

Proposition d'amendement à l'Annexe 9 du CUU

Historique des modifications

Nom du responsable	Date	Paragraphe	Amendement
Christoph Gabrisch	05/12/2023	Annexe 9, point 3.2.5 et app 1	Rédaction
Jean-Marc Blondé	26/03/2024	Annexe 9, point 3.2.5 et app 1	Diverses corrections suivant PV GT VTE 03/2024
Décision GT VTE	19/03/2024	Annexe 9, point 3.2.5 et app 1	Validation suivant PV GT VTE 03/2024
UIP et UIC	08/05/2024	Annexe 9, point 3.2.5 et app 1	Adaptation : « Retrait A Faire rétablir l'aptitude à circuler du wagon selon l'Annexe 10 »
Décision GE UW	14/05/2024	Annexe 9, point 3.2.5 et app 1	Approbation par le GE UW
Décision CC CUU	04/06/2024	Annexe 9, point 3.2.5 et app 1	Proposition rejetée
GT VTE	22/01/2025	Annexe 9, point 3.2.5 et app 1	Selon PV du GT VTE 03-2025
Décision GT VTE	19/03/2025	Annexe 9, point 3.2.5 et app 1	Approbation selon PV du GT VTE 03-2025
Feedback loop GT MNT après les réunions du GE UW de l'UIC, de l'UIP et de l'ERFA	16/05/2025	Annexe 9, point 3.2.5 et app 1	Mise à jour (correction rédactionnelle version anglaise) à la suite de la réunion du GE UW de l'UIC, approuvée par tous
Décision CC CUU	12/06/2025	Annexe 9, point 3.2.5 et app 1	Proposition approuvée par le CC CUU

Titre	Synchronisation des annexes 9 et 10 du CUU
Proposition de modification de : EF/détenteur/autres instances	Groupe de travail ad hoc "Vienne"
Proposition de modification de :	☒ Annexe 9 ☐ Annexe 11
Emetteur :	Pour le groupe de travail : Christoph Gabrisch
Lieu, date :	17/12/2023
Description succincte :	Nous distinguons désormais quatre variantes de « retrait » selon la procédure des suites à donner pour garantir ainsi la sécurité des circulations des wagons et un lien clair entre le retrait du wagon dans l'Annexe 9, Appendice 1 du CUU (catalogue des anomalies) et les modules de travail de l'Annexe 10 du CUU Nous "synchronisons" ainsi les annexes 9 et 10 du CUU.

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

Le groupe de travail Maintenance (Annexe 10 du CUU) a pris deux mesures importantes avec effet à partir de 2023 et 2024 : Premièrement, le titre de l'annexe précise désormais qu'il s'agit de mesures destinées à rétablir l'aptitude à la circulation du wagon (C'était déjà le cas auparavant, mais le titre précédent ne l'exprimait pas). Deuxièmement, le contenu - inchangé - de l'annexe 10 a été présenté sous une forme nouvelle, avec des modules de travail. Ces modules indiquent clairement les travaux qu'un atelier de maintenance CUU doit effectuer en cas d'anomalies CUU.

Mode de fonctionnement

-

Anomalie / Description du problème

Actuellement, il n'existe pas de lien clair entre la suite à donner « retrait » du wagon dans l'annexe 9 et les modules de travail de l'annexe 10. Les annexes 9 et 10 du CUU doivent être « synchronisées » dans un but de clarification. L'élaboration des modules de travail de l'annexe 10 du CUU a montré que l'annexe 9 ne clarifie pas suffisamment, à l'heure actuelle, les suites à donner des situations de retrait. Ainsi, l'annexe 9 du CUU prescrit aujourd'hui le « retrait » d'un wagon, y compris pour les dommages où le wagon est encore apte à circuler (lorsque, par exemple, le chargement s'est déplacé ou que le wagon doit être retiré de la circulation uniquement parce qu'il est chargé, mais qu'il peut continuer à circuler à vide)

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

☒ Non ☐ oui,

*"ensemble de règles écrites qui, si elles sont appliquées correctement, peuvent être utilisées pour maîtriser un ou plusieurs dangers particuliers." (Source : Règlement CE n° 402/2013, 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 / du problème (objectif)**

La modification cible les codes de l'annexe 9, où la suite à donner « retrait » est actuellement prescrite, même si certains wagons sont aptes à circuler. Nous introduisons donc quatre catégories de retrait de wagons :

Retrait (A) : Faire rétablir l'aptitude à circuler du wagon selon l'annexe 10 du CUU.

