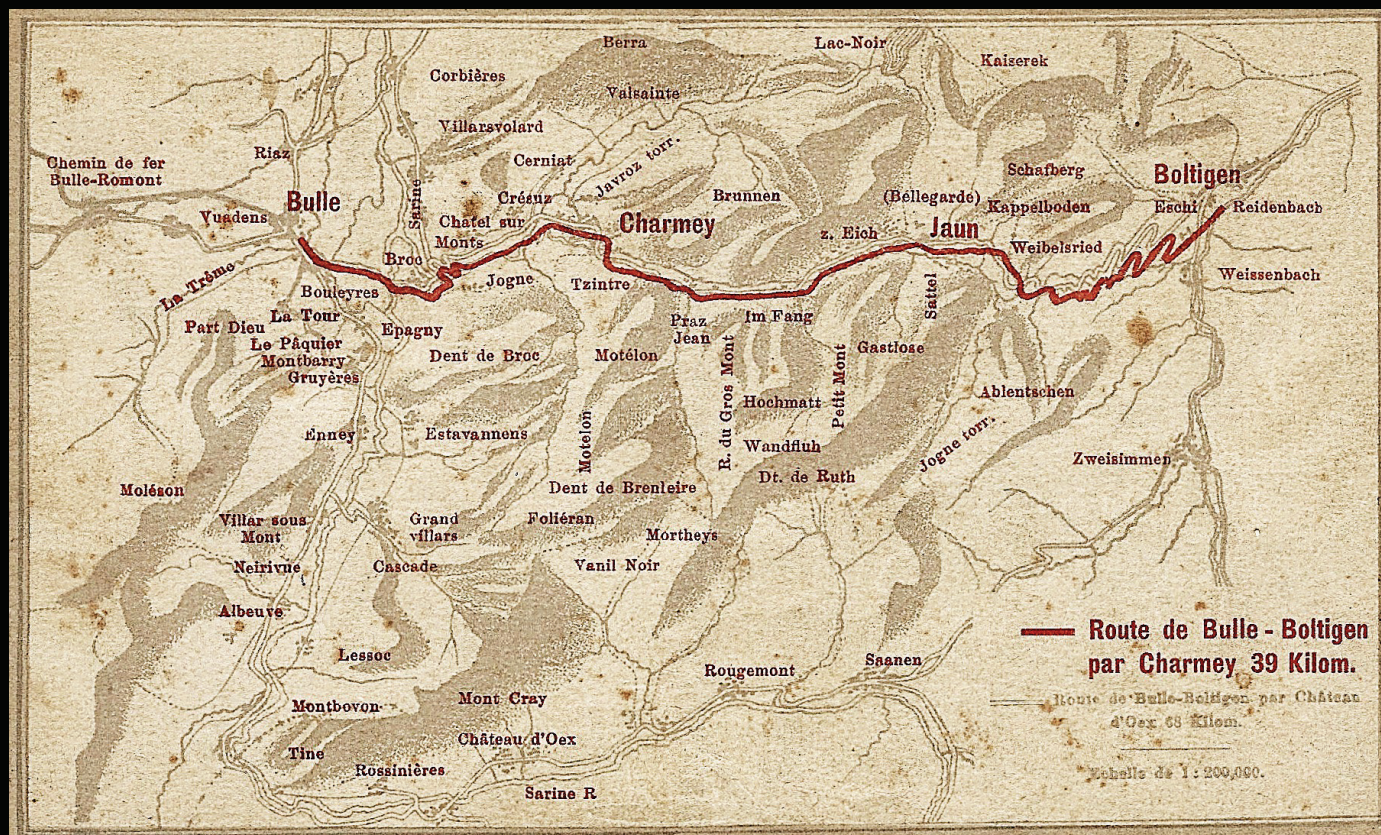


Le plus long pont en bois d'une portée de l'histoire

Le pont du Javroz en Gruyère (1854-1880)

Une version remaniée (restructurée et réécrite par la rédaction du mensuel) a été publiée in :
Passé simple. Mensuel romand d'histoire et d'archéologie, mai 2025, N° 103, pp. 18-20.



