

Zeitschrift: Ville de Fribourg : les fiches
Herausgeber: Service des biens culturels du canton de Fribourg
Band: - (2004)
Heft: 26

Artikel: La grande traversée
Autor: Lauper, Aloys
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1035916>

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

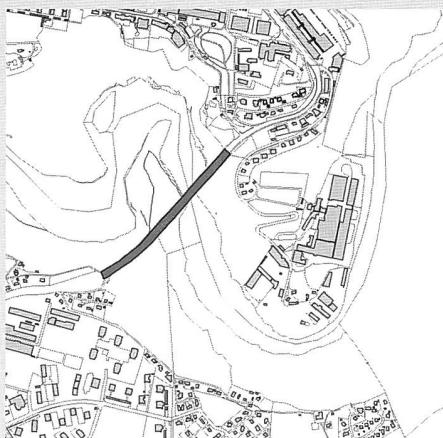
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media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

Download PDF: 12.01.2026

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

LA GRANDE TRAVERSÉE

Aloys Lauper



Depuis 1832 et le geste audacieux de Joseph Chaley – un tablier de 256 m suspendu dans le vide – Fribourg aime à se présenter comme une ville de ponts, traversés de métaphores. L'avant-poste catholique isolé au bord des abîmes s'est mué en un pont entre les cultures et les langues. Le pont de Péroles, réclamé depuis 1862 à coups d'assemblées et de pétitions, a changé tout une géographie des voisinages, mettant les domaines de Marly à portée du Bourg. Avec le pont de Zaehringen

construit dans la foulée, le nord et le sud furent ancrés à la ville par deux masses de béton en pendent, découpées en archivoltes, liaisons monumentales certes, mais symboles également d'un pouvoir centralisateur rêvant d'une capitale rayonnant vers ses arrière-pays. Après un demi-siècle de supplices et de promesses, vingt-sept mois suffirent pour amarrer Péroles à Marly avec le plus long pont de Suisse. Cet exploit avait été précédé avant-guerre d'une grande répétition, un concours international résument le grand siècle des ponts avec ses septante-quatre propositions, synthèse de tout le savoir-faire de l'époque. Mais l'audace avait un prix et les techniques les plus élaborées sont parfois des luxes qu'on ne peut s'offrir. Le «pont de la Schürra» et le prototype du génial Robert Maillart se sont donc effacés derrière l'imposant «pont du Cabaret», hymne local au pragmatisme et au traditionalisme de l'art officiel.

Entre 1825 et 1925, les ingénieurs ont conçu une vingtaine de ponts dans le canton, traçant plus d'une centaine de projets¹ qui témoignent d'un savoir technique inégalé et furent les signes avant-coureurs du progrès dans un canton réfractaire à l'industrie. Jamais depuis le XVI^e siècle², l'Etat n'avait investi autant de moyens dans la réalisation de ponts et la modernisation de ses voies de communication. Le siècle d'or des ponts s'ouvre d'ailleurs par la création en 1828 d'un poste d'Inspecteur général des ponts et chaussées, attribué à l'ingénieur Joseph de Raemy (1800-1873).

Un pont dans l'air du temps

Quatre ans après l'achèvement de la route Fribourg-Bulle par la Roche (1855-1868), les habitants de Marly et des environs constituèrent un comité provisoire chargé de défendre l'idée d'un pont reliant la rive droite de la Sarine au

