



ESSCT

REGIO2N

VITRE

A deux reprises en l'espace d'un mois et demi, une baie vitrée de l'espace voyageur d'une Régio2N (11R et 35R) a été retrouvée posée au sol. L'historique des deux rames montre qu'aucune intervention de la part du Matériel n'a été faite sur ces baies. La direction nous annonce que ce sont les 2 seuls cas en 7 ans d'exploitation de la Régio2N en France. **A ce jour, l'enquête n'a pas pu déterminer les causes de ces incidents.** La direction du Matériel annonce qu'elle n'a pas d'explication technique et qu'il n'y a pas de cause en lien direct avec la maintenance. **La seule explication avancée mais sans preuve est l'enlèvement du joint parclose par acte de malveillance.** Un dépôt de plainte a été effectué. Au sujet de la vidéosurveillance de la rame, les images n'ont pas pu être visionnées car il faut une réquisition judiciaire et une fois de plus la lourdeur des procédures fait que les images n'étaient plus disponibles.

ENRAYAGE

La direction nous a fait un rappel des actions que le conducteur doit mettre en œuvre pour éviter un enrayage en Regio2N avec notamment la **nécessité de mettre au moins 75% de freinage pour avoir une efficacité optimale des anti-enrayeurs et de ne surtout pas modifier la position du manipulateur pour éviter le re-calcul perpétuel des anti-enrayeurs.**

La direction du Matériel précise que depuis novembre 2017, le logiciel anti-enrayeur a été modifié et amélioré. Il permet également de suivre à distance le phénomène de commande perdue durant un enrayage par rame et lieu. La direction peut alors déclencher une vérification de la rame ou un traitement du rail. Au total sur les lignes D et R, le logiciel a permis de détecter 345 commandes perdues depuis janvier avec un pic de 89 détections sur la semaine 43 (semaine de la tempête Aurore). La rame 39R a, grâce à ce logiciel, été identifiée comme problématique et elle a été traitée en maintenance. **Pour le train laveur, c'est l'EIC et donc Réseau qui décide de son déclenchement et des lieux de passage.**

CRISSEMENTS

Une nouvelle campagne de mesures a été déclenchée le 24 novembre avec l'équipement de la 37R pour une durée de deux mois. Le 10 décembre une tournée cabine était prévue pour faire des relevés avec un micro portatif sur cette même 37R. Cette tournée a finalement été réalisée sur la 15R car la 37R avait subi un accident de personne la veille.

A date, les données recueillies n'ont pas encore été analysées et la rame 37R va être remise en service pour continuer la campagne de mesures. A terme, la direction du Matériel espère identifier le ou les problèmes et les corriger.

En conclusion, la résolution du problème n'est pas pour demain et cela va durer encore plusieurs mois. SUD-Rail ne lâchera pas le sujet et continuera de porter cet irritant dans les instances.

PANTOGRAPHES

Toutes les rames ont été équipées de pantographe avec des bandes magnétiques (SK2439) pour combattre les effets du givre.

Vos membres CSSCT SUD-Rail :

Salima CHALABI (DEDCIV), Ludivine DHIVER MAHON (DR), Lionel GAMERO (TMW), Christophe BROSSILLON (TMV), Sylvain DOMINIAC (DEDP) et Jérémy GARCIA DANTAS (DEDP).