

Travaux

Les CFF n'ont pas assez de cailloux suisses pour leurs chemins de fer

Les chantiers de l'été nécessitent des milliers de tonnes de ballast. La ressource abonde dans le pays mais les CFF importent. Explications

Antoine Hürlimann

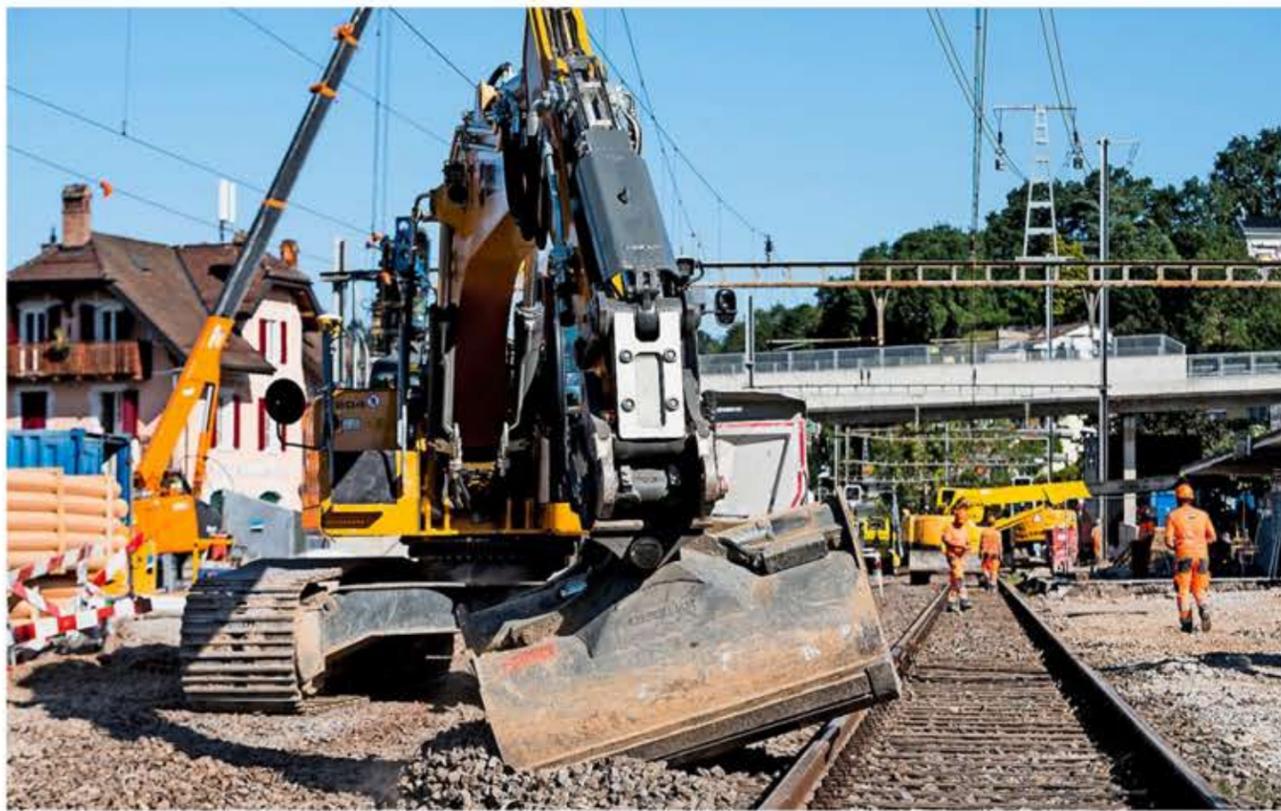
Cette année, les CFF ont introduit pour la première fois un «horaire d'été national», du 30 juin au 26 août. Une mesure rendue nécessaire par d'importants travaux, comme ceux qui viennent de débiter entre Lausanne et Puidoux. Ces chantiers d'envergure nécessitent des moyens gargantuesques. À l'image de la quantité de ballast - le lit de graviers sur lequel reposent les voies de chemin de fer - utilisés: 113 000 tonnes. Rien que ça.

