

## VITRES FRONTALES Z2N

Avant de rentrer dans le vif du sujet, il faut se remémorer le « pourquoi » de la note de service « dégivrage des baies frontales ». **Cette note a été mise en place suite à un accident grave d'un ADC de PNO qui avait vu un isolateur traverser la vitre frontale et le blesser gravement.** Une enquête du BEATT (bureau d'enquête sur les accidents de transport terrestre) avait pointé les problèmes techniques et émis des recommandations. Celles-ci ont donc forcé la SNCF à prévoir le changement de toutes les vitres frontales qui ne sont pas assez résistantes et qu'en attendant la note « dégivrage » devrait être appliquée pour limiter la casse en cas d'impact sur la vitre frontale.

Comme rien ne se passe bien à la SNCF, cela fait des années que cet accident a eu lieu et pourtant toutes les vitres frontales n'ont pas été remplacées suite notamment à des problèmes techniques (rappelez-vous les filtres flous). Depuis un problème sur l'anti-buée a été constaté, la quasi-totalité a été isolé et une note de service est venue contredire l'ancienne pour que l'antibuée ne soit pas mis en service tandis que la première note est toujours applicable. Cela ne posait pas de soucis à la belle saison mais ce n'est plus le cas et malgré nos avertissements l'entreprise n'a pas réussi à régler ce sujet dans les temps.

**Aujourd'hui, il y a encore 22 motrices avec l'anti-buée Hors Service dont 8 avec le pare-brise qui n'est pas remplacé. Il y a donc un vrai sujet sécurité pour les agents de conduite sur ces 8 rames.**

Nous sommes intervenus dès le début de cette problématique pour demander à la direction de bien prévoir l'arrivée des basses températures pour que les ADC ne soient pas en danger. Mais tout à l'air compliqué dans cette entreprise pour mettre des années à changer des pare-brises. Qu'un incident technique (qui est aussi dangereux) ne soit pas résolu au bout de plusieurs mois est complètement incompréhensible surtout quand il s'agit de sécurité.

La direction s'était au départ engagée à ce que ce soit réglé avant le 31 octobre. Nous sommes le dernier jour de novembre et il reste des cas de rames qui roulent encore avec aucune des 2 solutions active pour « protéger » l'ADC. Comme nous ne pouvons pas savoir quelles rames ont vu leur pare brise changé, l'ADC ne peut pas savoir s'il est en sécurité si l'anti-buée est isolé. Nous avons également demandé de mettre les cabines incriminées en intermédiaire (mais nous pensons que c'est souvent la rame entière qui est concernée).

**C'est pour cette raison que nous vous demandons de refuser de conduire un train quand le chauffage vitre est isolé dans votre cabine lorsque la température se situe entre 0 et 5 degrés.**

Fascicule des Notes de Service Traktion des Lignes D&F

ET de Paris Sud Est

**NOTE DE SERVICE 02/2014 (Version 2)**

Paris le 30/01/2014

Utilisation du dégivrage des baies frontales

La présente note concerne les matériels suivant :

- > BB 63500, BB66000, BB67200/67300/67400, BB69000/69400,
- > BB 7200, BB 22200, BB 26000, BB85500,
- > Z2N, Z5300,
- > TGV SE, TGV A et TGV R.

Motivations :

Suite aux conclusions des différentes enquêtes concernant l'accident grave qui s'est produit en gare de Sevan le 1<sup>er</sup> février 2012 sur la ligne K, et des préconisations du BEATT, l'Établissement Traktion de PSE a été décidé de compléter les règles de l'article C 29.01 du RCL.

Mesures à mettre en œuvre :

- ✓ Mettre en service le chauffe-vitre même en l'absence de givre ou de buée quand la température extérieure est légèrement supérieure à 0°C
- ✓ Couper le chauffe-vitre dès que la température extérieure augmente et devient sensiblement supérieure à 0°C (Température avoisinant les 5°C)

Le ROS

D JOIGNOT

Distributeur : Conducteurs matériels

SNCF