

CUU - MRFP	C ontrat U niforme d' U tilisation M atériel R oulant F erroviaire P réservé	Version 02 + Erratum
-------------------	--	-------------------------

Contrat **U**niforme d'**U**tilisation

Matériel **R**oulant **F**erroviaire **P**réservé

(CUU-MRFP)

Fiche d'identification

Identification du document

<i>Titre</i>	Contrat Uniforme d'Utilisation – Matériel Roulant Ferroviaire Préservé (CUU-MRFP)
<i>Émetteur</i>	UNETO Commission Circulations Occasionnelles

Tableau de suivi des mises à jour

<i>Version</i>	<i>Date</i>	<i>Page(s) concernée(s)</i>	<i>Motivation(s)</i>
Version 01	16-10-2017	Toutes	Création du document
Version 02	15-12-2022	4, 5, 7, 8, 11-13, 15-17, 19-24, 27, 31, 35, 37, 39, 51, 53-55	Corrections diverses, rajout d'articles suite à mise en place, retrait d'annexes
Erratum V02	01-11-2023	7, 24, 31	Corrections diverses

Sommaire

PREAMBULE.....	1
CHAPITRE I : GENERALITES	3
Article 1. Objet	3
Article 2. Définitions	3
Article 3. Champ d'application	4
Article 4. Adhésion.....	4
Article 5. Dénonciation	5
Article 6. Exclusion	5
Article 7. Frais	6
Article 8. Administration du contrat.....	6
CHAPITRE II : OBLIGATIONS GENERALES ET DROITS DU DETENTEUR	7
Article 9. Plan de Management de la Sécurité.....	7
Article 10. Désignation et rôle de l'ECE.....	7
Article 11. Maintenance des matériels	8
Article 12. Assurance des matériels	8
CHAPITRE III : OBLIGATIONS GENERALES ET DROITS DES EF	9
Article 13. Acceptation des véhicules	9
Article 14. Documentation nécessaire au détenteur	9
Article 15. Responsabilités de l'EF pendant la période d'utilisation	9
Article 16. Publication par l'EF des règles à respecter par le détenteur.....	9
Article 17. Contrôles par l'EF	10
Article 18. Gestion des faits techniques importants	10
CHAPITRE IV : MAINTENANCE DES MATERIELS.....	11
Article 19. Principes généraux de la maintenance.....	11
Article 20. Maintenance de l'infrastructure.....	11
Article 21. Maintenance de la superstructure	11
Article 22. Modification	11
Article 23. Livret de maintenance	13
Article 24. Archivage et traçabilité.....	14
CHAPITRE V : PROCESSUS D'ACCEPTATION DES MATERIELS ET DE MISE EN ŒUVRE DES CIRCULATIONS.....	15
Article 25. Demande de circulation ou d'incorporation	15
Article 26. Opérations Avant Circulation.....	15
Article 27. Acceptation ou refus du matériel.....	15
Article 28. Représentation du détenteur durant la période d'utilisation	15
Article 29. Documents et agrès disponibles à bord des matériels durant la période d'utilisation	16
Article 30. Remise du matériel entre EF	16
Article 31. Demande de circulation de matériels étrangers.....	16
Article 32. Matériel roulant périmé de maintenance	16

ANNEXE 1 : REGLEMENT INTERIEUR POUR L'ADMINISTRATION DU CONTRAT

ANNEXE 2 : TRAME DE DOSSIER TECHNIQUE

ANNEXE 3 : MODELE DE LIVRET DE MAINTENANCE

ANNEXE 4 : RESERVEE

ANNEXE 5 : AGRES DEVANT ETRE MAINTENUS A BORD DU MATERIEL DURANT LA PERIODE D'UTILISATION

ANNEXE 6 : OPERATIONS AVANT CIRCULATION (OAC)

ANNEXE 7 : SCHEMA DE MAINTENANCE DE L'INFRASTRUCTURE

ANNEXE 8 : CONSISTANCE DES OPERATIONS DE MAINTENANCE

ANNEXE 9 : OPERATIONS A REALISER PENDANT LE GARAGE BON ETAT DE MATERIELS OU D'ORGANES

ANNEXE 10 : EXEMPLE DE NOTE DE DEFINITION

ANNEXE 11 : RESERVEE

ANNEXE 12 : EXAMEN TECHNIQUE PREALABLE

Préambule

Les matériels ferroviaires historiques préservés sont admis à circuler sur le Réseau ferré National :

- dans le cadre de la MAC RC A2c N°4 : au titre de ce « droit du grand-père », ils sont exploités dans l'état et avec les caractéristiques techniques correspondant à leur dernière période d'exploitation commerciale ;
- ou dans le cadre général de l'Autorisation de Mise en Exploitation Commerciale (AMEC).

Ces matériels sont incorporés dans des trains exploités par une Entreprise Ferroviaire (EF) :

- soit pour la circulation de trains historiques mis en marche à la demande d'un exploitant historique ;
- soit pour acheminement dans un train de marchandises ou de matériel voyageurs vide.

Les matériels roulants ont la particularité d'être, la plupart du temps, détenus et entretenus par des particuliers (le plus souvent des associations). Ils sont ensuite incorporés dans des trains d'une EF détentrice du certificat de sécurité au début de la période de circulation.

Il est donc nécessaire de définir les obligations des détenteurs en matière de maintenance des matériels et des EF en matière de règles de circulations ainsi que le processus par lequel les vérifications préalables à l'incorporation des matériels dans un train de l'EF se déroulent, dans l'objectif d'assurer aux circulations concernées un niveau de sécurité compatible avec les exigences du Système de Gestion de la Sécurité de l'EF.

A cette fin, les détenteurs de matériels historiques préservés et les EF dont la liste est reprise en Annexe 1 ont convenu d'appliquer les dispositions du présent **CONTRAT UNIFORME D'UTILISATION DES MATERIELS ROULANTS FERROVIAIRES PRESERVES (CUU-MRFP)**

Pour les matériels historiques provenant de réseaux étrangers, se reporter à l'article 31 du présent document.

Chapitre I : Généralités

Article 1. Objet

Le présent contrat, les annexes comprises, détermine les obligations respectives des détenteurs et EF adhérentes afin de permettre la remise des matériels roulants ferroviaires préservés pour utilisation dans des trains historiques et touristiques ou leur incorporation dans des trains de fret ou de matériel vide mis en marche par les EF.

Les conditions commerciales d'utilisation desdits matériels n'entrent pas dans le cadre du présent contrat.

Les dispositions du présent contrat s'appliquent aux détenteurs de matériels roulants préservés et aux EF en tant que responsables des trains qu'elles mettent en circulation dans ce cadre, durant la période d'utilisation du matériel.

Elles s'appliquent à tout type de circulation, qu'il s'agisse d'une circulation spéciale mise en marche à la demande d'un organisateur de trains historiques, avec ou sans voyageurs, ou de l'incorporation du matériel concerné dans un train de l'EF.

Article 2. Définitions

EF : désigne une Entreprise Ferroviaire détentrice d'un certificat de sécurité valable sur le Système Ferroviaire, ou une organisation agissant comme sous-traitant de la SNCF au titre de l'article 4.1 du cahier des charges de la SNCF et titulaire d'une attestation de sécurité.

Demande de circulation ou d'incorporation : l'opération par laquelle le détenteur sollicite de l'EF l'organisation d'une circulation historique ou l'incorporation de son matériel dans un acheminement.

Acceptation par l'EF : l'opération par laquelle l'EF valide l'incorporation du matériel dans la circulation concernée.

Prise en charge par l'EF : désigne le début de circulation ou d'incorporation du matériel dans un train de l'EF.

Remise à une autre EF : désigne la remise du matériel d'une EF à une autre EF, dans le cas d'une circulation effectuée par plusieurs EF successives.

Remise au détenteur : désigne l'opération par laquelle l'EF remet le matériel au lieu désigné par le détenteur sur la demande de circulation ou d'incorporation.

Période d'utilisation : la période d'utilisation désigne l'intervalle de temps durant lequel le matériel est incorporé dans des circulations d'une EF, y compris les temps de stationnement ou de relais entre deux trains. Ainsi, la période d'utilisation couvre l'intervalle de temps entre la prise en charge par l'EF ou la première EF et la remise au détenteur par l'EF ou la dernière EF.

Infrastructure : l'infrastructure d'un matériel roulant désigne les ensembles et organes suivants : châssis, liaison bogie-caisse-organes de roulement, bogie, organes de suspension, de chocs et de traction, d'intercirculation, de frein, marchepieds et main courantes.

Superstructure : la superstructure d'un matériel roulant désigne les ensembles et organes non compris dans l'infrastructure.

Schéma de maintenance : document définissant la consistance et la périodicité des opérations de maintenance à effectuer sur un véhicule.

Plan de maintenance : document désignant l'exhaustivité des opérations de maintenance préventives décrites dans le schéma de maintenance et les traçabilités associées.

Potentiel : capital temps ou kilomètres à l'expiration duquel un organe « suivi au potentiel » doit faire l'objet d'une dépose en vue d'une révision. Un organe suivi au potentiel peut également faire l'objet d'une trame de maintenance spécifique s'appliquant pendant la période où il est posé.