L'Europe illustrée : La Gruyère. Excursion du Léman à l'Oberland bernois par la nouvelle route alpestre de Bulle-Boltigen (n° 16/1881, 4^e de couverture). Le torrent du Javroz s'inscrit juste au-dessus de la mention de Charmey.

À peine achevée, la première route de la vallée de la Jogne figure déjà dans le prestigieux guide européen *L'Europe illustrée*. Traversant ou longeant des villages pittoresques, franchissant des ouvrages d'art audacieux, ouvrant à des paysages bucoliques... la route passe aussitôt comme une des voies alpestres carrossables les plus remarquables.

Un chef d'œuvre métallique efface un chef d'œuvre de bois

En 1880, quatre ans avant le viaduc de Garabit de l'architecte Gustave Eiffel et de l'ingénieur Paul Koechlin, l'achèvement de la route est marqué par l'inauguration du pont métallique du Javroz (avec un 'z' jusqu'au milieu du 20^e siècle) : 160 m de long pour une arche centrale de 86 m d'ouverture à 57 m du torrent. Cette réalisation pionnière de l'ingénierie du métal sonne le glas d'un autre chef d'œuvre, oublié, éphémère, lancé en 1854 à 28 m du fond des gorges : le pont en bois couvert du Javroz et ses 70 (septante !) m d'une seule portée !

La préparation d'une émission sur la diligence Bulle - Charmey pour *Couleurs locales* (RTS), à l'automne 2023, m'avait conduit à examiner l'impressionnant passage du Javroz. Je descends au fond des gorges. J'y retrouve les passages antérieurs au pont actuel en béton de 1951 que j'avais repérés sur les *Plans géométriques* du 18^e siècle, les *Cartes topographiques* du 19^e et les photos d'archives.

Un pont en bois de 70 m de portée unique

J'avais publié une des photos indirectes du pont dans ma thèse de doctorat, en 1983, sans imaginer qu'il s'agissait en réalité, après vérification, du plus long pont en bois d'une seule portée jamais lancé dans l'histoire. Même l'ouvrage signalé sur un site forestier du Québec comme « *Le plus grand pont droit en bois au monde, avec ses 68 mètres de portée libre* »¹⁾, lancé en 2012, n'égale exactement, aujourd'hui encore, l'ouvrage qui menait à Charmey. Les célèbres ponts couverts en bois sur le Rhin de Reichenau (GR) ou de Schaffhouse, incendiés lors de l'invasion française de 1798, oeuvres des charpentiers appenzellois Grubenmann, avaient certes déjà frôlé le record du Javroz.

¹⁾ <https://www.uqac.ca/espace-bois/pont-maicasagi-le-bois-au-profit-de-lingenier/> (consulté le 4 janvier 2025).

Mais comment une telle portée est-elle possible avec du bois ? Un croquis et une description de l'ingénieur cantonal Amédée Gremaud, peu avant la démolition du pont, en révèlent le secret de construction :

« *Le pont est supporté par deux fermes (éléments non déformables) en arc, formées de huit pièces de bois superposées les unes aux autres et boulonnées ensemble. L'arc a une portée de 60 m pour 70 m de longueur totale de l'ouvrage avec une flèche (amplitude verticale) de 7 m. Il s'appuie sur la rive droite contre une pointe de rocher et sur la rive gauche contre une culée en maçonnerie. À ces deux arcs est suspendu le tablier 28 m au-dessus du lit du torrent.* »

Amédée Gremaud, Notice sur le pont du Javroz, *Bulletin de la Société vaudoise des ingénieurs et architectes*, 6/1880, pp. 23-26.



