

## Histoire connectée d'une route en Gruyère



- I. Avant la route carrossable stratégique (1 - 13)
- II. Bulle - Bouleyres - Broc - Bataille - Châtel - Crésuz (14 - 64)
- III. Quatre ponts pour passer le Javroz (65 - 135)  
En rondins et madriers, couvert en bois (le plus long d'une seule portée jamais lancé dans l'histoire), métallique, en béton armé
- IV. Charmey - La Tzintre - Im Fang - Jaun - Jaunpass / Boltigen (136 - 169)
- V. Arriver à Charmey par d'autres chemins (170-177)

*La pagination est celle de la  
version complète à 177 dias*

**40 km et 30 ponts  
à mulet, en diligence, en car,  
en voiture... et un bout en train**

**La "route stratégique Bulle-  
Boltigen"  
(1873 - 1881)**

Pierre-Philippe Bugnard

*Version réduite (163 dias, sans vidéos)  
en clichés d'écran - qualité faible*





## Avertissement

Les pages 'bleues' contiennent 20 vidéos réparties entre les pages 25 à 132, ainsi qu'aux p. 159 et 170

Un itinéraire de montagne, de moyenne montagne, c'est toute une histoire de chemins escarpés, de traversées de torrents - et donc de ponts -, de passages rocheux... Une 'Couleurs locales' de la RTS de l'automne 2023 m'avait sollicité pour évoquer les chemins et la route Bulle-Charmey à l'ère du mulet puis, très courte, de la diligence... Une voie historique que je me suis mis à parcourir en VTT, d'où les vidéos prises in situ complétant des archives du 18<sup>e</sup> au 20<sup>e</sup> siècle pour toute la route, jusqu'à Boltigen dans le Simmental.

La question des 30 ponts de la vallée de la Jogne prend ici une forte dimension : pour le seul passage du Javroz, héros de cette histoire, il aura fallu non seulement descendre aux archives mais aussi jusqu'au fond des gorges pour retrouver la trace d'anciens cheminements menant à des vides béants. Des découvertes faites à l'aide d'un bon piolet pour la désescalade et l'escalade de pentes abruptes et de bonnes grosses chaussures montantes pour la traversée du torrent, sans oublier une bonne machette pour fendre un bon demi-siècle d'embrouaillement.

L'enquête a permis de retrouver ce qui reste - pas grand-chose - et de reconstituer ce qui a disparu - l'essentiel -. Pour les seules gorges du Javroz, trois ponts sont ainsi ressuscités. Trois ponts que mon arrière grand-père charmeysan aurait pu franchir : une passerelle de madriers au fil du torrent d'avant 1854, un pont couvert en bois de 1854 à 28 m du torrent, le plus long d'une seule portée - 70 m, inouï ! - jamais lancé dans l'histoire, et un pont métallique de 1881 d'une portée de 110 m et de 160 m de longueur à 57 m du fond. Le seul qu'il n'aura jamais franchi, c'est le pont actuel à une arche de béton de 170 m de long, lancé trop tard, en 1951, alors que j'avais à peine deux ans. Les trois autres et leurs chemins d'accès, il aura donc fallu en retrouver la trace en archives et sur le terrain. Et ainsi pour l'ensemble du parcours de 40 km de Bulle à Boltigen par Broc, Charmey, Bellegarde et le col du Jaun.

Il n'a pas toujours été aisé de prendre des vidéos sur VTT, guidon et frein de la main gauche, smartphone de la main droite... par exemple pour franchir le vieux pont de Broc sur gros pavés du XVI<sup>e</sup> siècle. Il est vrai que le passage n'avait pas été conçu pour un tel roulage !



Passage emblématique de la route Bulle-Boltigen, les gorges du Javroz avaient déjà attiré mon attention à l'occasion de ma thèse de doctorat consacrée à la Gruyère face à Fribourg (publiée en 1983). J'avais alors signalé la construction du pont métallique de 1880 comme un symbole de l'arrivée du progrès triomphant d'un vieux pont en bois dont je n'avais en aucune manière perçu l'audace du lancement avec sa longueur de 70 m à près de 30 m du lit du torrent en... 1854 !

## LE MACHIAVELISME DE VILLAGE

La Gruyère  
face à la République chrétienne de Fribourg  
(1881-1913)

PIERRE-PHILIPPE BUGNARD



Construction de pont métallique de jumeaux sur la route Bulle-Boltigen, par Louis Charney (1880). Image éditée par l'Administration suisse des ponts pour le régime fédéral suisse. L'édition de Georges Pythou en français. Collection Marie Catherine Rime.

esprit catholique-populaire. Le diable, en stultifiant des esprits machiavéliques d'une influence que le chanoine Scherrenner, et après lui Georges Pythou, avaient su évincer sur les catholiques suisses par un leadership de Fribourg.

Au début de ce travail, nous apprenions avec étonnement, avant de le savoir, la voie originale tracée pour Fribourg par le régime Pythou, parallèlement à la lente progression des catholiques suisses vers une intégration politique nationale. Cette voie particulière prouva avant tout, à l'instar de l'acte décisif de la nation, que nous ne sommes pas un catholisme politique qui paralyserait l'indépendance nationale, et nous ne sommes pas un libéralisme qui ne soit que le plus libéral, mais c'est à une autre question.

D'après l'abbé Eugène Séverin, historien de l'église et de son chef, nous arrivés au pouvoir.

« Georges Pythou (après le plan de... réaliser au centre de l'Empire un État, et les thèmes des encycliques de Léon XIII... nous passés en acte, d'être au monde le spectre de l'engagement épistémologique d'une révolution sociale de la démocratie chrétienne. »

On s'attache ensuite à restituer l'esprit de cette République chrétienne qui envisageait d'abord le droit national et avec un principe non décliné par son, dans tous les domaines. Fribourg, sous son historien, ainsi, quatre ans à peine après la dispersion de Louis de Witt-Rapin — le chef de l'église libérale.

C'est ainsi que mon arrière grand-père Cyprien Alexandre Bugnard, né en 1856, ainsi que mon arrière grand-mère Marie Catherine Rime, née en 1855 l'année même de la première utilisation du pont inauguré le 31 décembre 1854, sont contemporains du fameux ouvrage.

Ils posent ici devant leur maison du Perrex. Scieur, le Charmeyan l'a édifiée lui-même avec une porte d'entrée plus basse que sa haute stature.





39 km en partant de Bulle, bien qu'on considère que la route du Jaun ou du Bruch commence à Broc, avec le col véritable (+ 500 m / - 700 m) entre Jaun et Boltigen.



**1881: la nouvelle route figure dans *L'Europe illustrée***

À peine achevée, la route figure déjà avec une carte en titre du n° 16 du prestigieux guide européen : *La Gruyère. Excursion du Léman à l'Oberland bernois par la nouvelle route alpestre de Bulle-Boltigen*. Traversant ou longeant une dizaine de villages et de hameaux pittoresques, franchissant de nombreux ouvrages d'art, des ponts audacieux à la pointe de l'ingénierie du métal, ouvrant à des paysages remarquables... La route passe aussitôt dans les guides de l'époque de sa construction comme une des voies alpestres carrossables les plus remarquables.



## Les guides rivalisent d'emphase pour décrire au voyageur le parcours audacieux et pittoresque d'une route forçant les passages pour gagner une montagne paradisiaque !

### Propagande touristique ou utopie alpestre ?

#### Morceaux choisis des guides du tournant du XX<sup>e</sup> siècle

*« Une gorge profonde comparable aux gorges du Trient en Valais... Un défilé sauvage... Un singulier labyrinthe de vallons entrelacés, dominés par quelques rochers et de fertiles pâturages où paissent de beaux troupeaux... Partout des paysages pittoresques ou grandioses que l'œil a constamment à contempler... Des paysages devant lesquels la plume et le pinceau tombent des mains et se déclarent impuissants... Peut-on s'essayer, c'est difficile, à décrire le coup d'œil magique qui se présente? Une gorge profonde et sauvage, des rocs abrupts, le torrent dans la profondeur, au fond les pointes de montagnes, des pics... Devant soi un beau village. Sol fertile, pâturages excellents, maisons propres, hommes de bonne mine, femmes accortes et gentilles... Une église bâtie au bord d'une colline d'où l'on contemple un ravissant mélange de rochers de vallons, de coteaux et de montagnes. Nulle part une gamme de tons plus complètes... »*

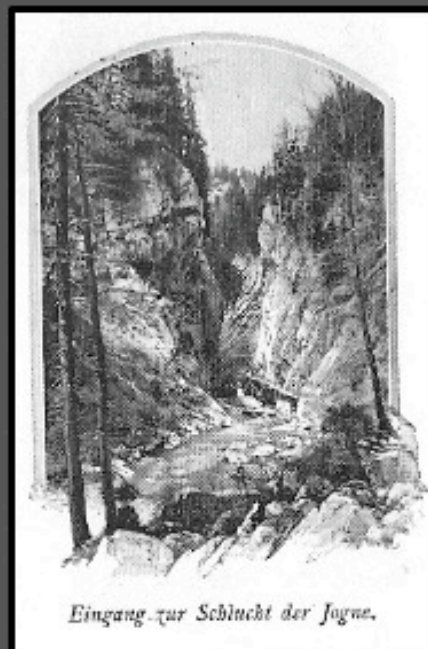
*La science de l'ingénieur qui ne s'arrête aujourd'hui devant aucune difficulté, n'hésita pas à franchir la vallée dans son plus large écartement... La route s'engage hardiment entièrement taillée dans le rocher, gardée par des murs de soutènement avec parapets suspendus sur l'abîme. La beauté sauvage de ce travail n'a d'égale que l'audace et l'habileté de l'ingénieur... Des colonnes d'Hercule d'où l'on surplombe à une hauteur de 500 m le confluent des deux bras du torrent. D'ici un coup d'œil d'une 'terrible' splendeur... La route est perchée sur un rocher à pic, à gauche du gouffre au fond duquel, à une profondeur effrayante, on voit couler le torrent comme un léger fil d'acier poli...*

*En arrière un paisible hameau avec sa petite chapelle blanche sur un tapis de verdure. Plus loin à l'horizon, surgit à travers le défilé le village avec sa colline, ses maisons en amphithéâtre et son clocher conique... En face du spectateur des rochers et des arêtes crénelées et déchiquetées... »*

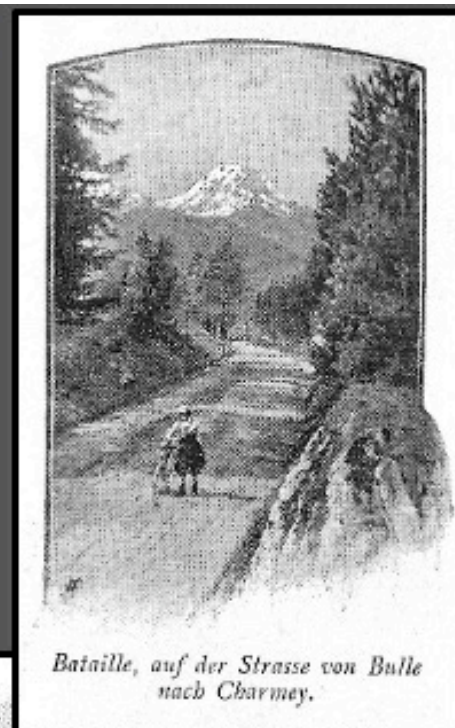
Pour l'essentiel in : *L'Europe illustrée* - n° 16. *La Gruyère. Excursion du Léman à l'Oberland bernois par la nouvelle route alpestre de Bulle à Boltigen* (par le Col. Perrier), Paris : G. H. Palais Royal - Zurich : Orell Füssli, 1881, p. 33.

Telles sont les promesses de la route Bulle-Boltigen au voyageur intrépide

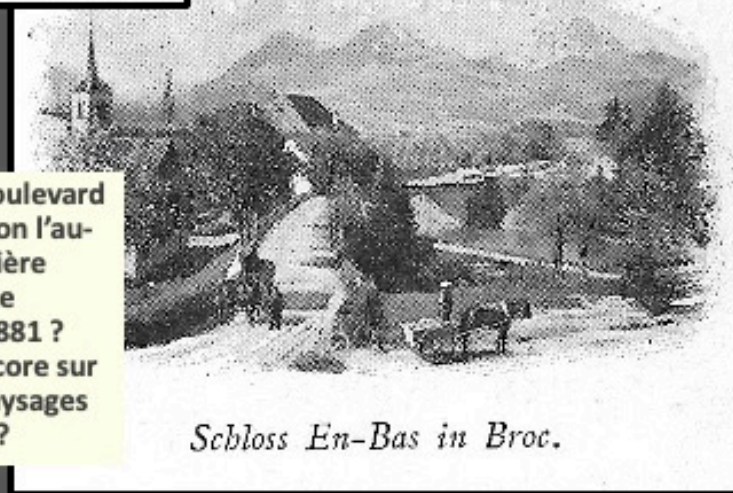
Illustrations in :  
PHILIPONA P., *Ein  
Führer der Gruyère*,  
Bern 1906, 31-32.



*Eingang zur Schlucht der Jogne.*



*Bataille, auf der Strasse von Bulle  
nach Charmey.*



*Schloss En-Bas in Broc.*

Avec l'actuel "boulevard alpin", réalise-t-on l'audace de la première route carrossable gruérienne de 1881 ? Qui s'extasie encore sur la beauté des paysages qu'elle traverse ?



## Du mulet au car et au camion en passant (brièvement) par la diligence...

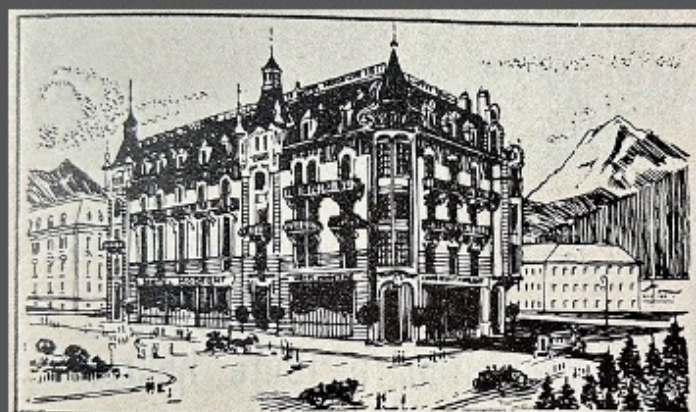
La route Bulle-Boltigen a permis de gagner Charmey et le col du Jaun en diligence, et plus seulement à mulet, à partir de 1881, puis, en car postal et en automobile, dès les années 1910. L'ère de la diligence n'aura donc duré qu'une trentaine d'années.

