



Dossier Technique & Nouveautés

Infrarail : L'entité prestataire logistique de l'Infra RVB et Transport de traverses bois depuis Bretenoux ...



Le déroulement en 2012 d'un chantier RVB sur la ligne Vichy – Puy Guillaume est l'occasion de présenter la préparation et le déroulement de la chaîne logistique visant à alimenter en matériaux les divers chantiers qui ont lieu sur le Réseau Ferré National. (RFN)

Intéressons nous plus particulièrement au transport des traverses bois ayant eu lieu entre le site industriel de Bretenoux-Biars (Lot) et St-Yorre (Allier), base travaux du chantier visé ci-dessus.



Présentation du PTI

Depuis la mise en place par FRET SNCF de l'offre commerciale ML-MC (multilots-multiclients), la branche SNCF INFRA s'est adaptée à travers l'entité Infrarail pour transporter elle-même les matériaux et assurer les flux de ses propres wagons vers les chantiers et les ateliers de maintenance.

La mise en place du **Plan de Transport Infra (PTI)** début 2011 vise à desservir le plus finement possible le territoire français : être en mesure de relier les différents sites de production (Etablissements Industriels Equipement EIV, usines de traverses, carrières) aux nombreux chantiers répartis sur le réseau ferré national (RFN), auquel il faut ajouter les retours des wagons en ateliers de maintenance.

Le schéma du Plan de Transport Infra (PTI) repose sur 3 niveaux :

- Dessertes Inter Bases de Distributions Infra (BDI)
- Dessertes Intra BDI
- Dessertes capillaires

On intègre dans le PTI à la fois du wagon isolé ou dans une moindre mesure des trains massifs, le principe étant comme toute entreprise ferroviaire d'optimiser au maximum les capacités de transport des circulations. Pour de forts volumes et compte tenu des délais d'acheminements plus ou moins contraints, la commande de trains massifs directs avec sillons dédiés peut être effective le temps d'un chantier (RVB de type GOP par exemple).

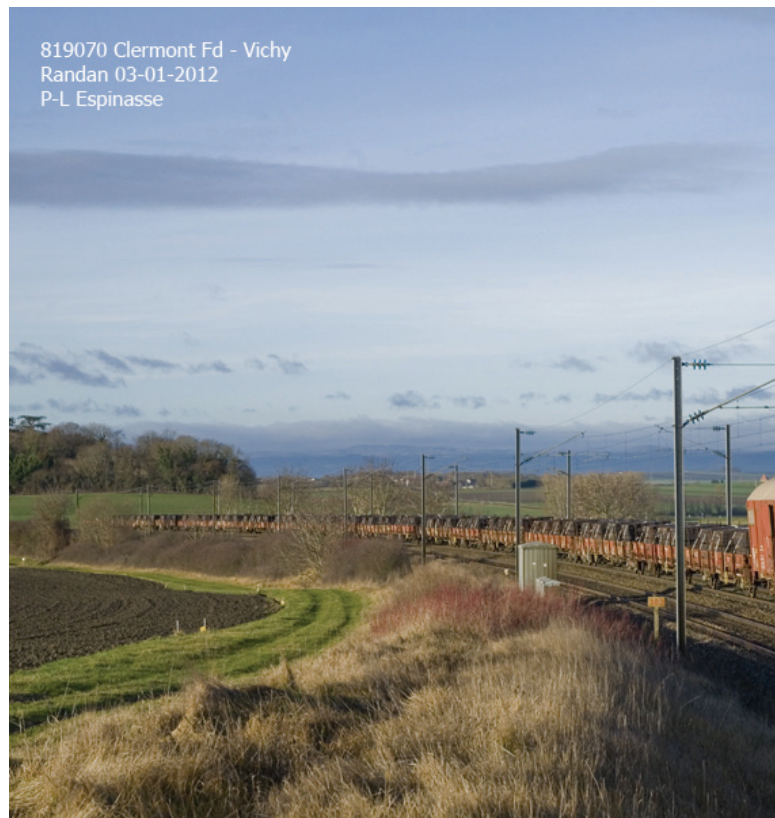
La création le 13 décembre 2010 des 5 bases de distribution Infra fut un des éléments majeur du PTI. Situées à Creil (Oise), Culmont-Chalindrey (Haute-Marne), Portes-lès-Valence (Drôme), Hourcade (Gironde) et St-Pierre-des-Corps (Indre-et-Loire), elles sont reliées entre elles par des trains quotidiens ou pluri hebdomadaires.

