

Les CFF effectuent des mesures de température sur des «rails en blanc».

- Les CFF profitent de la vague de chaleur en cours pour analyser les **effets des «rails en blanc» sur la température des rails** sur une voie de garage près de Soleure. L'approche des «rails en blanc» consiste à peindre le côté des rails en blanc.
- Pour le test, nous avons peint deux fois dix mètres de rail en blanc: une fois avec une peinture conventionnelle, une fois avec un revêtement nouveau, spécialement prévu à cet effet. Celui-ci a un effet isolant et devrait être moins salissant.
- Pour l'analyse, nous comparons les fluctuations de température des rails peints et celles des rails non peints, au même endroit. De plus, nous enregistrons les valeurs mesurées sur un rail non traité, refroidi à l'eau en début d'après-midi.
- Les **premières mesures** indiquent que la peinture conventionnelle réduit la température du rail d'environ trois degrés. Le revêtement isolant permet d'obtenir une réduction d'environ sept degrés. Le refroidissement par eau est certes efficace, mais lors des jours de grande chaleur, le rail conserve pratiquement sa température maximale si on ne l'arrose qu'une seule fois.
- Nous effectuons des mesures pendant cette période de grande chaleur. Si nous pouvons constater une efficacité réelle, nous allons envisager les critères sur la base desquels nous considérerons qu'il vaut la peine d'avoir des «rails en blanc» sur les 7000 kilomètres de rails de notre réseau. Nous fondant sur l'expérience actuelle, cela pourrait être judicieux pour les rails anciens et les rails où se déroulent des travaux sans interruption de l'exploitation.
- L'utilisation de «rails en blanc» est **l'une des possibilités** que nous testons pour réduire encore la probabilité de déjettements de la voie. Le collage de ballast ou l'augmentation de la température de neutralisation sont d'autres mesures possibles que nous testons actuellement. Le **collage de ballast** consiste à stabiliser le ballast au sommet de la voie avec un adhésif. La **température de neutralisation** est la température à laquelle un rail est chauffé avant d'être mis en place sur le ballast. Nous analysons la possibilité d'augmenter la température de neutralisation de cinq degrés, afin de minimiser les forces résultant des variations de température. Un premier test a déjà eu lieu avec succès.
- D'autres réseaux, p. ex. les Chemins de fer rhétiques ou ÖBB, ont déjà expérimenté l'utilisation de «rails en blanc». Nous sommes en contact permanent avec ces entreprises, dans le contexte d'organismes spécialisés nationaux et internationaux.
- Simultanément, nous effectuons nos propres mesures afin d'évaluer correctement l'efficacité de ce que nous entreprenons et d'offrir à notre exploitation ferroviaire des **directives et recommandations pratiques réalistes**.

Sécurité garantie par temps chaud et froid

- En principe, la voie est dimensionnée de telle sorte que la sécurité et la disponibilité sont assurées aussi bien par temps froid que par grande chaleur. Cependant, les installations sont soumises à des exigences élevées en cas de températures extrêmes prolongées, tant à des températures basses qu'élevées, et qui peuvent entraîner des dérangements lors d'écarts.
- En cas de forte chaleur prolongée, la température des rails peut atteindre 70 degrés. Dans ces conditions, la voie soudée se dilate, entraînant des efforts latéraux particulièrement dans les courbes, qui peuvent causer une déformation des voies. C'est ce qu'on appelle dans le jargon le **déjettement de la voie**.
- Sur l'ensemble du réseau CFF, entre cinq et quinze déjettements sont enregistrés et corrigés par année – sur quelque 7000 kilomètres de rails. Lors de la vague de chaleur de la fin juin, nous avons constaté une recrudescence des déjettements. Ces derniers font actuellement l'objet d'analyses approfondies.
- Les lignes principales sont contrôlées toutes les deux semaines par des inspecteurs des voies ayant suivi une formation spécifique. Ils effectuent ce travail la journée, pendant l'exploitation ferroviaire. Ces contrôles réguliers réalisés sur toutes les lignes permettent de détecter rapidement les déformations de voie causées par la chaleur. La plupart du temps, en guise de mesure d'urgence, il suffit de réduire la vitesse sur le tronçon concerné. Dans un second temps, la géométrie de la voie est corrigée et, si nécessaire, les rails sont remplacés. En outre, les mécaniciens de locomotive sont sensibilisés au sujet et annoncent continuellement les écarts et les déjettements de la voie ferrée.

Mesures lors des chaleurs estivales

- Pour les CFF, l'été commence dès le mois de mars avec la mise en place de mesures préventives consistant à contrôler l'infrastructure et à effectuer des réglages spécifiques afin de faire face à des températures élevées, notamment sur les appareils de voie.
- La mesure la plus efficace pour l'infrastructure ferroviaire est mise en œuvre depuis plusieurs années et concerne la mise en œuvre de l'**entretien** nécessaire, comme cela est désormais possible dans la convention sur les prestations actuelle. Avec la moyenne actuelle de 2,1 milliards de francs investis par les CFF pour l'entretien, l'état de l'infrastructure ferroviaire peut être stabilisé. L'objectif de la prochaine convention sur les prestations est de renouveler davantage d'installations ferroviaires afin de réduire progressivement les résidus relevés jusqu'en 2035.
- Les CFF font tout ce qui est en leur pouvoir pour garantir un trafic ferroviaire aussi fluide que possible. Une augmentation des perturbations et des retards est néanmoins possible. Les CFF présentent par avance leurs excuses aux voyageurs et remercient le personnel pour son engagement au quotidien.