

Amendements et adjonctions au CUU Annexe 9: Proposition Nr 2

Dépassement de la limite max. de chargement et saisie de données d'essieu de wagon en exploitation

| | |
|--|--|
| <p>1.- Exposer le problème (avec des exemples et si possible, des chiffres permettant d'appréhender l'ampleur du problème) :</p> <p>L'annexe 9 au CUU régit et décrit à l'appendice 1 l'état technique à respecter obligatoirement par les wagons à remettre mutuellement entre deux ou plusieurs entreprises de transport ferroviaire (EF), tel qu'il doit être garanti grâce à la visite technique d'échange.</p> | <p>2.- Montrer pourquoi et à quel endroit le CUU présente des lacunes sur ce point :</p> <p>Les consignes à respecter sous l'angle de la sécurité d'exploitation et de l'aptitude en service figurent dans le CUU, ainsi que dans les fiches UIC à caractère obligatoire et les directives.</p> |
| <p>3.- Expliquer pourquoi le problème exposé ne peut être résolu qu'à travers le contrat CUU :</p> <p>La mise en œuvre incombe à tous les participants au CUU</p> | <p>4.- indiquer pourquoi il convient de résoudre le problème comme envisagé par l'amendement/l'ajout proposé :</p> <p>Le respect de cette disposition constitue la base de la reconduite des accords bi- ou multilatéraux et de la conclusion de nouveaux accords. Il appartient au détenteur, qui a la maîtrise de l'utilisation de ses wagons, de sélectionner les EF concernées pour la diffusion des informations.</p> |
| <p>5.- Décrire comment l'amendement et/ou l'ajout proposé contribueront à résoudre le problème :</p> <p>Les amendements doivent permettre de se conformer qualitativement aux exigences des STI, aux obligations imposées par les autorités publiques, aux ECM et de respecter le CUU.</p> | <p>6.- Evaluer les incidences positives ou négatives (exploitation, coûts, opérations administratives, interopérabilité, sécurité, compétitivité,...), en utilisant une échelle de 1 (très faible) à 5 (très élevé) :</p> <p>Impacts sur l'exploitation : Réduction nette des temps d'arrêt lors des remises en frontière. Accélération des circulations.</p> <p>Coûts : économies grâce à l'évitement des immobilisations en cours d'acheminement, des paiements de pénalités inutiles.</p> <p>Frais administratifs : Réduction des opérations de contrôle et de traitement de dossiers pour les transports internationaux.</p> <p>Interopérabilité : est garantie dès le début du transport par l'EF expéditrice.</p> <p>Sécurité : la garantie de sécurité de l'exploitation ferroviaire est donnée dès le début du transport.</p> |
| <p>7. Texte proposé</p> <p>Dépassement de la limite max. de chargement: voir appendice 1 Saisie de données d'essieu de wagon en exploitation: voir appendice 2</p> | |

Appendice 1

Surcharges de roues, d'essieux et de wagons Modèle: tous types de wagons

1. Situation initiale

Selon la CUU, annexe 9, point 7.1.7, les wagons doivent, suite à la constatation d'une surcharge, être contrôlés par le visiteur dans le cadre de l'inspection technique de prise en charge. Si aucune irrégularité n'est constaté, le wagon peut poursuivre sa marche une fois le chargement régularisé, bien qu'il ait transporté une surcharge conséquente.

1.1. Introduction

Les mesures définies au point 7.1.7 de l'annexe 9, indiquées ici en rouge, ne correspondent aujourd'hui plus à l'état de la technique.

| Aspects | Code | Anomalies/critères/remarques | Mesures | Cat. d'anomalie |
|----------------------------------|---------|---|---|-----------------|
| Limite max. de chargement | 7.1.7 | | | |
| | 7.1.7.1 | Dépassée (3.2), critère visuel <ul style="list-style-type: none"> • Hauteur de tamponnement différente • Distance trop faible entre la bride de ressort et le brancard | Retrait après rectification du chargement K | 5 |
| | 7.1.7.2 | Dépassée (3.2), constatation par: <ul style="list-style-type: none"> – Absence de concordance entre les données de l'envoi et la limite de charge inscrite – Dispositifs de mesure, appareils de diagnostic | Retrait après rectification du chargement K | 5 |

1.2. Dérangement/problème

En cas de constatation d'une surcharge de wagon, celui-ci doit être retiré et une rectification du chargement doit avoir lieu.

Il convient de définir à partir de quelle surcharge un wagon d'un atelier doit être acheminé directement ou après déchargement.

1.3. Elimination du dérangement ou du problème

Les mesures décrites au point 7.1.7 doivent être redéfinies.

Les détails sont indiqués au point 2.

2. Texte proposé

| Aspects | Code | Anomalies/critères/remarques | Mesures | Cat. d'anomalie |
|---------------------------|---------|---|--|-----------------|
| Limite max. de chargement | 7.1.7 | | | |
| | 7.1.7.1 | Dépassée (3.2), critère visuel <ul style="list-style-type: none"> • Hauteur de tamponnement différente • Distance trop faible entre la bride de ressort et le brancard | Retrait après rectification du chargement K Procéder conformément au point 2 de l'appendice 8 | 5 |
| | 7.1.7.2 | Dépassée (3.2), constatation par: <ul style="list-style-type: none"> – Absence de concordance entre les données de l'envoi et la limite de charge inscrite – Dispositifs de mesure, appareils de diagnostic | Retrait après rectification du chargement K Procéder conformément au point 2 de l'appendice 8 | 5 |

Demande de modification concernant l'appendice 8 de l'annexe 9

Point 1:

Traitement des wagons avec cartouche de maintenance périmé (après expiration du délai de révision)

Le contenu reste inchangé.

