien vers le courtier GCU)
- Recueil des retours d'expérience sur le nouveau processus auprès des signataires ou de la NSA par l'intermédiaire du fiduciaire ou des trois associations, évaluation et conclusions pour le développement futur

