

Groupe d'Etude **UTILISATEURS WAGONS**

Demande d'adoption d'amendements à l'annexe 9 du CUU

Historique

Nom du responsable	Date	Para- graphe	Amendement
Jean- Marc- Blondé	07.03.2017		Saisie suivant le PV GT VTE 01/2017
Décision GT-VTE	31.03.2017		Suivant PV du GT VTE 03/2017

Titre	
Proposition de modification de : EF/détenteur/autres instances :	Elaborée par CFF Cargo AG
Proposition de modification pour :	<input checked="" type="checkbox"/> Annexe 9 <input type="checkbox"/> Annexe 11
Emetteur :	Jean- Marc- Blondé
Lieu / date :	Olten, le 17/03/2017
Description succincte :	En cas d'évènements particuliers tels qu'un tamponnement brutal ou un choc de manœuvre non admissible, on renonce à la mesure à trois points de l'essieu monté.

1. Situation de départ (actuelle) :

1.1. Introduction
Actuellement, les wagons sont consignés sous le code 8.1 en cas d'évènements particuliers et la check-list 3 applicable à l'examen de l'aptitude à la circulation est traitée selon l'appendice 9.
1.2. Mode opératoire
-
1.3. Anomalie / Description du problème
L'expérience montre qu'en cas de tamponnement brutal ou de choc de manœuvre non admissible, on peut se dispenser d'une mesure à trois points de l'essieu monté. Si le wagon a déraillé en raison de ces circonstances, la procédure s'applique en totalité, y compris le point 3.

1.4. S'agit-il d'une règle reconnue de la technique* (par ex. DIN,EN)?
<input checked="" type="checkbox"/> non <input type="checkbox"/> oui, à savoir :
<p>***ensemble de règles écrites qui, si elles sont appliquées correctement, peuvent être utilisées pour maîtriser un ou plusieurs dangers particuliers." (source: Règlement CE n° 352/2009, Art. 3)</p> <p>"Dispositions techniques fixées par écrit ou transmises oralement relatives à des procédés, installations et modes opératoires qui selon l'opinion dominante des milieux concernés (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". (source : BMJ Handbuch der Rechtsförmlichkeit - Guide du Ministère allemand de la Justice)</p>

2. Situation recherchée

2.1. Elimination de l'anomalie / Problème (objectif)
La procédure existante est légèrement retouchée du fait de l'adaptation de la check-list. Selon la réponse oui/non donnée, on renonce à la mesure des essieux montés. Pour les wagons déraillés, le mode opératoire reste le même.

3. Supplément concernant seulement la proposition de modification à l'annexe 9 du CUU :

Examen d'aptitude à la circulation des wagons suite à des évènements particuliers

- **Référence** : Appendice 1, code 8.1 Traitement supplémentaire des wagons après des irrégularités d'exploitation

1	2	3	4	5
Numéro	Question	Réponse	Se reporter au numéro	Observations
Dispositions communes applicables aux véhicules à essieux et à bogies				
1	Le wagon porte-t-il un signe d'interopérabilité selon code 6.1.1.2 ou 6.1.1.3 de l'appendice 1?	oui non	2 13.2 11.2	
2	Le gabarit des EF participantes est-il respecté?	oui non	4 3 / 4 3.1 2.1	
2.1	Les EF participantes ont-elles donné leur accord à la prise en charge ?	oui non	4 3 / 4 3.1 13.2 11.2	
3	Le wagon a-t-il déraillé?	oui non	5 4	
4	Le wagon a-t-il subi un tamponnement anormal ou un choc de manœuvre non admissible?	oui non	8 13.1	
5 3	L'épaisseur du bandage de la roue répond-il aux critères du code 1.1.1 de l'appendice 1?	oui non	6 4 13.2 11.2	Mesurer
5 3.1	ou Pour les roues monobloc, la rainure de marquage de l'épaisseur minimum est-elle visible selon le cde 1.2.1 de l'appendice 1?	oui non	6 4 13.2 11.2	
6 4	Les cotes Sd, Sh, qR et l'écart E respectent-ils les limites admissibles?	oui non	7 5 11.2	Pour l'écart E, mesurer en trois points
7 5	L'écartement des faces actives des boudins répond-il aux critères suivants : – au maximum 1426 mm? – au minimum 1410 mm pour un diamètre de roue > 840 mm? – au minimum 1415 mm pour un diamètre de roue > 840 mm?	oui non	8 6 13.2 11.2	
8 6	Le wagon comporte-t-il visiblement des ressorts de suspension de même type?	oui non	9 7 13.2 11.2	
9 7	La hauteur des tampons est-elle conforme aux tolérances admissibles?	oui non	10 8 13.2 11.2	Mesurer
10 8	Le wagon a-t-il des superstructures (ou un chargement) susceptibles de pivoter ou de se déplacer en cours de transport?	oui non	11 9 12 10	