Article 3. Champ d'application

Le présent contrat se substitue aux prescriptions des EF adhérentes relatives à l'acceptation de matériel roulant, pour ce qui concerne les matériels roulants historiques préservés détenus par des particuliers.

Les dispositions du présent contrat multilatéral s'appliquent entre les contractants, à l'exception des éventuelles annexes spécifiques à chaque EF qui s'appliquent exclusivement aux détenteurs et à l'EF concernée.

Article 4. Adhésion

Peuvent adhérer au présent Contrat :

- les détenteurs de matériel ferroviaire préservé immatriculé, adhérents à l'Union des Exploitants de Chemins de Fer Touristiques (UNECTO) ;
- les Entreprises Ferroviaires détentrices d'un certificat de sécurité en France, qu'il prévoit ou non le transport de voyageurs (concernant les EF dont le certificat de sécurité ne prévoit pas le transport de voyageurs, leurs prestations sont limitées aux acheminements à vide de matériel) ;
- les organisations représentatives d'adhérents listés dans les trois catégories précédentes.

Toute personne adhérant au présent Contrat (ci-après désigné « l'adhérent ») est tenue de conserver la plus stricte confidentialité vis-à-vis des informations et documents confidentiels mis à sa disposition par l'UNECTO pour exécuter les opérations de maintenance des matériels roulants ferroviaires préservés.

L'adhérent au présent Contrat s'engage à ce titre à :

- utiliser les informations et documents confidentiels uniquement pour les besoins de l'exécution des opérations de maintenance et s'interdit à ce titre de les utiliser ou de les exploiter, directement ou indirectement, à d'autres fins,
- ne pas communiquer, exploiter, transférer, traduire ou adapter, par extrait ou en totalité, directement ou indirectement les informations et documents confidentiels, sous quelque forme que ce soit, en dehors de l'exécution des opérations de maintenance, auprès de personnes qui n'ont pas besoin d'en connaître, et notamment par oral, par la remise de documents ou par la formation de personnes extérieures à l'exécution des opérations de maintenance,
- assurer les opérations de maintenance avec toute la réserve et la discrétion requise et à ce titre que les informations et documents confidentiels soient protégés et gardés strictement secrets. L'adhérent au présent Contrat s'engage à prendre toutes les mesures nécessaires pour empêcher efficacement leur divulgation et/ou leur copie,
- ne pas détourner les informations et documents confidentiels dont elle aurait connaissance, ni à utiliser ceux-ci pour détourner tout ou partie des services proposés,
- ne pas réaliser de copies ou reproductions des informations et documents confidentiels en dehors des besoins liés à l'exécution des opérations de maintenance.

L'adhérent est tenu de faire respecter les stipulations précitées par toute personne intervenant pour son compte et amenée à avoir accès aux informations et/ou documents confidentiels.

L'adhérent reconnaît avoir été informé et sensibilisé à son obligation de confidentialité concernant les informations et documents confidentiels mis à sa disposition pour l'exécution des opérations de maintenance. L'adhérent reconnaît expressément qu'il est responsable de toute violation de l'obligation de confidentialité mise à sa charge ainsi que de toute violation par toute personne intervenant pour son compte.

L'adhérent reconnaît que la divulgation des informations et/ou documents confidentiels est susceptible de causer un préjudice certain à l'UNECTO justifiant tout recours ou action de sa part.

Article 5. Dénonciation

Chaque contractant peut dénoncer le présent contrat pour la fin de chaque année civile moyennant un préavis d'au moins six mois. La dénonciation ainsi que la date à laquelle elle prend effet sont communiquées aux adhérents dans la liste tenue à jour par le secrétariat du contrat.

Article 6. Exclusion

Le manquement, par l'un des contractants, aux dispositions du présent contrat peut justifier de son exclusion de celui-ci.

Article 7. Frais

Les frais liés à la gestion du contrat sont pris en charge solidairement par les contractants.

Article 8. Administration du contrat

Les contractants établissent un règlement intérieur (Annexe 1) afin de régir toutes les questions relatives à l'administration du contrat, et notamment :

- les modalités d'adhésion, de dénonciation et d'exclusion ;
- le mode de prise de décision ;
- la soumission et l'approbation des modifications ;
- les tâches administratives telle la tenue à jour de la liste des contractants et la publication du contrat à jour (secrétariat du contrat) ;
- les modalités de couverture des frais liés à l'administration et au fonctionnement du contrat.

Chapitre II : Obligations générales et droits du détenteur

Article 9. Plan de Management de la Sécurité

Le détenteur décrit son organisation du management de la sécurité dans un Plan de Management de la Sécurité. Les EF utilisatrices peuvent demander au détenteur de valider les dispositions de son Plan de Management de la Sécurité.

Article 10. Désignation et rôle de l'ECE

Les matériels concernés par le présent contrat sont des véhicules réservés à un usage strictement historique ou touristique à des fins de conservation du patrimoine. Aussi, le dispositif de maintenance auquel ils doivent répondre est repris à l'article 37 de l'arrêté du 9 décembre 2021 fixant les objectifs, les méthodes, les indicateurs de sécurité et la réglementation technique de sécurité et d'interopérabilité applicables sur le système ferroviaire, ces dispositions venant en substitution de celles du règlement (UE) 2019/779 relatif à la certification des entités chargées de l'entretien des véhicules. Ce choix a été fait par la France en application des dispositions de l'article 2(3) de la Directive 2016/798 permettant l'exclusion de ces véhicules du champ d'application couvert par cette directive. Ce mécanisme est rappelé dans le guide d'application de l'article de la directive (EU) 2016/798 et du règlement (UE) 2019/779 publié par l'Agence Européenne pour les chemins de fer.

Afin d'avoir une organisation de la maintenance structurée selon les règles de l'art, les contractant ont fait le choix de maintenir la notion d'Entité en Charge de l'Entretien (ECE). Aussi, le détenteur désigne une ECE. Le détenteur peut être sa propre ECE. Cette ECE n'a aucune obligation de certification.

Pour chaque véhicule, l'ECE :

- à la réception d'un véhicule, fait le point sur l'état de maintenance de celui-ci (position dans le cycle de maintenance, potentiel des différents organes, ...). Ce point doit conduire à minima à viser le dossier technique et le livret de maintenance du véhicule ;
- applique le schéma de maintenance ;
- tient à jour le livret de maintenance en conformité avec les dispositions du Chapitre IV du présent contrat ;
- conserve le dossier technique et le met à jour en cas de modification du véhicule ;
- reporte sans délai sur l'OAC ou autre document toute restriction d'utilisation au matériel intéressant les personnels opérationnels de l'EF ainsi que les dates de début et de fin de ladite restriction.

Le détenteur doit prendre toute disposition pour s'assurer de la bonne exécution des tâches par l'ECE qu'il désigne.

Err

L'ECE peut déléguer un certain nombre de tâches à l'exception de la fonction d'encadrement qui consiste à superviser et coordonner les fonctions d'entretien et à garantir que les véhicules sont dans un état assurant la sécurité dans le système ferroviaire.

Article 11. Maintenance des matériels

L'ECE désigné par le détenteur établit pour chacun des matériels un schéma de maintenance. Ce schéma de maintenance doit être conforme aux dispositions du Chapitre IV du présent contrat.

L'ECE communique la planification de maintenance au détenteur.

L'ECE désigné par le détenteur applique à minima les préconisations de maintenance reprises en annexes de ce document.

Le détenteur doit apporter la preuve aux EF utilisatrices qui le demandent que la maintenance de ses véhicules est conforme aux dispositions du présent contrat.

Le détenteur doit permettre aux EF d'effectuer toutes opérations de contrôle nécessaires sur ses véhicules.

Article 12. Assurance des matériels

Le détenteur doit souscrire un contrat de responsabilité civile couvrant les dommages pouvant être causés par ses matériels aux personnels ou aux matériels de l'EF utilisatrice pendant la période d'utilisation.

Chapitre III : Obligations générales et droits des EF

Article 13. Acceptation des véhicules

Une EF ne peut refuser l'acceptation d'un matériel proposé par le détenteur conformément à ses règles d'exploitation dont le plan de maintenance est conforme au présent contrat et qui est à jour d'opérations de maintenance, sauf à prouver explicitement qu'il existe un risque pour la sécurité des circulations.

La raison du refus est alors notifiée par l'EF au détenteur.

Article 14. Documentation nécessaire au détenteur

L'EF fournit au détenteur les documents nécessaires à l'application des règles d'exploitation. Le détenteur s'engage à n'utiliser ces documents qu'au seul bénéfice de l'exploitation des matériels utilisés dans le cadre du présent contrat et à assurer la confidentialité des documents remis. Toute violation par le détenteur de ces obligations est considérée comme une violation des dispositions du présent contrat.

Article 15. Responsabilités de l'EF pendant la période d'utilisation

Durant la période d'utilisation, l'EF doit assurer la garde du matériel en bon père de famille et dans le respect des dispositions relatives à la sécurité ferroviaire découlant de la réglementation ou de son certificat de sécurité.

