

Les Cinérites de Rouessé-Vassé

ITE MATMARS

MONTFORT LE GESNOIS

*Plateforme de
St Mars la Brière
26/12/2022*



RAPPORT D'EXPERTISE

Janvier 2024

Table des matières

1	Contexte.....	3
2	Objet	3
3	Conduite de l'expertise.....	3
4	Présentation des installations.....	4
4.1	Vue aérienne	4
4.2	Schéma des installations.....	4
4.3	Description des installations	4
5	Observations faites sur l'état des installations	5
5.1	L'armement de la voie	5
5.1.1	Description générale	5
5.1.2	Le plancher.....	5
5.1.3	Les rails et les joints.....	6
5.1.4	Le ballast	6
5.1.5	Géométrie de la voie.....	7
5.2	Les appareils de voie	7
5.3	Végétation et abords	8
5.4	La traversée routière	8
5.5	Les heurtoirs d'extrémité	8
5.6	Le portail	9
6	Synthèse et recommandations	10

1 CONTEXTE

Dans le cadre du renouvellement d'un contrat de location d'installations ferroviaires situées à MONTFORT EN GESNOIS dans la Sarthe, la société NEXITY a sollicité SFERIS pour le compte de SNCF Réseau afin de réaliser un diagnostic des infrastructures.

Le diagnostic concerne les voies actuellement louées à la société Les Cinérites de Rouessé-Vassé sur le site de la plateforme MATMARS en gare de Montfort Le Gesnois sur la Commune de Saint-Mars-La Brière dans la Sarthe (72).

Il consiste à dresser un état des lieux vérifier l'aptitude des voies à la réception des trains et, le cas échéant, indiquer les travaux préalablement nécessaires.

2 OBJET

SFERIS assure une expertise des voies et appareils de voie et rédige un rapport qui relève les non-conformités éventuelles et se prononce sur la capacité du réseau ferré à supporter le trafic prévu.

3 CONDUITE DE L'EXPERTISE

L'expertise a été réalisée le 9 janvier 2024 par Patrick PARIS accompagné par M. David GUET, responsable du site.

La zone examinée lors de la visite est détaillée sur le schéma repris ci-après.

Les principaux éléments examinés lors de la visite sont l'écartement, le nivelingement, le bon état du matériel... et tout élément permettant d'évaluer la capacité du châssis de voie à supporter les sollicitations du matériel roulant en fonction du trafic supporté.

Le présent compte-rendu se base sur des observations faites en statiques.

L'ensemble du tronçon visité a fait l'objet d'une inspection visuelle avec mesures ponctuelles des valeurs d'écartement en voie et sur appareil.

Les autres défauts de géométrie ont été appréciés visuellement.

Lorsqu'elles sont jugées nécessaires, le compte-rendu propose des interventions adaptées aux désordres constatés et au niveau de trafic envisagé par le responsable d'exploitation du site.

Nota : Du fait des conditions météorologiques de la nuit précédant la visite, une très fine couche de neige recouvrait partiellement la voie.

4 PRESENTATION DES INSTALLATIONS

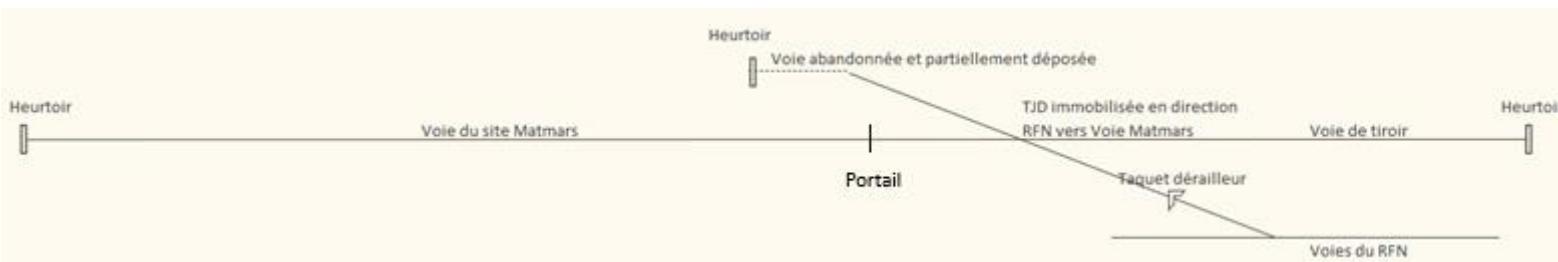
4.1 Vue aérienne



Des précisions sur la position géographique et le détail des installations visitées sont fournies sur le plan accessible par le lien suivant :

