

À l'attention du :

Groupe de travail "Visite technique des wagons" (GT VTE)

Secrétariat:

Lukas Halbig

Working Procedures Ground Staff and IT Applications (F.CBS 3 (B))

DB Cargo AG

Rheinstraße 2, 55116 Mainz

Tel. +49 6131-15-62364, intern 959-62364

Mobil: +49152 37549366

E- Mail: lukas.halbig@deutschebahn.com

## Demande d'adoption d'amendement à l'annexe 9 du CUU

### Historique

Nom du responsable	Date	Para- graphe	Amendement
Jean-Marc Blondé	13.03.2020		Enregistrement selon le résultat final JNS Broken Wheels du 28/11/2019
Décision GT VTE	24.03.2020		Suivant PV du GT VTE 03/2020
Décision GE UW	26.05.2020		Suivant PV du GE UW 05/2020

<b>Titre</b>	Traitement des roues ayant subi une surcharge thermique	
<b>Proposition de modification de : EF/dé-tenteur/autres instances :</b>	CFF Cargo AG	
<b>Proposition de modification pour :</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Annexe 9 <input type="checkbox"/> Annexe 11	
<b>Emetteur :</b>	Jean-Marc Blondé	
<b>Lieu, date :</b>	Olten, le 13/03/2020	
<b>Description succincte :</b>	Modifications résultant du document final JNS Broken Wheels en date du 28/11/2019 concernant le traitement des roues ayant subi une surcharge thermique	

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

En 2016/2017, dans certaines configurations de trafic fret européen, des fissures et des ruptures se sont produites sur des roues BA 314 / ZDB29 (avec chanfrein sous le boudin) et BA004. Pour limiter les risques, des mesures à court terme ont été prises le 28/07/2017 sur les registres de l'exploitation, de l'entretien des wagons et de la maintenance des essieux montés/démontés.

Dans un deuxième temps, la Task Force JNS Normal Procedure „Broken wheels“ a procédé à une analyse approfondie.

Le document final du JNS remplace et actualise les « mesures à court terme de réduction des risques » et définit des mesures à long terme et propositions visant à actualiser les normes, règlements et dispositions contractuelles.

**1.2. Mode de fonctionnement**

-

**1.3. Anomalie / Description du problème**

Cette proposition ne prend en compte que les points pertinents pour l'annexe 9 du CUU. Pour les autres éléments de détails, il suffit de se reporter au rapport final du JNS.

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

Non  oui, à savoir : Conformément aux conclusions finales du JNS, différents organismes de normalisation ont été saisis de propositions de modification. Le calendrier exact n'est pas connu actuellement.

\*\*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)**

### 3. Modification / supplément concernant seulement la proposition de modification à l'annexe 09 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	Codes	Anomalies/Critères/Indices	Suites à donner	Classes de Défaut
Roue monobloc	1.2			
	1.2.1	Le sillon de limite d'usure n'est plus apparent dans la totalité de sa section transversale <sup>2)</sup>	Retrait	4
	1.2.2	Surcharge thermique due au freinage <ul style="list-style-type: none"> <li>dégradation <b>manifestement</b> récente de la peinture de 50 mm ou plus dans le raccordement jante toile (<b>peinture fissurée et écaillée</b>)</li> <li>traces d'oxydation sur la jante bandage (toile non peinte)</li> <li>fusion des semelles de frein</li> <li>détérioration de la table de roulement avec apport de métal (voir aussi code 1.3.4)</li> <li><b>Jante bandage bleutée de manière inégale sous l'effet de la surcharge thermique</b></li> </ul>	Procéder selon le point 3 de l'appendice 8	
	1.2.2.1	- écartement dans les tolérances	K + R1 (isoler le frein)	4
	1.2.2.2	- écartement en dehors des tolérances	Retrait	5

Organes	Codes	Anomalies/Critères/Indices	Suites à donner	Classes de Défaut
Bandage ou jante bandage	1.3			
	1.3.6	Criques et entailles		
	1.3.6.1	Criques à la transition table de roulement / face latérale avant	Retrait	5
	1.3.6.2	Entailles avec fond à angles vifs sur la face avant (jante ou jante intérieure du bandage) provoquées par des outils ou des mâchoires de serrage <ul style="list-style-type: none"> <li>à l'exception du marquage réalisé par le constructeur</li> </ul> <p><b>Criques sur la table de roulement - criques isolées</b></p>	K	4

<sup>2)</sup> Le sillon extérieur indique l'épaisseur minimale (sillon d'usure) pour des roues avec deux sillons.

1.3.6.3	• Sans la caractéristique de surcharge thermique	K + R1 (isoler le frein)	4
1.3.6.4	• Avec les caractéristiques de surcharge thermique	Retrait	5

## Appendice 8 Traitement des wagons

### Point 3 : avec des roues présentant les critères de surcharge thermique selon le code 1.2.2

Pour les roues présentant les indices de surcharges thermiques selon le code 1.2.2 et n'étant pas repérées comme tolérant de fortes sollicitations thermiques,

- mesurer l'écartement des faces internes (cote E) au niveau du sommet du rail en 3 points distants de 120° et vérifier le code 1.7.1,
- examiner la table de roulement pour détecter les fissures transversales isolées,
- renseigner la traçabilité de l'appendice 12.

#### 4. Motif:

Les fissures de la jante bandage étaient d'origine thermique. En améliorant la détection des essieux montés ayant subi une surcharge thermique, on réduit la probabilité des défaillances.

Les mesures de limitation des risques proposées par le JNS „Broken wheels“ pour éviter les fissurations et ruptures de roues, autrement dit la proposition directe visant à transposer les résultats du JNS, ont été intégrées à l'annexe 9 CUU.

#### 5. Evaluation des impacts possibles positifs et négatifs

*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 :

Exploitation, interopérabilité, compétitivité, coûts, gestion : (classement : 3)

Sécurité (notation 5)

## 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 :

<b>6.1. La modification a-t-elle un impact sur la sécurité?</b>	<input type="checkbox"/> non <input checked="" type="checkbox"/> oui
Motif : en 2016/2017, des criques et des entailles se sont produites sur les roues. Des mesures immédiates ont été prises en 2017. Une analyse approfondie a ensuite été réalisée. Les mesures à long terme ont été définies dans le document « final output » du JNS avec des mandats de modifications aux différents comités, organisations etc.	
<b>6.2. La modification est-elle significative?</b>	<input checked="" type="checkbox"/> non <input type="checkbox"/> oui
Motif : voir modèle Joindre en annexe le modèle-type du test de substantialité :	
<b>6.3. Détermination et classification du risque :</b>	<input checked="" type="checkbox"/> sans objet
6.3.1. Effet de la modification en exploitation normale : 6.3.2. Effet de la modification en cas d'anomalies/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 :	
<b>6.4. Des mesures de sécurité ont-elles été mises en œuvre?</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 type="checkbox"/> non <input checked="" type="checkbox"/> oui
Instance d'évaluation : Joindre le résultat de l'évaluation en annexe : document final du JNS du 28.11.2019	(Annexe)