

VISITE DE L'USINE EFSA DE ROMONT

La section romande de l'Adl / Gdl a organisé, le 28 juin dernier, une visite de la « nouvelle » usine EFSA de Romont. Accueillie par MM. Jean-Louis Monnier directeur de Tracknet Group, Jacques Miauton directeur scientifique Tracknet et Rodrigue de Pourtalès directeur EFSA, la délégation forte de 11 participants a eu tout loisir de se faire expliquer les activités de ce site plutôt récent, au sein de la holding Tracknet.

Historiquement, Il convient d'abord de souligner que EFSA souhaitait racheter la partie « soudure » (soit la société Neuweiler) de Von Roll qui entendait pour sa part vendre l'intégralité de ses activités dans le domaine ferroviaire. Aussi, EFSA a-t-elle été amenée à également reprendre Tensoil et à créer Tracknet Group. Tensoil et EFSA n'ont en commun que la fabrication de traverses métalliques mais exercent autrement leurs compétences dans des domaines distincts :

- Tensoil est spécialisée dans la fabrication des aiguillages, des crémaillères et des demi-changements,
- EFSA effectue des travaux de soudure et d'entretien de voie, sans oublier la fourniture de matériel ferroviaire, comme des rails neufs ou d'occasion.

Ensuite, il n'a pas échappé aux experts de la délégation de l'Adl qu'EFSA occupait auparavant, c'est-à-dire jusqu'en 2019, un autre site, celui de Châtillens. Le transfert de ses activités à Romont est consécutif au fait que CFF Cargo ne voulait plus desservir l'usine précitée, ce qui a incité l'entreprise à trouver un endroit susceptible de rester à long terme connecté au système de dessertes assurées par cet opérateur. « A Romont, on ne risque pas grand-chose au vu de l'implantation de Nespresso et de l'armée » résume M. Jacques Miauton. Après cette introduction historique, les responsables de Tracknet Group et d'EFSA ont conduit la délégation de l'Adl à travers l'usine de Romont et ont décrit ses différentes activités. Deux sujets ont particulièrement retenu l'attention des visiteurs : les traverses métalliques et le camion Yak. A propos des traverses métalliques, leur fabrication requiert les opérations suivantes :

- Coupe des profilés en provenance d'Allemagne aux longueurs désirées,
- Mise des profilés dans un « rack », puis cycle automatique consistant à poinçonner des trous, à souder des nervures, à plier les nouvelles traverses pour leur donner l'inclinaison désirée (1:20 ou 1:40), à leur bêche pour augmenter leur résistance latérale,
- Mise en paquet pour la livraison ou, prémontage de nouvelles attaches développées avec la société Schwihag (Tägerwillen CH), avant chargement sur des wagons dédiés au transport des traverses.

Tracknet Group fabrique aussi des traverses Y (dont le brevet est tombé dans le domaine public), mais actuellement que pour des chemins de fer à crémaillère, tels que le Tramway du Mont-Blanc ou le Brienz Rothorn Bahn AG. L'entreprise précise même avoir développé un profil particulier pour ce type de travelage. « Nous avons découvert que l'une des faiblesses du profil était la minceur de l'âme, attaqué par la rouille. Nous avons simplement augmenté de 2mm son épaisseur et fait laminier ce nouveau profil » confie M. Jacques Miauton. Cette modification est limitée mais peut être très bénéfique. Les traverses métalliques d'EFSA, mis à part le marché suisse, sont exportées dans le monde entier, avec dernièrement, des ventes aux USA et en Slovaquie. L'industriel produit plus de 30 modèles différents pour la voie de 1435mm (CFF, SOB et BLS entre-autres) et d'autres écartements : de 1000mm pour la Suisse et la France (chemin de fer de Provence ou chemin de fer corse), de 800mm (Rochers de Naye), voire de 600mm. M. Jacques Miauton explique que de nouveaux marchés, pour différentes lignes en France, ont été gagnés sur ce segment, du fait de la résurrection du système Decauville. « Ces traverses sont fabriquées à partir d'anciennes traverses métalliques pour voie normale, parvenues en fin de vie ». Selon leurs promoteurs, les traverses métalliques ont de nombreux atouts, à commencer par le fait qu'elles peuvent être posées sur des superstructures non assainies, ce qui procure un gain financier certain. Leur durée de vie est également un grand avantage : « si on considère un cycle complet ». En effet, des traverses arrivées en fin de vie sur voie principale, peuvent être après contrôle et réparation, parfaitement réintroduites sur des voies secondaires ou des embranchements industriels. Vis-à-vis de la problématique du développement

durable, ce type de travelage présente l'avantage ultime de pouvoir être fondu pour refabriquer des traverses, ce qui est impossible avec d'autres approches. Parmi les contraintes pouvant être citées pour les traverses métalliques en auge, figure la vitesse limite des trains qui n'est « que » de 130 km/h. Malgré tout, elles restent compétitives. Le problème actuel pour le fabricant est le renchérissement non seulement de l'acier, mais aussi de l'énergie, qui affecte l'attractivité du produit.



Figure 1 (Di Stasi Cirillo Daniella SBB CFF FFS) Fabrication des traverses métalliques en auge

Le camion « route / rail » a également fait l'objet d'une attention toute particulière. Le développement du concept « YAK » a pour but d'offrir un service performant d'échange-standard de pièces d'appareils de voie. Mis en œuvre par une équipe aguerrie, il permet par l'engagement d'un seul véhicule, d'assurer les besoins en traction de wagons et de levage, au moyen d'une grue particulièrement performante. Equipé d'un moteur extrêmement propre (EURO 6), il offre un excellent bilan carbone. De plus sa conception lui permet de travailler sous ligne de contact enclenchée. Le YAK est surtout apprécié par le service « clé en mains » qu'il offre, ce service pouvant même comprendre la fourniture et l'élimination des pièces d'appareils de voie.

La découverte des activités de l'usine EFSA de Romont s'est terminée par une démonstration de soudure de rail par aluminothermie, suivie d'un apéritif composé de produits du terroir.

20.09.2022, Sylvain Meillasson