Sauf dispositions spécifiques conclues entre le détenteur et l'EF, de manière générale ou pour une circulation particulière, l'EF ne peut être tenue responsable des vols ou dégradations survenant sur le matériel au cours ou hors de la période d'utilisation, sauf faute commise par ses personnels.

Article 16. Publication par l'EF des règles à respecter par le détenteur

Chaque EF utilisatrice publie, à l'attention des détenteurs organisant des circulations historiques dans le cadre de son certificat de sécurité, les dispositions à mettre en œuvre par le détenteur et qu'elle met en œuvre pour assurer :

- la gestion de la sécurité en général (management de la sécurité, retour d'expérience, ...) ;
- la compétence des agents du détenteur participant à la production des circulations ;
- le contrôle de la bonne application des règles par le détenteur ;
- les modalités d'animation de ces différents processus entre le détenteur et ses services.

Article 17. Contrôles par l'EF

A tout moment l'EF à qui le détenteur remet des matériels pour circulation peut :

- solliciter le détenteur afin qu'il apporte la preuve que la maintenance de ses véhicules est conforme à la réglementation en vigueur garantissant le niveau de sécurité exigé ;
- contrôler l'état du matériel ;
- intervenir auprès du détenteur si elle constate en service, des avaries ou un mauvais entretien de la superstructure susceptible de remettre en cause la sécurité.

Article 18. Gestion des faits techniques importants

L'EF associe le détenteur à l'enquête qu'elle peut diligenter à la suite d'un accident ou d'un incident impliquant son matériel.

Le détenteur participe à la visite de type A organisée après tout déraillement ou accident grave.

Chapitre IV : Maintenance des matériels

Article 19. Principes généraux de la maintenance

Le matériel et ses accessoires doivent être maintenus en bon état de façon à garantir l'aptitude à circuler en toute sécurité. La poursuite de cet objectif implique la mise en œuvre d'une politique de maintenance à caractère préventif.

L'ECE établit à cette fin le schéma de maintenance de son matériel.

La maintenance peut être réalisée à l'organe et au potentiel. Les pas de maintenance peuvent varier en fonction des kilométrages parcourus, et des vitesses maximales de circulation.

Article 20. Maintenance de l'infrastructure

S'agissant de l'infrastructure, le schéma de maintenance doit reprendre les préconisations de l'Annexe 7 ainsi que de l'Annexe 8 correspondant au matériel ou groupe de matériel concerné.

Les opérations de maintenance sur les essieux déposés, les indicateurs-enregistreurs de vitesse et de la position des signaux, les équipements de contrôle de vitesse ou de franchissement et les distributeurs de frein doivent être réalisées par des établissements mandatés par l'ECE.

Les opérations de maintenance sur les organes de roulement (essieux montés) doivent être réalisées par des opérateurs formés et bénéficiant d'un suivi périodique par un responsable de l'entité qui permet d'attester le maintien des compétences.

Les périodes de stationnement du matériel, hors période d'utilisation, peuvent être décomptées du potentiel temps des organes, à l'exception des distributeurs, à condition de réaliser et tracer les dispositions prévues dans l'Annexe 9 concernant les essieux.

Article 21. Maintenance de la superstructure

La définition du schéma de maintenance de la superstructure est de la responsabilité de l'ECE.

Article 22. Modification

Toute modification apportée au véhicule doit être tracée et consignée dans le dossier technique. Cette modification doit faire l'objet d'un jugement selon le règlement UE 402/2013 (MSC) par le promoteur (généralement le promoteur est le représentant désigné par le détenteur du matériel roulant) tel que repris dans le tableau ci-dessous :

Classement de la modification		
Significativité	NON	OUI
Classement	Non significative	Significative
Critères principaux	Pas d'impact sur la sécurité (y compris les aspects FEU-FUMEE et impact de répartition des masses si < 5 kg)	Impact notable sur au moins un des critères de la MSC*-RISQUES (parties rouges) sur deux critères consécutifs de la MSC-RISQUES (partie orange) : [MSC1] – Les conséquences d'une défaillance de la partie modifiée est grave. [MSC2] – La modification apporte un degré d'innovation conséquent. [MSC3] – La modification est complexe. [MSC4] – La modification ne peut pas être suivie tout au long du cycle de vie. [MSC5] – La modification n'est pas réversible. [MSC6] – La modification s'additionne avec d'autres modifications en lien avec cette dernière avec une augmentation du risque.

* MSC : Méthode de Sécurité Commune

Modification non significative

Elle ne nécessite pas d'autre démarche que la rédaction et l'archivage d'une note de définition reprenant la justification de la modification et son classement vis-à-vis des risques identifiés (un exemple de note de définition est repris en Annexe 10).

Modification significative

Le promoteur rédige un document reprenant et justifiant, à la suite des analyses réalisées dans le cadre des MSC, les actions permettant de maîtriser les risques. Ce document, appelé Dossier Justificatif de Sécurité (DJS) doit être évalué par un évaluateur indépendant (AsBo) tel que défini dans l'Annexe II du règlement UE 402/2013.

Le véhicule modifié relève alors des dispositions de l'article 36 de l'arrêté du 9 décembre 2021. La première modification envisagée nécessite donc l'obtention d'une attestation de conformité (délivrée par un DeBo) selon l'article 36 de l'arrêté du 9 décembre 2021

Traçabilité dans le dossier technique

Toutes les modifications doivent être tracées dans le dossier technique du matériel roulant concerné. Pour les véhicules relevant de l'article 36 de l'arrêté du 9 décembre 2021, ces modifications, tracées dans le dossier technique, sont analysées par l'organisme désigné (DeBo) lors du renouvellement de l'attestation (au maximum tous les 5 ans).

Pour des matériels roulants devant circuler à l'international et qui sont modifiés, les règles nationales des pays concernés doivent également être appliquées.

Article 23. Livret de maintenance

L'ECE assure la traçabilité des opérations réalisées dans le livret de maintenance dont un modèle est fourni en Annexe 3. Ce livret peut être informatisé.

Sur ce livret sont consignées :

- les opérations de maintenance (visites, révisions, réparations) ;
- lorsque l'opération n'est pas effectuée par le détenteur, le nom de l'organisme ayant effectué les opérations de maintenance ;
- les anomalies issues de contrôle sur le matériel réalisé par une EF utilisatrice ;
- les contrôles effectués par une EF utilisatrice ou l'EPSF et le cas échéant les anomalies constatées à cette occasion ;
- le kilométrage parcouru par le matériel.

Article 24. Archivage et traçabilité

Les documents suivants doivent être transmis par le détenteur à l'ECE et archivés par ce dernier :

- livret d'entretien : il est conservé durant toute la vie du matériel. Lors du changement de propriétaire il doit autant que faire se peut être cédé au même titre que le véhicule ;
- fiches de traçabilité des opérations de maintenance : elles doivent être conservées sur une période de 5 ans minimum ;
- fiches de traçabilité des révisions d'organes : elles doivent être conservées sur une période couvrant au moins la durée de vie de l'organe.

L'archivage peut être dématérialisé.

Chapitre V : Processus d'acceptation des matériels et de mise en œuvre des circulations

Article 25. Demande de circulation ou d'incorporation

Le détenteur adresse à l'EF, dans les délais qu'elle prescrit en fonction de ses processus de production et commerciaux, une demande de circulation ou d'incorporation.

Sur cette demande sont mentionnés :

- la composition prévue de la circulation ;
- les numéros d'immatriculation des matériels concernés ;
- le dossier technique des matériels concernés.

A cette demande sont jointes les attestations d'assurance.

Article 26. Opérations Avant Circulation

Au moins 7 jours avant la date de prise en charge prévue par l'EF, le détenteur réalise les opérations avant circulation (OAC) prévues par l'Annexe 6 et adresse à l'EF l'attestation correspondante.

L'EF peut accepter, au cas par cas, un délai réduit.

Article 27. Acceptation ou refus du matériel

L'EF notifie au détenteur l'acceptation ou le refus motivé de l'incorporation du matériel dans la circulation concernée.

Un matériel dont les opérations de maintenance n'ont pas été réalisées conformément au schéma de maintenance peut être accepté par l'EF sous couvert d'une dérogation conformément au point 5 de l'Annexe 7 du présent contrat, sous réserve que :

- cette dérogation soit réalisée par l'ECE en charge du véhicule concerné ;
- elle soit soumise par le détenteur à l'EF utilisatrice qui peut alors l'accepter ou non.

Article 28. Représentation du détenteur durant la période d'utilisation

Si le détenteur n'est pas présent ou représenté lors de la prise en charge du matériel par l'EF, il autorise par écrit celle-ci à le prendre en charge à l'endroit et à la date et heure désignés.

Le détenteur communique à l'EF le nom et les coordonnées d'un représentant opérationnel destiné à être l'interlocuteur des personnels opérationnels de l'EF. Si le détenteur ou son représentant n'accompagne pas les matériels durant la période d'utilisation (dans le cas de l'incorporation à un acheminement de matériel par exemple), le détenteur fait figurer le nom et coordonnées de son représentant de manière visible à l'extérieur du matériel.