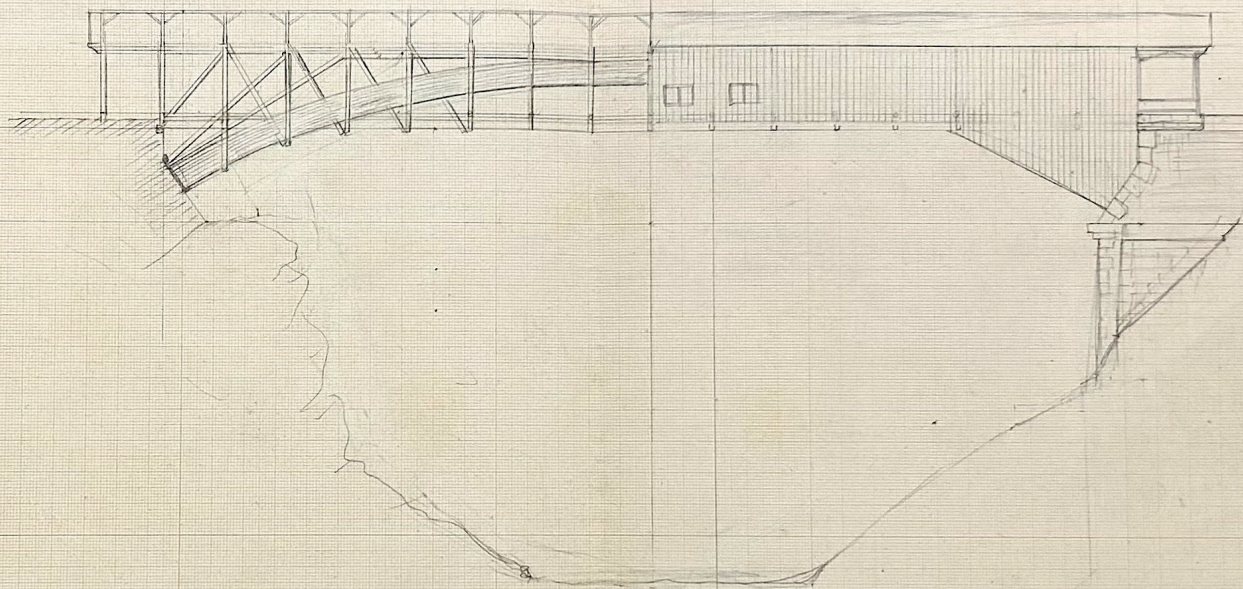
N° 70
Pont du Javroz.

Construction du pont métallique du Javroz

Un des rares clichés connus montrant le fameux pont couvert en bois du Javroz sous les échafaudages du pont métallique qui le remplacera.

Musée gruérien Bulle,
Argentine, MG-20177-070.

Pont du Javroz
près de Charmey.
1:200



Pont sur le Javroz avant Charmey

Archives de l'État de Fribourg, SPC la
4325.17. Plan-élévation au crayon papier,
novembre 1877.

Levé en Novembre 1877

La conjoncture militaire rendant la route Bulle-Boltigen « stratégique » signe l'arrêt de mort du pont

La clé d'une telle portée réside donc dans le recours à une technique attestée au 15^e siècle : celle du pont en arcs doubles, parallèles, utilisée par les Grubenmann notamment. Ici, avec deux arcs de huit pièces de bois de chêne superposées et boulonnées, l'équivalent du lamellé-collé actuel, supportant un ensemble double de poutres (empennage en bi-poutre) sur lequel est suspendu le tablier.

Inauguré, le 31 décembre 1854, le pont est soumis en juillet 1855 à une expertise qui révèle de graves défauts de conception : pas de plaque de fonte pour les appuis sur les culées, manque de bois de chêne... L'ouvrage avait été financé par le régime radical cantonal pour la municipalité radicale de Charmey. Le coût final de 60'000 frs, pour un devis initial à 20'000 frs, passe en catimini au profit d'un bureau bernois mandaté pour que le pont supporte le passage des troupes de la désalpe. Le pont est démonté et reconstruit en 1856.