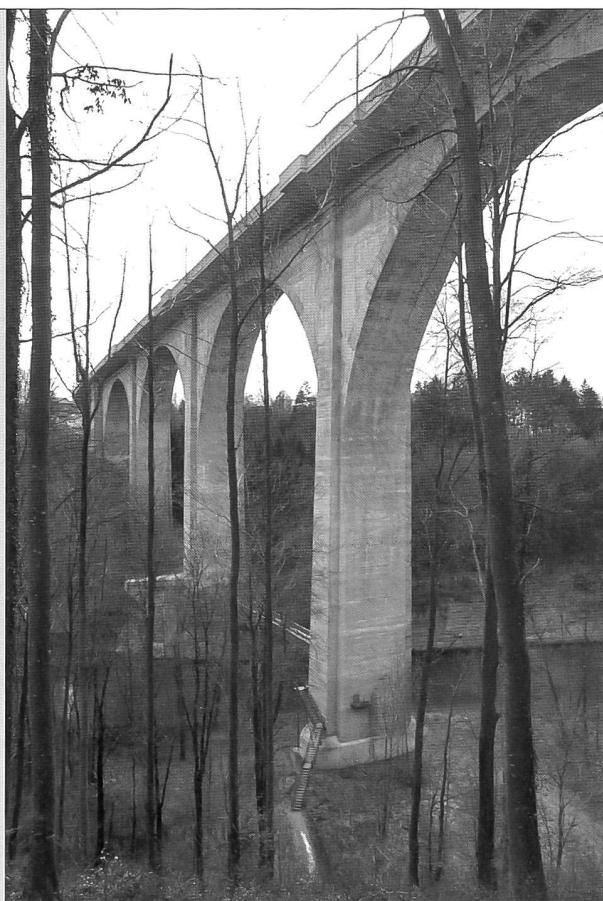
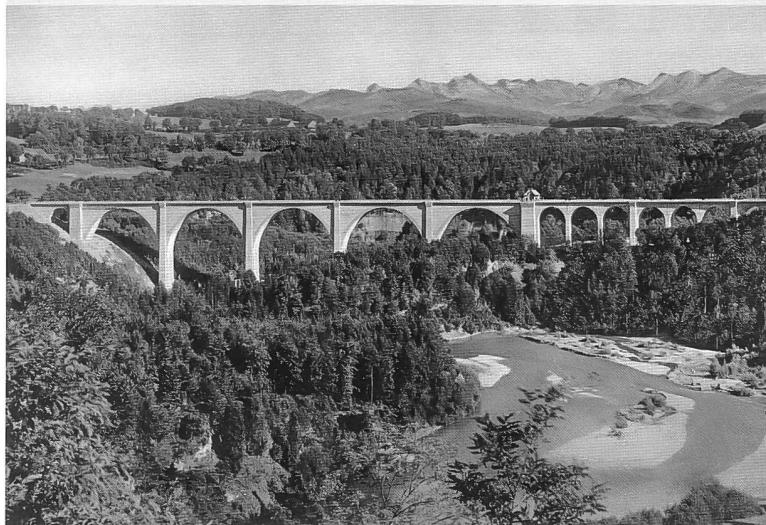
plateau de Péroles, où l'ingénieur Guillaume Ritter venait d'implanter le premier site industriel du canton, une grande scierie notamment. «L'idée d'un pont de Péroles était dans l'air. Elle s'alimentait de la sueur des gens qui, parvenus à Marly, se sentaient proches de la ville, et qui, pour l'atteindre, devraient encore marcher pendant une heure dans la poussière ou la boue de la route. Elle flottait dans les jurements des charretiers et des marchands de bois de la contrée de La Roche et du Mouret qui devaient faire un immense contour et éreinter leurs chevaux pour atteindre le Plateau de Péroles que, depuis la route de la Schürra, ils touchaient presque avec l'extrémité de leur fouet»³. Des études préliminaires furent bien entreprises en 1874 déjà, mais sans lendemain faute de moyens. En 1890, la section fribourgeoise de la Société des ingénieurs et architectes, alors présidée par l'ingénieur Amédée Gremaud, s'engagea en faveur du projet, présenté comme le point d'orgue d'un grand axe

partant du tilleul vers la gare – la future route des Alpes –, et de la gare vers les Charmettes – le futur boulevard de Pérrolles. Ville et campagne se trouvaient désormais unies derrière cette grande traversée de Marly à Tavel, que certains imaginaient déjà complétée par le pont de la Grenette. En 1892, des entrepreneurs et des commerçants du Nouveau Fribourg constituèrent à leur tour un comité d'initiative⁴ tandis que 32 communes remettaient au Grand Conseil une pétition munie de 2476 signatures. Sans pont, comment assurer l'acheminement rapide du bois de construction, des briques et des tuiles du Mouret vers les chantiers du futur quartier de Pérrolles?

