

Dr. Rainer Freise
Professeur honoraire
Université Goethe
Francfort s/Main

1^{er} décembre 2025

TRADUCTION à partir de l'Allemand

(les notes du traducteur sont précédées de 'NdT', en italique et police 8)

Expertise sur la question :

« Le Contrat Uniforme d'Utilisation des wagons (CUU) y compris ses modifications au 1^{er} janvier 2026, est-il conforme à la législation actuelle de l'Union européenne, notamment au Règlement (UE) 779/2019 ? »

Réalisée pour le Comité commun du CUU sur la base d'un mandat du 24 octobre 2025

Structure de l'expertise

	Page
A. Parties contractantes, objet et finalité du CUU	3
I. Parties contractantes au CUU	3
II. Objet du CUU	3
III. Finalité du CUU	3
B. Critiques des autorités de surveillance à l'égard du CUU en vigueur	4
I. Constatations de l'ERA	4
II. Critique de l'OFT	4
III. Critique d'autres autorités de surveillance nationales	5
IV. Résumé des critiques des autorités de surveillance	6
C. Exigences de la législation européenne en vigueur, notamment du Règlement ECE, vis-à-vis des acteurs concernés : EF, détenteur, ECE	7
I. Règles de base dans la Directive européenne sur la sécurité 2016/798.....	7
II. Législation de concrétisation	8
1. Législation concrétisant la responsabilité de l'EF.....	8
2. Législation concrétisant la responsabilité de l'ECE.....	9
III. Communication complète et soutenue entre les acteurs impliqués dans l'exploitation ferroviaire	10
IV. Digression : Missions de l'Agence ferroviaire de l'Union européenne (ERA)...	10
D. Conclusions sur les relations entre les EF et les ECE	12
I. Conclusions concernant la compétence et la responsabilité de l'EF	12
1. Visite du train	12
a) Terme.....	12
b) Exécution de la visite des trains.....	13
c) Exécution des tâches par l'EF	13
d) Généralités sur le recours à la sous-traitance.....	14

2. Mesures correctives mises en œuvre au cours de l'exploitation	14
a) Terme.....	14
b) Mise en œuvre de mesures correctives au cours de l'exploitation.....	15
II. Conclusions concernant la compétence et la responsabilité de l'ECE	16
III. Résumé : conclusions pour la délimitation des compétences et de la responsabilité entre l'EF et l'ECE.....	18
E. Modifications du CUU au 1^{er} janvier 2026 :	
Répondent-elles aux exigences de la législation européenne ?	19
I. Généralités	19
II. Points particuliers	20
1. Concernant l'article 7	20
2. Concernant l'article 12	21
3. Concernant l'article 15	22
4. Concernant l'article 19	23
5. Concernant l'annexe 2 Définitions.....	25
III. Suggestions de clarifications/modifications complémentaires du CUU lors d'une évolution future du CUU.....	26
F. Appréciation globale	27
Appendice 1.....	
Contrat uniforme d'utilisation des wagons - CUU (Extrait).....	28
Appendice 2	
Représentation schématique du rétablissement de l'aptitude à la circulation d'un wagon	33

A. Parties contractantes, objet et finalité du CUU

I. Parties contractantes au CUU

Le CUU (dernière édition en vigueur du 1^{er} janvier 2025) est un contrat de droit privé entre les détenteurs de wagons de marchandises (« **détenteurs** ») et les entreprises ferroviaires utilisant ces wagons comme moyens de transport (« **EF** »). Le CUU est un contrat multilatéral : des centaines de détenteurs et d'EF y ont adhéré.

L'entité chargée de l'entretien (« **ECE** », ou 'entity in charge of maintenance', « **ECM** ») n'est pas partie contractante au CUU. C'est le détenteur qui se porte garant de l'ECE vis-à-vis des autres parties contractantes et qui assume ses responsabilités (art. 7.2 al. 3 CUU).

(II) Objet du CUU

Le CUU règle les conditions de remise des wagons pour l'utilisation en tant que moyen de transport par des EF en trafic national et international dans le champ d'application de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) en vigueur (art. 1.1 CUU).

Les chapitres II et III du CUU relatifs aux droits et obligations du détenteur et de l'EF, le chapitre IV relatif à la constatation et au traitement des avaries aux wagons sous la garde d'une EF ainsi que - dans ce contexte - les principes de l'**Annexe 9** au CUU contenant les « Conditions pour la visite technique d'échange de wagons » et de l'**Annexe 10** relative à « L'état minimal et aux mesures pour rétablir l'aptitude à la circulation des wagons » sont importants pour la présente expertise.

Le chapitre I, qui contient essentiellement des dispositions administratives, les chapitres V à VII portant sur la responsabilité mutuelle entre les détenteurs et les EF ainsi que le chapitre VIII avec les « dispositions diverses » ne seront tout au plus qu'effleurés dans le cadre de la présente expertise.

III. Finalité du CUU

Selon son **préambule**, le CUU a pour objet de définir les droits et obligations des parties contractantes en ce qui concerne l'utilisation des wagons comme moyen de transport par les EF et, dans ce contexte, de contribuer à garantir la sécurité et à accroître l'efficacité et la compétitivité du fret ferroviaire.

B. Critiques des autorités de surveillance à l'égard du CUU en vigueur

Cette section reprend les critiques formulées par les autorités de surveillance à l'encontre du CUU, sans préciser dans quelle mesure ces critiques sont justifiées. C'est l'objet des sections suivantes (en particulier la section D).

L'Agence ferroviaire européenne (ERA) s'est prononcée sur le CUU et plusieurs autorités nationales de surveillance, principalement l'Office fédéral des transports (OFT) suisse, ont émis des critiques sur la version actuelle du CUU.

Plus précisément, les critiques suivantes sont formulées :

I. Constatations de l'ERA

L'ERA a abordé dans une **Clarification note** juridiquement non contraignante du 20.11.2023 le rôle que joue le CUU dans le processus de certification de sécurité pour les EF et pour leur système de gestion de la sécurité (art. 10 de la **Directive européenne sur la sécurité 2016/798** et **Règlement 2018/762 de la Commission** relatif aux méthodes de sécurité communes concernant les exigences applicables aux systèmes de gestion de la sécurité, **Règlement MSC/SGS**).

L'ERA a fait les constatations suivantes :

- Le CUU contient plusieurs règles relatives à la maintenance des wagons, qui créent une confusion entre les parties prenantes et les autorités nationales de sécurité.
- En particulier, les responsabilités dans l'application de l'article 12 du CUU relatif au traitement des wagons et de l'article 19 du CUU relatif au traitement des avaries ne sont pas toujours claires entre les EF, les détenteurs, les ECE et les autorités nationales de surveillance.
- Il n'est pas non plus clair quelles informations spécifiques les EF appliquant le CUU doivent fournir dans leur demande de certificat de sécurité.

Sur la base de ces constatations, l'ERA a apporté des clarifications et formulé des recommandations sur la manière dont le CUU doit être compris et appliqué lors de la conception de systèmes de gestion de la sécurité conformément au Règlement 2018/762 et en tenant compte du **Règlement 2019/779 de la Commission** établissant des dispositions détaillées concernant un système de certification des entités chargées de l'entretien des véhicules (**Règlement ECE**).

Concrètement, l'ERA recommande aux parties au CUU de clarifier la certification conformément à l'article 10 du Règlement ECE pour les ateliers mandatés.

(II) Critique de l'OFT

La critique de l'OFT à l'égard du CUU est plus sévère que la Clarification note de l'ERA. Dans une lettre adressée à l'ERA le 29.2.2024, l'OFT mentionne les critiques suivantes (qui sont en partie également dirigées contre la Clarification note) et se réfère entre autres aux quatre niveaux de maintenance selon le **schéma de certification du Règlement d'exécution ECE de l'ERA**:

- L'échange d'informations entre les détenteurs, les fonctions ECE, les EF et les GI [gestionnaires d'infrastructure] ne fonctionnerait que de manière insuffisante.
- La responsabilité [de l'ECE] pour une maintenance sûre conformément au Règlement ECE ne

serait pas pleinement garantie par l'annexe 9 du CUU, car les décisions en matière de sécurité seraient confiées au personnel de contrôle de l'EF. Il existerait donc une **faille de sécurité**.

- Le CUU ne contiendrait pas de dispositions relatives à la maintenance proche de l'exploitation [*betriebsnahe Instandhaltung*] et aux inspections techniques plus poussées qui seraient nécessaires en complément des examens à effectuer selon l'annexe 9, mais qui ne pourraient pas être réalisées [par l'EF concernée] ou ne pourraient pas l'être complètement. Il existerait donc un **vide de responsabilité**.
 - Il appartiendrait à l'ECE de déterminer quels autres contrôles seraient à effectuer (au-delà des suites à donner afin de remédier aux anomalies mentionnées dans le procès-verbal de constatation d'avarie). Sinon, il serait tout à fait possible qu'un wagon présentant des anomalies persistantes soit pris en charge par une EF.
 - Il resterait à savoir comment, en cas de remise en exploitation avec des restrictions d'exploitation, les EF suivantes dans la chaîne de transport obtiendraient des informations sur les anomalies déjà constatées.
 - Etant donné que les ECE ne sont pas des partenaires contractuels du CUU, les détenteurs et les EF ne devraient rien convenir dans le cadre du CUU qui entraverait les ECE dans l'exercice de leurs responsabilités et de leurs tâches.

L'OFT résume sa critique comme suit dans une **conclusion** :

- Le CUU et ses annexes techniques ne répondent pas aux exigences légales.
- Les responsabilités entre le détenteur, l'ECE (1-3), les ateliers (ECE 4) et l'EF sont confondues de manière inadmissible.
- Une communication fonctionnelle, numérique et transparente, comme l'exige le Règlement d'exécution ECE, n'est pas établie. Toutes les mesures prises jusqu'à présent dans le secteur à cet égard, telles que la « RSRD² » [Rolling Stock Reference Database] ou le « GCU broker », ne sont pas encore suffisamment acceptées et utilisées.

