

140 m² de plateforme innoSTRAIL sur voie béton et sur Ligne à Grande Vitesse Sud-Est

FAITS

Lieu:	Marseille (France)
Ligne:	LGV Sud-Est - Entrée Nord du Tunnel – 13480 Cabriès
Maître d'œuvre:	SNCF RESEAU
Produits:	innoSTRAIL900 avec dalles supports, dalles ajustées, bordures bétons spéciales et modules amovibles
Longueur/quantité:	2x19,80ML – env. 140 m ² de plateforme d'enraillement
Charge d'essieu max.:	17 t
Vitesse ferroviaire:	max. 270 km/h
Conditions:	Rail 60E1 – Traverses SATEBA/SNCF VSBGV – Attache NA BLA/STEDDEF et NABLA/FBM99
Pose:	Décembre 2022 et Mars 2023

AVANTAGES

Conception adaptée pour LGV (Ligne à Grande Vitesse – 270 km/h)

Conception sur mesure pour voie béton

Surface en caoutchouc high-tech brevetée avec abrasif intégré pour assurer une excellente résistance au glissement

Installation réalisée en partie sans consignation caténaire

Dépose facile grâce aux modules amovibles

Longue durée de vie > 30 ans

SOMMAIRE

SNCF RESEAU a fait à nouveau appel à **STRAIL FRANCE** fin 2021 pour procéder au renouvellement de la plateforme d'enraillement à l'entrée Nord du tunnel de Marseille sur la LGV (Ligne à Grande Vitesse) Sud-Est car SNCF RESEAU était satisfaite de la plateforme existante **écoSTRAIL** installée en 2000 lors de la mise en service de la LGV Sud-Est, déjà à cette époque **STRAIL FRANCE** était un partenaire impliqué sur les réseaux ferrés français.

Les exigences du client étaient d'améliorer la plateforme : la plus homogène possible, la plus ajustée aux quais, la plus plane possible et permettant un démontage en plusieurs parties pour l'entretien de la voie. Un premier challenge!

Un deuxième challenge. SNCF RESEAU nous a demandé de prendre en charge le remplacement de l'ancienne plateforme **écoSTRAIL**, installée il y a plus de 20 ans, par la nouvelle plateforme **innoSTRAIL900** lors de travaux de nuit, avec des interruptions ferroviaires réduites, et la plateforme devait être opérationnelle tous les matins pour les sapeurs-pompiers de Marseille en cas d'intervention nécessaires en journée.

Les équipes de Kraiburg **STRAIL** à Tittmoning se sont toutes investies dans ce projet et après plusieurs mois d'étude, **STRAIL FRANCE** a pu faire une proposition technico/économique que SNCF RESEAU a accepté avec l'unique condition, rendre la plateforme chaque matin exploitable pendant la phase de travaux. A partir de cet instant, toutes nos équipes se sont mises à travailler d'arrache pieds pendant plusieurs mois.

Les évolutions **STRAIL** depuis plus de 20 ans ont permis d'installer une plateforme d'environ 140 m² sur deux voies de longueurs 19,80 m, 90 % conçus à partir de dalles caoutchoucs **innoSTRAIL900**.

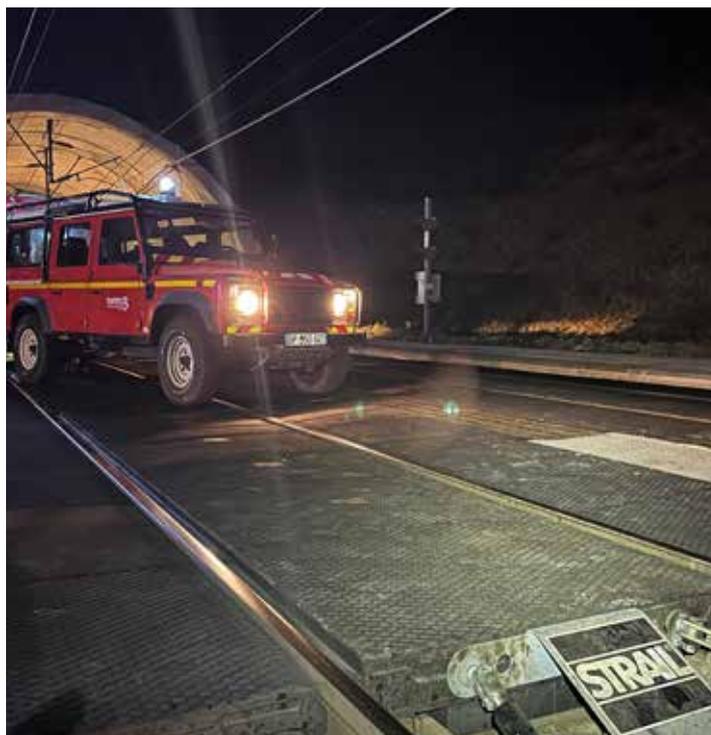


Image 1: Les pompiers de Marseille ont pu se rendre compte, lors de leurs ont tout de suite été convaincus par la nouvelle plateforme d'enraillement.

