

## UNE HISTOIRE DE FEUILLES MORTES...

Chaque automne, les feuilles tombent des arbres et les pluies sont abondantes. TER PICARDIE et INTERCITÉS se préparent 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 œuvre et la mobilisation de tous, cet aléa climatique ne peut jamais être totalement maîtrisé.

## PLUS D'INFORMATIONS

En gare et à bord des trains, nos agents sont à votre écoute pour répondre à toutes vos questions.

Par téléphone

**@llo Picardie Mobilité**

Du lundi au vendredi de 7h à 20h  
et le samedi de 9h à 18h

► N°Vert **0 800 099 565**

APPEL GRATUIT DEPUIS UN POSTE FIXE

Par internet

[www.ter-sncf.com/picardie](http://www.ter-sncf.com/picardie)

SNCF – Service communication Picardie – Ne pas jeter sur la voie publique

**POURQUOI LES TRAINS  
RALENTISSENT EN  
AUTOMNE ?**

**UNE HISTOIRE DE  
FEUILLES MORTES**



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. En 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, notamment Amiens – Paris, Laon – Paris, Amiens – Rouen et Beauvais - Paris.

Des mesures sont prises afin de limiter les conséquences de ce phénomène en termes de régularité des trains.

### ↗ Adaptation de la conduite des trains

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.

Par conséquent, ces jours-là, les trains peuvent donc prendre quelques minutes de retard.

### ↗ Blocage des roues

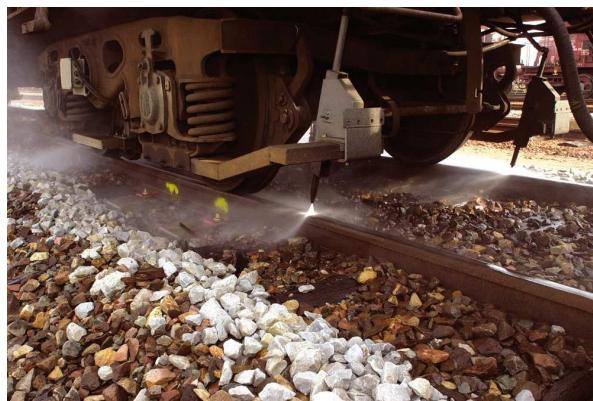
Si la perte d'adhérence est trop importante, le conducteur peut être amené à réaliser un «freinage renforcé». Cette procédure peut provoquer des dégâts sur les roues et éventuellement sur les rails. En effet, lorsque les roues se bloquent pour freiner, prenant la main sur le système comparable à l'ABS 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 capacité de freinage et le confort des voyageurs est affecté (secousses).

### ↗ Conséquences matérielles et logistiques

La roue doit alors être usinée en atelier voire remplacée selon le degré 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 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 en supprimer.



Méplat sur une roue



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 débroussaiuent les zones à risques dans les emprises ferroviaires pour limiter la chute des feuilles sur les voies. Cette année, une campagne d'élagage supplémentaire d'1 M€ sera réalisée.

### ↗ Le nettoyage des rails

Deux techniques sont utilisées en Picardie pour nettoyer les rails pendant la période de chute des feuilles :

- le train laveur-brosseur projette un jet d'eau haute-pression associé à un brossage sur le dessus du rail.
- le train brosser

Les tournées sont effectuées avant la pointe du matin sur les lignes prévues au programme, pendant tout l'automne.

Afin de faciliter le nettoyage des rails, SNCF expérimente, sur certaines lignes de Picardie, un nouveau produit utilisé en préventif.

Pendant l'automne 2012, les trains laveurs-brosseurs vont parcourir plus de 4000 km chaque semaine.

### ↗ Le sablage :

Ce dispositif, commandé par le conducteur, a pour fonction d'améliorer l'adhérence par interposition de particules solides entre la roue et le rail, principalement pour combattre le patinage.

### ↗ 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 qui suppriment les plats liés au blocage des roues, mettent en place une organisation renforcée visant à améliorer la disponibilité des rames.