La nouvelle route aura aussi permis aux premiers touristes de partir des nouveaux hôtels de la ville de Bulle, accessibles par la ligne Bulle-Romont reliés au réseau suisse à voie normale depuis 1864, pour gagner les premiers établissements touristiques de la vallée de la Jogne, à ceux de Charmey notamment, dont les clients étaient pris en charge par la diligence et dès 1910 par un bus électrique pour l'Hôtel du Sapin.



### Des grands hôtels bullois aux hôtels de tourisme charmeysans

Guide de la Gruyère, Fribourg 1923, annexes publicitaires.



**HOTEL MODERNE, BULLE**  
à proximité de la gare

### HOTEL DES ALPES, TERMINUS ET GARE

(MAISON DE 1<sup>er</sup> ORDRE)

45 LITS

(GRUYÈRE) **BULLE** (GRUYÈRE)

TELEPHONE N° 1

CENTRE D'EXCURSIONS  
SÉJOUR D'ÉTÉ

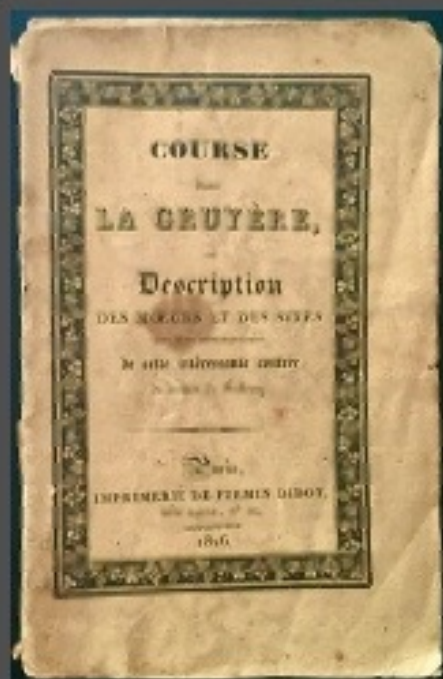


En face de la Gare, des Postes et Télégraphe

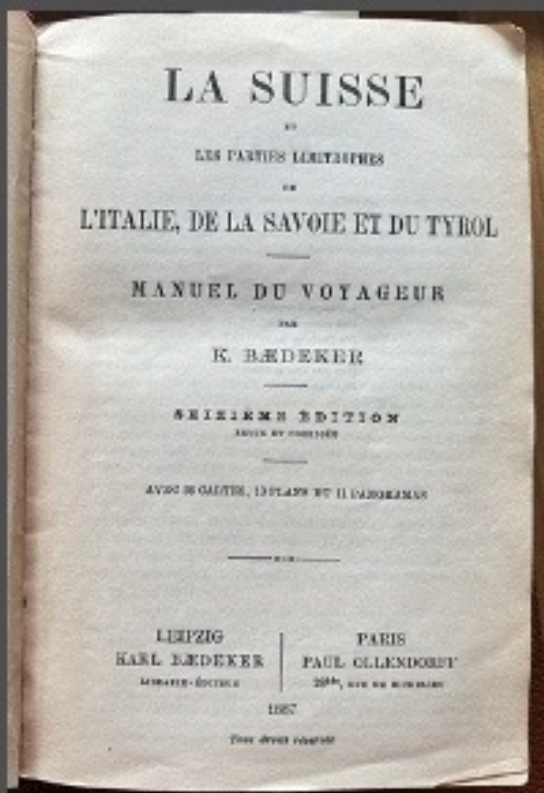
Trente années à peine séparent ces trois images de l'évolution des transports de 1881, date de l'ouverture de la route Bulle-Boltigen, à 1916, date de la première ligne d'autobus des CEG (Chemins de fer électriques de la Gruyère) et de leurs lignes automobiles suppléants les lignes ferroviaires de la Basse Gruyère.







La route allait-elle menacer les valeurs d'une vallée de montagnards renvoyant l'image de la Suisse éternelle ?



## Du Simmental à la Gruyère par Charmey avant la route Bulle-Boltigen, à pied ou à dos de mulet

2 h. Boltigen (831 m.; hôt.: \**Imobersteg, de l'Ours*, pas chers), beau village, au-dessus duquel s'élèvent les cimes de la *Mittagstuh* (1889 m.). A g., les champs de neige à l'E. des Ravins (p. 191). Il y a une mine de houille près de *Reidenbach* (840 m.), à  $\frac{1}{4}$  d'h. de Boltigen; de là l'enseigne de la grande auberge.

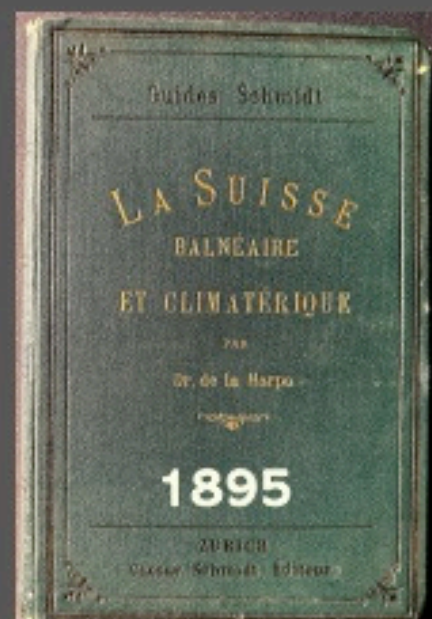
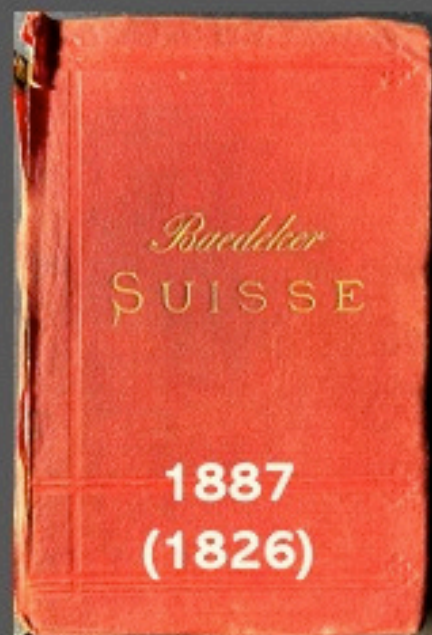
DE REIDENBACH A BULLE, 8 h., par une route neuve, qui commence à dr. un peu au-dessus du village et monte, en faisant une quantité de circuits (sentiers qui abrègent), en 2 h.  $\frac{1}{2}$  au col du *Kilchmoos* (1506 m.; aub.). A la descente (éviter le sentier, qui est mauvais), on se dirige vers *Bellegarde*, en all. *Jaun* (1 h.; 1017 m.; hôt. de la *Cascade*), village dans un site riant, avec une cascade considérable de 26 m. de haut. (Un sentier conduit d'ici en 3 h., par *Neuschels*, aux bains de *Domène*, mentionnés p. 207.) [Une route de chars monte au S., sur la rive g. du ruisseau de *Bellegarde*, en 1 h.  $\frac{1}{2}$  à *Ablantschen* (1805 m.; aub.), au pied de la chaîne de rochers nus de la *Gastlose* (1994 m.). Il y a de là des passages faciles menant en 3 h. à *Gessenay*, par le *Grubenberg* (1650 m.), au S. de la *Dent de Ruth* (2239 m.), et en 2 h.  $\frac{1}{2}$  à *Reichenstein* (v. ci-dessous), par la *Schländi*.] — Ensuite par la vallée de *Bellegarde*, aux riches pâturages, où se fait un excellent fromage de Gruyère (v. ci-dessous), et par le défilé de la *Tzintre*, en 2 h.  $\frac{1}{2}$  à *Charmey*, en all. *Galmis* (901 m.; hôt.: du *Sapin*; \*de *l'Etoile*), riche village, dans un site charmant et fréquenté comme séjour d'été. Jolie vue de l'église. — On passe enfin à *Crésus*, à *Châtel*, aux ruines de *Mont-Salvens* (plantes rares), sur la rivière de *Bellegarde*, à *Broc*, sur la *Sarine*, par un bois, à la *Tour-de-Trême* (p. 242), et l'on est au bout de 2 h.  $\frac{1}{2}$  à *Bulle* (p. 242). — Joli chemin de *Crésus*, par *Cerniat*, le vieux couvent de *Valsainte* (1024 m.) et la *Chésalette* (1420 m.), aux bains de *Domène* ou du *lac Noir* (3 h.  $\frac{1}{2}$ ; p. 207). A 4 h. au N.-E. du lac Noir, sur le bord de la *Singine Froide*, dans un endroit solitaire, les bains de *Schweffelberg* (1394 m.), bien tenus et assez fréquentés. Les eaux sont à base de chaux sulfatée. Un chemin de mulets conduit de là, en 2 h.  $\frac{1}{2}$ , par le col de *Gantrist* (v. ci-dessus), aux bains de *Blumenstein* (p. 144).

En 1826 paraît à Paris *Course dans la Gruyère*, région de petites républiques villageoises dont les habitants se montrent éduqués et lettrés, chaque village étant doté d'une école, d'un café et d'abonnés à *La Gazette de Lausanne*. Des montagnards accueillants envers les étrangers.

Avant l'achèvement de la route carrossable Bulle-Boltigen en 1881, et malgré une "route neuve" qui vient d'être aménagée jusqu'au col du *Kilmoos*, l'ancien nom du Jaunpass, il faut 8h pour aller de Reidenbach (Boltigen dans le Simmental) à Bulle par Charmey (40 km), 50' aujourd'hui en voiture, 1h28 en transports publics.



Bulle a toujours été un important nœud de communications au débouché des directions vers Vevey, Romont, Fribourg par le Bry ou par La Roche, l'Intyamon et la route du gruyère ou le Pays d'Enhaut et ses cols, la vallée de la Jogne avec Charmey jusqu'au col du Jaun et le Simmental. C'est donc bien de ce dernier axe dont il est question ici.



Avec la route,  
on va deux fois  
plus vite en  
diligence

blissement possède des douches et des baignoires de vapeur. Le Lac Noir est très fréquenté et reçoit souvent des hôtes de langue française. Lait d'excellente qualité, provenant des pâturages voisins.

INDICATIONS. Au point de vue climatique, ce sont celles d'un séjour d'altitude modérée, avec un air pur, subalpestre, point trop excitant. Les eaux sont conseillées dans les cas de rhumatismes, catarrhe des bronches et du tube intestinal, acroïses, scrofule, dermatoses et ulcères.

En passant, dans la direction du sud, le col du Nüschel, entre la Schöpfenspitz et le Kaisereck, col peu élevé au-dessus des bains (1500 m.), on arrive sur l'autre versant à Bellegarde (T.) (en allemand Jaun), 1011 m., à 6 km. du Lac Noir. Bellegarde est relié à Bulle, station de chemin de fer, par une voiture postale passant par Charmey (3½ h., fr. 4.45). C'est un charmant village, avec une belle cascade de 27 m. de hauteur, formée par une très forte source, immédiatement à sa sortie de la montagne. Ceux qui ne redoutent pas un séjour dans des conditions encore simples trouveront à Bellegarde une véritable vallée alpestre, verdoyante et fraîche, arrosée par un torrent aux eaux vives, la Jogne. Le village est encaissé de toutes parts par des pentes, les unes couvertes de pâturages, les autres de forêts. Une belle route relie cette vallée à Boltigen, dans la vallée de Simmental.

La promenade de Bellegarde à Charmey, en suivant de l'est à l'ouest le cours de la Jogne, prend 2 h. environ (9 km.); aucun amateur de belle nature ne la regrettera; les forêts, le torrent aux eaux rapides en font une course des plus agréables. Charmey, 901 m., T., (voiture postale depuis Bulle 1¼ h., fr. 2.00), est aussi un séjour d'été fort simple, plus bas, plus ouvert, plus chaud que Bellegarde. Entre Charmey et Crésuz, on admire le pont en fer en arc, lancé audacieusement sur le torrent le Javro, et sur lequel passe la route de Bulle.

Dans le *Guide Schmidt* 1895, on a l'horaire de la diligence postale de Bulle à Charmey : 1h3/4 à la montée, sans doute un peu moins dans l'autre sens. Les Charmeyens gagnent ainsi une heure pour descendre à Bulle entre chemin muletier et route carrossable et près de quatre depuis Boltigen (soit un ordre de grandeur de 50%). Le *Baedeker* de 1887 donnait encore 2h1/2 à la descente, reprenant les données de la *Course dans la Gruyère* de 1826 par le chemin muletier historique, donc en remontant à Crésuz et Châtel sans tenir compte du nouveau pont en bois de 1854, à mi-hauteur.

Ainsi, les diligences peuvent gagner la Vallée de la Jogne grâce à la « route stratégique Bulle – Boltigen » inaugurée en 1881 avec l'achèvement de l'« audacieux » pont métallique du Javroz. Oublié, déjà, un pont sans doute plus audacieux encore : le pont en bois couvert de 1854 d'avant le pont métallique et qui aura figuré durant une vingtaine d'années seulement comme le plus long ouvrage en bois d'une seule portée connu, grâce à une nouvelle technique américaine couplée à la vieille tradition suisse des ponts en bois à arc, comme on le verra.