III. Critique d'autres autorités de surveillance nationales

En 2024, l'OFT a mené une enquête sur le thème « CUU et Règlement ECE » auprès de nombreuses autorités de surveillance nationales et a notamment posé des questions sur le rapport entre l'annexe 9 CUU et les niveaux de maintenance du schéma de certification du Règlement d'exécution ECE de l'ERA. Voici les principaux résultats de l'enquête (document OFT : State-of-play of replies 9.7.2024), des avis divergents ayant également été exprimés sur certaines questions :

- Le CUU n'est pas conforme au Règlement d'exécution ECE, du moins sur des points essentiels.
- L'Annexe 9 du CUU n'est pas exhaustive et va au-delà de ce qui est fait pendant une visite de départ. Il existe un catalogue des anomalies, mais chaque EF doit décider si elle travaille avec celui-ci et si le catalogue est suffisant pour garantir une exploitation sûre.
- L'ECE reste responsable de la maintenance. Les dispositions de l'Annexe 9 ne concernent que la visite de départ des wagons. L'ECE ne peut pas partir du principe que certaines anomalies soient détectées à temps par l'EF.
 - Un atelier ne dispose pas de toutes les informations nécessaires pour délivrer un avis de remise en exploitation. Par conséquent, l'exigence légale selon laquelle l'ECE 3 [fonction de gestion de l'entretien de la flotte] doit délivrer cet avis n'est pas une simple formalité.

- Le CUU, en tant que contrat entre les détenteurs et l'EF, ne peut pas porter atteinte aux droits et obligations de l'ECE.
- L'échange d'informations entre l'EF, l'atelier, l'ECE et le détenteur ne fonctionne pas suffisamment [Résultat du vote : 5 (oui) : 4 (non) : 7 (autres opinions)].

IV. Résumé des critiques des autorités de surveillance

La critique des autorités de surveillance concerne en partie des articles du contrat de base CUU, mais surtout l'Annexe 9 avec ses conditions techniques pour l'échange de wagons entre EF. La répartition des tâches entre l'EF et l'ECE est critiquée à plusieurs reprises et un manque de communication entre les parties prenantes leur est reproché.

Les critiques sont abordées sous D et E, dans la mesure où elles sont significatives pour l'évaluation de la conformité juridique du CUU.

C. Exigences de la législation européenne en vigueur, notamment du Règlement ECE, vis-à-vis des acteurs concernés : EF, détenteur, ECE

Cette section traite des exigences que le droit en vigueur impose aux acteurs et des libertés et possibilités d'action qu'il leur accorde. *Comment* les acteurs ont mis en œuvre les exigences légales dans le CUU ou les mettront en œuvre à partir du 1^{er} janvier 2026 et dans quelle mesure ils *utilisent* effectivement ou non les marges de manœuvre accordées n'est pas l'objet de cette section.

Le CUU doit respecter les exigences du droit public ferroviaire en vigueur, que l'on trouve notamment dans les réglementations de l'UE, mais également dans l'Appendice ATMF de la COTIF avec ses dispositions légales relatives à l'admission technique de matériel ferroviaire utilisé en trafic international. La COTIF/ATMF est particulièrement importante pour les Etats hors UE lorsqu'ils ne sont pas liés par le droit de l'UE.

Cette section traite exclusivement des **législations** avec leurs notions, conséquences et contextes, pour l'instant sans égard au CUU. La manière dont le CUU tient compte de la législation fait l'objet de la section E.

I. Règles de base dans la Directive européenne sur la sécurité 2016/798

1. L'EF est responsable de l'exploitation sûre de ses trains (**art. 4 al. 1 et art. 14 al. 2**).
 2. L'ECE est responsable de veiller à ce que les véhicules dont elle assure l'entretien soient dans un état de marche assurant la sécurité (**art. 14, al. 2**).
 3. Dans les limites de leurs compétences respectives, les acteurs qui décèlent un risque pour la sécurité lié à des défauts et à des non-conformités ou des dysfonctionnements dans la construction des équipements techniques, y compris ceux des sous-systèmes structurels, ou qui en sont informés
 - a) prennent toute action correctrice nécessaire afin de remédier au risque de sécurité décelé,
 - b) signalent ces risques aux parties concernées ;
- (**art. 4, al. 5**).
4. En cas d'échange de véhicules entre entreprises ferroviaires, tous les acteurs concernés s'échangent toute information utile aux fins de la sécurité de l'exploitation portant notamment, mais pas exclusivement, sur l'état et l'historique du véhicule concerné, des éléments des dossiers d'entretien à des fins de traçabilité, la traçabilité des opérations de chargement et les lettres de voiture (**art. 4, par. 6**).
 5. Le système de gestion de la sécurité comprend les éléments essentiels suivants :
 - des procédures pour satisfaire aux normes techniques et opérationnelles existantes, nouvelles et modifiées ou à d'autres prescriptions définies dans les STI, les règles nationales et dans d'autres règles pertinentes ou dans des décisions de l'autorité ;
 - des procédures et méthodes d'identification des risques, d'évaluation des risques et de mise en œuvre de mesures de maîtrise des risques chaque fois qu'un changement des conditions d'exploitation ou l'introduction de nouveau matériel comporte de nouveaux risques pour

l'infrastructure ou l'interface homme-machine-organisation

(art. 9, par. 3, let. c et e).

6. Le système d'entretien recouvre, hormis la fonction de gestion [ECE 1] et une fonction de développement de l'entretien [ECE 2]

- une fonction de gestion de l'entretien de la flotte [ECE 3] consistant à gérer le retrait du véhicule pour entretien et sa remise en exploitation après entretien ;

- une fonction d'exécution de l'entretien [ECE 4] consistant à assurer l'entretien technique requis d'un véhicule ou de pièces de celui-ci, y compris la délivrance des documents de remise en service.

L'entité chargée de l'entretien remplit elle-même la fonction de gestion, mais elle peut externaliser les fonctions d'entretien, ou une partie de ces fonctions, à d'autres parties contractantes telles que les ateliers d'entretien.

(art. 14, al. 3).

(II) Législation de concrétisation

1. **sur la responsabilité de l'EF**

1.1 Afin de maîtriser les risques liés à la sécurité de l'exploitation, le SGS d'une EF doit notamment tenir compte des éléments suivants :

- la préparation des trains ou véhicules avant mouvement, y compris les vérifications avant le départ et la composition des trains ;

- l'adaptation de l'exploitation à des demandes de retrait du service et la notification de remise en service délivrée par les entités chargées de l'entretien

(Règlement délégué 2018/762 de la Commission européenne, « MSC/SGS », annexe I 5.1.3 let. c et e).

L'utilisation aux fins prévues, le maintien d'un état de fonctionnement en sécurité et le maintien du niveau de performance attendu des wagons propres d'une EF sont régis par le **Règlement 2018/762, annexe I 5.2** .

1.2 Les intervalles fixés pour la maintenance de chacun des véhicules du train sont valides (tant en termes de temps qu'en termes de distance) et le restent pendant toute la durée du service à effectuer.

Il incombe à l'entreprise ferroviaire de s'assurer que tous les véhicules composant le train, y compris leurs chargements, sont techniquement adaptés au trajet prévu et qu'ils le restent sur l'ensemble du parcours.

L'entreprise ferroviaire définit le processus permettant de vérifier que tous les équipements de sécurité embarqués sont en parfait état de fonctionnement et que le train peut circuler en toute sécurité.

L'entreprise ferroviaire définit les contrôles et les essais visant à garantir que tout départ est effectué de manière sûre (par ex. portes, chargement, freins) ;

(Règlement d'exécution 2019/773 de la Commission européenne, STI OPE, annexe, n° 4.2.2.5.2, 4.2.2.7.1, 4.2.3.3.1).

1.3 L'entreprise de transport ferroviaire contrôle les risques associés à ses activités, particulièrement ceux liés à l'exploitation des trains. À cet effet, elle s'assure que ces trains satisfont aux exigences essentielles et

- a) veille à ce que les trains soient composés et préparés de manière correcte et sûre, ce qui inclut les contrôles effectués avant le départ ;
- b) tient compte des informations nécessaires pour l'exploitation en toute sécurité de chaque véhicule, y compris des éventuelles restrictions d'exploitation ;
- c) n'utilise les véhicules que dans leurs limites et conditions d'utilisation ;
- e) s'assure que chaque véhicule s'est vu attribuer une ECE ... ;

(Appendice ATMF art. 15a, Composition et exploitation des trains, § 1).

2. Législation concrétisant la responsabilité de l'ECE

2.1 L'entité chargée de l'entretien demeure responsable du résultat des activités d'entretien externalisées [ECE 2-4] et met en place un système pour contrôler leurs performances.

(Règlement ECE 2019/779 de la Commission européenne, article 9, paragraphe 3).

2.2 L'ECE 3 doit notamment disposer de procédures pour

- contrôler les compétences, la disponibilité et les capacités de l'ECE 4 avant de passer des commandes de travaux d'entretien ;
- envoyer les véhicules à l'entretien en temps voulu ;
- gérer le retrait de l'exploitation des véhicules en vue de leur entretien, ou lorsque la sécurité de l'exploitation est compromise, ou lorsque les besoins d'entretien affectent l'exploitation normale des véhicules ;
- définir les mesures de vérification nécessaires concernant l'entretien exécuté et la remise en service des véhicules ;
- délivrer l'avis de remise en exploitation, y compris la définition de restrictions d'utilisation pour garantir la sécurité d'exploitation compte tenu des documents de remise en service ;

(Règlement ECE 2019/779 de la Commission européenne, annexe II, section. III n° 1, 3-6).

2.3 L'ECE 4 doit disposer, entre autres, de procédures

- pour vérifier que les tâches effectuées sont conformes aux commandes de travaux d'entretien et pour délivrer l'avis de remise en service. L'avis de remise en service comprend toutes les informations utiles pour définir des restrictions d'utilisation ;

(Règlement ECE 2019/779 de la Commission européenne, annexe II, section. IV n° 6).

III. Une communication complète et soutenue entre les acteurs impliqués dans l'exploitation ferroviaire

COTIF/ATMF art. 15, §§ 3 et 4 et art. 15a, § 3 ;

COTIF/CUV art. 9 § 3 al. 2 (pas encore en vigueur) ;

Directive européenne sur la sécurité, art. 4, par. 5, point b) et par. 6 ;

Règlement ECE art. 5 et annexe II, section. I, n° 7 ;

Règlement d'exécution 1078/2012 art. 4.

Évaluation récapitulative des exigences en matière de communication :

Compte tenu du nombre d'acteurs impliqués dans l'exploitation ferroviaire, une communication complète et fluide entre eux est très importante, surtout pour des raisons de sécurité. En conséquence, le droit ferroviaire international et européen impose à de nombreux endroits des exigences en matière de communication entre les parties concernées et mentionne des obligations d'information réciproques, afin que tous aient le même niveau de connaissances et puissent assumer leurs responsabilités (partielles) respectives pour garantir une exploitation ferroviaire sûre.

