



# INTERCITÉS AGENTS DE CONDUITE

LES RAMES OXYGÈNE

# L'UNSA VOUS INFORME

Durant l'audience Intercités, l'UNSA a abordé différents sujets sur l'arrivée de ce nouveau matériel roulant. À l'heure actuelle, l'attrait pour les rames Oxygène semble peu élevé.



## DES ÉTHYLOTESTS ? POUR L'UNSA, C'EST NON !

Les rames seraient équipées d'un éthylotest à la mise en service du poste de conduite et relève de conducteur. La direction se retranche derrière la demande de l'autorité organisatrice – la direction

générale des infrastructures, des transports et des mobilités (DGITM) –, et rappelle que le TGV M sera équipé également de ce système. Cependant, plusieurs interrogations ont été soulevées par

l'UNSA concernant le respect des données collectées (RGPD) ainsi que sur les règles d'hygiène de ce dispositif. Il a aussi été question du dysfonctionnement d'un tel système et des règles à appliquer. ...

...

## SYSTÈME SEVAC POUR L'UNSA, C'EST ENCORE NON !

Il s'agit d'une caméra pointée sur l'ADC et sur ses gestes, avec prise audio en cabine. L'UNSA s'y oppose pour des questions évidentes de respect de la vie privée, mais aussi liées au flou entourant l'exploitation éventuelle de ces images. Aucune

précision n'est apportée sur les motifs de cette utilisation, ni sur la demande ou la réquisition de quelle autorité que ce soit... Ce matériel, qui devait être aussi installé sur les RER NG chez Transilien, a finalement été retiré. La direction,

qui semble elle aussi mal à l'aise avec ce système, se défait sur la décision de l'autorité organisatrice et de sa demande d'équiper les rames Oxygène de ce dispositif. Nous avons rappelé qu'un tel équipement pourrait aussi être dégradé.

## ÉQUIPEMENT AGENT SEUL (EAS) L'UNSA A ALERTÉ SUR L'ERGONOMIE DANS LES RAMES OXYGÈNE

L'écran EAS est positionné en arrière droit par rapport à la position de conduite de l'ADC. Nous avons alerté la direction sur l'absence de visibilité des quais lors des dernières secondes avant la mise en mouvement pour l'exploitation en agent seul. Qu'en sera-t-il en cas d'incident lié à cette mauvaise implantation d'écran (voyageur, UFR, etc.) ? Quid de la non-visibilité de PMR, plus lentes, qui pourront monter en autonomie, sans que l'ADC en soit informé ? De plus, la gestion des portes, des signaux d'alarme et des alarmes UFR



semble complexe. La direction nous a informés qu'un seul ASCT sera présent dans les trains assurés en rame Oxygène, ce que l'UNSA dénonce. Si l'équipement agent seul n'est pas adapté, l'UNSA demande que l'exploitation se fasse avec un ASCT titulaire, assurant le service train, d'autant plus que les rames seront équipées du dispositif de correspondance. La direction refuse, arguant que les ASCT ne seront pas formés au service train avec dispositif de correspondance, ce que nous dénonçons également. Quid si panne EAS ?

## POUR ALLER PLUS LOIN QUELQUES INFORMATIONS TECHNIQUES

### UNSA

À la suite de l'analyse par notre pôle traction de la documentation technique des rames Oxygène, nous avons alerté la direction sur des irritants déjà présents sur le matériel. Nous avons aussi alerté sur la problématique en cas de demande de secours par l'ADC d'une rame Oxygène.

### SNCF

La direction compte que celui-ci soit secouru par un Régiolis ou un AGC par exemple.

### UNSA

La masse du train et les déclivités rencontrées (Châteauroux < > Cahors par exemple) sont autant de

difficultés que nous avons soulevées. Nous avons exprimé des doutes quant au choix de la direction de se montrer si optimiste...

### SNCF

La direction n'est pas responsable de la fiabilité des rames qu'elle impute au constructeur...

**UNSA**

On espère que la direction a obtenu et participé à la réalisation d'une étude de sûreté de fonctionnement correct de ces rames...

**APRÈS LECTURE DES DOCUMENTS TECHNIQUES, L'UNSA VA INTERPELLER LA DIRECTION POUR QUE LES ADC NE SUBISSENT PAS LES IRRITANTS DES MATÉRIELS MODERNES.**

**UNSA**

Sur ces matériels modernes, l'informatique qui décide à la place de l'ADC est une contrainte tant pour lui que pour l'exploitation. On comprend l'intérêt du télédiagnostic et de la maintenance prédictive, mais concevoir des rames avec beaucoup de capteurs fait qu'elles soient moins fiables – plus il y a de capteurs, plus il y a un risque que l'un d'eux tombe en panne –, sans compter les bugs des logiciels. Si l'ADC ne peut pas reprendre

la main sur la machine et s'il s'avère que c'est un capteur ou l'informatique qui ne fonctionnent pas, il ne faut pas s'attendre à des améliorations... Idem si les ADC ne sont pas formés à comprendre le principe de fonctionnement de ces rames et pas seulement leur utilisation... Quid des applications *Guide dépannage* et de la perte de logique de dépannage, avec les risques sécuritaires que cela engendre ? Quid des remontées faites par les ADC au Matériel si l'on ne parle pas le même langage par manque de formation ?

**QUÉSACO**

**L'ÉTUDE DE SÛRETÉ DE FONCTIONNEMENT**

Il s'agit de l'étude qui permet de prévoir les actions à mener pendant la durée de vie du matériel en fonction de la disponibilité souhaitée des rames : de la conception des rames avec des analyses de fiabilité compte tenu des composants choisis, de la maintenabilité (temps et facilité de réparation pour les pannes), de la

sécurité et la sécurité d'exploitation ferroviaire jusqu'à la fin de vie et le recyclage du matériel. De cette étude découlent des modifications de conception et les gammes de maintenance (opérations à prévoir, l'inventaire des travaux de maintenance et de visite, les fiches de visite, etc.) ainsi que plusieurs autres tâches et analyses importantes

afin d'obtenir le taux de disponibilité voulu.

