

Spécialiste du rail, l'entreprise EFSA a investi cet automne un nouveau site dans le chef-lieu glânois

# Ces voies ferrées conçues à Romont

« PHOTOS ALAIN WICHT  
« TEXTES CHARLES GRANDJEAN

**Rail** » « On gagne notre vie à se faire rouler dessus. » Jean-Louis Monnier nous accueille sur le site flambant neuf de l'entreprise EFSA, à Romont, par une boutade. En face du directeur général du groupe Tracknet, propriétaire d'EFSA, des entassements de rails esquissent de longues droites le long des hangars.

Tout est ici question de perspectives. C'est pour développer les siennes que cette société spécialisée dans la conception de traverses de chemin de fer, la soudure de rails et la maintenance de voies ferrées s'est installée à Romont.

## Une base arrière

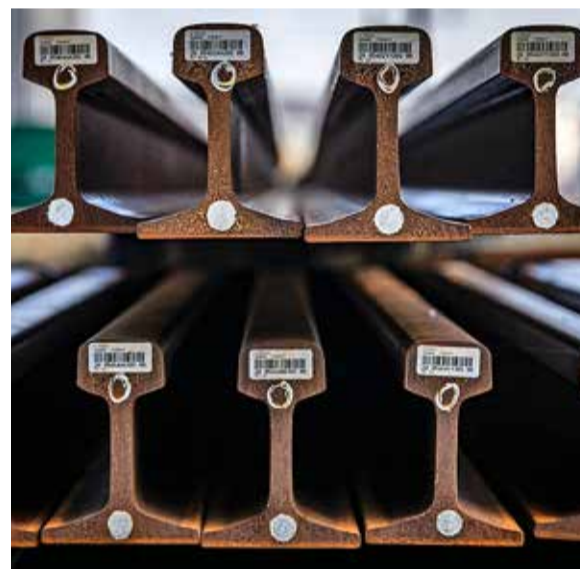
« Si on est ici, c'est un peu grâce à Nespresso, qui a une politique du fret par le rail », explique Jean-Louis Monnier. Jusqu'ici établie à Châtillens (VD), EFSA n'avait plus l'assurance d'être desservie par CFF Cargo. Romont, à moins de 20 km, s'est imposée comme la meilleure alternative. La société a ainsi investi pour plus de 20 millions de francs en infrastructures et matériel sur une portion du site de l'ancienne usine Tetra Pak, où elle achève en cette fin d'année son déménagement débuté en août.

## « L'acier est une matière que l'on peut refondre éternellement »

Jean-Louis Monnier

« L'avantage de Romont est non seulement de se situer sur la ligne Genève-Romanshorn, l'un des deux axes principaux du réseau suisse, mais également d'être relié au réseau TPF. Ici, nous avons une base pour la maintenance ferroviaire », se réjouit Rodrigue de Pourtalès, directeur d'EFSA. Car son entreprise a une particularité: la majorité des 97 employés ne travaillent pas sur le site mais sont envoyés sur divers chantiers aux quatre coins du pays pour effectuer des tâches de maintenance et de soudure.

Quant au site de 19 000 m<sup>2</sup> dans la zone industrielle de la Maillarde, il s'apparente à un grand atelier de serrurerie. Principal créneau de l'entreprise: la réalisation de traverses de chemin de fer en acier. « Nous en produisons



EFSA produit entre 2000 et 2500 tonnes de traverses de chemin de fer en acier sur son site de 19 000 m<sup>2</sup> dans la zone industrielle de la Maillarde.

entre 2000 et 2500 tonnes par an. » Ces traverses sont réalisées à partir de profilés laminés en provenance du sud-ouest de Leipzig, en Allemagne.

Derrière le patron, un ouvrier s'attelle à des travaux de soudage entre crépitements et rayonnement bleuté. Non loin, un autre employé règle une station robo-

tisée qui s'adapte à la longueur, au profil, à l'attache et à l'inclinaison de chaque type de traverse. « Nous faisons du sur-mesure, insiste le chef d'entreprise.

On produit entre 20 et 25 modèles différents par année, car la Suisse est un patchwork de réseaux. » EFSA est aussi active dans l'achat et la vente de rails.

## « LA MOITIÉ DES LIGNES À CRÉMAILLÈRE DANS LE MONDE EST SUISSE »

Le groupe Tracknet, dont fait partie EFSA, doit une part de sa renommée à ses installations à crémaillère. « Nous venons, avec notre société sœur Tensol Rail (basée au Tessin, ndlr), de fournir matériel, traverses, crémaillères et appareils de voie pour rénover les 14 km de la ligne du Manitou Pikes Peak, au Colorado », explique Jean-Louis Monnier, à propos de cette ligne ferroviaire qui culmine à 4300 mètres d'altitude. Avec le constructeur de matériel roulant Stadler, le groupe Tracknet a participé à une

