



EN RAISON DES FEUILLES MORTES...

Chaque automne, les feuilles tombent des arbres et les pluies sont abondantes. SNCF se prépare à ce phénomène naturel qui peut avoir de lourdes conséquences sur la régularité des trains.

Les agents SNCF déploient tous leurs efforts pour y remédier. Malgré les moyens mis en oeuvre et la mobilisation de tous, cet aléa climatique ne peut jamais être totalement maîtrisé.



VOS CANAUX D'INFORMATION TER FRANCHE-COMTÉ

• EN GARE ET À BORD DES TRAINS

Nos agents sont à votre écoute pour répondre à toutes vos questions.

• PAR TÉLÉPHONE

CONTACT'TER au 0800 802 479
du lundi au vendredi de 6h30 à 19h00

• SITE TER FRANCHE-COMTÉ

www.ter-sncf.com (région Franche-Comté)

• BLOGS DE LIGNE TER FRANCHE-COMTÉ

- ligne Dijon - Besançon - Belfort : www.maligne-ter.com/dijon-belfort
- ligne Besançon - Morteau - la Suisse : www.maligne-ter.com/besancon-morteau-suisse



MESURES PRÉVENTIVES FACE AUX CHUTES DE FEUILLES ET À LEURS INCIDENCES FERROVIAIRES



► QUEL EST L'IMPACT DES FEUILLES MORTES SUR LES RAILS ?

Les feuilles mortes qui se posent sur les voies humides se transforment, du fait du passage des trains, en une pâte végétale. Cette matière divise jusqu'à 3 fois l'adhérence de la roue sur le rail, un peu comme une route verglacée pour une automobile. Conséquence, les roues patinent lors d'une forte accélération ou glissent lors d'un freinage important.

Ce phénomène est souvent présent sur des lignes à forte pente et dans les zones boisées.

► ADAPTATION DE LA CONDUITE DES TRAINS

Lorsque ce phénomène se produit, les conducteurs accélèrent et freinent plus doucement pour garantir votre sécurité et arrêter correctement le train à quai, tout comme le ferait un automobiliste par temps de pluie ou de verglas.

Par conséquent, ces jours là, les trains peuvent prendre du retard...

► BLOCAGE DES ROUES

Si la perte d'adhérence est néanmoins trop importante, le conducteur peut être amené à réaliser un "freinage renforcé". Cette procédure provoque des **dégâts sur les roues, les essieux et éventuellement les rails**. En effet, lorsque les roues se bloquent pour freiner, prenant la main sur le **système comparable à l'ABS des voitures**, le train continue d'avancer. Chaque roue s'use sur le point de contact et forme un "méplat" (la roue n'est plus ronde). Abimée, elle perd en freinage et le confort des voyageurs est affecté (secousses).

► CONSÉQUENCES MATÉRIELLES ET LOGISTIQUES

La roue doit alors être réusinée en atelier ou changée selon le niveau d'usure. C'est une opération lourde qui ne peut s'effectuer que dans un atelier de maintenance spécialisé. La rame est alors retirée de la circulation. Si les événements se multiplient, et malgré un parc d'essieux (de roues) de réserve important et des équipes de maintenance renforcées, ces réparations peuvent nous conduire à réduire la composition de certains trains (réduction du nombre de voitures), voire à en supprimer.

De plus, lorsqu'un tel freinage se produit, il faut stopper la circulation sur la voie pour observer l'état du rail et le nettoyer au besoin avant d'y engager d'autres trains.



Réusinage d'une roue en atelier pour supprimer le méplat

► EN FRANCHE-COMTÉ

- Chaque automne, les trains laveurs-brosseurs parcourent les secteurs sensibles chaque semaine.



Train laveur



DES MESURES EXCEPTIONNELLES

Pour réduire les nuisances de ce phénomène naturel, SNCF met en œuvre des moyens exceptionnels

► LA TAILLE PRÉVENTIVE DES ARBRES

Avant l'automne, les équipes d'entretien des voies élaguent et débroussaillent les zones à risques dans les emprises ferroviaires pour limiter la chute des feuilles sur les voies.

En 2013, un budget supplémentaire a été débloqué afin d'intensifier ces mesures de prévention.



Débroussaillage et élagage le long des voies

► L'EAU HAUTE PRESSION

Les trains laveurs-brosseurs projettent un jet d'eau haute-pression associé à un brossage sur le dessus du rail. Les tournées sont effectuées pendant deux mois selon un programme très précis adapté en fonction des circonstances.



Projection d'eau haute pression sur le rail

► LA FORMATION DU PERSONNEL

Avant l'automne et afin d'appréhender les conditions particulières de conduite pendant cette saison, des mesures préventives et des préconisations sont délivrées aux conducteurs : conduite de train, accélération, décélération et respect des arrêts, freinage,...

► LE RENFORCEMENT DE LA MAINTENANCE

Pendant la saison des feuilles mortes, les centres de reprofilage d'essieux mettent en place une astreinte spécifique ainsi qu'une organisation visant à absorber le surplus d'essieux à traiter. Cette organisation concourt à l'absorption de la charge de travail supplémentaire et permet de réduire les délais d'immobilisation des rames en atelier.

Si nécessaire, le centre de maintenance du matériel met en place une organisation en 3x8.

EN FRANCHE-COMTÉ

Sur les lignes francs-comtoises, le phénomène feuilles mortes est particulièrement sensible entre :

- Besançon - Le Valdahon,
- Mouchard - Frasne,
- Mouchard - St Amour,
- Lure - Luxeuil.

