

REGIO2N

La direction du Matériel nous a présenté un schéma précisant les différentes côtes des bandes d'usure:

Côte bandes neuves : 40mm

Côte limite de maintien de service (CLMS): 24mm (côte qui ne doit jamais être atteinte pour ne pas risquer d'atteindre le support de bande)

Côte de retrait : 38mm (côte qui, dès qu'elle est atteinte, entraîne systématiquement la dépose de la bande pour éviter d'approcher la CLMS).

FORTES CHALEURS

Un REX a été effectué sur la période estivale de cette année. **Il en découle une disparité d'usure entre les rames et une usure plus importante sur l'axe Paris-Montargis.** Il est constaté également qu'en période estivale, les opérations de maintenance sont moindres par rapport à une période normale avec pour conséquence d'aller chercher plus la butée des 27000 km pour remplacer les bandes d'usure des pantographes. Au final il n'y a pas eu de problèmes majeurs sur cette période estivale.

GIVRE

L'hiver dernier, la direction du Matériel a testé 4 rames avec des bandes magnétiques (SK2439) pour combattre les effets du givre. **Les résultats des tests étant concluants, l'ensemble du parc Régio2N en sera équipé d'ici décembre.** Suite aux retours des ADC et les remontées du logiciel, un REX a été établi sur l'hiver dernier et la direction du Matériel prévoit donc une mise à jour du logiciel pour mi-novembre afin de mieux détecter et gérer les conséquences du givre en amont.

CRISSEMENTS

Suite aux dernières investigations sur 2 rames, **l'analyse des données n'a pas permis de comprendre la cause et l'origine des crissements.**

A date, la direction du Matériel a pu uniquement déterminer les conditions pour produire les crissements:

- Temps humide.
- Vitesse inférieure à 100 km/h.
- En freinage et en traction avec un niveau plus élevé en décélération.
- Emission du bruit uniquement sur le bogie moteur de tête sans pouvoir distinguer les 2 essieux de ce bogie.

Un nouveau cahier des charges avec les données récoltées est en cours d'élaboration pour établir une nouvelle phase d'essais pour déterminer la cause de ces crissements. L'essai est programmé pour le mois de novembre avec accompagnement en cabine des ingénieurs spécialisés pendant plusieurs jours.

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

Vos membres CSSCT SUD-Rail :

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