La voie étroite du pont de la Schürra

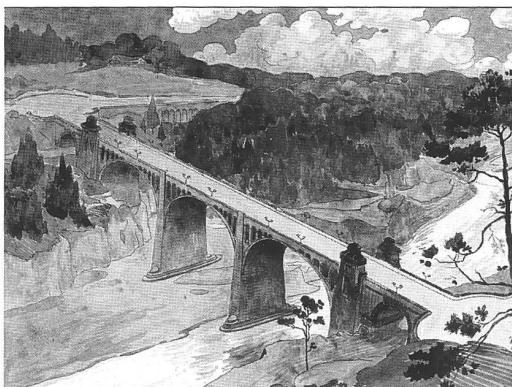
En 1897, tandis que débute la construction du boulevard de Pérrolles (1897-1900), le député Louis Genoud et l'ingénieur François Sassey déposent une demande de concession pour un chemin de fer à voie étroite Fribourg-Bulle par le Bry et Fribourg-Bulle par la Roche. On imagine alors un réseau de voies ferrées secondaires se propageant dans tout le canton depuis la capitale. Les ponts seront désormais associés aux projets de train, voire de tramway qui transporterait «en quelques minutes, sous les tonnelles de l'auberge de la Croix-Blanche à Marly, les amateurs de bonne truite et de riante campagne»⁵. Alors que le Département des ponts et chaussées entame les premières études à la fin de l'année 1898, la Sagine, soutenue par le Bourg, réclame sa part du gâteau: une ligne Fribourg-Planfayon et un second pont. En novembre 1905, mandatés par les commerçants du Bourg prêts à tout pour contrebalancer le développement de Pérrolles,

Le pont achevé, en 1922, vu du Bois des Morts (B. Aeby, ASBC)

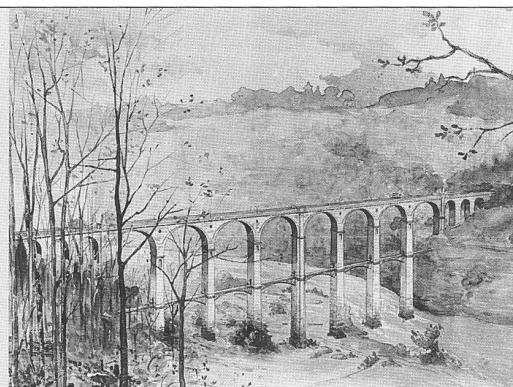


Le pont de Pérrolles, à la hauteur du pylône de l'ancienne passerelle de Marly, avec au premier plan la pile la plus élevée, d'une septantaine de mètres, la seule qui repose dans le lit de la Sarine

les ingénieurs lausannois Vallière & Simon présentent trois variantes de pont, au Palatinat, à la Grenette ou sur le site du Grand pont suspendu. Il ne sera plus possible de trancher dans ce nœud gordien: pour construire un pont, il faudra en promettre deux! Le chansonnier Max Folly fera de ces querelles l'un de ses succès: «Faisons-t-un pont à Pérrolles,/Avant ceusses d'en bas./Je suis vieux, j'ai quatre filles/A voir au Mouret;/Je marche avec des bêquilles:/Ça raccourcirait»⁶. En novembre 1907, le Conseil d'Etat choisit de faire converger les lignes à Marly et de les relier à la gare par un seul ouvrage, un pont partant des Rittes, au-dessus de la laiterie de la Schürra, dans l'axe du boulevard de Pérrolles. On lance un concours d'idées le 15 février 1908 pour un pont de 380 m, d'une hauteur de 85 m, avec chaussée de 9 m de large prévue pour une voie étroite, une voie normale et une voie carrossable avec trottoirs!



