

CLERMONT-FERRAND, LE 08 NOVEMBRE 2013

## CONSÉQUENCES DES FEUILLES MORTES SUR LES CIRCULATIONS FERROVIAIRES

LES CONDITIONS MÉTÉOROLOGIQUES DE L'AUTOMNE FRAGILISENT LES INFRASTRUCTURES AINSI QUE LE MATÉRIEL ET PEUVENT ENTRAÎNER DES PERTURBATIONS SUR LE RESEAU.

### LA FORMATION D'UNE PÂTE VÉGÉTALE

Les feuilles mortes se déposent sur les rails humides et forment une pâte végétale appelée « cellulose écrasée » au passage des trains. Cette pellicule adhère à la surface du rail et devient très glissante. Elle peut réduire jusqu'à trois fois l'adhérence de la roue du train sur le rail. Ce phénomène, largement constaté sur les lignes traversant les zones boisées, peut entraîner des perturbations sur le réseau ferroviaire.

### LES FEUILLES MORTES À L'ORIGINE DE DEUX PHÉNOMÈNES MÉCANIQUES



#### ➤ Le patinage

Lorsque le mélange des feuilles mortes et de l'humidité est important, les trains sont confrontés au phénomène de patinage : les roues glissent sur le rail et tournent dans le vide. Afin d'assurer la sécurité ferroviaire, les trains sont alors ralentis et de ce fait le temps de parcours est allongé. Si le manque d'adhérence est trop important, le conducteur doit procéder à un « arrêt d'urgence ». Cette procédure provoque des dégâts sur les roues, les essieux et les rails. Le conducteur doit signaler la zone au régulateur qui applique des mesures pour limiter les risques (ex : limitation de vitesse tant qu'un agent envoyé sur place ne confirme pas la possibilité de reprendre à vitesse normale). Il peut arriver que le train ne parvienne pas à redémarrer après un arrêt. Les roues tournent alors dans le vide et le trafic est interrompu en attendant l'arrivée d'une locomotive pour acheminer le train impacté.

#### ➤ L'enrayage

L'enrayage survient lorsque le train est en phase de freinage. Les roues se bloquent et le train continue alors à avancer en glissant sur le rail. Le temps de freinage devient plus long, ce qui provoque des plats ou « des roues carrées ». Lorsqu'un plat se forme, le train doit être envoyé en atelier pour que la roue soit usinée afin de retrouver ses caractéristiques normales. Dans les cas les plus sérieux, la roue doit être changée : la rame est alors retirée de la circulation le temps de l'intervention. Les conséquences sur le trafic ferroviaire et pour les voyageurs peuvent être importantes : retards et suppressions de trains, diminution du nombre de rames disponibles, immobilisations de trains sur le parcours, etc. SNCF se tient prête et se dote de moyens pour limiter ces phénomènes.



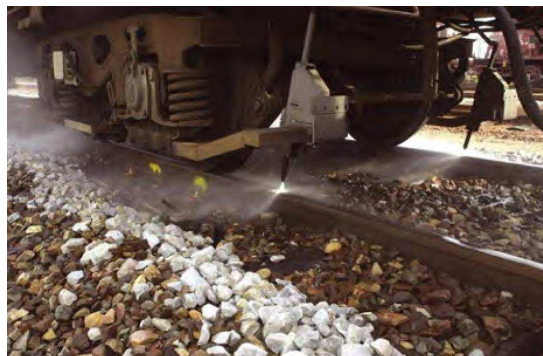
## LES MESURES PRÉVENTIVES ET CURATIVES

### ➤ 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.

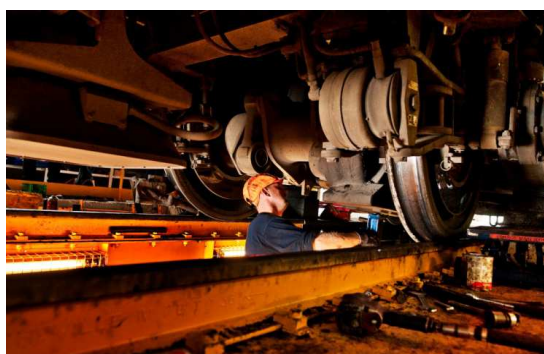
### ➤ L'eau haute pression

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.



### ➤ La formation du personnel

Avant l'automne, les conducteurs reçoivent un perfectionnement sur les conditions particulières de conduite pendant cette saison.



### ➤ 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.

A l'automne 2013, les trains laveurs-brosseurs parcourent les secteurs sensibles chaque semaine (au départ de Montluçon, Gannat, Roanne, Le Puy-en-Velay, Neussargues et Aurillac).

### ➤ Les zones sensibles en Auvergne

Sur la région, plusieurs zones dites « sensibles » sont particulièrement soumises à la vigilance des agents SNCF : le Lioran, Murat et Vic sur Cère, Laqueuille et Le Mont Dore, Riom, Vichy et Saint Germain-des-Fossés. Il est à noter que d'autres zones peuvent être également touchées par cette problématique, notamment sur les lignes où résident de fortes pentes.

### ➤ A propos de SNCF

SNCF est l'un des premiers groupes mondiaux de mobilité et de logistique, avec une présence dans 120 pays, 32,6 milliards d'euros de chiffre d'affaires dont 23% à l'international et 245 000 collaborateurs en 2011. Groupe public à vocation de service public, fort de son socle ferroviaire français, SNCF élargit l'offre des services de transport afin de proposer une mobilité fluide et de porte à porte à ses clients, voyageurs, chargeurs ou Autorités Organisatrices. Afin de conquérir les marchés transfrontaliers et internationaux, le groupe s'appuie sur 5 branches d'activité : gestion, exploitation, maintenance et ingénierie d'infrastructure à dominante ferroviaire (SNCF Infra), transport public de voyageurs urbain, périurbain et régional (SNCF Proximités), transport ferroviaire de voyageurs à grande vitesse (SNCF Voyages), transport et logistique marchandises (SNCF Geodis) et gestion et développement des gares (Gares & Connexions). [www.sncf.com](http://www.sncf.com)

Retrouvez l'actualité du groupe SNCF sur : <http://www.sncf.com/presse/a-la-une>

Twitter : @SNCF\_infopresse / @MaxenceDUVAUT

#### SERVICE DE PRESSE SNCF AUVERGNE BOURGOGNE OUEST

Blandine VINAGRE ROCCA – Directrice de la Communication - Tel : 04 63 66 37 32

Maxence DUVAUT – Attaché de presse - Tel : 04 63 66 37 33

**Astreinte Communication** (après 18 h et les week-ends) Tél. 06 14 27 26 31