

Les TPG ont trouvé la panacée contre le cri des trams

Quiétude urbaine Les nouvelles compositions Stalder sont équipées de graisseurs de voie «intelligents».



L'arrêt «Ancienne» à Carouge, un des points noirs du réseau TPG en termes de bruit.

Image: JFM

Par **Jean-François Mabut**

@jfmabut

28.07.2015

5

Partager 0

2

Tweet 1

Signaler une erreur

Vous voulez communiquer un renseignement ou vous avez repéré une erreur?

Les sifflements et autres crissements des trams genevois à certains endroits du réseau ne seront-ils bientôt plus qu'un mauvais souvenir? Les Carougeois – mais ils n'étaient pas les seuls – avaient particulièrement rouspété contre le bruit intempestif provenant du frottement des roues sur les rails. L'UDC locale avait tenté d'en faire un argument électoral lors des Municipales de ce printemps, ce qui ne lui avait pas porté chance, car elle y a perdu ses deux élus. La régie publique s'est tout de même penchée sur ces nuisances sonores, que les nouvelles compositions plus lourdes semblent avoir aggravées, ce que les TPG démentent.

Il y a deux moyens de faire taire les trams: une bonne pluie ou le graissage des rails aux endroits stratégiques. Les TPG ne peuvent utiliser que le second remède. Un bon entretien des voies et des roues est aussi important. La régie a d'abord utilisé un camion graisseur, mais le remède n'était pas durable et il n'était pas judicieux de graisser toutes les voies. Les ingénieurs ont donc décidé d'installer des graisseurs intelligents sur les motrices qui ciclent le plus.

«Actuellement, nous avons quatorze tramways Stalder modifiés avec un système de lubrification du rail, indique Isabel Pereira, porte-parole de la régie. Ce système basé sur la géolocalisation dépose automatiquement une faible quantité

Mots-clés

TPG



A gagner : une journée de stage*
pour découvrir le métier de tes rêves !

3 stages sont mis au concours pour découvrir les métiers de vétérinaire, policier et chirurgien.

participe

* réservé aux 12-17 ans



Deux petites buses qui délivrent un corps gras. Le dispositif est discret, mais semble efficace. (photo TPG)

Ce qu'en pensent les Genevois

En janvier nous avions sollicité les lecteurs de nous envoyer des commentaires sur le phénomène du grincement. L'affaire est complexe et dépend de toute une foule de paramètres.

Un wattman qui ne manque pas d'humour écrit: «Je roule sur ces rails quasiment chaque jour. Il est bien vrai que dans ces lieux, Carouge, Lancy, avenue de France, Vaudagne, et j'en passe, les rails sifflent pas mal fort.

de graisse à l'entrée des courbes identifiées sur le réseau.» Les 19 trams Stadler seront modifiés pour la rentrée par le constructeur lui-même. Les TPG affectent pour ces tests 4 à 5 tango sur la ligne 18 et vérifient quotidiennement s'il y a présence de crissements ou des problèmes d'adhérence. Les autres tramways modifiés circulent sur les lignes 14 et 15.

Les trams DAV de la ligne 12 sont équipés de graisseurs depuis plusieurs années déjà. Quant aux rames Bombardiers, elles sont également équipées de graisseurs à la base, mais il y a des actions correctives en cours, car le poids des ans – ils ont une dizaine d'années – commence à se faire sentir.

Un phénomène saisonnier

Le remède anti-crissement embarqué semble donner satisfaction, ce que confirme François Velen de l'UDC Carouge: «Sans notre intervention auprès de la Cour des comptes, rien n'aurait été fait.» Cependant, fait remarquer Isabel Pereira, il faut bien garder à l'esprit que la météo impose certaines réserves. Par temps chaud et sec, le rail ne crisse pas! Difficile donc de vérifier l'efficacité du graissage par temps de canicule. Retour ce mardi à la rue Ancienne pour vérifier. Effectivement pas un tram ne crie. Effet de la graisse ou de la météo?

Le grincement est un phénomène physique subtil, explique encore la porte-parole. Il intervient principalement par temps humide et particulièrement, par temps sec suivant une période très humide.

D'autres villes sont affectées par le cri des trams

D'autres villes suisses connaissent en tous cas les mêmes problématiques, note-t-on à la régie des TPG. Certains réseaux de tramways en Suisse utilisent un traitement de la surface des rails depuis de nombreuses années. D'autres ont fait le choix de dispositifs de traitement fixes, qui sont installés sur le rail, dans les courbes.

a noter enfin que le Service de l'air, du bruit et des rayonnements non ionisants (SABRA) et les TPG ont ouvert une enquête sur le bruit des trams ce printemps. Une séance publique aura lieu avec les habitants de Carouge le 8 septembre prochain, annoncent les TPG.

(TDG)

(Créé: 28.07.2015, 12h49)

Comme évoqué dans l'article, il y a plusieurs paramètres à prendre en compte avant que les sifflements se produisent. Exemple: je passe à Vaudagne à 15 km/h et je siffle pas. 1h30 plus tard, je passe à nouveau avec le même véhicule, toujours à 15 km/h et là je siffle. Facile de critiquer, ceci malgré nos efforts. La nuit, par endroits, on roule au pas pour votre bien. Soyez gentil avec nous, on s'en sortira ensemble. Car mine de rien, j'entend siffler aussi quand je vous transporte. Salutations.»

Olivier Morisod: «Ça fait 38 ans que j'habite Carouge. Dire que ces grincements sont est une fatalité est faux. Ce problème est récent (deux-trois ans): les mêmes trams qui ne grinçaient pas du tout auparavant le font aujourd'hui. Je constate que ce changement est intervenu lorsque les rails ont été changés par les TPG (il y a deux-trois ans) et depuis c'est l'enfer. Probablement un problème de matériaux nouvellement utilisés.»

Jean-Charles Allenbach: «A Bâle et à Zurich, les graisseurs de boudins existent depuis longtemps avant les courbes serrées. A Genève, on en a installé sur les lignes nouvelles hors-ville. Je ne suis pas sûr du tout que les grincements se situent au niveau du boudin et du flanc du rail, mais peut-être entre le bandage de roue et la table de roulement du rail, et là, on ne peut pas graisser. C'est peut-être le choix de dureté du rail.»

Jean-François Morf, qui semble s'y connaître lui aussi: «Pour rouler sans grincer, toutes les roues doivent être coniques: quand la bogie va trop à gauche, alors les 2 roues gauches augmentent leur diamètre de roulement et les 2 roues droites diminuent leur diamètre de roulement, ce qui corrige la direction de la bogie sans grincement. Mais quand les roues deviennent cylindriques par manque d'entretien, les bords surélevés des roues touchent le rail!»

Articles en relation

Les TPG testent le graissage automatique sur un tram



Genève Une buse est programmée pour gicler de la graisse à des endroits précis. L'essai fait suite à des plaintes d'habitants. [Plus...](#)

Par Paul Ronga 09.04.2015

Les trams grincent à Carouge, les TPG graissent