

Zeitschrift: Ingénieurs et architectes suisses
Band: 120 (1994)
Heft: 9

Artikel: Reconstruction du pont à Fégire: mise au point des ingénieurs cantonaux fribourgeois et vaudois
Autor: Rédaction
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-78313>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 30.03.2025

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

Reconstruction du pont de Fégire¹

Mise au point des ingénieurs cantonaux fribourgeois et vaudois

Par un article publié [...] dans *IAS*, la Société d'Art Public fait part de sa grande déception de l'arrêt du Tribunal fédéral rejetant son recours contre le projet de reconstruction du pont de Fégire (route intercantonale Montreux-Châtel-St. Denis), impliquant la démolition de l'existant.

La lecture de l'article laisse supposer que les cantons négligent une économie, mentionnée par la Société d'Art Public, d'un montant de 3 400 000 francs.

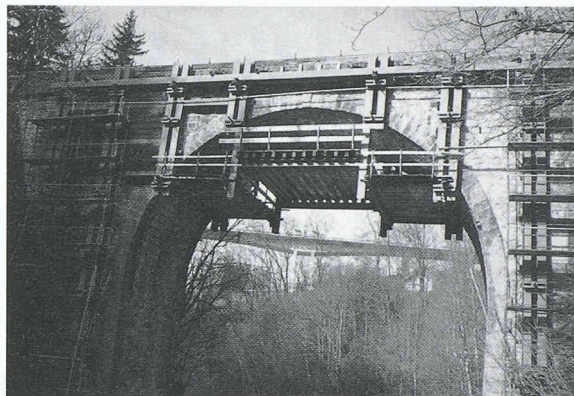
Dans un esprit d'objectivité et de rigueur scientifique, nous nous devons de préciser, même très brièvement, les démarches qui ont été entreprises pour la préparation de ce projet, démarches tout à fait correctes et normales; nous souhaitons lever tout doute qui aurait pu naître dans l'esprit des lecteurs sur la sérieuse des études menées par nos services techniques et nos mandataires, ainsi que sur celui des décisions prises par les autorités des deux cantons concernés.

Il nous paraît donc utile d'apporter quelques précisions sur ce projet, pour démontrer que le choix fait est le résultat d'une analyse soignée de la situation. Le pont de Fégire, à cheval sur les cantons de Fribourg et de Vaud, est constitué d'une voûte en maçonnerie en plein cintre, de 15 m d'ouverture. Construit en 1874, il a remplacé un ouvrage en bois, dont il ne reste plus trace. En 1989, une fissure importante est apparue dans la chaussée, signalée au Département des ponts et chaussées fribourgeois. Un rapide examen a montré que tout un pan de maçonnerie était près de l'effondrement et que les voussoirs d'arête étaient totalement désolidarisés du corps de la voûte.

Cet état alarmant a entraîné la fermeture immédiate du pont, puis la mise en place d'un important ceinturage (50 t d'acier) pour bloquer la dégradation et permettre la réouverture provisoire du pont à la circulation quelque quatre mois plus tard. Ce système d'étaiyage a considérablement modifié l'allure du pont (photo).

Parallèlement à ces dispositions, les deux cantons ont mis à l'étude la restauration de cet ouvrage. Toutes les possibilités ont été examinées: réparation, transformation, démolition et reconstruction «à l'ancienne» ou remplacement complet de l'ouvrage.

Ces études se sont déroulées de février 1989 à décembre 1990 avec, notamment, la participation des conservateurs des monuments historiques des



Le pont de Fégire ceinturé d'acier, pour des raisons de sécurité. Etat en mars 1994

deux cantons. On peut donner une idée du volume de ces études en précisant que leur coût, pour cette période, atteint Fr. 470 000.-. En opposition, la «solution détaillée» mandatée par la Société d'Art Public se limite à un devis de $\frac{3}{4}$ de page, en 19 positions.

Si la première intention des services techniques des deux cantons était la restauration de l'ouvrage, ils ont rapidement dû se rendre à l'évidence qu'elle n'était pas réaliste: la dégradation de la maçonnerie et la très mauvaise qualité des matériaux de remplissage excluaient une simple réparation. Après analyse de toutes les variantes étudiées, et d'entente avec les conservateurs des monuments historiques, le choix s'est porté sur l'abandon de cet ouvrage et son remplacement par un nouveau pont en béton précontraint. Le nouveau tracé du pont, à l'amont de l'ancien, a été optimisé pour répondre à une géométrie routière correcte, offrir une solution sûre et durable, limiter au minimum la perturbation du site et assurer le passage du trafic pendant les travaux. Ce choix fut ratifié, à l'unanimité, par les Grands Conseils des deux cantons.

Nous sommes conscients de la valeur et de l'intérêt des ouvrages de nos réseaux routiers et du patrimoine qu'ils représentent. Chaque fois qu'elle est possible et raisonnable, la restauration d'un pont est retenue. Mais cet aspect doit s'intégrer dans l'ensemble des critères de décision.

Au vu de l'état inquiétant du pont actuel et du danger qu'il représente pour les usagers, il est remarquable de constater que le Tribunal fédéral a rendu son arrêt dans un temps record de quelques mois.

La mise en soumission du nouveau pont est aujourd'hui en cours et les travaux devraient se terminer dans le courant de l'année 1995.

*Département des ponts et chaussées
du canton de Fribourg*

*L'ingénieur cantonal: O. Michaud
Service des routes et autoroutes
du canton de Vaud*

L'ingénieur cantonal: H. Vonlanthen

Nous tenons à souligner que la publication de textes qui nous sont soumis a lieu sous la seule responsabilité des auteurs et n'engage en aucune façon la rédaction de la revue.

¹IAS N° 5 du 16 février 1994