Concours pour le pont de la Schürra, projet «Liauba», 1^{er} prix, vue perspective à vol d'oiseau, Jaeger et Cie, Müller, Zeerleder et Gobat, Broillet et Wulffleff, 1908 (AEF)



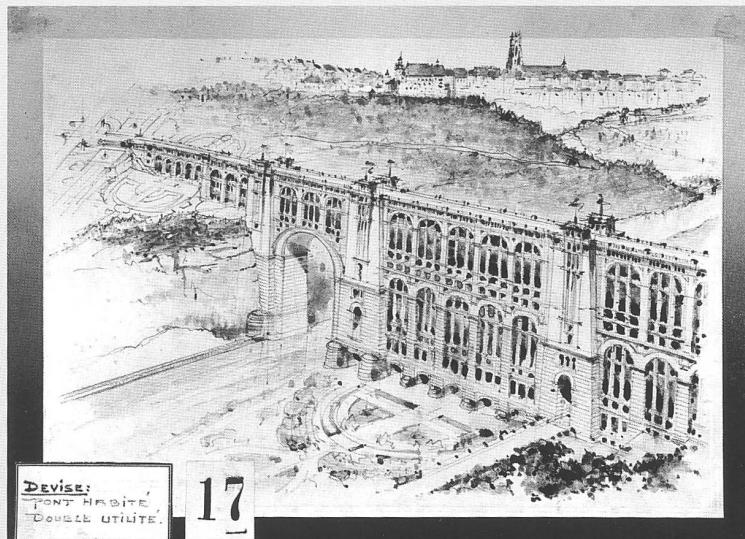
Concours pour le pont de la Schürra, projet «π r», 3^e prix, vue perspective, Isaac Fraisse, 1908 (AEF), l'idée du pont inférieur sera reprise au pont de Zaehringen

La grande répétition de 1908

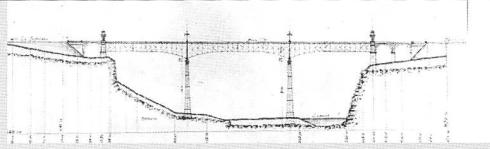
59 projets déclinés en 74 variantes furent adressés au jury⁷ composé du Conseiller d'Etat Louis Cardinaux, de l'architecte et Conseiller d'Etat neuchâtelois Louis Perrier, de l'inspecteur des ponts et chaussées Amédée Gremaud, de l'ingénieur zurichois Robert Moser, du chef du Département des chemins de fer à Fribourg François Delisle et de l'ingénieur François Schülé, professeur à l'Ecole polytechnique fédérale de Zurich. L'exposition des projets offrait un panorama de l'art de construire des ponts avec 26 ouvrages en maçonnerie, 33 en métal, 14 en béton damé ou armé, avec des ponts en arc, des ponts-poutres en treillis et même un étonnant pont suspendu proposé par l'ingénieur pétersbourgeois Grégoire Krivochéine. Il y avait des ponts à tympans évidés ou pleins, des tabliers simples ou redoublés, du plus fin au plus monumental, du plus dé-

pouillé au plus architecturé. La variante «Taureau» du projet «Liauba, Liauba» présenté par le bureau Broillet & Wulffleff, tout en découpes Art Nouveau, voisinait le pont-barrage habité d'un «urbatecte»⁸ resté inconnu. Réalisé en molasse du Breitfeld, en tuf de Corpataux et en grès d'Attalens, il aurait abrité sur une hauteur de plus de 15 m, bureaux, magasins, ateliers, galeries et appartements de luxe avec promenoir piétonnier et monte-chARGE dans les piliers, une ville utopique verticale, autonome, avec son usine électrique, ses bains, ses jardins et ses serres, sa caserne et même son «église de catacombe» aménagée dans les mines des carrières du Breitfeld. A l'opposé de cette vision d'artiste, l'ingénieur Robert Maillart présenta un ouvrage exceptionnel avec une arche maîtresse creuse en béton armé de 140 m de portée⁹, renforcée par des nervures transversales. Jugé intéressant «à part l'architecture qui a été négligée», ce projet n'obtint

