

**Amendements et adjonctions au CUU Annexe 9: Proposition Nr 5**  
Modification de l'appendice 8 et 9

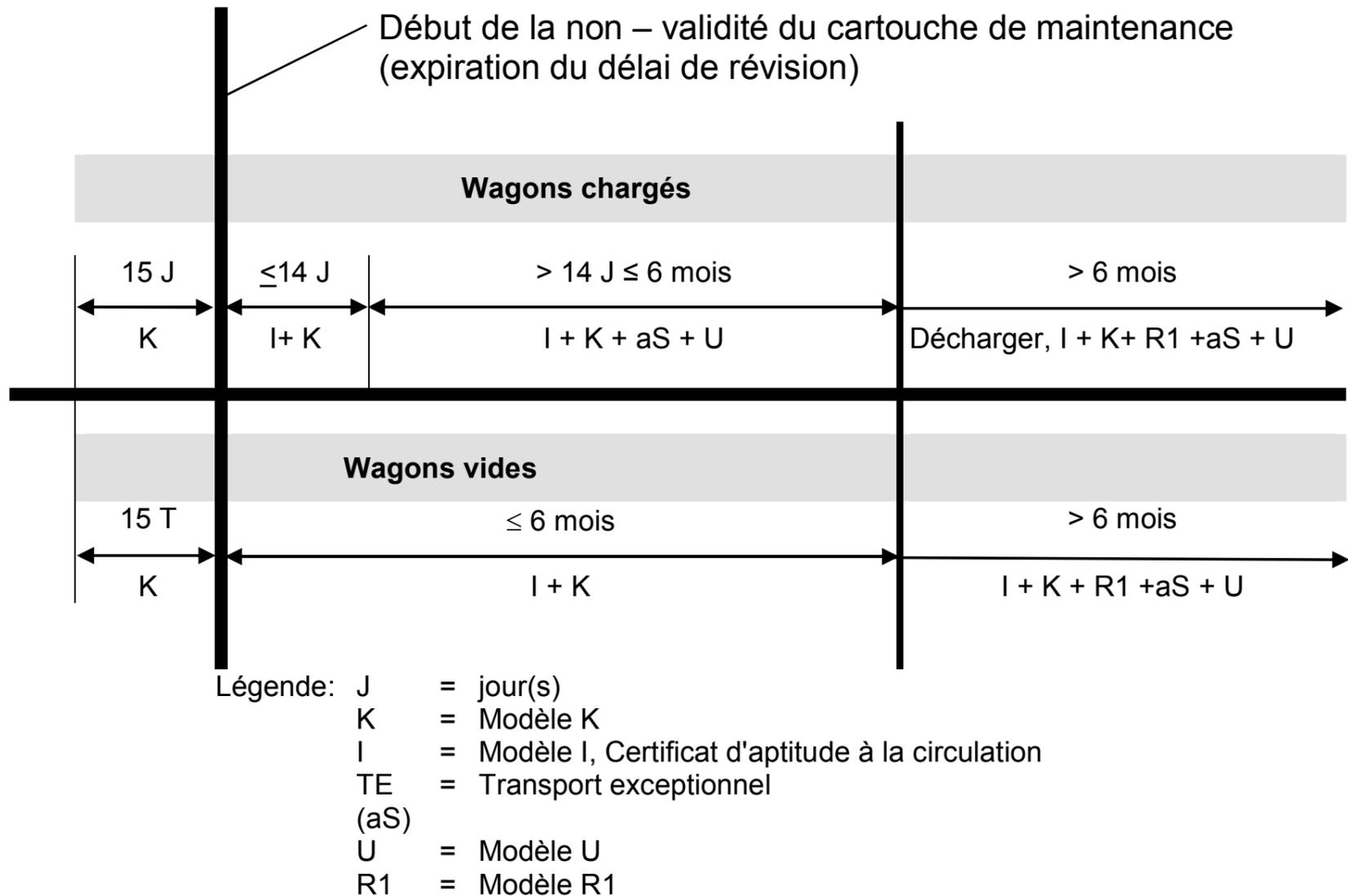
<p><b>1.- Exposer le problème (avec des exemples et si possible, des chiffres permettant d'appréhender l'ampleur du problème):</b></p> <p>L'annexe 9 au CUU régit et décrit à l'appendice 1 l'état technique à respecter obligatoirement par les wagons à remettre mutuellement entre deux ou plusieurs entreprises 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

