

## Amiante Z2N

L'été dernier dans les compartiments haute tension sur certaines séries de Z2N, **le matériel a détecté des fibres d'amiante dans des plaques**. La direction a lancé un état des lieux de tout le parc pour identifier les rames concernées et elle assure qu'il n'y a aucun risque de propagation de fibres d'amiante pour les agents. **Ces plaques sont catégorisées dans la classe B** selon le décret amiante de 2011 ce qui signifie que **les fibres d'amiante de celles-ci ne peuvent être libérées qu'en faisant une action dessus** (grattage, action mécanique,...).



**Il n'y a donc pas de risques pour les ADC** car aucune intervention dans les compartiments haute tension et parce que la plaque ne libère pas de fibres. **Par contre pour certaines actions de maintenance il y a un risque pour les agents du matériel**. La direction a donc mis en place des modes opératoires « amiante » et un recouvrement des plaques pour garantir la sécurité et la santé des agents.

## Voies 27/28 VIP



**Nous avons posé une DCI sur les voies 27/28 sur fosse de VIP car il n'y a pas de passerelles**. Lors de cette DCI, il avait été acté d'interdire la rentrée des rames par le SUD pour ne pas mettre en danger les conducteurs lors de la descente de l'engin moteur. En CSSCT, La direction garantie que la mesure est bien appliquée et a fait une demande de financement pour l'installation de 15 à 20 mètres de passerelles côté Nord.

Par contre, la direction ne peut pas nous garantir d'avoir le financement cette année donc les travaux seront faits au plus tard en 2022. On parle de quelques milliers d'euros pour la sécurité des agents mais il faut croire que la SNCF est au bord du gouffre. **SUD-Rail réaffirme le maintien de l'interdiction de garer depuis le SUD tant qu'il n'y a pas de passerelles**.



## COVID

Nous avons dû intervenir de nouveau pour que les agents de la DED-CIV (agents des gares) **soient bien dotés de gants individuels pour le salage des quais**. **La direction affirme que c'est fait avec des gants jetables avant de mettre les gants de salage** pourtant plusieurs remontées du terrain nous démontrent le contraire. **Un rappel du Président de la CSSCT sera fait aux managers**. Pour éviter les problèmes de fourniture de gants jetables, nous avons précisé qu'il serait préférable de fournir des gants individuels, cette demande est en étude par la direction.

Autre rappel que nous avons dû faire, **les masques chirurgicaux blancs ne doivent être utilisés qu'avec l'accord de l'agent**. **A défaut, le manager doit fournir des masques bleus**.

## Regio2N Panto : Point Givre et Fortes Chaleurs

L'expert national matériel qui nous garantissait en janvier 2019 une Régio2N 100% fiable même avec les anomalies SAR, est venu en CSSCT nous faire un point sur les Régio2N notamment sur les pantographes. Le sujet pantographe a fait parler depuis plusieurs mois et des avancées voient enfin le jour. Tous les mois, différents experts font un point sur la situation, les tests et les études en cours.

### GIVRE

**Un train racleur est mis en place mais ce n'est pas suffisant pour toutes les branches de la ligne.** La possibilité d'utiliser le pantographe 25000V en cas de givre a été mise à la corbeille car cela demande trop de modifications et un coût trop important. **Une nouvelle étude est en cours pour transformer le pantographe 25000V en panto racleur.** L'étude doit permettre de déterminer si cela est possible, à quel coût mais surtout prendra du temps.

**Le système de télédiagnostic a été totalement revu** pour permettre de mieux anticiper l'état des pantographes. En complément, pendant les périodes de givre des contrôles depuis le sol sont accentués sur les sites déportés. Depuis l'année dernière, **toutes les Régio2N sont équipées de pantographes avec anodes.** Depuis, deux Régio2N (objectif de 5 rames dans les 15 jours) sont équipées avec **des bandes d'usure avec un aimant noyé dans l'étrier** et également en test une Régio2N ( si test concluant 5 rames seront équipées) **avec des bandes d'usure avec une feuille de carbone sur l'étrier.**



Aimant dans l'étrier

Bande carbone avec feuille de carbone sur l'étrier (modèle SK2438)



Feuille de carbone sur l'étrier

**Un autre test doit être effectué prochainement avec une bande mixte acier/cuivre.** L'ensemble de ces tests sont enregistrés via des Gopro. L'objectif est de trouver la meilleure bande par rapport au pas de maintenance et de modifier les rames avant l'hiver prochain.

**La direction assure que les modifications et les moyens mis en place depuis l'hiver dernier ont permis de supprimer aucun train à cause du pantographe et aucune demande de secours.** Par contre, il nous a été indiqué que des trains ont été supprimés suite à un signalement de l'ADC d'un mauvais état du pantographe mais qu'après les vérifications du matériel, le pantographe était conforme. La direction ne met pas en cause l'ADC et préfère un signalement préventif plutôt qu'un incident.

### Fortes Chaleurs

Neuf Régio2N (dont 4 sur lignes D/R) sont équipées d'un système qui permet de limiter la pression sur le pantographe selon la vitesse. **Il y a une pression de 80 newtons de 0 à 40km/h et une pression de 110 newtons de 40 à 160km/h.** Les tests et les homologations sont encore en cours notamment avec Réseau pour garantir le bon captage.