Point 2 (NOUVEAU):

Instruction de procédure concernant la poursuite du transport suite à la constatation d'une surcharge et à la réalisation de la correction requise

Si un dépassement de la limite maximum de chargement de la roue, de l'essieu ou du wagon a été constaté sur des wagons chargés, au moyen de dispositifs de mesure techniques (dispositifs de contrôle du train) ou en raison de signes visuels sur le wagon ou si d'autres irrégularités ont été relevées, la procédure suivante doit être appliquée.

Une fois le retrait effectué, le poids du wagon, de l'essieu ou de la roue doit être contrôlé au moyen d'une bascule pour autant qu'aucune donnée des systèmes de mesure dynamiques des infrastructures ne soit disponible.

- Si le poids de chargement dépasse la limite max. de chargement de moins de 10% pour des essieux supérieurs à 20 t (Fiche UIC 510-1: type B ou «+25 t») ou de moins de 5% pour des essieux inférieurs ou égaux à 20 t (Fiche UIC 510-1: type A ou autre), une correction du chargement doit être effectuée. Suite à une investigation technique, ce wagon sera étiqueté avec le modèle K conformément à la check-list «Surcharge».
- Si le poids de chargement dépasse la limite max. de chargement de plus de 10% pour des essieux supérieurs à 20 t (Fiche UIC 510-1: type B ou «+25 t») ou de plus de 5% pour des essieux inférieurs ou égaux à 20 t (Fiche UIC 510-1: type A ou autre),

un transbordement est nécessaire. Suite à une investigation technique, ce wagon sera étiqueté avec le modèle K conformément à la check-list «Surcharge» et acheminé à vide jusqu'à un atelier à proximité géographique.

Si la limite max. de chargement n'est pas visible sur l'essieu, le traitement des essieux inférieurs ou égaux à 20 t (Fiche UIC 510-1: type A ou autre) doit être appliqué.

Marquage des essieux

L'essieu pour lequel la limite max. de chargement a été dépassée doit être marqué d'une croix blanche.

Check-list du wagon

| | | |
|---------------------------------------|-------------------------------------|--|
| Contrôle de surcharge du wagon | 1. Essieux / appareil de roulement | <p>Contrôler visuellement l'éventuelle présence d'avaries.</p> <ul style="list-style-type: none"> • essieux > 20 t surcharge < 10% • essieux ≤ 20 t surcharge < 5% <p>Contrôler visuellement l'éventuelle présence d'avaries et effectuer la mesure des trois points après le déchargement du wagon (à vide).</p> <ul style="list-style-type: none"> • essieux > 20 t surcharge > 10% • essieux ≤ 20 t surcharge > 5% <p>Contrôler visuellement l'éventuelle présence d'avaries, de déformations et de fissures sur le cadre du bogie.</p> |
| | 2. Ressorts | Contrôler visuellement l'éventuelle présence d'avaries, de déformations et de fissures sur les ressorts de suspension et la suspension à ressort. |
| | 3. Frein | Contrôler visuellement l'éventuelle présence d'avaries, de déformations et de fissures sur la timonerie du frein. |
| | 4. Châssis | Contrôler visuellement l'éventuelle présence d'avaries, de déformations et de fissures sur le châssis. |
| | 5. Dispositif de traction/de pousse | Contrôler visuellement l'éventuelle présence d'avaries, de déformations et de fissures sur le dispositif de traction et de pousse. Mesurer la hauteur des tampons. |
| | 6. Caisse | Contrôler visuellement l'éventuelle présence d'avaries, de déformations et de fissures sur la caisse du véhicule. |

Appendice 1

Documentation sur les essieux Modèle: tous types de wagons

3. Situation initiale

Le CUU exige, dans certains cas (tels que déraillement, boudin de roue usé...), un contrôle des cotes limites d'essieu.

3.1. Introduction

Ces mesures sont effectuées par le visiteur au moyen d'instruments de mesure et de contrôle tels que gabarit de mesure d'écartement de la voie et/ou gabarit de boudin de roue, qui sont soumis à un étalonnage périodique. Si un tel instrument de mesure ne peut plus être étalonné, il faut présumer que toutes les valeurs mesurées dans le passé sont erronées. Les valeurs mesurées aujourd'hui ne sont ni documentées ni archivées. Aucun suivi n'est donc possible.

En cas de déraillement, aucune valeur mesurée n'est documentée, on confirme uniquement que le contrôle a eu lieu en apposant dans le procès-verbal de constatation d'avarie (CUU, annexe 4) la mention «essieu déraillé, écart interne E mesuré «en ordre» ou «pas en ordre»» conformément à la check-list (appendice 9 de l'annexe 9).

3.2. Proposition pour la documentation des données

Les résultats des mesures doivent rester à la disposition de l'EF utilisatrice concernée en format électronique ou papier pendant une période de 2 ans. La documentation sera conservé comme preuve par l'EF utilisatrice en charge de l'exécution.

Détails voir annexe

Le modèle « Saisie de données d'essieu de wagon en exploitation » sera introduit dans l'appendice 9 de l'annexe 9 après la check-list

