



STRAIL[®]astic



Rapport sur le projet des Nez de Quai

Sous réserve de modifications techniques / Version 01 janvier 2011



STRAIL systèmes pour passages à niveau & **STRAILastic** systèmes réducteur de bruit

STRAIL France / 66 route de Longueil Annel / 60150 THOUROTTE

tél. (+33).3.44.96.03.63 / fax (+33).3.44.96.06.73 / strail-france@strail.fr / www.strail.fr

1 / GÉNÉRALITÉS

Le Tram-Train de Mulhouse – Vallée de la Thur est le 1er Tram- Train de France interconnecté entre le réseau RFF et le réseau SOLEA (réseau de transport en commun de la ville de Mulhouse). Cette liaison constitue la première étape d'un projet destiné à renforcer les atouts du transport en commun par rail et à offrir une alternative attractive aux déplacements qui s'effectuent aujourd'hui majoritairement par la route. Grâce à la connexion entre la voie ferrée et la voie de tramway, les voyageurs accèdent sans changement au centre-ville de Mulhouse et à la Gare Centrale.

Des travaux d'envergure sont nécessaires pour aménager la voie ferrée existante et réaliser la connexion avec le réseau de tramway urbain.

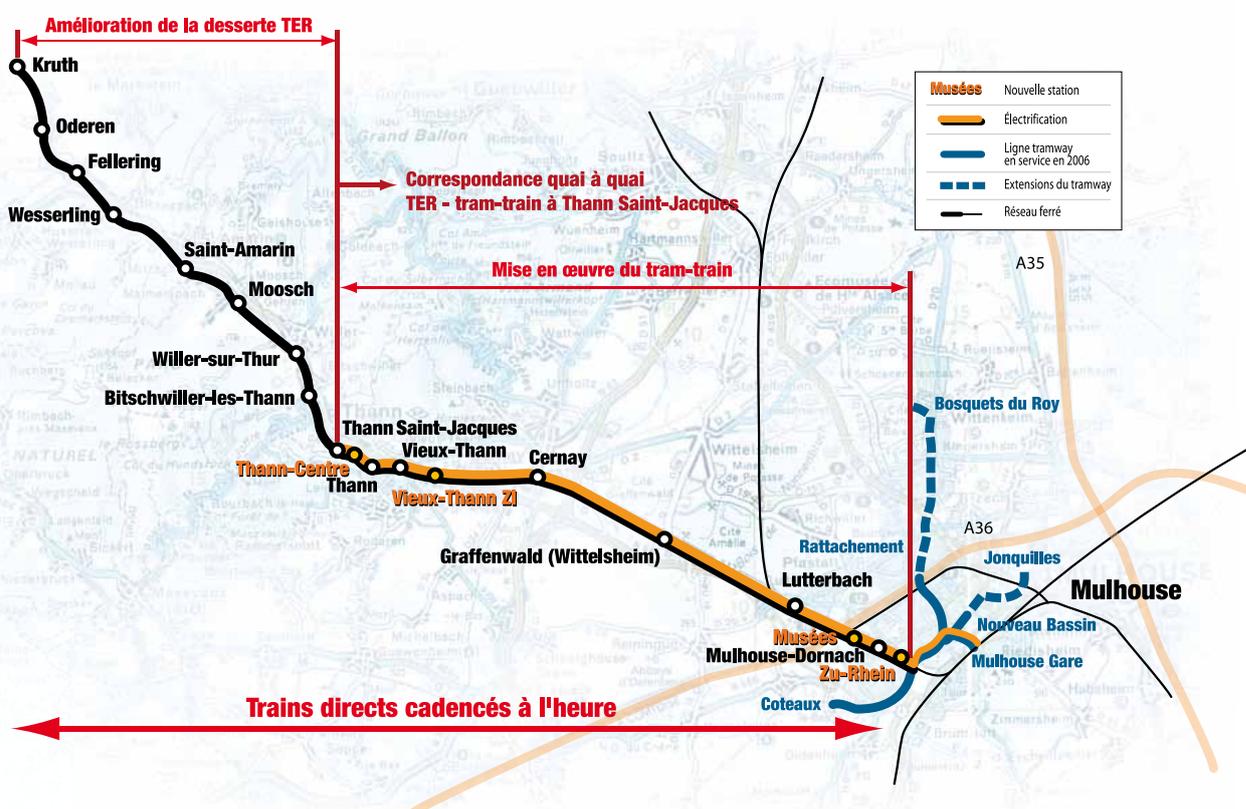
Ces travaux portent sur les aménagements suivants :

Dans l'agglomération de Mulhouse :

- ◆ la création de 4 km de voie nouvelle électrifiée, dédiée au tram-train et au tramway ;
- ◆ la création de deux points d'arrêts nouveaux : Zu-Rhein et Musées ;
- ◆ l'aménagement de deux points d'arrêts existants : Dornach et Lutterbach ;

En dehors de l'agglomération de Mulhouse :

- ◆ l'électrification des 20 km de la voie actuelle ;



2 / POURQUOI UN NEZ DE QUAÏ DÉMONTABLE ?

STRAIL France est intervenu au niveau de ces 4 points d'arrêts pour pouvoir proposer une solution de nez de quai en caoutchouc démontable permettant aux trains de travaux et aux voitures de contrôles de géométrie de la voie d'accéder aux zones de quai qui sont à gabarit réduit du fait des circulations de tramways urbains type Citadis et de Tram-Train type Avento.

De plus, ces nez de quai offrent une accessibilité parfaite pour les personnes à mobilité réduite.

