

Retour d'expérience sur les fortes chaleurs en présence des associations d'usagers

Compte-rendu de la réunion du 30 septembre 2015

Etaient présents :

FNAUT Ile-de-France	M. Marc PELISSIER	Président
FNAUT Ile-de-France	M. Bernard GOBITZ	Vice-président
Plus de trains	M. Arnaud BERTRAND	Président
Plus de trains	M. Kamel ZAOUÏ	Secrétaire général
Plus de trains	Mme Alexia DUFAUX	Référente pour la gare du Val d'Or
SADUR	M. Rémy PRADIER	Président
SADUR	M. Bernard BAUR	Secrétaire général
SADUR	M. François DEMIER	Administrateur du CA
SNCF Transilien	Mme Marie ADAM	Cheffe de département Transilien Exploitation, soutien opérationnel
SNCF Réseau	M. Stéphane CHAPIRON	Directeur du territoire de production d'Ile-de-France
SNCF Réseau	M. Vincent PALIX	Responsable Coordination Technique et Relations Extérieures
STIF	Mme Catherine BARDY	Directrice de l'Exploitation
STIF	Mme Nunzia PAOLACCI	Cheffe de la division Offre ferroviaire
STIF	Mme Sophie CROUIGNEAU	Chargée du suivi des travaux et Gestion des Infrastructures
STIF	Mme Hélène LAMBERT	Délégation aux Usagers

1. Introduction

Mme Catherine Bardy explique que cette réunion a pour objectif de revenir sur les épisodes de fortes chaleurs, qui ont fortement impacté le réseau francilien au cours de l'été dernier - notamment la journée du 1^{er} juillet 2015 - en présence des associations d'usagers. La réunion vise ainsi à rassembler l'ensemble des acteurs pour comprendre les événements, analyser les dispositions prises et présenter les enseignements tirés.

Mme **Catherine Bardy** rappelle à cette occasion le rôle de chaque acteur :

- *Le **STIF**, autorité organisatrice des transports publics en Ile-de-France, a notamment en charge de définir l'offre de transport et le niveau de qualité de service attendu, qu'il contractualise avec les opérateurs, ainsi que les modalités de mesure et les incitations financières associées.*
- ***SNCF-Transilien Mobilité** a pour mission d'exploiter le transport ferroviaire régional de voyageurs en Ile-de-France, selon le service de référence défini par le STIF, en assurant la fourniture du service dans les conditions prévues contractuellement notamment en termes d'offre, de régularité, de sécurité et de qualité de service, donnant lieu pour certaines à des mécanismes d'incitations financières.*

- **SNCF-Réseau**, en tant que propriétaire et gestionnaire du réseau ferré national, a notamment pour mission d'entretenir le réseau, d'investir pour le rendre plus performant, et d'optimiser son exploitation.

Deux présentations servent de support à SNCF Transilien et SNCF Réseau (disponibles sur le site Internet du STIF).

2. Retour sur les épisodes de fortes chaleurs

SNCF-Réseau rappelle le plan d'actions mis en place chaque année afin d'anticiper les tournées de recensement et de traitement des zones sensibles, pour permettre d'en traiter un maximum possible à la fin-mai :

- Janvier à avril : processus de recensement des zones de sensibilité (qui se comptent en milliers)
- Mars à juin : traitement et réduction du nombre de zones (500 agents sont déployés au quotidien en Ile-de-France pour couvrir l'ensemble de ces zones)
- Mai : Transmission aux entreprises ferroviaires de la liste des zones sensibles et des mesures de ralentissement associées
- Mesures de ralentissements et surveillance des installations au moment des périodes de fortes chaleurs (150 agents mobilisés)

SNCF-Réseau rappelle que les zones sensibles aux fortes chaleurs restent inhérentes à la vie et à la maintenance du réseau et qu'il est impossible de les éradiquer en totalité. SNCF-Réseau précise que des dispositions préventives sont également prises dès que la température du rail dépasse les 45°C (surveillance humaine des zones concernées et mesures de ralentissement de trains).

L'association **Plus de trains** s'interroge sur la récurrence de ce processus préventif.

SNCF-Réseau explique que ce processus est mis en œuvre de façon annuelle, les types de zones sensibles évoluant d'une année sur l'autre (par exemple, certaines zones sensibles liées à des travaux disparaissent à la fin de travaux).

Plus de trains s'interroge sur la diversité des installations de voies. SNCF-Réseau rappelle que les installations sont de nature différente en termes notamment de composition et de durée de vie.

Plus de trains s'interroge sur l'opportunité d'utiliser des moyens différents (non humains) pour surveiller les zones sensibles tels que l'utilisation de sondes, de caméras ou de drones.

L'AUT Ile-de-France évoque la possibilité d'équiper les rames RER de capteurs.

