

## Demande d'amendement à l'annexe 11 du CUU

### Historique des modifications

| Nom du responsable | Date       | Paragraphe     | Amendement              |
|--------------------|------------|----------------|-------------------------|
| Lukas Joa          | 30/11/2020 | Annexe 11, 2.4 | Enregistrement          |
| Décision du GT VTE | 23/03/2021 | Annexe 11, 2.4 | Selon PV GT VTE 03/2021 |
| Décision du GE UW  | 23/04/2021 | Annexe 11, 2.4 | Selon PV GE UW 04/2021  |
| Décision du CC CUU | 14/06/2021 | Annexe 11, 2.4 | Approuvée               |

|   |  |
|---|--|
| <b>Titre</b>  | Complément de figures à introduire   |
| <b>Proposition de modification de :<br/>EF/détenteur/autres instances :</b> | DB Cargo   |
| <b>Proposition de modification pour :</b>                                   | <input type="checkbox"/> Annexe 9 <span style="margin-left: 150px;"><input checked="" type="checkbox"/> Annexe 11</span> |
| <b>Emetteur :</b>   | Lukas Joa  |
| <b>Lieu, date :</b>   | Mayence, 30/11/2020  |
| <b>Description succincte :</b>  | Les figures ne font apparaitre de cartouche de limite de charge en régime S en lien avec 2 étoiles sans ligne 120 km/h   |

**1. Situation de départ (actuelle) :****1.1. Introduction**

Les figures ne font pas apparaître de cartouche de limite de charge en régime S en lien avec 2 étoiles sans ligne 120 km/h

**1.2. Mode de fonctionnement**

-

**1.3. Anomalie / Description du problème**

Obstacles périodiques affectant les transports ferroviaires et l'échange des wagons en raison de la diversité des interprétations possibles.

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

non  oui, à savoir : DIN EN 15528; teneur analogue à l'annexe 11 point 2.4 et absence de figure également.

\*"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)

"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)

**2. Situation recherchée****2.1. Elimination de l'anomalie / Problème (objectif)**

Introduction de la figure à l'annexe 11 Point 2.4.

### 3. Modification / supplément concernant seulement la proposition de modification à l'annexe 11 du CUU :

Code couleur pour propositions d'amendement :

**NOIR** : Texte actuellement en vigueur ; pour information, reste en vigueur inchangé

**ROUGE** : Nouveau texte

**BLEU** et rayé Texte sera supprimé

#### 2.4 Signes pour les masses limites de chargement

Figure 1

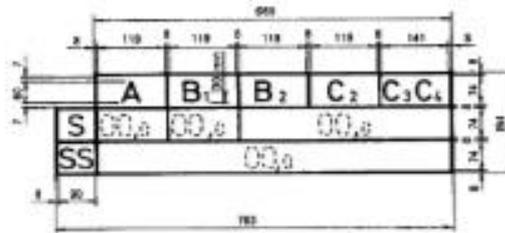


Figure 2

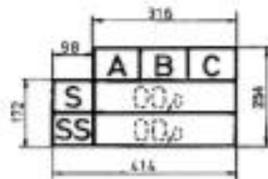


Figure 3

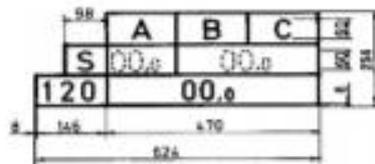


Figure 4



Figure 5

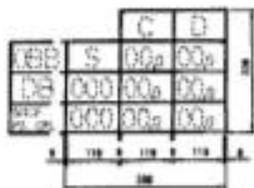


Figure 6

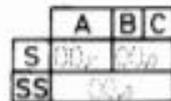


Figure 7

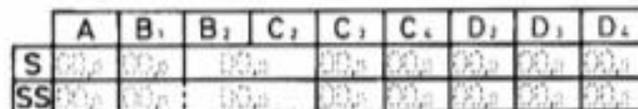


Figure 8

|    |      |                |                |                |                |                |
|----|------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
|    | A    | B <sub>1</sub> | B <sub>2</sub> | C <sub>1</sub> | C <sub>2</sub> | C <sub>3</sub> |
| SS | 00,0 | 00,0           | 00,0           | 00,0           | 00,0           | 00,0           |

Figure 9\*

|     |      |      |      |      |    |     |
|-----|------|------|------|------|----|-----|
|     | A    | B    | C    | D    |    |     |
| S   | 00,0 | 00,0 | 00,0 | 00,0 | ** | *** |
| 120 | 00,0 |      |      |      |    |     |

Figure 10\*

|    |      |      |    |
|----|------|------|----|
|    | A    | B    | C  |
| S  | 00,0 | 00,0 | ** |
| SS | 00,0 |      |    |

Figure 11\*

|   |      |      |      |    |
|---|------|------|------|----|
|   | A    | B    | C    |    |
| S | 00,0 | 00,0 | 00,0 | ** |

\* En dérogation, les étoiles peuvent se trouver à gauche du cadre des masses limites de chargement.

