

Découvrez !

Découvrez les ateliers du Thioley (métro D)



A **UTMD, l'Unité de Transport Métro D**, ce sont 36 trains qui dorment chaque nuit. Ces ateliers de maintenance et de remisage sont situés à Vénissieux entre les stations Parilly et Gare de Vénissieux.



Aux heures de pointe, peu de trains restent disponibles. Avec 29 trains en ligne au maximum, plusieurs en maintenance, la réserve est relativement faible.



Les voies de remisage sont posées sur ballast, avec des traverses en bois.



Les rames sont reprises en manuel uniquement lorsqu'elles rentrent en atelier.



A chaque extrémité des rames, un poste de conduite simplifié est présent pour permettre aux agents des ateliers de piloter les rames dans le dépôt.

En conduite manuelle, la vitesse est limitée, et ce poste sert uniquement aux manœuvres.



Sur les fosses, l'entretien des rames est effectué régulièrement. Plusieurs rames effectuent plus de kilomètres en ligne, pour tenter de prévoir quelles sont les pannes qui vont affecter le reste du parc dans les années à venir. On les appelle les rames « lièvres ». L'entretien le plus courant concerne les portes, qui sont souvent malmenées notamment sur cette ligne entièrement automatisée.

Ci-contre l'avant d'une rame avec son « scharfenberg », qui permet de l'accoupler à une autre rame. Cette disposition n'est utilisée qu'en cas de secours d'une rame avariée. Elle n'est pas utilisée en circulation commerciale, car cela semble provoquer des problèmes de pilotage automatique.

On remarque également le « chasse corps », qui permet de chasser tout objet qui pourrait passer sous les roues du train. Celui-ci est équipé de détecteurs qui, s'ils sont actionnés, entraînent l'arrêt immédiat du train en urgence.

Ci-dessous les pneus de rechange porteurs et guideurs. Ils permettent de faire circuler la rame et de la guider, en s'appuyant sur les rails latéraux qui servent également à l'alimentation en 750V.

Le fournisseur est Michelin, qui fabrique les pneus à la main.



Voici les éléments essentiels pour le bon fonctionnement des rames. Ces organes sont inspectés régulièrement pour éviter les pannes en ligne, qui sont pénalisantes.

Nous tenons à remercier chaleureusement l'équipe de maintenance d'UTMD, qui nous a gentiment reçu dans les ateliers du Thioley, et qui nous a mené dans le dépôt pour une visite guidée détaillée.

Le Mag n°49 - Juin 2007

Ci-dessous, le frotteur qui permet la captation du courant sur le 3ème rail latéral.



Ci-dessous, un organe essentiel : ce sont ces antennes qui lient le train au PCC, et c'est grâce à cet élément que le train se dirige automatiquement. Elles communiquent avec le tapis de pilotage automatique présent entre les voies. En cas de perte de communication « sol / train », le train est automatiquement freiné en urgence, et les équipes de maintenance doivent procéder à une intervention sur place.