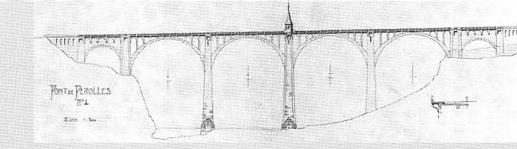
Concours pour le pont de la Schürra, projet «Pont Habité, Double utilité», vue perspective à vol d'oiseau, auteur inconnu, 1908 (AEF)



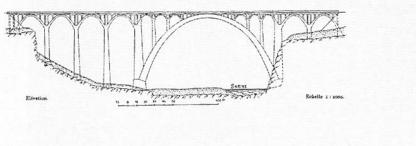
- 1 1825** *Pont sous-tendu sur la Sarine à Fribourg par Guillaume-Henri Dufour **1826** *Pont en pierre sur la Sarine à Fribourg par Giulio Pocobelli **1830** Pont suspendu sur la Sarine à Fribourg par Joseph Chaley (1832-1834) **1835** Pont suspendu de la Tuffière à Corpataux, par Joseph Chaley **1836** Pont suspendu de Corbières par Joseph Chaley (1836-1837) **1837** Pont sur l'Hongrin à Montbovon, par Charles Stuckart **1839** Pont suspendu d'Hauterive par le Père Dominique Girard (?) (1839-1840) **1840** Pont suspendu du Gottéron à Fribourg, par Joseph Chaley **1850** *Pont suspendu de la Glâne à Villars-sur-Glâne par Joseph Chaley **1851** Pont de la Glâne à Villars-sur-Glâne par Richard Le Nicca (1853-1856) **1854** Pont en bois du Javroz à Charmey **1855** *Pont ferroviaire sur la Sarine, 2 variantes, viaduc en maçonnerie et pont métallique, par G. Staub **1856** Pont ferroviaire de Grandfey, 3 variantes, par L. Blotnitzki (3^e variante réalisée, 1859-1862) **1859** Viaduc ferroviaire de Guin par L. Blotnitzki **1862** *Pont de Schiffenen, divers projets de concours, pont couvert en bois et pont métallique **1863** Pont de Schiffenen par Emmanuel Curty et l'entrepreneur Wieland, des Ateliers du Chemin de fer de Fribourg (1863-1866) / *Pont suspendu de Courberçoche sur la Gérine à Marly **1867** Pont suspendu d'Hauterive par Amédée Gremaud / Pont couvert en bois du Sodbach à Heitenried (1867-1868) **1867** **1870** *Pont en bois sur la Gérine à St-Sylvestre, 2 variantes **1874** Pont métallique sur la Broye près de Sugiez **1876** Pont métallique sur la Jigne à Broc **1879** Pont métallique du Javroz à Charmey par Probst et Röthlisberger (1879-1881) / Passerelle suspendue des Neiges vers **1880** Passerelle suspendue sur le canal de la Broye à Villeneuve / *Pont de la Poya à Fribourg / *Pont de la Grenette à Fribourg / *Pont métallique du Gottéron à Fribourg, 2 variantes **1888** Pont métallique sur la Gérine à St-Sylvestre (1888-1889) **1905** Pont du Guggersbach à Zumholz, par Jules Jaeger, 1^{er} pont en béton armé du canton (1906) / *Pont du Palatinat, *pont de la Grenette et *pont en béton à l'emplacement du pont suspendu, par Vallière & Simon, de Lausanne **1908** *Pont ferroviaire de Péroles à Fribourg, 74 projets de concours **1912** Pont métallique ferroviaire de Broc **1913** Pont ferroviaire de Péroles, 2 variantes, par Edouard Züblin **1918** Passerelle suspendue de Péroles à Fribourg, par l'ingénieur Weidmann **1920** *Pont de Zaehringen à Fribourg, 21 projets de concours / Pont de Péroles par Jules Jaeger et Armin Lusser (1920-1922) **1922** Pont de Zaehringen par Jules Jaeger et Armin Lusser (1922-1924) / Passerelle suspendue des Neiges par Armin Lusser (les * désignent les projets non réalisés).