IV. Digression : Missions de l'Agence ferroviaire de l'Union européenne (ERA)

Les tâches et les compétences de l'ERA sont les suivantes :

1. - mettre au point d'une approche commune de la sécurité du système ferroviaire de l'Union ;

- suivre l'élaboration de règles ferroviaires nationales afin de soutenir les résultats des autorités nationales agissant dans les domaines de la sécurité et de l'interopérabilité ferroviaires et de promouvoir l'optimisation des procédures. ;

(Règlement UE 2016/796 sur l'Agence ferroviaire, art. 2).

2. En application de certains articles du Règlement de l'Agence

- adresser des recommandations à la Commission, aux Etats Membres et aux autorités nationales de sécurité ;

- publier des documents techniques et des rapports d'audit ainsi que des lignes directrices et autres documents non contraignants facilitant l'application de la législation sur la sécurité et l'interopérabilité ferroviaires ;

(Règlement UE 2016/796 sur l'Agence ferroviaire, art. 4).

3. L'ERA

- délivre les certificats de sécurité uniques,

- délivre des autorisations de mise sur le marché de véhicules ferroviaires en coopération avec les autorités de sécurité nationales,
- autorise la mise sur le marché de types de véhicules.

(Règlement UE 2016/796 relatif à l'Agence ferroviaire, art. 4, 14, 20, 21).

4. Résultat : L'ERA ne dispose d'un pouvoir de décision que dans certains cas mentionnés.

D. Conclusions sur les relations entre les EF et les ECE

Les conclusions à tirer de la législation susmentionnée en ce qui concerne la relation entre l'EF et l'ECE/le détenteur, notamment en ce qui concerne la délimitation de leurs compétences, tâches et responsabilités lors de l'utilisation de wagons, sont exposées ci-après. Une attention particulière est accordée à l'utilisation d'une terminologie uniforme, faute de quoi les compétences et les responsabilités des parties concernées risquent d'être mal comprises.

Les conséquences de ces conclusions sur l'examen de la conformité juridique du CUU ne sont pas traitées dans ce paragraphe, mais dans le paragraphe E.

I. Conclusions concernant la compétence et la responsabilité de l'EF

1. Visite du train

a) Terme

L'EF doit, en vertu de la législation précitée, notamment avant le départ de son train, procéder à des **contrôles, vérifications, essais** afin de s'assurer qu'elle peut exploiter son train en toute sécurité avec les wagons qui le composent - les siens ou ceux d'une autre entreprise. Cette activité est désignée ici globalement par **visite du train**, même si elle n'a pas lieu directement sur le train. Il est important de constater que c'est que l'EF qui est responsable de cette visite.

Dans sa décision du 23 octobre 2025, l'OFT parle également, au point II.B.8, de la visite des trains par les EF et, pour la distinguer, de la visite technique des wagons par les ECE (II.B.5 et III.4 et 5).

Le CUU, dans la version de l'Annexe 9 encore en vigueur jusqu'au 31 décembre 2025, regroupe dans la section 2.1.1 sous le terme « *visite technique d'échange* » les activités à exécuter lors de la *visite technique de remise*, de la *visite technique d'acceptation* et de la *visite technique exécutée en dehors du lieu de remise* et prescrit sous 2.2 que, lors de l'examen, le personnel qualifié doit remonter le train le long de ses deux côtés et vérifier soigneusement chaque wagon. - La visite technique d'échange ne concernant que les relations entre EF, la section 2 est retirée du CUU et insérée, à partir de 2026, à « l'Accord de visite des trains de fret à l'échange (ATTI) » conclu entre EF.

Une visite de train a généralement lieu **sur le train**, mais peut également avoir lieu, si nécessaire, après avoir séparé le wagon du train, sur une **voie de service** ou dans un **dépôt ferroviaire** de l'EF - **sans que le wagon soit retiré de l'exploitation**. Le dépôt ferroviaire est le lieu où se déroule l'**exploitation ferroviaire** sous la responsabilité de l'EF.

Il faut distinguer un dépôt ferroviaire d'un « **atelier de réparation** » [NdT: on trouve également *ateliers d'entretien* dans les textes de l'UE], qui ne fait pas partie de l'exploitation ferroviaire, mais dans lequel est effectué **de la maintenance**, et ce sous responsabilité de l'ECM.

La distinction entre les dépôts ferroviaires et les ateliers de réparation se trouve également à l'Annexe I de la directive européenne fondamentale 2012/34 établissant un espace ferroviaire unique européen (directive « Recast »), c'est-à-dire dans un texte législatif.

Le fait que les ateliers de réparation assurent des fonctions de maintenance découle de la directive européenne sur la sécurité (article 14, paragraphes 3 et 8) et du règlement ECE (annexe II, section III.1). Les ateliers de réparation doivent donc être considérés comme des « **ateliers**

d'entretien/de maintenance ».

b) Exécution de la visite des trains

La manière dont la visite du train doit être exécutée en détail ne découle pas de dispositions légales. Les explications suivantes découlent en quelque sorte de la « **nature des choses** » (l'EF est présente sur le lieu où se trouve le train, ce qui n'est pas le cas de l'ECE. Et un train doit rouler - et non rester immobilisé dans l'attente d'une équipe lointaine). Il convient également de tenir compte du principe généralement admis selon lequel le transport ferroviaire doit allier sécurité, facilité d'exploitation et compétitivité, que tous les acteurs doivent prendre en considération dans leur coopération.

Le droit européen dit « L'entreprise ferroviaire définit les contrôles et les essais visant à garantir que tout départ est effectué de manière sûre (par ex. portes, chargement, freins) » (ci-dessus p. 9).

L'Appendice ATMF de la COTIF stipule que « L'entreprise ferroviaire veille à ce que les trains soient composés et préparés de manière correcte et sûre, ce qui inclut les contrôles effectués avant le départ » (ci-dessus p. 9).

La primauté **de l'EF** est ainsi définie pour la conception et la réalisation de la visite des trains.

Il est généralement admis que la visite exécutée par l'EF se limite à la constatation d'anomalies visibles de l'extérieur des véhicules par contrôle visuel des deux côtés du train et en utilisant des outils maniables (par exemple un marteau pour effectuer un essai acoustique). En cas de présomption d'une anomalie à laquelle il ne peut pas être remédié, même après contrôle visuel exhaustif, le wagon doit être soumis à une inspection approfondie et, si nécessaire, être remis à l'ECE pour maintenance.

La distinction entre une *l'inspection approfondie* par l'EF – qui a encore lieu dans le cadre de la visite des trains - et *la maintenance* par l'ECE - en dehors de l'exploitation ferroviaire - ne pourra pas être faite dans le cadre de la présente expertise. Afin de définir les limites, il est opportun de travailler avec un **catalogue** uniforme pour l'ensemble du secteur, comme c'est souvent le cas dans le domaine ferroviaire, afin d'attribuer clairement les tâches à un intervenant, de manière à éviter les lacunes dans l'exécution des tâches et les failles de sécurité qui en découlent.

Le **Schéma de certification du Règlement d'exécution ECE de l'ERA** renvoie, en ce qui concerne la visite du train, à la STI OPE et au Règlement MSC-SGS 5.1 (ci-dessus p. 6/7) et ne parle également, dans la traduction allemande, que de manière générale de « visueller Kontrolle » [contrôle visuel] et de « einfacher Messung » [mesure simple (en cas de présomption d'une anomalie)]. Ce n'est qu'en ce qui concerne les suites à donner en cas d'anomalies constatées que le Schéma de certification fait la distinction entre « betriebliche Abhilfe » [mesures correctives mises en œuvre au cours de l'exploitation] par l'EF et « Instandhaltung/Instandsetzung » [maintenance/remise en état] à mettre en œuvre par l'ECE (cf. ci-dessous 2).

c) Exécution des tâches par l'EF

Pour la visite des trains, l'EF doit faire appel à du personnel **qualifié**, disposant d'un **équipement approprié** pour pouvoir effectuer la visite de manière fiable. Sa démarche doit être **couverte par son SGS**.

L'EF peut également faire appel à des **sous-traitants**, par exemple à des visiteurs indépendants (jugement du tribunal de grande instance, Landgericht Arnsberg du 15.11.2023, Recht der Transportwirtschaft 2023, 206). Conformément aux principes généraux du droit, les sous-traitants doi-

vent être soigneusement sélectionnés par le donneur d'ordre en ce qui concerne leurs aptitudes personnelles et professionnelles et surveillés de temps en temps par échantillonnage. En tant que donneur d'ordre, l'EF doit assumer la responsabilité des fautes commises par le sous-traitant.

Les EF qui ne disposent plus de leurs propres wagons, mais qui utilisent des wagons de tiers, ne possèdent plus tout le savoir-faire nécessaire pour traiter les wagons, doivent en tenir compte. Leur obligation légale de veiller à la sécurité de l'exploitation de leurs trains et de procéder en conséquence à des contrôles des trains reste inchangée. Elles peuvent faire appel à des sous-traitants compétents à cet effet, mais conservent la responsabilité de leurs activités.

d) Généralités sur le recours à la sous-traitance

Dans la vie économique moderne, basée sur la division du travail, la délégation de tâches à des sous-traitants est en principe autorisée et largement répandue. Des exceptions s'appliquent lorsqu'une exécution « strictement personnelle » est convenue par contrat (par exemple la commande d'un portrait à un artiste particulier) ou est ordonnée par la loi. C'est le cas de l'article 14, paragraphe 3, de la directive sur la sécurité en ce qui concerne la fonction de gestion ECE. En ce qui concerne l'externalisation autorisée d'autres fonctions de maintenance, l'article 9, paragraphe 3, du règlement ECE confirme le principe juridique selon lequel un donneur d'ordre reste responsable du résultat des activités qu'il sous-traite et doit surveiller le contractant d'une certaine manière (« mise en place d'un système de contrôle des performances »).

2. Mesures correctives mises en œuvre au cours de l'exploitation

a) Terme

Dans l'intérêt d'un **transport de fret ferroviaire fonctionnel, économique et compétitif**, l'EF peut également éliminer certaines « **irrégularités** » qu'elle a détectées dans le cadre de la visite des trains et qui peuvent être éliminées par des moyens simples sur le train « sans autre forme de procès », dans une voie de service ou dans un dépôt ferroviaire **sous sa propre responsabilité (sans sortir le wagon de l'exploitation)**. Cela découle de l'article 4, paragraphe 5, de la directive européenne sur la sécurité (ci-dessus page 5).

Pour cette activité, on utilise ici le terme « betriebliche Abhilfemaßnahmen » [**mesures correctives mise en œuvre au cours de l'exploitation**] - à distinguer de la « **maintenance** » d'un wagon par l'ECE (ou pour son compte) après avoir sorti le wagon de l'exploitation.

