

A l'attention de

GT "Visite technique d'échange" (GT VTE)

Secrétariat:

Mathias Roczen

Working Procedures Ground Staff and IT Applications (L.CBS 3 (B))

DB Cargo AG

Rheinstraße 2, 55116 Mainz

Tel. +49 6131-15-62214, intern 959-62214

Mobil: +49160 97436473

E- Mail: mathias.roczen@deutschebahn.com

Proposition de modifications à apporter à l'Annexe 9 du CUU

Historique des modifications

Nom du responsable	Date	Paragraphe	Amendement
Claude Weis	29.01.2019		Saisie suivant le PV GT VTE 10/2018
Jean-Marc Blondé	20.03.2019		Modification suivant PV du GT VTE 03/2019
Décision GT VTE	20.03.2019		Suivant PV du GT VTE 03/2019
Décision GE UW	22.05.2019		Suivant PV du GE UW 05/2019

Titre :	Dépassement charge concentrée
Proposition de modification de : EF / Détenteur / Autres instances :	CFL Cargo
Proposition de modification sur :	<input checked="" type="checkbox"/> Annexe 9 <input type="checkbox"/> Annexe 11
Emetteur :	Claude Weis
Lieu, date :	Dudelange, 29.01.2019
Description succincte :	Mise en application des mesures à prendre lors d'un dépassement des charges concentrées aux wagons

1. Situation de départ (actuelle):

1.1. Introduction
Définir des mesures à prendre lors du dépassement des charges concentrées aux wagons, lesquelles n'existent actuellement pas dans l'annexe 9.
1.2. Mode de fonctionnement
1.3. Anomalie / Description du problème
Le code 7.3.5.2 dans l'appendice 1 de l'annexe 9 traite le dépassement des charges concentrées et un retrait des wagons est d'office. Il manque cependant le traitement de ces wagons dans l'appendice 8 et 9

1.4. S'agit-il d'une règle reconnue de la technique* (par ex. DIN, EN)?
<input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> Oui, à savoir :-Prescriptions des chargements de l'UIC Tome 2 point 3.4 -EN 12663-2 Prescriptions de dimensionnement des structures de véhicules ferroviaires - Partie 2 : Wagons de marchandises
<small>** 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)</small>
<small>„dispositions technique 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)</small>

2. Situation recherchée

2.1. Elimination de l'anomalie/Problème (objectif)
Des prescriptions détaillées des suites à donner aux telles wagons doivent être ajoutées aux appendices 1 ; 8 et 9

3. Texte supplémentaire relatif uniquement à la proposition d'amendement de l'annexe 9 du CUU:

Code couleur pour les modifications:

Noir: Texte en vigueur, pour info et reste inchangé

Rouge : nouveau Texte

Bleu : (évent. barré): texte sera effacé

Organes	Codes	Anomalies/Critères/Indices	Suites à donner	Classes de défaut
Chargements et unités de transport combiné (ILU, Intermodal Loading Unit) Chargement en général Répartition des charges sur le wagon	7			
	7.1			
	7.1.1	Chargement visiblement déplacé <ul style="list-style-type: none"> • amarrage rompu • chargement hors du calage • décentré 	Retrait	5
	7.1.2	Chargement mal réparti (3.3), caisse non horizontale <ul style="list-style-type: none"> • hauteur de tamponnement différente (3.5) • distance bride de ressort/brancard différente (3.5) • fléchissement important du châssis du wagon (3.4) 	Retrait, procéder selon le point 2 3 de l'appendice 8	5

Organes	Codes	Anomalies/Critères/Indices	Suites à donner	Classes de défaut
Chargement avec surface d'appui insuffisante et pouvant endommager le plancher du wagon	7.3.5			
	7.3.5.1	Calage insuffisant ou absent (2.2) <ul style="list-style-type: none"> • plancher endommagé 	K	3
Charge concentrée sur wagon plat	7.3.5.2	Chargement trop concentré (3.4) <ul style="list-style-type: none"> - calage existant, matériaux inappropriés - calage existant, dimension insuffisante - Fléchissement important du châssis 	Retrait, procéder selon le point 3 de l'appendice 8	5

Appendice 8,

3 : Traitement des wagons avec un dépassement des charges concentrées

Procédure à suivre pour la poursuite du transport suite à la constatation d'un dépassement des charges concentrées et à la réalisation de la correction requise :

