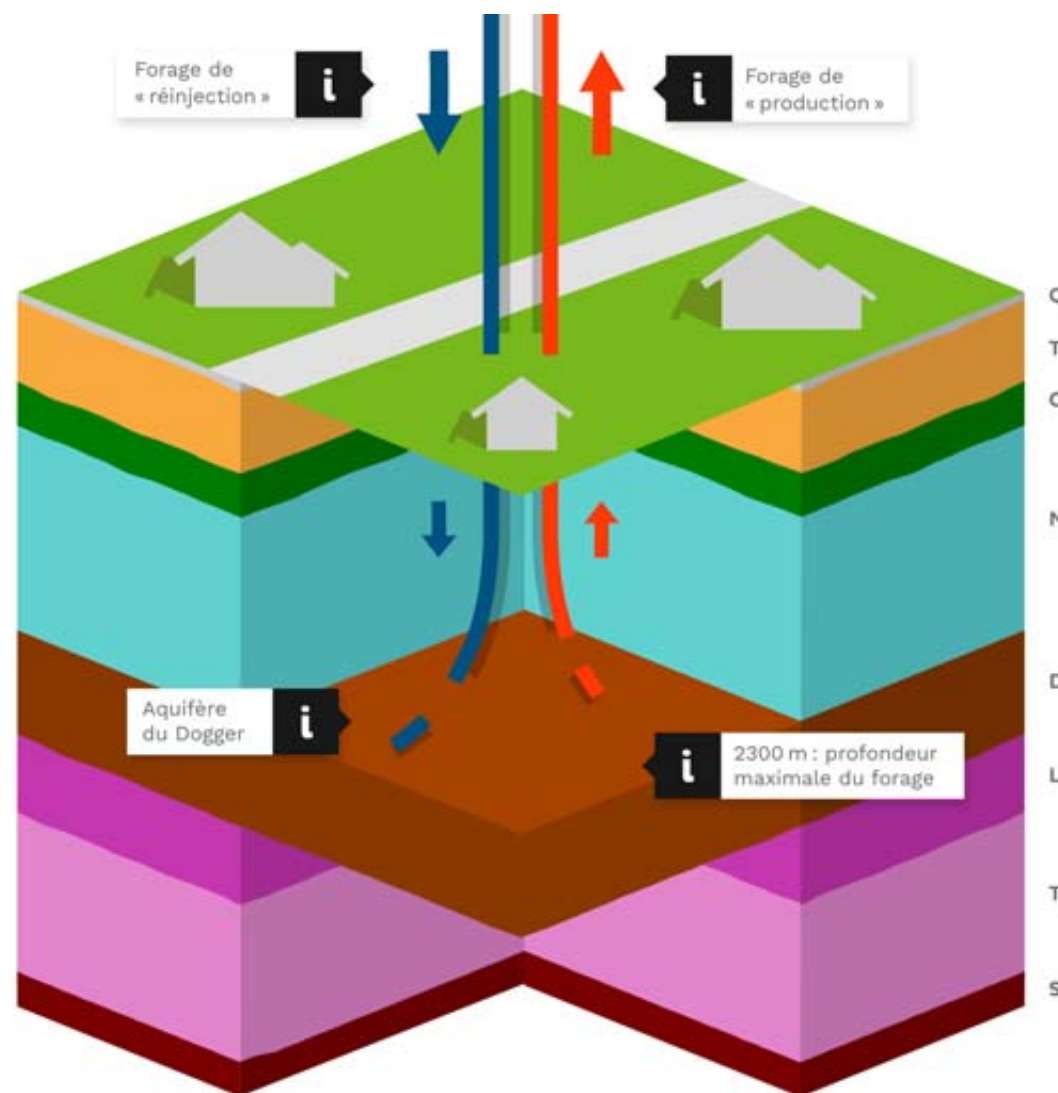




A peine arrivé à Vinzel, vendredi matin vers 9h00, le convoi exceptionnel est déchargé. Ici, deux grues soulèvent la foreuse pour l'installer à son emplacement définitif. CÉDRIC SANDOZ



Deux puits seront forés, un de production (orange), puis un de réinjection (bleu). Une fois puisée, l'eau réinjectée se réchauffera, sur 1,5 kilomètre, à 2300 mètres de profondeur dans la couche dite du Dogger. ENERGEO

La foreuse géante bientôt d'attaque

VINZEL La machine jusqu'ici utilisée à Lavey a été acheminée sur le site par convoi spécial, ce vendredi. Elle sera opérationnelle en novembre.

PAR JOCELYNE.LAURENT@LACOTE.CH

« Cela me fait très plaisir de voir arriver la foreuse, c'est une étape particulièrement importante. Mais l'émotion sera encore plus grande le premier jour où nos équipes pourront commencer à forer », réagissait, ce vendredi, Daniel Clément, directeur de la société EnergeO qui pilote le projet de géothermie de Vinzel. La puissante machine, acheminée par convoi exceptionnel (lire encadré),

est arrivée sur le site peu après 9h00. L'engin avait, précédemment, été foré à Lavey-les-Bains, jusqu'à une profondeur de près de 3000 mètres. Sans succès, puisque le promoteur a dû suspendre l'opération fin septembre, faute de débit d'eau suffisant pour exploiter le puits. Il faudra encore bien deux semaines pour que la foreuse soit opérationnelle à Vinzel. « On devrait pouvoir appuyer sur le bouton le 7 novembre », se

réjouit le directeur. Et l'enjeu est de taille. « Il reste à prouver que de l'eau circule bien à 2300 mètres de profondeur dans les failles géologiques naturelles et qu'elle est présente en suffisance », poursuit l'ingénieur. Mais tant qu'on n'a pas foré, on n'aura pas la réponse. Les études géologiques et la campagne de prospection des ressources géothermiques nous incitent à être confiants. » La société compte sur un débit de 30 à 60 litres par seconde

et une température de 80 à 85 degrés.

