



DECALAMINAGE DES RAILS ENTRE LE CENTRE DE MAINTENANCE ET CHAMARS

Depuis lundi 2 septembre, une **machine singulière** destinée à décalaminer les rails de la partie Ouest du tracé du tram est arrivée à Besançon. Les rails neufs doivent en effet être nettoyés en profondeur avant les essais du tramway.

Le meulage préventif du rail (Décalaminage) avant le début de son exploitation est une opération déjà habituelle dans la construction de toute infrastructure ferroviaire. Grâce à ce procédé, on élimine les défauts superficiels de fabrication des rails, lesquels, s'ils devaient ne pas être corrigés, provoqueraient des contraintes dynamiques qui diminueraient considérablement la qualité du rail.

Mais le décalaminage par meulage des rails, ne se limite pas à éliminer les défauts de fabrication ; il sert également à éliminer tout défaut superficiel du rail apparaissant dans un deuxième temps. Ces défauts peuvent être à l'origine de secousses du train, de l'usure des roues, etc.

Un an tout juste après la pose des premiers rails sur le secteur des Hauts du Chazal, le groupement infra 1 (Colas - Colas rail - Alstom) va engager cet atelier sur les 7 km de voies ferrées de son lot.

Lot infra 1 : Colas : terrassement, voirie, plate-forme et réseaux ; Colas Rail et Alstom, voies ferrées.
Roger Martin : ouvrages et massifs bétons.



CARACTERISTIQUES TECHNIQUES DES MACHINES À MEULER POUR INTERVENTIONS SUR RÉSEAUX DE TRAMWAYS

Le "décalaminage" se fait grâce à une machine spécifique qui enlève une infime couche de métal. L'objectif attendu est l'élimination de la calamine de la surface du rail, permettant une meilleure adhérence et un bon contact électrique entre la roue et le rail.

La machine dispose d'une cabine de commande individuelle permettant de contrôler le côté opposé au moyen de deux caméras et donc de travailler dans les deux sens de marche.

Le train de meulage dispose d'un minimum de 14 à 16 meules tangentielles pour meuler les rails, sur la voie comme sur les appareils de voie. Les modules de meulage sont équipés d'un système d'aspiration de la poussière d'abrasion.



Amolado de la red tranviaria del Trambaix (Barcelona).

La machine dispose d'un réservoir d'environ 2000 litres d'eau, ce qui lui assure une journée de meulage sans avoir à remplir ce même réservoir.

Le train dispose d'un **système « pare-étincelles » efficace, disposé sur les côtés de chaque module de meulage**, système constituant une barrière de sécurité évitant de possibles incendies.

Le niveau de bruit généré au passage du train de meulage est suffisamment bas pour pouvoir **travailler de nuit dans des zones urbaines**.

Après décalaminage des rails, **les premiers essais** de la rame Victor Hugo **pourront commencer dès le 16 septembre 2013**.

CONTACT PRESSE

Alexandra Cordier, Conseillère technique, Cabinet du Maire de Besançon
alexandra.cordier@besancon.fr / ☎ 03 81 61 52 25 – 06 42 27 67 89