Peine perdue. La nouvelle route Bulle-Boltigen est prévue pour la diligence. La France recherchant sa « Revanche » sur la Prusse, Berne décrète le deuxième accès au Simmental par le col du Jaun « stratégique ». Les subventions fédérales ne sont accordées qu'à la condition d'un tracé horizontal au passage des gorges, avec un ouvrage accessible aux convois militaires. Le pont en bois couvert du Javroz est démonté, vendu à la planche, remplacé par l'ouvrage métallique de 1880.



Culée rive droite du pont en bois de 1854

(Photo prise le 29 février 2024)

On devine l'arche en béton du pont actuel, dans l'angle en haut à gauche, surplombant la culée en moellons. À droite, l'ancien chemin muletier file au fond des gorges vers la passerelle en madriers qui permettait de remonter vers Charmey.



Culée rive gauche

(Photos prises les 29 février 2024 et 12 décembre 2023)

Un véritable édifice, menacé d'écroulement par les arbres qui y ont poussé. L'ancien tracé muletier, les murets d'accès et les deux culées ne sont pas inscrites à l'inventaire des voies historiques suisse (IVS).

« Le pont du Javroz »

Gravure de Joseph Reichlen, Musée gruérien Bulle
(Pierre Delacrétaz, *Fribourg jette ses ponts*,
Chapelle-sur-Moudon : 1990, p. 120).

Un chevrier admire le spectacle du gouffre dompté tour à tour par le bois de la tradition et le métal de la modernité.

Le grand peintre régionaliste gruérien Joseph Reichlen (1845-1913) a croqué un instant rare de l'histoire des voies de communication : le triomphe du progrès technique dans le franchissement d'une gorge de montagne !

Attentif à l'emprise de la modernité sur la civilisation rurale, Reichlen n'a pas manqué la coexistence éphémère, à peine quelques mois, de deux chefs d'œuvre marquant chacun un apogée : celui du bois par un pont couvert d'une portée inouïe, celui du métal par un pont à l'arche aussi légère que hardie. Les deux ponts seront sacrifiés : le premier désossé, vendu à la pièce, le second explosé par les artificiers de l'armée, réduit à un amas de métal tordu au fond des gorges.



Les quatre ponts du Javroz

Entre Albeuve et Montbovon quatre ponts franchissent toujours l'Hongrin côte à côte, magistrale illustration de l'évolution des voies de communication du 16^e au 20^e siècle sur la route historique du gruyère, des caves de La Tzintre à Charmey jusqu'à Lyon et Turin. Ici, ce sont bien quatre ponts qui se superposent de 1854 à 1951, d'une passerelle en madriers au fil du torrent au pont en béton actuel, en passant par un pont en bois, à mi-hauteur, et un pont métallique. Un patrimoine matériel suggérant l'accélération des moyens de communications et de transports à l'ère industrielle, en un siècle à peine, du mulet au poids lourd d'aujourd'hui, en passant par la diligence et les véhicules automobiles individuels ou collectifs.