PROJET



Les 10 % restants sont les bordures bétons spécialement conçues pour intégrer la conduite d'eau sous pression permettant d'alimenter le tunnel en eau lors des interventions des sapeurs-pompiers. Toutes les dalles intérieures et extérieures ont été installées sur des dalles supports en caoutchouc recyclé pouvant s'intégrer entre les entretoises et les blochets des traverses biblocs. Les dalles extérieures, côté quai, ont été conçues sur mesure avec un devers positif pour améliorer l'accès des véhicules sur la plateforme. Deux modules amovibles ont été installés pour permettre le démontage du platelage **innoSTRAIL900** en trois zones. Des trappes de visite ont également été conçues sur les dalles pour permettre l'accès aux boîtiers électriques fixés sur la voie béton.

Au total, l'équipe de pose **STRAIL** a eu besoin de 16 nuits, avec interruptions ferroviaires entre 2h et 3h30 pour renouveler l'intégralité de la plateforme, et parfois sans consignation caténaire. Les sapeurs-pompiers de Marseille ont pu apprécier la nouvelle plateforme d'enraillement lors de leurs manœuvres d'entraînement.



Image 2: Module amovible.

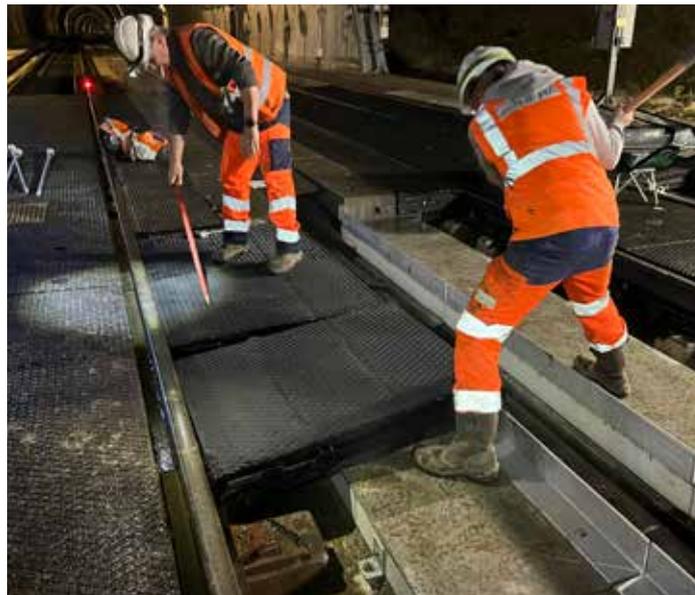


Image 3: Installation dalle entrevoie.

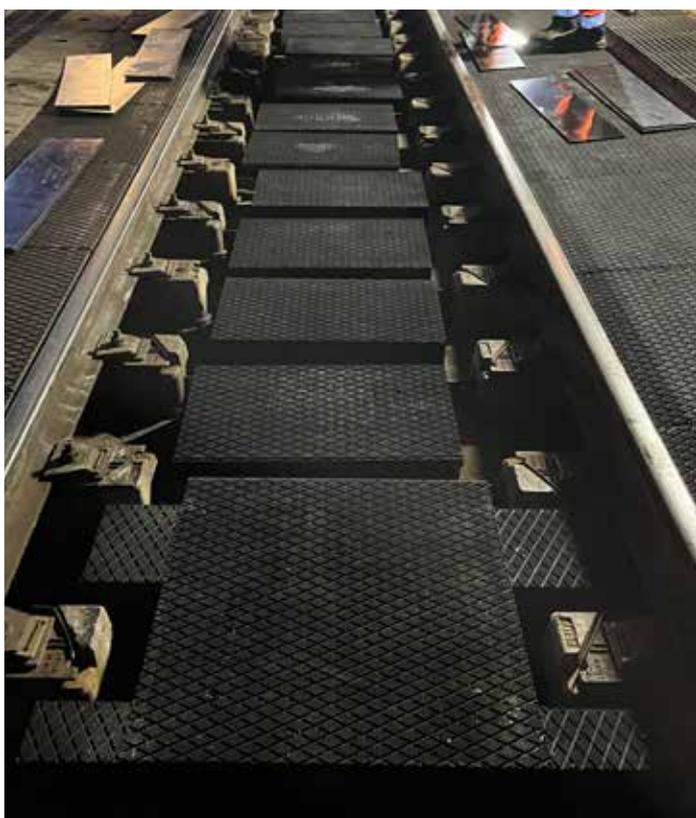


Image 4: Dalles supports pour compenser la hauteur.



Image 5: Bordure béton spéciale.