La direction du matériel a bon espoir d'avoir tous les comptes rendus d'ici une quinzaine de jours. **Dès que tous les feux seront au vert, il faudra trois mois pour équiper toute la flotte.** Du côté de Réseau, **un nouvel appareil de mesure de la tension des caténaires a été homologué et permettra plus de fiabilité lors des tournées de contrôle.** En complément, **l'ajout sur les caténaires d'une barrette entre les 2 lignes de contact** au niveau des aiguilles **doit permettre d'éviter l'enfourchement.**

**Pour la direction du Matériel avec toutes ces mesures, il n'y aura plus lieu d'avoir la restriction des 5km/h sur voies de service.** Par contre, la direction du Matériel n'a pas autorité pour décider de supprimer cette mesure de restriction.

## Regio2N : bruit lors du freinage

La direction du Matériel est en cours de dépouillement des différentes données enregistrées suite aux essais sur le bruit crissant lors du freinage de la rame sous temps pluvieux. Une première hypothèse est avancée qui serait le haut de la semelle de frein qui lors du mouvement de rotation lèche légèrement la table de roulement. A ce jour, rien ne permet d'affirmer que cette hypothèse est la cause réelle du problème. **Les tests et études sont toujours en cours pour permettre d'identifier d'autres possibilités et afin d'essayer de remédier définitivement au problème.**



## Regio2N : fiabilité

La direction Matériel nous a indiqué que les Régio2N n'ont jamais été aussi fiable depuis leur déploiement et que nous nous approchons des taux de fiabilité de la NAT.

## Incident PMR

Le samedi 23 janvier, un train terminus Orry est W Stade puis W Joncherolles sur les coups de 15h avec une personne à mobilité réduite bloquée à l'intérieur. Il n'y a pas de VAE de prévue à SFD car c'est un train qui arrive en W mais **pourquoi il n'y a pas eu de VAE à Orry ????** Jusque là, rien d'extraordinaire même si cela ne devrait pas arriver mais là où cela devient scandaleux et honteux c'est que **la personne est restée bloquer jusqu'à 20h00** dans la rame à Joncherolles. Une réserve a du dé-garer la rame pour le Stade de France afin de pouvoir évacuer la PMR.

La direction justifie ce délai car les pompiers et la police n'ont pas voulu se déplacer et qu'il n'y avait pas de ressource conduite de disponible. Mais on se moque vraiment du monde, **pourquoi la SUGE ne s'est pas déplacée ? Pourquoi l'astreinte habilitéée conduite n'a pas été sollicitée ??** C'est une honte pour l'entreprise qui n'a même plus de considération et compassion humaine. La direction a osé nous dire qu'entre une PMR lambda et une PMR SDF et alcoolisée, la gestion a été plus problématique !!! QUELLE HONTE DE TENIR DE TELS PROPOS !!!!



Suite aux différents incidents récents par l'absence de VAE (Accident de personne à Melun, quasi agression à Creil, PMR bloquée à Joncherolles ), **nous avons demandé à ce que les VAE soient systématiquement effectuées.** Bien évidemment, pour que cela soit possible il faut du personnel et arrêter de supprimer des postes à tout va. La direction affirme travailler le sujet depuis un certain temps pour cibler les trains les plus sensibles. **Pour SUD-Rail, il n'y a pas à identifier les trains cela doit être TOUS LES TRAINS !!!**

## Joncherolles : Voies sur fosses

Fin octobre, après des droits d'alerte, la visite de l'inspection du travail, la direction a organisé une visite sur le site de Joncherolles pour nous présenter des prototypes pour accéder aux cabines de conduite des voies sur fosse côté Sud.



Lors de cette visite, les membres CSSCT sur place ont validé la mise en place des points d'arrêts et des marches en tôles installées sur les murets. Fin octobre, la direction a annoncé un délai de 3 mois pour réaliser ces travaux donc fin janvier cela doit être effectué.



Cependant, il reste un sujet sur les voies sur fosse côté SUD (35/36) qui ont un autre type de passerelles qui obligent à ce que la rame soit parfaitement positionnée afin de pouvoir monter ou descendre de celle-ci.

En date du 19 janvier 2021, un agent s'est blessé en tentant d'accéder à la rame alors qu'elle était mal positionnée. Nous avons alerté immédiatement la direction et l'inspection du travail sur le sujet.

Pour SUD-Rail PSE, les **ADC NE DOIVENT PAS PRENDRE LE RISQUE DE SE BLESSER !!!!** C'est à la direction de mettre les mesures en place pour assurer la sécurité et la santé de ses salariés. D'ailleurs en CSSCT, **la direction des lignes D et R a confirmé que les ADC ne doivent prendre aucun risque quitte à refuser la rame** et elle va se rapprocher de Joncherolles pour étudier une solution pérenne.



Donc si vous vous retrouvez avec une rame mal positionnée pour pouvoir y accéder en toute sécurité, **REFUSEZ LA RAME auprès du poste J, ANNOTEZ VOTRE BS** sans oublier de cocher la case CSSCT.

**EN CAS DE PROBLEME, N'HESITEZ PAS A CONTACTER UN DELEGUE SUD-Rail.**

**Vos membres CSSCT SUD-Rail :**

**[sudrailcsedr@gmail.com](mailto:sudrailcsedr@gmail.com)**

Salima CHALABI (EST) : 07 81 07 15 92

Ludivine DHIVER MAHON (DR) : 06 87 60 01 16

Lionel GAMERO (TMV) : 06 03 42 65 28

Christophe BROSSILLON (TMV) : 06 72 31 99 44

Sylvain DOMINIAK (ETP) : 06 72 71 64 12

Jérémy GARCIA DANTAS (ETP) : 06 21 94 87 33



**09 50 25 20 69**



**[sudrailpse@gmail.com](mailto:sudrailpse@gmail.com)**



**sudrailpse**



**[sudrailpse.org](http://sudrailpse.org)**