Retrait (B) : Acheminer le wagon pour une correction du chargement ou pour un déchargement.

Retrait (C) : Obtenir des instructions du détenteur sur la suite à donner.

Retrait (D) : Procéder suivant les règles du RID, par exemple, retourner le wagon / informer l'expéditeur RID ou effectuer une autre intervention sur les marchandises dangereuses.

Dans le catalogue des anomalies, une des quatre lettres entre parenthèses est ajoutée après chaque suite à donner de « retrait ». L'explication des quatre catégories de retrait est ajoutée au point 3.2.5 de l'Annexe 9 CUU.

3. Modification / 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

Remarque : cette proposition de modification comprend une modification mineure et une modification majeure du texte. La modification mineure du texte se rapporte au point 3.2.5 de l'annexe 9 du CUU comme cela est indiqué sur cette page. La modification majeure du texte concerne tous les codes anomalies avec la suite à donner « retrait », complété par un renvoi entre parenthèses, par exemple Retrait (A). La liste de ces modifications est jointe à cet amendement sous forme de tableau Excel.

3.2.5 « Retrait » signifie que l'acheminement du wagon est suspendu en présence d'une anomalie pouvant présenter un risque pour la sécurité des circulations. Selon la suite à donner, nous distinguons quatre catégories de « retrait » :

Retrait (A) Faire rétablir l'aptitude à circuler du wagon selon l'Annexe 10 du CUU

Retrait (B) Acheminer le wagon pour une correction du chargement.

Retrait (C) Obtenir des instructions du détenteur sur la suite à donner.

Retrait (D) Procéder suivant les règles du RID, faire effectuer une intervention sur les transports marchandises dangereuses.

Exemple pour la nouvelle édition de l'annexe 9 de 01/2026

Organes	Codes	Anomalies/Critères/Indices	Suites à donner	Classes de défaut
Organes de roulement	1			
Bandage rapporté	1.1	Epaisseur inférieure à :		
	1.1.1	- wagons admis à circuler à 120 km/h (wagon portant le marquage SS ou « ** »).....35 mm - autres wagons ¹⁾30 mm	Retrait ^(A)	4

Note de bas de page : (A) : Rétablir l'aptitude à circuler (B) : Correction du chargement, (C) : Demande au détenteur, (D) : Processus selon RID.

¹⁾ Y compris les wagons ne pouvant circuler à 120 km/h qu'à vide

4. Motif

Lorsqu'un code anomalie nécessite le retrait du wagon, il doit toujours être possible d'identifier immédiatement la suite à donner que l'EF utilisatrice doit entreprendre.

5. Evaluation des impacts possibles positifs et négatifs

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

Impacts :

Exploitation : (positif) : évite les imprévus ; (négatif) : nécessite des formations.

Coûts : il n'y a pas de coûts autres que ceux liés à la formation des inspecteurs.

Administration : (positif) : évite les incertitudes opérationnelles

Sécurité : sans impact direct

Compétitivité : le Secteur dans son ensemble évite les coûts inutiles grâce à l'interopérabilité des procédures.

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 de risques réalisée par :

6.1. La modification proposée a-t-elle un impact sur la sécurité ?	☐ non ☒ oui
Motif : Les suites à donner relatives à la sécurité sont impactées.	
6.2. La modification proposée est-elle significative ?	☒ non ☐ oui
Motif : voir modèle Joindre en annexe le modèle-type du test de substantialité :	
6.3. Détermination et classification du risque :	☐ sans objet
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: ☐ non ☐ oui, description de l'abus Les dangers sont évalués dans le protocole de risques	
6.4. Des mesures de sécurité ont-elles été mises en œuvre ?	☐ non ☒ oui
Pour chaque type de risque, on choisit l'un des critères suivants d'acceptation du risque : • „Code de pratique“ (règles techniques reconnues) • Utilisation d'un système de référence • Estimation explicite du risque	
6.5. L'analyse de risque a-t-elle été présentée à l'instance d'évaluation ?	☒ non ☐ oui
Instance d'évaluation : Joindre en annexe le résultat de l'instance d'évaluation :	(Annexe)