



Sur le chantier de comblement du désormais fameux trou, un train passe au pas. (EDDY MOTTAZ/LE TEMPS)

A Tolochenaz, le trou est bouché mais les doutes persistent

VAUD Une semaine après la reprise partielle du trafic ferroviaire entre Morges et Allaman, les travaux avancent mais il est trop tôt pour voir le bout du tunnel. Rencontre sur les lieux avec l'un des chefs de chantier

RAPHAËL JOTTERAND

Twitter @Raph_jott

C'est sur les lieux du sinistre que Frédéric Revaz, porte-parole des CFF, nous a donné rendez-vous pour rencontrer l'un des chefs de chantier en charge des travaux de Tolochenaz. Sur place, la scène ne semble toutefois pas avoir beaucoup évolué en une semaine. Les mêmes blouses orange s'affairent à solidifier le massif, tandis que le fameux trou n'est plus visible, comblé par du ciment et du ballast. De temps à autre, un train circule à 20 km/h, seul progrès apparent aux yeux des pendulaires sept jours après le «grounding».

Et les usagers de la ligne Morges-Allaman ne sont pas encore près de retrouver une situation normale. La nouvelle est en effet tombée jeudi soir: la cadence du transport n'augmentera pas avant le mardi 23 novembre. La vitesse réduite des trains sur ce tronçon limite leur fréquence, mais cette stratégie de l'escargot reste pour le moment nécessaire au bon déroulement des travaux.

Pour en savoir plus sur les nombreux efforts mis en œuvre depuis désormais plus de dix jours, le chef de chantier Karim Daouk a accepté de rencontrer *Le Temps* pour revenir sur une semaine hors du commun.

«De grosses journées»

Dans un premier temps, les CFF avaient bon espoir de boucher les cavités rapidement pour que la gabegie cesse au plus vite. Mais les analyses effectuées ont révélé une

situation beaucoup plus alarmante, poussant la compagnie à revoir ses plans, malgré le fait que le trou soit désormais bouché. «Malheureusement, les mesures nous ont montré que tout un volume du terrain était déstructuré, ce qui nous a contraints à effectuer des forages pour permettre l'injection de ciment en profondeur», décrit le responsable de l'opération. Grâce à ce système, chaque recoin peut être atteint et donc solidifié à l'aide des matériaux injectés, ce qui permet d'assainir le sol.

«Les mesures nous ont montré que tout un volume du terrain était déstructuré, ce qui nous a contraints à effectuer des forages pour injecter du ciment en profondeur»

KARIM DAOUK, CHEF DE CHANTIER

Pour le moment, il semble encore difficile de se prononcer sur la qualité du terrain. Actuellement, l'heure est encore aux forages. Deux équipes se relaient pour assurer la bonne tenue des travaux, effectuant «de grosses journées», selon les termes de Karim Daouk. La deuxième phase des injections côté Jura pourrait se terminer vendredi soir, alors que la partie orientée vers le Léman débutera ce week-end.

Une fois les forages terminés, il faudra attendre quelques jours pour que le

ciment durcisse. «Cette étape franchie, si tout se passe bien, on devrait pouvoir rétablir un trafic plus important les jours suivants», précise le chef de chantier, sans pour autant se prononcer sur une date exacte. Les analyses détermineront quelles seront les améliorations possibles dès le mercredi 24 novembre. A priori, l'objectif est de parvenir à faire passer les trains à une vitesse de 50 km/h pour permettre aux InterCity de circuler, et revenir ainsi à une moyenne de six trains par heure et par sens entre Lausanne et Genève.

Prudence avant tout

Avant de crier victoire, Karim Daouk veut rester prudent. A Tolochenaz, un laser a été placé au-dessus des voies de chemin de fer, permettant une saisie d'information toutes les trente minutes pour contrôler la position des rails. «Les premiers jours, l'affaissement local sous chaque essieu de trains qui circulent était plus important qu'aujourd'hui, l'évolution est donc positive. Il est cependant impérial de patienter quelques jours pour que le lit de ballast et le ciment soient tassés.»

Quant à l'enjeu clientèle, Frédéric Revaz soutient que tous les moyens possibles sont mis en place pour retrouver une situation normale rapidement. Le porte-parole des CFF tire un bilan encourageant de cette semaine de reprise, constatant uniquement quelques dérèglements aux heures de pointe. Interrogé sur la politique Léman 2030 de la compagnie, qui vise à augmenter les relations entre Lausanne et Genève, Frédéric Revaz assure que cet «incident ne remettra pas en cause ce programme, qui va doubler la capacité de la ligne.» A noter que les CFF ne s'expriment plus sur le sujet de nouvelle ligne (ou tunnel) qui est, selon eux, du ressort de la politique. ■

BÉTONNAGE

Quel impact pour l'environnement?

Derrière ces litres de ciment déversés à l'intérieur du massif se pose la question de l'impact environnemental. Une centaine de mètres en contrebas se situent les rives du lac, alors que plusieurs cours d'eau traversent également les voies pour rejoindre le Léman. Le plus grand de la commune tolochinoise s'appelle le Boiron. Il doit sa popularité à la Maison de la Rivière, située le long de ses berges.

Directeur de la fondation et professeur de biologie à l'Université de Lausanne, Jean-François Rubin ne se veut pas alarmiste mais souhaite rendre attentif aux potentielles conséquences: «Quand on injecte ce genre de matériaux dans le terrain, il se produit un effet chimique appelé le lait de ciment. Cette substance blanche est un produit alcalin extrêmement nocif pour l'environnement s'il parvient à pénétrer dans les milieux natu-

rels.» Pour éviter ce type de pollution, la plupart des chantiers traditionnels tentent de récupérer ce liquide.

Frédéric Revaz répond que «selon les connaissances du terrain, ce risque a été considéré comme extrêmement faible par les spécialistes géotechniques». Difficile donc pour le moment de savoir quelles peuvent être les conséquences de la pénétration dans le massif d'une quantité de ciment aussi importante. ■ R.J.