

Sale temps pour les trains Regio 2N

Les problèmes se multiplient pour ce modèle fabriqué par Bombardier qui équipe les réseaux TER et Transilien.

PAR VINCENT VÉRIER

LES REGIO 2N n'aiment pas les températures extrêmes. Dans une note interne diffusée à la fin du mois de juillet, que nous avons pu consulter, la direction de la SNCF demande à ses conducteurs de limiter la vitesse de circulation de ces trains. « Des événements récents montrent qu'en cas de fortes chaleurs, il existe un risque d'incident caténaire par enfourchement lors de la circulation d'une Régio 2N sur les voies de service équipées 1 500 V », indique la note.

La compagnie demande à ses conducteurs de rouler à 5 km/h au lieu de 30 km/h dès que la température dépasse 30 °C. « L'arrachement des caténaires lors de fortes chaleurs, c'est connu, reconnaît un cadre de la SNCF. Mais là, c'est systématique avec les Regio 2N. Il y a un problème de conception. »

Depuis le début de l'été, au moins quatre caténaires ont été arrachées. « Uniquement sur

les voies de service, reconnaît Fabien Villedieu de SUD-Rail. Celles qui permettent notamment d'amener les trains des parkings jusqu'aux gares. Mais ces limitations ont un impact sur la régularité. Sans compter qu'il y a un risque pour la sécurité des cheminots. »

« QUAND ON EST AUX COMMANDES D'UN REGIO 2N, ON A L'IMPRESSIION DE CONDUIRE UN TRAIN EN PLASTIQUE »
UN CHEMINOT

Dans un courrier daté du 23 juillet, l'inspection du travail ordonne à la SNCF de prendre toutes les mesures pour assurer la sécurité et notamment pour éviter les risques d'électrisation. « L'hiver, c'est la même chose, assure Bérenger Cernon, de la CGT. Dès qu'il y a du givre, comme les Regio 2N ne possèdent qu'un seul pantographe au lieu de deux, ils arrachent davantage de caténaires. » « Faux, rétorque la SNCF.

L'hiver, il n'y a pas de problème particulier. Et l'été, il y a des adaptations à faire. C'est un problème de jeunesse. »

Une jeunesse qui dure ! Les premiers Regio 2N ont été livrés à partir de 2014 en province et depuis 2017 en région parisienne. Au total, plus de 200 trains ont été achetés par dix régions.

« Quand on est aux commandes d'un Regio 2N, on a l'impression de conduire un train en plastique, confie un conducteur de la SNCF. Ils sont fragiles. » La semaine dernière, l'un d'eux a vu son système d'alerte radio annihilé après avoir heurté un piéton aux abords de Nemours (Seine-et-Marne) : « Le conducteur ne pouvait appeler pour arrêter la circulation des trains, relate Bérenger Cernon. Heureusement qu'il avait son téléphone portable et du réseau. » Un problème qui s'était déjà produit en janvier en gare de Brunoy (Essonne), après une collision avec une personne.

« Ce premier accident a révélé une fragilité sur le Regio 2N,



IP/SEBASTIAN COMPAGNON

reconnaît la compagnie ferroviaire. Il a fallu poser un enduit isolant. Sur les trains des Hauts-de-France, c'est fait. Pour les quarante d'Ile-de-France, il faudra attendre deux mois. En attendant, les conducteurs sont équipés de radios portatives. Quant au second accident, survenu la semaine dernière : « Il est exceptionnel, poursuit l'entreprise publique. Il aurait pu arriver sur un TGV. Jamais la sécurité des trains n'a été remise en

cause. » Ces différents problèmes techniques interviennent alors que, en février, la SNCF a refusé la réception de deux Regio 2N pour des malfaçons : « Tout n'est pas de notre responsabilité, estime Bombardier. Et pour le reste, ce sont des défauts de jeunesse. » Une source interne à la SNCF concède : « C'est vrai, avec un nouveau train, il y a toujours des problèmes. Mais avec les Regio 2N, c'est plus que d'habitude. »

La semaine dernière un train Regio 2N a vu son système d'alerte radio cesser de fonctionner après avoir heurté un piéton.