

**Zeitschrift:** Ingénieurs et architectes suisses  
**Band:** 117 (1991)  
**Heft:** 25

**Artikel:** La reconstruction du pont sur la Reuss à Wassen: l'événement vu par l'Office fédéral des routes  
**Autor:** Suter, Kurt  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-77690>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 17.04.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

# La reconstruction du pont sur la Reuss à Wassen

## L'événement vu par l'Office fédéral des routes

Depuis toujours, les voies de communication occupent une part importante de la place disponible dans la vallée de la Reuss, notamment en raison de son étroitesse. C'est pourquoi, lors de la construction de la route nationale N2 dans le canton d'Uri, il a fallu construire de nombreux ponts, viaducs et hauts murs de soutènement. La Reuss a dû être traversée à plusieurs reprises, ce qui a nécessité la pose de piliers, de fondations et de murs dans le lit de la rivière.

La crue exceptionnelle d'août 1987 a ainsi impitoyablement mis à l'épreuve l'intuition et l'habileté des ingénieurs civils et des entrepreneurs, ainsi que la qualité du travail qu'ils avaient fourni. Disons-le tout net d'emblée: aussi bien la route nationale elle-même que les ouvrages qu'elle comporte ont remarquablement résisté à cette épreuve. Seuls un haut talus de remblai et un unique pilier de pont ont sérieusement été mis à mal. Toutes les autres parties de cet ouvrage sont restées intactes. Non loin de là, des constructions plus que centenaires et des formations de terrain qui avaient résisté pendant plus de mille ans ont été balayées en quelques instants.

Considérés dans cette optique positive, les dommages subis par le pont sur la Reuss à Wassen en août 1987 pouvaient donc être jugés avec sang-froid et objectivité malgré l'ampleur impressionnante des dégâts constatés. Il est vrai qu'à Berne, l'affaire pouvait être observée de loin avec plus de calme et de circonspection qu'on ne pouvait en attendre de la part de ceux qui subissaient directement les inquiétudes et les tourments provoqués par cette situation. On relevait un dommage subi par un ouvrage moderne de qualité, techniquement bien conçu et construit selon les règles de l'art, un ouvrage dont les plans existent et dont le créateur, le professeur Christian Menn, réputé comme éminent constructeur de ponts, est encore à notre disposition à l'heure actuelle pour aider à résoudre les problèmes.

La route nationale N2 - l'autoroute du Saint-Gothard -, axe nord-sud principal de notre réseau routier, est indis-

pensable et fortement sollicitée. Après la crue, il n'existait plus d'autre voie de circulation traversante que la route nationale. La course contre la montre présentait donc un enjeu capital. Lorsqu'un ouvrage subit un dégât important, deux possibilités s'offrent: le démolir pour le reconstruire, ou le réparer. Après deux conversations téléphoniques avec le professeur Menn et une visite sur place, et après qu'en bon ingénieur, j'aie évalué de façon approfondie les possibilités et les risques, il m'est apparu clairement qu'une réparation, pour difficile et ambitieuse qu'elle fût, n'en était pas moins possible et avantageuse. Les dommages subis par cet ouvrage avaient une cause manifeste et étaient localisables, et il restait tant d'éléments de la construction utilisables qu'il aurait été tout bonnement irresponsable de «jeter l'enfant avec l'eau du bain».

Il importait cependant de dresser au préalable un état des lieux approfondi et fiable et de recourir à la vaste expérience et au savoir-faire des experts les mieux qualifiés. Le Conseil fédéral avait décidé d'assumer l'entier des coûts de réparation des dégâts dus aux intempéries; la direction générale des travaux en incombait donc à la Confédération. Nous avons pu recourir aux services du professeur Menn en tant qu'expert et décidé de confier directement la réalisation et la coordination des travaux à une entreprise hautement qualifiée, la société Zschokke, sans procédure d'appel d'offres. C'est M. M. Donzel, chef de la section Ponts, qui a représenté notre office, alors que M. H. Huber, ingénieur des ponts, dirigeait les travaux sur place en qualité de représentant de l'Office des Travaux publics du canton d'Uri. M. Toni R. Schneider, pour les études géologiques, et le bureau d'ingénieurs Winkler+Partner SA, pour l'établissement du projet de détail et la direction locale des travaux, l'ont assisté en tant que conseillers.

La collaboration entre spécialistes, experts, entreprises et artisans s'est signalée par une motivation toute particulière. Chacun des intervenants a dû mobiliser une part très importante de

ses connaissances. La qualité du travail fourni résulte du recours à d'excellents collaborateurs ainsi qu'à du matériel éprouvé; elle a largement contribué au déroulement efficace de processus complexes. Ingénieurs, géologues, géomètres, personnel de surveillance et experts ont dû se battre âprement pour parvenir, au fil de nombreuses discussions, à résoudre les nombreux problèmes ponctuels qui se sont posés. La tâche à accomplir représentait non seulement une première, mais comportait de multiples facettes. La mission a été menée à bien et son succès a été vivement apprécié tant en Suisse qu'à l'étranger.

Le gain de temps - probablement plus d'un an - réalisé grâce à la reconstruction de l'ouvrage a été précieux pour tous les usagers de la route et les riverains de l'autoroute du Saint-Gothard. Il me tient donc tout particulièrement à cœur de faire connaître les performances exceptionnelles de toutes les personnes impliquées et de permettre que soient tirées les leçons de leurs expériences. Que tous les intervenants trouvent donc ici mes félicitations et l'expression de ma sincère gratitude. Je suis convaincu que le pont sur la Reuss à Wassen a totalement retrouvé son exceptionnelle qualité initiale. Au nom de la Confédération, je suis fier qu'une tâche aussi difficile ait pu être menée à chef avec un tel succès dans le contexte par ailleurs si complexe de notre mode de travail actuel.

*Kurt Suter  
Directeur de l'Office fédéral  
des routes, Berne*