

Proposition de modifications à apporter à l'Annexe 9 et 11 du CUU : N° 9

Historique des modifications

Nom du responsable	Date	para- graphe	Amendement
Stefan Zebracki	24.03.15		Saisie d'après GT VTE 02/2015 Paris
Jean-Marc Blondé	19.05.15		Modif. suivant GT VTE 05/2015 Paris
Décision GT-VTE	19.05.15		Suivant PV de GT VTE 05/2015

Titre:	Précision du marquage CT de l'appendice 11
Proposition de modification de: EF / Détenteur / autres instances:	SNCF
Proposition de modification sur :	<input type="checkbox"/> annexe 9 <input checked="" type="checkbox"/> annexe 11
émetteur:	Geoffroy Maille, SNCF
Lieu, date:	Mainz, 24.03.2015
Description succincte:	Le signe CT pour les wagons autorisés à emprunter le Lien Fixe Transmanche (LFT) de et vers la Grande Bretagne n'est plus nécessaire. Cela doit être précisé dans l'Annexe 11 du CUU

1. Situation de départ (actuelle):

1.1. Introduction

Actuellement le signe CT pour les wagons qui sont admis à emprunter le Lien Fixe Transmanche (LFT) est encore mentionné dans l'Annexe 11 du CUU

1.2. Mode de fonctionnement

-

1.3. Anomalie / Description du problème

Le signe CT doit être clairement défini dans l'Annexe 11 du CUU puisqu'il n'existe aucune recommandation dans la prescription sur l'exploitation de **l'infrastructure NETWORK RAIL (lien fixe transmanche, LFT)**.

1.4. S'agit-il d'une règle reconnue de la technique* (par ex. DIN, EN)?

non oui, à savoir :

*" Code de pratique: un ensemble de règles écrites qui, si elles sont appliquées correctement, peuvent être utilisées pour maîtriser un ou plusieurs dangers particuliers." (source: Règlement CE 352/2009, Art. 3)

„dispositions techniques fixées par écrit ou transmises oralement relatives à des procédés, installations et modes opératoires qui selon l'opinion dominante des milieux concerné (spécialistes, utilisateurs, consommateurs (-trices) et puissance publique) sont de nature à réaliser l'objectif prescrit par la loi et qui ont de manière générale fait leur preuve dans la pratique ou bien, d'après l'opinion dominante, feront leurs preuves à échéance raisonnable“ (traduction / source: BMJ Handbuch der Rechtsförmlichkeit – Ministère allemand de la Justice)

2. Situation recherchée

2.1. Elimination de l'anomalie/Problème (objectif)

Le signe CT doit être clairement défini dans l'Annexe 11 du CUU puisqu'il n'existe aucune recommandation dans la prescription sur l'exploitation de **l'infrastructure NETWORK RAIL (lien fixe transmanche, LFT)**.

3. Texte supplémentaire relatif uniquement à la proposition d'amendement de l'annexe 11 du CUU:

Extrait de l'annexe 11 point 2.11

2.11 Signes supplémentaires pour les wagons admis à circuler en Grande-Bretagne (Infrastructure NETWORK RAIL hors ligne à grande vitesse HS1 de Dollands Moor à London Saint-Pancras International) avec emprunt d'un service de ferry-boat ou avec emprunt du Lien Fixe Transmanche (LFT)

Figure 1 : Pour les wagons autorisés à **circuler en Grande-Bretagne (Infrastructure NETWORK RAIL) avec emprunt d'un service de ferry-boat**

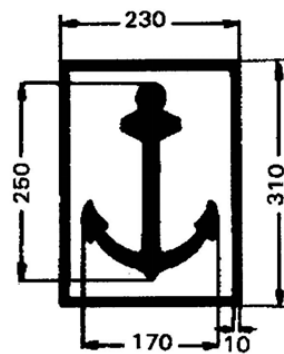
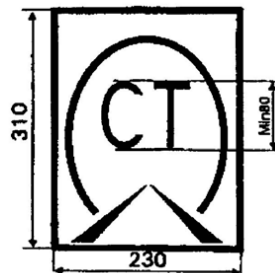


Figure 2 : Pour les wagons autorisés à circuler **dans le tunnel sous la Manche en Grande-Bretagne (Infrastructure NETWORK RAIL) avec emprunt du Lien Fixe Transmanche (LFT)**