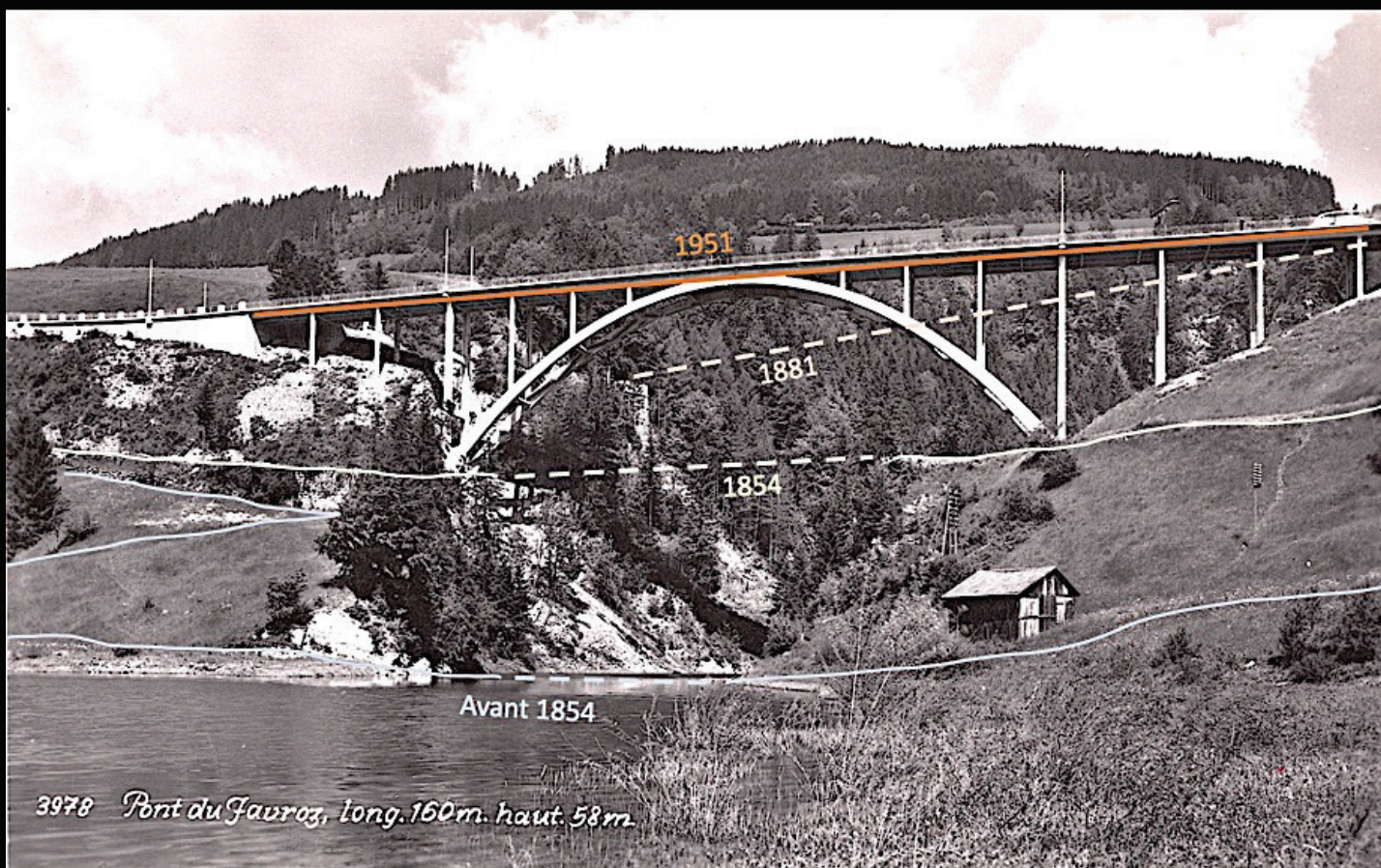
Si les trois ouvrages qui ont précédé l'actuel pont en béton de 1951 ont été détruits, les anciens chemins d'accès et les culées du pont de 1854, menaçant ruine, pourraient être réhabilités et la passerelle en madriers au fil de l'eau rétablie. On disposerait alors d'un site révélateur d'anciens passages remarquables encore non inscrits à l'Inventaire des voies de communication suisses (IVS).

Pierre-Philippe Bugnard

Pour en savoir davantage :

BUGNARD P.-Ph. , *Histoire de la route alpestre stratégique Bulle-Boltigen en 150 images* :

<https://www.lhistoire-est-dans-le-pre-pierre-philippe-bugnard.com> / Rubrique «Montagne et montagnards»



Reconstitution des niveaux des quatre ponts du Javroz entre Crésuz et Charmey

Photo BCU Fribourg, CAPO_05238 (sans date, 1951).

Le pont en béton vient d'être inauguré (1951). Anciens cheminements muletiers aujourd'hui dissimulés sous la végétation, culées du pont en bois de 1854 et du pont métallique de 1880 : tout est encore clairement repérable.