

TRAVAUX L'AUTRE SUPER CHANTIER CFF

Depuis samedi, plus aucun train ne circule sur la ligne Lausanne-Fribourg. C'est pareil sur la ligne Delémont-Delle (F), mais pour se rapprocher de Paris!

1 | 5 Image: Le Matin

< >

PAR VINCENT DONZÉ
MIS À JOUR À 07H11

 24

Cinq semaines sans train sur la ligne Delémont-Porrentruy-Delle, c'est long! Les pendulaires sont moins nombreux, vacances obligent, mais le même trajet est plus long et moins stable. C'est le prix à payer pour relier Bienne à Paris via Belfort, sans détour par Bâle.

L'effort principal est réalisé côté français, avec la réhabilitation de la ligne Delle-Belfort, fermée en 1992. Son ouverture le 9 décembre fera de Porrentruy la ville suisse la plus proche de Paris. Une liaison cadencée qui avait son impératif côté suisse: doubler la voie en gare de Bassecourt pour permettre le croisement des convois.

PUBLICITÉ



Tronçon consolidé

«Nous avons profité de ce chantier impliquant des machines pour consolider l'ensemble du tronçon», explique le chef du projet Michael Marchand. Résultat: 28 chantiers ont été ouverts sur un tronçon de 39 km entre Delémont et Delle (F).

Une gare transformée, un viaduc remplacé entre deux tunnels, des aiguillages renouvelés: les ouvrages sont multiples et, pour celui qui gère les équipes, le chantier est interdisciplinaire. «Chaque ouvrier qui entre et qui sort d'un chantier est répertorié», indique le coordinateur Joël Donner. Au total, 320 ouvriers vêtus d'orange sont engagés dans ces travaux.

La ligne ferroviaire sera ouverte le 9 décembre entre Bienne et Meroux, siège de la gare TGV de Belfort-Montbéliard. Porrentruy sera alors à 2 h 45 de Paris. Pour ses promoteurs, ce projet transfrontalier est un trait d'union entre la France et la Suisse. La desserte par des trains suisses sera composée de dix allers-retours quotidiens entre Bienne et Meroux, une gare TGV accessible jusqu'à présent par la route ou le bus au départ de Delle.

«Un chantier aussi varié, c'est fantastique», s'exclament Michael Marchand et son adjointe Nadya Hannane. Il y a des rotations de personnel à gérer, en deux fois huit heures, mais l'absence de train garantit une sécurité maximale. «Celle des ouvriers mais aussi celle des voyageurs», souligne le chef de projet.

Dans les délais grâce à la météo

Michael Marchand a préparé ce chantier pendant deux ans de logistique. «La météo clémente nous permet de tenir les délais», dit-il, assis sur des traverses en gare de Courtemaîche.

Depuis vendredi, à 19 h 30, plus aucun train ne circule entre Delémont et Delle (F). La fierté des ouvriers, outre la gare de Bassecourt, c'est le remplacement du viaduc métallique de Malvie, vieux de 140 ans.

Au total, 43 millions auront été investis dans la rénovation de la principale ligne jurassienne, mais le geste le plus emblématique n'est pas le plus coûteux: la découpe des rails au chalumeau, sur 13 kilomètres. Il y a 10 200 traverses et 10 000 tonnes de ballast à remplacer d'ici au 19 août. (Le Matin)

Créé: 12.07.2018, 07h11

VOTRE AVIS

Avez-vous apprécié cet article?

Oui

Non