## „Modifications à l'appendice 8 de l'annexe 9 du CUU “

### Situation initiale / Introduction :

La procédure présentée fait l'objet d'un accord figurant en appendice 8 à l'annexe 9 CUU et s'applique au traitement des wagons avec cartouche de maintenance périmé (après expiration du délai de révision)



### Bref rappel historique :

- Lors de l'élaboration de l'appendice 8 à l'annexe 9 CUU, l'intention était de réduire autant que possible les coûts liés aux wagons vides et aux wagons chargés pendant la phase initiale de dépassement du délai de révision. C'est pourquoi le numéro 2 de l'appendice 8 sous-entend que les wagons dont le délai de révision est dépassé **de moins de 6 mois** sont traités dans le train lors de l'exécution de la visite technique. Dans tous ces cas, le contenu de l'examen d'aptitude à circuler (EAC) est celui de la visite technique normale.
- Les wagons chargés dont le délai de révision est dépassé de plus de **14 jours et de moins de 6 mois** sont en outre déclarés transports exceptionnels (TE) afin de pouvoir réduire ces cas au maximum à l'avenir. Il n'en résulte pas de restriction d'exploitation, par ex. pas de réduction de vitesse, dans la mesure où aucune avarie/défaut n'a été constaté lors de l'examen d'aptitude à circuler (EAC)
- Les wagons vides à délai de révision **dépassé de plus de 6 mois** (que ces wagons aillent en révision, à la vente ou au ferrailage) doivent être retirés du train. L'examen d'aptitude à

circuler doit, dans ces cas, être effectué sur la base de la check-list qui s'ajoute à la visite technique. Les wagons chargés doivent être déchargés et c'est pourquoi la 1ère phrase de l'appendice 9 est rédigée comme suit : "Catalogue des vérifications non prévues à l'appendice 1 à effectuer sur les wagons dont la validité du cartouche de maintenance (délai de révision) est dépassée **de plus de 6 mois et de 5 ans au maximum.**"

Etant donné la fonctionnalité éventuellement restreinte du distributeur de ces wagons, il faut, en outre, **isoler le frein.**

## Problème

### Problématique actuelle

Du fait de la crise économique, des milliers de wagons à délai de révision dépassé ont été garés sur certaines EF et, le temps passant, nombreux sont ceux dont le délai de révision est déjà **dépassé de plus de 6 mois**. Etant donné les réglementations actuelles (cf. ci-dessus), l'acheminement de ces véhicules en vue de leur ferrailage, pour effectuer la révision ou en vue d'un garage dans d'autres établissements etc. ne peut être réalisé sans coûts relativement élevés (examen de l'aptitude à circuler à réaliser selon la check-list, acheminement seulement en tant que transport exceptionnel, isolement du frein).

Etant donné la problématique précitée, il conviendrait de revoir la procédure exposée à l'appendice 8 de l'annexe 9 au CUU dans l'optique du "Maintien d'une sécurité égale".

## Elimination de l'incident ou du problème

### Propositions de modification

- Proposition 1: Acheminement de **wagons vides** à délai de révision dépassé comme **envois normaux**
- Proposition 2: **Réduction des coûts** pour les wagons à **délai de révision dépassé de plus de 6 mois**.
- **Ad proposition 1 (a)**
  - **Les wagons vides à délai de révision dépassé ne seront plus considérés, en principe, comme des transports exceptionnels.**  
**Cette règle s'applique également aux wagons vides transportés en vue de leur révision, ferrailage ou vente.**

Motif :

Il faut donner au détenteur la possibilité de transporter son wagon, à l'état vide, en tant qu'envoi normal pour subir une révision etc.

