



Vue sur l'unité intermédiaire de stockage

Retrouvez
Robel
sur le stand
2/502

Le système Romis de maintenance mobile

SÉCURITÉ MAXIMALE ET ENVIRONNEMENT DE TRAVAIL IDÉAL POUR LES OPÉRATEURS, MEILLEURE PRODUCTIVITÉ ET RÉDUCTION DES COÛTS POUR LES ENTREPRISES DE TRAVAUX ! AVEC SON SYSTÈME MODULAIRE DE MAINTENANCE MOBILE ROMIS, LE CONSTRUCTEUR ALLEMAND ROBEL N'EST PAS LOIN D'AVOIR TROUVÉ LA MARTINGALE QUI RÉPOND AUX CONTRAINTES SPÉCIFIQUES LIÉES À DES CHANTIERS EN HYPER-CENTRE OU EN TUNNEL.

Cela ressemble sans doute à une lapalissade, mais l'accroissement sans précédent des chantiers ferroviaires en zones denses en vue de créer un réseau robuste et performant va de pair avec une nouvelle logique d'industrialisation des travaux de maintenance. Ceux-ci doivent

être plus rapides et plus sécurisés, tandis que l'augmentation des coûts d'investissement et d'exploitation du parc matériel doit être compensée par un accroissement de la productivité. Dans ce contexte, le système modulaire Romis proposé par le constructeur Robel semble répondre à ces nouvelles problématiques.

DE L'ÉTUDE DE CAS JUSQU'À L'ENGIN SUR-MESURE

« Chaque système de maintenance mobile est un concept développé en fonction du client et réalisé de façon modulaire selon les spécifications fournies » nous explique Olivier Marco, responsable de vente de Robel. Procédant ensuite à leur analyse, les ingénieurs du

de manière tout aussi flexible avec la possibilité de ranger 6 rails jusqu'à 15 m de longueur dans l'unité de transport sous-plancher du véhicule auxiliaire, 18 rails (18 m max.) montés sur la surface de chargement du véhicule auxiliaire et 2 rails (15 m max.) par paroi latérale dans l'unité de maintenance mobile.

MAINTENANCE ET PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

Le système de maintenance mobile permet de limiter, voire de s'affranchir de l'usage de véhicules routiers supplémentaires ou d'outillages à motorisation thermique. Un système d'approvisionnement en énergie répondant aux dernières normes environnementales permet de réduire considérablement les émissions polluantes. Les matériaux anciens et les déchets sont récupérés par la même équipe, et la voie reste propre après son passage. « *Les riverains habitant près du chantier profitent également du système Romis, car le travail réalisé dans une unité de maintenance fermée diminue sensiblement les nuisances dues à la lumière et au bruit, surtout pour les processus à fortes émissions comme par le soudage par aluminothermie* » souligne en guise de conclusion le responsable des ventes.

C. B.

bureau d'études configurent à partir de modules l'assemblage de véhicules correspondant avec les équipements de travail adaptés. Le système est par ailleurs conçu de telle sorte qu'il puisse être évolutif. « *Les combinaisons de véhicules peuvent aller du système Romis Compact à double étage et d'une longueur de 23 m pour les travaux en tunnel au système multi-unités de plus de 100 m comportant draine motrice, grue et chariot de transport* » précise le responsable. Plus précisément, l'équipement peut être composé d'un train de travaux avec et sans traction et comporter, au choix, un équipement variable des parois latérales dans l'unité de maintenance mobile (transport de rails, supports pour petites machines, etc.), des parois latérales du véhicule auxiliaire totalement ou partiellement rabattables, de un à trois ponts suspendus, des servo-visseuse semi-automatisées et des systèmes flexibles de sécurisation du transport (box grillagés, châssis de transport, ancrage au sol...).

UNE SÉCURITÉ DE TRAVAIL MAXIMALE

Toutes les opérations de voies se déroulant à l'intérieur du système, la protection intégrale de la zone de travail offre à l'opérateur les meilleures conditions de travail sécurisé. Le système minimise également les besoins logistiques : le

transport de l'équipe et des matériaux jusqu'au chantier par des véhicules de maintenance n'est plus nécessaire. « *De plus, lors de l'arrivée de l'unité de maintenance, le chantier situé sur la voie de travail est immédiatement sécurisé, sans consignation de caténaire et sans qu'il soit nécessaire d'installer des systèmes d'annonces pour permettre la continuité du trafic sur les voies mitoyennes* » ajoute Olivier Marco.

UN ENVIRONNEMENT DE TRAVAIL OPTIMISÉ

L'intérieur sec et ventilé de l'unité de maintenance (4,4 x 17 m max) est entièrement éclairé avec un système anti-éblouissement et des stations intégrées fournissent l'alimentation électrique, pneumatique et hydraulique pour les machines et outillages réalisés sur mesure. Mentionnons qu'un système d'aspiration haute performance intégré est également disponible pour les travaux de soudage, de découpe et de ponçage.

TRANSPORTER ET STOCKER

Des treuils à chaîne de capacité totale de charge de 5 t transportent les appareils et le matériel sur toute la longueur et la largeur de l'unité de travail et de stockage (60 m² max.). Le transport et le stockage des rails s'effectuent

> TRAVAUX DE MAINTENANCE RÉALISABLES PAR LE SYSTÈME

- > Changement des rails y compris tension et soudage
- > Remplacement de joints isolants et entretien de joints de rails
- > Soudures de réparation et de superposition
- > Remplacement de petit matériel
- > Correction de la géométrie des voies
- > Changement des traverses individuelles et remplacement localisé du ballast
- > Réalisation de travaux sur les ADV et les traversées-jonctions
- > Inspection et changement de balises et autres systèmes de signalisation