

Proposition d'amendement à l'Annexe 9 du CUU

Historique des modifications

| Nom du responsable | Date | Paragraphe | Amendement |
|--------------------------|------------|------------------|--|
| Charles-Antoine ALAVOINE | 26/11/2020 | Annexe 9, 2.5.6. | Enregistrement, introduction |
| Charles-Antoine ALAVOINE | 20/01/2021 | Annexe 9, 2.5.6. | Présentation point 2.5.6 traces fraîches de talonnement boîte d'essieu / châssis |
| Décision du GT VTE | 23/03/2021 | Annexe 9, 2.5.6. | Selon PV GT VTE 03/2021 |
| Décision du GE UW | 23/04/2021 | Annexe 9, 2.5.6. | Selon PV GE UW 04/2021 |
| Décision du CC CUU | 14/06/2021 | Annexe 9, 2.5.6. | Approuvée |

| | |
|--|--|
| Titre : | Modification point 2.5.6 traces fraîches de talonnement boîte d'essieu / châssis |
| Proposition de modification de : EF / Détenteurs / autres instances : | Elaboré par SNCF / Sous-GT annexe 9 AFWP |
| Proposition de modification sur : | <input checked="" type="checkbox"/> Annexe 9 <input type="checkbox"/> Annexe 11 |
| Emetteur: | Charles-Antoine ALAVOINE –SNCF |
| Lieu, date: | Tergnier, 26/11/2020 |
| Description succincte : | Modification code 2.5.6 |

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

Le code de réforme 2.5.6 « traces fraîches de talonnement entre le corps de boîte et le châssis de bogie » n'est pas suffisamment explicite ou précis pour caractériser les défauts. Il peut s'agir d'un défaut survenu après une surcharge temporaire d'un wagon, mais celui-ci a pu être déformé.

En effet, l'interprétation de l'anomalie rencontrée par le visiteur peut être différente à chacun notamment lorsque l'on parle de « traces fraîches ».

Cette modification a pour but de mieux déterminer l'anomalie et harmoniser les suites à donner. Il évitera également les divergences avec le détenteur.

1.2. Mode de fonctionnement

Le CUU est aujourd'hui le cœur des relations contractuelles détenteurs-EF

Il convient que le texte soit clair pour une application simple, plus précise et sans équivoque par toutes les Parties.

Il existe néanmoins une rubrique relative aux anomalies des suspensions de bogies des wagons, qui peut être adaptée. La nomination du défaut peut être sujette à confusion et elle doit répondre à une exigence de qualité de repérage.

1.3. Anomalie / Description du problème

Le libellé du code 2.5.6 suggère de réformer tout wagon avec traces fraîches de talonnement entre la boîte d'essieu et le châssis de bogie et qu'un espacement inférieur de 8 mm soit remarqué lors de la visite du wagon.

Or, il arrive que des traces récentes soient remarquées alors que l'espacement soit dans les normes (supérieur à 8 mm). Cela met en évidence la possible surcharge ou mauvaise répartition de la charge du wagon.

De même, dans la logique de détection de l'anomalie,
l'anomalie = l'espacement insuffisant (issu d'un problème de suspension)

Le critère de détection (ou l'indication) = traces récentes de contact entre le corps de boîte et le châssis de bogie

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 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)

2. Situation recherchée

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

Modifier le libellé du code 2.5.6 en parlant de débattement insuffisant **sur la même logique que les points 2.1.5 ou 2.4.4** et supprimer le mot « fraîches » remplacé par « récentes » + supprimer le mot « talonnement » remplacé par « contact »

Clarté, précision sont des avantages apportés par cette proposition de modification

3. Texte supplémentaire relatif uniquement l'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 | Code | Anomalies/Critères/Indices | Suites à donner | Classes de défaut |
|--------------------------------------|-------|---|-----------------|-------------------|
| Suspension des bogies Y25 ou dérivés | 2.5.6 | <p>Débattement insuffisant des ressorts :</p> <p>Distance verticale entre corps de boîte et châssis de bogie, inférieure à 8 mm</p> <ul style="list-style-type: none"> traces fraîches récentes de talonnement <p>contact entre le corps de boîte et le châssis de bogie</p> <p>← espacement < 8 mm</p> | Retrait | 5 |

4. Motif:

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

Un impact positif (+ 3) à la fois :

- sur la qualité, car meilleur diagnostic et meilleure précision de l'avarie
- sur les coûts, car réduction des réformes non nécessaires

Incidences positives:

Exploitation, Interopérabilité, Sécurité, Compétitivité:(Valeur :3)

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 : supprimé, car l'adaptation est effectuée sur la base des normes susmentionnées.

| | |
|---|--|
| 6.1. La modification a-t-elle un impact sur la sécurité? | <input checked="" type="checkbox"/> non <input type="checkbox"/> oui |
| Motif: | |
| 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 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 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 checked="" type="checkbox"/> non <input type="checkbox"/> oui |
| Instance d'évaluation: Joindre en annexe le résultat de l'instance d'évaluation: | [annexe] |