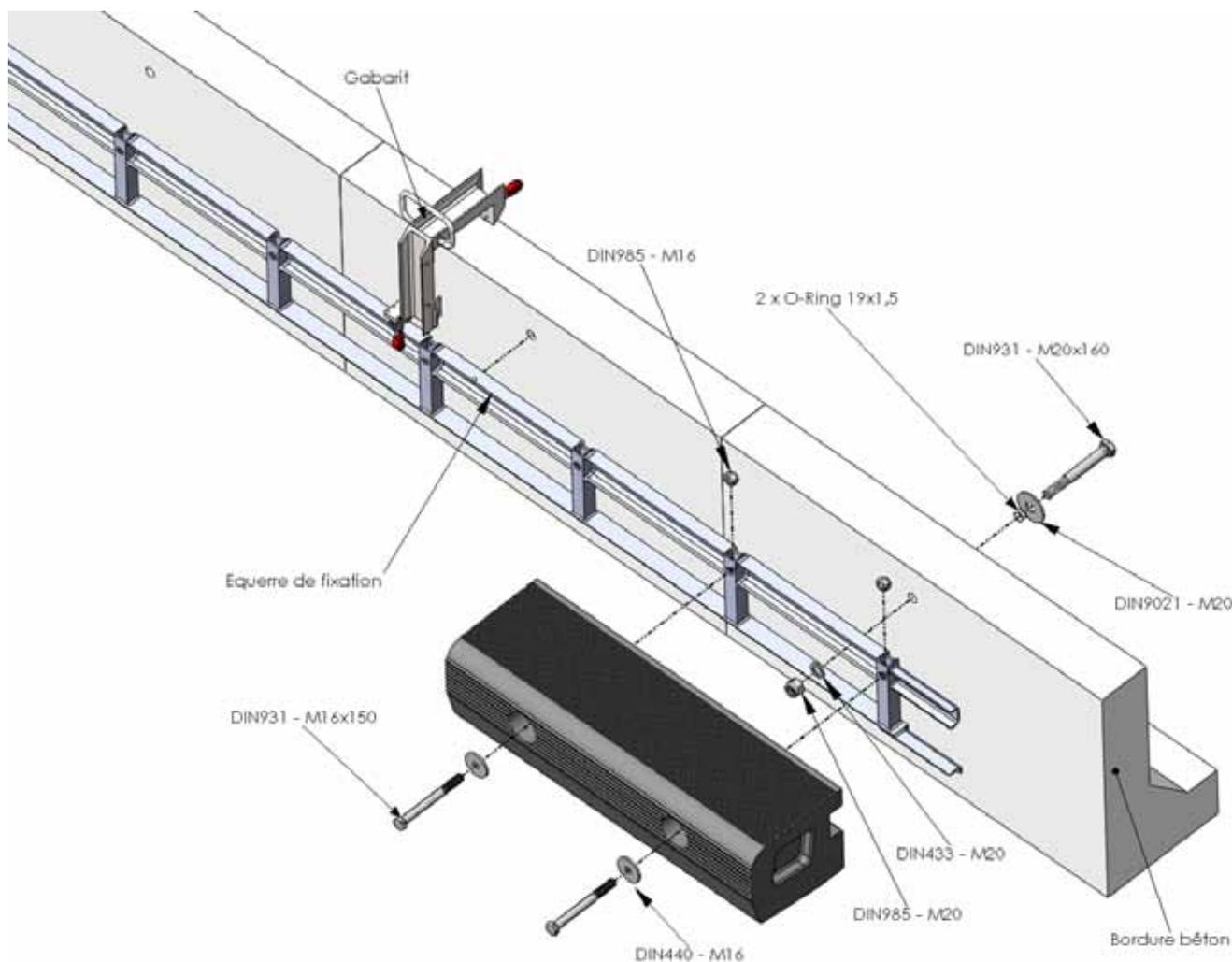
Détails du projet:

| | |
|---------------------------------------|-------------------|
| Nez de quai pour | « Le Tram-Train » |
| Longueur totale de la ligne nouvelle: | 4 km |
| Nombre de points d'arrêts: | 4 |
| Longueur des quais: | 75 m |
| Longueur d'une pièce caoutchouc: | 800 mm |
| Poids d'une pièce caoutchouc: | 44 kg |
| Nombre de pièces livrées: | 750 |
| Installation: | août 2010 |



3 / DESCRIPTION DU PRODUIT

- Aux extrémités de station des pièces arrondies sont nécessaires, en entrée et en sortie des stations.
- Les côtés frontaux sont dotés de rainures pour assurer une résistance au frottement en cas de contact avec le tramway ou le Tram-Train.
- Surface supérieure rainurée afin de garantir une bonne adhérence.
- Des supports métalliques sont fixés tout le long des quais (bordures béton en L) au moyen de vis réparties tous les mètres.
- Fixation des bordures en caoutchouc à l'aide de deux vis sur les supports (réservations prévues à cet effet au dos de la bordure).



4 / MONTAGE



5 / DONNÉES TECHNIQUES

Matériau:

Caoutchouc recyclé avec enveloppe de caoutchouc naturel.

Caractéristiques du produit:

>> Caoutchouc recyclé:

| | |
|-----------------------------|---------------------------------|
| Dureté: | 70+/- 8 Shore A |
| Densité: | 1,15 +/- 0,04 g/cm ³ |
| Résistance à l'arrachement: | > 3 MPa |
| Elongation à la rupture: | > 70 % |

>> Caoutchouc naturel:

| | |
|-----------------------------|----------------------------------|
| Dureté: | 65+/- 5 Shore A |
| Densité: | 1,13 +/- 0,015 g/cm ³ |
| Résistance à l'arrachement: | > 13 MPa |
| Elongation à la rupture: | > 420 % |