

Travaux

Dangereux, le vieux viaduc du Blonay-Chamby sera démoli

Menacé par un glissement de terrain, l'ouvrage de 1902 sera très vite remplacé. Il en va aussi de la survie des trains à vapeur

Claude Béda

L'avenir du Blonay-Chamby est suspendu à la construction d'un nouveau viaduc ferroviaire sur la torrentueuse Baye de Clarens. Car l'ouvrage historique existant, bien connu des visiteurs du chemin de fer-musée, est affecté de déformations importantes susceptibles de le mener sous peu à la ruine. En clair, il s'effondrera tôt ou tard, dans deux, dix ou vingt ans, risquant, entre autres, d'obstruer la rivière en aval dont le lit traverse la commune de Montreux.

En cause, un glissement irréversible et profond du terrain sur lequel le viaduc est fondé. «Ses constructeurs n'ont pas creusé assez bas, explique George Oberson, directeur de la compagnie ferroviaire MOB. Des graviers mouvants se trouvent sous le rocher dans lequel les piliers ont été plantés. Il est donc impossible de rénover cet ouvrage en moellons, pris en étau dans la montagne et qui se déforme petit à petit. Face à l'évidence, l'Office fédéral de la culture et le Service immeubles, patrimoine et logistique cantonal ont donné leur accord à sa démolition.»

Trente bureaux sur le coup

Construit en 1902, le viaduc sur la Baye de Clarens, classé en note 2 (monument d'importance régionale), sera donc remplacé par un nouvel ouvrage, mis à l'enquête actuellement. Le projet, estimé à 15 millions de francs, a fait l'objet d'un concours d'ingénieurs architectes auquel 30 bureaux suisses et étrangers ont répondu. «Il s'agissait de trouver la meilleure solution au problème complexe posé par des conditions topographiques, géologiques et hydrologiques difficiles, explique Georges Oberson. Le raccourcissement du pont à une rive droite animée par un glissement profond, sensible et inéluctable constitue un vrai défi, renforcé par le tracé courbe et les hautes exigences de l'infrastructure ferroviaire.»

Les lauréats - les ingénieurs Monod-Piguet et le bureau d'architecture Plarel SA, tous Lausan-



Affecté de déformations importantes, le vieux viaduc sur la torrentueuse Baye de Clarens pourrait s'effondrer. FLORIAN CELLA



Le nouveau viaduc bénéficiera d'un dispositif de réglage.

nois - prévoient une construction métallique avec une pile centrale en béton ancrée dans les massifs stables. «Le pont reposera sur deux culées, l'une du côté de Chamby, l'autre sur Blonay, avec pour cette dernière un dispositif de réglage permettant de réajus-

ter le pont au fur et à mesure du glissement de terrain, évalué à 1 mètre en 100 ans, précise Georges Oberson. Ces interventions de réglage devraient être effectuées tous les 15 ans environ, à chaque fois que le viaduc atteindra la limite de sa déformation. Il

faudra alors le remonter jusqu'à la partie supérieure du glissement.»

Il est prévu de construire le nouvel ouvrage d'abord et de démolir l'ancien dans un second temps. Les travaux devraient être entamés en octobre 2019 et durer 18 mois. Au vu de la problématique

«Face à l'évidence, l'Office fédéral de la culture et le Canton ne contestent pas sa démolition»

Georges Oberson
Directeur général du MOB

que de l'accès au site, les matériaux pour le chantier seront acheminés par les hauts de Blonay. «Le viaduc sera conçu avec un rayon plus grand que celui dont bénéficie l'ouvrage existant, ajoute Georges Oberson. Ce qui ménagera le matériel roulant et permettra de gagner un peu de vitesse.»

Du point de vue esthétique, le pont en projet a été voulu en forme de piste de bob, sport longtemps cher aux Montreusiens.

Du côté du train Blonay-Chamby, les bénévoles se sentent très concernés par ce projet: «Au vu des circonstances, nous ne pouvons que nous réjouir de l'investissement du MOB, confie Alain Candellero, porte-parole. Le remplacement de l'ancien pont en fin de vie est une condition sine qua non pour perpétuer le côté vivant de notre chemin de fer-musée et la circulation des trains à vapeur.»

Un pont entre deux réseaux

Pour la compagnie ferroviaire MOB - propriétaire de la ligne, alors que le train Blonay-Chamby n'en est que locataire -, les 15 millions de francs investis ne serviront pas qu'aux trains historiques. «Le tronçon Blonay-Chamby est le seul trait d'union entre les réseaux du Montreux-Oberland bernois (MOB) et de la ligne Vevey-Les Pléiades (MVR), rappelle Georges Oberson. Il est probable qu'il soit bientôt réhabilité pour les transports publics, même si le projet n'est pas rentable actuellement. Et pour l'heure, cette ligne nous sert toujours à déplacer des véhicules MVR sur le réseau MOB, où se trouvent notamment nos ateliers de Cherenex.»