

CONVOIS EXCEPTIONNELS Le mât d'une éolienne du Mont-Crosin en transit.

A travers Neuchâtel en 122 tonnes

DAVID MARCHON (PHOTOS)
MATTHIEU HENGUELY (TEXTES)

«Chapeau aux chauffeurs. Ils ont peut-être des gens qui leur font signe pour manœuvrer, mais il faut oser conduire là!»

Ce monsieur venu voir passer les quatre mastodontes routiers dans sa rue à Marin résume l'admiration ressentie par tous les spectateurs qui ont assisté, dans la nuit de mardi à hier, au transit du mât d'une éolienne à travers Neuchâtel. Destiné au site du Mont-Crosin (lire ci-contre), ce mât était divisé en quatre pièces convoyées par les camions de l'entreprise Friderici, aux caractéristiques toutes plus impressionnantes les unes que les autres.

Lourd, haut, long,...

Le premier camion, qui a pris la route dès minuit à Marin – ils y stationnaient après avoir rallié le canton en début de soirée depuis Morat –, était ainsi le plus lourd, avec ses 122 tonnes! Derrière lui, place au convoi le plus haut avec ses 5m10. Une hauteur qui a tout juste permis au transport de passer sous la passerelle de La Tène.

A minuit et demie, les quatre camions avaient passé l'obstacle et les différents giratoires entre Marin et Saint-Blaise, parfois au prix de planches glissées sous les roues. «Elles nous permettent de protéger les pneus et de préserver le matériel», explique le responsable du convoi Théo Duperrex, ingénieur chez Friderici Spécial. Lequel sort parfois une règle pour les passages les plus limites, tel qu'un bête socle d'ilot que ses gars ont démonté avant le passage des camions.

Le convoi a alors attendu quelques minutes à Saint-Blaise pour un nouveau feu vert des TransN, qui devaient couper l'alimentation des lignes des trolleybus. Quatre employés se tenaient d'ailleurs prêts à intervenir sur les lignes de contact. «Nous sommes surtout là au cas où. C'est mieux d'être directement sur place plutôt que de devoir réagir», explique le responsable Yannick Schelling.

Après un passage par Saint-Blaise et Hauterive par l'A5 – et un nouveau passage au centimètre sous le pont de la ligne Berne-Neuchâtel – le convoi a entamé



Premier passage délicat en partant de Marin, la passerelle sur les Champs-Montants. Le 2e convoi, 5m10 de hauteur, le passe tout juste.



Théo Duperrex surveille la garde au sol du 4e camion à Saint-Blaise. A droite, un de ses collègues observe les lignes aériennes aux Terreaux.



sa traversée de la Ville en passant devant Microcity puis l'hôpital. Avec à chaque fois, les motos et voitures de l'escorte de la police neuchâteloise qui fermaient les routes. «Nous les suivons jusqu'à La Chaux-de-Fonds pour leur garantir un trajet le plus fluide possible», note le responsable du détachement, le sergent-major-chef Francis Voirol.

Après le 1er-Mars traversé vers 1h10 du matin, le convoi a pris les Terreaux, puis les Bercles. Un itinéraire choisi en fonction des ga-

barits des routes. «Nous organisons ce transport depuis près de trois ans», note Théo Duperrex. Malgré tous les calculs, les passages se font toujours au centimètre. Au carrefour des Bercles, c'est le camion quatre – le plus long avec ses 40 mètres – qui est limite, sa longue remorque rayant presque le sol sur le dos d'âne. «Steven, soulève l'avant de la remorque», ordonne Théo Duperrex au suiveur du camion.

A 2 heures du matin, le convoi attend son dernier membre de-

vant le bâtiment de la police aux Poudrières. «Nous attendons pour avoir à couper la circulation le moins longtemps possible», glisse un agent. Deux employés de la voirie aident à enlever les barrières de chantier à Vauseyon, afin de permettre aux mastodontes de passer, à contresens, sur la voie Peseux-Neuchâtel.

A contresens

C'est à nouveau à contresens que les camions s'engagent ensuite dans les gorges, via la bre-

telle de sortie pour Peseux, avant de suivre la voie montante, jusqu'à Valangin. «Nous ne pouvons passer le viaduc pour une question de hauteur, à cause des portiques de signalisation, et à cause du poids», explique Théo Duperrex.

Quelques sueurs froides plus tard au giratoire du village, le dernier camion pouvait repartir à 3h30 en faisant un bref détour en direction des carrières de Cofrane, avant de reprendre la route du col à Boudevilliers.

Un col où devait s'arrêter l'un

ÉOLIENNES PLUS GRANDES

Les transports effectués par l'entreprise Friderici entrent dans le cadre du projet Repowering 2 du site éolien du Mont-Crosin, propriété de l'entreprise Juvent, dont l'actionnaire majoritaire est les Forces motrices bernoises (BKW). «Nous installons de nouvelles machines, beaucoup plus puissantes que celles que nous remplaçons», explique Tobias Fässler, porte-parole de BKW. Quatre des seize éoliennes du site vont être ainsi changées, soit les mâts 5 à 8. «Ce sont les machines les plus anciennes, même si elles ne sont pas très vieilles. Les 5 et 6 ont été installées en 2001, les 7 et 8 en 2004.» La différence se fera principalement sur l'efficacité des aérogénérateurs. Là où les actuelles ont des puissances nominales de 850 kilowatt (mâts 5 et 6) et 1750 kW (7 et 8), les nouvelles proposeront 3,3 mégawatt. «Ce qui permettra d'augmenter la production de 40%», indique Tobias Fässler.

Plus puissantes, mais aussi plus grandes. Là où les anciennes éoliennes culminaient à 76 et 100 mètres de haut (mâts et pales), les nouvelles auront une hauteur maximum de 150 mètres, soit 10 mètres de plus que les douze autres aérogénérateurs du Mont-Crosin. Le programme de Repowering 2 coûte 22,5 millions de francs au total. Il s'agit du deuxième projet de remplacement d'éoliennes; les quatre premières éoliennes du site avaient été remplacées en 2013. ◉

GALERIE PHOTOS+



Retrouvez notre complément d'images

www.arcinfo.ch + iPad + ePaper



Le second camion – le plus haut – dans les gorges du Seyon. Une montée effectuée à 20 km/heure.



Au millimètre, le passage du giratoire au centre de Valangin pour le quatrième camion, le plus long.