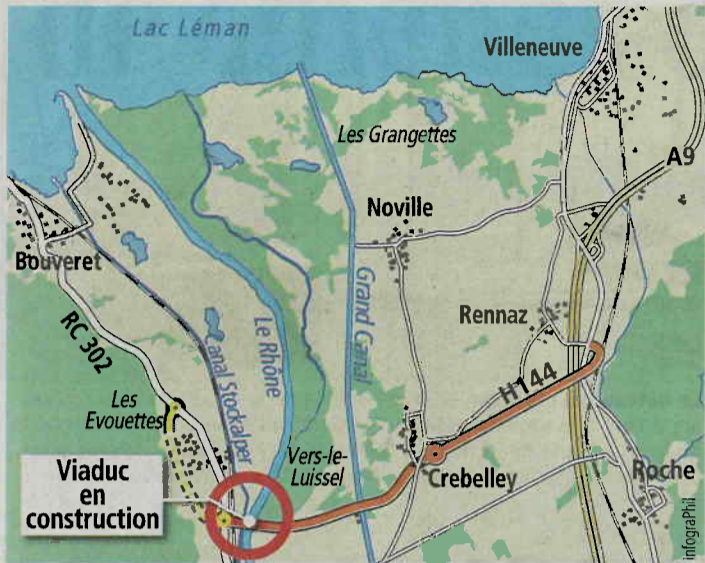


Le viaduc de tous les superlatifs



H144
Long de 440 mètres, le pont qui enjambera le Rhône dès 2012 sort lentement de terre. L'ouvrage constitue l'un des défis les plus complexes dans l'histoire des Services des routes vaudois et valaisan.

DAVID GENILLARD TEXTES
CHANTAL DERVEY PHOTOS

Son empreinte transforme lentement le paysage chablaisien. Après des décennies de valse-hésitation, les travaux sur le tracé de la H144 ont enfin commencé. Entre Roche et Chessel, les premiers ouvrages qui formeront la future route cantonale sortent de terre. Aux Evouettes, le giratoire qui servira d'accès à la Transchablaisienne est terminé. En contrebas de la chaussée, dans un bruit assour-

dissant, le monstre jaune et noir martèle déjà le sol valaisan. Au bout de son bras dressé, un cylindre d'acier de 30 m de long s'enfonce lentement dans la terre.

Arrivée d'Allemagne il y a quelques jours, l'imposante machine de 230 tonnes - «la plus grande du genre en Europe», assurent les responsables du chantier - a pour mission de forer les ancrages du pont qui enjambera le Rhône, dès 2012. Soit une septantaine de puits de 30 m de long, pour 1,5 m de diamètre. «Mis bout à bout, ces forages représentent plus de 2 km!» ajoute Samuel Droguet, membre de la direction générale des travaux sur la Transchablaisienne.

