



## EN RAISON DES FEUILLES MORTES

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

## SERVICES TRANSILIEN

INFORMATIONS  
HORAIRES  
TARIFS  
INFOS TRAFIC

**Site internet [transilien.com](http://transilien.com)**

**Application Transilien :**  
gratuite sur App Store et Google Play

**Site mobile : [transilien.mobi](http://transilien.mobi)**

**SMS pour les horaires en temps réel : 4 10 20**

Taper le nom de votre gare de départ

et envoyer au 4 10 20 

Prix d'un SMS + 0,05€ 

**Numéro d'information : 36 58** (0,25€ ttc/min\*)

\*hors surcoût éventuel de votre opérateur

**Relations Clientèle SNCF Transilien**

TSA 21262

75564 PARIS CEDEX 12

Direction des lignes SNCF Transilien L, A, J - crédits photos SNCF  
Ne pas jeter sur la voie publique



## MESURES PRÉVENTIVES DE L'AUTOMNE

## ET SES INCIDENCES FERROVIAIRES SUR L,A,J



## LES IMPACTS SUR LA CIRCULATION

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

Afin d'adapter leur conduite, les agents sont informés via un service d'alerte météorologique à J-1 en cas de conditions propices à une dégradation de l'adhérence.

### ➤ 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 dure plusieurs jours et 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.

### ➤ LA CIRCULATION ET L'OFFRE TRAINS

Engagement systématique des trains les plus adaptés, moins sujets aux phénomènes d'adhérence dégradée, lors des premières circulations du matin au départ de Gisors; Signalement aux conducteurs des éventuelles zones glissantes et des mesures préventives (ou restrictives) associées, le cas échéant.



Jet d'eau haute pression du train laveur

## LES MESURES PRÉVENTIVES

Pour réduire les nuisances de ce phénomène naturel, SNCF Transilien met en oeuvre 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. Elles procèdent parfois à l'installation de filets destinés à empêcher les feuilles mortes de tomber sur les voies.

### ➤ L'EAU HAUTE PRESSION

Les trains laveurs projettent un jet d'eau haute-pression sur le dessus du rail. Cela nettoie aussi la pâte végétale déposée sur les rails. Les tournées sont effectuées sur trois mois selon un programme très précis adapté en fonction des circonstances.

### ➤ LE RENFORCEMENT DE LA MAINTENANCE

Pendant la saison des feuilles mortes, la maintenance des trains passe d'une organisation en 2x8 la semaine à un travail en 3x8, parfois 7 jours /7. Les centres spécialisés dans le réusinage de roues, quand à eux, mettent en place une astreinte spécifique ainsi qu'une organisation visant à absorber le surplus 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 ateliers. Les stocks de matériels sont augmentés afin de remplacer rapidement les essieux en cas de besoin; Des opérations de maintenance préventive sont réalisées sur nos installations stratégiques avant la période critique; Une vérification approfondie des fonctions de sablage et d'anti-enrayage / anti-patinage (ABS des trains) sur les matériels roulant est également réalisée.

### ➤ UN SYSTÈME ANTI-ENRAYEURS SUR LES RAMES

Les trains L et transilien, s'équipent d'anti-enrayeur, limitant les impacts de la saison automnale sur la circulation. Les trains de la ligne L en sont équipés et les rames Francilien qui circuleront sur nos lignes L et J en bénéficient également puisque ce matériel est équipé d'anti-dérayer d'origine.



- Nos trains laveurs parcourent **190 km** chaque jour soit **380 km** de rails nettoyés tous les jours à une pression de 1000 bars entre octobre et décembre



- **Opération de traitement des végétations entre :**

- Conflans / Neuville
- Meulan / Conflans
- Poissy / Les Clairières
- Saint-Cloud / Versailles
- Saint-Cloud / Saint-Nom-la-Bretèche

**16 634 KM DE VOIES LAVÉES EN 12 SEMAINES**

### NOS AXES LES PLUS CONCERNÉS



Le phénomène est particulièrement sensible sur les tronçons des lignes où la végétation est plus importante le long des voies :

- Saint-Cloud <> Saint-Nom la Bretèche
- Saint-Cloud <> Versailles Rive Droite
- La Grande Ceinture Ouest
- Paris Saint-Lazare <> Mantes via Poissy