

### Amendements et adjonctions au CUU Annexe 9: Proposition Nr 3

Modification de l'appendice 1: Code 1.2, 1.3, 1.5 et 1.8

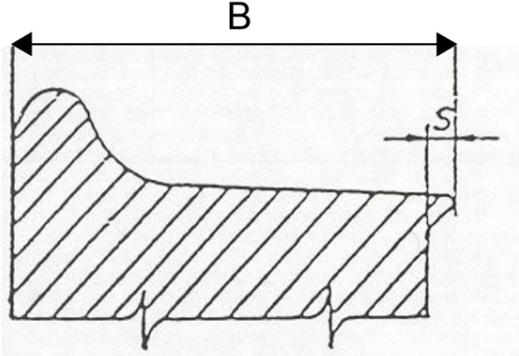
<p><b>1.- Exposer le problème (avec des exemples et si possible, des chiffres permettant d'appréhender l'ampleur du problème):</b></p> <p>L'annexe 9 au CUU régit et décrit à l'appendice 1 l'état technique à respecter obligatoirement par les wagons à remettre mutuellement entre deux ou plusieurs entreprises de transport ferroviaire (EF), tel qu'il doit être garanti grâce à la visite technique d'échange.</p>	<p><b>2.- Montrer pourquoi et à quel endroit le CUU présente des lacunes sur ce point:</b></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><b>3.- Expliquer pourquoi le problème exposé ne peut être résolu qu'à travers le contrat CUU:</b></p> <p>La mise en œuvre incombe à tous les participants au CUU</p>	<p><b>4.- indiquer pourquoi il convient de résoudre le problème comme envisagé par l'amendement/l'ajout proposé:</b></p> <p>Le respect de cette disposition constitue la base de la reconduction 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><b>5.- Décrire comment l'amendement et/ou l'ajout proposé contribueront à résoudre le problème:</b></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><b>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):</b></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><b>7. Texte proposé:</b></p> <p>Les modifications sont jointes en annexe</p>	

Mai 2012

Concernant le code 1.2

Organes	Code	Anomalies/Critères/Indices	Suite à donner	Classe de défaut
<b>Roue monobloc</b>	1.2			
	1.2.1	Le sillon de limite d'usure n'est plus apparent dans la totalité de sa section transversale	Retrait	4
	1.2.2	<p>Surcharge thermique due au freinage</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>dégradation récente de la peinture de 50 mm ou plus dans le raccordement jante toile</li> <li>traces d'oxydation sur la jante bandage (toile non peinte)</li> <li>fusion des semelles de frein</li> <li>détérioration de la table de roulement avec apport de métal (voir aussi code 1.3.4)</li> </ul>	Mesurer selon code 1.7.1, sauf pour les <b>essieux roues freinées par semelles fonte</b> et repérés comme tolérant de fortes sollicitations thermiques	
	1.2.2.1	- sans sur écartement des faces internes	K + R1 (isoler le frein)	4
	1.2.2.2	- avec sur écartement des faces internes	Retrait	5

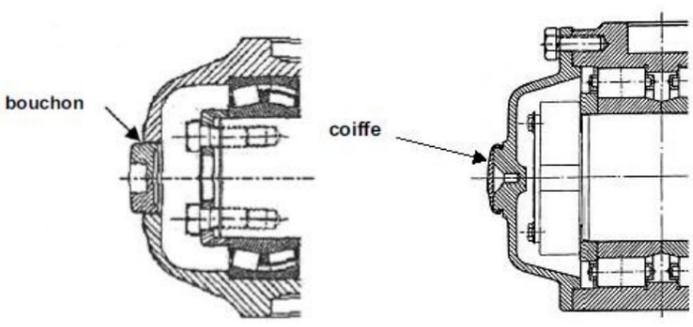
Concernant le code 1.3

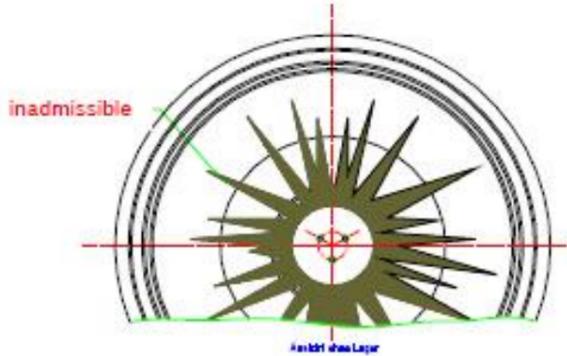
Organes	Code	Anomalies/Critères/Indices	Suite à donner	Classe de défaut
<b>Bandage ou jante bandage</b>	1.3			
	1.3.1			
	1.3.1.1	Largeur B > 139 mm et ≤ 140 mm	M	4
	1.3.1.2	<p>Largeur B &gt; 140 mm, &lt; 133 mm</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Présence d'une saillie S</li> </ul> 	Retrait	4
	1.3.2	Écrasement par endroits, surfaces de contact non régulières ou présence d'aplatissements irréguliers sur la surface de roulement	Retrait	4

Concernant le code 1.5

Organes	Code	Anomalies/Critères/Indices	Suite à donner	Classe de défaut
Corps de roue	1.5			
	1.5.1	Roue monobloc Avarie sur la toile de roue ou moyeu de roue : <ul style="list-style-type: none"> <li>- fissuré</li> <li>- défaut réparé par soudure</li> </ul>	Retrait	5
	1.5.2	Roue bandagée Avarie sur toile de roue, moyeu de roue, cercle-agrafe, bandage: <ul style="list-style-type: none"> <li>- fissuré</li> <li>- cassé</li> <li>- défaut réparé par soudure</li> </ul>	Retrait	5

Concernant le code 1.8

Organes	Code	Anomalies/Critères/Indices	Suite à donner	Classe de défaut
Boîte / Roulement d'essieu	1.8			
	1.8.1	Boîte		
	1.8.1.1	Boîte non étanche Anomalie permettant l'entrée d'eau ou de poussières <ul style="list-style-type: none"> <li>- corps de boîte fissuré ou cassé</li> <li>- bouchon manquant (NB : la perte d'une coiffe de protection de cône de centrage est admise)</li> </ul>	Retrait	4
				

	1.8.1.2	<p>Perte de lubrifiant</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Projection de graisse ou d'huile sur la toile de roue</li> </ul> 	Retrait	4
	1.8.1.3	<ul style="list-style-type: none"> <li>Trace de graisse sur la boîte au niveau du couvercle</li> </ul>	K	4