Les transports exceptionnels fixés en appendice 8 de l'annexe 9 au CUU ne sont pas justifiés par une restriction d'exploitation. L'augmentation du coût lié au dépassement continuant à courir du délai de révision est/était notamment justifié par le fait que les détenteurs doivent satisfaire à leurs obligations de respecter les délais pour l'envoi de leurs wagons en révision.

### Ad proposition 1 (b)

- **les wagons chargés dont le délai de révision est dépassé de plus de 14 jours et de moins de 6 mois ne sont plus déclarés transports exceptionnels et sont acheminés comme envois normaux**

- 

Motif :

~~Les wagons chargés à délai de révision dépassé de plus de 14 jours et de moins de 6 mois ont, en outre, été déclarés transports exceptionnels afin de pouvoir réduire au maximum ces cas à l'avenir.~~

~~Ceci doit permettre d'éviter que des wagons vides à délai de révision dépassé soient chaque fois remis à nouveau chargés aux EF pour être transportés jusqu'à ce que le dépassement du délai de révision atteigne 6 mois et ne soient pas acheminés, conformément à l'objectif "par ex. vides en révision". Dans ces cas, les coûts afférents au transport exceptionnel sont à la charge du détenteur conformément à l'article 22.4 du CUU, cf. appendice 8 (5) de l'annexe 9 au CUU.~~

L'auto-obligation à souscrire par les ECM à partir du 01.01.2011 et la procédure de vérification des EF à introduire rend cette mesure qui aggrave les conditions de transport superflue.

### **Modification de texte de l'Appendice 8**

La proposition 1a oblige à modifier l'appendice 8, page 92, point 5 (point 4 en allemand) comme suit :

Les wagons vides et chargés dont le délai de révision est dépassé de plus de 6 mois et de moins de 5 ans, doivent être retirés du train; les wagons chargés doivent en outre être déchargés. ~~la continuité du transport est seulement admise en tant que transport exceptionnel (TE).~~

Dans le cadre de l'examen d'aptitude à la circulation, il faut appliquer une check-list particulière (appendice 9).

- **Ad proposition 2 (a)**

- **L'évaluation (mesure) de la cote E ne devra, à l'avenir, être vérifiée sur les wagons à délai de révision dépassé de plus de six mois que si des signes d'incident sont constatés ou présumés.**

Motif :

Le **point 5 de la check-list** impose la vérification de la cote E (distance des faces internes des jantes). Cette mesure est effectuée à partir d'une mesure en trois points, chaque mesure nécessitant chaque fois un déplacement des roues de 120°.

Selon les référentiels des EF en vigueur et selon l'annexe 10 au CUU, la cote E ne doit être mesurée et évaluée entre révisions qu'après constatation d'effets d'incident (défauts/avaries visibles sur l'essieu monté tels que déraillement, choc d'accostage violent, surcharge thermique ou en cas de doute).

Le mesure de la cote E ne devra, à l'avenir, être vérifiée, même sur les wagons à délai de révision dépassé de plus de 6 mois **que si** l'on peut constater ou présumer la présence de signes d'incident.

Après évaluation de la situation, le TTZ Systemtechnik Minden a marqué son accord pour considérer que la nécessité de procéder à une mesure en trois points pour vérifier la cote E n'existe qu'en cas d'avaries dues à des incidents.

Nota :

**625 examens d'aptitude à circuler (ECA)** ont été effectués selon la check-list en 2008 et 2009 à DB Schenker Rail Deutschland AG en raison de dépassements de délai de révision supérieurs à 6 mois.

Un léger dépassement de la cote de différence de 2 mm n'a été constaté que dans 4 cas de mesures effectuées selon le point 5 de la check-list (mesure en trois points), de sorte qu'un certificat d'aptitude à circuler (CAC) n'a pu être immédiatement établi.

La cote E était elle-même à l'intérieur des tolérances imposées.