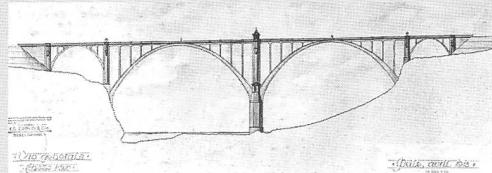
Concours pour le pont de la Schürra, projet «Zaehringen», 2^e prix ex æquo, Fabrique de machines de Fribourg, 1908



Etude pour le pont de la Schürra, d'après le projet «Liauba», Broillet & Wülffleff, 28 septembre 1910



Concours pour le pont de la Schürra, projet «Hohlbau», Robert Maillart, 1908. L'arche maîtresse de 140 m d'ouverture au-dessus de la Sarine aurait constitué un record du monde



Pont de la Schürra, contre-projet de l'entreprise Züblin, Bâle, avril 1913 (AEF). Avec ses deux arches, ce pont audacieux fut jugé trop cher à réaliser

10 Furent primés le 5 mai 1908: «Nº 32. «Liauba, Liauba». Ingénieurs, MM. J. Jaeger et C^{ie} à Zurich. MM. Müller, Zeerleder et Gobat, à Berne et Zurich, Architectes MM. Broillet et Wülffleff à Fribourg / Nº 33. «Sarine». Ingénieur, professeur M. Melan à Prague. Ingénieurs MM. de Vallière et Simon, à Lausanne. / Nº 26. «Zaehringen». Fabrique de machines, à Fribourg / Nº 45. «Hohlbau». Ingénieurs, MM. Maillart & C^{ie}, à Zurich et St-Gall. / Nº 52. «π r». Architecte, M. Fraisse à Fribourg. Ingénieur, M. J. Jambé à Lausanne. / Nº 42. «St-Nicolas I». Ingénieur, M. Schnyder à Berthoud. Basler Hausesgesellschaft, à Bâle.» (Concours d'idées pour l'étude du pont de Péroles à Fribourg, Rapport du Jury, Fribourg 1908, 14)

2 L'ordonnance de 1506 concernant l'entretien des voies de communication fut en effet suivie par la construction de plusieurs ouvrages ou le remplacement de ponts en bois par des ponts en pierre: pont de Neuengegg (1539), pont de Thusy (1544), pont de Marly (1562-1563), pont de Ste-Appoline (vers 1566) et pont de Broc (1580).

3 L'Indépendant, 9 décembre 1922.

4 Elle était constituée de l'architecte Alexandre Fraisse, du ferblantier Pierre Bardy, de l'avocat Repond, du directeur de la Banque cantonale Glasson, du charpentier Bodevin, du marchand de vins Egger, du négociant François Jaeger, du député Georges de Montenach, de l'architecte Léon Hertling, de l'imprimeur Arthur Galley, du marchand de bois Hogg, du cafetier Joseph Schneuwly, du directeur de la Station laitière Charles-Emmanuel de Vevey et du directeur de la fonderie Jules Kern (AVF, PCC 28 juin 1892)

5 Henri de Schaller, cit. in: AEF, Décret du Grand Conseil, 16 mai 1895, 5.

6 «Nos Ponts», chanson publiée in: La Boîte à Max. Max Folly, Chansonnier de Fribourg, 1866-1918, Fribourg 1980.

7 Les plans conservés aux Archives de l'Etat de Fribourg, ont été recensés par Hermann Schöpfer.

8 Architecte de la ville, pratiquant l'urbatecture, néologisme inventé par Bruno Zevi et popularisé par l'urbatecte Eugen Robick (François Schuiten et Benoît Peeters, La Fièvre d'Urbicande, Ed. Casterman 1985).