**POUR L'UNSA**

L'entreprise aura une part de responsabilité sur la fiabilité et la disponibilité des rames. C'est elle, en partenariat avec l'autorité organisatrice, qui ont défini les cahiers des charges et qui doivent suivre ce que leur vend le constructeur.

**ET LES AUTRES IRRITANTS ? L'UNSA EST PRÊTE À INTERVENIR !**

Nous allons interpeller la direction sur les irritants vus sur le matériel moderne de type Régio2N, Régiolis ou dans la documentation technique.

- **Renvoi de courant à la caténaire sous givre en 1 500 V** : est-ce que les pantographes vont se désagréger comme sur certaines

rames modernes ? Est-ce que cela sera inhibable ?

- **Palpation** et captage des 1 500 V sous givre.
- **Patinage et enrayage** : essieux moteurs non reliés entre eux, avec moteur coupleux et plus de semelles de frein qui nettoient les bandes de roulement, dont les roues de la motrice.

- **CVS de puissance à refroidissement passif en toiture** : doute en cas de chaleur excessive et de roulage à 200 km / h avec un certain ampérage aux moteurs. Quel REX Régio2n sur les chargeurs batterie qui se mettent en sécurité ?
- **Sifflet au pied** : pédale au milieu, entre deux pédales VA. ...

- **Ergonomie du sifflet à la main :** va-t-on devoir lâcher le frein pour siffler à la main ?
- **Aérodynamisme :** rideaux de pluie non essuyés par l'essuie-vitres, comme sur Régio2n, à une certaine vitesse quand il pleut beaucoup.
- **Pollution lumineuse en cabine :** la nuit, par l'allumage de voyants et boutons non essentiels à la conduite. Le jour, avec ces vitres en position frontale / latérale, non munies d'essuie-vitre et avec des stores à 10 cm des vitres.
- **Présence d'une lumière au BSI** pour indiquer que la rame est en freinage (éblouissement de nuit).
- **Allumage automatique de la lumière cabine à l'ouverture des portes d'accès :** quid de la défaillance système si l'on ne peut pas éteindre l'éclairage et quid de l'entrée de l'ASCT pendant la conduite ? Des boutons proches des portes, comme sur Régio2N, suffisent.
- **Espace voyageur concomitant à la cabine de conduite :** nuisances auditives et olfactives, résistance de ladite porte de séparation et risque de vandalisme.
- **Mise en véhicule :** est-ce qu'il faudra une PERS ?
- **Captation GPS** par Sirius.
- **Gestion** des carnets de bord informatiques, temps de lecture et annotations ?
- **Souci de gestion de signaux d'alarme et appel SOS unité fauteuil roulant :** cela dégrade fortement la régularité sur certains axes, sur TER & TN et impacte fortement la conduite.
- **Souci de choix des sons en cabine :** sur Régio2N, le son de la fermeture des portes et celui de la survitesse KVB sont quasiment identiques.
- **Souci de pantographe :** force d'appui sur caténaire par forte chaleur concernant les Régio2N.
- **Souci par temps de neige** de la fermeture des comble-lacunes.
- **Résistance au choc** des rames, notamment des carénages.



- **Rapatriement des rames :** comment faire Clermont < > Paris ou Toulouse < > Paris en respectant des catégories de vitesse faible ?
- **Gestion des voyageurs en cas de demande de secours :** comment faire si la rame est hors service, non alimentée en énergie, non alimentable par du matériel secourant et avec un seul ASCT par rame ?
- **Difficulté à observer l'extérieur du train pendant la conduite à cause des fenêtres latérales qui semblent éloignées du siège de l'ADC :** vont-ils nous mettre des rétroviseurs comme sur les locomotives à pupitre central destinées aux trafics de fret ?
- **Quid du temps d'application** de certaines procédures de traction, type fuite CG, avec manomètre sur le côté et fenêtres latérales qui semblent éloignées du siège de l'ADC ?
- **Mises à jour du système :** cela engendre des risques, surtout s'il est possible de les faire quand le matériel est en ligne.
- **Prise en compte** du REX sur les Régiolis où certaines pannes se ressoudent en devant demander la coupure d'alimentation caténaire.
- **Prise en compte** du REX sur les Régiolis concernant l'automatisme qui freine la rame après un certain temps sans tension sur la ligne et causant des problèmes sur les arrêts juste après un baisser du pantographe.
- **Prise en compte** du REX Regio2N concernant l'impossibilité d'émettre le SAR à la suite d'un choc.
- **PACLE :** le changement de tension sur Régio2N prend beaucoup de temps, avec une perte de vitesse conséquente, car le matériel adapte la montée du bon pantographe après avoir palpé la tension avec le pantographe 25 000 V et le passage des sectionnements en marche à vue pose parfois des soucis avec le matériel qui freine.
- **PALITO :** en plus de la déclivité de la ligne avec les patinages, enrayages et les soucis de givre caténaire en saison froide, il faut couper ou réduire la traction au franchissement de certaines sous-stations électriques pour ne pas les faire disjoncter. Cela aura un impact sur la régularité, avec des rames de 200 m, donc 400 m en UM.
- **La caméra en position frontale :** elle ne filme que la voie, sans prise audio. Nous considérons que cette caméra peut être de nature à dédouaner les ADC et pourrait, si les images sont visionnables par l'ADC en cabine, améliorer la qualité de vie au travail dans certaines situations, par exemple sur la reconnaissance de signal ou doute sur choc.