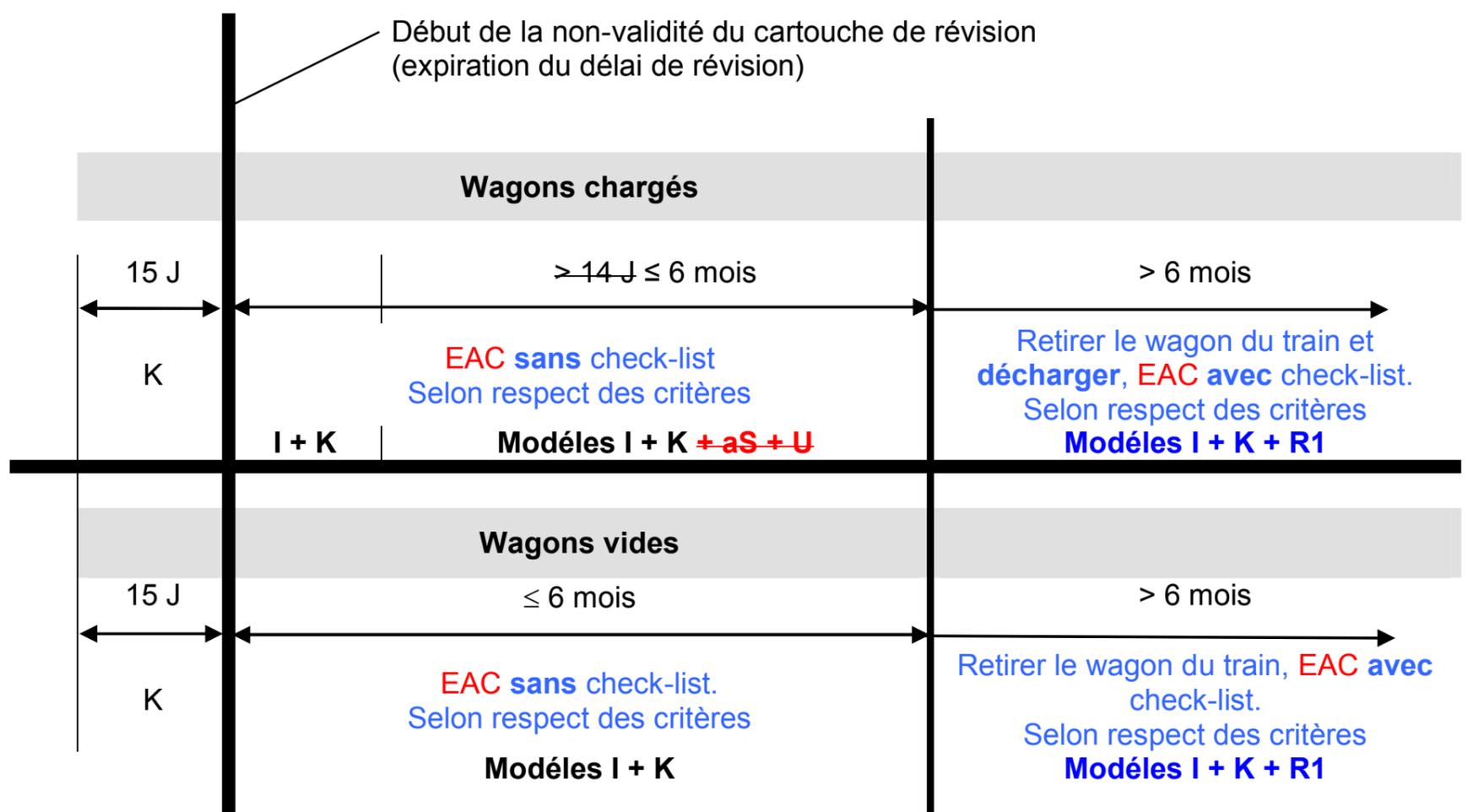
- **Ad proposition 2 (b)**
- **La vérification de l'écartement des faces actives est requise au point 6 de la check-list.**  
**La détermination de l'écartement des faces actives ne nécessite pas une mesure en trois points.**

Motif :

Pour déterminer l'écartement des faces actives, il faut, sur chaque essieu, mesurer **une fois** la cote E (cote AR, calibre) et la cote Sd à gauche/à droite (pas de mesure en trois points).

