

La plus grande grue du pays au chevet d'un pont CFF

Moudon

En deux semaines, le pont de Bressonnaz sera totalement changé à l'aide d'une grue impressionnante de 1600 tonnes

Sébastien Galliker

Si la ligne CFF de la Broye, entre Payerne et Lausanne, est encore fermée jusqu'au 15 septembre, elle n'est toutefois pas tranquille en ces journées de grandes chaleurs. Les ouvriers affairés à l'important chantier d'entretien et rénovation d'ouvrages d'art entre Palézieux et Moudon prennent des pauses régulières, mais leur timing est serré. Ces derniers jours, c'est le vénérable pont de Bressonnaz qui était aux petits soins, à l'aide de la plus grosse grue du pays.

Lundi 17 juin, cette impressionnante machine de 1600 tonnes avec les contrepoids, dont 120 pour ses deux chenilles, a soulevé sans souci l'ancienne infrastructure. «Il faut compter 40 transports de poids lourds pour déplacer cette grue, puis quatre jours de montage et trois de démontage», détaille Frédéric Marilley, responsable technique chez Zumwald Transports à Avenches.

Installé en 1936, le pont de Bressonnaz, qui enjambe la Broye sur 25 mètres, a remplacé un pont métallique installé en 1876. Il s'agissait alors du premier pont mixte, mêlant poutres en acier et tablier en béton, installé par les CFF en



Avant la mise en place du nouveau pont, l'imposante grue de 1600 tonnes a mis en place les deux nouvelles culées du pont de Bressonnaz, à Moudon. JEAN-PAUL GUINNARD

Suisse. Jeudi 27 juin, deux nouvelles culées de 150 et 180 tonnes ont été mises en place, comme dans un mécano géant. Elles reposeront sur la molasse. Enfin, le nouveau pont sera installé ce vendredi.

Pont de 350 tonnes

«Notre première idée était de construire le nouveau pont à côté de l'actuel et de le tirer ensuite sur la ligne CFF. Mais l'existence de cette grue permet de minimiser les interventions sur les berges de la Broye et est plus efficace», commente Alexandre Michon, chef de projet pour les CFF. L'ouvrage est constitué de deux poutres métalliques de 2,10 mètres et d'un tablier en béton armé de 45 cm d'épaisseur pour un

poids total d'environ 350 tonnes. Sa portée a été augmentée à 28,5 mètres.

Construit sur la zone d'installation du chantier avant l'interruption du trafic, le nouveau pont sera levé à 38 mètres de hauteur pour être mis en place. «Cette grue vaut 10 millions de francs et permet de lever une charge de 100 tonnes à 100 mètres de hauteur», précise Frédéric Marilley. Son bras a une longueur maximale de 220 mètres.

Devisé à 34 millions de francs au total, dont 4,5 pour le changement du pont de Bressonnaz, l'imposant chantier CFF sur la ligne de la Broye était aussi devenu impératif pour assainir le viaduc de Villangeaux. «Comme cette ligne ne comporte

qu'une seule voie et que nous devons de toute manière couper le trafic, nous avons choisi de concentrer plusieurs travaux à la fois», explique Alexandre Michon.

Outre le changement du pont de Bressonnaz et le chantier de Villangeaux, la régie fédérale renouvelle des secteurs de voies entre les gares de Moudon et de Châtillens ou entretient plusieurs murs de soutènement juste après Écublens-Rue et entre Châtillens et Palézieux. Le pont de Châtillens est également renouvelé et le pont du Grenet sera assaini. Enfin, le tunnel de Villangeaux est aussi agrandi dans le cadre de ces travaux, permettant ainsi le passage de trains à deux étages.