Le **Schéma de certification du Règlement délégué ECE de l'ERA** parle à cet égard, en ce qui concerne le niveau 1, de « betriebliche Abhilfe » [**mesure corrective mise en œuvre au cours de l'exploitation**], pour laquelle aucun échange d'informations supplémentaire n'est nécessaire entre l'EF et l'ECE. L'OFT utilise dans sa lettre du 29.2.2024 à l'ERA le terme « einfache Abhilfemaßnahmen » [**mesures correctives simples**] que l'EF peut mettre en œuvre sans la réalisation d'opérations techniques de maintenance.

D'autre part, dans sa décision du 23 octobre 2025, l'OFT parle, sous II.B.5, en rapport avec les examens techniques des wagons, de « betriebsnahe Instandhaltungstätigkeiten » [**activités de maintenance proches de l'exploitation**] qui doivent être effectuées sous la responsabilité de l'ECE. - Ces activités ne se déroulent pas « au cours de l'exploitation », mais sont seulement « proches de l'exploitation ». Elles nécessitent donc le *retrait de l'exploitation* du wagon et, en conséquence, une *remise en exploitation formelle après la fin des travaux*.

Le **Schéma de certification du Règlement délégué ECE de l'ERA** cite, pour le niveau 2, cer-

taines mesures qualifiées de « einfache betriebsnahe Instandhaltung » [maintenance simple proche de l'exploitation] ou de « Instandsetzung » [remise en état], qui doivent être effectuées si possible sur le train - que ce soit par l'EF elle-même, par des tiers mandatés par l'EF ou par l'ECE 3, l'ECE restant, dans tous les cas, responsable.

- Ces choix de termes et de description d'activité sont ambigus et ne favorisent pas une compréhension claire.

Dans le droit ferroviaire européen (et également dans le droit ferroviaire allemand), les termes « betriebliche Abhilfemaßnahmen » [mesure corrective mise en œuvre au cours de l'exploitation] et « Instandhaltung » [maintenance] ne sont pas définis. Comme réglementation subordonnée, on peut citer la **DIN EN 13306:2018-0 2**. Elle fait la distinction entre « maintenance » et « exploitation » et les définit comme suit :

- **Maintenance** : Ensemble de toutes les actions techniques, administratives et de management prises durant le cycle de vie d'un bien destiné à le maintenir ou à le rétablir dans un état dans lequel où il peut accomplir la fonction requise ;
- **Exploitation** : combinaison de toutes les actions techniques, administratives et de management, autres que les actions de maintenance, qui a pour résultat l'utilisation du bien.

Les *actions de maintenance* doivent être comprises, selon la norme DIN, comme des mesures prises pendant le cycle de vie (complet) d'un bien ; elles doivent garantir la capacité de fonctionnement (continue) du bien.

Les *mesures mises en œuvre au cours de l'exploitation* sont destinées, *dans des cas concrets*, à la poursuite de l'utilisation du bien dans l'exploitation ; les opérations de maintenance approfondies se situent en dehors du champ de l'exploitation.

Compte tenu de l'ambiguïté des termes utilisés dans les différentes sources citées, la présente expertise - basée sur la norme DIN mentionnée - fait systématiquement la distinction entre « betriebliche Abhilfemaßnahmen » [mesures correctives mises en œuvre au cours de l'exploitation] prises par les EF et « **außerbetriebliche Instandhaltung** » [maintenance effectuée hors exploitation] sous la responsabilité des ECE.

b) Mise en œuvre de mesures correctives au cours de l'exploitation

Comme pour la visite des trains, la remise en état au cours de l'exploitation nécessite que l'EF fasse appel à du **personnel qualifié** disposant d'un **équipement approprié** pour pouvoir effectuer la remise en état de manière fiable. L'action de l'EF doit, quant à elle, être **couverte par son SGS** (ci-dessus p. 5).

Comme pour la visite des trains, la remise en état au cours de l'exploitation peut être confiée par l'EF à des **sous-traitants** appropriés. Il peut également s'agir d'ateliers d'entretien (voir ci-dessus, p. 10) lorsqu'une EF ne dispose pas de ses propres dépôts. Dans le cadre de ses activités, l'atelier d'entretien (atelier de réparation) doit alors faire la distinction entre la remise en état au cours de l'exploitation pour une EF et la maintenance hors exploitation pour une fonction ECE et respecter des formalités différentes (pour les opérations de maintenance, notamment la remise en service formelle conformément au Règlement ECE).

Il serait opportun et utile d'utiliser un **catalogue uniforme de mesures correctives généralement reconnu**, établi par les EF ou leurs organisations, applicable à l'ensemble du secteur - après consultation des détenteurs/ECE et avec l'approbation des autorités de surveillance ainsi que couvert par le SGS de l'EF concernée. - Un tel catalogue est en cours de préparation par le groupe de travail Annexe 9 CUU.

Les vastes obligations légales de **communication** des acteurs de l'exploitation ferroviaire (ci-dessus p. 8) ne devraient pas jouer de rôle dans la remise en état au cours de l'exploitation. Le **Schéma de certification du Règlement délégué ECE de l'ERA** considère par conséquent qu'un échange d'informations supplémentaire entre l'EF et l'ECE n'est pas nécessaire pour les mesures correctives mises en œuvre au cours de l'exploitation de niveau 1.

(II) Conclusions concernant la compétence et la responsabilité de l'ECE

1. L'ECE doit veiller à ce que les wagon dont elle assure la maintenance soient dans un état de marche assurant la sécurité.

L'ECE doit garantir cet état lorsqu'elle **remet un wagon en exploitation** par l'EF **après avoir effectué des opérations de maintenance**. En revanche, l'ECE ne peut pas garantir un état de marche assurant la sécurité pour la période pendant laquelle les wagons dont elle assure la maintenance sont exploités par des EF. En effet, l'ECE n'accompagne pas les wagons pendant qu'ils sont exploités par des EF.

L'ECE intervient lorsqu'un wagon lui est remis par une EF pour réparation en raison d'une anomalie constatée (**maintenance corrective**) ou parce qu'une **maintenance préventive** doit être effectuée en raison de l'expiration d'un délai de maintenance ou de l'atteinte d'un certain état de service d'un wagon.

Pour que l'ECE puisse remplir ses missions conformément à ses obligations, il est nécessaire de déterminer

- en tenant compte des **lois physiques et de l'expérience acquise**
- des **échéances**, des **kilométrages** et des **cotes limites pour les composants des wagons**, qui, une fois atteints, obligent à retirer le wagon de l'exploitation et à l'envoyer dans un atelier d'entretien (« atelier de réparation », art. 14, al. 3 de la directive sur la sécurité) afin que l'ECE puisse vérifier et s'assurer, par des mesures appropriées, que le wagon est **(à nouveau) en état de marche assurant la sécurité**. - De telles définitions existent aujourd'hui en tant que norme sectorielle.

2. Lors de la détermination des **intervalles de maintenance**, il convient de tenir compte du fait que les wagons n'offrent **plus une garantie suffisante** de sécurité opérationnelle lorsqu'ils atteignent une certaine durée de service ou un certain état de marche. Ils doivent être envoyés à la maintenance en temps utile.

Les différents types de construction ou d'équipement technique des wagons peuvent conduire à définir des intervalles de maintenance différents.

Les composants dont l'utilisation n'offre à aucun moment une garantie suffisante pour un état de marche sûr du wagon ne doivent même pas être installés.

Les **intervalles de maintenance** doivent être fixés de **manière uniforme pour tous les acteurs concernés**, en tenant compte des directives et normes existantes ainsi que de l'état de l'art. **Les connaissances pertinentes en matière de sécurité** issues de l'exploitation ferroviaire doivent être prises en compte en adaptant les intervalles de maintenance.

Les interdictions d'utilisation doivent être prononcées par les **autorités de surveillance**.

3. De nouvelles connaissances relatives à la sécurité (par exemple suite au déraillement dans le tunnel de base du Gothard) peuvent nécessiter des mesures de sécurité supplémentaires importantes/massives. La présente expertise n'est pas censée évaluer si les mesures ordonnées par la décision de l'OFT du 23.10.2025 constituent une réaction adéquate et proportionnée aux connaissances acquises.

D'une manière générale, dans le secteur ferroviaire, les mesures de sécurité radicalement nouvelles, coûteuses et concernant un grand nombre de cas sont habituellement introduites dans le cadre d'un **programme de mise en œuvre** raisonnable et étalé dans le temps afin de ne pas perturber excessivement le trafic ferroviaire. Ainsi, selon mes souvenirs, la Cour fédérale de justice allemande a jugé qu'un programme visant à supprimer 18.000 passages à niveau sans barrières devait être mis en œuvre de manière étalée sur plusieurs années.

4. Pour respecter les intervalles de maintenance, l'EF et l'ECE doivent travailler ensemble:

- L'EF doit veiller à ce que les intervalles fixés pour la maintenance de chacun des véhicules du train soient valides (tant en termes de temps qu'en termes de distance) et le restent pendant toute la durée du service à effectuer; (**STI OPE, annexe, n° 4.2.2.5.2**).

- La **fonction ECE 3** doit disposer de procédures,

- pour envoyer les véhicules à l'entretien en temps voulu ;

- pour gérer le retrait de l'exploitation des véhicules en vue de leur entretien,

- ou lorsque la sécurité de l'exploitation est compromise,

- ou lorsque les besoins d'entretien affectent l'exploitation normale des véhicules.

(**Règlement ECE, annexe II, section III, n° 3 et 4**).

5. Une distinction juridique étant faite entre les **fonctions « EF »** (exploitation des trains) et « **ECE** » (maintenance des wagons), après une **mesure de maintenance**, les **formalités de « remise en service »** et de « **remise en exploitation** » doivent être respectées (**Directive sur la sécurité art. 14, al. 3, Règlement ECE art. 2 et annexe II, section III, n° 5 et 6, section IV, n° 6**). Il en va de même si l'EF a effectué des tâches de maintenance pour le compte de l'ECE.

L'**avis de remise en service** (Règlement ECE annexe II, section III.6) permet de **documenter** que la **responsabilité de maintenance de l'ECE** prend fin et que la **responsabilité d'exploitation de l'EF** recommence.

Cette obligation de documentation ne s'applique pas lorsque le wagon **n'est pas retiré de l'exploitation** par l'EF, mais « **remis en état** » sur le train ou sur une voie de service ou dans un dépôt ferroviaire **sous sa propre responsabilité** ou par un prestataire de services approprié afin de pouvoir ensuite continuer à l'exploiter.

