



Les calculs de niveau sont faits depuis le poste de commande.



Les bourroirs secouent le ballast pour l'aplanir et le compacter.



Deux équipes d'une vingtaine de personnes se relaient dans la journée.



Au total, les CFF vont renouveler 8 km de voies ferrées entre Fribourg et Berne. À Guin, c'est un tronçon de 170 m qui est remis à neuf.

Delphine Gasche (texte)
Vvain Genevay (photos)

«T'as déjà vu un conducteur de locomotive black?» Depuis sa cabine, Bacary Egger nous interpelle avec une bonne dose d'humour. Les vannes et les blagues sont un peu sa marque de fabrique. Mais seulement pendant les pauses. Le Fribourgeois reprend son sérieux, dès qu'il faut mettre en marche sa machine. Sa locomotive? Elle fait 84 tonnes et tire sept wagons de 90 tonnes chacun, remplis de ballast. Mercredi, on est allés la voir en action, juste à côté de la gare de Guin.

Quelque 170 mètres de voies ferrées doivent être remplacés. C'est l'un des gros chantiers pour lesquels les CFF ont interrompu totalement la circulation des trains entre Fribourg et Berne du 27 juin au 25 août.

Sur le chantier de 6 h à 22 h

Les voies ferrées, c'est comme les routes: il faut les entretenir. «Le passage répété des trains modifie parfois la géométrie de la voie», explique Matthias Sartor, coconducteur des travaux. On parle ici de la hauteur de la voie, de sa position transversale et de son inclinaison dans les courbes. Des travaux ponctuels sont nécessaires. «L'usure naturelle des différents éléments nécessite, elle, un renouvellement total des voies environ tous les quarante ans», précise Nicolas Maitre Bal-

lesteros, également coconducteur des travaux.

Deux équipes d'une vingtaine de personnes œuvrent en alternance à Guin. La première de 6 h à 14 h. La seconde de 14 h à 22 h. Elles ont d'abord enlevé les vieilles voies et l'ancien ballast, terrassé le terrain, puis déposé une première couche de 20 cm de ballast et les nouvelles voies, composées de traverses en béton de 21 cm surmontées de rails.

Il manque encore 10 centimètres de ballast pour égaliser le niveau avec le reste des rails. «On ajoute cette épaisseur en plusieurs étapes pour ajuster parfaitement les voies», explique Nicolas Maitre Ballesteros. C'est là que Bacary Egger intervient. L'ancien officier de l'armée suisse fait lentement reculer son train de chantier. «Je roule entre 2 et 4 km/h, parce que la voie est irrégulière. Quand les voies sont trop déformées, je dois même descendre à 1,5 km/h. Là, c'est beaucoup plus technique. Je dois

me caler sur un point fixe à l'extérieur pour m'orienter», raconte le quadragénaire, qui peut manœuvrer 17 locomotives différentes. «Qu'est-ce que vous voulez? J'aime les formations. Je suis aussi grutier ferroviaire.»

Des deux côtés des ballastières, un ouvrier ouvre ou ferme les vannes pour laisser s'écouler le gravier spécial entre les rails

et juste à côté. Des contremaitres les suivent à pied, les yeux rivés sur les rails, et leur indiquent les quantités exactes à déverser.

À la fin de l'opération, Bacary Egger repart dans l'autre sens. Dès qu'il sort du «trou» à combler, notre conducteur se permet d'aller un poil plus vite. Il s'arrête quelques dizaines de mètres plus loin pour laisser le champ libre

au prochain engin. Les wagons se cognent les uns aux autres. Pour éviter qu'ils ne sautent, tous les attelages, c'est-à-dire les éléments d'attache entre les wagons, ont été détendus. On sent bien l'accordéon dans la cabine. Et on comprend beaucoup mieux les vitesses réduites.

Faire vibrer le ballast

La bourreuse entre alors dans la danse. Le véhicule pèse 92 tonnes, et pas moins de six personnes sont nécessaires pour la manœuvrer. Son rôle est de soulever légèrement les rails avec des pinces, d'insérer ses bourroirs (des pièces métalliques vibrantes) entre les traverses et de secouer le ballast pour le mettre bien en place et le compacter. Elle replace aussi légèrement les voies au bon endroit.

Le meilleur poste d'observation est dans la cabine du milieu. Toute vitrée et presque à ras des rails, elle offre une vue imprenable sur la mécanique à l'œuvre.

Et ça secoue fort! Dès que les bourroirs sortent du ballast, le train se déplace par à-coups de 60 centimètres, replonge ses tentacules, les fait vibrer, les ressort, et rebelote.

À l'intérieur de la cabine, le technicien a les yeux rivés sur un écran. Il doit s'approcher au plus près de la ligne horizontale représentant la hauteur définitive de la voie. On en est encore loin. Mais c'est normal. Le premier passage de ballastage-bourrage permet de gagner 5 cm. Le deuxième, 3 autres. Et le dernier, un seul. On arrive à un total de 29 cm de ballast. «Le dernier centimètre est ajouté un an après, une fois que les trains ont bien roulé», rapporte Matthias Sartor. Ça nous permet aussi de refaire un contrôle des voies.»

Une fois que la bourreuse a terminé, Bacary Egger revient. Et la valse se poursuit ainsi jusqu'à tard le soir. Au total, 700 tonnes de ballast seront utilisées pour cette voie de 4,5 mètres de large.

À deux pas de là, une grue aurait également dû être en mouvement pour l'étape précédente sur la voie parallèle, à savoir la pose d'aiguillages. «Mais on n'a pas reçu les éléments de voies à installer, indique Nicolas Maitre Ballesteros. Il y a eu un problème dans la chaîne d'approvisionnement.» L'imprévu ne devrait toutefois pas engendrer de retard. «Les équipes feront d'autres préparatifs.»

Un monstre de 92 tonnes refait à neuf les rails des CFF

Chantier ferroviaire D'énormes trains de travaux s'activent à Guin (FR) pour renouveler les voies. Reportage sur l'un des gros chantiers de l'axe Fribourg-Berne.

«Je roule entre 2 et 4 km/h, parce que la voie est irrégulière. Quand les voies sont trop déformées, je dois même descendre à 1,5 km/h.»

Bacary Egger
Conducteur de locomotive de train de chantier