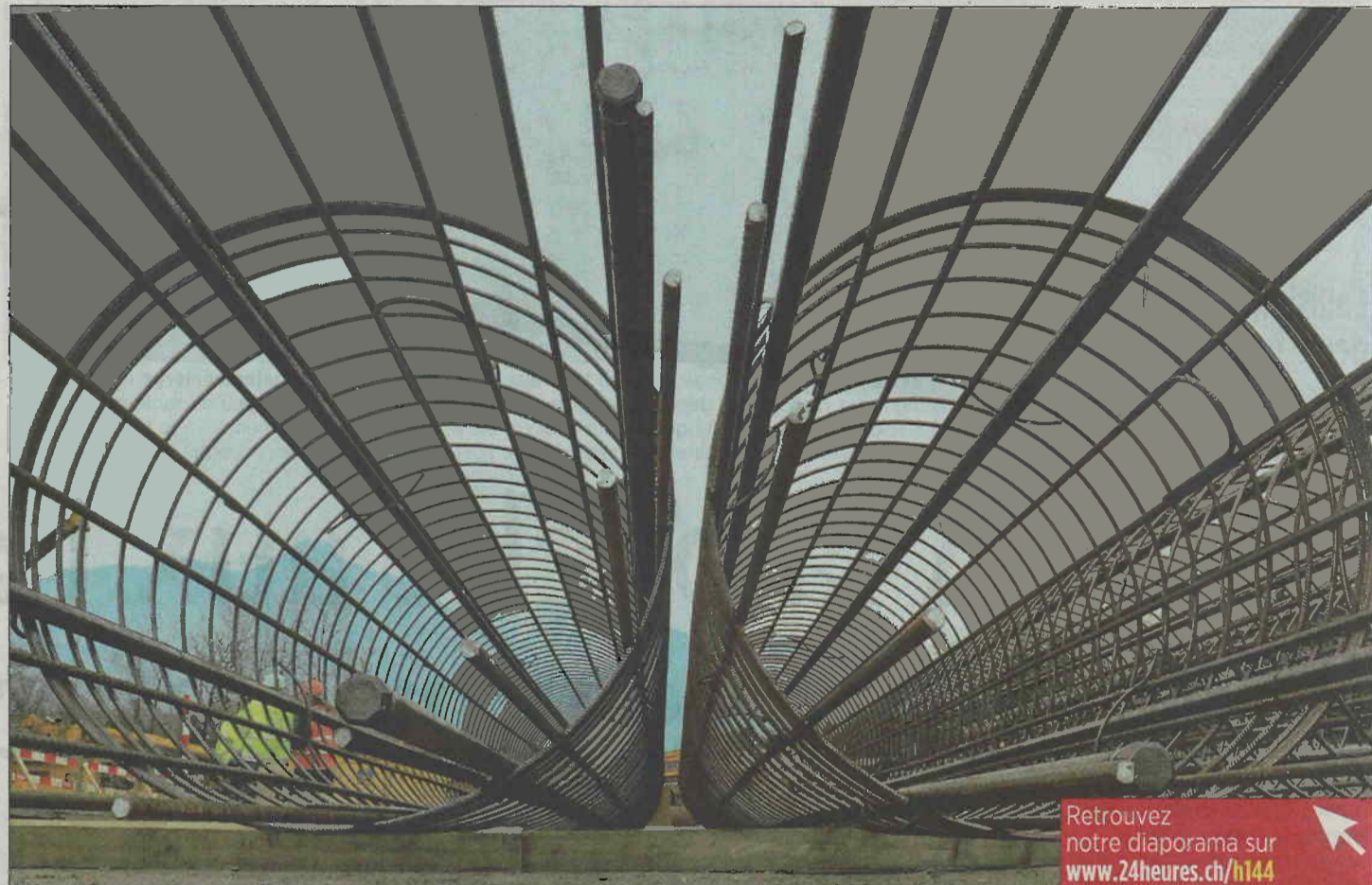
Trois obstacles à franchir

L'employé du service de routes, qui supervise la construction

Tenter de limiter les nuisances

Tout faire pour réduire au maximum les désagréments pour les habitants de la région: tel est l'objectif que se sont fixé les responsables de la H144. L'important trafic de poids lourds que génère le chantier n'envahira pas le village de Rennaz. Pour s'en assurer, une piste d'un kilomètre est en cours d'aménagement sur le

tracé de la future route, afin de canaliser le va-et-vient des camions. Parmi les ouvrages les plus importants, la tranchée couverte de Crebelley nécessitera la création d'une colline artificielle. La route cantonale entre Rennaz et la Porte-du-Scex sera déviée durant la durée des travaux pour que le trafic puisse



IMPOSANT Ces armatures de métal serviront d'ossature aux ancrages du pont. Afin de les installer dans le sol chablaisien, les responsables du chantier ont fait venir d'Allemagne la plus grande foreuse disponible en Europe. Celle-ci creusera une septantaine de puits de 30 m de profondeur dans lesquels du béton sera ensuite injecté.

Retrouvez notre diaporama sur www.24heures.ch/h144

LES ÉVOUETTES, LE 11 MARS 2010

du viaduc, l'affirme, la traversée du Rhône constitue un pari de taille. La structure enjambera non pas un, mais trois obstacles: le fleuve, le canal de Stockalper et la ligne ferroviaire du Tonkin. D'où ses mensurations impressionnantes: une longueur de 440 m, 7000 m³ de béton armé

(soit plus de deux bassins olympiques), un budget de 22 millions de francs, répartis entre Vaud et Valais, sur une enveloppe totale de 117 millions. «Ce pont représente le plus important ouvrage du plus grand chantier dans l'histoire du Service des routes», précise Alfredo Pedretti, ingénieur en charge du projet H144.

Aux Evouettes, le chantier du siècle en crociera un autre: celui de la 3e correction du Rhône. Alors que le dossier est toujours en cours d'affinage dans les bureaux des cantons de Vaud et du Valais, les ingénieurs de la H144 ont dû penser à l'avenir. «A cet endroit, le fleuve ne fait qu'une quarantaine de mètres de large, signale Alfredo Pedretti. Or, la travée principale qui l'enjambera mesure 75 m. Cela laissera de la place à un élargissement du lit



Le viaduc, une fois terminé, aura une teinte rougeâtre. Son profil particulier ajoute à la complexité de sa construction.

du Rhône, en fonction de la variante retenue par les autorités.»

Pas d'incidence sur le rail

Les ouvriers devront également faire face à un autre «croisement» délicat, celui avec la voie ferrée reliant Saint-Maurice à Saint-Gingolph. Pour ce faire, les CFF devront adapter leur li-

gne: «Il ne s'agira que de légères modifications. Il faudra notamment organiser le chantier pour le sécuriser au maximum, détaille Jean-Philippe Schmidt, porte-parole de la régie ferroviaire. Certains travaux pourront s'effectuer la nuit. Il n'y aura pas d'incidence pour le trafic sur ce tronçon.» ■