https://www.google.fr/maps/d/u/0/edit?mid=1ic_ZU6NjOf_YY-9iOuz6EpLzxO-GE3w&usp=sharing

4.2 Schéma des installations



4.3 Description des installations

Les installations ferroviaires du site sont raccordées à la ligne Paris Montparnasse à Brest en gare de Montfort le Gesnois.

- La limite de 1^{ère} partie de l'embranchement est matérialisée par un taquet dérailleur enclenché avec l'aiguille située sur la voie principale ;
- La traversée jonction double est condamnée et ne dispose plus de levier de manœuvre. Les aiguillages sont immobilisés en direction du RFN vers la voie du site ;

- Le tiroir de sécurité d'une longueur de 100 m n'est pas accessible,
- La voie abandonnée et partiellement déposée avait une longueur de 80 m environ
- La voie utilisée sur le site à une longueur de 400m entre le heurtoir et le talon de la TJD ; la longueur utile entre le portail et le heurtoir est de 360 ml.

5 OBSERVATIONS FAITES SUR L'ETAT DES INSTALLATIONS

5.1 L'armement de la voie

5.1.1 Description générale

L'armement des voies du site est identique et homogène sur les tronçons de voies non déposées.

La voie, ballastée, est constituée de rails Vignole U33 (46kg/m) en barres normales de 18 mètres le plus souvent, posées en joints concordants et fixées par attaches rigides sur traverses en bois, équipées de deux tirefonds par tête de traverses.



5.1.2 Le plancher

Le travelage est d'environ 1400 traverses au km.

Les traverses sont des traverses en bois le plus souvent équipées d'attachments rigides sans selles.
Quelques traverses plus récentes sont équipées de selles.

Malgré la pellicule de neige recouvrant le plancher, la qualité des traverses apparaît globalement acceptable.
La tenue des attachments est efficace et les valeurs des écartements relevés par sondage sont dans les normes.

Toutefois, des remplacements de traverses seront à prévoir dans les cinq années à venir dans le cadre normal de la maintenance des installations ferroviaires.



5.1.3 Les rails et les joints

L'assemblage des rails est assuré par des éclissages de type unifié (4 ou 6 trous) non graissés mais correctement serrés.

Les joints sont posés en concordance et leurs ouvertures sont relativement régulières et cohérentes avec la température extérieure.

Le rail ne présente pas de défaut de surface.

Il y a peu d'usure latérale et son usure verticale est compatible avec le trafic de la voie.



5.1.4 Le ballast

Le ballast est constitué de pierre concassée d'origine volcanique.

De granulométrie homogène, il est en quantité suffisante pour assurer la tenue latérale et longitudinale de la voie mais insuffisante pour permettre un niveling par bourrage mécanique lourd.

En outre, il est fortement pollué par un mélange de terre herbeuse et de résidus des produits de carrières manipulés sur le site. Ce mélange recouvre partiellement les traverses et les attaches.

De ce fait, les attaches sont difficilement visibles et un nettoyage des têtes de traverses est nécessaire par endroit.



5.1.5 Géométrie de la voie

La qualité de la géométrie de la voie du site est correcte et suffisante au regard de la vitesse pratiquée sur le site.

L'examen visuel des voies ne révèle pas de défauts de nivellation longitudinal et transversal susceptibles de générer un gauche hors normes.

Les valeurs de l'écartement des voies ont été relevées par sondage.