Les témoignages de voyageurs décrivant les difficultés du parcours sur les anciens chemins abondent :

« De Crésuz à Cerniat, la route n'a pas été établie pour la grande commodité des voituriers. Ils doivent pester le long de ce sentier sinueux qui, tantôt s'élève sur la courbe des monts, tantôt s'enfonce dans la profondeur des ravins. »

Certains conseillent « De prendre des forces et du courage pour affronter 'Bataille', une montée ardue... » au terme de laquelle la récompense arrive lorsque pointe, enfin, le divin clocher de Charmey :

« Le touriste n'éprouve aucune fatigue, tant le pays est délicieux à contempler. Le soleil vous inonde de ses chauds rayons, tandis que le reste de la vallée est encore plongé dans l'ombre. Quelles sont, là-bas, ces blanches maisonnettes éparses dans un océan de verdure ? C'est Charmey, dont l'église excitait l'admiration de Louis Veuillot. »

RAEMY DE BERTIGNY Héliodore (1866), cité par PERRET Marcel, *Charmey (...)*, Estavayer-le-Lac, 1977, p. 134.

Il faut de la motivation pour affronter les fatigues d'un tel voyage :

« Au-delà du village de Broc, la route, puisqu'on ne peut l'appeler par son nom, traverse la Jogne qui nourrit une truite fameuse dans la contrée. Il faut bien avoir l'esprit dominé par une perspective aussi appétissante que celle des truites de l'ami Niquille au Maréchal-Ferrant - auberge et cercle radical de Charmey - pour ne pas nous apercevoir de la montée que nous venons de faire. C'est ici, dit-on, que La Fontaine a composé sa fable 'Le coche et la mouche'. » \*

MAJEUX Auguste (années 1860), cité par PERRET Marcel, *Charmey (...)*, Estavayer-le-Lac, 1977, p. 134.

Plus dur est le voyage,  
plus grande est la récompense

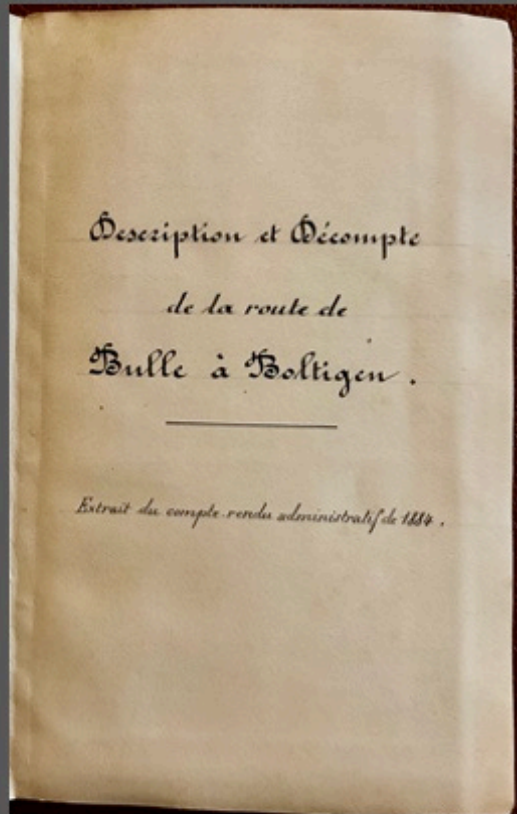


« Le soleil vous inonde de ses chauds rayons, tandis que le reste de la vallée est encore plongé dans l'ombre. Là-bas, ... dans un océan de verdure... Charmey. »

\* L'anecdote circule d'auteur à auteur. Le colonel Ferdinand Perrier dans ses *Nouveaux souvenirs de Fribourg ville et canton* (Fribourg : 1865, 263) écrit lui aussi : « Nous voici à 'Bataille', la montée ardue. C'est ici dit-on que La Fontaine a composé sa fable 'Le Coche et la Mouche'. »



## Un quart des dépenses pour les ponts et chaussée sur un demi-siècle !



En 1884, année des ultimes dépenses pour la route Bulle-Boltigen qui vient d'être achevée, 133'000 Frs sont encore inscrits aux comptes de l'État de Fribourg pour le poste 'Construction de routes' (4,5 % des dépenses annuelles proches de 3 millions). De 1831 à 1884, 4,5 millions ont été consacrés aux ponts et chaussées du canton. Sur les 39 km de la route Bulle-Boltigen, la section de 23 km allant de Broc à la frontière bernoise en dessous du col du Jaun aura accaparé à elle seule 1'489'000 Frs soit plus du quart des dépenses de tout un demi-siècle, déduction faite de la subvention fédérale de 272'000 Frs.

En terrain montagneux, les terrassements et les ouvrages d'art - 21 ponts, 6 ponceaux - ont nécessité 80 % du total des coûts de la route, dont 376'000 Frs - 25 % - pour les deux plus grands ponts métalliques : celui 'en treillis' sur la Jogne, après Broc, et celui 'en arc' sur le Javroz, avant Charmey. Les dédommagements pour expropriations, nombreuses, ont à eux seuls grevé de 206'000 Frs un budget qui explose pour atteindre près du double des devis initiaux.

. RAEMY Alfred, *Dictionnaire du canton de Fribourg*, Fribourg 1886, 108-113, 300.

. *Description et Décompte de la route de Bulle à Boltigen. Extrait du compte-rendu administratif de 1884*, 112-139 (tableau n° 9).

Un premier tracé est envisagé conduisant de Broc directement à La Tzintre par la rive gauche de la Jogne. Il aurait nécessité un pont important sur le Rio du Motélon sans donner d'accès directs aux villages de Châtel, Crésuz et Charmey sur la rive droite. On envisage alors un tracé sur la rive droite, en maintenant notamment le pont en bois couvert du Javroz ouvert en 1855 et en prévoyant d'autres ponts en bois. Finalement, pour rendre la route véritablement 'stratégique', accessible aux convois militaires, on opta pour ce dernier tracé mais en transformant tous les ponts en bois en ponts métalliques ou en pierre. C'est ce qui sonna le glas du pont couvert du Javroz, chef d'œuvre de l'ingénierie suisse du bois, en le remplaçant par un pont métallique tout aussi audacieux, ce qui permettait de passer plus haut, sans les déclivités synonymes de refus des subsides fédéraux.

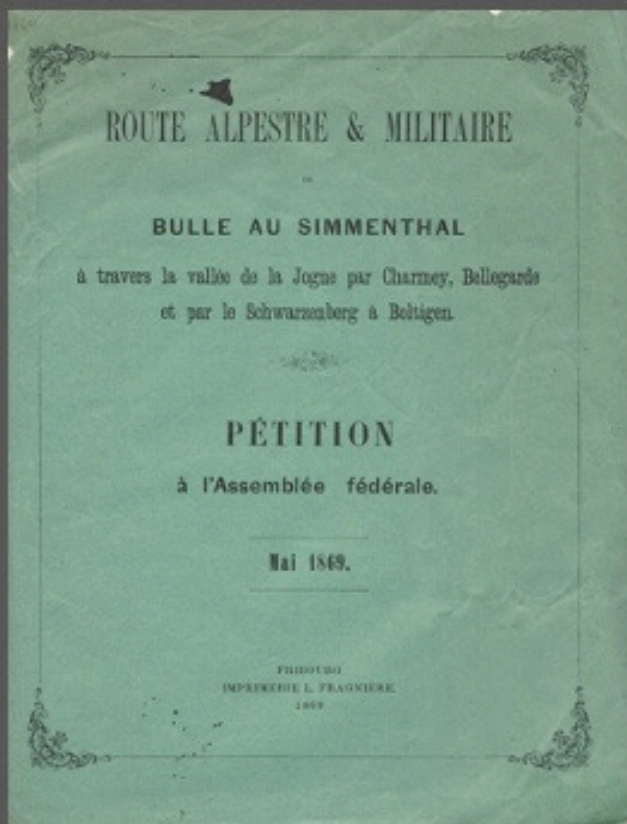
. *Description et Décompte ...*, 114-116.

Pour réduire les coûts, on mobilisa les détenus de la Maison de force de Fribourg chargés des travaux de terrassements et de raccordements, sur l'ensemble du tracé, de Broc à Jaun. À La Tzintre, on recourut à des mineurs italiens pour les travaux dans les passages rocheux près des scieries au fil du torrent. On dû notamment dévier et endiguer la Jogne entre le Vanel et l'embouchure du Rio du Gros Mont, avec des ponceaux prévus en métal exécutés en pierre, dont l'un à double ouverture, en prévision des débordements torrentiels habituels au lieu-dit 'Les Basses Eaux', probablement le site légendaire du Ranz des Vaches comme nous le verrons,

. *Description et Décompte ...*, 122.



## De la route « stratégique » au « boulevard alpin »



La "route stratégique Bulle-Boltigen" ressort d'une planification amorcée en 1821 par le général Dufour. L'axe a toujours été d'un intérêt commercial et stratégique de première importance. Les travaux débutent finalement en 1874 du côté bernois, depuis Boltigen jusqu'au col du Jaun, et du côté fribourgeois, depuis Bulle, et surtout depuis Broc. En 1849, le tronçon Charmey - Jaun avait déjà été amélioré en route cantonale de second ordre.

D'après : RIME François, Grands axes et petits chemins: un patrimoine historique. Les voies de la découverte, *Annales fribourgeoises* 69/2007, pp. 103-122.

En janvier 1855 l'audacieux pont en bois couvert sur le Javroz d'une seule portée de 70 m à près de 30 m du torrent est livré au passage des convois muletiers et des troupeaux, comme nous le verrons. Une pétition à l'Assemblée fédérale de mai 1869 (ci-contre), lancée sous l'égide du conseiller d'État gruérien Hubert Charles, précipite la construction d'une nouvelle route, carrossable. Bulle, grand marché à bétail et centre économique de la Gruyère, cherche à compléter ses débouchés après avoir fait venir le chemin de fer à voie normale : une route moderne reliant la ville au Simmental par Charmey réduirait de moitié la distance vers la Suisse centrale.

Dufour appuie ce projet susceptible de doubler la première route stratégique de St-Maurice au Gothard. Il ne s'agit plus de se protéger d'un éventuel agresseur de l'est, comme c'était le cas au XV<sup>e</sup> siècle, mais d'un envahisseur du nord voire de l'ouest, comme on le verra.

La route sera améliorée lors du Premier conflit mondial, puis lors du Second dans la foulée du Réduit national. La vallée est alors dotée de forts souterrains, en particulier au sortir de La Tzintre, après Charmey, ou dans les rochers du *Tossenwald*, deux km plus loin.

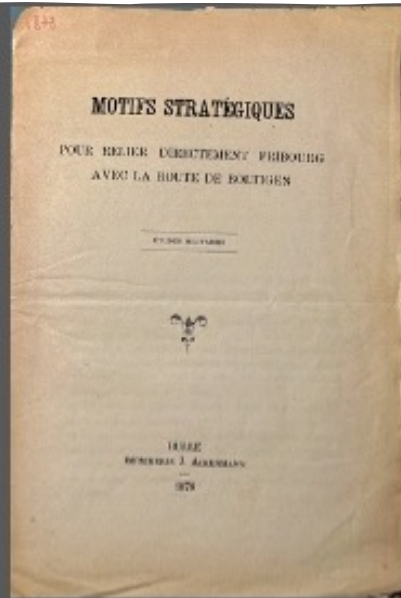
Les améliorations de l'après-guerre serviront la révolution des transports motorisés et la promotion du tourisme dans la vallée de la Jogne, le projet de ligne ferroviaire Broc - Charmey n'ayant jamais abouti. Classée route alpine depuis 1987, les subventions de la Confédération permettent du côté fribourgeois, avec un tunnel et un véritable "boulevard alpin", de "surdimensionner le col pour le volume réel du trafic" (IVS FR 29.3 -1995, p. 1).

Dans son rapport au conseil d'État de 1876, le préfet de la Gruyère Louis Blanc annonce que le dernier tronçon avant Charmey, avec le pont du Javroz, est en construction : « *Un service postal a été installé entre Bulle et Charmey l'année dernière. Il pourra être continué jusqu'à Bellegarde et sortira ainsi cette localité de l'isolement complet où elle se trouvait. Les populations et les communes supportent les charges de construction sans se plaindre parce qu'elles comprennent que la route est un très grand bienfait pour la contrée.* »

Archives de l'État de Fribourg, *Rapports (manuscrits) des préfets, district de la Gruyère*, Louis Blanc préfet, 1976, p. 33.



## Un vieil axe stratégique



En pleine construction de la route, le Gruérien Simon Castella, général de brigade dans l'armée française de l'est contre les Prussiens, lance l'idée de compléter la route Bulle-Boltigen d'un embranchement Charmey-Lac Noir de manière à pouvoir ravitailler les troupes fédérales autour de Fribourg en cas d'invasion française ou allemande sur le plateau. L'idée est révélatrice de la conjoncture de 'Revanche' préparée par la France et la perspective d'un nouveau conflit prenant la Suisse en tenaille. Relancée dans le cadre de l'essor touristique des années 1960, avec une variante Bellegarde-Lac Noir, la route Bulle-Boltigen restera un axe unique.

CASTELLA (Simon), général, *Motifs stratégiques pour relier directement Fribourg avec la route de Boltigen*. Étude militaire, Bulle, 1878.

Le tronçon Bulle-Bellegarde (Jaun) avait donc déjà été doté d'une série de fortifications du XI<sup>e</sup> au XIV<sup>e</sup> siècle, par les évêques de Lausanne pour Bulle, par les comtes de Gruyère pour La tour-de-Trême, Broc et Montsalvens, ainsi que par les sires de Corbières pour Charmey et Bellegarde (Jaun). Pour la vallée de la Jogne c'était dans l'idée de se protéger des incursions bernoises. Sans succès puisque les châteaux de Bellegarde, de Charmey et de Montsalvens tomberont en ruines à partir d'un raid bernois dévastateur en 1407.

### Cinq fortifications médiévales le long des 12 km de la route Bulle - Charmey, une cinquième 8 km plus loin à Bellegarde.

Trois ont été maintenues, deux sont en ruines, une a disparu avec un dernier pan de mur encore visible au début du XX<sup>e</sup> siècle (Charmey).