Au départ de chacune d'elles, se font les dessertes Intra BDI. Les dessertes Intra BDI relient les BDI vers des ateliers d'entretien du Matériel, des sites industriels (Saulon, Moulin Neuf, Chamiers) ou les Unités Régionales Appro (URA).

En bout de chaîne, ce sont bien souvent les URA qui ont en charge le rôle important des dessertes capillaires vers les bases arrières des chantiers, les carrières de ballast (Raon, Vignats, Verneuil, etc...), ou les usines de traverses (Charmes, Lempdes, Conchil, Remoulins, Ambronnay, Bergerac, Tours la Riche...).

Voir également article Bulletin N°279 disponible sur le site de l'ACTIF http://www.actifweb.fr/PDF/ACTIF_279extraitDT_PTII.pdf

819070 Clermont Fd - Vichy
Randan 03-01-2012
P-L Espinasse



Description du chantier

Le chantier RVB de la ligne Vichy – Puy Guillaume faisait partie du Plan Rail Auvergne dont une partie traitait les lignes FRET de la région. Cette antenne de la ligne 785000 St Germain – Darsac, voit circuler des convois FRET à destination de la verrerie de Puy Guillaume. Avec le passage fréquent de lourds convois de sables, la ligne avait bien besoin d'un petit lifting ! Pour cela, il fut nécessaire de commander : 16000 mètres de rail de réemploi, 14000 traverses bois et 9000 tonnes de ballast.

Le chantier traita deux zones distinctes :

- Zone 1 Vichy – St Yorre (Km 364 au Km 372) : Remplacement de Traverses (RT).
- Zone 2 Ris – Puy Guillaume (Km 380 au Km 386) : Renouvellement Voie Ballast (RVB).

Les travaux préparatoires débutèrent par le déchargement des rails et des traverses en piste. Du 16 février au 7 mai 2012 se déroula le chantier principal avec des interceptions du jeudi soir au lundi soir, laissant ainsi libre, le passage des convois FRET en milieu de semaine.

Le rail de réemploi était de type U33, en provenance du chantier RVB Gières – Montmélian. Préparés sur les sites de Goncelin et de Domène, ces rails allaient connaître une seconde vie plutôt que d'être expédiés directement chez le ferrailleur. Découpés en barres de 18m, chutés aux abouts, et percés, ils furent transportés par mode routier jusqu'à Puy Guillaume.

La proximité de la carrière de Cusset près de Vichy et sa capacité à fournir rendit évidente la provenance du ballast. Des navettes ferroviaires hebdomadaires furent opérées par l'URA de Clermont Ferrand pour le compte du chantier entre le site d'extraction et la base arrière. 1 à 2 convois par semaine sortaient de la carrière pour un total de 6500 tonnes transportées par mode ferroviaire. Enfin un stock au sol de 2500 tonnes fut constitué sur le site de Puy Guillaume par mode routier. En période hivernale, ce stock au sol est toujours utile afin de pallier une rupture d'approvisionnement et cela

peut sauver des journées de production si le ballast en provenance des carrières venait à geler dans les trémies avant même d'être déchargé en voie.

Restait la 3ème matière dimensionnante de ce chantier : les **traverses bois**. Traverses bois pour lesquelles, l'EIV Quercy – Corrèze de Bretenoux Biars est la référence en terme de production. L'EIV s'est mis en mesure de répondre favorablement à la demande et contribuer au transport par fer en mettant à disposition une partie de son parc wagons R35.

Présentation de l'EIV

L'Établissement Industriel Equipement (EIV) Quercy – Corrèze a été créé le 1^{er} juin 2006. Il regroupe :

- le site de Brive spécialisé dans la maintenance des engins d'entretien de l'Infra (draisines, bourreuses, engins maintenance caténaire, etc...).
- le site de Bretenoux Biars qui constitue aujourd'hui le dernier établissement INFRA spécialisé dans l'usinage, le stockage et l'expédition de bois pour les constituants de la voie.

Situé sur la ligne Aurillac – Brive, le site de Bretenoux s'étend sur une superficie de 25 hectares, il a pour principales activités :

- Réceptionner, trier et stocker en camarteau les bois équarris en chêne, hêtre, bois exotique afin d'assurer leur séchage.
- Fabriquer des traverses, des bois d'appareils de voie (communément mais faussement appelés « aiguillages »), des longrines, des platelages pour PN. L'usinage de chaque pièce comprend la mise en épaisseur, le fretage, l'entaillage et le perçage.
- Traitement des produits avec imprégnation à la créosote.
- Séchage.
- Expédier ces produits vers les chantiers.

