



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

SNCF

Question écrite n° 68178

Texte de la question

M. Jean-Frédéric Poisson interroge M. le secrétaire d'État chargé des transports sur l'état des chemins de fer lors de chutes de neige en Île-de-France. En effet, de nombreux Franciliens ont connu des difficultés à se rendre à leur travail notamment les usagers de la SNCF retardés par l'enneigement des voies ferrées. C'est la raison pour laquelle il souhaiterait connaître les moyens mis en oeuvre pour déneiger les rails, afin que les retards soient évités, et ainsi leur permettre d'assurer leur journée de travail.

Texte de la réponse

Les conditions météorologiques extrêmes ont des conséquences importantes sur la circulation des trains et peuvent entraîner de simples retards, mais aussi conduire à une interruption complète de la circulation pour réparer les voies et les caténaires. La SNCF, qui assure, pour le compte de Réseau ferré de France (RFF), la gestion opérationnelle de l'infrastructure et des moyens qui y sont alloués, reçoit chaque jour de Météo France des bulletins de prévisions détaillées aux postes de commandement régionaux, de sorte qu'en cas d'alerte météo, elle assure une surveillance accrue des installations et mobilise des équipes pour répondre à toute situation d'urgence. La surveillance porte, en particulier, sur les deux composants les plus sensibles : les caténaires et les aiguillages. En effet, la glace alourdit les caténaires entraînant un risque de rupture. Elle dégrade, en outre, le captage du courant et donc l'alimentation en électricité du train. Des dispositifs de réchauffage sont utilisés en envoyant de fortes impulsions électriques, mais ont pour conséquence d'accélérer l'usure des caténaires. Pour ce qui concerne les aiguillages, des réchauffeurs d'aiguilles à gaz ou électriques sont mis en route à l'annonce de chutes de neige. Ces réchauffeurs font fondre la neige pour éviter la formation de blocs de glace ou d'amas de neige susceptibles de bloquer le fonctionnement des aiguilles. Cependant, l'efficacité de ces systèmes est moindre dès lors que les chutes de neige sont très abondantes. En cas de fortes chutes de neige, la SNCF peut être amenée à déneiger les voies, ce qui est très rare. Dans ce cas, des trains « chasse-neige » peuvent être envoyés. En dehors des périodes d'intempéries exceptionnelles, la neige sur le rail ne constitue pas un obstacle pour les trains et ne justifie pas un ralentissement des circulations. Néanmoins, la SNCF, en tant qu'entreprise ferroviaire, est amenée à réduire la vitesse des TGV pour éviter qu'au passage d'un train, la vitesse ne soulève la neige et ne la chasse vers l'avant, l'arrière et les côtés. La neige peut aussi s'accumuler sous la motrice ou les voitures du train et se solidifier en blocs. L'appel d'air provoqué par le croisement de deux TGV lancés à grande vitesse détache les blocs qui se transforment alors en projectiles puissants, dont la vitesse d'impact peut atteindre plusieurs centaines de kilomètres à l'heure et briser les vitres des TGV. Selon l'évaluation de la situation faite par le conducteur, les prescriptions sont appliquées sur une distance déterminée et la vitesse réduite de 300 à 220 ou 230 km/h selon les lignes, sachant que le risque de projections de glace disparaît complètement à 160 km/h. Le graphique de circulation des transiliens circulant en Île-de-France peut également subir les effets de ces ralentissements de TGV. Si des incidents majeurs ont pu affecter la circulation des trains durant l'hiver 2009-2010, le seul incident lié aux chutes de neige en Île-de-France semble avoir été la rupture d'une caténaire provisoire à Choisy-le-Roi, ce qui a fortement pénalisé le trafic sur le RER C et la gare d'Austerlitz. Le lien avec les conditions climatiques n'a pas été totalement

démonstré, mais il est très probable que la neige a fragilisé une installation provisoire qui n'était pas conçue pour supporter ces conditions. Il faut rappeler que des moyens humains et techniques particuliers sont mis en oeuvre pour permettre la circulation des trains d'Île-de-France en période de basses températures et, notamment, lors des chutes de neige. Ainsi, sur les sites de garage des matériels, des équipes de maintenance et de conduite sont mises en place, afin de maintenir le matériel sous tension pour éviter les phénomènes de condensation, lors de la remontée des températures qui peuvent nuire au fonctionnement des moteurs de traction électriques. Cette mesure permet également de maintenir le matériel en température afin d'éviter la formation de blocs de glace dans les conduites pneumatiques de frein et de garantir le bon fonctionnement des portes. Une réunion avec les opérateurs de transports sur les intempéries et leur impact sur les transports a été organisée le 20 janvier 2010, afin de faire le point des impacts des intempéries sur la gestion des services de transport et pour en tirer des enseignements. Des voies de progrès ont été identifiées afin de mieux préparer et anticiper les épisodes hivernaux. Il s'agit essentiellement du renforcement des matériels roulants ferroviaires, de l'amélioration de la qualité des équipements de voies ferrées et de l'étude de la mise en oeuvre de plans de transport adaptés. Par ailleurs, la nécessité de mieux informer les usagers a été également soulignée. Au cours de l'année 2010, une nouvelle réunion évaluera les premières mesures engagées.

Données clés

Auteur : [M. Jean-Frédéric Poisson](#)

Circonscription : Yvelines (10^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 68178

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 29 décembre 2009, page 12460

Réponse publiée le : 4 mai 2010, page 5108