**Positionnement** A gauche sur chaque paroi latérale.

**Signification :**

|            |   |
|------------|---|
| S          | Masse limite de chargement, exprimée en t (tonnes), à observer pour les wagons acheminés dans les trains pouvant circuler en régime S (V maxi 100 km/h) sans restrictions d'exploitation particulières.   |
| SS         | Masse limite de chargement, exprimée en t (tonnes), à observer pour les wagons acheminés dans les trains pouvant circuler en régime SS (V maxi 120 km/h) sans restrictions d'exploitation particulières.  |
| 120 / 00,0 | Wagons aptes à circuler uniquement à vide (00,0 t) à la vitesse de 120 km/h (figures 3 et 9).   |
| Fig. 4, 5  | Masse limite de chargement exprimée en t (tonnes) et vitesse (en km/h) arrêtées par les EF d'un commun accord et qui dépassent la masse limite de chargement fixée par le code UIC.   |
| **         | Masse limite de chargement exprimée en t (tonnes) pour les wagons autorisés à circuler dans des rames jusqu'à 120 km/h, le frein ne répondant pas à toutes les prescriptions du régime SS.  |
| ***        | Masse limite de chargement exprimée en t (tonnes) pour les wagons autorisés à circuler dans des rames jusqu'à 120 km/h, le frein ne répondant pas à toutes les prescriptions du régime SS. Les wagons doivent être équipés d'un dispositif de freinage auto variable en fonction de la charge |

**Remarque 1 :** Les inscriptions relatives aux catégories de ligne D ne se trouvent que sur les wagons qui, pour cette catégorie de ligne, admettent une masse maximale par essieu supérieure à celle qui est admise dans la catégorie C. Les inscriptions relatives aux catégories de ligne E ne se trouvent que sur les wagons qui, pour cette catégorie de ligne, admettent une masse maximale par essieu supérieure à celle qui est admise dans la catégorie D.

**Remarque 2 :** Les EF définissent pour leurs wagons, porteurs du signe « \*\* » et « \*\*\* » les règles nécessaires à une composition correcte du convoi (obtention du pourcentage de frein requis, le cas échéant modifications d'horaires, etc.).

7) Marquage avec \*\*\* pour tous les nouveaux wagons mis en service après le 01.01.2007 avec aptitude correspondante

#### 4. Motif

L'introduction de la figure proposée permet de représenter en détail l'inscription appliquée en pratique.

La figure 11 signifie :

- le wagon peut circuler tant à vide qu'à charge (selon les poids indiqués à la ligne S) à 120 km/h sur la base des deux étoiles
- toutefois l'effort de freinage n'est suffisant que pour 100 km/h (on peut présumer que de nombreux wagons de ce type incorporés dans un train circulant à 120 km/h n'atteindront pas les pourcentages de masse freinée requis).

En revanche, la figure 9 signifie :

- le wagon peut également circuler à 120 km/h tant à vide qu'à charge. A l'état vide, l'effort de freinage est suffisant pour une vitesse de 120 km/h, par contre à l'état chargé, les performances de freinage ne suffisent que pour une vitesse de 100 km/h.

#### 5. Evaluation des incidences positives ou négatives possibles

*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 : 2

Exploitation, interopérabilité, compétitivité, coûts, gestion : (Notation : 3ème)

Sécurité (notation 3)

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

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 :

|  |  |
|--|--|
| <b>6.1. La modification a-t-elle un impact sur la sécurité?</b>  | <input type="checkbox"/> non <input checked="" type="checkbox"/> oui |
| Motif : Concerne une inscription qui décrit l'état de chargement en fonction de la vitesse.  |  |
| <b>6.2. La modification est-elle significative?</b>  | <input checked="" type="checkbox"/> non <input type="checkbox"/> oui |
| Motif : La figure à insérer constitue une inscription appliquée couramment en service. L'introduction et la présentation d'inscriptions dans l'annexe 11 répond de même à une procédure éprouvée.  |  |
| <b>6.3. Détermination et classification du risque :</b>  | <input type="checkbox"/> sans objet                                  |
| 6.3.1. Effet de la modification en exploitation normale : Les wagons circulent selon le régime de vitesse max inscrit avec la charge maximum inscrite.<br><br>6.3.2. Effet de la modification en cas d'anomalies/écarts par rapport à l'exploitation normale : Les wagons circulent selon le régime de vitesse max inscrit avec le poids le plus faible inscrit.<br><br>6.3.3. Utilisation abusive du système possible :<br><br><input checked="" type="checkbox"/> non<br><br><input type="checkbox"/> oui, description de l'abus : |  |
| <b>6.4. Des mesures de sécurité ont-elles été mises en oeuvre?</b>   | <input type="checkbox"/> non <input checked="" type="checkbox"/> oui |
| Pour chaque risque, on sélectionne l'un des critères d'acceptation du risque suivants : <ul style="list-style-type: none"> <li>• "règles reconnues de la technique"</li> <li>• Recours à un référentiel</li> <li>• Evaluation explicite du risque</li> </ul>   |  |
| <b>6.5. L'analyse de risque a-t-elle été présentée à l'instance d'évaluation ?</b>   | <input checked="" type="checkbox"/> non <input type="checkbox"/> oui |
| Instance d'évaluation :<br><br>Joindre le résultat de l'évaluation en annexe :   | [Annexe]   |