véritable expédition: d'abord par convoi de camions jusqu'au port de Gênes, puis par chargement de 150 containers qui ont traversé l'Atlantique jusqu'à Houston, au Texas. D'où ils ont été acheminés par rail jusqu'à Denver, au Colorado, pour être transbordés sur camion jusque dans la localité de Manitou Springs. Parmi les autres mandats à l'étranger: la fabrication de 8000 traverses pour un chemin de fer à Strbské Pleso, en Slovaquie, les rénovations du tramway du Mont-Blanc ou encore

du train touristique du Brohltalbahn en Allemagne. « Sur les 65 lignes à crémaillère dans le monde, la moitié est suisse. » Si Jean-Louis Monnier et Rodrigue de Pourtalès ont dû mettre le projet d'inauguration à Romont entre parenthèses, Covid-19 oblige, ils gardent l'espoir de coupler un tel événement à une journée des métiers du rail, en juin 2021: « Le manque de conducteurs de locomotive est la pointe de l'iceberg. Tout le domaine souffre de pénurie de main-d'œuvre. » CG

L'un des leitmotifs que défend Jean-Louis Monnier est le principe d'économie circulaire. Selon celui-ci, les matières premières sont réutilisées dans la filière. « L'acier a l'avantage d'être une matière que l'on peut refondre éternellement. »

## Durée de vie à 45 ans

L'un des objectifs de la société est d'ailleurs d'allonger la durée de vie des traverses métalliques. Aujourd'hui, une traverse neuve dure 45 ans, explique ce passionné du rail, tandis que nous traversons les bureaux situés à l'étage où planchent des ingénieurs, sous la direction de Pierre Michel. Régénérée, elle peut être réutilisée 35 années supplémentaires, puis finir sur des voies industrielles, avant d'être reconduite vers un four pour retourner sur le circuit. Or Tracknet collabore depuis 6 ans avec la société thurgovienne Schwihag, spécialisée dans les attaches, pour proposer un modèle de traverse atteignant une longévité de 75 ans. Son avantage: sauter l'étape de régénération « qui coûte énormément d'énergie en termes de CO<sub>2</sub> et de matière première ». Car l'opération implique aussi de remplacer le ballast. L'entreprise mise donc beaucoup sur cette attache en cours d'homologation auprès de l'Office fédéral des transports pour se démarquer. Un premier tronçon d'essai se trouve d'ailleurs à Morat. Un tel produit pourrait contribuer à accroître la visibilité du groupe, notamment à l'étranger, un marché qui représente 20% de ses activités.

La société a profité de l'occasion du déménagement en agencant ses nouveaux locaux de manière prospective, en vue de nouvelles activités. « En Suisse, les rails standards mesurent 108 mètres. Le standard européen est de 120 mètres. Nous sommes le seul site du pays capable de stocker des rails de 120 mètres », avance le numéro un du groupe. La société a aussi pris l'option d'installer neuf nouveaux ponts roulants, dont l'un muni de deux crochets de 25 tonnes chacun: « Il peut soulever des wagons pour d'éventuels travaux de maintenance », précise Rodrigue de Pourtalès.

Ce dernier nous fait encore visiter le vaste sous-sol de l'entreprise: « Cette aire permet de stocker près de 2000 palettes. » Accessible par un monte-charge d'une capacité de 6 tonnes, l'espace s'étend sur plus de 2000 m<sup>2</sup> et 4 mètres de haut. »

GALERIE PHOTO laliberte.ch

# Skatepark et pumptrack sont à l'enquête à Bulle

**Bouleyres** » Le projet devrait coûter près de 3 millions de francs. L'entrée de la forêt de Bouleyres sera réaménagée.

Le réaménagement du skatepark et la création d'un pumptrack dans la zone sportive de Bouleyres, à Bulle, sont à l'enquête publique depuis vendredi dernier et jusqu'au 20 novembre. D'un coût global de près de 3 millions de francs, le

projet comprend également le réaménagement de l'entrée de la forêt de Bouleyres avec la réalisation d'un chemin de mobilité douce et d'une place de rencontre avec un auvent.

Des infrastructures de stationnement pour vélos sont aussi prévues dans le périmètre de la zone sportive. Le début des travaux, d'une durée de six mois, est prévu au printemps 2021. Le skatepark

sera réalisé en béton et équipé de différents modules, dont un « bowl » (cuvette). « Le nouveau pumptrack sera asphalté afin de permettre son utilisation aussi bien par les vélos que les trottinettes et les skateboards », indique la ville de Bulle dans un communiqué.

Le pumptrack et le skatepark prendront place sur le terrain communal qui accueille actuellement le paddock du

manège de Bulle. En 2019, le projet avait provoqué la consternation de la société propriétaire du manège, qui pointait du doigt les nuisances sonores susceptibles de stresser les chevaux. « Nous avons trouvé un accord avec la commune pour que l'infrastructure soit isolée au niveau phonique », indique Christian Imhof, président de la société coopérative du manège de Bulle. » MAUD TORNARE

## SIVIRIEZ

### TERRAINS DE FOOT EN VUE

La commune de Siviriez a mis à l'enquête vendredi (6/11) la création de deux terrains de foot, l'un synthétique, l'autre naturel. Le projet (y compris une buvette, des vestiaires, des places de parc et des accès) est toujours estimé à 7 millions de francs, indique le syndic René Gobet. SZ