

## NOUVEAU TECHNICENTRE RÉGION VAL DE LOIRE



La Région Val de Loire a commandé 32 rames Omneo Premium de Bombardier. Elles remplaceront, dès 2022, le parc vétuste actuel.

Afin d'assurer la maintenance de ce nouveau matériel, la Région Val de Loire a décidé de financer à hauteur de 70 millions d'euros la construction de nouvelles installations de maintenance à Orléans.

Le site s'étendra sur 7 hectares dont 4840 m<sup>2</sup> seront couverts. L'atelier sera composé de 4 fosses et de 8 voies de remisages.

Une soixantaine d'emplois seront créés sur le site. L'ouverture est prévue pour 2022.

Si la construction de nouvelles installations de maintenance ouvre des perspectives d'avenir pour l'emploi, les personnels qui travailleront sur ce site appartiendront au mieux à une filiale de SNCF et au pire à un autre opérateur ferroviaire.

En effet, le projet de SNCF est de répondre aux appels d'offres des régions en créant systématiquement une filiale.



## LA RÉGION OCCITANIE ET LA SNCF ORGANISENT LA CONCURRENCE AU DÉTRIMENT DES TI



Un appel d'offres de rénovation de rames AGC a été lancé par la SNCF et la Région Occitanie en janvier 2020. Il a été remporté en septembre par la SAFRA (Société Albigeoise de Fabrication et de Réparation Automobile). Ce marché consiste en la rénovation de 19 rames AGC et comporte une option pour 10 rames supplémentaires.

La SAFRA, qui rénove déjà des bus et tramways, s'engage sur un nouveau créneau avec la modernisation du matériel ferroviaire.

Cette rénovation des AGC correspondra à une opération type confort et esthétique.

À l'intérieur, il s'agit de la rénovation des sièges et des revêtements de sols, du nettoyage des autres revêtements intérieurs, de la suppression des poubelles, de l'installation d'un système complet de comptage des voyageurs, du remplacement de l'ensemble des éclairages halogènes par des LED et de la rénovation des plafonds.

Pour la partie extérieure, la livrée sera refaite complètement aux couleurs de la région Occitanie : rouge et gris clair.

La SAFRA prévoit un agrandissement de son usine d'Albi passant de 1000 m<sup>2</sup> à 6000 m<sup>2</sup> couverts.

L'entreprise ambitionne de récupérer d'autres parts de marchés dans le domaine de la rénovation ferroviaire, se plaçant ainsi en concurrence directe avec nos Technicentres Industriels.

## DÉRAILLEMENT DU TGV EST DES O.M. POUR LA MAINTENANCE



Le 5 mars 2020, le TGV Strasbourg-Paris déraile à la suite de l'éboulement d'un talus.



Le bilan fait état de quelques blessés légers mais nous avons échappé à une catastrophe majeure.

Lors du choc, le Signal d'Alarme Radio (SAR) a été désactivé à la suite d'une rupture d'alimentation (72v). Le signal d'alerte destiné à commander l'arrêt de tous les trains présents sur la zone n'a donc pas été émis malgré la commande effectuée par l'agent de conduite. Par chance, aucun train croiseur n'était présent à ce moment là.

Le choc violent de la motrice contre le talus a engendré un mouvement latéral qui a sorti les deux racks (appareillage électronique monté sous caisse sur glissière) de chargeur batterie de leur emplacement. Puis, un des deux racks est revenu en place, rétablissant l'alimentation 72V.

L'analyse de ce dysfonctionnement a permis de mettre en évidence deux problèmes techniques :

1. L'insuffisance du maintien des racks en cas de choc latéral ;
2. La mise en veille automatique du SAR lors de micro-coupures d'alimentation électrique.

À ce jour, les équipes de la Direction du Matériel et de la Direction de l'Ingénierie ont résolu ces deux anomalies en modifiant le système de maintien en position des racks et en corrigeant les paramètres de fonctionnement du SAR (modification du soft).

Les Ordres de Modifications (O.M.) sont déjà rédigés et nous sommes dans l'attente des approvisionnements. Ces deux OM seront appliqués lors du passage des rames en Technicentres de Maintenance ou en Technicentres Industriels.

## OPTIMUM

anticiper, coopérer, optimiser

Le projet Optimum, initié en 2017, a pour objectif le remplacement des logiciels de gestion administrative tels que : IDAP, Hélios, ... qui deviennent obsolètes.

La mise en place de ce logiciel doit permettre aux agents d'avoir la main sur les demandes de congés, le pointage journalier, le compte épargne temps. Cette saisie individualisée via Intranet devrait ainsi alléger la charge des DPX et des managers.

La mise en place du logiciel a débuté en novembre 2019 au Technicampus, puis en mars 2020 à la Direction du Matériel et dans les clusters (centres d'ingénierie).

La généralisation dans les Technicentres Industriels est planifiée en 2022.

L'UNSA-Ferroviaire a exigé que les dysfonctionnements constatés sur le terrain, en particulier en Ingénierie, soient résolus avant la généralisation aux Technicentres Industriels.

L'UNSA-Ferroviaire est vigilante pour que vos EVS soient payés en temps et en heure, et pour que la charge de travail des DPX et des pôles RH ne soit pas augmentée encore une fois !

