

RÉGION

Vendredi 28 juin

Première mondiale à Bressonnaz



Le pont est orienté par un seul homme que l'on distingue près du sigle JPF

ab

• La pose du nouveau pont, en remplacement de l'ancien, de la voie du chemin de fer traversant la Broye à Bressonnaz a eu lieu vendredi dernier. Malgré l'heure matinale et l'excès de chaleur, une foule considérable est venue assister au travail spectaculaire de l'entreprise JPF, assistée de l'énorme grue mandatée par les CFF à l'entreprise Emil Egger.

La pose des deux culées servant à soutenir le pont a eu lieu le jour précédent. Cette pose, dont dépend le tablier du pont, n'a pas été exécutée avec une précision horlogère, mais, nous dit le responsable du chantier, avec une précision plus grande que la plus petite pièce d'une montre. C'est en effet à moins de 5 millimètres sur plus de trente mètres que l'assise du tablier a été posée! Une grue de 1000 tonnes a été utilisée. Elle a nécessité plus de trente camions et remorques dotés d'une multitude d'essieux. Tout de suite après avoir installé le tablier du pont, avant midi, la formidable grue a été démontée. Elle est louée 30'000 francs par jour! Cela prend trois jours de démontage et autant de remontage, plus

le transport, pour l'acheminer en dessous du barrage d'Emosson, son prochain lieu de destination. C'est la première fois que cette grue autonome de Liebherr a été utilisée de cette manière. Une vingtaine d'ingénieurs venus d'Allemagne ont été les spectateurs privilégiés de cette fantastique démonstration. Passe encore pour les deux culées de chaque côté de la Broye de 85 tonnes (juste à l'affluent de la Bressonnaz et un peu avant celle du Flon) qui ont été mises en place en une journée par la grue avec ses deux bras compensée par un jeu de mouffes dont Leonard de Vinci aurait été fier. La nouveauté mondiale consistait en un énorme jeu de contrepoids, destiné à contre-balan- cer la charge. Elle est manipulée par le seul opérateur! Nul besoin d'utiliser d'autre(s) engin(s) de levage pour les installer. D'après certains spécialistes interrogés près de cette grue, c'est la première fois au monde que Liebherr (Allemagne) réussit ce défi avec une charge aussi lourde (plus de 340 tonnes).

L'engin, d'une valeur de 10 millions de francs, avait une journée de retard selon un horaire optimiste.



Le nouveau pont est mis en place

ab

Le contremaître de l'entreprise JPF nous a déclaré que les travaux de grue sont totalement indépendants. Bien entendu, le sol doit être préparé pour poser la grue en toute sécurité sur d'immenses chenilles. Les culées et le pont sont à portée de la grue. Le levage et la pose judicieuse sont du ressort de l'entreprise Emil Egger.

Un habitant de Moudon se souvient, lorsqu'il avait 6 ans en 1936, avoir vu l'ancien pont se monter. Espérons que le nouveau tienne aussi bien, et peut-être qu'à la prochaine restauration du pont de chemin de fer à Bressonnaz, un habitant pourra dire qu'il se souvient de cette implantation.

[Alain Bettex]



Pose de la culée côté Moudon

ab



Pose de la culée côté Fribourg sous les yeux de ingénieurs venus d'Allemagne

ab