9 En 1908 s'achevait le pont de Gmündertobel près de Teufen (AR), réalisé par Emil Mörsch. Son arche en béton armé d'une portée de 79 m était alors la plus grande jamais réalisée. Calculs à l'appui, Maillart proposait de doubler cette ouverture.

qu'un 3^e prix ex-æquo avec le pont traditionnel en maçonnerie présenté par l'architecte fribourgeois Isaac Fraisse et l'ingénieur lausannois Jules Jambé. Le 1^{er} prix fut décerné au projet des ingénieurs Jules Jaeger & C^{ie} à Zurich, Müller, Zeerleder et Gobat à Berne et des architectes Broillet & Wülffleff¹⁰. Pour des raisons économiques, le jury avait privilégié une solution proche d'une travée idéale fixée à 50 m pour un viaduc en béton. A l'aune du Heimatstil dominant, le projet primé parut s'imposer ici mais ce choix ne fit pas l'unanimité ailleurs¹¹. Les compétences de Jules Jaeger étaient cependant incontestables. Il avait réalisé trois ans plus tôt le premier pont en béton armé du canton, sur le Guggersbach à Zumholz¹². Né à Fribourg, diplômé de l'Ecole polytechnique fédérale de Zurich, il avait occupé le poste d'Ingénieur des ponts et chaussées du canton (1891-1892) avant de travailler aux fortifications du Gothard et de la Furka (1892-1897). Après deux ans passés à Paris et à Francfort pour le compte de François Hennebique, il avait ouvert son propre bureau à Zurich en 1899.

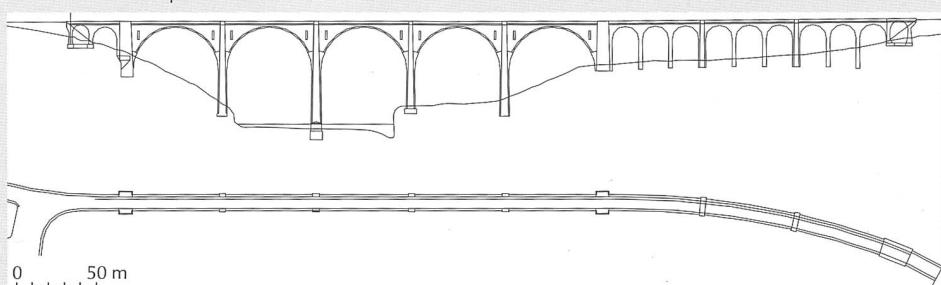
pour la construction du pont. Le bureau bâlois de la firme Züblin présenta son devis sur la base d'un nouveau projet en deux variantes, l'une avec deux grands arcs, l'autre avec trois voûtes. Leader dans le domaine du béton armé, l'entreprise fondée en 1898 à Strasbourg par l'ingénieur suisse Eduard Züblin était déjà réputée en Europe, notamment pour les bains de Gubweiler (1898) ou les fondations de la gare de Hambourg, constituées de 800 pieux en béton armé (1902). Elle réalisait alors le viaduc ferroviaire de Langwies sur la ligne Coire-Arosa (1912-1914), qui était avec le pont du Risorgimento à Rome (1910-1911) l'un des deux seuls ponts au monde reposant sur un arc en béton armé de 100 m d'ouverture¹³. Sur la base de ces offres, un décret fut adopté le 28 novembre 1913, prévoyant la réalisation d'un pont mixte pour chaussée et voie ferrée, devisé à 2 188 000 francs, financé aux 3/4 par les Chemins de fer électriques de la Gruyère qui avaient obtenu la concession de la ligne Fribourg-Bulle par la Roche. Au printemps 1914, alors qu'on allait procéder à l'adjudication des travaux, la guerre éclata, et l'ouvrage fut mis en veilleuse.

Le 15 juillet 1919, Jules Jaeger fut chargé de reprendre le projet sur de nouvelles bases: de 7 millions de francs en 1913, le coût de la ligne était passé à 19 millions de francs. Malgré deux mises en soumissions, le coût de l'ouvrage sans

Le pont du Cabaret

A la fin de l'année 1912, le gouvernement fit faire de nouvelles études et sollicita des offres