Après évaluation de la situation par TTZ Systemtechnik Minden, une mesure en trois points n'est pas jugée nécessaire ici (mesure en une fois).

**Il conviendra de décider si les modifications proposées peuvent être transcrites sous la forme suivante dans l'appendice 8 de l'annexe 9 CUU.**



**„Modifications à l'appendice 9 de l'annexe 9 du CUU “**

Numéro	Question	Réponse	Se reporter au numéro	Observations
1	Le véhicule porte-t-il la marque « RIV » ou bénéficie-t-il d'un accord bi ou multilatéral ? Les EF concernées sont-elles inscrites au cartouche dérogatoire ?	Oui Non	2 12.2	
2	Le gabarit des EF concernées est-il respecté ?	Oui Non	3 2.1	
2.1	Les EF concernées ont-elles donné leur accord à la prise en charge ?	Oui Non	3 12.2	
3	Les essieux portent-ils une marque ou une date de révision ?	Oui Non	3.1 12.2	
3.1	La date de péremption de la REV des essieux est-elle lisible ?	Oui Non	3.2 12.2	
3.2	La date de révision des essieux est-elle dépassée ?	Non Oui	4 12.2	Le cas échéant, se renseigner auprès du détenteur. Si impossible 12.2 (remplacer évent. les essieux).
4	L'épaisseur des bandages est-elle conforme aux exigences du § 1.1.1 de l'appendice 1 ?	Oui Non	5 12.2	A mesurer
5	Y a-t-il des signes d'avaries dues à un incident, un déraillement, des chocs d'accostage violents, des sursollicitations thermiques (à l'exception des essieux marqués comme pouvant subir de fortes sollicitations thermiques et freinés avec semelles en fonte grise) ?	Oui Non	5.1 5.2	
5.1	Les cotes Sd, Sh, qR et E respectent-elles les limites admissibles et n'y a-t-il aucune trace de décalage des roues sur l'essieu-axe ?	Oui Non	6 12.2	Mesurer (pour la cote E, mesurer en 3 points)
5.2	Les cotes Sd, Sh, qR et E respectent-elles les limites admissibles et n'y a-t-il aucune trace de décalage des roues sur l'essieu-axe ?	Oui Non	6 12.2	Mesurer (pour la cote E, mesurer en 1 point)
6	L'écartement des faces actives correspond-il aux critères suivants.?	Oui Non	7 12.2	Calculer

7	Le wagon comporte-t-il visiblement des ressorts de suspension de même type ?	Oui Non	8 12.2	
8	La hauteur des tampons est-elle conforme aux tolérances admissibles ?	Oui Non	9 12.2	A mesurer
9	Le wagon est-il pourvu de superstructures susceptibles de se tordre, de se déplacer ou de bouger de toute autre manière pendant la marche ?	Oui Non	10 11	
10	Y a-t-il assez de fixations clairement identifiables et aptes à être utilisées pour assurer les superstructures mobiles ?	Oui Non	11 12.2	
11	Le wagon est-il par ailleurs exempt d'avaries ou de défauts mettant en cause la sécurité ?	Oui Non	12.1 12.2	
	<b>Résultat du contrôle d'aptitude à circuler</b>	<b>Mesures</b>		
12.1	Le wagon peut être acheminé à sa vitesse de circulation autorisée (à vide et frein isolé) par transport exceptionnel.	Etablissez le certificat (modèle I) et déclarez le véhicule apte à circuler.		
12.2	Le wagon ne peut être incorporé à un train en l'état.	N'établissez pas le certificat (modèle I) et déclarez le véhicule inapte à circuler. Indiquez-en les raisons.		

La Fiche UIC 502-1 doit être adapter en conséquence.