

La firme EFSA a inauguré hier à Romont un engin innovant pour les chantiers ferroviaires du pays

Le camion roule sur les bons rails

« PHOTOS CHARLY RAPPO
« TEXTE CHARLES GRANDJEAN

Glâne » Télécommande en main, un homme déplace à distance un camion sur la voie ferrée, puis actionne sa grue pour soulever un rail. La scène ne se déroule pas sur une maquette de train électrique mais bien à l'échelle 1:1 en présence de professionnels de la maintenance ferroviaire.

Baptisé Yak, le camion-rail inauguré hier après-midi par l'entreprise EFSA à Romont, en présence du conseiller d'Etat Olivier Curty, est unique à plus d'un titre. Il remplace simultanément un tracteur de manœuvre, une grue et un wagon. Il peut intervenir sur un chantier ferroviaire en tout temps. « Nous avons tout dimensionné pour avoir le droit de travailler sous une ligne de contact sous tension », explique Jean-Louis Monnier, directeur général du groupe Tracknet, propriétaire d'EFSA. Cet engin est le nouvel atout des équipes extérieures d'EFSA, qui interviennent sur le réseau ferroviaire du pays pour effectuer des changements de pièces défectueuses, comme le remplacement du cœur d'un aiguillage.

La construction de ce camion-rail, devisée à plus de 1,5 million de francs, a duré 18 mois. Homologué aussi bien pour circuler sur la route que sur le rail, le véhicule est le fruit d'une collaboration avec l'entreprise Müller, établie à Frauenfeld (TG). Tout a été conçu sur mesure: de la cabine de camion tronquée pour permettre de poser des rails de 18 mètres de longs sur le pont du camion, jusqu'au châssis abaissé en raison de la ligne de contact. Autre spécificité: déployée dans son rayon maximal de 16 mètres, la grue parvient encore à soulever des pièces d'une tonne. Rétractée, elle peut hisser une charge de 8 tonnes. Le véhicule peut aisément tracter un convoi de plus de 100 tonnes sur les rails.

Maillon manquant

Avoir investi dans ce projet de recherche et développement devrait permettre à la société romontoise d'accroître sa compétitivité. « C'est très difficile de deviner l'avenir, mais nous sentons une demande croissante pour des prestations clés en main », observe Jean-Louis Monnier, à propos du milieu ferroviaire, où ce sont habituellement les compagnies clientes qui fournissent véhicules et appareillage nécessaire aux interventions sur le réseau. « Nous fabriquons les pièces et avons les compétences pour les poser. Le camion-rail était le maillon manquant. » Les employés qui s'exercent au



Déployée dans son rayon maximal de 16 mètres, la grue de ce camion-rail parvient encore à soulever des pièces d'une tonne.

manipulation de Yak ont une dizaine de jours pour l'apprivoiser. Courant juillet, l'engin sera opérationnel sur un chantier des CFF entre Lausanne et Montreux. Son agenda se remplit avec une quinzaine de nuits d'engagements prévus. « Les premiers chantiers vont être déterminants, mais nous sommes convaincus que nous apportons une solution. »

« Nous sommes convaincus que nous apportons une solution »

Jean-Louis Monnier

Le plein potentiel de cette innovation soutenue par la Promotion économique fribourgeoise pourrait même se révéler ultérieurement. « C'est un monde à découvrir », partage le patron avec enthousiasme. En fonction des expériences, il n'exclut pas que Yak s'avère apte à d'autres usages. Peut-être la pose de mâts ou de parois antibruit le long des voies? L'usage le dira. Ce serait pour l'entreprise glânoise l'occasion d'élargir sa palette de prestations.

La durabilité

Mais Yak s'inscrit aussi dans un travail de réflexion sur la durabilité. « Les jeunes veulent aujourd'hui de plus en plus exercer un travail qui a du sens », remarque le chef d'entreprise, alors que le secteur manque cruellement de relève, notamment des ingénieurs. Pour lui, le monde ferroviaire offre des perspectives intéressantes. Le projet Yak en serait une illustration sur le plan de la durabilité, avec un effort de réduction de l'empreinte carbone. « Ce camion remplace deux camions diesel. » Aussi, les équipes découperont, souderont, meuleront avec un outillage électrique, grâce à un accu de 30 kWh. Ces outils permettront aux équipes de travailler sans émissions carbone, tout en réduisant les nuisances sonores, se réjouit le directeur. L'équipement comprend encore un chariot électrique, sorte de draisine, qui peut déplacer sur les rails des charges jusqu'à une tonne. Il devrait soulager aussi les ouvriers qui doivent régulièrement porter de lourdes charges.

Par ses efforts, l'entreprise espère aussi tirer son épingle du jeu sur les marchés publics. Elle attend beaucoup de la loi fédérale sur ces marchés qui intègre le critère de durabilité depuis cette année. »