

Intempéries aux Ormonts

Un chantier colossal pour stabiliser l'Aigle-Sépey-Diablerets

Située en zone de glissement, la ligne ferroviaire est fermée depuis mai 2021. Sa réouverture est espérée pour le mois prochain.

David Genillard

Sur les voies de l'Aigle-Sépey-Diablerets (ASD), particulièrement exposées aux caprices de la nature, les interruptions de trafic ne sont pas vraiment une nouveauté. Chutes d'arbres, de rochers et coulées de boue affectent presque chaque année son exploitation. Mais la perturbation qui frappe actuellement la ligne étonne par sa durée: depuis près d'un an, il faut emprunter un bus pour effectuer le trajet entre Aigle et Le Sépey. Une petite «balade» à proximité du ruisseau des Fontanelles et l'on comprend mieux les raisons de cette fermeture.

En aval de la ligne, sur ce tronçon de 300 m situé entre Exergillod et Les Planches, une vaste zone a été défrichée. Un peu plus loin, le ruisseau des Fontanelles a été doté d'une nouvelle digue et son lit nettoyé. Un chantier colossal: 3 millions de francs ont été dépensés à ce jour. Le but? Tenter de stabiliser cette masse en mouvement constant qui s'étend sur 700 m le long de la ligne et sur un kilomètre perpendiculairement.

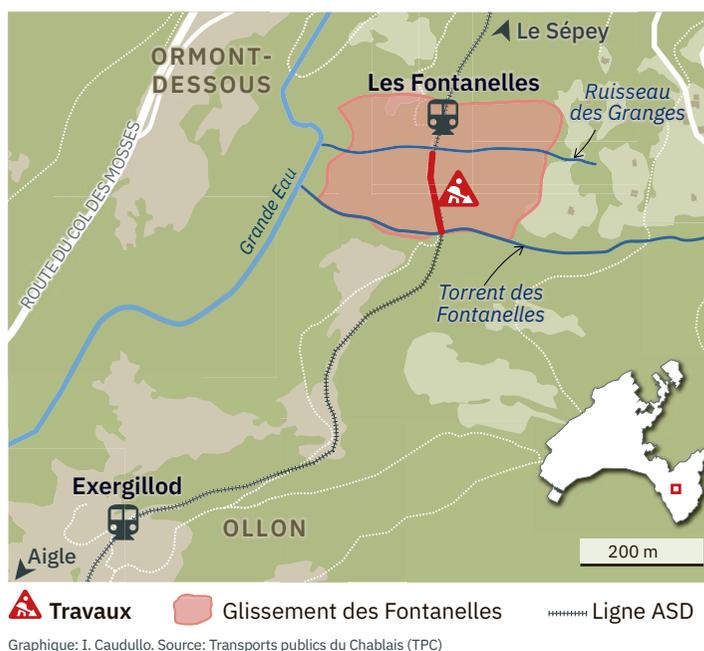
Mouvement accéléré

Le secteur le plus actif du glissement - les 300 m en chantier - est scruté depuis plusieurs années. «On a commencé à le monitorer en 2017, explique Olivier Canomeras. Mais on a constaté une accélération du mouvement l'an



Les travaux sont compliqués, dans une zone escarpée et difficile d'accès. CHANTAL DERVEY

Travaux sur la ligne Aigle-Sépey-Diablerets (ASD)



Graphique: I. Caudullo. Source: Transports publics du Chablais (TPC)

ont également été créés et les deux ruisseaux ont été canalisés pour tenter d'assécher le terrain.

Vendredi, la remise en état de la voie a commencé, en vue d'une réouverture espérée en mai. Un nouveau système de surveillance sera également mis en place dans le cadre du chantier. «Des capteurs seront installés le long de la voie et des caméras suivront leurs mouvements», précise l'ingénieur des TPC.

Les premières mesures semblent porter leurs fruits. Les relevés font état d'un mouvement moyen de moins de 1 cm par semaine, contre 10 à 15 au plus fort du printemps dernier. Stopper totalement ce glissement risque en revanche d'être plus difficile: «La couche qui se détache fait 25 m d'épaisseur. Pour la stabiliser, il faudrait pouvoir poser des ancrages à une profondeur supérieure.»

Gros investissements

Le combat face aux forces de la nature est-il perdu d'avance, sur une ligne qui reste la moins rentable des TPC? Tel n'est pas l'avis de l'entreprise, qui a massivement investi pour la sécuriser, mais également l'améliorer techniquement. «Ces quinze dernières années, ce sont 60 millions de francs qui ont été engagés», rappelle Olivier Canomeras.

Une bonne partie du tracé est désormais protégée par des filets et un entretien forestier constant. «Nous avons encore de gros projets devant nous, avec la création d'un passage direct aux Planches qui permettra de réduire le temps de parcours entre Aigle et Les Diablerets, ainsi que le prolongement jusqu'au départ des remontrées mécaniques. Sans oublier l'arrivée de nouveau matériel roulant, fin 2023. Tous ces investissements montrent bien que notre intention est de tout faire pour pérenniser l'ASD.»

dernier.» Les chiffres détaillés par le chef du Département infrastructure des transports publics du Chablais (TPC) impressionnent: «La voie se déplace en moyenne de 20 à 30 cm par an depuis 2017; nous effectuons régulièrement des travaux pour la remettre sur son tracé normal. Mais au printemps 2021, avec l'action cumulée de la fonte des neiges et de fortes précipitations, le terrain a bougé de 1m50.» Cette forte reptation a forcé l'entreprise à fermer la ligne, endommagée par cette pression.

Les travaux de sécurisation ont commencé peu de temps après, interrompus uniquement par l'hiver. Dans ce terrain escarpé, il s'agit d'abord de tenter de stabiliser la masse en mouvement. «Nous avons réalisé des ancrages et des caissons dans les zones d'arrachement», décrit Olivier Canomeras. Des drainages