

Proposition d'amendement de l'Annexe 10 CUU

Historique

Nom du responsable	Date	Paragraphe	Amendement
ALAVOINE Charles Antoine, GT UIC maintenance	13/02/2019	3.7/3.8 Ann10	Etablissement de la proposition
GT UIC maintenance	04/04/2019	3.7/3.8 Ann10	Version finale
GE UIC Utilisateurs Wagons	22/05/2019	3.7/3.8 Ann10	Approbation
CC CUU	18/06/2019	3.7/3.8 Ann10	Approbation

Titre :	Mise à jour de l'Annexe 10, points 3.7/3.8
Proposition de modification de : EF/ détenteur/ autre instance	SNCF/ GT Maintenance (Annexe 10 du CUU)
Proposition de modification pour :	3.7 et 3.8 Ann10
Emetteur :	Charles Antoine ALAVOINE
Lieu, date :	Reims, le 13 et 14 Février 2019
Description succincte :	Le remplacement de semelles défini à l'Annexe 10, Partie B, Chapitre 3, ne définit pas les modalités de remplacement de semelles sur des porte-semelles doubles.

1. Situation de départ (actuelle):

1.1. Introduction
Le remplacement d'une semelle sur un porte-semelles double implique nécessairement le remplacement des deux semelles afin de garantir un contact homogène sur la roue de l'essieu, et ce même si une des deux semelles est en bon état.
1.2. Mode de fonctionnement
-
1.3. Anomalie / Description du problème
Le CUU est aujourd'hui le cœur des relations contractuelles EF / Détenteur. Il convient que le texte soit clair pour une application simple et sans équivoque par toutes les Parties. Il convient de préciser que le remplacement des deux semelles est impératif lors du remplacement d'une des deux semelles d'un porte-semelle double.
1.4. S'agit-il d'une règle reconnue de la technique* (par ex. DIN, EN)?
☒ Non ☐ oui, à savoir :
**"Ensemble de règles écrites qui, si elles sont appliquées correctement, peuvent être utilisées pour maîtriser un ou plusieurs dangers particuliers." (Source : Règlement (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 du défaut/problemème (solution recherchée)

(Note de l'éditeur : Veuillez noter les propositions d'amendement n° A2019-06 et A2019-07 quant aux astérisques)

3.7* Semelles de frein en fonte

3.7.1 Les semelles de frein en fonte usées, cassées ou manquantes doivent être remplacées. L'épaisseur minimum des semelles, mesurée à l'endroit le plus réduit vu de l'extérieur, doit être de 10 mm.

Une semelle de frein

- présentant un début de fissure n'est pas considérée comme cassée,
- est considérée comme cassée, même lorsqu'elle n'est plus maintenue que par son armature métallique.

3.7.2 Sur un porte-semelle double (Bgu), le remplacement d'une semelle de frein en fonte entraîne impérativement le remplacement de l'autre.

3.8* Semelles de frein en matériaux composites

3.8.1 Les semelles composites **sont à remplacer** lorsque les défauts/avaries suivants sont constatés :

- semelles manquantes ;
- rupture/fissure radiale, de la surface de frottement jusqu'à la tôle-support/ jusqu'au bord de la tôle (appendice 4 photo 7) ;
- effritements visibles du matériau de frottement sur plus de ¼ de la longueur de la semelle ;
- inclusions métalliques dans la surface de frottement (appendice 4 photo 1) ;
- décollement du matériau de frottement de la tôle-support si la longueur de ce décollement est > 25 mm (appendice 4 photo 2) ;
- fissuration du matériau de frottement dans le sens de la circonférence de la roue si la longueur de la fissure est > 25 mm (appendice 4 photo 4) ;
- épaisseur minimum de la semelle, mesurée à l'endroit le plus réduit vu de l'extérieur, doit être de 10 mm (appendice 4 photo 5) ;

3.8.2 Les semelles composites **ne sont pas à remplacer** :

- en cas de fissure partielle ou de part en part au droit du point de rupture prédéterminé (appendice 4 photo 3) ;
- en cas de début de fissure radiale dans le matériau de la semelle (appendice 4 photo 6) ;
- en cas d'indices de sollicitation thermique élevée, tels que "pellicule blanche" dans la zone de frottement proche de la surface, jusqu'à environ 10 mm de profondeur (appendice 4 photo 8) ;
- en cas de structure de fissuration thermique ramifiée, principalement axiale et présence d'une couche carbonisée (appendice 4 photo 9) ;

3.8.3 Quand plusieurs types de semelles sont autorisés et inscrits sur un wagon, les semelles entourant un même essieu doivent être du même type.

3.8.4 Sur un porte-semelle double (Bgu), le remplacement d'une semelle de frein composite entraîne impérativement le remplacement de l'autre.

3. Modifications et ajout de textes relatifs uniquement à l'Annexe 10 du CUU

Nous demandons d'apporter les modifications mentionnées ci-dessus aux points 3.7 et 3.8 de l'annexe 10

4. Motif:

Il définira les modalités à appliquer.

5. Evaluation des impacts possibles positifs et négatifs
<i>Evaluation des impacts au niveau par ex. exploitation, coûts, gestion, interopérabilité, sécurité, compétitivité, ... en utilisant une échelle de 1 (très faible) à 5 (très élevé).</i> <i>Justification des constatations</i> Un impact positif (+5) sur : - les coûts, car une semelle non remplacée s'use plus précocement dans le meilleur des cas - la sécurité, car un tel dommage peut entrainer un incident d'exploitation. Impacts sur les coûts, la gestion, l'interopérabilité, la sécurité, la compétitivité : Coûts : 3 (voir ci-dessus) Gestion : 1 (pas d'impact) Interopérabilité : 1 (pas d'impact) Sécurité : 2 (pas d'impact / instruction) Compétitivité : 1 (pas d'impact)

6. Etude de sécurité relative à la proposition de modification

Description du système effectif/théorique et ampleur de la modification, voir à ce sujet les points 1 et 2.

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

Analyse des risques réalisée par :

6.1. La modification a-t-elle un impact sur la sécurité?	☒ non ☐ oui
Motif : Aucune modification de l'état visé, instructions plus claires pour les ateliers.	
6.2. La modification est-elle significative ?	☒ non ☐ oui
Motif : Clarification du mode opératoire. Pas de modification des instructions prévues	
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 :	
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 : • "règles reconnues de la technique" • Recours à un référentiel • Evaluation 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 le résultat de l'évaluation en annexe :	(Annexe)