

Ligne Blonay-Chamby

En péril, le viaduc sera préservé grâce à une astuce

Menacé par un glissement de terrain, l'ouvrage ne sera pas démolé, mais rénové selon une technique imaginée par les Chemins de fer rhétiques.

Claude Béda

Entre Blonay et Chamby, le viaduc sur la torrentueuse Baye de Clarens ne sera pas détruit, comme initialement prévu. Menacé de s'effondrer, l'ouvrage construit en 1902, classé en note 2 (monument d'importance régionale), sera rénové selon une technique éprouvée dans les Grisons. Vital pour le Chemin de fer-musée Blonay-Chamby, ce pont est aussi le seul trait d'union entre les réseaux ferroviaires du Montreux Oberland bernois (MOB) et de la

ligne Vevey-Les Pléiades (MVR), où transite du matériel roulant.

Entamés au début du mois, les travaux se dérouleront jusqu'à fin 2024. En cause, un glissement irréversible et profond du terrain sur lequel le viaduc est fondé. Des graviers mouvants se trouvent sous le rocher dans lequel les piliers ont été plantés. La première arche située à l'est de l'édifice se trouve dans une zone particulièrement critique. Elle sera remplacée. «Nous avons finalement préféré ce mode de faire pour des raisons de coût, mais aussi pour préserver cette infrastructure historique centenaire», explique Georges Oberson, directeur du groupe MOB, maître d'ouvrage.

La solution pour sauver ce viaduc pris en étau dans la montagne a été trouvée auprès des Chemins de fer rhétiques (RhB). Elle s'inspire de travaux déjà menés par la compagnie ferroviaire grisonne sur des ouvrages en maçonnerie courbes installés dans des zones de glissement de terrain profond. Et le MOB a engagé les spécialistes ayant œuvré sur le viaduc Clasau-

tertobel, l'un des quatre ponts du réseau métrique des RhB qui ont été assainis selon cette méthode. Les travaux seront spectaculaires.

Seule la partie concernée par les glissements de terrain profonds sera remplacée. La première arche sera démontée et des ancrages seront mis en place dans la pente. Deux piliers seront ensuite construits à cette extrémité du viaduc pour prendre la place des parties démolies. Des ponts provisoires pourront alors être posés, permettant de réaliser la partie supérieure de l'ouvrage. Une fois cette étape terminée, les travaux pourront reprendre autour du premier pilier qui fait le lien entre les parties neuves et anciennes du pont ferroviaire. Les culées - les contreforts aux deux extrémités du viaduc - feront aussi l'objet d'interventions. Il ne restera alors plus qu'à enlever les ponts provisoires et reposer la voie ferrée.

Glissement rapide

Le coût des travaux est estimé à 10 millions de francs, moins cher



Le terrain s'affaisse sous la première voûte du viaduc (à g.). Elle sera remplacée. ODILE MEYLAN

«Nous avons finalement préféré ce mode de faire pour des raisons de coût, mais aussi pour préserver cette infrastructure centenaire.»

Georges Oberson,
directeur du Montreux
Oberland bernois

que la solution d'abord envisagée. Le projet initial, devisé à 15 millions, consistait à reconstruire un nouveau pont en lieu et place du viaduc existant. Il s'agissait de créer un pont métallique avec une pile centrale en béton ancrée dans les massifs stables. L'ouvrage devait reposer sur deux culées, l'une du côté de Chamby, l'autre sur Blonay, avec pour cette dernière un dispositif de réglage permettant de réajuster le pont au fur et à mesure du glissement de terrain, évalué à 1 mètre en cent ans. Ces interventions de réglage auraient dû être effectuées tous les

quinze ans environ, à chaque fois que le viaduc aurait atteint la limite de sa déformation. Il aurait alors fallu le remonter jusqu'à la partie supérieure du glissement.

Du côté du Chemin de fer-musée Blonay-Chamby, dont l'existence même est suspendue à ce viaduc, ce choix de la rénovation est très bien accueilli. Alain Candellero, responsable communication: «C'est une excellente solution qui préserve cet ouvrage historique dont l'esthétique d'origine ne changera que quelque peu, tout en nous permettant de pérenniser nos activités.»