

**Amendements et adjonctions au CUU Annexe 9: Proposition Nr 7**

Modification de l'appendice 1: Apport de métal Code 1.3.4

<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.</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>Modification de l'appendice 1 de l'annexe 9: modification des codes 1.3.4 et l'introduction des codes 1.3.4.4; 1.3.4.5 et 1.3.4.6 (définition des cotes limites en exploitation suivant le projet de la EN 15313:07-2013)</p>	

Avril 2014

Nous demandons la modification des codes 1.3.4 et l'introduction des codes 1.3.4.4; 1.3.4.5 et 1.3.4.6 conforme à la E DIN EN 15313:2013-07 suivant le tableau ci-dessous:

	Code	Anomalies/Critères/Indices	Suite à donner	Classe de défaut
	1.3.3	Méplats en longueur		
	1.3.3.1	- > 60 mm sur roues $\varnothing \geq 630$ mm,	Retrait	4
	1.3.3.2	- > 30 mm sur roues $\varnothing < 630$ mm	Retrait	4
	1.3.4	Apport de métal		
	1.3.4.1	- Roue $\varnothing > 840$ mm et apport de métal de > 60 mm de long ou $\geq 1$ mm d'épaisseur	Retrait	4
	1.3.4.2	- Roue $\varnothing > 840$ mm et apport de métal de > 10 mm $\leq 60$ mm de long et < 1 mm d'épaisseur	M + R1 (isoler le frein)	3
	1.3.4.3	- Roue $\varnothing$ : 630 mm < d $\leq 840$ mm et apport de métal de > 40 mm de long ou $\geq 1$ mm d'épaisseur	Retrait	4
	1.3.4.4	- Roue $\varnothing$ : 630 mm < d $\leq 840$ mm et apport de métal de > 10 mm $\leq 40$ mm de long et < 1 mm d'épaisseur	M + R1 (isoler le frein)	3
	1.3.4.5	- Roue $\varnothing \leq 630$ mm et apport de métal de > 35 mm de long et $\geq 1$ mm d'épaisseur	Retrait	4
	1.3.4.6	- Roue $\varnothing \leq 630$ mm et apport de métal de > 10 mm $\leq 35$ mm de long et < 1 mm d'épaisseur	M + R1 (isoler le frein)	3
	1.3.5	Cavité, écaillage, exfoliation > 60 mm de long sur la table de roulement	Retrait	4

	1.3.6	Criques et entailles		
	1.3.6.1	Criques à la transition table de roulement / face latérale avant	Retrait	5
	1.3.6.2	Entailles avec fond à angles vifs sur la face avant (jante ou jante intérieure du bandage) provoquées par des outils ou des mâchoires de serrage.  - à l'exception du marquage réalisé par le constructeur	K	4
	1.3.7	Faces latérales recouvertes de peintures ou salies par des substances huileuses ou graisseuses  - à l'exception des marques de contrôles (4 marques positionnées à 90° l'une de l'autre)	Retrait	5

**Code couleur pour les modifications**

**Noir:** Texte en vigueur, pour info et reste inchangé

**Rouge :** nouveau Texte

**Bleu :** (évent. barré): texte sera effacé