Figures 3a, 3b, 3c Pour les wagons admis au service de ferry-boat et dans le tunnel sous la Manche autorisés à circuler en Grande-Bretagne (Infrastructure NETWORK RAIL) avec emprunt d'un service de ferry-boat ou avec emprunt du Lien Fixe Transmanche (LFT)

Figure 3a

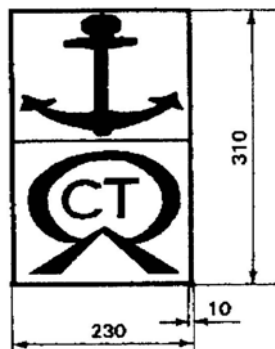


Figure 3b

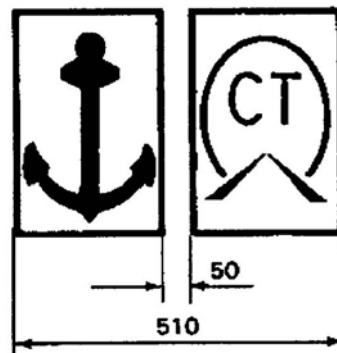
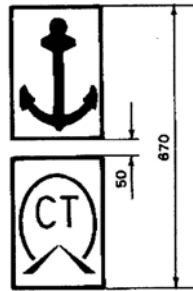


Figure 3c



Positionnement: A gauche de chaque paroi latérale.

Signification: Ce signe est uniquement destiné aux wagons admis à circuler sur les réseaux britanniques, à savoir, soit selon la figure 1 ou 2, soit selon leur combinaison (figures 3a, 3b ou 3c).

Nota: Ces deux signes ne sont pas nécessaires pour l'accès au Lien Fixe Transmanche (Frethun à Dollands Moor) ou à la ligne à grande vitesse HS 1 de Dollands Moor à London Saint-Pancras International.

4. Motif:

Puisque le signe CT n'est plus nécessaire selon la prescription sur l'exploitation de l'infrastructure NETWORK RAIL (Lien Fixe transmanche, LFT), cela doit être précisé dans l'Annexe 11 du CUU.

5. Evaluer les possibles incidences positives ou négatives

*Evaluation par ex. exploitation, coûts, opérations administratives, interopérabilité, sécurité, compétitivité, ...), en utilisant une échelle de 1 (très faible) à 5 (très élevé).
Justification des constatations*

Incidences positives:

Exploitation, Interopérabilité, Sécurité, Compétitivité: Valeur:3,
Avec ce changement une harmonisation des annexes 11 et 9 est garantie (Sécurité : Valeur 4)

L'actualisation a un caractère informatif et a seulement de faibles effets sur les critères cités ci-dessus.

6. Etude de sécurité relative à la proposition de modification

Description du système effectif/théorique et ampleur de la modification voir à ce sujet les points 1 et 2.

Etude de sécurité effectuée par :

6.1. La modification a-t-elle un impact sur la sécurité?	<input type="checkbox"/> non <input type="checkbox"/> oui
Motif:	
6.2. La modification est-elle significative?	<input type="checkbox"/> non <input type="checkbox"/> oui
Motif : voir formulaire Insérer en annexe le formulaire concernant l'examen du caractère „significatif“:	
6.3. Détermination et classement du risque:	<input type="checkbox"/> supprimé
6.3.1. Effet de la modification en exploitation normale:	
6.3.2. Effet de la modification en cas de perturbations /écarts par rapport à l'exploitation normale:	
6.3.3. Utilisation abusive du système possible: <input type="checkbox"/> non <input type="checkbox"/> oui, description de l'abus:	
6.4. Des mesures de sécurité ont-elles été mises en oeuvre?	<input type="checkbox"/> non <input type="checkbox"/> oui
<i>Pour chaque type de risque, on choisit l'un des critères suivants d'acceptation du risque:</i> <ul style="list-style-type: none"> • „Code de pratique“ (règles techniques reconnues) • Utilisation d'un système de référence • Estimation explicite du risque 	
6.5. Analyse de risques présentée à l'instance d'évaluation?	<input type="checkbox"/> non <input type="checkbox"/> oui
Instance d'évaluation: Joindre en annexe le résultat de l'instance d'évaluation:	[annexe]