



Les traverses de chemin de fer en bois des **Ets Röthlisberger SA** posées dans le nouveau tunnel qui raccorde l'usine Tridel de traitement des déchets :

<http://www.24heures.ch/vqhome/edition/NOVEMBRE2006/tridel231106.edition=ls.html>

24heures

Entre Sébeillon et le vallon du Flon, on pose 120 mètres de rails par heure



TRIDEL Des spécialistes sont en train d'équiper le tunnel ferroviaire de l'usine d'incinération des ordures.

Reportage
JÉRÔME DUCRET
Publié le 23 novembre 2006

RAILS EN L'AIR La machine poseuse de voie écarte les rails provisoires et les soulève de quelques centimètres, pour pouvoir déposer et ajuster les traverses en bois sur le ballast pierreux. Les rails sont ensuite glissés dans leur emplacement, puis boulonnés sur les traverses par les techniciens ouvriers.

Il y a beaucoup de bruit, des grincements infernaux qui vrillent les tympans. Il faut bien freiner l'imposante machine poseuse de rails et sa suite de wagons: 500 tonnes au bas mot, sur une pente moyenne de 5 pour-cent. Entre l'usine Tridel d'incinération des ordures, dans le vallon du Flon, et la sortie du tunnel à Sébeillon, les Chemins de fer fédéraux (CFF) font poser chaque heure 120 mètres de traverses, de rails et de ballast. Compte tenu des retards du chantier (lire l'encadré), il faudra attendre mars prochain pour voir passer par là les convois ferroviaires qui amèneront les déchets jusqu'à l'usine. Mais pour l'heure, et jusqu'au 4 décembre, on construit la voie, de manière méthodique.

«En tout, il faut installer 5800 traverses de bois», précise André Farquet, chef de projet aux CFF. Les techniciens s'affairent autour de la machine-train de l'entreprise Scheuchzer, la «Puma 901». Ils sont tous munis de tampons dans les oreilles. «C'est la première fois que nous avons affaire à une telle pente, avec de tels rayons de courbure dans les virages», commente un chef d'équipe. Le convoi descend, centimètre par centimètre. Il y a étonnamment peu de poussières pour des travaux de ce genre. La ventilation artificielle est là pour ça. Mais l'objectif du photographe se recouvre tout de même vite d'une fine pellicule.

En bas du convoi, des dizaines et des dizaines de traverses en bois sont prises sur des wagons. Elles sont acheminées par tapis roulant dans les entrailles de la machine-train, un peu plus haut. Celle-ci se déplace en grondant sur quatre solides chenilles articulées. Elle soulève et écarte avec force les rails provisoires déposés il y a quelques jours. Une sorte de lame pousse les pierres du ballast, puis un autre outil les tasse avec une précision presque maniaque. Le lit est fait. On y plante alors les traverses.

Un Roi mage sous la machine-train

Juste au-dessus du ballast, sur une poutrelle qui fait partie des sous-structures du train, on remarque un étonnant tableau en trois dimensions. Il comprend un palmier, un roi mage et des moutons miniatures - une évocation de Noël, sans doute. Personne, parmi les officiels, ne sait ce que cela vient faire ici.

Le train poseur de voie continue sa longue besogne. En continuant la remontée, on finit par arriver à la toute dernière phase de la manœuvre. Les rails se remettent en place sur le ballast, et les ouvriers les boulonnent avec dextérité sur les rails, à l'aide de grosses visseuses ultrarapides. Sur le trottoir en béton du tunnel, un panneau vert indique: «175 m» avant la prochaine sortie de secours. Le prochain rendez-vous est en janvier, pour la pose de la ligne électrique aérienne.

Le chantier a pris 9 mois de retard

Aux dernières nouvelles, le tunnel ferroviaire de Tridel ne sera opérationnel qu'au mois de mars de l'année prochaine. Il aurait dû l'être déjà en juin dernier. Une seule certitude pour l'instant: le retard s'est produit durant la phase de génie civil. Les entreprises chargées du chantier et la société Tridel se sont rejeté mutuellement la responsabilité - Tridel refusant de payer toute la facture. Ce conflit larvé a eu comme conséquence que l'on n'a pas pu s'entendre sur la date initialement prévue pour la pose de la voie. Et comme la machine qui devait le faire est très demandée à travers la Suisse entière, il a fallu rajouter encore plusieurs mois de délai avant de pouvoir la faire venir dans le tunnel. Tridel et le consortium de construction ont convenu de se fier au rapport de trois experts indépendants, qui vient d'être livré. Stefan Nellen, président de Tridel, explique: «Des compléments à ce rapport ont encore été demandés. Au final, cela ne coûtera rien de plus pour le budget de fonctionnement de Tridel. Il est par contre très probable que quelques millions doivent être rajoutés dans le budget d'investissement, disons entre 3 et 6 millions. Mais nous pouvons assurer qu'il ne sera pas nécessaire de demander une rallonge aux actionnaires. Les différentes réserves prévues dans le projet devraient suffire.»

JÉRÔME DUCRET

J. DU.