

LA
QUESTION
DU JOUR**Les chantiers estivaux, ferroviaires et routiers, vous agacent-ils?**Votez par SMS en envoyant **DUO AGA OUI** ou **DUO AGA NON** au numéro 363 (FR. 0,30 /SMS) ou sur le site www.arinfo.ch

Une ligne de chemin de fer sans rails, c'est rare: sur près de 650 mètres, de part et d'autre du tunnel de Champréveyres, toute la voie a été refaite: traverses, ballast et rails. Sans parler de l'abaissement du tunnel.



Alfred Meier (à gauche) et Jean-Louis Poyet (au centre) en grande discussion avec le chef de l'équipe chargée de poser les nouvelles traverses en bois sur le pont de Champréveyres.



D'ordinaire, le remplacement des caténaires ne peut se faire que de nuit, quand il n'y a pas de trains. A Saint-Blaise, la fermeture totale du tronçon permet de faire ces travaux de jour. Rare pour les employés du BLS!

TRAVAUX FERROVIAIRES Des équipes travaillent d'arrache-pied sur les lignes du BLS et des CFF. Reportage à Hauterive et aux Geneveys-sur-Coffrane.

Au cœur des deux chantiers d'été

RAPPEL DES FAITS

Les travaux d'entretien des lignes ferroviaires prennent gentiment fin dans le canton de Neuchâtel sur les lignes Neuchâtel – Marin-Epagnier, et Chambrelieu – Les Hauts-Geneveys. Les trains sont encore remplacés par des bus jusqu'à la fin de la semaine. Le point sur les deux chantiers du BLS et des CFF, dont le budget total atteint près de 16 millions de francs.

DAVID MARCHON
ET CHRISTIAN GALLEY (PHOTOS)
FRANÇOISE KUENZI (TEXTES)

Saint-Blaise: les casques et les gilets orange se détachent sur le ciel bleu. Dans une nacelle, plusieurs mètres au-dessus des rails, des ouvriers du BLS sont occupés à changer les caténaires (les câbles destinés à l'alimentation électrique). Ils doivent sacrément transpirer. «Oui, mais ils sont plutôt contents de pouvoir travailler de jour. Pour eux, c'est rare», sourit Alfred Meier, chef de projet du chantier de l'été du BLS, entre Marin-Epagnier et Neuchâtel. «D'habitude, les caténaires ne peuvent se changer que la nuit, lorsque les trains de circulent pas. Mais là, nous avons profité de la fermeture totale du tronçon, pendant ces qua-

tre semaines d'été, pour réaliser les travaux en journée.»

Depuis le 13 juillet et jusqu'au 11 août, le BLS – le nom vient de l'ancienne compagnie Berne-Lötschberg-Simplon – procède en effet à l'assainissement complet du tunnel de Champréveyres et du pont d'Hauterive. Des gros travaux, budgétés à environ dix millions de francs (y compris le changement de la caténaire entre Marin et Neuchâtel), qui prennent gentiment fin. Dès le 12 août, le trafic ferroviaire, qui était remplacé par des bus, sera rétabli.

Au travail de 6h à 22h

Le chantier avance vite: au total, une cinquantaine d'ouvriers y étaient mobilisés, de 6h à 22h tous les jours de la semaine. Notamment dans le tunnel de Champréveyres, où le fond a été abaissé. Il a fallu raboter le sol sur 30 à 40 centimètres de profondeur et sur 650 mètres de long. «La roche était vraiment dure, nous avons dû utiliser une machine de 55 tonnes pour faire ce travail», relève Jean-Louis Poyet, d'Amberg Engineering, directeur local des travaux. Auparavant, rails et ballast (le lit de cailloux qui supporte la voie) avaient été enlevés sur toute la distance. Les parois du tunnel,

qui date de 1901, ont également été consolidées par projection de béton. «Comme certains travaux étaient bruyants et que d'autres seront effectués de nuit jusqu'en décembre, nous avons fixé des portes antibruit aux deux extrémités du tunnel pour éviter trop de nuisances sonores», ajoute Jean-Louis Poyet. «Et nous avons installé un système de ventilation à l'intérieur.»

Peu de réactions négatives

Avant de remettre un nouveau ballast ainsi que des rails et des traverses flambant neufs (une opération qui se fait ces jours), le drainage a été assuré grâce à la pose d'une conduite au sol et de guides d'écoulement sur les parois du tunnel.

