

## SNCF Réseau et les traverses métalliques



Traverses métalliques à grandes bèches (TMGB), voie à écartement normal, en courbe sur la ligne de Cambo-les-Bains à Saint-Jean-Pied-de-Port.

Les traverses métalliques représentent 1 % (377 km en 2020) de l'armement de la voie en France et ne sont présentes que sur des lignes relevant des groupes UIC 7 à 9 (avec ou sans voyageurs). Elles peuvent aussi équiper des voies de service. SNCF Réseau reconnaît leurs avantages :

- poids « léger » (environ 80 kg, facilitant la logistique, même sur zones difficilement accessibles ou sinueuses) et une très bonne longévité ;
- excellent bilan écologique, fortement influencé par la possibilité qu'elles offrent d'être régénérées et recyclées sur des lignes secondaires ou en ferraille ;
- bonne résistance transversale permettant la pose en LRS pour des rayons jusqu'à 200 m pour les nouvelles traverses métalliques à grande bêche (TMGB).

Le GI leur reproche cependant un

prix élevé. Les traverses métalliques anciennes sont équipées, en France, de diverses attaches : rigides isolantes et semi-élastiques avec crapauds métalliques et élastiques isolantes avec attaches Nabla (modernisation avec cale d'appui). Elles ne sont pas adaptées à tous les profils de rails. Les TMGB sont équipées de la fixation élastique isolante Nabla C8 Evolution et acceptent des rails de 50, 46 et 36 kg au mètre. Des TMGB, avec attaches Nabla C8 Evolution et rails de profil 46E2, sont posées sur la ligne de Cambo-les-Bains à Saint-Jean-Pied-de-Port (à voie de 1 435 mm) sur une section d'environ 1 500 m, entre les Km 219 + 487 et Km 220 + 920. Un armement analogue a été préalablement posé sur plusieurs sections de la ligne à voie métrique Vallorcine - Le Fayet.

S. Meillasson

## MOB : premiers retours d'expérience pour le GPX et cession de l'As 110



L'As 110 en compagnie d'autres véhicules vus à Gstaad (mai 2016).

Le service du GoldenPass Express qui a débuté en décembre dernier est l'occasion de mettre au jour certaines insuffisances, jusqu'alors non détectées, et d'y remédier. Selon le MOB, les deux rames se comportent en général assez bien. Le train et le système d'écartement font preuve d'une grande fiabilité. Il y a eu quelques annulations, pour des causes diverses. Mais aucun problème majeur et récurrent n'est apparu. Les capteurs sur le bogie n'ont pas eu de problème avec le froid ou le gel. Mais des sortes de « faux contacts » restés inaperçus pendant les tests sont apparus après plusieurs semaines d'exploitation. Deux blocs de capteurs sur les 80 en circulation (soit deux capteurs en panne sur 240 capteurs installés) (1) ont dû être changés. En revanche, la neige et la glace ont fait souffrir certains

systèmes pneumatiques sur les bogies (bras latéraux) et sur la caisse (chasse corps à hauteur variable). La pression d'air a été adaptée, ce qui a permis de résoudre en partie ces aléas. Mais des améliorations supplémentaires, pour faire face à des conditions plus extrêmes, sont recherchées. Le MOB, qui estime avoir la situation sous contrôle et qui poursuit son appropriation du système, a par ailleurs cédé (via la filiale suisse d'Arterail) à une entreprise française la voiture panoramique As 110. L'entreprise ferroviaire précise à cette occasion vouloir conserver les voitures historiques 101 et 102 ainsi qu'une automotrice 4000.

S. M.

(1) Chaque bloc de capteurs comporte trois capteurs. Sur chaque bogie il y a quatre blocs de capteurs, sur chaque véhicule deux bogies... Donc, avec deux trains de 10 véhicules, il y a 20 bogies, 80 blocs de capteurs et 240 capteurs.

## Suisse : suspension du GoldenPass Express sur son parcours BLS

Le BLS a décidé de suspendre la circulation du GPX de Zweisimmen à Interlaken Est parce qu'une usure accélérée des appareils de voie, empruntés par les nouveaux convois à écartement et emmarchement variables, a été constatée lors de contrôles de routine, fin

février. Des mesures ont depuis été effectuées et les valeurs relevées sont identiques à celles de l'agrement. Des analyses quant à la cause de ce phénomène, sont en cours. Elles devraient prendre un certain temps. Comme suggéré précédemment (voir *Rail Passion*

n° 301), la nouveauté du concept requiert de défricher des domaines encore vierges et implique potentiellement de devoir apporter, *a posteriori*, des adaptations. Manifestement, c'est l'infrastructure qui a fait parler d'elle en premier, pas les tables de roulement...

De l'avis des intéressés, la courbe d'apprentissage des acteurs impliqués par le projet GPX demeure grande, tout comme leur détermination de revenir le plus rapidement possible, à des conditions nominales d'exploitation.

S. M.