III. Résumé : Conclusions pour la délimitation des compétences et de la responsabilité entre l'EF et l'ECE

1. L'EF est responsable de la sécurité de l'exploitation de son train et doit donc vérifier avant le départ que les véhicules présents dans le train peuvent être exploités en toute sécurité. Si elle constate des anomalies sur les wagons, elle doit mettre en œuvre soit une mesure corrective au cours de l'exploitation sous la responsabilité de l'EF, soit une mesure de maintenance hors exploitation sous la responsabilité de l'ECE.
2. L'ECE est responsable de veiller à ce que les véhicules dont elle assure l'entretien soient dans un état de marche assurant la sécurité lorsqu'ils sortent de la maintenance. A cette fin, elle doit mettre en place un système de maintenance, qui doit également préciser quand un véhicule doit être retiré de l'exploitation courante et lui être amené, afin qu'elle puisse vérifier s'il est encore dans un état permettant une circulation en toute sécurité ou de déterminer les mesures à prendre afin de rétablir un état du véhicule assurant la sécurité.
3. Le droit en vigueur ne définit pas en détail ce que sont les mesures à mettre en œuvre au cours de l'exploitation de l'EF sur un wagon et ce que comprend la maintenance par l'ECE. Les quatre niveaux de maintenance selon le **Schéma de certification du Règlement délégué ECE de l'ERA** ne sont pas obligatoires et ne sont pas compris de manière uniforme dans le cercle des autorités de surveillance nationales.
4. Il est opportun d'utiliser un **catalogue** applicable à l'ensemble du secteur qui, d'une part, définit l'étendue de la visite des trains à effectuer par les EF et, d'autre part, indique les mesures qui constituent des mesures correctives mises en œuvre au cours de l'exploitation de l'EF. Un tel catalogue de mesures doit être établi par les EF ou leurs associations, avec la participation des détenteurs/ECE ou de leurs associations. Le **SGS** de chaque EF doit se référer à un tel catalogue.
5. En ce qui concerne la maintenance des wagons, il est également utile d'utiliser un **catalogue** applicable à l'ensemble du secteur, qui détermine quand et comment mettre en œuvre une maintenance corrective ainsi que quand et comment effectuer une maintenance préventive.
6. En ce qui concerne le **partage des tâches** généralement admis dans la vie économique, l'EF peut confier des mesures correctives à mettre en œuvre au cours de l'exploitation à un atelier de réparation et l'ECE peut confier des mesures de maintenance à l'EF. Dans de tels cas, le donneur d'ordre concerné reste responsable en dernier ressort des travaux attribués et doit s'assurer que le contractant est et reste apte et compétent pour exécuter de manière fiable les tâches qui lui sont confiées. En conséquence, la loi ne permet pas à un ECE de sous-traiter la fonction supérieure de gestion (ECE 1) pour superviser et coordonner les autres fonctions de maintenance et garantir l'état sûr des véhicules entretenus.
7. Malgré la répartition des tâches, les acteurs responsables de certaines tâches partielles doivent garder une vue d'ensemble de l'exploitation et de la maintenance du matériel roulant afin de ne pas compromettre la sécurité de la circulation des trains. La loi prévoit donc à différents endroits **des obligations d'information réciproques étendues** entre les parties concernées, qui s'appliquent notamment lorsqu'une partie concernée confie des tâches qui lui incombent à une autre partie.

E. Modifications du CUU au 1^{er} janvier 2026 : Répondent-elles aux exigences de la législation européenne ?

L'expertise se base sur la version allemande du CUU révisé (version du 24 septembre 2025). Sont évalués les articles 7, 12, 15, 19 modifiés et l'annexe 2 (définitions).

I. Généralités

Le CUU est un contrat de droit privé entre plus de 800 EF et détenteurs de wagons (contrat de pool). La Cour d'appel allemande 'Oberlandesgericht Brandenburg' a qualifié le CUU de **quasi-ordre juridique** en raison de sa large diffusion (Recht der Transportwirtschaft 2016, 435 point marginal 21). Le CUU n'est cependant **pas** de portée sectorielle **générale** ; il existe des détenteurs extérieurs et des EF extérieures (voir art. 16 et 17 CUU) qui n'ont pas adhéré au CUU.

Le CUU est un contrat négocié par les associations des deux parties (détenteurs et EF). Il ne constitue **pas** des **conditions générales de vente (CGV)** imposées *unilatéralement* par une partie et n'est donc pas soumis au contrôle judiciaire strict des CGV en Allemagne.

En tant que contrat, le CUU peut compléter le **droit en vigueur et en préciser le contenu**, notamment lorsque les prescriptions juridiques - comme dans le cas du droit public ferroviaire présenté - contiennent très majoritairement des règles institutionnelles et formelles, mais sont formulées de manière générale en ce qui concerne les prescriptions de fond. Le CUU doit bien entendu respecter les prescriptions formelles du droit en vigueur.

Il n'y a **pas de contrat concurrent** au CUU. Au contraire : Par exemple, l'accord **ATTI** conclu uniquement entre les EF et portant sur la visite des trains de fret à l'échange renvoie à plusieurs égards au CUU. En dehors de son champ d'application, le CUU est en quelque sorte traité par d'autres parties comme une **solution type** et utilisé comme **substitut** aux réglementations détaillées qui font défaut par ailleurs.

Les EF et les détenteurs règlent leurs relations contractuelles entre eux dans le CUU, y compris en ce qui concerne la maintenance. Les **ECE** ne sont **pas parties au CUU**. Les parties au CUU doivent toutefois tenir compte de leur position juridique selon le droit public ferroviaire en ce qui concerne la maintenance des wagons. Les ECE n'appartenant pas aux détenteurs ne sont pas soumises d'elles-mêmes au CUU, mais uniquement dans la mesure où le détenteur qui les mandate les oblige à respecter le CUU et ses prescriptions de maintenance, en tenant compte du Règlement ECE.

Il ne serait pas judicieux de vouloir intégrer l'ECE en tant que partie au CUU : Les contrats avec trois parties différentes, qui ont également des intérêts divergents, sont très difficiles à gérer. Par ailleurs, l'ECE ne serait concernée que par les dispositions du CUU relatives à la maintenance et non par toutes les autres dispositions telles que le traitement des wagons en exploitation, le droit d'accès et de disposition du détenteur, la répartition des coûts entre le détenteur et l'EF ainsi que la responsabilité entre ces deux entités.

La **maintenance préventive** n'est pas réglementée dans le CUU. La définition des intervalles et des échéances de maintenance ainsi que le contrôle de leur respect (ci-dessus p. 16) doivent être réglés en dehors du CUU. Les EF utilisatrices et les ECE doivent collaborer dans ce domaine.

Contrairement à la présente expertise, le CUU utilise également le terme de « remise en état »

pour désigner les mesures physiques exécutée pour rétablir l'aptitude à la circulation ou l'aptitude à l'utilisation d'un wagon présentant une anomalie (voir annexe 2, définitions). Elles peuvent être des mesures correctives mises en œuvre au cours de l'exploitation ou des mesures de maintenance. Pour les parties contractantes, c'est l'objectif de cette remise en état physique qui est déterminant : Le « *rétablissement de l'aptitude à la circulation* » des wagons après constatation d'une anomalie. Pour ce faire, des modules (ensembles de travaux/opérations à réaliser) sont énumérés à l'Annexe 10.

Lorsque le CUU et ses annexes parlent de « remise en état », il convient de préciser en cas de doute s'il s'agit de mesures correctives mises en œuvre au cours de l'exploitation par l'EF ou de mesures de maintenance réalisée sous la responsabilité de l'ECE. Nous y reviendrons lors de l'examen des différents articles et définitions.

L'examen ci-après des dispositions du CUU modifiées au 1^{er} janvier 2026 (voir **Annexe**) se fonde sur le **contenu objectif** et sur le **lien systématique** entre ces dispositions. En cas d'ambiguïté, les **intentions concordantes** des parties contractantes sont prises en considération, dans la mesure où elles ne contredisent pas le libellé et le lien systématique des dispositions. Il n'est pas nécessaire d'invoquer les pratiques antérieures dans le cadre de cette expertise, étant donné que les modifications prévues pour le 1^{er} janvier 2026 visent justement à faire évoluer, si nécessaire, les pratiques actuelles, à la lumière de la législation en vigueur et des critiques des autorités de surveillance.

(II) Points particuliers

1. Concernant l'article 7 Admission technique et maintenance des wagons

L'article 7 réaffirme à l'avenir que les ECE ne sont pas parties au CUU (**7.3**). Aux fins du CUU et vis-à-vis des autres parties contractantes - et pas pour le reste - le détenteur représente l'ECE et en assume les responsabilités.

L'article **7.2** stipule plus clairement qu'auparavant que le détenteur doit donner l'assurance aux EF que son ECE intègre les prescriptions de maintenance du CUU, notamment l'annexe 10, dans son système de maintenance. - Si certaines dispositions de l'Annexe 10 ne sont pas compatibles avec les exigences formelles du Règlement ECE, c'est le Règlement ECE qui prime et l'ECE doit en informer le détenteur. L'examen approfondie de ce point ne fait pas l'objet de la présente expertise.

L'art. 7.2 du CUU montre que l'Annexe 10 concerne la maintenance sous la responsabilité de l'ECE. Si l'Annexe 10 contient en outre des mesures correctives à mettre en œuvre au cours de l'exploitation par les EF - ce qui ne peut pas être évalué ici -, l'ECE n'est pas concernée par celles-ci. Des mesures correctives concrètes mises en œuvre au cours de l'exploitation par l'EF sont par ailleurs mentionnées dans l'Annexe 9, Appendice 1 (« **Catalogue des anomalies** ») [*NDT: titre français maintenu, nouveau titre en Allemand « Katalog der Mängel und Schäden » (= catalogue des anomalies et dommages/avaries), anciennement « Fehlerkatalog »*] : par exemple, « *ligature* » pour une pièce frottant sur l'essieu-axe, « *y remédier* » si un axe est échappé, manquant ou non goupillé, « *remplacer* » une semelle de frein manquante, « *accrocher* » une pièce décrochée. Le retrait du wagon ne constitue pas encore une mesure corrective.

L'art. 7.4 étend l'obligation du détenteur de fournir les informations, nécessaires à l'exploitation ferroviaire en toute sécurité, dans la mesure où il devra fournir des informations contribuant à apporter des **clarification en cas d'incident**.