11 9	Y-a-t'il assez de fixations clairement identifiables et efficaces pour assurer les superstructures mobiles (ou son chargement)?	oui non	12 10 13.2 11.2	
12 10	Le wagon est-il par ailleurs exempt d'avaries ou de défauts mettant en cause la sécurité?	oui non	13.1 11.1 13.2 11.2	

	Résultat de l'examen d'aptitude à la circulation	Suite à donner
13 11.1	A la vitesse inscrite, le wagon est éventuellement autorisé à circuler sous un régime de transport exceptionnel.	Etablir un modèle I, signaler que le wagon est apte à circuler.
13 11.2	Dans cet état, le wagon ne peut être incorporé dans des trains.	Ne pas établir un modèle I, signaler que le wagon est inapte à circuler en indiquant les motifs.

4. Motif:

L'expérience montre qu'en cas de tamponnement brutal ou de choc de manœuvre non admissible les wagons ne dérailent pas et qu'il est donc possible de renoncer à la mesure en trois points de l'essieu monté. Pour maintenir le mode opératoire existant, la réponse par oui/non à une question posée permet d'ignorer les numéros 5, 6 et 7 de la check-list 3 dans ce cas de figure. Pour les wagons ayant déraillé, le mode opératoire reste le même.

5. Evaluation des impacts possibles positifs et négatifs

Evaluation des impacts par ex. au plan exploitation, coûts, gestion, interopérabilité, sécurité, compétitivité, à l'aide d'une échelle de 1 (très faible) à 5 (très élevé).

Motif de la disposition

Impacts :

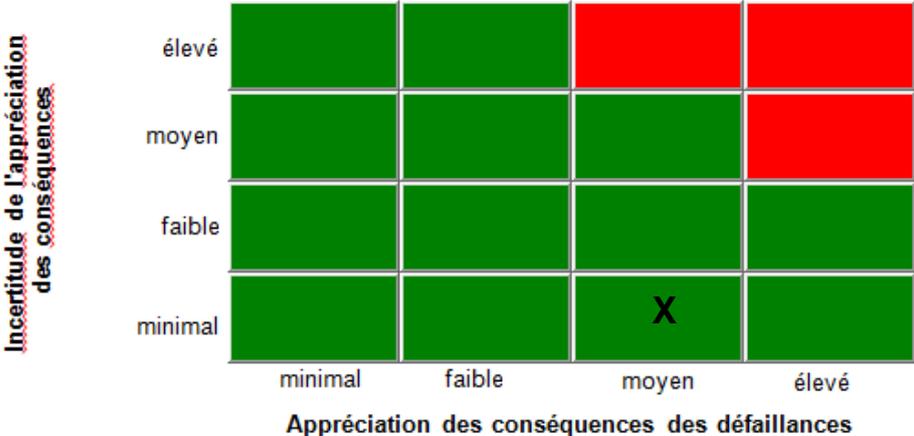
Exploitation, interopérabilité, compétitivité, coûts, gestion : (valeur 3)

Sécurité (valeur 4)

6. Analyse de risque relative à la proposition d'amendement

Description du système effectif/théorique et ampleur de la modification, voir points 1 et 2.

Analyse des risques réalisée par :

6.1. La modification a-t-elle un impact sur la sécurité?	<input type="checkbox"/> non <input checked="" type="checkbox"/> oui
Motif: Dans ce cas de figure le wagon n'a pas déraillé, on peut donc on peut s'abstenir de mesurer en 3 points.	
6.2. La modification est-elle significative?	<input checked="" type="checkbox"/> non <input type="checkbox"/> oui
Motif : <u>Résultats de la sélection préalable des critères (à définir):</u> Degré d'innovation : faible Degré de complexité : faible Conséquences des défaillances : critique Traçabilité : haut Réversibilité : donner 	

6.3. Détermination et classification du risque :	<input checked="" type="checkbox"/> sans objet
6.3.1. Effet de la modification en exploitation normale : 6.3.2. Effet de la modification en cas d'anomalies/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 checked="" type="checkbox"/> non <input type="checkbox"/> oui
<i>Pour chaque risque, on sélectionne l'un des critères d'acceptation du risque suivants :</i> <ul style="list-style-type: none"> • <i>"règles reconnues de la technique"</i> • <i>Recours à un référentiel</i> • <i>Evaluation explicite des risques</i> 	
6.5. L'analyse de risque a-t-elle été présentée à l'instance d'évaluation?	<input checked="" type="checkbox"/> non <input type="checkbox"/> oui
Instance d'évaluation : joindre le résultat de l'évaluation en annexe :	(Annexe)