L'écartement est régulier et varie entre 1,435m et 1,445m en alignement et entre 1,445m et 1,455m dans les parties en courbe.



5.2 Les appareils de voie

- Le taquet dérailleur

Le taquet dérailleur concrétise la limite entre 1^{ère} et 2^{ème} partie de l'embranchement.

La limite réelle est probablement située entre les zones élémentaires de protection (ZEP) n° 708 et 870 (situées quelques mètres en aval du taquet).

Le taquet dérailleur est commandée à distance par transmission rigide. Sa manœuvre est enclenchée avec celle du branchement situé sur voie principale du RFN.



- La traversée jonction double (TJD)

Cet appareil est une TJD unifiée de type tg 0,11 U36.

Il est équipé de cœur en acier moulé (dont un cœur en attaches indirectes (AEI)).

Les ferrures et le plancher sont en bon état.

Les aiguillages sont immobilisés et le dispositif de manœuvre a été déposé.

Le seul itinéraire actuellement possible est RFN vers voie du site.



5.3 Végétation et abords

Le traitement de la végétation est suffisant pour préserver la maintenabilité des voies et des appareils.

Toutefois un nettoyage de la voie est nécessaire pour dégager les résidus de matériaux de carrières et la terre qui masquent les attaches.



5.4 La traversée routière

Une traversée routière avec platelage bétonné existe sur la voie du site (à une distance approximative de 180 m du portail).

Les ornières de ce passage à niveau sont colmatées par les résidus de matériau de carrières.

Elles devront être dégagées avant passage d'une circulation ferroviaire.



5.5 Les heurtoirs d'extrémité

Toutes les voies sont en impasse.

Les heurtoirs situés à leur extrémité sont en état acceptable et n'appellent pas de remarques particulières.



5.6 Le portail

L'accès à la voie du site est conditionné à l'ouverture d'un portail non cadenassé implanté à une quarantaine de mètre de la TJD.

Son état n'appelle pas de remarques particulières.



6 SYNTHESE ET RECOMMANDATIONS

La maintenance des constituants des installations visitées est rendue difficile du fait de la présence d'un mélange de terre herbeuses et de résidus issus des matériaux de carrières qui ont recouverts une partie de la voie et de ses attaches.

Pour apprécier objectivement la qualité et la tenue des différents constituants, notamment des tirefonds et des boulons d'éclisses et faciliter la réalisation des opérations d'entretien et de surveillance de la voie, il serait utile de procéder à un « nettoyage » de la voie.

Néanmoins cette situation constitue un « enrobage » qui semble prolonger la conservation des constituants.

En conséquence, sur la base des constats effectués et compte-tenu du faible niveau de trafic circulé sur le site, le trafic ferroviaire peut être réalisé en l'état actuel sans restriction.

Néanmoins, l'exécution d'opérations de maintenance et de travaux, reprises dans le tableau ci-après, est recommandée.

Les urgences sont classées selon les critères :

- ❖ U0 : ► indispensables avant reprise du trafic ferroviaire ;
- ❖ U1 : ► à réaliser dans les 12 à 18 mois après reprise du trafic pour maintenir les installations ;
- ❖ U2 : ► recommandations à réaliser sans urgence.

	Localisation	Nature de l'opération	Commentaire
U0	Traversée routière bétonnée	Nettoyage du platelage et dégagement des ornières	
U1	Voie courante (enceinte ITE)	Nettoyage des voies pour dégagement de la visibilité des attaches	<ul style="list-style-type: none">✓ Nettoyer les voies recouvertes de terre ou autres matériaux jusqu'au niveau supérieur des traverses pour rendre les attaches visibles✓ Dégager les ornières des voies bétonnées pour permettre le passage des boudins des essieux
U2	Voie courante (enceinte ITE)	Après nettoyage de la voie, vérifier l'efficacité des attaches	Cette opération a pour objectif de confirmer le maintien d'une qualité suffisante de l'efficacité des attaches.
		Prévoir le remplacement d'une centaine dans les cinq ans à venir	Opération entrant dans le cadre normal de la maintenance