Or, alors qu'une partie peut-être recyclée (*lire encadré*) et que la ressource naturelle est abondante en Suisse, 20% du ballast utilisé par les CFF en 2018 (sur un total de 550 000 tonnes) vient de France ou d'Allemagne. «Cette situation est complètement paradoxale, assure un ingénieur qui travaille dans une compagnie ferroviaire. Le ballast étranger coûte plus cher que la production indigène à cause des frais de transport. Le fait de le faire livrer par camion a aussi un impact écologique non négligeable.»

Ni les CFF ni les fournisseurs interrogés ne souhaitent communiquer le prix de la tonne de ballast helvétique. Selon nos informations, elle coûterait entre 50 fr. et 100 fr., selon différents paramètres, comme l'emplacement du chantier. Quant au ballast importé, le prix à la tonne pourrait être jusqu'à 50% plus élevé une fois la marchandise livrée. Sans s'épancher, les CFF confirment le payer «un peu plus cher».

«Ils n'anticipent pas»

Les CFF ne semblent donc pas avoir intérêt à acheter de la pierre française ou allemande. Pourquoi le font-ils? «Ils n'arrivent pas à se coordonner avec leurs principaux fournisseurs en Suisse romande: Famsa, à Massongex (VS), et Arvel, à Villeneuve, affirme notre interlo-



Sur le chantier de la ligne Lausanne-Puidoux (ici à la gare de La Conversion), une partie du ballast est recyclé. KEYSTONE

uteur, habitué des commandes de ballast. Les CFF n'anticipent pas les besoins causés par des travaux extraordinaires, comme ceux de cet été. Et cela a des conséquences fâcheuses. Les fournisseurs locaux ne peuvent plus suivre.»

Ces affirmations sont vivement contestées par Jean-Philippe Schmidt, porte-parole aux CFF. «Nous essayons toujours de nous approvisionner le plus possible en Suisse, assure-t-il. Mais les besoins en ballast sont particulièrement

élevés cette année. La quantité équivaut à environ 12 000 wagons, qui formeraient, mis bout à bout, un convoi de 168 km de long.» Toutefois, n'aurait-il pas été possible de demander aux carrières helvétiques d'augmenter leur production

en prévision d'un été 2018 chargé? «Par le passé, il est déjà arrivé que nous devions importer du ballast car la production locale ne suffisait pas. Et même en dehors des pics.»

«Le 100% suisse possible»

«La ressource est là, dans nos montagnes, s'exclame Xavier Pichon, directeur des Carrières d'Arvel. On peut encore en fournir pour plus de cent ans, a minima. Notre secteur d'activité peut s'adapter aux besoins.»

Selon lui, il faudrait que les fournisseurs soient avertis plus en avance des pics de demande et que les travaux soient plus étalés dans le temps. «D'un point de vue pratique, il serait possible de produire suffisamment de ballast suisse pour y répondre. Nous pourrions par exemple produire en anticipant les volumes à stocker. Mais dans les conditions actuelles, avec une très forte demande liée à des grands projets estivaux, ils sont obligés d'en importer une partie.»

À Massongex, le discours est moins catégorique. «Tous les

chantiers ont lieu en même temps et il est difficile de suivre, mais c'est aussi une question de saison: les CFF doivent travailler pendant les beaux jours», commente Luis Ricardo, directeur de Famsa. Son entreprise produit entre 150 000 et 170 000 tonnes par an, soit environ un tiers des besoins annuels des CFF. «Je suis partisan du travail avec un produit national mais il faut, en parallèle, réfléchir à l'économie des ressources primaires. Nous devons épargner les gisements et recycler au maximum.»

Moins bonne qualité?

Selon l'ingénieur, le ballast étranger, en plus d'être plus cher, serait de moins bonne qualité que le ballast suisse. «La production helvétique doit respecter des règles très strictes, détaille-t-il. Par exemple, une des exigences de qualité du ballast est sa taille. Le gravier doit faire entre 32 et 50 mm. Mais le ballast importé, lui, est moins contrôlé.»