Bulle



La Tour-de-Trême



Broc



Montsalvens



Charmey



Bellegarde





**I. Bulle - Bouleyres - Broc -  
Bataille - Châtel - Crésuz**

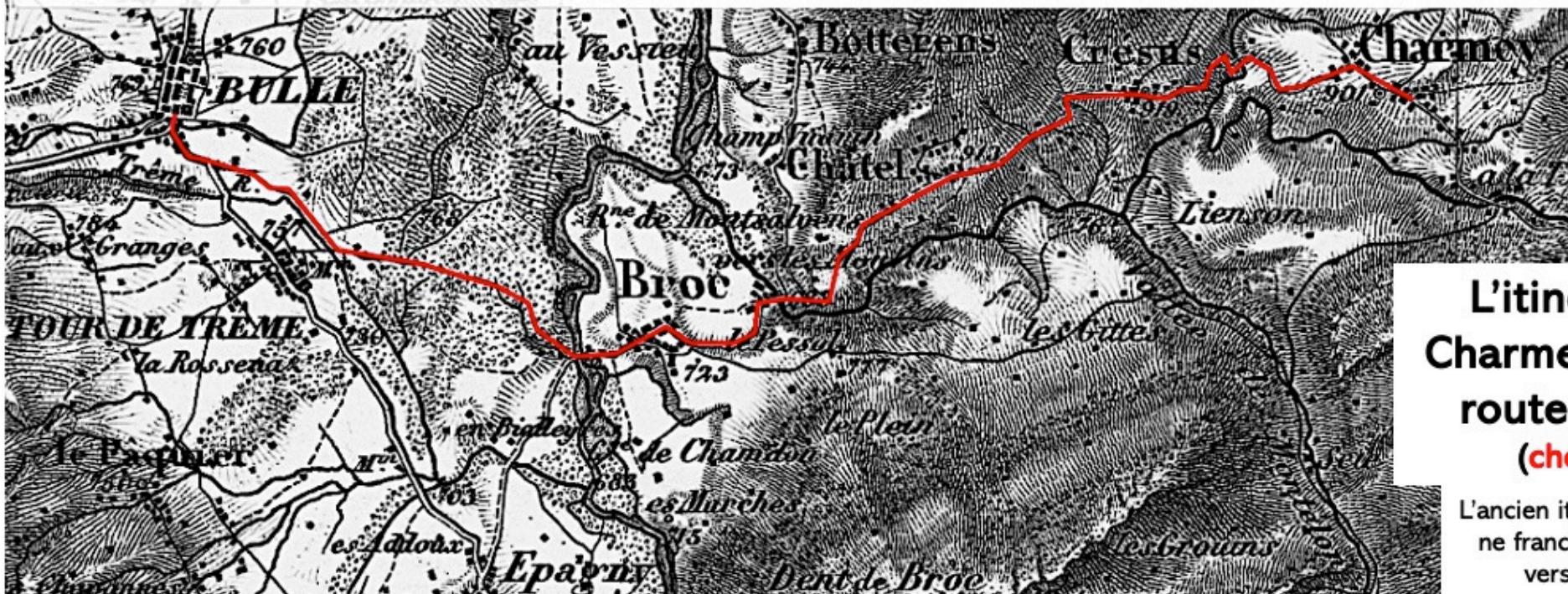




|| 1865 ||

1850 1875 1900

Avec les chemins vicinaux ou muletiers d'avant la route carrossable complète de 1880, de Bulle à Charmey, il y a 10,5 km pour près de 120 m de dénivellation positive. En réalité, il fallait avaler 550 m de montées (pour 430 m de descente). On s'en rendra vraiment compte lorsqu'on fera le parcours, plus loin, mais le profil ci-dessus donne déjà une idée de la dénivellation des anciens chemins muletiers.



## L'itinéraire Bulle-Charmey d'avant la route carrossable (chemins muletiers)

L'ancien itinéraire Bulle-Charmey ne franchit pas la Trême et traverse la forêt de Bouleyres en quasi ligne droite. L'Atlas Dufour (1<sup>ère</sup> édition 1865 pour la Gruyère) montre déjà à la sortie de Broc les lacets de Bataille aménagés dans les années 1840. Le chemin muletier ne s'embarassait d'aucun virage, comme on peut le voir à la page suivante.



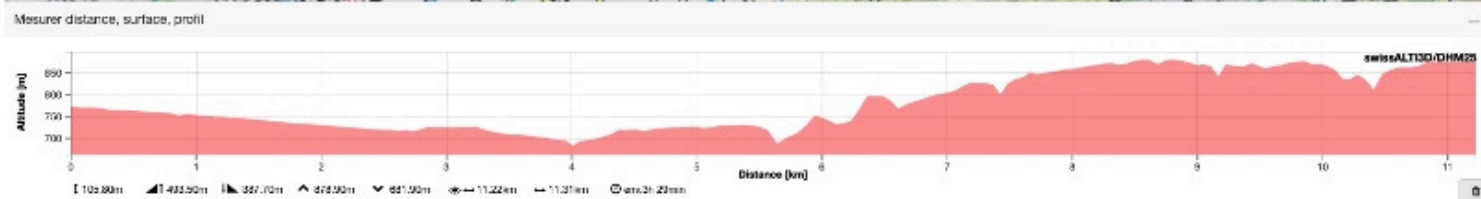




**Inventaire des voies de communications suisses** Les doubles traits rouges indiquent les segments correspondant aux anciens chemins muletiers d'avant la route carrossable Bulle-Boltigen. On peut repérer les tracés des anciens chemins à travers Bouleyres ou en Bataille ( ➡ ). Manque en revanche le tracé pourtant encore parfaitement repérable sous l'actuel pont du Javroz des deux anciens cheminements correspondant aux ponts d'avant et d'après 1854 ( ➡ ), comme on le verra plus loin : <https://map.geo.admin.ch/?topic=ivs&lang=de&bgLayer=ch.swisstopo.pixelkarte-farbe&layers=ch.astra.ivs-nat&catalogNodes=340> peut

L'inventaire de la route Bulle-Boltigen jusqu'à la frontière cantonale du Jaunpass (1874-1878) dans l'IVS FR 29.3 (1995, indiqué d'importance nationale) se limite à une description sommaire de l'itinéraire actuel, sans mention des secteurs historiques : <https://data.geo.admin.ch/ch.astra.ivs-nat/PDF/FR00290300.pdf>

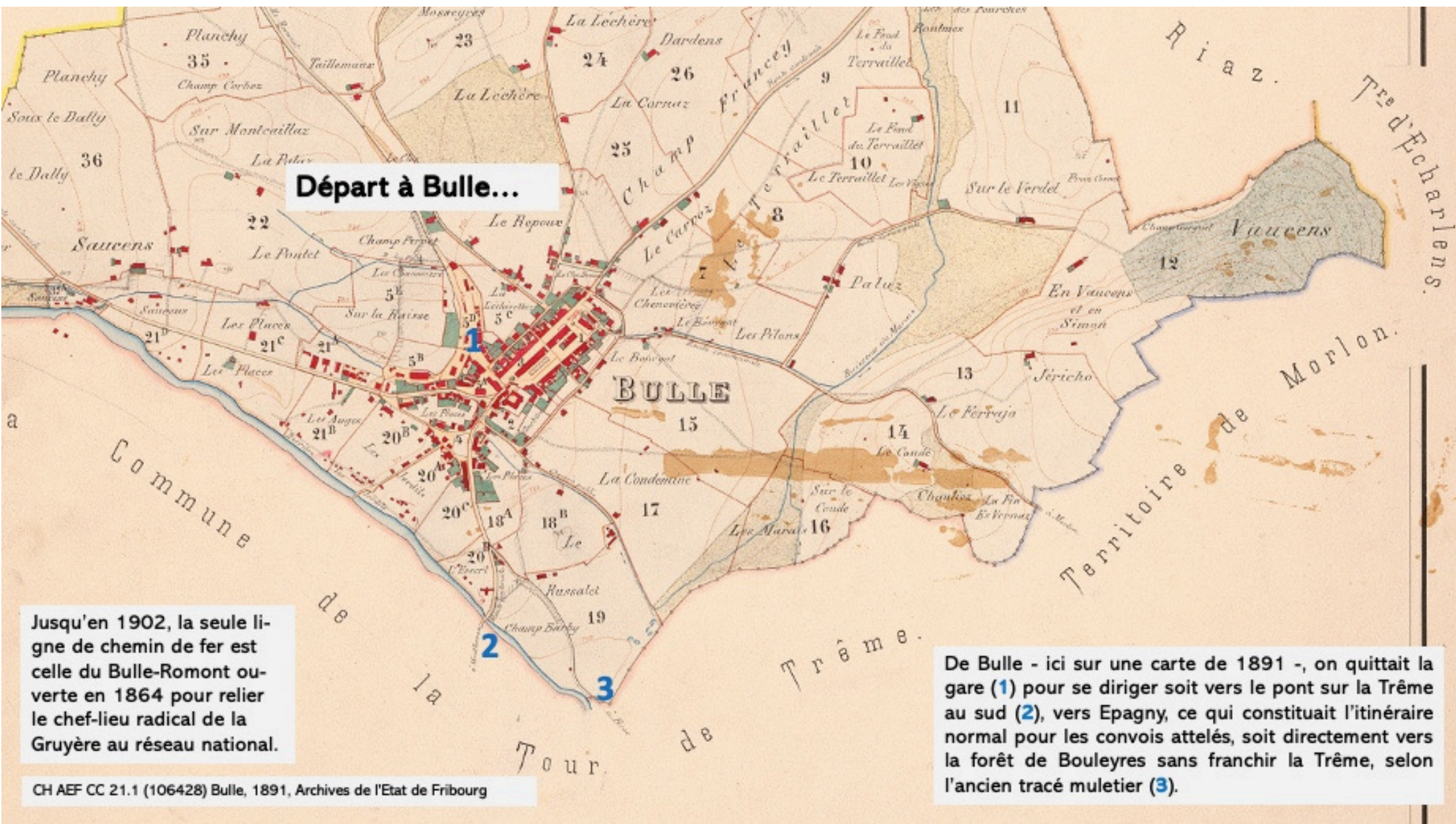




Avec la route actuelle, on en est à + 240 m et - 120 m grâce au contournement de la forêt valonnée de Bouleyres, aux passages de la Jogne et du Javroz en hauteur, sans plus monter aux villages de Châtel et de Crésuz,

**Bulle-Charmey  
aujourd'hui**





### Départ à Bulle...

Jusqu'en 1902, la seule ligne de chemin de fer est celle du Bulle-Romont ouverte en 1864 pour relier le chef-lieu radical de la Gruyère au réseau national.

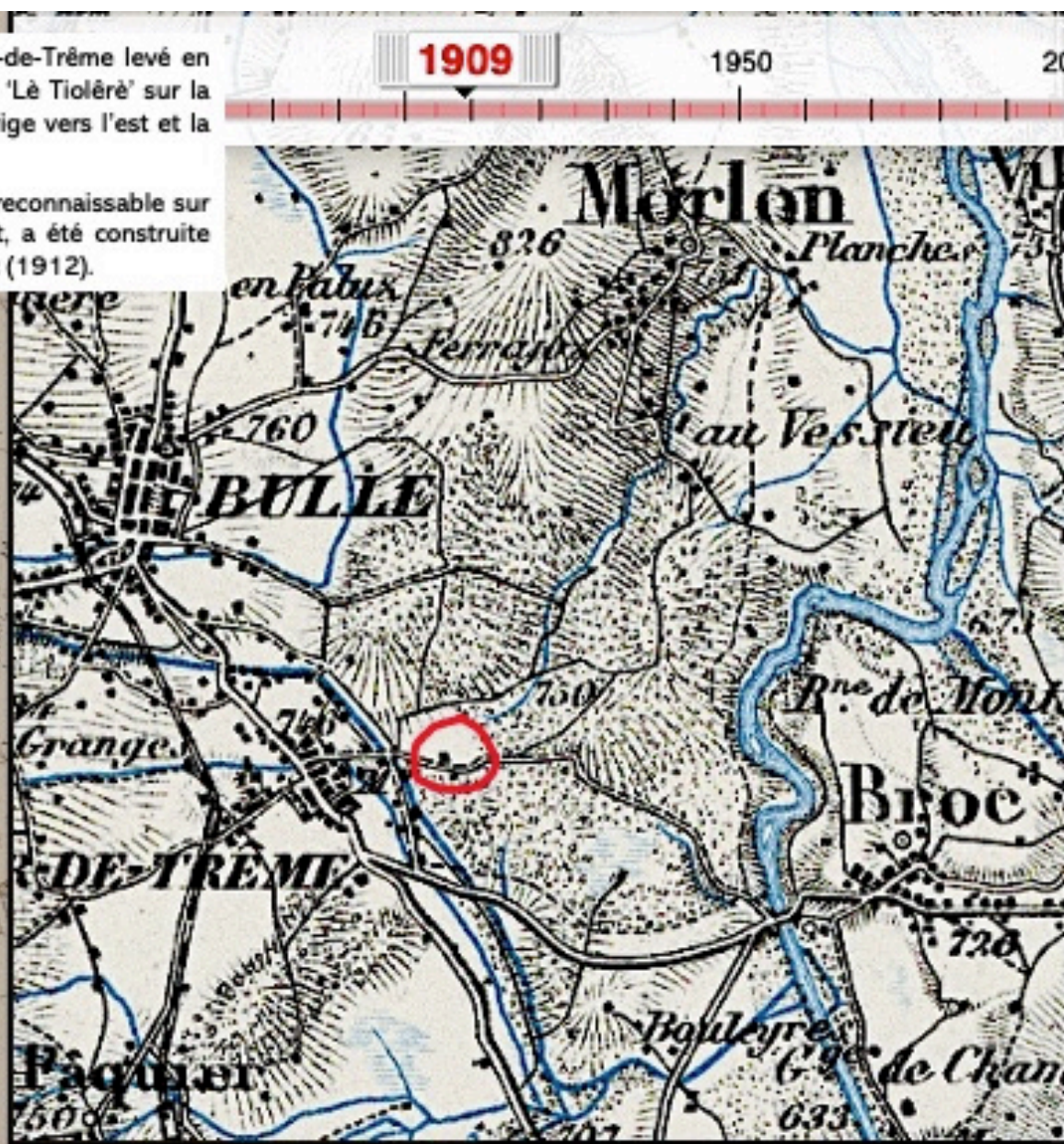
CH AEF CC 21.1 (106428) Bulle, 1891, Archives de l'Etat de Fribourg

De Bulle - ici sur une carte de 1891 -, on quittait la gare (1) pour se diriger soit vers le pont sur la Trême au sud (2), vers Epagny, ce qui constituait l'itinéraire normal pour les convois attelés, soit directement vers la forêt de Bouleyres sans franchir la Trême, selon l'ancien tracé muletier (3).



