

# Une voie ferrée remise sur de bons rails

► **Un impressionnant train de travaux bat son plein** actuellement sur la ligne Delémont-Delle. Profitant du creux de l'été, les CFF procèdent à 4 chantiers de réfection de la voie: entre Delémont et Courtételle, à Saint-Ursanne, entre Courgenay et Porrentruy et à Boncourt.

► **Planifiées jusqu'au 31 juillet, ces opérations** d'un montant total de dix millions de francs permettent en outre de préparer le terrain pour le 3<sup>e</sup> rail entre Delémont et Glovelier.

► **Une exposition à ciel ouvert** sur l'entretien des chemins de fer est par ailleurs à découvrir entre Delémont et Courtételle, près du viaduc de l'A16. Elle sera enrichie par deux visites guidées samedi.



Ce chantier s'étend sur 2,4 km de Delémont à Courtételle.



Un tout nouveau ballast est posé sur le tracé de la voie.



Avec ses pinces, le chantier roulant met les rails en place.



Les passages à niveau ont dû être quelque peu réaménagés.



Des rails pas si rigides que ça.

PHOTOS ROGER MEIER

Le train-train quotidien n'a plus rien de routinier dans la plaine de la Communance. En lieu et place des habituelles automotrices, circulent des pelleteuses et de drôles d'engins sur rails autour desquels s'active une vingtaine de solides gaillards en orange fluo. Au fur et à mesure de leur avancée, ils laissent derrière eux une ligne flambant neuve.

Pour ce faire, le trafic ferroviaire est totalement coupé entre Delémont et Delle depuis le 14 juillet et jusqu'à vendredi prochain. Cette interruption permet aux CFF de regrouper sur une seule période quatre importants chantiers de rénovation des voies.

En gare de Saint-Ursanne, le tracé est amélioré en supprimant une voie et un aiguillage,

autorisant une plus grande vitesse d'approche aux trains. En Ajoie, ballast et rails sont changés. Et dans la vallée de Delémont, c'est carrément toute la ligne que l'on remplace, depuis le socle de l'infrastructure jusqu'aux éléments de la superstructure.

## La retraite après 43 ans à se faire rouler dessus

Car la voie ferrée n'est pas éternelle. Elle obéit à un cycle de vie de trente à cinquante ans, pendant lesquels de nombreuses opérations de maintenance sont effectuées. Posée en 1972, la ligne Delémont-Courtételle arrive gentiment en fin de vie: elle méritait donc un lifting complet. En une journée, un chantier rou-

lant a déposé les 2420 m de rails. Puis des pelles mécaniques se sont attaquées aux fondations pour y installer un nouveau système de drainage des eaux et leur évacuation vers la Sorne.

Sur cette couche imperméable vient s'étaler le ballast, cette strate de gros cailloux qui permet de supporter le poids du train. Une roue exerce sur le rail une pression de dix tonnes par centimètre carré. Aucun sol ne pourrait supporter cela. La charge est donc répartie sur la base du rail, puis sur la traverse, puis sur le ballast, et enfin sur l'infrastructure. La pression est ainsi divisée par 20 000. «C'est comme marcher dans la neige avec ou sans raquettes», image Nico-

las Pasquier, chef de projet de CFF Infrastructures.

## Le chemin de traverses

Régulièrement ponctuée de traverses temporaires, l'impeccable plateforme de cailloux n'attend plus que ses nouveaux rails. Ils sont amenés par un chantier roulant. Les trains de travaux des CFF et de leurs prestataires portent des noms de voraces créatures: le *Puma*, le *Grizzly* ou le *Boa*, qui avale les rails. Celui-ci déroge à la règle: il est techniquement baptisé Silad. Mais il porte dans ses wagons sa cargaison de rails de 108 m de long.

Le portique mobile, lui-même sur rails, saisit avec ses deux pinces les longues tiges d'acier de 6 tonnes, curieuse-

ment souples comme des spaghetti mal cuits. Puis il les emmène en début de train, où une pelleteuse les accroche sur son bras avant de les tracter 108 m plus loin. Trainés, les rails émettent des sons de rayons laser comme dans les films de science-fiction.

Une fois par terre, les rails sont mis au bon écartement, le «normal» de 1435 mm. Les traverses définitives en béton, qui seront glissées après sous les rails par une dernière machine, comportent un troisième emplacement. C'est celui du 3<sup>e</sup> rail des CJ, les Chemins de fer du Jura, qui roulent sur du «métrique» de 1000 mm. Ces traverses sont déjà en place entre Courtételle et Bassecourt. Il ne manque plus que

le tronçon Bassecourt-Glovelier pour voir le petit train rouge arriver en gare de Delémont, à l'horizon 2020. C'est le canton du Jura qui finance le surcoût de ces traverses, à hauteur de 350 000 fr.

Ne reste plus qu'à arrimer les rails ensemble au moyen d'éclisses et de soudures. Avant, on retrouvait ces jonctions tous les 18 m, ce qui provoquait le familier «tadac-tadam» cher au train. Aujourd'hui, les CFF installent des voies lisses, sans joint. Le somnolent «tadac-tadam» ne sera plus qu'un doux souvenir.

THOMAS LE MEUR

• Visites guidées organisées ce samedi à 10 h et 14 h, près du viaduc de l'A16. Inscriptions sur [www.cff.ch/delemont-delle](http://www.cff.ch/delemont-delle).