Et cela aurait des conséquences directes sur l'avancée des travaux. «Quand on vous livre du ballast allemand dont on voit à l'œil nu qu'il ne correspond pas aux normes, il est renvoyé à l'expéditeur, poursuit-il. Et quand on doit rendre la voie aux trains dans le stress et qu'on vous dit que les prochains camions de livraison n'arriveront pas avant une petite semaine, les délais peuvent en souffrir. Ce type de situations arrive régulièrement et ne fait pas nos affaires.»

Jean-Philippe Schmidt, lui, assure que les exigences sont les mêmes pour tous les fournisseurs. S'il reconnaît que parfois du ballast importé n'est pas de bonne qualité, il assure que toutes les livraisons sont exploitées. «Premièrement, ces situations arrivent aussi avec la pierre suisse. Le ballast étranger n'est pas moins bon que le nôtre. Ensuite, quand de la roche de moindre qualité nous arrive, nous l'utilisons quand même dans des couches inférieures du ballast. Rien n'est perdu.»

Une assertion qui rend toutefois sceptiques deux spécialistes. «Si on mélange deux qualités différentes de ballast, cela a pour effet de propager la mauvaise facture et donc, de réduire la durée de vie de l'installation.»

Le ballast non pollué peut être recyclé

● Avec ses 35 000 tonnes de ballast à remplacer, le chantier de la ligne Lausanne-Puidoux est un gros consommateur de pierre. «Une partie des matériaux est valorisée parce que c'est bénéfique au plan environnemental et parce que les carrières n'arrivent en effet plus à suivre», indique Nicolas Pasquier, chef de projet général des travaux. Comment se passe le recyclage? Les différents tronçons de la voie sont d'abord classés en fonction de leur état de pollution, via des prélèvements réalisés avant les travaux. Cette

pollution est notamment causée par les hydrocarbures et la graisse d'aiguillage qui s'écoulent sur les roches (grains de ballast ou cailloux). Le ballast est ensuite évacué par camions, les matériaux pollués sont éliminés en décharge agréée ou valorisés selon les directives en vigueur et le degré de pollution tandis que les roches non polluées peuvent être criblées. «Il y a notamment une cribreuse chez Famsa, à Massongex (VS), explique Nicolas Pasquier. C'est une sorte de gros tamis qui permet de conserver les pierres entre 4 et

6 centimètres. Ces dernières seront également lavées avant d'être ramenées sur le chantier.» Au total, ce sont ainsi 8000 tonnes de ballast qui seront revalorisées après un passage par la cribreuse valaisanne. Si les transports des pierres s'effectuent par camion, c'est avant tout pour des raisons pratiques, expliquent les CFF. «L'apport est difficile à cause de la fermeture de la ligne. Par le rail, il faudrait passer par la voie du train des vignes, or c'est l'itinéraire qu'emprunte notre offre de substitution.» R.H.

PUBLICITÉ

24 heures

Livre

FAKE NEWS LÉMANIQUES

Roman pamphlétaire d'Antoine Exchaquet

Journaliste pigiste, elle révèle malgré elle tous les non-dits. Parce qu'il y en a, dans le monde de la presse, de Genève à Lausanne: Isabella Schmid fait face aux secrètes compromissions, petits arrangements et autres douteux silences des médias lémaniques, alors que ces derniers connaissent de douloureuses restructurations.

La trentenaire les vit de l'intérieur: «J'ai l'impression que je suis la violoniste engagée à la toute dernière minute - pour remplacer un musicien malade - et qui embarque sur le Titanic rebaptisé «Presse romande». Elle jouera sa partition jusqu'au bout.

«Fake news lémaniques? Un roman pamphlétaire décoiffant.»



Antoine Exchaquet

Je commande exemplaire(s) de «Fake News Lémaniques»

- au prix abonné(e) 24 heures de Fr. 22.-*
 au prix non abonné(e) de Fr. 27.50*

N° d'abonné(e) (obligatoire)

Nom

Prénom

Rue/N°

NPA/Lieu

Date

Signature

* TVA incluse. Frais d'expédition en sus. Dans la limite du stock disponible.



● Ce bulletin de commande est à retourner à:
 Tamedia SA
 Magdalena Schneider
 Fake News Lémaniques
 Avenue de la Gare 33
 1001 Lausanne

● Commande par internet:
 livre.24heures.ch

TCHO
 BERTHE
 ÉDITIONS