L'art. 7.5 est une **disposition centrale** des modifications du CUU au 1^{er} janvier 2026 : Le détenteur autorise l'EF utilisatrice, au nom de son ECE, à veiller à la remise en état conformément aux spécifications de l'Annexe 10. Cette disposition fait usage de la possibilité conférée par le Règlement ECE (art. 9) d'**externaliser des fonctions de maintenance**. Parallèlement, il est précisé que l'ECE reste responsable du résultat des fonctions de maintenance sous-traitées et du suivi des prestations fournies. L'article 9, paragraphe 3, du Règlement ECM est ainsi pris en compte.

Pour que l'action du détenteur au nom de son ECE puisse prendre effet, il doit l'avoir **convenue avec celle-ci**. Cela doit se faire en dehors du CUU. - L'EF doit respecter le **suivi des prestations fournies** par l'ECE et mettre à la disposition de l'ECE les informations nécessaires à cet effet.

Lorsque l'article 7.5 parle de « **remise en état** » dans le cadre de fonctions de maintenance sous-traitées, cela montre que par remise en état, on entend ici « **maintenance au sens juridique** ». Pour les « **mesures correctives** » mentionnées à l'article 7.6, l'EF n'a pas besoin de l'autorisation de l'ECE.

La première moitié de la première phrase de l'art. 7.6 contient une **évidence** : Si un détenteur ne permettait pas à l'EF utilisatrice de procéder à tous les contrôles nécessaires sur ses wagons, ceux-ci ne devraient pas être utilisés par l'EF. La suppression de la référence à l'Annexe 9 est liée à la suppression de la section relative à la visite technique d'échange dans l'Annexe 9 et est par ailleurs **objectivement nécessaire** : Les contrôles à effectuer par les EF ne sont pas à convenir entre l'EF et les détenteurs.

Art. 7.6, deuxième moitié de la phrase : Si un détenteur n'autorisait pas les EF à mettre en œuvre des mesures correctives nécessaires au cours de l'exploitation conformément à l'Annexe 9, ses wagons devraient être retirés de l'exploitation et acheminés vers un atelier en vue de leur maintenance. - On peut se demander si les mesures correctives mises en œuvre au cours de l'exploitation ne sont admises que si elles figurent dans l'Annexe 9.

2. Concernant l'article 12 Traitement des wagons

Lorsque le contrat oblige l'EF, à **l'article 12.1, première phrase**, d'effectuer les contrôles prescrits par la loi, il s'agit là encore d'une **évidence**. Par ailleurs, le terme « prescrit par la loi » doit être compris au sens large : L'EF doit également effectuer les contrôles prescrits par des règlements, des dispositions contraignantes ordonnées par une autorité ou imposées par les règles techniques reconnues. En fin de compte, les « contrôles prescrits par la loi » mentionnés à l'article 12 sont équivalents aux « contrôles nécessaires » mentionnés à l'article 7.6.

La suppression de la référence à l'Annexe 9 en ce qui concerne les contrôles obligatoires est correcte. Les contrôles imposés aux EF utilisatrices ne sont pas soumis à l'accord des parties.

La troisième phrase de l'art. 12.1 contient également une **évidence** : L'EF doit effectuer des **contrôles relatifs à la sécurité** de la même manière sur tous les wagons de son train, quel que soit leur détenteur. Lorsque **l'art. 12.1, quatrième phrase**, stipule que les « frais liés à ces contrôles courants » ne sont pas facturés en tant que tels au détenteur, cela se réfère aux « contrôles relatifs à la sécurité » mentionnés dans la troisième phrase.

La nouvelle **phrase 2 de l'art. 12.1** oblige l'EF à traiter les **dommages constatés** conformément à l'Annexe 9. Cette disposition contractuelle montre clairement que l'Annexe 9 ne précise pas **quand** et comment les contrôles doivent être effectués. L'Annexe 9 ne contient **pas un catalogue** des contrôles qui sont effectués en tout état de cause, mais un catalogue qui s'applique **à partir du moment où** une anomalie ou un dommage constaté. - D'un point de vue systématique, cette

deuxième phrase doit être placée à la fin de l'article 12.1, car elle ne concerne plus les contrôles à effectuer, mais ce qu'il convient de faire lorsqu'un dommage a été constaté lors d'un contrôle.

L'art. 12 parle du traitement des « Schäden » [dommages] constatés, alors que l'Annexe 9, à laquelle il est fait référence, parle constamment de « Mängeln und Schäden » [= anomalies et dommages — *NdT* : Dans la version française, on parle très majoritairement d'anomalies]. Il n'y a pas de différence matérielle, l'art. 12 concerne également les « anomalies et dommages ». Il est toutefois recommandé d'utiliser à l'avenir de manière concordante les termes mentionnés dans le texte de base et dans les annexes. - Cela vaut également pour les relations entre l'article 19 et les annexes du CUU.

La **critique de certaines autorités de surveillance** (ci-dessus page 5) insinuant que le CUU ne contiendrait, d'une part, aucune disposition sur les inspections techniques plus approfondies nécessaires en complément des examens à effectuer selon l'Annexe 9 et, d'autre part, irait au-delà de ce qui est fait et peut être fait pendant un examen de départ, est sans fondement. - Car l'Annexe 9 ne réglemente pas les contrôles à effectuer par les EF ni leur étendue, mais uniquement la procédure à suivre lorsqu'une anomalie ou un dommage est constaté lors d'un contrôle. C'est donc à juste titre que l'Annexe 9 couvre également les anomalies et dommages qui sont découverts *par hasard* à l'occasion d'un contrôle prescrit.

Lorsqu'il n'existe pas de catalogue, l'EF utilisatrice et le détenteur doivent convenir au cas par cas du moment où une inspection technique approfondie doit être effectuée dans le cadre d'une visite des wagons (voir page 13) et du moment où une mesure corrective en exploitation s'arrête pour être remplacée par une mesure de maintenance. La faille de sécurité et de responsabilité dénoncée (ci-dessus pages 5) ne peut pas se produire : Si une anomalie ou un dommage constituant un risque pour la sécurité et nécessitant une inspection approfondie est présumé, et si l'EF utilisatrice et le détenteur ne parviennent pas à se mettre d'accord sur la responsabilité, il y a retrait et le wagon est immobilisé jusqu'à ce qu'une clarification soit apportée. En cas de retrait, le wagon reste en exploitation par l'EF.

Le nouvel **article 12.2** contient également une **disposition essentielle** en ce qu'il oblige les EF utilisatrices à intégrer dans leur **système de gestion de la sécurité** les procédures et règles pour le rétablissement de l'aptitude à la circulation définies dans le CUU. L'objectif est de garantir que toutes les EF soumises au droit de l'UE appliquent en tout cas des **procédures uniformes**.

3. Article 15 Informations à fournir au détenteur

Le complément de cette disposition revêt également une **importance fondamentale**. En concrétisant l'échange d'informations via la plateforme de communication **GCU-Broker** et en renvoyant aux Annexes 4 et 15, il est fait écho aux critiques des autorités de surveillance selon lesquelles l'échange d'informations entre les détenteurs, les fonctions ECE et les EF ne fonctionnerait que de manière insuffisante (ci-dessus pages 4/5). Par ailleurs, il y a lieu de tenir compte des nombreuses prescriptions légales relatives à une communication complète et intensive entre les acteurs impliqués dans l'exploitation ferroviaire (ci-dessus page 10).

Toutefois, l'article 15 ne contient **aucune sanction** en cas de non-respect par certaines EF utilisatrices. L'article 31 du CUU prévoit tout de même une obligation de réparation du dommage au cas où un adhérent enfreint par sa faute une obligation lui incombant en vertu du présent contrat. La preuve d'un « dommage direct » subi par un partenaire contractuel insuffisamment informé, exigée par cette disposition, pourrait toutefois être difficile à apporter.

L'extension de l'obligation d'information dans l'art. 15 est probablement le début d'une concrétisation plus poussée des obligations d'information réciproques et éventuellement aussi de l'introduction de sanctions.

4. Article 19 Traitement des avaries

Cette disposition est l'élément central des changements au 1^{er} janvier 2026. Elle est sujette à interprétation à plusieurs égards. Cela vaut en particulier pour la distinction entre les mesures correctives mises en œuvre en exploitation et la maintenance.

L'art. 19.1, 1^{re} phrase précise tout d'abord que cet article parle du traitement des *avaries (et anomalies) constatées* et non de la procédure à suivre par les EF pour *constater* les dommages et anomalies lors des contrôles des trains (concernant les divergences dans l'utilisation des termes dans le texte de base du CUU et ses annexes, voir déjà l'art. 12.1).

En outre, la disposition ne concerne que les cas où le wagon est *retiré du service*. Si l'EF utilisatrice met en œuvre de simples mesures correctives au cours de l'exploitation sur un wagon qui reste dans le train, sans qu'il y ait eu retrait, l'article 19 n'est pas applicable. Le fait que de telles mesures correctives soient également mentionnées dans l'annexe 9 ne pose pas de problème et renforce plutôt la sécurité de l'exploitation ferroviaire.

Par rapport à la version précédente, l'art. 19.1, première phrase, concrétise l'obligation de l'EF utilisatrice de veiller au rétablissement de l'aptitude à la circulation du wagon conformément aux prescriptions des Annexes 9 et 10, puis de veiller à sa remise en service. Si l'aptitude à la circulation est rétablie en appliquant l'Annexe 10, il s'agit, selon **l'art. 19.1 phrase 2**, de **maintenance** conformément au **Règlement ECE** et l'EF agit en conséquence sur la base de l'autorisation donnée par l'ECE. Dans ce cas, la remise en service du wagon dont il est question dans la première phrase est une **remise en service** formelle conformément au **Règlement ECE** (annexe II, section IV, n° 6).

L'EF n'étant habilitée qu'à veiller au rétablissement de l'aptitude à la circulation du wagon selon les prescriptions des Annexes 9 et 10, son habilitation est limitée. Afin de remédier à un dommage ou à une anomalie spécifique, un ensemble de prestations spécifique doit être exécuté conformément à l'Annexe 10. L'EF n'a pas de marge de manœuvre supplémentaire. Et les exigences de l'EF vis-à-vis de l'atelier chargé de l'exécution sont régies par l'art. 19.5.

Le nouvel **article 19.2** reprend l'ancienne « **règle des 850 EUR** » - désormais uniquement dans un paragraphe séparé en raison de sa signification autonome. Elle ne modifie en rien la procédure décrite à l'art. 19.1, mais définit simplement les cas couverts par l'art. 19.1 dans lesquels l'EF doit demander l'accord du détenteur avant de rétablir l'aptitude à la circulation d'un wagon retiré du service. La nouvelle **phrase 3** de l'art. 19.2, selon laquelle le détenteur assure lui-même la réparation du dommage en cas de refus du devis de l'EF, sert uniquement à clarifier la manière dont il faut procéder dans un tel cas.