Plan et élévation du pont actuel





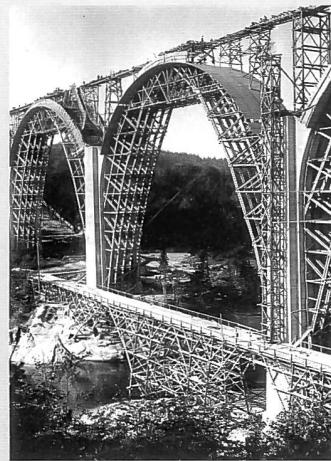
Pose et bénédiction de la 1^{re} pierre par Mgr Besson, le 11 septembre 1920. On distingue en contrebas la passerelle de Marly (1918), dont il ne reste aujourd'hui qu'un pylône (Paul Savigny, ASBC, carte postale)



Les cintres en construction, œuvre maîtresse de Richard Coray, le 12 septembre 1921, un an après la bénédiction de la 1^{re} pierre (Paul Savigny, ASBC, carte postale)

les voies d'accès fut estimé à 6 700 000 francs. On décida alors de reprendre le tracé proposé en 1891 par Amédée Gremaud dit «projet des Rrites» ou «du Cabaret»¹⁴, au-dessus de la passerelle suspendue que la Société de développement de Fribourg venait de réaliser (1918). Le 28 novembre 1919, le Grand Conseil adopta le décret modifiant le tracé et accorda un crédit de 4 100 100 francs¹⁵. Avec une offre de 3 480 974 francs, l'entreprise Züblin décrocha le mandat de réalisation le 26 avril 1920, les études et la direction des travaux étant attribuées à Jules Jaeger qui achevait alors la construction du pont Butin à Genève (1916-1920) et celle du barrage de Montsalvens (1917-1920), premier barrage voûte au monde. Pour la réalisation des cintres en bois, on fit appel au charpentier grison Richard Coray (1869-1946) qui avait collaboré à la réalisation du pont sur la Langwies. Prolongé par 2 viaducs d'une pente maximale de 7 %, le pont était toujours conçu «en vue du passage éventuel futur de la voie ferrée sur Bulle».

L'éventualité d'une ligne de tram a d'ailleurs été évoquée lors de la réfection et de l'élargissement du tablier, en 1995-1997. Mis à part l'installation de la conduite d'adduction d'eau de la ville de Fribourg dans les années 1950, le pont n'avait nécessité aucune intervention jusqu'alors. Le tablier en béton armé était cependant en mauvais état et la superstructure – dalles de la plateforme, console, trottoirs et parapets – ne répondait plus aux exigences de sécurité. Sous la direction du consortium d'ingénieurs Bongard et Zwick SA et C. von der Weid SA, à Fribourg, le pont fut donc rénové et doté d'un nouveau tablier en béton armé précontraint, élargi et désormais adapté aux contraintes du trafic moderne.



Le pont de service inférieur, réalisé par Alexandre Winkler, et les cintres de Richard Coray, le 14 octobre 1921 (Perrochet-Matile, ASBC, carte postale)

Changement de décor sur la Sarine: le pont en construction barre désormais l'horizon des pêcheurs. Datée du 14 octobre 1921, la carte postale rappelle «l'exploit» du conseiller d'Etat Victor Buchs et de l'ingénieur cantonal Lehmann, premiers à avoir franchi l'ouvrage



11 La revue allemande Beton und Eisen négligea le projet lauréat pour ne présenter en détail que la proposition de Maillart.

12 Parmi ses projets les plus audacieux, on citera celui de la traversée de la Manche «au moyen d'une double jetée formant chenal et de viaducs pour routes et voies ferrées», soit deux digues parallèles séparées de 300 m et longues de plus de 40 km! Il fut présenté à Paris, sous les auspices de l'Association française pour le développement des travaux publics.

13 Basée à Stuttgart et comptant 14 000 collaborateurs, Ed. Züblin AG est actuellement l'une des plus grosses entreprises de construction allemande, active dans le monde entier.

14 «du nom d'une ancienne auberge, où les flotteurs du bois s'arrêtaient jadis pour se reposer ou se restaurer» La Liberté, 13 septembre 1920.

15 Les papeteries de Marly feront un don de 100 000 francs!