

À vos agendas !

Lancement de la campagne par les représentants nationaux et les entreprises ferroviaires :
dernier jeudi d'avril

Lancement de la campagne par les représentants territoriaux et les entreprises ferroviaires :
1^{er} jeudi de septembre

Préparation et bouclage des ressources : du
1^{er} jeudi de septembre au 1^{er} jeudi d'octobre

Suivi opérationnel et actions correctives en situations perturbées : du **1^{er} octobre au 31 décembre**

Bilans territoriaux :
2^e jeudi de février

Consolidation au niveau national : au plus tard le
2^e jeudi de mars



Veille et mesures immédiates lors d'un événement climatique redouté

- **Ouvrir la salle de crise** en mode veille (niveau dit « G0 ») et tracer les événements dans DURANDAL 2
- **Mettre en alerte** les unités de production et aviser la direction territoriale de SNCF Réseau et la direction de la zone de production des secteurs concernés
- S'assurer que les **opérateurs concernés** sont bien au fait de ce qu'ils doivent faire
- Se préparer aux **sollicitations des pouvoirs publics**
- Organiser des **tournées de surveillance**, en priorisant les secteurs sensibles
- Programmer **un point régulier** au regard des avis et bulletins météo, et réorganiser au besoin le dispositif de vigilance en conséquence.
- Adapter le **plan de transport** dès que possible et renforcer les moyens des tours en fosse, pour éviter d'entretenir une crise essieux.

Prévenir et gérer les risques d'une adhérence dégradée

Les problèmes d'adhérence apparaissent tout au long de l'année. Ils sont accentués en cas de pollution chimique ou végétale sur le rail. La chute des feuilles, associée à l'humidité, font de l'automne une période critique. Pour prévenir et gérer ces risques, SNCF Réseau et les entreprises ferroviaires participent chaque année à une campagne « Adhérence ».

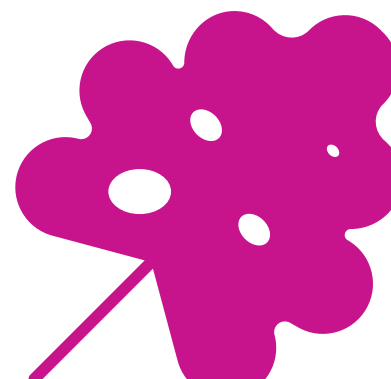
- Cartographie des zones à risque
- Maintenance, traitements préventifs et tournées terrain
- Actions spécifiques en cas de situations perturbées (nettoyage des rails, adaptation des conditions de circulation et plans de transport, prise en charge et information des voyageurs, etc.)

?

La question qui pique !

La SNCF est capable de battre le record du monde de vitesse sur rail mais se retrouve avec des trains bloqués par des feuilles mortes ?

Le contact rail-roue très performant en situation normale, repose sur une surface très réduite (de l'ordre d'une feuille A4 pour l'ensemble des roues d'un TGV). Lorsque les conditions sont défavorables – notamment quand les feuilles mortes écrasées et mouillées génèrent une pâte graisseuse qui peut recouvrir le rail – les efforts mécaniques de traction ou de freinage ne sont plus transmis de la roue au rail. Un patinage peut empêcher d'accélérer ou de monter une rampe et ainsi, bloquer la circulation. Un enrayage peut entraîner un blocage des roues et former un plat.



Ça patine, ça freine mal et ça shunte mal !

La perte d'adhérence impacte la régularité des trains, mais pas que ! Elle affecte également la sécurité lorsque les distances d'arrêt ne sont plus respectées ou que l'absence de shuntage ne permet plus de détecter la présence du train et perturbe la signalisation. Avec pour conséquence, dans les cas les plus extrêmes, un arrêt des circulations en dehors d'une gare pouvant mener à des situations inacceptables pour les voyageurs. La dégradation des roues entraîne une immobilisation du matériel roulant, le temps de les reprofiler dans un tour en fosse, pour rouler à nouveau en toute sécurité.

Qui est concerné par la campagne ?

- Les représentants « campagnes » nationaux et territoriaux de SNCF Réseau (métiers circulation, maintenance et travaux, gestion de crise) et des entreprises ferroviaires (métiers conduite, matériel)
 - Les managers de SNCF Réseau et des entreprises ferroviaires, qui veillent au suivi du calendrier et à l'application des mesures préventives et curatives
 - Des agents de terrain formés aux procédures, aux gestes métiers et aux bonnes pratiques, à même d'appliquer les mesures préventives et curatives.
- Élaboration d'une cartographie des zones à risque, partagée entre les métiers
 - Maintenance préventive du matériel roulant, des outils et installations : trains laveurs et brosses de rail, systèmes anti-enrayage et anti-patinage des trains, etc.
 - Vérification de la disponibilité des pièces de rechange et des tours en fosse en cas de besoin de reprofilage de roues
 - Traitement de la végétation aux abords des voies
 - Programmation des tournées des trains laveurs et brosses, ainsi que de la logistique associée

L'anticipation : l'une des clés de la réussite

Des mesures préventives sont prises par tous les métiers associés à la démarche :

- Préparation de plans de transport adaptés avec les Autorités Organisatrices de la Mobilité et les entreprises ferroviaires
- Adaptation du matériel appelé à circuler dans les zones à risque en accord avec les entreprises ferroviaires (limitation de la masse et de la puissance de traction des trains, fret en particulier)
- Vérification de la connaissance par tous les métiers des circuits de signalement
- Formation des conducteurs aux gestes adaptés en situation d'adhérence dégradée

Vigilance Météo

Le bulletin adhérence définit les indices de glissement des sections de ligne et sites concernés pour les 3 jours à venir (J+1, J+2 et J+3). Il est adressé chaque jour par Météo France aux centres opérationnels de gestion des circulations (COGC), à 14h au plus tard. Ces zones ont été identifiées lors des campagnes précédentes et leur cartographie est actualisée à chaque nouvelle campagne.

valeur	signification
0	<u>indice nul</u>
1	<u>indice très faible</u>
2	<u>indice faible</u>
3	<u>indice modéré</u>
4	<u>indice fort</u>

L'indicateur se base sur des modèles atmosphériques, à partir des paramètres météo liés à la température, à la vitesse du vent et à l'hydrométrie : humidité, rosée, brume/brouillard, cumul de pluie, cumul de jours secs précédant la présence d'eau, flux d'évaporation, humidité de surface, neige (ou contenu équivalent en eau). En cas d'indice modéré (niveau 3), application du mode veille.

Suivi opérationnel

- Suivi météo 24h/24
- Analyse des signalements
- Mise à jour de la cartographie des zones à risque
- Vérification quotidienne de la disponibilité des trains laveurs/brosseurs et de leurs conducteurs
- Adaptation des tournées des trains laveurs/brosseurs et des plans de transport. Si besoin : nettoyage des rails sous 48h maximum sur les axes stratégiques ou fortement perturbés, avec priorité par rapport aux trains de voyageurs et fret. En cas d'enrayage important, des mesures de nettoyage du rail doivent être prises dans les plus brefs délais.

Information voyageurs

À J-1 / 17h, les éventuelles conséquences de l'adaptation du plan de transport (suppressions, retards) doivent être indiquées dans les différents canaux d'information.