

Découvrez le centre de maintenance des tramways de St Priest !



Le « bus de T4 » entre dans le CDM de St Priest où il est remis la nuit, après une journée d'information sur une commune desservie par la future ligne de tram way.

Découvrez !

Le centre de maintenance des tramways de St Priest

Le centre de maintenance des tramways de St Priest accueille les 47 rames affectées aux lignes T1 et T2. C'est ici qu'elles sont remisées et entretenues. C'est également ici que les rames de T3 viennent pour les révisions importantes, le centre de maintenance de Meyzieu étant moins lourdement équipé.



Ci-dessus, une image rare, car toutes les rames sont au dépôt de jour. Cela n'arrive qu'un seul jour par an, et il ne faut pas le rater : le 1er mai, jour où l'ensemble du réseau TCL est à l'arrêt pour cause de fête du travail.

Les rames accèdent aux espaces de remisage grâce à un « peigne », constitué d'un alignement impressionnant des voies de circulation, toutes pourvues de lignes aériennes d'alimentation. Une infrastructure abondante pour permettre aux rames de se déplacer à l'intérieur du centre de maintenance.

Tous ces aiguillages sont télé-gérés par le PCT, avec des commandes à distance qui permettent de tracer les itinéraires, et donc d'envoyer les rames au bon endroit.



Le design du centre de maintenance est soigné. Il fait lui-même penser au flanc d'une rame de tramway

Découvrez !

Mais toutes les rames ne filent pas directement au remisage à la fin de la journée : certaines passent d'abord en entretien. Des voies spécialement aménagées sont en effet disponibles pour accéder à tous les organes des rames.

- **Les fosses** : elles permettent d'atteindre la partie inférieure des rames, où se trouvent notamment les boggies, les balises de détection pour la signalisation tricolore ou encore les patins magnétiques qui servent à freiner les rames.
- **Les passerelles** : elles donnent accès aux éléments présents en toiture : convertisseurs électriques, climatisation...
- Les techniciens peuvent également cheminer le long des rames, pour accéder au système de freinage par exemple.

Passerelle



Fosse





Le pantographe, pour la captation du courant 750V.



L'antenne du radio-téléphone, pour les communications PCT / Conducteur et les annonces voyageurs.



La climatisation conducteur sur le front de la rame.

Vue en gros plan du système de freinage par disque d'une rame.



Sous chaque extrémité de la rame, voici la balise émettrice qui permet de déclencher la priorité aux feux du tramway dans les carrefours.



Un moteur électrique. La rame en a 4 en tout





Autre salle, autre fonction. Ici, on lève les rames grâce à de puissants vérins hydrauliques, afin de travailler sur les boggies. Les boggies sont les éléments qui portent la caisse du tram way, et sur lesquels sont positionné les roues et les moteurs de la rame. Ainsi, une fois levée, les boggies restent sur la voie et peuvent être déplacés pour maintenance.



Ci-dessous un tour sur fosse, qui permet de reprofiler les roues tous les 20 000 km environ.





En cas d'avarie importante, UTT possède un stock de pièces détachées, qui permet de remettre le plus rapidement possible en circulation une rame avariée, et de réparer au dépôt la pièce endommagée, ou de directement la remplacer.

A gauche, c'est un pantographe qui a été endommagé près de la Part Dieu lors du croisement avec les lignes aériennes du trolleybus C1. Une pièce a cédé à l'arrière, elle est en cours de remplacement. La rame a pu repartir rapidement avec un pantographe tout neuf pendant que la réparation s'effectue « à froid ».

A droite, le stock de roues neuves, entourées de leurs « bandages », qui sont les éléments d'usure (changés tous les 160 à 200 000 km en moyenne).

Lors d'accidents de la circulation, ce sont parfois d'importants travaux qui doivent être entrepris sur les rames. Carrosserie à refaire, pare-brise à remplacer, boucliers de protection à vérifier par analyse radiographique. C'est à UTT que ces opérations ont lieu, et c'est récemment une rame de la ligne T3 qui est venue en visite aux ateliers de St Priest, la rame 850.



Lorsque les rames sont plus gravement accidentées, ou que des éléments indispensables à leur circulation sont endommagés, les agents procèdent de 2 façons différentes. La plus générale et efficace consiste à tracter ou pousser la rame avariée avec une autre rame en bon état jusqu'au centre de maintenance. Un véhicule mixte rail / route peut également être engagé sur les voies, pour tracter une rame grâce à ses roues fer qui lui permettent de circuler à vitesse lente sur les voies du tram way.

Moins impressionnant mais tout aussi important, l'entretien courant des rames de tramway est également très organisé au sein de l'unité de transport. Lavage extérieur, lavage intérieur, remplissage des réservoirs de sable (qui permet d'améliorer l'adhérence des roues sur les rails), tout est prévu.



Une rame en fin de service approche doucement du tunnel de lavage.

A l'intérieur du tunnel, les trains sont lavés, aspirés grâce à une bouche spéciale qui vient se coller sur les portes extrêmes de la rame. L'une envoie de l'air, l'autre aspire, et un agent balaye à l'intérieur pour faciliter l'évacuation des déchets.





Une girouette un peu spéciale, en avant première !