Si on "oriente" - la direction 'Bize' au nord - le *Plan géométrique* de la Tour-de-Trême levé en 1740 sur parchemin, on peut voir qu'au XVIII<sup>e</sup> siècle, depuis 'En la Tuillière' - 'Lè Tiolèrè' sur la carte nationale actuelle -, la 'charrière publique' en provenance de Bulle se dirige vers l'est et la forêt de Bouleyres sans qu'il soit nécessaire de franchir la Trême.

Le chemin, amélioré dans le cadre des travaux de la route Bulle-Boltigen, est reconnaissable sur l'Atlas Siegfried de 1909, alors qu'une route plus large, contournant la forêt, a été construite avec un pont métallique sur la Trême (1895) qu'empruntera la ligne Bulle-Broc (1912).







Diligence devant l'Hôtel de Ville de Bulle, Musée gruérien Bulle, photo Morel

**Au tournant du XX<sup>e</sup> siècle, les diligences quittaient Bulle dans toutes les directions, quotidiennement, vers l'Intyamon et le Pays d'Enhaut, vers Charmey et le Simmental...**

Diligence à la rue du Gruyères, Musée gruérien Bulle, photo Morel





*« Au Moyen Âge, (...) la Trême était une frontière de souverainetés entre le comté de Gruyère et les évêques de Lausanne. Une communication devait exister entre Bulle et La Tour-de-Trême au Moyen Âge mais nous n'avons pas de mention d'un pont. Comment se faisait le passage ? Un pont occasionnel ? Un passage à gué, mais où ?*

*Il faut attendre 1555, année de la fin du comté et de l'installation des baillis à Gruyères et à Bulle, pour avoir une mention concernant à coup sûr une dépense pour un pont en bois, sur la Trême, situé à l'emplacement du vieux pont actuel. »*

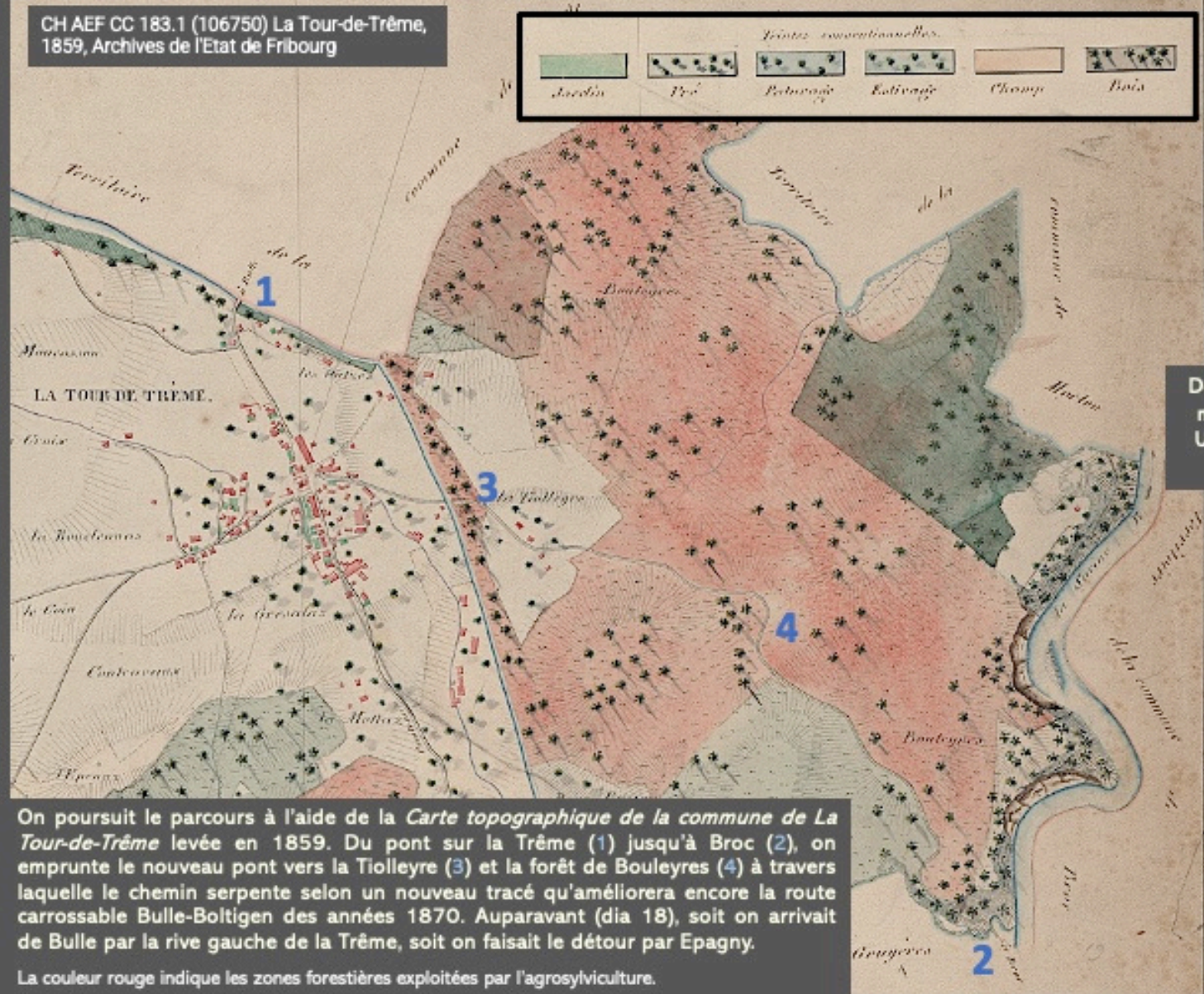
*BUCHS Denis, Les communications de Bulle à la vallée de la Jogne, notes inédites, état en janvier 2024.*



On quittait Bulle par ce pont - dit le "vieux pont", solidifié en 1883 puis élargi, quelques mètres en aval du nouveau (1957) - et dont on aperçoit encore la structure originelle voûtée. Jusqu'en 1555, on passait en le franchissant la frontière séparant Bulle des évêques de Lausanne (Savoie) de La Tour de Trême des comtes de Gruyère. Le donjon du château, sur son rocher, a subsisté, alors que les derniers éléments du bourg médiéval ont disparu dans l'incendie général de 1852.



CH AEF CC 183.1 (106750) La Tour-de-Trême,  
1859, Archives de l'Etat de Fribourg



Dessin de la carte de 1859  
montrant l'ancienne église.  
Une représentation d'avant  
l'incendie de 1852 ?







En fait, aujourd'hui, on emprunte le tracé de la route carrossable Bulle-Boltigen, en serpentant de colline en colline, entre les zones marécageuses dont on voit encore la trace, le toponyme 'Bouleyres' venant d'une racine celtique 'bettul-' indiquant un terrain humide où se plaisent les bouleaux...





On longe une clairière aménagée pour le plan Wahlen  
durant la Deuxième guerre mondiale...





Avant la dernière pente sur Broc où l'on a mis au jour et préservé l'ancien revêtement de la route du milieu du 19<sup>e</sup> siècle, améliorée dans les années 1870, avec son empierrement et ses rigoles de pavés... Les routes pavées étaient encore rares, par exemple celle de Bulle à Montbovon comportait à peine plus d'un kilomètre et demi de pavés sur ses 19 km au milieu du 19<sup>e</sup> siècle. Et il ne faut pas espérer trouver de l'asphalte avant l'entre-deux-guerres.

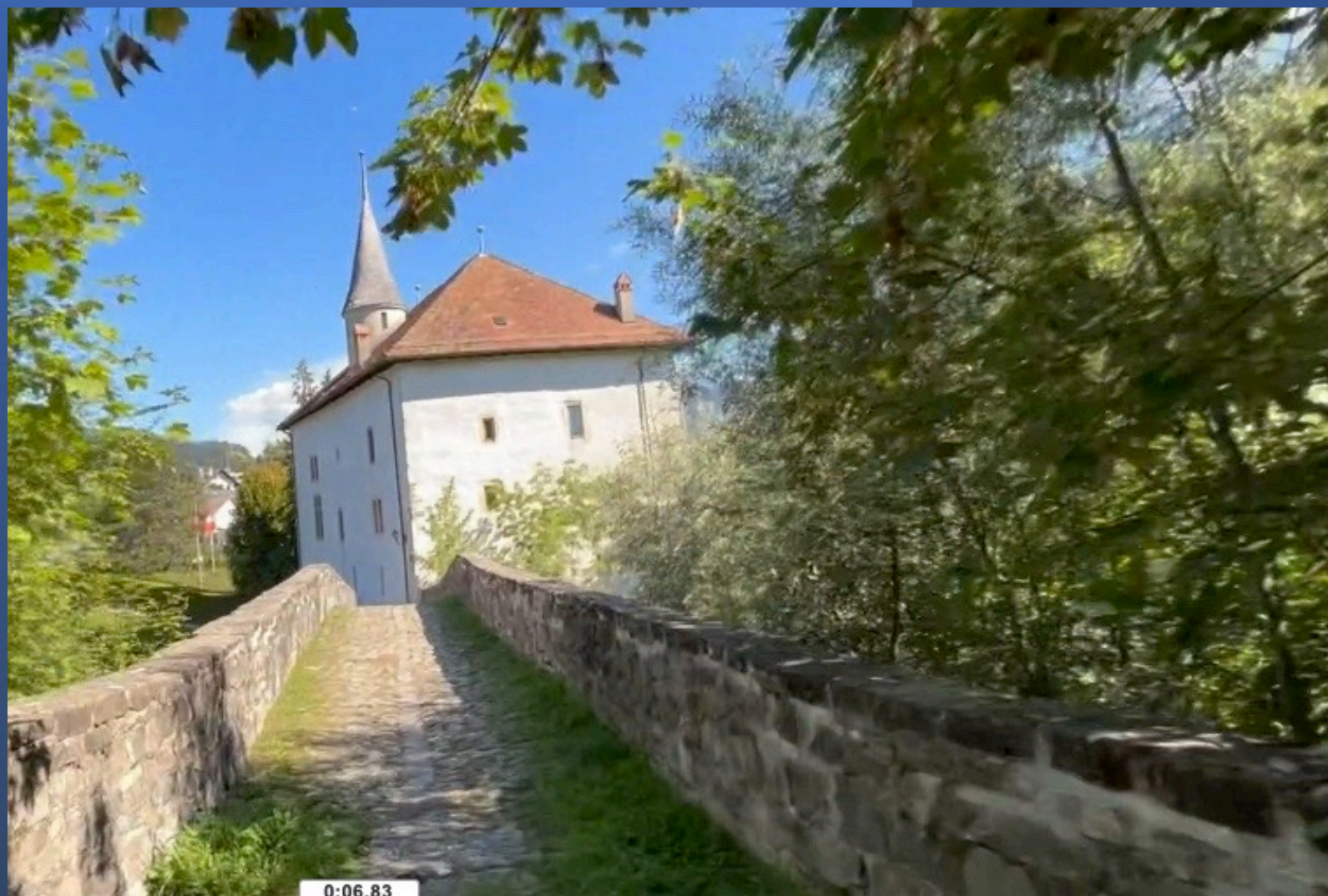




Et c'est l'arrivée à Broc. La traversée de la Sarine se faisait par le vieux pont de pierre attesté en 1580, transformé lors de la construction de la route Bulle-Boltigen en 1874, et avant la construction du pont en béton actuel de 1970, comme on va le voir.



Nous allons faire la traversée  
du vieux pont en été, avec en  
prime un épervier planant  
autour du clocheton du  
château !





Le pont sur la Sarine conduisant depuis Bulle au 'Château d'avaud' (1756) avec sur la droite les contours de l'église du Prieuré dont il ne reste que le clocher.

AEF E 76 Broc rière Montsalvens "Monservens" (8/1-46), (29471, 1745, ), Archives de l'Etat de Fribourg

Le pont du Prieuré au milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle



Une 'Charrière publique' conduit du pont au village, avant de poursuivre vers la vallée de la Jogne...





IV. Ponts anciens et modernes.

Plaque 19.

PONT DE BROC

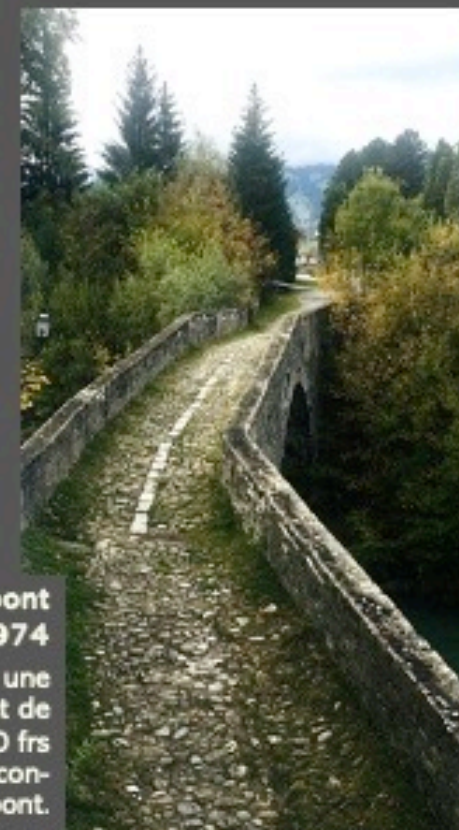
### La route Bulle-Boltigen sur l'arche du vieux pont du XVI<sup>e</sup> siècle de 1875 à 1970

*Société suisse des Ingénieurs et Architectes,  
XXXIX<sup>e</sup> Assemblée générale 1901, Album de  
Fête, Fribourg : Labastrou 1901, pl. 19).*

## Le pont du Prieuré en 1873

### Le vieux pont retrouvé en 1974

Un siècle plus tard, une  
souscription permet de  
récolter les 200'000 frs  
nécessaires à la recon-  
stitution du vieux pont.