La population riveraine a été tenue régulièrement informée de l'avancement des travaux et des dates importantes du chantier susceptibles de faire du bruit. «Nous avons assez peu de réactions négatives. Il y a même des gens qui viennent regarder travailler les machines et les ouvriers», indique Alfred Meier.

Le pont «emballé»

Quant au pont d'Hauterive, complètement emballé durant les travaux pour des raisons de



Le fond du tunnel de Champréveyres a été abaissé de 30 à 40 centimètres. Il a fallu raboter la roche, qui était très dure. De grandes portes antibruit ont été installées des deux côtés pour limiter les nuisances sonores.

protection et de sécurité, il fait également l'objet de soins particuliers: les grosses traverses en bois y ont notamment été changées.

Avec ces travaux, le tunnel de Champréveyres pourrait désormais voir passer sous sa voûte des trains à deux étages. Ce ne sera cependant pas pour demain: le tunnel de Marin, sur la même ligne Neuchâtel-Berne,

ne le permet pas encore. Et les travaux n'y sont pas encore planifiés. Le BLS possède 436 kilomètres de voies, sur lesquelles les travaux sont planifiés par périodes de quatre ans, en collaboration avec les cantons concernés. Longue de 42 kilomètres, la ligne du Neuchâtel-Berne est en effet une «copropriété» des cantons de Berne, Fribourg et Neuchâtel (qui paie donc en

partie les travaux) et de la Confédération.

Dès lundi, les voyageurs et pendulaires pourront donc reprendre leur train quotidien. Sans doute sans savoir qu'à Champréveyres, celui-ci s'engouffrera dans un tunnel certes centenaire, mais paré pour voir circuler les convois des cinquante prochaines années. A part peut-être le TGV. Mais c'est une autre histoire... ●

Cinq kilomètres de voies toutes neuves au Val-de-Ruz



Entre Montmollin et Les Geneveys-sur-Coffrane, la machine décharge les rails qui se posent sur la voie comme de longs spaghettis. Ils seront fixés définitivement de nuit, quand la température aura passé sous les 25 degrés.

«Dans les zones sensibles, on a utilisé le «Pascal», on fixera les rails avec la «Silad», et puis on fera le bourrage»: responsable de mandat aux CFF, le Chauv-Fonnier Charles Borle manie le jargon ferroviaire aussi bien que le milan royal, qui plane dans le ciel des Geneveys-sur-Coffrane, maîtrise ses virages.

D'ici vendredi, les hommes en orange auront terminé la rénovation des 5,5 kilomètres de voie entre Chambrelieu et les Hauts-Geneveys, sur la ligne Neuchâtel-La Chaux-de-Fonds. Samedi, les trains retrouveront des rails tout neufs. Seules quelques interruptions surviendront en fin de soirée la semaine prochaine.

Car depuis le 15 juillet, les travaux n'ont pas cessé: nuit et jour, week-end compris, les ouvriers et leurs énormes machines ont ôté le ballast, les traverses et les

rails, puis reposé le tout. Un chantier à 5,7 millions de francs.

Il s'agit de travaux d'entretien courant indispensables: «Certains rails dataient de 1936», indique Charles Borle. Rien à voir, donc, avec les gros travaux d'assainissement que doivent entreprendre les CFF sur la ligne et que le canton a demandé à la Confédération de suspendre dans l'attente d'un nouveau projet de mobilité.

Lundi, une machine géante (ou plutôt deux machines mises bout à bout, de 240 mètres de long) était occupée à poser les nouveaux rails à côté des anciens, qui seront enlevés d'ici vendredi. Ces rails, fabriqués en Italie, mesurent 108 mètres: c'est standard. «On peut en charger une cinquantaine sur cette composition», indique Charles Borle. A 54 kilos le mètre de rail, le calcul est vite

fait: le monstre peut charger sur son dos 290 tonnes de rails!

Fixer les rails la nuit

Mais il faudra attendre la nuit pour pouvoir les fixer définitivement – avec la fameuse «Silad»: cette opération ne peut pas se faire si la température dépasse 25 degrés, sinon les rails se dilatent. Puis les ouvriers termineront le travail avec le «bourrage», qui consiste à compresser la couche de ballast sous la voie.

Mais si les rails se dilatent, pourquoi, alors, faire ces travaux en été? «Il y a moins de passagers à cette période de l'année, c'est le seul moment où on peut fermer la ligne», répond Frédéric Revaz, porte-parole des CFF.

Les pendulaires qui n'avaient pas de vacances et les touristes auront donc pris le bus. Auront-ils vu eux aussi le milan royal? ●