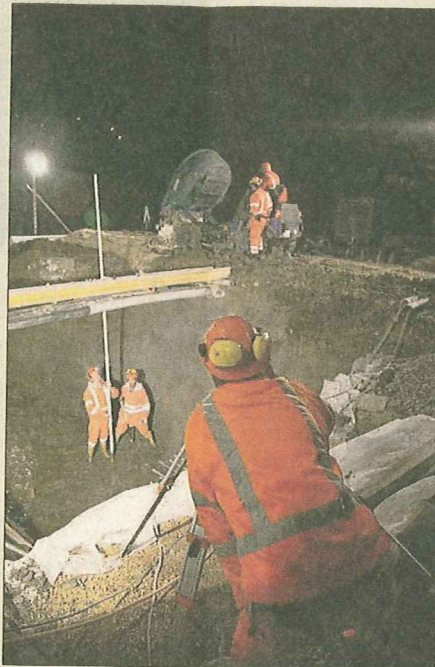


QJ, 22.11.2010

# Une plaie béante au milieu de la ligne CFF

► Une véritable course contre la montre s'est tenue à Reconvilier, dans la nuit de vendredi à samedi. ► De gros moyens humains et matériels ont été nécessaires à la pose, sous la ligne CFF, d'un canal en béton de cinquante tonnes. ► Mesurant 10 mètres, il est l'un des éléments clé de la correction du lit du ruisseau Bénévis, décidée dans le cadre des mesures anticrues.



Le secteur concerné par ces travaux se situe du côté est de la gare de Reconvilier. Après avoir creusé une fosse de quatre mètres de haut et procédé aux mesures minutieuses, le canal dans lequel coulera le Bénévis a été posé par la plus grande grue des CFF. La correction du lit de ce ruisseau s'inscrit dans le cadre des mesures anticrues décidées par les autorités.

PHOTOS PCE

Il était une heure du matin, dans la nuit de vendredi à samedi, lorsque le canal de béton dans lequel coulera le ruisseau Bénévis a été définitivement mis en place, au cœur d'une plaie béante creusée au beau milieu de la ligne CFF.

C'est à l'aide d'une impressionnante grue sur rail – la plus grande des CFF – que trois ouvriers ont scellé, au centimètre près, le sort de cet immense monolithe rectangulaire de cinquante tonnes.

Avant cela, les vingt hommes qui ont pris part à l'opération ont dû, au propre comme au figuré, couper les voies de chemin de fer avant d'entamer le creusage d'une fosse perpen-

diculaire de six mètres de largeur sur quatre de hauteur. L'impressionnant ballet de pelles mécaniques, camions et autres engins de chantier a débuté peu après le passage du

dernier train, aux environs de 21 h 40. Malgré les températures négatives et la pression permanente de la montre, cette opération a été un succès. En effet, samedi matin à 6 h,

le premier train a emprunté ce tronçon normalement, au-dessus la fosse fraîchement remblayée. «Il est clair que ce n'est pas un chantier évident. Mais la coordination entre le bureau

d'ingénieurs, l'entreprise de génie civil et les CFF a été remarquable», notait Christian Simonin, ingénieur en charge de la coordination des travaux.

PATRICK CERF