Article 29. Documents et agrès disponibles à bord des matériels durant la période d'utilisation

Durant toute la période de circulation, le détenteur doit maintenir à bord de chacun des matériels roulants concernés, à disposition des personnels opérationnels de l'EF et de ses propres agents, chacun en ce qui les concerne :

- la documentation utile à la circulation du véhicule ;
- les agrès prévus à l'Annexe 5.

Article 30. Remise du matériel entre EF

RESERVE

Article 31. Demande de circulation de matériels étrangers

On entend par matériel étranger un matériel immatriculé par une autorité nationale de sécurité autre que l'EPSF.

Voitures à voyageurs :

- a) Admission de matériels immatriculés comme étant RIC :
 - production d'un dossier technique « type CUU-MRFP » comportant notamment la preuve que le matériel est bien resté conforme aux codes de l'UIC lui ayant permis de porter la marque « RIC » ;
 - attestation d'immatriculation de la voiture (réalisé par l'ANS).
- b) Admission de matériels non immatriculés comme étant RIC :
 - production d'un dossier technique et présentation de ce dossier à l'EPSF pour obtenir une AMEC (Autorisation de Mise en Exploitation Commerciale).

Autres véhicules (locomotives et automotrices) : RESERVE.

Article 32. Matériel roulant périmé de maintenance

Un matériel roulant périmé de maintenance ne remplissant pas les conditions pour être accepté sous couvert de la dérogation prévue à l'article 27 peut être incorporé dans une circulation sans voyageurs dans les conditions suivantes :

- Le détenteur précise dans sa demande de circulation à l'EF « Acheminement d'un matériel périmé de maintenance (article 32 du CUU-MRFP) » ;
- Au plus tôt 1 mois avant la date de circulation, le détenteur réalise ou fait réaliser un Examen Technique Préalable (ETP) suivant l'Annexe 12. Il adresse ensuite la traçabilité à l'EF, au plus tard en même temps que celle des Opérations Avant Circulation.

L'Examen Technique Préalable (ETP) a pour finalité de vérifier l'aptitude à la circulation du matériel et de déterminer les conditions de circulation éventuelles (vitesse maximale, conduite blanche éventuelle...). Il doit être réalisé par des personnes dûment autorisées par le détenteur et ayant les compétences reprises à l'Annexe 12.

Annexe 1 : Règlement intérieur pour l'administration du contrat

I. Comité commun

Dans le but d'administrer le CUU-MRFP, il est institué un comité commun composé de :

- 3 représentants de SNCF Voyageurs ;
- 1 représentant de Transdev Rail Bretagne ;
- 3 représentants de l'UNECTO.

Ce comité se réunit à minima 1 fois par an, et à toute demande de l'un de ses membres.

Le comité commun :

- fait, chaque année, le bilan du fonctionnement du contrat et examine les difficultés remontées par les contractants ;
- statue sur les demandes de modification du contrat ;
- décide, le cas échéant, l'exclusion de contractants conformément au point VI. ;
- valide, s'il y a lieu, l'évolution de sa composition et du présent règlement intérieur.

Le comité commun peut décider de la mise en place de groupes de travail ou d'experts pour examiner toute question particulière.

Le comité commun prend ses décisions à l'unanimité.

II. Secrétariat du contrat

Le secrétariat du contrat est assuré par l'UNECTO. Les tâches du secrétaire consistent à :

- tenir à jour le contrat ainsi que la liste des contractants ;
- publier ces documents sur le site Internet www.unecto.fr ;
- convoquer les réunions et assurer le secrétariat du comité commun.

III. Frais de gestion du contrat

Sur décision du comité commun, le secrétaire du contrat peut être autorisé à procéder à des appels de fonds auprès des contractants afin de couvrir les frais résultant des tâches correspondantes. Dans ce cas, le secrétaire du contrat présente au comité commun tous les éléments justifiant les fonds employés.

IV. Modalités d'adhésion et de retrait

La demande d'adhésion au CUU s'effectue par lettre adressée au secrétariat du contrat avant le 1^{er} novembre de chaque année pour une adhésion effective au 1^{er} janvier de l'année suivante.

La dénonciation du contrat par un adhérent s'effectue par lettre recommandée adressée au secrétariat du contrat dans le respect des délais fixés par l'article 5.

V. Amendements, modifications du contrat

Chaque contractant peut soumettre une proposition de modification du contrat par lettre adressée au secrétariat du contrat. Les propositions de modifications sont examinées par le comité commun qui statue sur la demande : acceptation, acceptation avec modification ou refus. Elles prennent effet à la date décidée par le comité commun et au minimum un mois après la réunion du comité.

Les organisations représentées au comité commun veillent à ce que leurs adhérents formulent leurs demandes de modification du contrat par leur intermédiaire.

Un contractant en désaccord avec une modification du contrat peut, de droit, dénoncer avec effet immédiat le contrat par lettre recommandée adressée au secrétariat du contrat au plus tard trois mois suivant l'entrée en vigueur de la modification.

VI. Exclusion du contrat

Tout contractant peut notifier, par lettre recommandée adressée au secrétariat du contrat, le non-respect de dispositions du contrat par un contractant.

Cette plainte est examinée sans délai par le comité commun. Le comité commun peut, après avoir invité le contractant fautif à présenter ses explications, l'exclure du bénéfice des dispositions du contrat.

Annexe 2 : Trame de Dossier Technique

La présente annexe propose une trame de dossier, à adapter en fonction des spécificités de chaque véhicule. Le texte en italique apporte des commentaires ou donne des exemples de remplissage.

I. Désignation du matériel

I.1. Désignation du détenteur :

Nom et acronyme de l'association.

I.2. Désignation du matériel :

Type et numéro utilisés lors du service commercial, numéro d'agrément ex-IN01419 / OP00559 s'il y a lieu. Utilisé en service commercial par [Entreprise Ferroviaire] jusqu'au JJ/MM/AAAA (date de radiation).

I.3. Date de construction :

Année de construction.

I.4. Constructeur :

Nom du constructeur.

II. Caractéristiques constructives principales

DIMENSIONS PRINCIPALES		
Longueur totale hors tampons (L) (en m)		
Nombre d'éléments indissociables		
Distance du front des tampons à l'essieu le plus voisin (porte à faux) (en m)...		
Extrémité 1		
Extrémité 2		
Distance entre les deux essieux de chaque bogie (en m).....		
Plus grande distance entre deux essieux consécutifs (en m)		
Distance entre [essieux extrêmes / pivots de bogies] (E) (en m)		
Nombre d'essieux (N)		
MASSES		
	Bogie 1	Bogie 2
Tare (en t)		
Masse maximale en charge (ΣP) (en t)		
Masse maximale par essieu* (en t)		
Masse par mètre courant ($\Sigma P/L$)		

* Pour l'essieu le plus chargé compte tenu de la dissymétrie longitudinale de charge prévue.

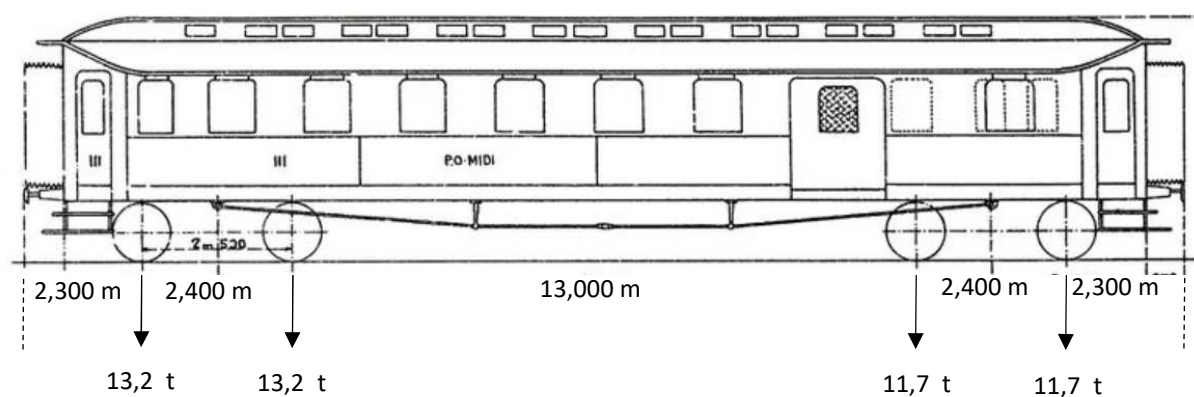
III. Diagrammes

III.1. Cotes d'encombrement, de levage et de relevage :

Reproduire le diagramme général du véhicule.

III.2. Diagramme de charge :

Exemple de diagramme de charge : le diagramme doit faire apparaître la charge maximale de chaque essieu, les distances entre essieux consécutifs, le porte-à-faux.



Le diagramme de charge peut préciser plusieurs configurations du matériel (p. ex. : variations suivant le remplissage du tender ou des soutes).

