RER NG
2e visite

Les organisations syndicales ont été conviées ce matin à une 2e visite de l'une des 2 rames RER NG livrées au technicentre de Villeneuve. Les rames disposent de l'ensemble des équipements (hormis le GDI), nous avons donc pu mieux envisager les futures conditions d'exploitation de ce nouveau matériel sur la ligne D.

Premier point d'attention: la porte entre la cabine et l'espace voyageurs. Elle nous avait paru légère et surtout mal isolée avec un joint trop fin. Nous avons pu constater que celui-ci avait été remplacé par un modèle à 3 lèvres plus épais. Des essais ont été réalisés tant au niveau de la tentative d'intrusion que du passage de fumée ou de l'isolation phonique. Nos interlocuteurs nous ont indiqué qu'ils étaient concluants. Nos demandes ont été prises en compte mais nous verrons de quelle manière ce joint résistera aux usages et au temps. SUD-Rail va rester vigilant sur ce sujet comme depuis le début de la problématique porte cabine.

S'agissant de l'isolation de la cabine, nous avons fait remarquer que les portes latérales étaient vitrées dans la quasi-totalité de leur hauteur avec un store qui s'arrête à mi-hauteur. Cela nous semble problématique et nous avons proposé d'installer un film permettant de masquer la vue à travers cette partie basse depuis l'extérieur. L'équipe du projet en a pris bonne note.

Nous en profitons pour vous donner quelques éléments d'information en vrac, essentiellement en comparaison avec la Regio 2N :

- les IBU et isolement FEM se trouvent dans l'espace voyageurs ce qui présentera un avantage pour nos interventions sur ces systèmes.
- Les boutons SOS UFR sont placés différemment par rapport à la Regio et le réglage de pression est fixé au maximum malheureusement les normes européennes s'imposent et ne permettent pas de faire des choix qui limiteraient totalement un usage intempestif (à noter la rame ne dispose pas de BP d'inhibition du système en cabine...). Nous aurons des appels intempestifs, c'est malheureusement certain!
- La climatisation automatique (consigne -10 degrés par rapport à la température extérieure en saison chaude) peut être coupée au niveau du pupitre et celle de la cabine est, comme sur Regio, indépendante.
- La condamnation des portes voyageurs ne pourra se faire que de l'extérieur.
- Nous utiliserons le badge Regio (le site de Creil sera doté).
- Concernant les essais en cabine, quelques changements. L'essai VA sera réalisé une fois par 24h et c'est l'appui sur un BP qui nous indiquera s'il doit être réalisé ou pas. L'EFAS est plus simple et plus rapide que sur Regio même si les mêmes éléments sont testés. Le gros changement interviendra au niveau du KVB: il faudra le valider comme sur une locomotive après la réalisation de l'EFAS en rentrant CP, numéro du train et capacité de freinage. A défaut, ce sera FU au premier tour de roues...

23 mai 2023

- Le manipulateur de traction/freinage est « à crans » avec plusieurs positions dont une 0% en freinage et en traction qui correspond à l'effort de freinage ou de traction minimal… assez étrange.
- Gros point positif vis-à-vis des différentes dérives qui se sont produites en Regio, un dispositif anti-dérive immobilise la rame quand le MPJ est à 0 ou en cas de FU (il faut repasser par une plage de freinage pour pouvoir desserrer).
- La rame circulera avec 2 pantos en service en 1500 V et un seul en 25000 V (le panto nord pour faciliter le passage des baissez panto).
- La rame doit être modifiée car la version actuelle, DJ ouverts, voit les moteurs se transformer en génératrices pour alimenter les auxiliaires qui ne sont pas coupés et continuent à tirer de l'intensité. Cela occasionne un ralentissement de la rame…compliqué pour passer les sectionnements. Cela devrait être réglé par une nouvelle version de l'état train.
- La caméra 360 située au dessus du siège ADC et qui devait enregistrer images et sons en cabine était encore en place lors de notre visite. Elle sera débranchée et munie d'un cache, seule la caméra frontale filmant la voie restant active et exploitable en cas d'accident sérieux sous réquisition judiciaire.

Pour conclure, le DPX référent et les ARNM nous ont indiqué que les essais se passaient bien. L'arrivée du GDI en Juin sera une étape cruciale. L'équipe en charge du projet bénéficiera des retours d'expérience de la ligne E qui exploitera ce matériel avant nous.

Globalement nos impressions vis-à-vis de l'espace voyageurs sont positives et les gains de confort pour les usagers seront sans doute au RDV. Concernant la cabine, celle-ci est plus épurée que celle de la Regio avec notamment une unique armoire de CC et Dj (SI). Rien de rédhibitoire au niveau de l'ergonomie mis à part le siège ADC qui nous a semblé de moins bonne qualité. Le pare brise moins étroit offre une meilleure visibilité qu'en Regio 2N.

Dernier point, des essais se sont déroulés en conditions humides… le RER NG ne crisserait pas comme la REGIO 2N (on nous a confié que l'ingénierie avançait sur le sujet, l'anti-enrayage conçu pour fonctionner avec des sablières est en cause et le système pourrait être modifié pour éviter le phénomène qui pourrit nos JS sous la pluie… A suivre).

Nous resterons vigilants vis-à-vis de ce projet majeur pour l'établissement et vous tiendrons informés!

Syndicat SUD-Rail de Paris Sud-Est *40 allée de Bercy 75012 PARIS*
09 50 25 20 69 / Mail: sudrailpse@gmail.com/ Facebook: Sud rail Pse