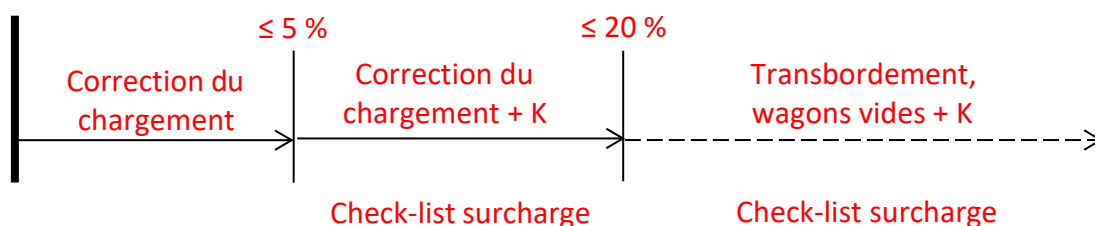
- Constat d'un dépassement des charges concentrées par contrôle visuel.
- Contrôle de l'exactitude du poids de chargement par bascule ou informations de la lettre de voiture.
- Calcul de la charge concentrée en pourcent selon point 3.4 du Tome 1 des prescriptions de chargement.

Dépassement des charges concentrées et suites à donner:

- Inférieur ou égal à 5%, une rectification du chargement est à faire
- Plus que 5% et inférieur ou égal à 20%, le chargement doit être rectifié. Un contrôle visuel sera effectué conformément à la check-list « Surcharge » (Appendice 9.2). Le wagon sera étiqueté avec le modèle « K ».
- Supérieur à 20%, un transbordement est nécessaire. Suite à une investigation technique, ce wagon sera étiqueté avec le modèle K conformément à la check-list « Surcharge » (Appendice 9) et acheminé à vide jusqu'à un atelier à proximité géographique.

Résumé :

Dépassement de la charge concentrée



Appendice 9 :

Check-List

1. Examen d'aptitude à la circulation pour un wagon avec un dépassement de la charge concentrée

- **Référence** : appendice 8, point 3, procédure concernant la poursuite du transport suite à la constatation d'une charge concentrée dépassée et à la réalisation de la correction requise.

Check-list du wagon en surcharge

Contrôle de surcharge du wagon	1. Châssis	Contrôler visuellement l'éventuelle présence d'avaries, de déformations et de fissures sur le châssis.
	2. Organe de traction / de choc	Contrôler visuellement l'éventuelle présence d'avaries, de déformations et de fissures sur les organes de traction et de choc. Mesurer la hauteur des tampons.
	3. Caisse	Contrôler visuellement l'éventuelle présence d'avaries, de déformations et de fissures sur la caisse du wagon.

4. Motif:

La norme EN 12663-2 (2010) prescrit le dimensionnement et calcul des structures de véhicules ferroviaires.

Selon point 5.2.3.1 et tableau 6 dans la norme EN 12663 la charge maximale de fonctionnement exceptionnelle du véhicule est calculée avec un facteur de sécurité de 1,3.

Sur cette base les limites de dépassement de 5% et 20% sont fixés. De ce fait, les masses maximales, avec facteur de sécurité, ne dépassent pas les 30% selon la norme.

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),

Sécurité : (Valeur 4)

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.

L'étude de risques devient caduque dans la mesure où ne sont mis en œuvre que les référentiels reconnus.

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 : Les prescriptions actuelles ne prévoient pas de traitement d'un wagon avec charge concentrée dépassée. Avec ces modifications, le traitement des wagons est clairement défini et le risque de sécurité, de circuler avec un wagon avec charge concentrée est nettement diminué.	
6.2. La modification est-elle significative ?	<input checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> oui
Motif : voir Template. Joindre en annexe le Template de test 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 checked="" type="checkbox"/> non <input type="checkbox"/> oui, description de l'abus:	
6.4. Des mesures de sécurité ont-elles été mises en œuvre ?	<input type="checkbox"/> Non <input checked="" type="checkbox"/> oui
Pour chaque type de risque, on choisit l'un des critères suivants d'acceptation du risque : <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 checked="" type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> oui
Instance d'évaluation : Joindre en annexe le résultat de l'instance d'évaluation	[Annexe]