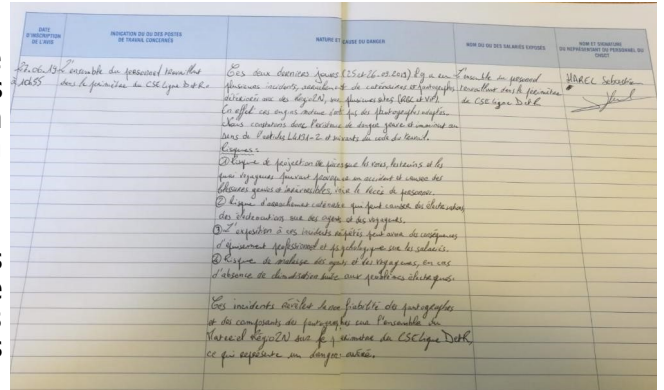


# DROIT D'ALERTE REGIO2N

Après l'épisode de cet hiver, avec les problèmes de pantographes sur Régio2N, c'est autour de l'été. **Cette semaine trois pantographes se sont retournés (2 à PGV dont 1 arrachement caténaire et 1 à VSG) sur cette série d'engins moteur. SUD-Rail a décidé d'agir immédiatement et de poser un nouveau droit d'alerte sur les Régio2N.**

Le jeudi 27 juin après-midi, une enquête a été effectuée sur le site de PGV. Une équipe d'agents « caténaire », d'agents du matériel, de la direction (matériel, sécurité et traction) et trois membres de la commission CSSCT étaient présents.

Plusieurs manœuvres ont été effectuées sur les différentes voies pour comprendre le dysfonctionnement. Les retournements des pantographes ont eu lieu à chaque fois sur les croisements de caténaire appelés « zone d'attaque ».



**Les agents caténaires ont mis en cause le gabarit du pantographe de la Régio2N et la pression qu'il exerce sur la caténaire 11kg alors que sur Z2N la pression est de 8kg.** En effet, pour eux il n'y a jamais eu de problème de ce type sur le site, la caténaire était bien tendue selon les normes fortes chaleurs. Après les différentes manœuvres, les agents caténaires ont constaté que le pantographe qui exerce une pression plus forte soulève la caténaire et la corne ayant un gabarit différent de celui de la Z2N enchevauche la caténaire sur la zone d'attaque de celle-ci.

**Pour la direction, la pression exercée par le pantographe sur la caténaire a été validée par les autorités compétentes et elle est justifiée par le fait que c'est le seul moyen de garantir un bon captage de courant car il n'y a qu'un seul pantographe sur ces rames.** De plus, les agents caténaires ayant menacé d'interdire les Régio2N sur les voies 16 à 24 sur le site PGV, la direction affirme que la circulation sur le site a également été validée par les autorités compétentes et que les modalités pour y circuler sont respectées par la Traction.

**Les équipes caténaires ont dans un premier temps, limité la vitesse des Régio2N sur ces voies et dans un deuxième temps, ils ont modifié les réglages des caténaires sur ces mêmes voies.** Pour l'INFRA, la reprise des circulations sur PGV est de nouveau possible sans restriction.

Le vendredi 28 juin, nous avons refait le point lors d'une réunion sur les mesures qui nous semblent indispensables pour éviter tout risque de nouvel incident. Nous avons donc préconisé dans l'attente de solutions pérennes :

- Abaissement de la pression à 8 kg comme les pantographes Z2N.
- Revoir le pantographe dans son intégralité pour régler les soucis de gabarit.
- Faire un groupe de travail entre les différents experts et les membres CSSCT pour trouver des solutions pérennes.

Le Président de la CSSCT était bien dans le dialogue social pour trouver un consensus malgré les désaccords sur les préconisations. Cependant le Président du CSE TN D/R a une nouvelle fois brillé dans la provocation en mettant un terme au débat et en nous disant « stop, nous n'allons pas débattre 3h, on est là pour faire rouler les trains ». En agissant de la sorte le Président du CSE détruit le dialogue social, nous avons donc décidé de quitter la réunion et saisir l'inspection du travail sur ce dossier.

Pour en revenir sur les Régio2N, nous constatons encore une fois la très mauvaise fiabilité de ces rames et le choix complètement ubuesque d'avoir choisi ce matériel pour circuler en zone dense. IDF Mobilité et la direction ont dupé les agents et les usagers. N'hésitez pas à nous signaler les dysfonctionnements à venir ce qui nous permettra de compléter le dossier.