Dans **l'art. 19.3 alinéa 1**, il est précisé que les travaux visant à rétablir **l'aptitude à l'utilisation** d'un wagon apte à circuler doivent également être exécutés conformément aux prescriptions de l'Annexe 10. Il en résulte que : s'il s'agit de mesures de maintenance, il convient de se référer au Règlement ECE.

De même, l'art. 19.3 **alinéa 2** ne contient qu'une clarification par rapport à la règle actuelle : Si le détenteur autorise l'EF à effectuer des **travaux supplémentaires**, cela se fait sous couvert d'un **accord séparé parallèlement au CUU**. S'il s'agit de mesures de travaux de maintenance, il con-

vient de se référer au Règlement ECE.

Dans l'**art. 19.4**, le terme « **indemnité** », qui ne convient pas à la détermination de la perte économique totale, est simplement remplacé par le terme approprié « **valeur résiduelle** ».

L'**art. 19.5** distingue plus clairement qu'auparavant les cas de **mesures requises pour remédier aux anomalies au cours de l'exploitation** en application des dispositions de l'annexe 9 des **mesures de maintenance** (= appelées « travaux de réparation en application des dispositions de l'annexe 10 »). La suppression du mot « **elle-même** » utilisé jusqu'à présent en relation avec l'exécution de mesures correctives par l'EF ne change rien au fait que ces mesures sont exécutées sous la responsabilité de l'EF même si elle fait appel à des sous-traitants.

La compréhension de la disposition serait facilitée si, au lieu de parler de « travaux de réparation », on parlait de « travaux de maintenance » conformément à l'Annexe 10.

Les **mesures correctives** mises en œuvre par l'EF doivent, comme auparavant, être réalisés par **du personnel qualifié**, disposant de certaines qualifications et habilitations.

Les **travaux de maintenance** quant à eux, doivent uniquement être effectués par des **ateliers agréés** ayant obtenu une certification ECE pour les fonctions de maintenance. Ces ateliers doivent être enregistrés dans la base de données ERADIS, doivent connaître les dispositions des Annexes 7, 9 et 10 du CUU et doivent tenir leurs agents régulièrement informés des amendements apportés au CUU.

Selon l'**art. 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** qu'elle a mandaté lui atteste la **remise en service** en utilisant la codification conformément à l'annexe 10, Appendice 6. - Si l'atelier a mis en œuvre une mesure corrective au cours de l'exploitation pour l'EF, il n'y a pas lieu d'émettre un avis de remise en service formel au sens du Règlement ECE, mais il suffit que l'atelier déclare qu'il a effectué les travaux commandés.

Le terme « **atelier** » à l'**art. 19.6** vise les mêmes « **ateliers agréés** » que ceux mentionnés à l'article 19.5.

En ce qui concerne le terme « **remise en service** », l'art. 19.6 renvoie à la **définition de l'Annexe 2**, selon laquelle la « remise en service » désigne la garantie ... donnée au gestionnaire de l'entretien de la flotte par l'entité assurant l'entretien [= atelier] que la maintenance a été effectuée conformément aux ordres de maintenance. A cet effet, il est en outre fait référence au Règlement ECE. - Dans ce contexte, il faut partir du principe que l'EF à laquelle la remise en service est attestée agit en tant que gestionnaire de l'entretien de la flotte sur la base de l'autorisation prévue à l'article 7.5 du CUU.

L'**art. 19.6 al. 2** prévoit qu'une copie de l'avis de remise en service ... doit être envoyée 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. - Compte tenu de l'impossibilité de la délégation de la fonction de gestion de l'entretien et des exigences en termes d'information prévue dans le Règlement ECE (annexe II, section I.7.4, point g)), il semble approprié qu'une copie de l'avis de remise en service soit systématiquement envoyée au détenteur. Le mot « **si** » devra donc être compris comme suit : « **selon la manière dont** ceci est convenu... ».

L'**art. 19.7** prévoit que le wagon est réputé retiré de l'exploitation si un dommage ou une anomalie est constaté et qu'une attestation de **remise en exploitation** est à fournir par le détenteur **dans**

quatre cas (seulement).

Par conséquent, dans tous les autres cas de retrait, le wagon reste en service et sous la responsabilité de l'EF. Dans ces cas, selon la distinction faite dans la présente expertise, on considère qu'il s'agit de mesures correctives mises en œuvre au cours de l'exploitation et non pas de travaux de « maintenance ». La « remise en service » déclarée par l'atelier n'est alors pas une remise en service au sens du Règlement ECE, mais la déclaration de l'atelier que la réparation commandée a été effectuée et que les éventuelles autres mesures jugées nécessaires lors du passage à l'atelier ont été mises en œuvre, de sorte que le wagon est à nouveau dans un état de marche assurant la sécurité.

L'utilisation conjointe des termes « maintenance » et « remise en état », notamment aux articles 19.6 et 19.7 ainsi qu'à l'Annexe 10, ne change rien au fait que la « maintenance » est un terme juridique qui concerne les mesures mises en œuvre sous la responsabilité de l'ECE, tandis que la « remise en état » désigne une mesure physique purement factuelle qui constitue soit une opération corrective effectuée au cours de l'exploitation soit une opération de maintenance. Ceci est important pour la compréhension du CUU et devrait être plus clairement mis en évidence. - Il pourrait également être utile de faire à l'avenir une distinction plus claire entre le « retrait du service » [= *Aussetzen*] d'un wagon et son « retrait de l'exploitation » [= *Außerbetriebnahme*].

L'art. 19.8 à l'art. 19.10 reprend sans changement les dispositions contenues jusqu'ici dans l'art. 19.4, al. 3, et les art. 19.6 et 19.7.

5. Concernant l'Annexe 2 Définitions

Les termes suivants sont nouveaux ou ont été reformulés :

- Remise en service
- Entreprise ferroviaire
- Entité en charge de l'entretien (ECE)
- GCU-Broker
- Maintenance
- Remise en état
- Aptitude à l'utilisation
- Remise en exploitation

Certains termes nécessitent un commentaire :

5.1 Pour le terme « *remise en service* », la définition du Règlement ECE (art. 2, let. c) est reprise mot pour mot. Ce terme désigne donc l'assurance qu'une **maintenance** a été effectuée au sens du Règlement ECE, suivie d'une **remise en exploitation formelle**. Les paragraphes 1, 6 et 7 de l'article 19 doivent être précisés à cet effet.

5.2 Le terme « **maintenance** » se rattache à la définition correspondante de la norme DIN EN 13306:2018-0 2 (ci-dessus page 15). Si l'on ajoute la définition de « l'exploitation » de la norme DIN pour délimiter la « maintenance » et la « mesure corrective mise en œuvre au cours de l'exploitation », il en résulte que les mesures de maintenance ont lieu **en dehors de l'exploitation**. - Il est recommandé, même dans le cadre du CUU, de toujours considérer la « maintenance » comme une opération réalisée en dehors de l'exploitations.

5.3 Le terme « **remise en état** » désigne *les mesures effectives* visant à rétablir l'aptitude à la circulation ou à l'utilisation d'un wagon présentant une anomalie. Il peut s'agir de mesures correctives mises en œuvre au cours de l'exploitation ou de mesures de maintenance.

5.4 Le terme « **remise en exploitation** » désigne, comme dans le Règlement ECE dans son article 2, lettre d, une notification de l'ECE ou d'un sous-traitant, basée sur l'avis de remise en service, que tous les *travaux de maintenance correspondants* (dans le CUU : *travaux de remise en état*) ont été achevés et que le véhicule précédemment *retiré de l'exploitation* est dans un état qui permet de l'utiliser en toute sécurité, sous réserve d'éventuelles restrictions d'utilisation.

Afin d'éviter tout malentendu, il est recommandé de parler dans le contexte de la remise en exploitation de 'travaux de maintenance', à l'instar du Règlement ECE.

III. Suggestions de clarifications/modifications complémentaires du CUU lors d'une évolution future du CUU

Il semble qu'au stade final des réflexions sur les modifications du CUU, certaines notions, en particulier celles de « maintenance » et de « remise en état », n'aient pas été distinguées de manière suffisamment claire. Cela devrait être corrigé lors des prochaines étapes de la réforme.

Il en va de même pour une utilisation uniforme de la nouvelle désignation « Schäden und Mängel » [= dommages et anomalies] dans le texte de base du CUU et dans l'Annexe 9.

Les obligations d'information réciproques dans le cadre de l'utilisation du GCU-Broker devraient encore être développées et leur non-respect par certaines parties contractantes devrait être sanctionné.

Visiblement, la désignation de l'Annexe 9 a été remodifiée en « Conditions pour la visite technique d'échange des wagons ». Compte tenu de la suppression de la section 2 de l'Annexe 9 relative à la visite technique d'échange, il serait préférable d'intituler l'Annexe 9 à l'avenir comme suit : « Conditions pour le traitement des dommages et anomalies constatés lors d'une visite technique de wagons ». En outre, les articles 12 et 19 ne devraient plus seulement parler de « dommages », mais également de « dommages et anomalies ».

F. Appréciation globale

Les modifications du CUU au 1.1.2026 apportent des développements essentiels et quelques clarifications dans les articles 7, 12, 15 et 19 ainsi que dans l'Annexe 2 avec les définitions :

- Il est précisé que l'ECE n'est pas partie au CUU.
- Il est fait usage de la possibilité pour l'ECE de sous-traiter certaines fonctions de maintenance, notamment à des EF.
- Les dispositions concernant la visite technique d'échange entre EF et régissant les contrôles à effectuer dans ce cadre sont retirées du CUU, car elles n'ont pas leur place dans un contrat entre EF et détenteurs de wagons.
- Il est stipulé que l'ECE doit intégrer l'Annexe 10 du CUU avec ses dispositions relatives à la maintenance dans son système de maintenance. Il est également stipulé que l'EF doit inclure dans son SGS les procédures et règles de rétablissement de l'aptitude à la circulation. Cela permet de prescrire une application aussi uniforme que possible des dispositions du CUU.
- Pour l'échange d'informations entre l'EF et le détenteur, le rôle du GCU-Broker est renforcé.

Les définitions de l'Annexe 2 relatives à la « remise en service » et la « remise en exploitation » font clairement référence au Règlement ECE et donc à la maintenance des wagons hors exploitation. Cela doit apparaître encore plus clairement dans le texte de base du CUU et dans certaines annexes.