IV. Principaux constituants du matériel

GABARITS, INSCRIPTION EN COURBES		
Gabarit de circulation		
Rayon minimal d'inscription en courbe		
BOGIES / BISSELS		
	Bogie 1	Bogie 2
Type		
ESSIEUX / ROUES		
	Bogie 1	Bogie 2
Type d'essieu		
Type de boîtes		
Diamètre nominal		
Diamètre mini (RLU)		
SUSPENSION		
Type		
Butée de suspension [Oui, Non]		

DONNEES SPECIFIQUES AUX LOCOMOTIVES A EMPATTEMENT RIGIDE (VAPEURS, 2D2) SUIVANT DEFINITIONS DU TEXTE UNECTO-RFN-306	
Configuration	
Valeur de L	
Profil des essieux extrêmes	
Profil des essieux médians	
Valeur de a_2 pour le calcul de l'inscription	
Valeur de am pour le calcul de l'inscription	
DISTRIBUTEURS DE FREIN	
Type	
INDICATEUR/ENREGISTREUR DE VITESSE	
Type	
EQUIPEMENTS DE CONTRÔLE DE VITESSE ET DE FRANCHISSEMENT DES SIGNAUX	
Engin équipé de... [KVB, DAAT...]	
SYSTEME DE COMMUNICATION	
Engin [équipé / non équipé, utilisation de postes portatifs] du GSM-R	
BOUCLE INDUCTIVE D'AIDE AU SHUNTAGE	
Engin [équipé / non équipé] de BIAS	
ENERGIE	
Type de batterie	
Tension batterie	
Combustible	
Volume du réservoir	
MOTORISATION / TRANSMISSION	
Motorisation	
Transmission	
PORTES D'ACCES VOYAGEURS	
Engin [équipé / non équipé] de la Fermeture Automatique des Portes (FAP)	

Commentaire : les véhicules dont l'équipement GSM-R n'est pas conforme à la norme technique de l'ETSI TS 102 933 1 v1.3.1. (i.e. « non durci aux interférences ») doivent avoir leur « cab-radio » condamné et circuler en recourant à l'utilisation d'un poste GSM-R portatif).

V. Conditions de circulation

VITESSE	
Vitesse maximale en autonome	
Vitesse maximale en véhicule	
Catégorie de circulation vis-à-vis de l'insuffisance de dévers [I, II ou III]	

FREINAGE	
Masse freinée réalisée	
CATEGORIE RFN-CG-SE 06 A-00-n°004	
[Catégorie A ou Sans Catégorie]	
PASSAGE EN BOSSE	
Bosse [interdite / autorisée / autorisée en accompagnement]	

Commentaires :

- D'autres vitesses particulières (locomotive débiellée / non débiellée..., autorail dans un train autorail / un train de machines...) peuvent figurer.
- Indiquer comme vitesses maximales celles de construction, indépendamment de la vitesse maximale de 120km/h applicable aux circulations à vocation historique ;
- Le classement Sans Catégorie concerne les véhicules qui ne sont pas classés en « catégorie A » pour leur circulation.

VI. Modifications réalisées sur le matériel

Modification	Significatif (oui/non)	Dates	Visa de l'ECM	Observations

Annexe 3 : Modèle de livret de maintenance

LIVRET DE MAINTENANCE

MATERIEL ROULANT FERROVIAIRE PRESERVE

Détenteur :

Type de matériel :

Numéro d'immatriculation :

Au livret de maintenance doivent être jointes les traçabilités des opérations de maintenance comportant la liste des opérations réalisées, le nom et le visa de l'établissement et/ou de l'agent ayant réalisé l'opération.

A - OPERATIONS DE MAINTENANCE (A remplir par l'ECE)			
Nature de l'intervention	Etablissement réalisateur	Date	Visa ECE

Par son visa, l'ECE atteste de la réalisation des opérations de maintenance mentionnées.

B - CONTRÔLES SUR LE MATERIEL PAR UNE EF OU PAR L'EPSF					
Constatations faites (a)	Date (b)	Visa (c)	Suites données (d)	Date (e)	Visa (f)

(a) - (b) - (c) : à remplir par le représentant de l'EF ou de l'EPSF. A défaut, à remplir par l'ECE en y joignant le rapport de contrôle de l'EF ou de l'EPSF.

(d) - (e) - (f) : à remplir par l'ECE.

C - SUIVI DES KILOMETRES PARCOURUS PAR LE MATERIEL (A remplir par l'ECE)			
Parcours	Date(s)	Kilométrage	Kilométrage total

D - SUIVI D'ORGANE (A remplir par l'ECE)

Type d'organe :

☐ Essieu - ☐ Distributeur - ☐ Bogie - ☐ Châssis - ☐ IV/EV - ☐ Equipement de sécurité :.....

Position sur le matériel :

Référence de l'organe :

Potentiel :

Date de pose :

Date de dépose :

Parcours* ou opération de maintenance	Date(s)	Kilométrage*	Kilométrage total*

**Le suivi des kilomètres parcourus ne concerne que les types d'organes suivants : essieux, bogies, châssis*

Annexe 4 : Réservee

RESERVEE

Annexe 5 : Agrès devant être maintenus à bord du matériel durant la période d'utilisation

LES AGRES DOIVENT :

- être accessibles afin d'en permettre l'utilisation aisée le cas échéant ;
- être non périmés et en bon état.

LIMITES DE VALIDITE :

- des pétards : 17 ans
- des torches : 6 ans
- des barres de court-circuit : 8 ans

EQUIPEMENT :

a) Matériel moteur

Agrès	Matériel mono-cabine	Matériel multi-cabine
Cale en bois dur	2	2
Cale anti-dérive	2	2
Boîte à pétards (contenant 6 pétards à griffes suivant la norme NF F54-001)	2	1 par cabine
Drapeau rouge (suivant la norme NF F79-001)	2	2 par cabine
Torche à flamme rouge	2	2 par cabine
Plaque de queue circulaire rouge à bordure blanche	1	1
Écran translucide rouge	2	2
Barre de court-circuit	1	1 par cabine
Lanterne de bord à deux aspects (feu rouge / feu blanc)	1	1 par cabine
Extincteur*	1 (minimum)	1 par cabine (minimum)

*les extincteurs doivent être non-percutés et plombés.

b) Matériel remorqué

Agrès	Nombre
Extincteur*	1 minimum par caisse

*les extincteurs doivent être non-percutés et plombés.

Annexe 6 : Opérations Avant Circulation (OAC)

a) Opérations à réaliser lorsque le véhicule participe à une circulation historique

- Vérifier que le véhicule est à jour de maintenance (par consultation du livret de maintenance) ;
- Visiter extérieurement le véhicule en recherchant : pièces pendantes ou désemparées, fuites et toutes anomalies pouvant engager la sécurité de l'exploitation ferroviaire (ex : trappes non fermées au carré, agrès ou outils laissés sur le véhicule, etc.). Remédier aux anomalies ;
- Réaliser un essai des freins complet du véhicule ;
- Placer les organes de frein en position voulue ;
- Essayer les équipements de sécurité (vérification de la répétition et de l'enregistrement des signaux, le cas échéant test KVB, test DAAT) ;
- Collecter les éventuelles restrictions d'utilisation qui sont à mentionner à l'OAC.

b) Opérations à réaliser lorsque le matériel est incorporé dans des trains de l'EF autres que des circulations historiques (acheminement par des trains de fret ou de matériel vide)

- Vérifier que le véhicule est à jour de maintenance (par consultation du livret de maintenance) ;
- Visiter extérieurement le véhicule en recherchant : pièces pendantes ou désemparées, fuites et toutes anomalies pouvant engager la sécurité de l'exploitation ferroviaire (ex : trappes non fermées au carré, agrès ou outils laissés sur le véhicule etc.). Remédier aux anomalies ;
- Réaliser un essai des freins complet du véhicule ;
- Placer les organes de frein en position voulue ;
- Vérifier que les éventuelles restrictions d'utilisation sont portées à la connaissance de l'EF ;
- Examiner les timoneries sous caisse et les équipements de choc et traction ;
- Porte-signaux : équiper le matériel de porte-signaux conformes aux prescriptions de la norme NF F14-002 et disposés aux emplacements définis par la norme NF F14-401 ;
- Porte-drapeaux : équiper le matériel de porte-drapeaux conformes aux prescriptions de la norme NF F14-003 et disposés aux emplacements définis par la norme NF F14-401 ;
- Mise en véhicule : lorsque le matériel est un engin moteur à moteur de traction électrique remis pour acheminement en véhicule, il doit être procédé à l'isolement des moteurs de traction si les documents techniques le prévoient. Lorsque l'engin moteur est pourvu de bogie à 2 régimes (PV/GV), ceux-ci doivent être disposés sur GV ;

- Ligne de train d'alimentation en énergie haute tension : les câblots d'alimentation et les coupleurs doivent être rendus inutilisables par apposition d'une étiquette visible ou par dépose de ces câblots ;
- Désactiver le frein d'immobilisation.

c) Modèles de traçabilités

Voir pages suivantes.