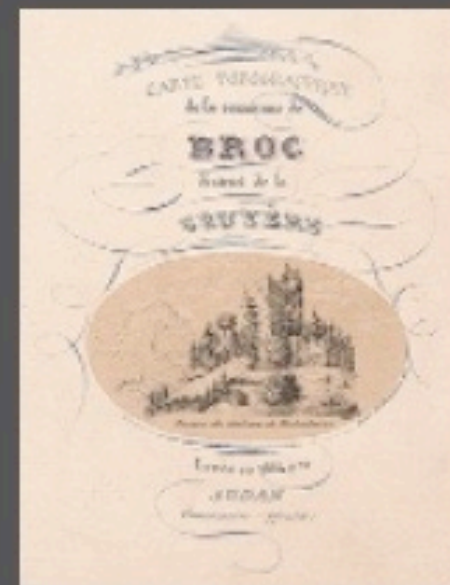


En 1873, alors que commence la construction de la route Bulle-Boltigen, les communes de la vallée de la Jogne demandent au conseil d'État la construction d'un nouveau pont en aval de l'ancien. Sans doute pour sauver ce qu'il considérait comme « une œuvre d'art, un monument historique au cachet pittoresque et gracieux », l'ingénieur cantonal Amédée Gremaud, directeur des chantiers de la route Bulle-Boltigen et de ses ponts, convainc les autorités de maintenir l'ancien pont et son arche de 28 m de portée. La nouvelle route sera ainsi aménagée par dessus le vieux pont, à la hauteur des fenêtres du 1<sup>er</sup> étage de l'ancien château ou 'maison forte' des barons de Montsalvens, vassaux des comtes de Gruyère... pour huit fois moins cher qu'un nouveau pont.

D'après : BUCHS Denis, ... 2023.



## Les chemins de Broc au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle



La carte topographique de la commune de Broc levée en 1864 présente le tracé de la route depuis le pont de Broc sur la Sarine, au « Château d'enbas » (1), jusqu'aux lacets de Bataille (2), après avoir traversé le village d'avant l'incendie général de 1890 et être redescendu au pont sur la Jogne de Vers les Moulins (3), futur emplacement de la fabrique de chocolat Cailler en 1898.





## Ancienne et nouvelle route de Bataille

Sur cette carte des forêts de la commune de Broc levée en 1888-1889, après l'achèvement de la route Bulle-Boltigen, on voit le tracé de la nouvelle route contournant Les Moulins (1) sans plus y descendre par le nouveau pont de La Peireyre (2) jusqu'au premier lacet de Bataille (3).

L'ancienne route est encore signalée devant le chalet de la Gîte de Bataille (4) avant de contourner la colline des Ruines de Montsalvens (5) en direction du village de Montsalvens par Praz Pertet.

Carte des forêts de Broc (extraits) levée en 1888-1889, Archives communales de Broc





**Construction du vladuc métallique de la Sarine et train ouvrier pour la chocolaterie en 1958**

Gaston MAISON, *Les chemins de fer en Pays fribourgeois (...)*,  
Aigle : Revue du rail, 1977, 129, 131, 135 (photos Col. GFM)

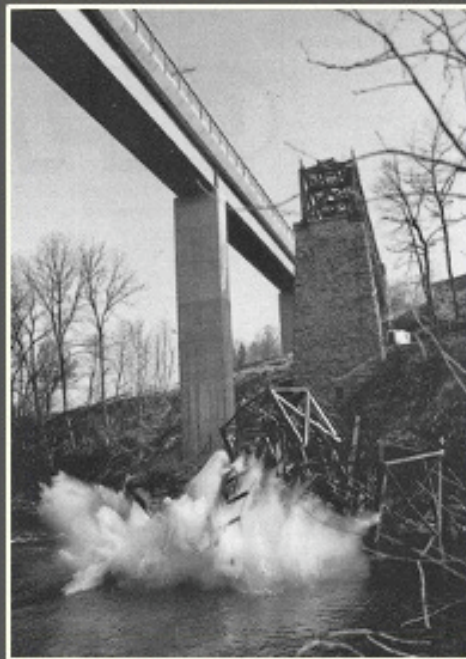


De 1910 à 1912, la ligne de chemin de fer à voie étroite de Bulle à la fabrique de chocolat Cailler est construite en deux étapes, avec un pont métallique sur la Sarine en aval du pont de Broc historique.

## Le chemin de fer de Bulle à Broc

### Destruction du vladuc métallique de 1912

SEYDOUX José, *Cinquante ans en bonne compagnie*,  
Fribourg GFM : 1992, 71



Vue sur le pont routier de 1970 qui cache le vieux pont longeant la maison forte, depuis le viaduc ferroviaire de la ligne Berne – Broc-Chocolaterie à voie normale de 2023







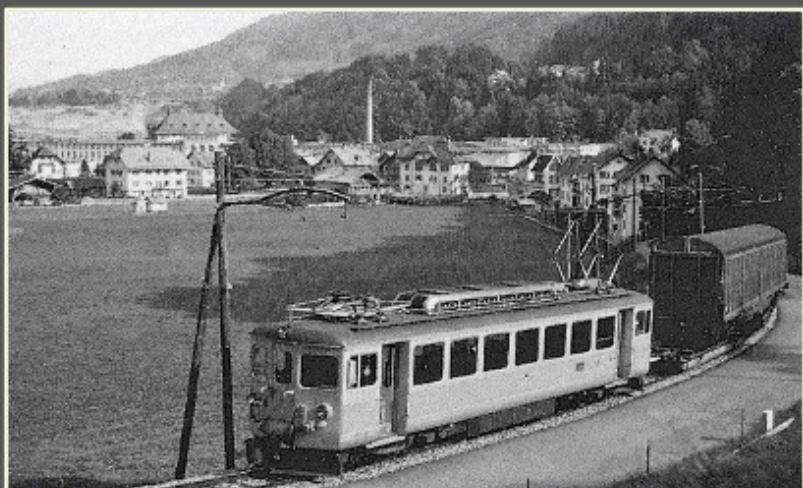
Concurrence rail-route dans les années vingt avec la route de 1895 contournant la forêt de Bouleyres

## Transporter le chocolat

Souhaitée à voie normale par Louis-Alexandre Cailler, le fondateur de la fabrique de chocolat de Broc en 1898, la ligne sera construite à voie étroite en 1912 afin de pouvoir la prolonger jusqu'à Charmey. Cailler dut recourir à un matériel de transbordement des wagons de la voie étroite à la voie normale depuis Broc-Fabrique jusqu'à la gare de Bulle. Mais de 1898 à 1912, c'est par convois de chars attelés que les marchandises étaient acheminées par la nouvelle route et le pont métallique sur la Trême de 1895 contournant la forêt escarpée de Bouleyres.

### Transport des matières premières et des produits finis avant le train

[https://comtois90bfp.blogspot.com/2017\\_02\\_25\\_archive.html](https://comtois90bfp.blogspot.com/2017_02_25_archive.html)



Une automotrice quitte Broc-Fabrique remorquant sur voie étroite des wagons pour voie normale par truck-transporteur

SEYDOUX José, *Cinquante ans en bonne compagnie*, Fribourg GFM : 1992, 20, 63.

2023 : l'express du chocolat de Broc-Chocolaterie à Berne directement. Le tronçon Bulle-Broc a été mis à voie normale par la Confédération pour le compte des TPF

<https://www.fykmag.com/cailler-inauguration-du-chocolat-express-nouvelle-ligne-berne-broc-fabrique/>





## Broc-Fabrique terminus du RER depuis Berne



Et nous arrivons donc à Broc-Fabrique après avoir passé le gros dos d'âne routier du village de Broc. La voie normale vient d'être inaugurée (septembre 2023), les RER Berne – Broc-Chocolaterie pouvant désormais déverser leurs flots de visiteurs à la Maison Cailler appelée à un fort développement, escompté jusqu'à un million de touristes par an, autant que pour la ville comtale de Gruyères.





### **Le sentier des emballeuses du chocolat**



Et donc, puisque la ligne ne sera jamais prolongée - l'Etat de Fribourg ayant renoncé à subventionner les lignes secondaires de montagne par manque de moyens financiers -, poursuivons notre chemin vers la gare de Charmey par les anciens chemins. Ici le sentier emprunté par les ouvrières charmeysannes qui se rendaient aux ateliers d'emballage de la fabrique Cailler au début du XX<sup>e</sup> siècle.



## Des Moulins de Broc (fabrique de chocolat sur la Jogne) à Charmey

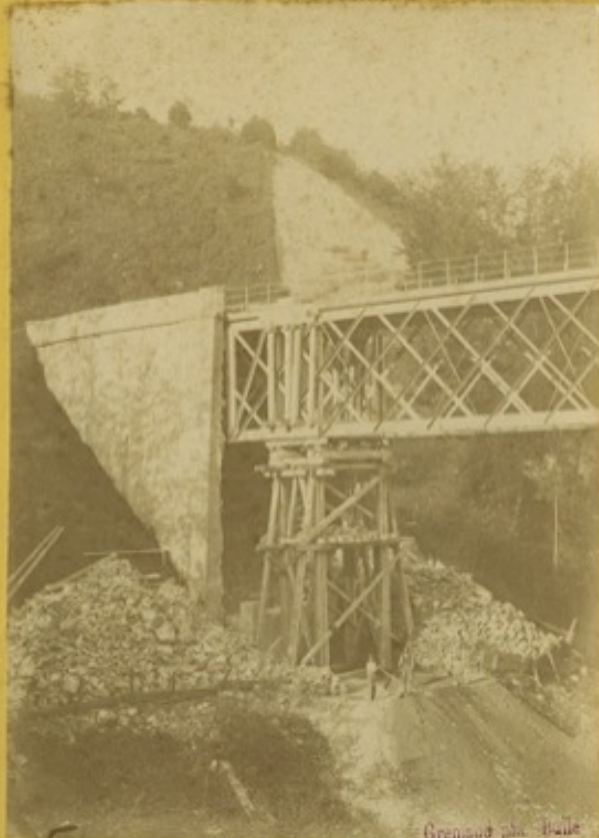
- Après les premiers lacets de 'Bataille' - lieu-dit indiquant la proximité d'une «bastille», l'ancien bourg fortifié en ruines de Montsalvens -, on aperçoit en contre-bas de la route actuelle - "boulevard alpestre" - l'ancien chemin muletier. La route carrossable de 1880 passait plus bas que le viaduc actuel avec un pont métallique (1872) disparu mais dont la route d'accès permet toujours de parvenir à l'entrée des gorges de la Jogne.





## Retour sur la route...

4055 bis A.



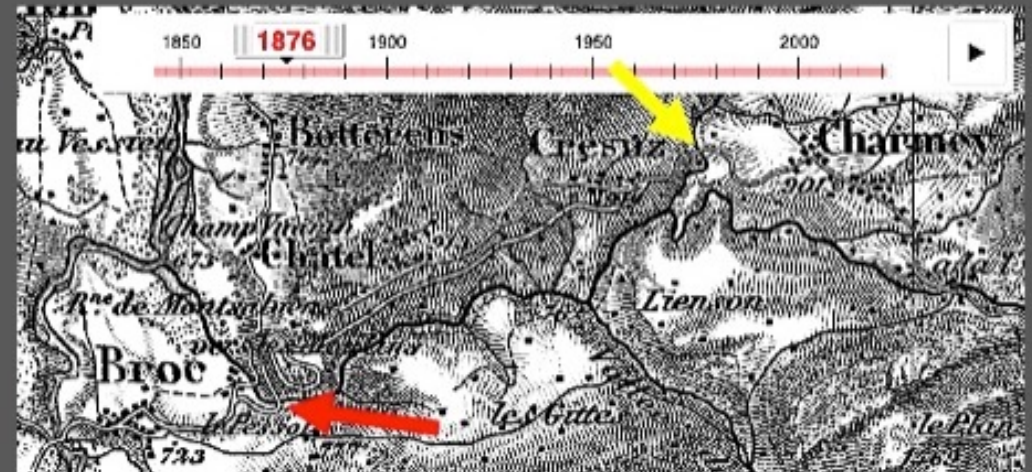
VISITE DU CONSEIL D'ETAT

Jeu 2 Juillet 1885

Gremaud ph. Bulle

## L'ancien pont métallique de la Pereyre (Broc) sur la Jogne (1875 – 1972)

Construit quelques années avant le pont métallique du Javroz, deuxième ouvrage d'art en importance sur la route Bulle-Boltigen, le pont de la Pereyre ( → ) permettait de ne plus descendre vers les Moulins, emplacement de la fabrique Cailler à partir de 1898.



Emplacement du pont couvert en bois de 1854 sur le Javroz, avant le pont métallique de 1881

### Culée sud du pont métallique de la Pereyre

CH AEF Photographies 4055 bis A Pont de la Jogne, Broc, consolidation de la culée rive gauche. Vue prise lors d'une visite du Conseil d'Etat. Photo Gremaud, Bulle, 1885.