SNCF-Réseau informe les associations qu'il s'agit d'un axe de réflexion mais que les technologies actuelles ne le permettent pas. A noter que depuis 2015, SNCF utilise Railscan (outil innovant issu d'une étude benchmark) pour mesurer directement la température de référence du rail permettant d'éviter la reprogrammation de travaux sur rail et de réduire le nombre de zones sensibles. A noter également l'utilisation à venir en Ile de France du train BOA, qui réalise en une seule prestation l'approvisionnement et la substitution des rails, avec libération simultanée des contraintes.

SNCF-Réseau rend compte d'une division par trois du nombre de zones sensibles entre 2013 et 2015, leur nombre étant passé de 1 505 à 523, alors que le nombre de journées de fortes chaleurs a été multiplié par deux entre le 21 juillet 2013 et le 5 juin 2015.

Plus de trains s'interroge sur la façon dont la SNCF repère, définit et priorise les zones sensibles. L'association regrette que les zones sensibles n'aient pas été détaillées par lignes, notamment sur le réseau de Paris-Saint-Lazare.

L'AUT Ile-de-France s'étonne de la diminution du nombre de zones sensibles alors même que les usagers ont l'impression que les travaux se multiplient sur le réseau. L'AUT Ile-de-France se demande si un changement de normes a été opéré par rapport à l'application des mesures fortes chaleurs (plus de ralentissements notamment) entre 2013 et 2015.

SaDur revient sur les fortes chaleurs de l'année 2013 et rappelle que les perturbations sur le RER D avaient été causées par un problème de libération des voies suite à des restitutions travaux. SaDur s'interroge sur le plan d'actions prévu, notamment en lien avec la massification des travaux.

SNCF-Réseau indique qu'elle étudie la possibilité d'intégrer de manière systématique les opérations de libérations de contraintes dans ses plages travaux, au risque de devoir les étendre.

Le **STIF** marque son étonnement suite à l'interruption de trafic sur la ligne L à Saint-Lazare, le 1^{er} juillet 2015.

SNCF-Transilien explique que la journée « noire » du 1er juillet ne l'a pas été principalement pour le sujet des zones sensibles (moins nombreuses que la journée du 5 juin 2015), mais en raison d'un nombre important d'incidents majeurs sur à peu près toutes les lignes du réseau.

Plus de trains renvoie aux explications du blog SNCF de la ligne L quant au choix d'un rail plus long et plus sensible aux fortes chaleurs mais plus sécuritaire et s'interroge sur le choix d'un matériel plus exposé aux fortes chaleurs.

L'AUT Ile-de-France y voit une mauvaise communication de la SNCF, qui a amené les usagers à noter ce point.

L'AUT Ile-de-France rappelle également que l'audit sur l'état du réseau ferré national français réalisé en 2005 par l'Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne (EPFL) parlait déjà de vétusté du réseau et elle s'interroge sur ce qui a été mis en place dix ans plus tard. Elle considère aujourd'hui que la situation s'est aggravée.

SNCF-Réseau rappelle que cet audit portait sur l'ensemble du réseau français et souligne que le dernier rapport de l'EPFL sur l'audit stratégique de la performance du système Transilien, publié cette année, confirme la pertinence du programme engagé par SNCF pour les travaux d'infrastructure.

3. Présentation du Plan d'actions renforcé

SNCF-Réseau détaille son plan d'actions renforcé, qui prévoit:

- L'anticipation des tournées terrain
 - L'installation d'une signalisation temporaire sur certaines zones bien précises permettant une vitesse des trains de 100 km/h et non de 40 km/h
 - Le déploiement de solutions innovantes : outil de mesure des contraintes internes du rail, validation de nouveaux procédés d'incorporation plus simples
- L'utilisation d'une nouvelle technologie de train travaux à partir de 2017, permettant le remplacement de 400 à 800 mètres de rail en une nuit, sans travaux de préparation.

SNCF-Réseau informe des actions de maintenance et de régénération prévues pour les caténaires :

- Des tournées de maintenance préventive : contrôle des aiguillages, des caténaires non régularisées, des points avec hauteur basse du fil de contact lors de la première journée de chaleurs de l'année, pour vérifier leur bon comportement
- L'opération CASTOR caténaire : traiter les équipements nécessitant l'interception de l'ensemble des voies d'une plateforme
- Le déploiement d'outils permettant des interventions ponctuelles et rapides en cas de détection d'anomalie.
- Le déploiement de standards spécifiques à Ile-de-France : généraliser l'augmentation de la plage de régularisation sur les zones en 1 500V et réaliser des opérations de maintenance préventive et de surveillance supplémentaires, notamment sur les équipements sensibles de caténaires non régularisées
- Le déploiement de nouvelles technologies caténaires : généraliser une nouvelle technologie 1 500V lors des régénérations caténaires futures, tester et mettre en œuvre des appareils tendeurs innovants
- Des opérations de régénérations sur les lignes B/K (de 2018 à 2023) et sur la ligne C du RER (de 2017 à 2024).