Opération Avant Circulation

pour les véhicules historiques participant à une circulation historique

Date : / /

PARCOURS

Lieu de départ : Lieu d'arrivée : N° du train :

Lieu de départ : Lieu d'arrivée : N° du train :

Le détenteur du véhicule historique ou son représentant s'assure que les opérations à réaliser ont été effectuées et coche la case correspondante ☐

N° de véhicule			
Maintenance à jour	☐	☐	☐
Visite extérieure	☐	☐	☐
Essai des freins	☐	☐	☐
Organes de frein en position voulue	☐	☐	☐
Essais des équipements de sécurité	☐	☐	☐

Observations particulières :

M, **détenteur du véhicule historique ou son représentant**, atteste que les opérations à réaliser pour la circulation en sécurité du (ou des) véhicules ci-dessus ont été effectuées.

	Le détenteur du véhicule historique ou son représentant
Signature :	
Date et heure	

Modèle de traçabilité d'OAC pour les véhicules historiques incorporés dans des trains de l'EF autres que des circulations historiques (acheminement par des trains de fret ou de matériel vide)

Opération Avant Circulation

pour les véhicules historiques incorporés dans des trains de l'EF autres que des circulations historiques

Date : / /

Le détenteur du véhicule historique ou son représentant s'assure que les opérations à réaliser ont été effectuées et coche la case correspondante ☐

N° de véhicule			
Maintenance à jour	☐	☐	☐
Visite extérieure	☐	☐	☐
Essais des freins	☐	☐	☐
Organes de frein en position voulue	☐	☐	☐
Mise en véhicule	☐	☐	☐
Désactivation du frein d'immobilisation	☐	☐	☐
Porte-signaux / porte-drapeaux	☐	☐	☐
Canalisation d'énergie HT	☐	☐	☐

Observations particulières :

M, **détenteur du véhicule historique ou son représentant**, atteste que les opérations à réaliser pour la circulation en sécurité du (ou des) véhicules ci-dessus ont été effectuées.

	Le détenteur du véhicule historique ou son représentant
Signature :	
Date et heure	

Annexe 7 : Schéma de maintenance de l'infrastructure

1) Initialisation du Cycle de maintenance

L'Initialisation du Cycle (IC) est le moment de référence à partir duquel le cycle de maintenance se déroule.

Les opérations à réaliser pour l'Initialisation du Cycle sont :

Matériel disposant d'un agrément IN01419 en vigueur au moment de l'IC

- Ouverture du livret de maintenance ;
- Initialisation du potentiel restant des organes suivis au potentiel à la valeur de leur potentiel restant au titre de l'IN01419 à la date de l'IC ;
- Lors de l'IC, en dehors des organes suivis au potentiel, il convient de définir les échéances des prochaines opérations de maintenance :

✓ VA ;

✓ VQ ;

✓ VQ+.

- Nota :
- il ne peut y avoir plus de 5 ans entre la dernière opération de maintenance à 5 ans au titre de l'ex-IN01419 et la VQ.
 - il ne peut y avoir plus de 15 ans entre la dernière révision ou opération de maintenance à 15 ans au titre de l'ex-IN01419 et la VQ+.

Rappel : les agréments avaient une validité limitée au 31/10/2020.

Matériel disposant d'un agrément IN01419 périmé au moment de l'IC ou Matériel radié des effectifs d'une EF titulaire d'un certificat de sécurité valable sur le Réseau Ferré National depuis moins de 3 mois, ou radié depuis plus de 3 mois et pour lesquels les prescriptions de l'annexe 9 ont été appliquées depuis sa radiation

- Ouverture du livret de maintenance ;
- Initialisation du potentiel restant des organes suivis au potentiel à la valeur de leur potentiel restant au titre de l'IN01419 à la date de l'IC ;
- Réalisation d'une VQ ;
- Lors de l'IC en dehors des organes suivis au potentiel, il convient de définir les échéances des prochaines opérations de maintenance :

✓ VA ;

✓ VQ ;

✓ VQ+.

- Nota :
- il ne peut y avoir plus de 15 ans entre la dernière révision ou opération de maintenance à 15 ans au titre de l'ex IN01419 et la VQ+.

Autre cas

- Ouverture du livret de maintenance ;
- Révision du matériel ;
- Pour les organes suivis au potentiel, pose d'organes disposant d'un potentiel suffisant pour le service à réaliser.

2) Opérations de surveillance en service réalisées au cours de la période d'utilisation, pour les engins moteurs uniquement

- Préparation Courante (PC) : avant la prise en charge par l'EF, puis chaque 24h ;
- Visite à l'Arrivée (VAr) hors visite de toiture : chaque 48h, et systématiquement après la remise au détenteur ;
- Visite de toiture : chaque mois, et systématiquement après la remise au détenteur.

3) Opérations de maintenance de niveau 2

- Le schéma de maintenance doit en outre permettre d'avoir l'assurance que, en l'absence de circulation, le matériel est déplacé de quelques mètres au moins tous les 3 mois.
- Une Visite à 37 Jours d'Utilisation (V37JU) doit être réalisée dès lors que le nombre cumulé de journées d'utilisation depuis la dernière VA atteint 37 jours.
- Visite Annuelle (VA) : réalisée tous les 12 mois

4) Opérations de maintenance de niveau 3

- Visite Quinquennale (VQ) : réalisée tous les 60 mois. La réalisation de la VQ vaut réalisation de la VA.
- Visite Quinquennale renforcée (VQ+) : réalisée tous les 180 mois. La réalisation de la VQ+ vaut réalisation de la VQ.

5) Péréemption d'opération de maintenance

Lorsqu'une opération de maintenance prévue au schéma de maintenance n'est pas réalisée, l'ECE place l'engin en « interdiction d'utilisation » et annote en conséquence le livret de l'engin. Ce dernier ne peut pas être utilisé en circulation occasionnelle tant que l'opération de maintenance prévue n'est pas réalisée.

Cet état ne fait pas obstacle à l'utilisation du matériel concerné dans un cadre autre que celui du présent contrat (ex : utilisation en « circulation régulière ») ni à son acheminement vers un site de maintenance dans les conditions prévues au point 7).

Lorsqu'une VA, VQ ou VQ+ est périmée et lorsque la durée écoulée depuis la date limite de réalisation de l'opération concernée est inférieure à 2 mois pour la VA, 6 mois pour la VQ ou la VQ+, l'ECE peut déroger de manière exceptionnelle de lui-même à la péremption de ladite opération de maintenance sans solliciter l'approbation par l'EF.

6) Garage Bon Etat – période de chômage

Le Garage Bon Etat (GBE) couvre une période d'inutilisation (chômage) du matériel ou d'organes durant laquelle le détenteur peut ne pas décompter le potentiel temps d'organes suivis au potentiel.

La période de chômage doit être supérieure à 6 mois et inférieure à 5 ans.

Le placement de l'organe ou du matériel en GBE ainsi que son retrait sont inscrites dans le livret de maintenance.

Particularités concernant les essieux :

Le détenteur doit, pendant la période de chômage, appliquer les prescriptions de l'Annexe 9 et tracer leur application.

7) Acheminement d'un matériel périmé de maintenance vers un site de maintenance

Un matériel en péremption d'opération de maintenance peut être acheminé vers un site de maintenance dans les conditions suivantes :

- L'opération de maintenance est périmée dans les limites définies au point 5, troisième § :
L'ECE réalise une dérogation suivant les dispositions du point 5, troisième paragraphe.
- L'opération de maintenance est périmée hors des limites définies au point 5, troisième § :
L'acheminement s'effectue suivant les dispositions de l'article 32 (réalisation d'un Examen Technique Préalable en amont de l'acheminement suivant Annexe 12).

8) Maintenance à l'organe

Certains organes sont suivis individuellement. Ils peuvent, suivant les types de matériels :

- faire l'objet de règles de maintenance spécifiques, non synchronisées avec les visites du véhicule sur lequel ils sont posés ;
- nécessiter leur dépose pour révision dès lors qu'une valeur de temps ou de kilométrage parcouru est atteinte (« potentiel »).

Les organes concernés sont les suivants :

- Essieux ;
- Equipements de sécurité (KVB, DAAT) ;
- Distributeurs ;
- Bogies et/ou châssis lorsque les essieux ne sont pas liés à des bogies.

9) **Dérogations**

Les dérogations sont accordées de manière exceptionnelle exclusivement par l'ECE en charge du véhicule concerné, sous réserve des dispositions relatives à leur acceptation par l'EF utilisatrice prévues par ailleurs.