L'avenir des produits bois est assuré, ils ne sont pas prêts de disparaître. Même si dans le cadre du développement durable, le traitement par imprégnation à la créosote pose question.

En effet, si la pose de traverses bétons sur la plupart des chantiers RVB est aujourd'hui prépondérante, la mise en place de traverses bois peut cependant répondre favorablement à une contrainte financière (traverse bois 4 à 5 fois moins chère qu'une traverse béton) ou à une contrainte technique. Posées sur les « petites lignes », de classement UIC groupe 7 à 9 avec ou sans voyageurs elles sont légères et faciles à mettre en œuvre. L'entaillage et le perçage peuvent facilement s'adapter à tous les cas particuliers que l'on peut rencontrer sur le réseau.

Sur les voies équipées en barres normales avec pose sur traverses béton, les traverses bois encadrent les zones de joints. Contrairement à une traverse béton qui supporterait mal les vibrations et les chocs engendrés par les circulations au niveau de l'éclissage, la souplesse de la traverse bois est un avantage. En outre la rigidité de la traverse béton nécessite une épaisseur de ballast sous traverse bien supérieure aux traverses bois, il est donc fréquent de trouver des zones de pose en traverses bois dans les tunnels équipés de radiers ou zones de quais en gare pour lesquelles le relevage de la voie est très limité voire impossible.



Phase approvisionnement

La plupart des expéditions de traverses bois concernent de petites quantités pour les chantiers de maintenance, disséminés sur toute la France, les expéditions se font donc majoritairement par la route.

Il arrive néanmoins que certains chantiers de régénération, forts consommateurs, soient approvisionnés par le rail. Comme ce fut le cas pour le chantier Vichy – Puy Guillaume.

Contrairement aux traverses béton dont le chargement se fait sur wagons plats de type R90 ou R09, les traverses bois sont chargées au départ de Bretenoux sur des wagons grumiers de type R35, reconnaissables au marquage V sur le châssis.

L'EIV possède un parc de 60 wagons de ce type.



819002 Bretenoux - Clermont Fd
Vauclair 22-12-2011
P-L Espinasse

Ces wagons servent au transport des bois d'appareils de Bretenoux vers les EIV de Chamiers et Moulin Neuf (en charge de l'assemblage des appareils de Voie). Ils servent également aux approvisionnements de Bretenoux par trains entiers en bois exotique depuis le port de La Rochelle où sont débarqués les bateaux en provenance d'Afrique.

Enfin ces wagons sont expédiés vers les bases travaux des chantiers pour un reconditionnement sur wagons plats.

Le point fort étant le volume transporté. Cela

varie bien évidemment d'un type de traverse à l'autre : de 450 traverses type G2 par wagon (les plus lourdes) à 720 traverses type G14 par wagon (les plus légères).



819071 Vichy - Puy Guillaume
St Yorre 03-01-2012
P-L Espinasse



819002 Bretenoux - Clermont Fd
Le Lioran 15-12-2011
P-L Espinasse

Avec 14000 traverses G14 à livrer sur la base travaux de St Yorre, l'EIV chargea au total 18 wagons R35 soit l'équivalent de 12960 traverses, le reliquat ayant été transporté par mode routier. Restait ensuite à organiser l'acheminement ferroviaire avec tous les éléments que cela impose : définition de l'itinéraire, demande des sillons, réservation des engins moteurs (EM), des agents de conduite (ADC), des agents de manœuvre, et des aides conducteurs (AICR pour ligne à forte pente).

Les expéditions se sont faites en 3 fois courant décembre.

Le premier convoi de 6 wagons fut expédié par le PTI via Brive, Hourcade et Portes, en cause la coupure de ligne Arvant – Aurillac pour travaux.

Par la suite, la réouverture de la ligne Arvant – Aurillac permit de tracer les 2 convois par l'itinéraire le plus direct mais aussi le plus difficile : via les gorges de la Cère et la ligne du Lioran.



819002 Bretenoux - Clermont Fd
Laroquebrou 15-12-2011
P-L Espinasse

Certes les contraintes d'exploitation et de traction sont réelles, mais le délai d'acheminement imbattable. Tractés par des UM66000 de Nevers, ces convois de plus de 400 tonnes remplirent pleinement leur mission. Ils prouvèrent une fois de plus, que l'on pouvait toujours produire du transport marchandises sur des lignes de montagnes avec des engins moteurs sortis d'usines il y a plus de 50 ans...