Le tronçon goudronné restant de l'ancienne route conduisant au pont de la Peyrere finit en cul de sac, parking pour l'accès piéton aux gorges de la Jogne

## La trace du pont métallique de la Peyrere

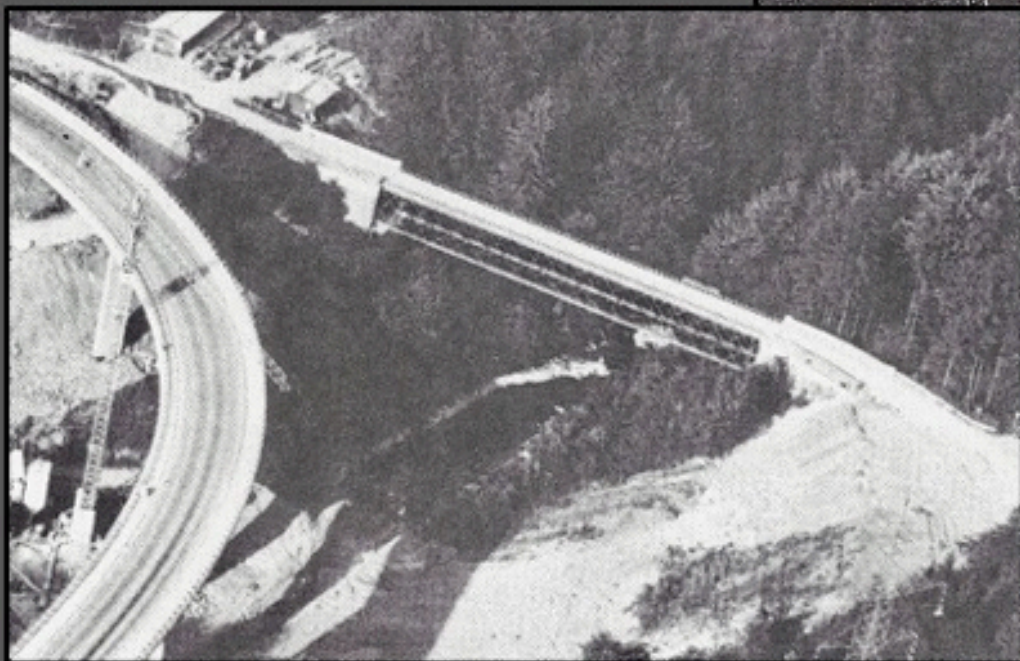
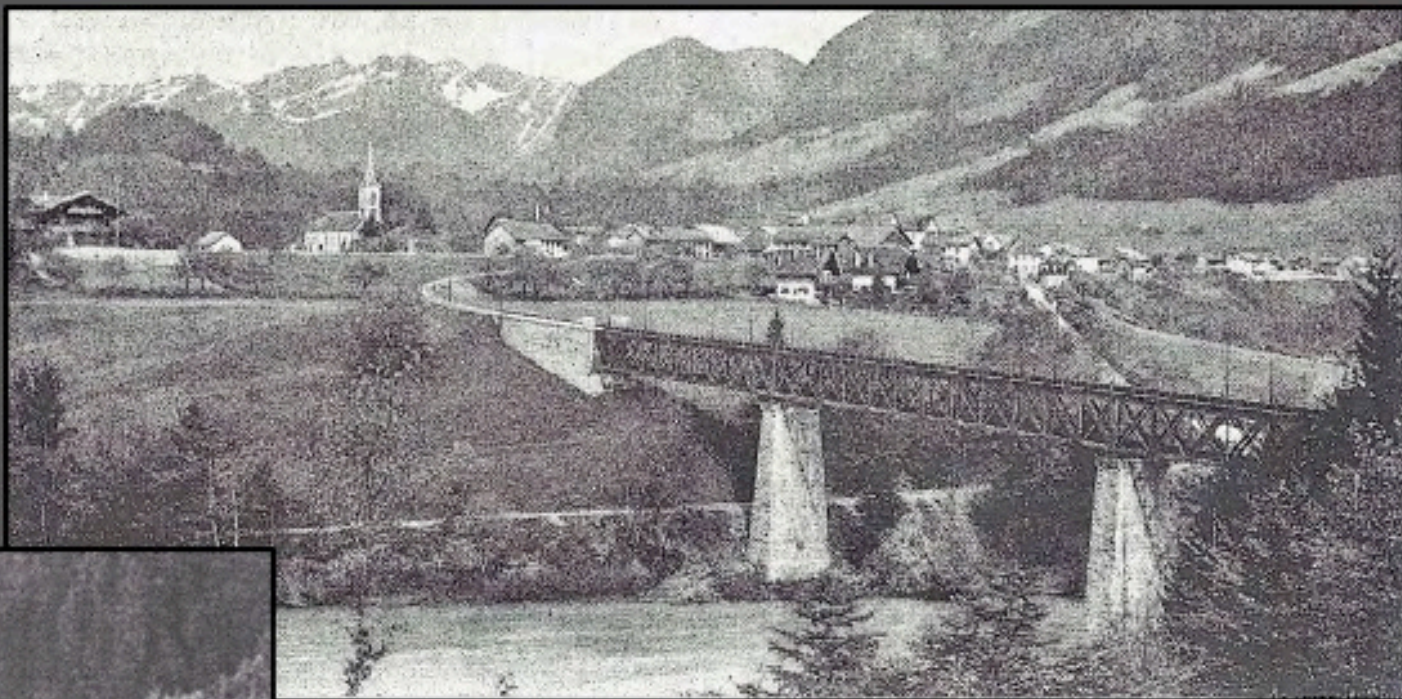
On voit encore le virage de l'ancienne route conduisant au pont dont il reste quelques moellons de la culée rive gauche ( → ).

Au fond, le pont actuel en béton ( → ) qui a permis de raccourcir encore, en distance et en dénivellation, le parcours vers Charmey.





## Les deux ponts métalliques disparus de Broc



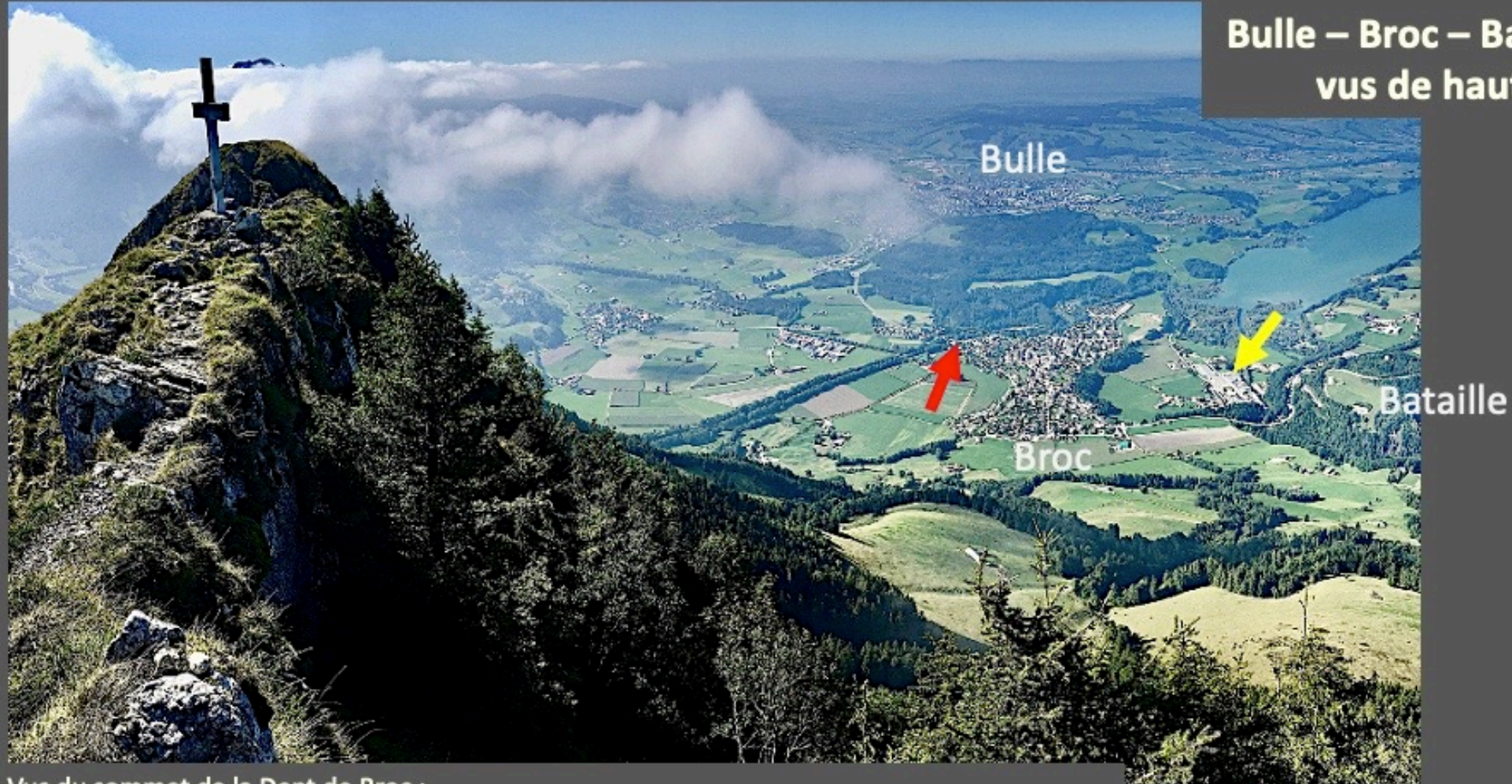
Comme celui du Javroz qu'on verra plus loin, les ponts métalliques n'ont pas survécu à l'augmentation des charges des véhicules ferroviaires ou routiers de la deuxième moitié du XX<sup>e</sup> siècle.

Ainsi, le pont ferroviaire de la ligne Bulle-Broc sur la Sarine (1912, en haut) et le pont routier de la route Bulle-Boltigen sur la Jogne (1875, ci-contre) laissèrent place à des viaducs en béton en 1983 et 1971, respectivement.

ALLENSPACH Christoph, De quelques autres ponts métalliques, *Fribourg ville de ponts, Pro Fribourg*, 71/1986, 54.



**Bulle – Broc – Bataille  
vus de haut**



Vus du sommet de la Dent de Broc :

- le départ de la route à Bulle
- la traversée de la forêt de Bouleyres et, à la sortie, le pont de Broc sur la Sarine →
- La fabrique de chocolat Cailler →





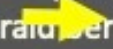
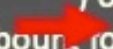
### L'épingle de 'Bataille'

AEF SPC | photos 78-001 Route Bulle-Boltigen, vue à Bataille commune de Broc avec une personne tirant une charrette (vers 1920).

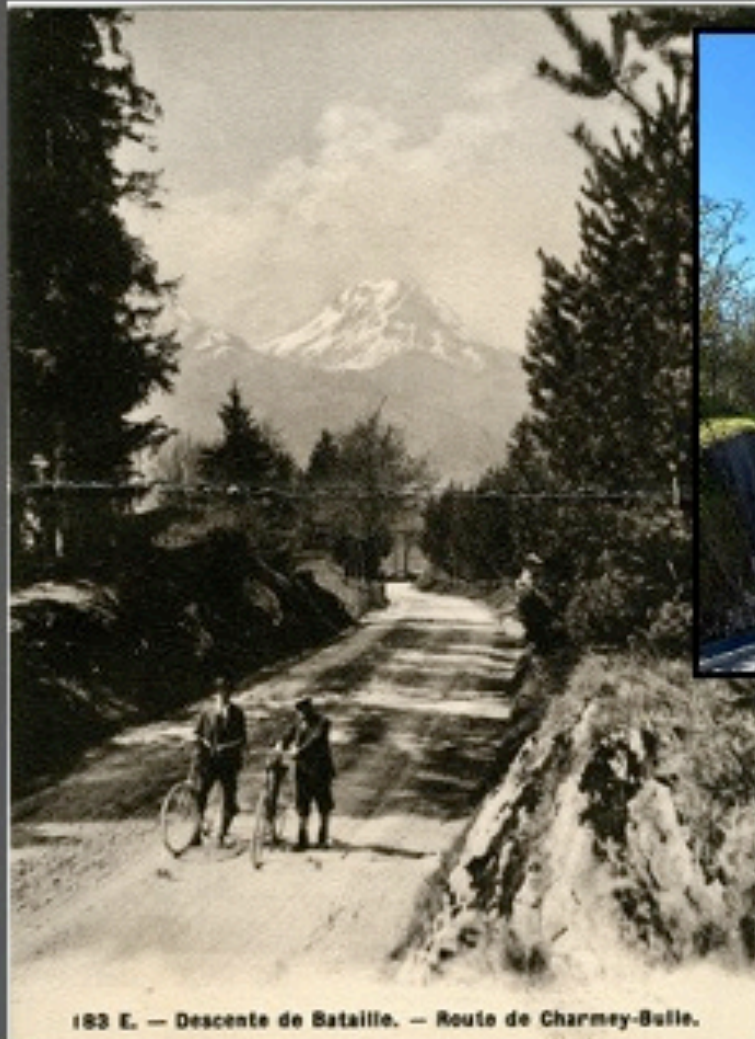


### Les lacets de 'Bataille'

'Bataille' vient de 'Bastille' (fortification). En négociant l'épingle ( ) on peut apercevoir les restes d'une fortification ( ) autrefois reliée au bourg fortifié de Montsalvens ( ) en ruines depuis un raid bernois en 1407.



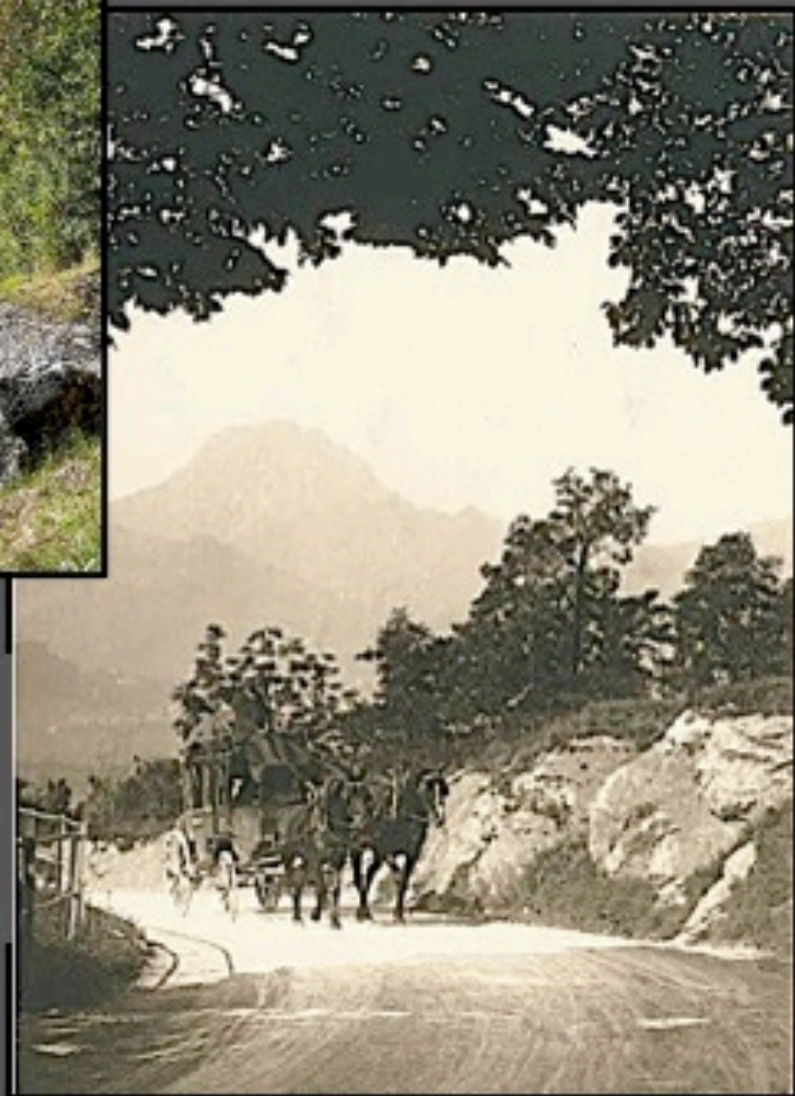




183 E. — Descente de Bataille. — Route de Charmey-Bulle.



C'est ainsi qu'on parvenait au terme des lacets de 'Bataille', face au Moléson, avec l'achèvement en 1881 de la route carrossable Bulle-Boltigen, itinéraire décrit dans le *Guide Schmidt* de 1895 comme on l'a vu au plus haut.