Annexe 8 : Consistance des opérations de maintenance

Référence	Désignation
8D1	Locomotives diesel du type : ▪ A1A-A1A 68000/68500 ▪ BB 63000/63500 ▪ BB 66000/66400 ▪ BB 69000/69400 ▪ BB 67300/67400 ▪ CC 65500 ▪ CC 72000/72100
8E1	Locomotives électriques du type : ▪ CC 6500 ▪ CC 7100 ▪ BB (4400 Kw) 7200/15000/22200 ▪ BB (Alstom) 8500/17000/25500 ▪ BB (MTE) 9200/16000/25100-150-200 ▪ CC 40100
8OR	Essieux de matériel roulant ferroviaire historique
8R1	Voitures voyageurs et fourgons
8R2	Rames Réversibles Régionales (RRR)
8V1	Locomotives à vapeur et tenders associés : ▪ Locomotives (020+020T, 140C, 141C, 141R, 141TB, 141TD, 230G, 231E, 231G, 231K, 241P) ▪ Tendres (tendres des locomotives listées ci-dessus, 17D, 18B, 18C, 22B, 22C, 30R, 34P, 34X et 38A)
8W1	Wagons (plats, couverts, tombereaux, citernes non MD, ...)
8X1	Autorails : ▪ X2100/2200 ▪ X2400 ▪ RGP1/RGP2 ▪ X2800 ▪ X3800 Eléments Automoteurs Diesel : ▪ X1501/1502 ▪ X4300/4500/4630/4750/4900 Remorques d'autorails (remorques des éléments listés ci-dessus, XR6000, XR8000)

Annexe 9 : Opérations à réaliser pendant le garage bon état de matériels ou d'organes

1) Essieux montés équipés de boîtes à coussinets

- Vidanger complètement le graisseur mécanique à huile mouvement, les canalisations (si équipé) et les dessous de boîtes ;
- Remplir ces organes avec de l'huile neuve ;
- Déplacer le matériel tous les 3 mois sur une distance d'au moins 100m et stationner le véhicule sur une position différente de celle précédente.

2) Essieux montés équipés de boîtes à rouleaux

- Déplacer le matériel tous les 3 mois sur une distance d'au moins 100m et stationner le véhicule sur une position différente de celle précédente.

3) Essieux déposés équipés de boîtes à coussinets

Boîtes déposées :

- Protéger les fusées à l'aide d'huile de surchauffe et les entourer de chiffons en intégralité ;
- Entreposer les essieux stockés sous abri.

Boîtes en place :

- S'assurer de l'absence d'eau dans les boîtes et d'un niveau suffisant d'huile ;
- Entreposer les essieux stockés sous abri.

4) Essieux déposés équipés de boîtes à rouleaux

- Maintenir les boîtes d'essieux dans leur position normale ;
- Entreposer les essieux stockés sous abris ;
- Faire tourner tous les trois mois les boîtes d'essieux autour de l'axe (cette opération doit être tracée dans le cadre d'une dérogation, cf. point 6 de l'Annexe 7)

5) Organes ou appareillages non concernés

Les organes ou appareillages suivants ne peuvent voir le décompte de leur potentiel « temps » arrêté au cours d'une période de chômage :

- Equipements de sécurité (KVB, DAAT) ;
- Equipements de radio sol-train ;
- Distributeurs.

6) Organes relevant du droit commun

Les organes ou appareillages suivants relèvent du droit commun. Il appartient au détenteur, sous sa responsabilité, d'appliquer les prescriptions réglementaires prévues et de solliciter, s'il y a lieu, les dérogations nécessaires de la part des services de l'Etat ou organismes agréés :

- Chaudières ;
- Réservoirs d'air ;
- Extincteurs.

Annexe 10 : Exemple de Note de Définition

Note de Définition	Date ¹ : JJ/MM/AAAA Référence : Version :
--------------------	--

Responsable de Modification : *Entité – Service – NOM Prénom – Tél*
☐ Promoteur (représentant du détenteur du Matériel) : *Détenteur concerné – NOM Prénom – Tél*
 Contact (suivi du dossier) au sein de l'Activité (si différent) : *Service – NOM Prénom – Tél*

Modification traitée au titre de l'interchangeabilité	OUI	NON
	☐	☐

Si la case OUI est cochée, seuls les chapitres 0, 1, 2, 4, 7 et 10 du document sont à renseigner avant signature.

0 – MATERIEL CONCERNE
0.1 Matériel(s) concerné(s)²

Type de Matériel			
Remorqué ☐	Machine à Vapeur ☐	Locomotive ☐	Automoteur/Autorail ☐

Appellation :
 série :
 sous-série :

Ensemble du parc concerné : OUI ☐ NON ☐ si **NON** : tous les numéros d'engins doivent être identifiés

Nombre de véhicules / rames :
 Numéro(s) :

0.2 Référence de l'autorisation de mise en exploitation commerciale sur Système ferroviaire du matériel concerné, ou date de mise en service (si antérieure à juin 2000) : Référence AMEC ou date de mise en service

1/7

¹ Indiquer la date de réalisation du document.

² Série et Sous série si la référence existe.

1 – PRESENTATION GENERALE DE LA MODIFICATION

1.2 Objectif de la modification (expression du besoin du client) :

1.2 Date prévisionnelle de mise en exploitation : JJ/MM/AAAA

2 – DESCRIPTION DE LA MODIFICATION SUR LE PLAN TECHNIQUE

2.1 Description détaillée de la modification³

2.2 Nature de la modification

Logicielle : Oui ☐ Non ☐

Autre que logicielle : Oui ☐ Non ☐

2.3 La modification a-t-elle pour objectif d'améliorer ?

Fiabilité : Oui ☐ Non ☐ Maintenabilité : Oui ☐ Non ☐

Disponibilité : Oui ☐ Non ☐ Sécurité : Oui ☐ Non ☐

Autre (confort, information voyageur, modification de l'exploitation,...) : Oui ☐ Non ☐
Détail :

2.4 Impact masse ? Oui ☐ Non ☐

Écart prévisionnel de la masse par véhicule : kg

Écart prévisionnel de la masse par roue < 5kg : Oui ☐ Non ☐

2/7

³ Reprendre les modifications des dispositions constructives (composants ajoutés, retirés, remplacés ; pour les logiciels préciser la référence, l'évolution de version, la liste des modifications effectuées).

2.5 La modification consiste-t-elle à mettre le matériel roulant dans une configuration technique déjà validée lors d'une exploitation sur Système Ferroviaire ? Oui... ☐ Non ☐

Si oui, indiquer les éléments justifiant de cette validation :

2.6 Y-a-t-il des éléments de retour d'expérience en exploitation⁴ ? Oui. ☐ Non ☐

Si oui, documents permettant de tracer ce REX :

Conclusion du REX :

3 – DESCRIPTION DE LA MODIFICATION SUR LE PLAN FONCTIONNEL

3.1 Description de la modification (à partir de la demande du client) sur le plan fonctionnel (tout ce qui pourrait concerner et/ou modifier une fonction faisant ou devant faire l'objet d'une spécification fonctionnelle au niveau train)

- Liste des **fonctions** concernées et non modifiées :

Fonctions

- Liste et description des **fonctions** concernées et modifiées :

Fonctions	Description des écarts sur le plan fonctionnel (avant – après)

- Liste et description des nouvelles **fonctions** :

Fonctions	Description

3.2 Impact sur le fonctionnel

De l'engin : Oui ☐ Non ☐

De la composition : Oui ☐ Non ☐

3/7

⁴ Le REX repose sur l'application d'un processus bien identifié, permettant de tracer et recueillir des informations qui feront l'objet d'une analyse et d'une conclusion.

4 – ANALYSE DE RISQUES

4.1 Identification des dangers et des accidents potentiels associés à la modification

Modification envisagée	Danger identifié	Accident potentiel identifié

4.2 Les dangers identifiés seront-ils couverts par le référentiel technique d'admission existant ? Oui ☐ Non ☐

4.3 Tous les points du référentiel technique d'admission seront-ils a priori respectés ? Oui ☐ Non ☐

Si la question 4.2 ou 4.3 est répondue **NON**, une étude d'analyse des risques et des moyens permettant de les maîtriser devra être réalisée en amont de la modification.

4.4 De nouvelles mesures d'exploitation du Matériel sont-elles nécessaires ? Oui ☐ Non ☐

Si oui, lesquelles (procédure, consigne locale, ...) :

5 – DESCRIPTION DE LA MODIFICATION DU POINT DE VUE DE LA COMPOSITION DU TRAIN, OU DE L'AUTOMOTEUR (CHANGEMENT DU NOMBRE DE VEHICULES, ETC.)

Description de l'évolution de la composition (avant – après) :

6 – ANALYSE DE LA MODIFICATION SELON LE REGLEMENT MSC n° 402/2013/UE

6.1 Conséquences d'une défaillance (MSC1)

Après modification, évaluer les conséquences (**en termes de sécurité uniquement**) sur le système ferroviaire si la fonction modifiée (ou l'organe modifié) devient défaillante. **Ne mettre en évidence que le risque résiduel après modification**, et non pas une mauvaise mise en œuvre de la modification (erreur de câblage par exemple).

Il s'agit ici d'identifier **le cas le plus défavorable** (et uniquement le cas le plus défavorable), en considérant les barrières de sécurité déjà en place au niveau du système ferroviaire (barrières de conception : redondance, fonction de surveillance, ... ; barrières procédurales : opération de maintenance, contrôle systématique, prescriptions réglementaires, ...).