SNCF-Réseau rappelle qu'en France, il n'y a jamais eu d'opération massive de régénération caténaire. La première sera réalisée à partir de 2018 sur le RER C entre Juvisy et Brétigny et durera plusieurs années.

SaDur s'interroge sur le traitement des caténaires au niveau de Melun car il nécessite l'interruption de l'ensemble des voies d'une plate-forme. SaDur s'interroge également la possibilité de changer la caténaire en 25 000V et le coût induit.

Plus de trains s'interroge sur un « surgraissage » trop important du rail (entraînant des situations où les trains « glissent »), ce qui met en exergue, pour l'association, la vétusté des infrastructures du réseau. Elle souligne également un problème de climatisation des trains.

SNCF-Transilien fait un point sur la climatisation des trains :

- Les Franciliens sont climatisés d'origine sur les lignes H, L, J et P
- Les VB2N sur les lignes N & J sont réfrigérés (ce qui permet de faire baisser la température de quelques degrés)
- Les Z20900 sur le RER C

- Les MI79 rénovés sont réfrigérés sur le RER B

SNCF-Transilien indique que les opérations d'entretien de climatisation des rames sont désormais anticipées et démarrent dès le mois de juin. Des mesures spéciales ont été prises sur les Franciliens pour palier aux dysfonctionnements. En effet, une série de dysfonctionnements avait été ainsi constatée sur ce matériel en juin 2015. En conséquence, ces rames (toujours sous garanties) avaient été retournées à Bombardier. Les solutions techniques appliquées par Bombardier seront ensuite reprises pour les autres rames, en cas de problème.

L'AUT Ile-de-France indique que la réfrigération des rames fonctionne mal sur les MI79.

L'AUT Ile-de-France rappelle que sur le RER C, plus d'une dizaine de zones de ralentissement ont été mises en place au 1^{er} juillet alors qu'un traitement de ces zones avait déjà eu lieu au mois de juin précédent. En conséquence, elle se demande quelles sont les garanties que cette situation ne se reproduise pas l'été suivant, qui comprend un programme de travaux important.

SaDur indique qu'il n'y aura pas de rames climatisées sur le RER D avant 2024 (qui sera l'année d'arrivée de la première rame du RER NG) et s'interroge sur ce qu'il est possible de faire, sans attendre dix ans. SaDur prend le planning de déploiement du Francilien pour faire une estimation du délai de livraison du nouveau matériel NG sur le RER D. SaDur en conclut qu'il faudra compter cinq ou six ans pour que les premières rames NG soient déployées sur le RER E à l'horizon 2021. SaDur considère qu'il faudra ensuite compter un rythme de livraison d'environ deux rames par mois (soit 24 par an), la totalité du parc étant de 110 rames. L'association pense qu'il faudrait ainsi entre quatre et cinq ans pour que la ligne E soit entièrement équipée, soit 2024, date à laquelle le RER D commencerait alors à recevoir ses premières rames. SaDur en conclut que l'équipement du RER D en rames climatisées se serait finalisé qu'entre 2029 et 2031.

SaDur se dit « énervée » qu'aucun plan ne soit enclenché pour pallier à cette situation et s'interroge sur ce qu'il est possible de faire à court terme, sur combien de rames et avec quel budget ?

Plus de trains fait part de son sentiment selon lequel il n'y a plus que le train de banlieue qui ne soit pas encore climatisé (car c'est déjà le cas dans le TGV, dans les bureaux et les magasins...).

Plus de trains rappelle les conditions climatiques vécues tout au long de l'année et dit, dans ce cadre, qu'elle s'attendait à entendre des engagements avant les quinze prochaines années. Elle regrette l'absence de détails sur les zones sensibles et leur priorisation. Elle se dit « déçue » dans la mesure où le diagnostic des journées de fortes chaleurs était déjà connu des associations.

Le **STIF** s'engage à regarder avec SNCF ce qu'il est possible de réaliser. Il rappelle que c'est à SNCF-Réseau d'apporter une réponse sur la vétusté des infrastructures du réseau francilien, sachant que le STIF se mobilise à travers les schémas de secteur et schémas directeurs pour accélérer la modernisation du réseau.

Plus de trains rappelle que Pierre Serne leur avait promis un retour d'expérience spécifique à Paris-Saint-Lazare et conclut qu'« on va rester avec des ficelles » dans les années à venir avec les mêmes méthodes, qui ne sont, selon elle, pas vivables et engagent la sûreté des clients.

Plus de trains interpelle le STIF sur le fait qu'il n'est pas compétent sur l'infrastructure.

Le **STIF** rappelle que cela ressort de la compétence de l'Etat. Le STIF rappelle également qu'il paie des péages à SNCF-Réseau et qu'il finance le matériel roulant. Par ailleurs, il souligne que, dans le cadre du nouveau contrat STIF-SNCF, 1,4 Mds d'investissement sur 4 ans vont permettre la modernisation des matériels roulants sur les réseaux existants.