Premières réponses après environ deux mois

Il reste donc encore quelques étapes à franchir avant que les premiers habitants de l'éco-quartier d'Eikenøtt, à Gland, ne puissent être chauffés grâce à la chaleur du sous-sol de Vinzel – dans l'idéal dès 2025. Le premier verdict pourrait tomber dans environ 60 jours. Début novembre, les foreurs

« Tant qu'on n'a pas foré, on ne saura pas s'il y a de l'eau. »
DANIEL CLÉMENT
DIRECTEUR D'ENERGEO

vont s'atteler à réaliser un premier puits, dit de production, jusqu'à une profondeur de 2300 mètres. « Si l'eau est présente en suffisance et que les tests de paramètres, de débit et de température, entre autres, sont concluants, on pourrait effectuer le second forage, dit de réinjection (de l'eau dans le sous-sol).

Il durera aussi une soixantaine de jours et sera suivi également de tests. Il nous resterait alors plus qu'à vérifier que l'eau circule bien entre les deux puits », explique Daniel Clément.

En surface, les deux ouvrages ne sont séparés que de 7,5 mètres et, en sous-sol, de 1,5 kilomètre, d'où le nom de forage dévié. Cette technique permet à l'eau, qui circulera en boucle, d'avoir le temps de se réchauffer avant d'être repompée.

Si ce scénario idéal ne se réalisait pas, la société envisage de creuser une seconde branche dans le premier forage de production afin de maximiser les

chances de trouver de l'eau ou – autre alternative – de réaliser un nouveau forage dans une couche géologique moins profonde. L'eau y serait dans ce deuxième cas, par contre, moins chaude.

Si le forage est couronné de succès – on le saura au printemps – l'eau géothermale pourrait alimenter les réseaux de chauffage à distance glandois de l'équivalent de 1500 à 3000 ménages durant au moins 40 ans.

Un bain dans l'eau géothermale

Les coûts de ces opérations s'élèvent à environ 30 millions. Pour exemple, un jour de forage coûte 50 000 francs à l'entreprise. Deux équipes (25 personnes de jour et 15 de nuit) se relaieront 24h sur 24 et 7 jours sur 7. « On veut un succès à Vinzel, nous avons d'autres projets sur La Côte, notamment à Nyon, et l'on pourrait faire presque un copier-coller de cette première réalisation », conclut Daniel Clément.

Ce vendredi, le directeur, y voyant un bon présage, a réussi à prendre une photo, à Nyon, du passage du camion transportant la foreuse avec, en arrière-fond, le château. Il a également promis à ses équipes, en cas de succès, qu'il plongerait dans un des bassins de rétention destinés à récolter l'eau puisée.

Tolochenaz-Vinzel dans le cockpit d'un convoi de 130 tonnes

« Tu es à 80 centimètres du mur, à gauche, et à 20 de la petite bordure de la route, à droite. C'est tout bon, c'est parfait! ». Au volant de son convoi exceptionnel de 130 tonnes, Cyril Martin réussit à passer sans encombre un virage à l'équerre, à Luins. Il tracte un semi-remorque long de 26 mètres, haut de 4,5 et large de 3,6. Le chauffeur de Villars-sous-Yens a suivi à la lettre les indications radio de son collègue Steven Carnot qui le talonne dans son véhicule d'escorte. Claude Chatelan, accompagnant de convois exceptionnels (ACE), les précède, chargé de préparer le passage de l'imposant train routier. A son bord, la foreuse, précédemment utilisée dans le cadre du projet de géothermie de Lavey-les-Bains. Les trois

collaborateurs de Friderici Spécial, ce vendredi, l'ont acheminée de Tolochenaz à Vinzel en une heure et demie. Le jour précédent, le trajet avait été effectué depuis le Chablais vaudois. Le déplacement a été validé par le Canton. Impossible d'emprunter l'autoroute, par exemple, en raison de la hauteur du convoi et de son poids. Il a fallu passer par les routes cantonales et communales.

Un giratoire à contresens

Comme en pleine ville de Nyon, où Cyril Martin a habilement slalomé dans la rue étroite des Tattes d'Oie entre voitures, bus et arbres, avant d'emprunter, par la gauche, le giratoire le menant au quartier de La Levratte... Une manœuvre préparée

en amont par Claude Chatelan qui avait bloqué, momentanément, le trafic et supervisée, à l'arrière par Steven Carnot. « Il est mes yeux, mon nez et mes oreilles, explique Cyril Martin. Il va non seulement me permettre d'adapter ma trajectoire en fonction des obstacles mais aussi m'avertir s'il y a une chaîne qui traîne ou s'il y a une odeur suspecte, par exemple. » Pour autant, assurait-il, ce trajet s'inscrit dans une certaine routine: « Le camion a un gabarit standard, ni trop lourd ni trop large. On fait ce genre de transport couramment, chaque semaine. » Et de conclure toutefois: « Cela passe parfois au chausse-pied. C'est un véritable travail d'équipe: un chauffeur seul n'y arriverait pas. »