Détailler ici le scénario réaliste le plus défavorable :

6.2 Innovations (MSC2)

Ce critère doit tenir compte des **technologies nouvelles** dans le cadre du changement envisagé pour le **secteur ferroviaire** mais aussi des dispositions innovantes pour l'activité.

Le changement introduit-il une ou plusieurs innovations ?		Oui	☐	Non	☐
Si oui, mentionner lesquels et les risques associés					
Innovation	Risques associés				

6.3 Complexité (MSC3)

Le changement est-il estimé complexe (interfaces multiples : technique, organisation, exploitation-opérationnel terrain, entre les sous-systèmes) ?	Oui	☐	Non	☐
Si oui, expliquer pourquoi :				

6.4 Suivi (MSC4)

Le changement peut-il être suivi tout au long de son cycle de vie ?	Oui	☐	Non	☐
Si oui, préciser le moyen de suivi :				

6.5 Réversibilité (MSC5)

Le changement est-il irréversible ?	Oui	☐	Non	☐
Si Oui , expliquer pourquoi le changement n'est pas réversible :				

6.6 Additionnalité (MSC6)

Pour chaque série concernée, compléter le tableau ci-après, par la liste des modifications effectuées depuis la dernière ayant entraîné un Document justifiant de la modification.

Citer ici le dernier document (quel que soit le niveau de la modification) :

Se limiter **exclusivement** à celles ayant un **lien avec la présente modification**

Série concernée :		
Titre et Référence du document justifiant de la modification	Critère masse	Autre critère à préciser

5/7

7 – ANALYSE DE L'IMPACT DE LA MODIFICATION / CREATION SUR L'EXPLOITATION FERROVIAIRE

7.1 *Modification des documents de maintenance en application* Oui ☐ Non ☐
lesquels :

date(s) prévisionnelle(s) de 1^{ère} utilisation du (des) document(s) après modification :

7.2 *Modification des documents de traction et/ou du guide de dépannage* Oui ☐ Non ☐
lesquels :

7.3 *Modification des documents des agents d'accompagnement* Oui ☐ Non ☐
lesquels :

7.4 *Modification des modes d'exploitation* Oui ☐ Non ☐
lesquels :

7.5 *Modification des autres documents d'exploitation* Oui ☐ Non ☐
lesquels :

7.6 *Modification des documents relatifs au secours* Oui ☐ Non ☐
lesquels :

7.7 *Modification des documents relatifs à l'intervention de la sécurité civile (DTI)* Oui ☐ Non ☐
lesquels :

8 – ANALYSE DE LA MODIFICATION SUR LE CERTIFICAT D'IMMATRICULATION

Faut-il mettre à jour le certificat d'immatriculation du ou des véhicules ? Oui ☐ Non ☐

6/7

9 – ANALYSE DE LA MODIFICATION VIS-A-VIS DES STI SI NECESSITE

Cocher la case correspondant à l'évaluation du critère.

Critère 1 Modification potentielle des performances pour lesquelles il y a des exigences STI	Performances (nominales) inchangées	Performances intrinsèques modifiées (au niveau organe ou fonction seulement)	Performances globales du matériel modifiées
	☐	☐	☐
Critère 2 Impacts sur les interfaces entre sous-systèmes structurels au sens des STI (MR, CCS, Infrastructure, Tunnel, Bruit)	Pas d'impact	Impact limité	Impact important
	☐	☐	☐
Critère 3 Ajout d'une nouvelle fonctionnalité, pour laquelle il existe des exigences STI	NON		OUI
	☐		☐
Critère 4 Modification des aménagements intérieurs Voyageurs (au sens STI PMR)	NON		OUI
	☐		☐

10 – ÉVALUATION DES POINTS DE REFERENTIELS CONCERNES PAR LA MODIFICATION

10.1 Périmètre du référentiel Sécurité concerné par la modification

Document de Référence Nationale X 001(EPSF)	☐	STI MR 2014	☐
		STI Tunnel 2014	☐
EPSF / EBA	☐	STI Bruit 2014	☐
RFI 30/2007	☐	STI PMR 2014	☐
		STI CCS 2016	☐
Autre	☐		

Préciser :

10.2 Détail des items concernés :

7/7

	NOM Prénom – Service	Date	Signature
Rédacteur <i>(Responsable de la modification)</i>			
Vérificateur			

Annexe 11 : Réservee

RESERVEE

Annexe 12 : Examen Technique Préalable

L'Examen Technique Préalable (ETP) est effectué préalablement à la mise en circulation d'un véhicule immatriculé, périmé de maintenance et ne bénéficiant pas de la dérogation prévue à l'article 28, et qui est alors acheminé suivant les dispositions de l'article 32.

L'Examen Technique Préalable a pour objectifs :

- de vérifier l'aptitude à la circulation du véhicule ;
- de déterminer les conditions de circulation éventuelles (vitesse maximale, conduite blanche...).

1) Points à examiner lors de l'ETP, et conditions requises pour la circulation

Le tableau ci-dessous indique les différents items à examiner lors de l'ETP et, pour chacun d'entre eux, les conditions à vérifier :

N°	Points à examiner	Conditions à vérifier
1.	Bon état général, compatible avec la circulation	Absence de pièces mal fixées ou désemparées. Fixation ou retrait de tout élément susceptible de se désolidariser durant le trajet.
2.	Organes devant être graissés	Graissage approprié, accompagnement du véhicule pour le graissage si besoin.
3.	Mise en état d'être remorqué	Pour un matériel moteur, mise en véhicule
4.	Parties mobiles (tournantes, coulissantes, articulées, flèches de wagon-grues...)	Immobilisation rendant impossible tout déplacement inopiné
5.	Caractéristiques dimensionnelles des essieux	$D > \text{à la limite}$ $qR > 6,5\text{mm}$ $E \geq 22\text{mm si } D \geq 840\text{mm}^5$ $E \geq 22,5\text{mm si } D < 840\text{mm}^5$ $25\text{mm} \leq H \leq 36\text{mm}$ Largeur de bandage (si concerné) : minimum 133mm, maximum 140mm (y compris la saillie) Epaisseur de bandage (si concerné) : minimum 25mm Ecartement des faces internes (Ei) mesuré au voisinage du rail : ▪ $1357\text{mm} \leq Ei \leq 1363\text{mm si } D \geq 840\text{mm}$ ▪ $1359\text{mm} \leq Ei \leq 1363\text{mm si } D < 840\text{mm}$

⁵ Aucun minimum pour les essieux intermédiaires des véhicules à plus de 2 essieux

6.	Boîtes d'essieux	Date de calage des roulements (si concerné) : examen des boîtes si nécessaire
7.	Hauteur des tampons	Maximum : 1065mm-minimum : 940mm
8.	Organes d'attelage	Mise au repos : toute partie de l'attelage pouvant descendre à moins de 140mm au-dessus du rail doit pouvoir être relevée
9.	Frein : réalisation d'un essai de freins du véhicule	Essai de freins satisfaisant. Le cas échéant, isolement des organes concernés. Si l'essai de frein est impossible ou le système de freinage inopérant, le véhicule devra circuler en « conduite blanche ».

2) Compétence des agents effectuant les vérifications

- Les points 1 à 4, 7, 8 et 9 doivent être vérifiés par un ou des agents autorisés par le détenteur, ayant la connaissance de la maintenance du matériel roulant.
- Les points 5 et 6 doivent être vérifiés par un ou des agents qualifiés pour la maintenance des organes de roulement et autorisés par le détenteur.

3) Modèle de traçabilité

Voir double page suivante.

Procès-Verbal d'Examen Technique Préalable

véhicule historique immatriculé

Date de l'ETP : / /

Immatriculation du véhicule :

Parcours de l'acheminement : de à

N°	Points à examiner	Observations						
1.	Bon état général, compatible avec la circulation							
2.	Organes devant être graissés							
3.	Mise en état d’être remorqué							
4.	Parties mobiles (tournantes, coulissantes, articulées, flèches de wagon-grues...)							
5.	Caractéristiques dimensionnelles des essieux	D	qR	E	H	LgBd	EpBd	Ei
	Essieu 1/2							
	Essieu 3/4							
	Essieu 5/6							
	Essieu 7/8							
6.	Boîtes d’essieux	Type		Date calage			Observations	
	Essieu 1/2							
	Essieu 3/4							
	Essieu 5/6							
	Essieu 7/8							
7.	Hauteur des tampons							
8.	Organes d’attelage							
9.	Frein							

Détermination des conditions d'acheminement :

Vitesse maximale : km/h (maximum 100 km/h)

Accompagnement par le détenteur durant le trajet : ☐ Oui ☐ Non

☐ Graissage d'organes durant le trajet : préciser les conditions (ex : arrêt tous les km)

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Observations particulières relatives à l'acheminement :

Nom, prénom et qualifications du ou des personnes ayant réalisé l'ETP :

M, détenteur du véhicule historique ou son représentant, atteste que les opérations à réaliser pour la circulation en sécurité du (ou des) véhicules ci-dessus ont été effectuées.

	Le détenteur du véhicule historique ou son représentant
Signature :	
Date et heure	