Globalement, les modifications du CUU au 1^{er} janvier 2026 répondent beaucoup plus clairement aux exigences légales concernant l'activité des EF, des détenteurs et des ECE que ne le fait la version actuelle du CUU. Les principales préoccupations des autorités de surveillance sont prises en compte.

signé Dr. Rainer Freise

Appendice 1 : Extrait du CUU (art. 7, 12, 15, 19 et certaines définitions de l'Annexe 2)

Appendice 2 : Représentation schématique du rétablissement de l'aptitude à la circulation d'un wagon

Appendice 1

Contrat uniforme d'utilisation des wagons - CUU

Extrait :

Art. 7, 12, 15 et 19 et modifications de l'Annexe 2, respectivement dans la version prévue à partir du 1^{er} janvier 2026

Remarque : Les passages supprimés sont écrits (entre parenthèses) et *en rouge*, les nouvelles formulations sont surlignées *en jaune* ; les modifications purement rédactionnelles et les simples déplacements de paragraphes vers d'autres endroits ne sont pas mis en évidence.

Art. 7 Admission technique et maintenance des wagons

7.1 (inchangé)

7.2

Le détenteur veille à ce que ses wagons soient entretenus conformément aux lois, réglementations et aux normes obligatoires en vigueur. Il doit en particulier désigner une entité chargée de l'entretien certifiée (ECE) et s'assurer que celle-ci (*assume toutes les tâches qui lui sont confiées*) intègre les prescriptions de maintenance du CUU, notamment l'Annexe 10, dans son système d'entretien.

7.3

Pour les besoins du présent contrat et vis-à-vis des autres contractants, le détenteur est considéré comme étant l'ECE de ses wagons, et comme en exerçant les responsabilités, même s'il a désigné une ECE juridiquement distincte de lui. Les ECE ne sont pas des parties au présent contrat.

7.4

Le détenteur doit mettre à disposition des Entreprises Ferroviaires en temps utile sous forme électronique les informations nécessaires à l'exploitation en sécurité de ses wagons. La mise à disposition (*des informations nécessaires*) des données techniques du wagon, accompagnées le cas échéant de données supplémentaires, est régie par l'Annexe 16.

Le détenteur doit remettre sans délai aux EF utilisatrices qui le demandent des informations fiables concernant la maintenance (y compris le « dossier d'entretien » et le « registre d'entretien exécuté ») et les restrictions d'utilisation y compris, le cas échéant, d'autres informations, nécessaires et suffisantes pour garantir la sécurité d'exploitation ou pour apporter des clarifications en cas d'incident.

7.5

Sur la base du droit public applicable à l'ECE qui régit la sous-traitance des fonctions de maintenance, le détenteur autorise l'EF, au nom de son ECE, à veiller à la remise en état, conformément aux spécifications de l'Annexe 10. La responsabilité de l'ECE pour le résultat des fonctions de maintenance sous-traitées et pour le suivi des prestations fournies reste inchangée.

7.6

Le détenteur autorise à l'EF à effectuer toutes les opérations de contrôle nécessaires (*notamment celles prévues par l'Annexe 9*) sur ses wagons, ainsi que les mesures correctives requises selon l'Annexe 9.

Article 12 Traitement des wagons

12.1

Chaque EF traite les wagons avec soin et diligence et effectue les opérations de **contrôle prescrits par la loi (*prescrites selon l'Annexe 9*)**. **Les dommages constatés doivent être traités conformément à l'Annexe 9**. Elle réalise de la même manière, notamment tout contrôle relatif à la sécurité sur tous les wagons, quel qu'en soient les détenteurs. Les frais liés à ces contrôles courants ne sont pas facturés en tant que tels au détenteur.

12.2

Chaque EF veille à ce que les procédures et les Règles de rétablissement de l'aptitude à la circulation* définies dans le présent contrat soient intégrées dans son système de gestion de la sécurité.

Article 15 Informations à fournir au détenteur

Les EF utilisatrices doivent en temps voulu fournir au détenteur les 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 réglés dans les Annexes 4 (Procès-verbal de constatation d'avarie pour wagons) et 15 (Informations à fournir au détenteur)**.

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 (*dispositions de l'Annexe 10*) **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)**.

19.2

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.**

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.

19.4

Si les coûts de réparation du wagon avarié dépassent (*l'indemnité*) la valeur résiduelle calculée selon l'Annexe 5, le wagon est considéré comme économiquement non réparable.

19.5

Dans les cas où l'EF met en œuvre elle-même des (*mesures*) 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 disposant des compétences et des attributions prévues par le « Système de gestion de la sécurité » de l'EF pour exécuter les mesures requises pour remédier aux anomalies.

Seuls des ateliers agréés sont habilités à réaliser travaux de réparation en application des dispositions de l'Annexe 10.

Ces ateliers agréés

disposent (*d'un certificat valable d'entité chargé de l'entretien*) 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 banque de données pour l'interopérabilité et la sécurité de l'Agence ferroviaire de l'UE (ERADIS) et connaissent les dispositions des Annexes 7, 9 et 10 (*et 13*) du CUU et tiennent leurs agents régulièrement informés des amendements apportés au CUU.

19.6

L'EF (*ou son auxiliaire d'exécution remet au détenteur une information sur le détail des travaux effectués, en utilisant la codification de l'annexe 10, appendice 6*) qui a fait procéder à la remise en état conformément à l'Annexe 10 s'assure que l'atelier lui atteste à l'issue des travaux la remise en service*, en utilisant la codification conformément à l'annexe 10, appendice 6

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, alinéa 3.2.5, catégorie C.

- l'EF a procédé au retrait d'un wagon conformément à l'annexe 9, alinéa 3.2.5, 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'appendice 9.

Le détenteur transmet à l'EF un avis de remise en exploitation sur la base de l'avis de remise en service*.

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.

19.9 La gestion des pièces de rechange est réglée dans l'Annexe 7.

19.10

La prise en charge des coûts est régie par le chapitre V.

Annexe 2 au CUU Définitions

(nouveau : par ordre alphabétique)¹

[Remarque préliminaire :

Le CUU utilise des termes différents pour des situations et états de fait différents, et ce de manière continue. Les changements d'appellation pour des faits identiques sont évités.

Si les formulaires et les systèmes électroniques d'information comportent encore des termes anciens, ceux-ci peuvent encore être utilisés, à condition de préciser à quelles définitions actuelles ils correspondent. Les formulaires existants peuvent en tout cas être utilisés jusqu'à leur épuisement.

Les définitions provenant de dispositions légales sont reprises ici sous une forme concrétisée et résumée dans le contexte de l'utilisation des wagons - sans entrer en contradiction avec la définition légale - voir par exemple « ECE », EF, « détenteur », système de maintenance, système de gestion de la sécurité].

Remise en service

Garantie justifiée et consignée, accompagnée d'une documentation si nécessaire, donnée au gestionnaire de l'entretien de la flotte par l'entité assurant l'entretien que la maintenance a été effectuée conformément aux ordres de maintenance.

(voir règlement ECE)

Entreprises ferroviaires (EF)

Toute entreprise (à statut privé ou public et titulaire d'une licence conformément à la législation communautaire applicable, dont l'activité principale est la fourniture de prestations de transport de marchandises et / ou de voyageurs par Chemin de fer, la traction devant obligatoirement être assurée par cette entreprise ; ce terme recouvre aussi les entreprises qui assurent uniquement la traction) de transport ferroviaire de marchandises privée ou de droit public officiellement licenciée qui utilise des wagons de marchandises comme moyen de transport.

Entité en charge de l'entretien (ECE)

Désigne une entité chargée de la maintenance d'un véhicule et inscrite en tant que telle dans un registre officiel prévu à cet effet.

¹ C'est qui est mis en œuvre par la suite.

GCU-Broker

Désigne le site internet mis à disposition par le Bureau CUU ainsi que l'interface informatique pour le système de communication électronique et le système informatique à utiliser par les partenaires contractuels.

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.

Remise en état

Mesure physique mise en œuvre pour rétablir l'aptitude à la circulation et l'aptitude à l'utilisation d'un wagon présentant des anomalies.

Aptitude à la circulation (*terme d'exploitation*)

Wagon qui peut circuler sur ses propres roues dans des trains de marchandises du régime normal, le cas échéant en queue des trains sans danger pour l'exploitation.

Aptitude à l'utilisation

Aptitude d'un wagon à être utilisé comme moyen de transport pour l'acheminement de marchandises en toute sécurité.

Remise en exploitation

La notification donnée à l'utilisateur, tel qu'une entreprise ferroviaire ou un détenteur, sous forme de texte par l'entité chargée de l'entretien (d'autres préposés peuvent être désignés dans le cadre de la sous-traitance), sur la base de la remise en service (exigences minimales : numéro de wagon, date, numéro de l'avis de remise en service, restrictions d'utilisation le cas échéant) ou via un système de communication électronique, garantissant que tous les travaux de réparation nécessaires ont été réalisés et que le véhicule précédemment retiré de l'exploitation peut être utilisé en toute sécurité, sous réserve d'éventuelles restrictions.

Appendice 2

Représentation schématique du rétablissement de l'aptitude à la circulation d'un wagon après constatation d'une anomalie ou d'un dommage (en dehors du champ d'application du CUU) par l'EF utilisatrice

1. **Détermination de la ou des suites à donner**
 (Annexe 9 CUU)

2. **Exécution de la ou des mesure(s) à prendre sous la responsabilité de**

de l'EF

l'ECE

(responsabilité maintenue même en cas de **sous-traitance**)

en tant que **mesure corrective au cours de l'exploitation**
 (conformément à l'Annexe 9 et aussi à l'Annexe 10 si les modules contenus règlent la mesure de manière définitive)

en tant que **maintenance hors exploitation**
 (conformément à l'Annexe 10, si un des cas mentionnés à l'art. 19.7 s'applique)

par des **mesures correctives** au cours de l'exploitation

- sur le train ou
 (après **retrait du service** du wagon)
- sur une **voie de service** de l'EF
- au **dépôt** de l'EF

par des **mesures de maintenance**

- (après **retrait de l'exploitation** du wagon)
- dans l'**atelier de réparation/entretien**
 (« atelier »)

3. **Après l'exécution des mesures prévues / commandées et d'autres mesures ayant été réalisées lors de l'exécution du mandat, parce qu'elles ont été reconnues comme nécessaires/opportunes :**

4. **Constatation qu'il a été remédié à l'anomalie/au dommage**
 (= remise en service informelle)

4. **Remise en service formelle**
 (conformément au Règlement ECE)

5. **Poursuite de l'exploitation du wagon** par l'EF

5. **Remise en exploitation formelle**
 (conformément au Règlement ECE)
 (l'EF est de nouveau responsable pour l'utilisation du wagon en toute sécurité)