



## 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](http://www.ter-sncf.com) (région Franche-Comté)

- **BLOGS DE LIGNE TER FRANCHE-COMTÉ**

- ligne Dijon - Besançon - Belfort :  
[www.maligne-ter.com/dijon-belfort](http://www.maligne-ter.com/dijon-belfort)

- ligne Besançon - Morteau - la Suisse :  
[www.maligne-ter.com/besancon-morteau-suisse](http://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). Abîmée, 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 - Frasnay,
- Mouchard - St Amour,
- Lure - Luxeuil.