

Beat Winterberger, président de l'association Stellwerk Kerzers

Sauveur de la mécanique high-tech de 1901

Si Beat Winterberger n'était pas venu travailler à la gare de Kerzers dans les années 1990, le poste d'aiguillage mécanique de celle-ci n'aurait sans doute pas subsisté.

« Comme nostalgique incurable, je suis vraiment tombé amoureux de ce poste d'aiguillage », raconte l'énergique quinquagénaire pendant la visite improvisée de son « royaume », le poste d'aiguilleurs de Kerzers en briques rouges. Son vitrage panoramique donnait une vue aux aiguilleurs qui ont assuré le service là-haut jusqu'en octobre 2004, d'un côté sur les quais CFF 1 à 3 devant le bâtiment de réception et sur les quais 4 à 6 du BLS côté neuchâtelois. De là-haut, on voit bien aussi le seul croisement à 30 degrés de Suisse, où se coupent les lignes Lyss-Payerne et Berne-Neuchâtel.

Lorsque cette dernière a été construite en 1901, il a fallu un nouveau poste d'aiguillage pour la sécurité du croisement « et c'était quelque chose de

bien conçu », explique Beat Winterberger, qui a travaillé comme remplaçant du chef de gare de Kerzers de 1996 jusqu'à la mise hors service du poste d'aiguillage mécanique. La production de l'usine d'aiguillage Bruchsal (à Karlsruhe) était alors à la pointe de la technique et a permis un service totalement sûr jusqu'en 2004, bien qu'il y ait eu 150 trains par jour à gérer à la fin – contre 16 au début. « Pendant Expo.02 il y avait même 238 trains par jour », raconte Beat Winterberger, qui faisait partie des six chef(fe)s de ligne et des sept employés du poste d'aiguillage, qui faisaient alors les trois huit pour faire fonctionner les aiguillages, les signaux et les sept passages à niveau. « On avait des situations dangereuses avec le départ des trains, quand des gens se ruiaient encore sur les quais au dernier moment, car il n'existait pas encore de passage souterrain », se souvient le cheminot.

Une technique futuriste

Au poste d'aiguillage au contraire, la sécurité est devenue un élément de fiabilité absolue. Car c'est seulement si le responsable du trafic du poste



Beat Winterberger devant le poste d'aiguillage rénové.

de contrôle dans le bâtiment d'accueil commandait l'ouverture d'un itinéraire avec les manivelles et les câbles, que l'on pouvait manoeuvrer en haut le levier de l'aiguillage.



Il faut bouger tous les leviers chaque mois pour qu'ils gardent leur mobilité.

PORTES OUVERTES LE 17 SEPT.



Ce samedi 17 septembre, l'association Stellwerk Kerzers invite à sa journée portes ouvertes annuelle avec des visites guidées techniques à travers la mise en service du poste d'aiguillage. Horaires pour le public : de 11 h à 16 h. Vivez la fascination de la technique mécanique de ce poste d'aiguillage construit en 1901. Plus d'infos sur www.stellwerk-kerzers.ch.

Ce n'est que quand celui-ci était bien positionné que l'aiguilleur enclenchait le levier d'itinéraire. C'est seulement ensuite que le signal du départ pouvait être donné. Tout devait ainsi être fait juste pas à pas, sinon cette technique bien pensée empêchait la prochaine étape et donc une erreur humaine. Par exemple, ouvrir en même temps le deuxième itinéraire sur le croisement était a priori exclu mécaniquement.

Ingénieurs fascinés

« Les installations électroniques actuelles fonctionnent selon le même principe. Ici on peut voir comment cela marche mécaniquement. Les ingénieurs veulent chaque fois tout essayer lors de nos visites, si bien qu'on n'arrive plus à les en détacher », dit Beat Winterberger en riant et en même temps avec fierté. « Le désavantage de la mécanique est sa lourdeur : l'ouverture d'un itinéraire à travers une grande gare sur plusieurs aiguillages de ce type pouvait durer plusieurs minutes. »

Beat Winterberger et les plus de 100 membres de l'association ont investi d'innombrables heures de temps

libre pour préserver le poste d'aiguillage de l'abandon et de la démolition. Beat Winterberger ne s'est pas laissé décourager par le Non initial de la direction des CFF et a atteint son but avec l'aide du service d'entretien cantonal des monuments, la commune de Kerzers, à qui le poste d'aiguillage appartient depuis 2007, de nombreux donateurs privés, des artisans généreux et des aides. Suite à une légère pression, CFF Infrastructure a participé aussi pour 60 000 francs et le canton de Fribourg a donné 30 000 francs, le nouveau chauffage à lui seul exige autant d'argent. Le bâtiment a été entre autres isolé, les fenêtres et portes rénovées et les environs réorganisés. A côté fonctionnent encore quatre anciens signaux électroniques de voie, un signal de manoeuvre mécanique, une voie de démonstration et des douzaines de lézards. Tout l'ensemble ferroviaire y compris le hangar de marchandises et les châtaigniers ont pu être conservés. Beat Winterberger a déjà sauvé deux fois la passerelle piétonnière de 1909 et il reste vigilant.

BIO

Beat Winterberger, 56 ans, a fait un apprentissage d'employé de gare aux CFF, travaillé dans plusieurs gares, dont deux ans en Romandie et a été promu au poste de chef de gare à Grellingen. Après Morat et Bienne, il est arrivé en 1996 à Kerzers comme remplaçant du chef de gare. Après la mise hors service du poste d'aiguillage mécanique de 1901 en octobre 2004, il a été chef de projet pour la sécurité au travail à Berne et était coresponsable de la campagne Stop-Risk des CFF et des suites 3 et 4 du film « Les experts de la sécurité ». Depuis début 2011 il est chef d'équipe à la gare de Morat. Loisirs : président de l'association Stellwerk Kerzers. A côté il collectionne les tickets, voyage volontiers, photographie et mène des visites guidées de Morat – où il habite depuis longtemps – depuis avril avec son amie.