La carte topographique de la commune de Châtel-sur-Montsalvens n'étant pas recensée aux Archives de l'État, on ne pourra donc pas suivre l'itinéraire jusqu'à Crésuz, village suivant, avec la documentation uniforme des cartes levées dans les années 1850-1860.

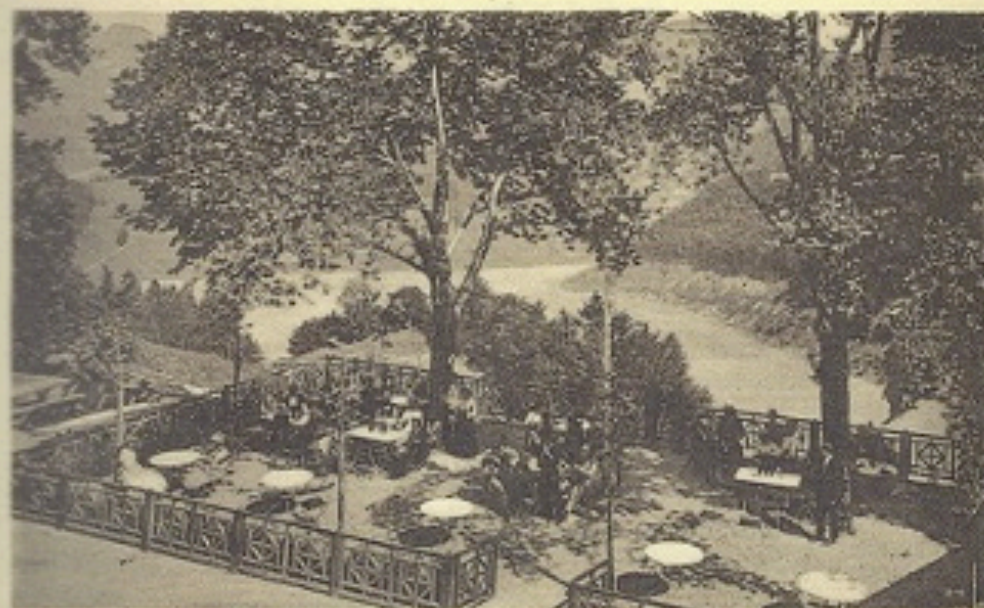




Arrivé sur le plat de Châtel, les voyageurs peuvent s'arrêter à l'hôtel de La Tour (des ruines de Montsalvens, qu'ils viennent de croiser) et depuis l'inauguration du barrage et du lac de Montsalvens, jouir d'une vue imprenable sur la terrasse panoramique.

Musée grüerien Bulle, CM-10-15-0528 et CM-10-15-0529, photo Charles Morel

**La route carrossable  
stimule le tourisme**



3110 - Hôtel de la Tour à Montsalvens-Terrasse et vue sur le lac





Avant de reprendre l'itinéraire, et pour en rester à l'époque relativement courte de la diligence - de 1881 au début des années 1920 -, il faut observer qu'on arrivait à Charmey à l'hôtel du Maréchal-Ferrant dont une annexe abritait le bureau des postes et du téléphone, en face de la forge qui permettait d'entretenir la diligence et de ferrer les chevaux.

Le cabriolet a servi jusqu'au début des années 1950, ici à la halte de la Savignière peu avant la bifurcation du pont du Javroz pour Cerniat

( Musée gruérien Bulle, -22414 )

Le cabriolet deux places avec cocher de la ligne Crésuz – La Valsainte qui permettait d'atteindre le fond de la vallée du Javroz sans passer par Charmey

(conservée au Musée gruérien)







Bus à accumulateur (1910-1916) de l'Hôtel du Sapin à Charmey garé à la rue de Vevey à Bulle  
Photo Morel, Musée gruérien Bulle

L'ère des diligences n'aura donc duré qu'une trentaine d'années de Bulle à Charmey : déjà en 1910, l'Hôtel du Sapin descendait prendre ses clients à la gare de Bulle en bus électrique à deux étages (ici photographié à la rue de Vevey), tandis que les premiers bus des CEG remplaceront définitivement la diligence à partir de 1916.

Bus CEG (Chemins de fer électriques de la Gruyère) à Bataille (1923) et au pont du Javroz (1916).  
Photo Morel et photo Glasson, Musée gruérien Bulle







En 1890, en plein âge d'or de la diligence, donc du cheval, et bien sûr encore du mulet, pour les sentiers de montagne et le transport des meules de gruyère, le Maréchal, cercle radical, avait sa propre forge en face de l'hôtel, et le Sapin, cercle conservateur, ses écuries... presque en face du Maréchal !





Le hameau-rue de Châtel-Dessous traversé par l'ancien chemin muletier de la vallée de la Jogne

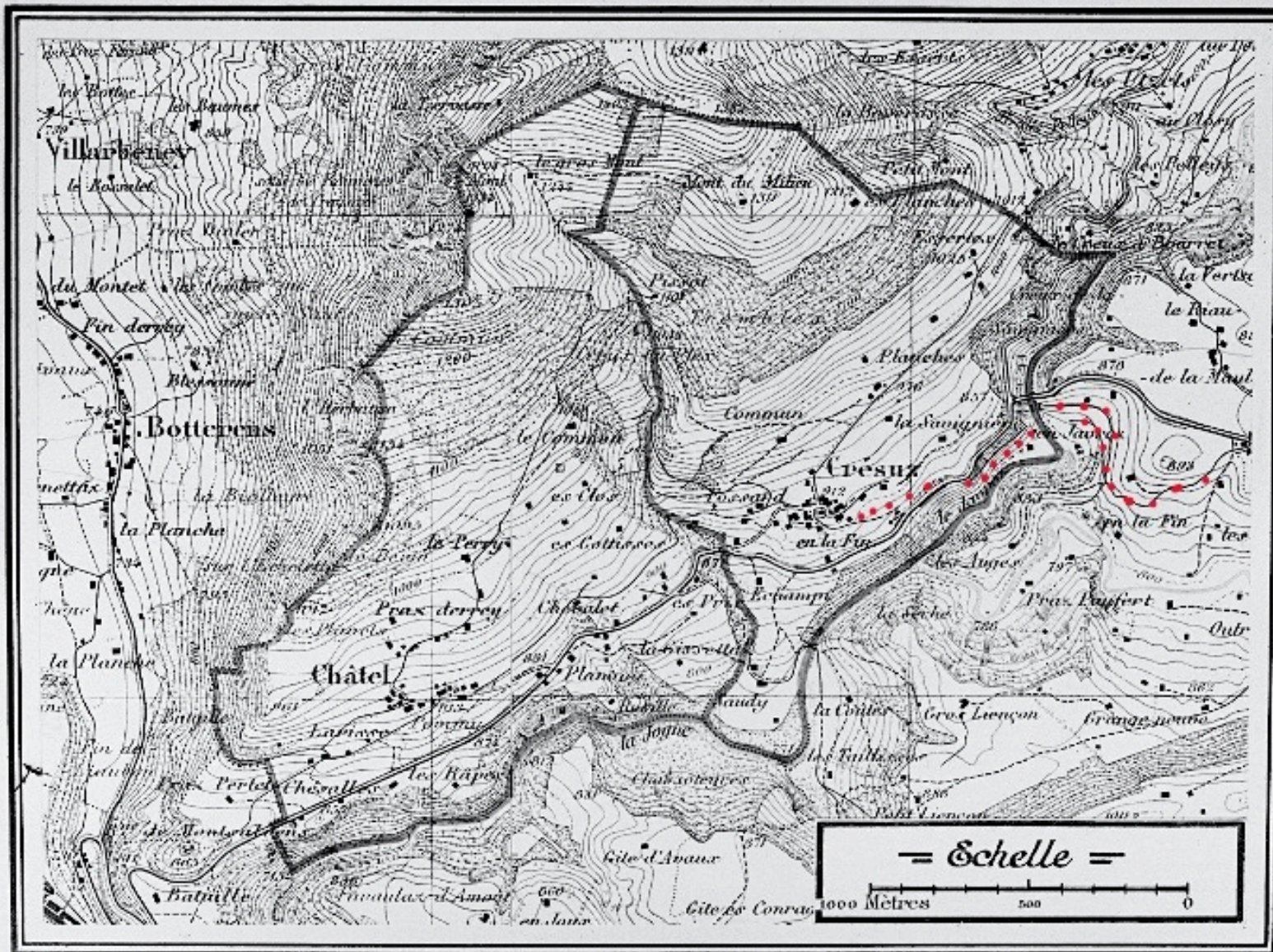


## Reprenons la montée vers Charmey après les lacets de 'Bataille' par les anciens chemins

À défaut de carte topographique communale pour Châtel, voici l'itinéraire d'avant la route Bulle-Boltigen de Châtel à Crésuz :

- . Départ du chemin muletier aux ruines de Montsalvens pour la montée à Châtel (1)
- . Traversée vers Crésuz par la passerelle de Saint-Blaise précédant l'oratoire du même nom (2).
- . La route Bulle-Boltigen évitant les villages, construite entre 1873 et 1881 (3).



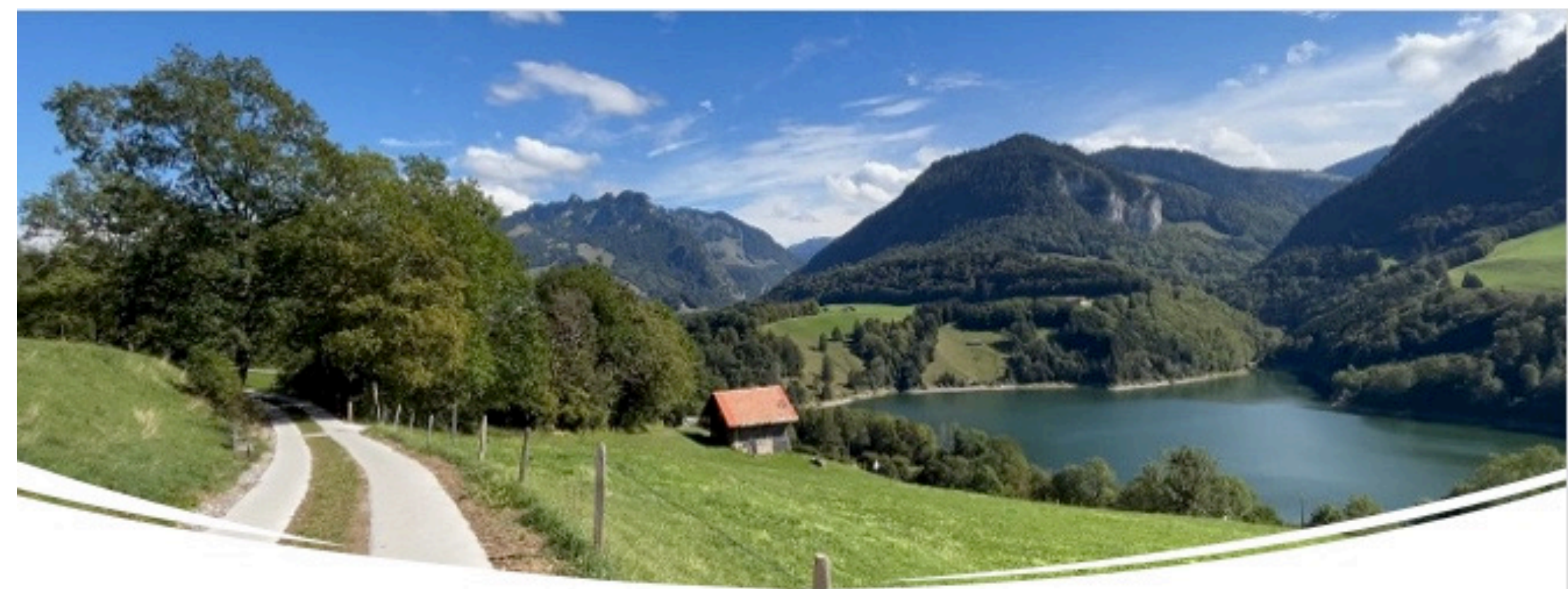


## Châtel – Crésuz années 1920

La route cantonale évite les villages.  
Le chemin muletier passant par les  
localités est bien visible. Les accès  
aux ponts d'avant 1854 et de 1854  
sur le Javroz sont encore en partie  
tracés (.....)

AEF SPC | photos 35-008 Châtel-sur-Montsalvens  
et Crésuz: reproduction de la carte au 1:25'000,  
1920 -1930, Archives de l'Etat de Fribourg





- Là, on pourrait penser que les difficultés majeures sont passées pour parvenir à Charmey qu'on aperçoit tout proche, à la même altitude, après une dénivellation de plus de 200 m depuis le fond de la Jogne à Broc.





Et bien non, il faut encore emprunter deux passages relativement scabreux, le premier ici après Châtel...



... avec au fond le passage du ruisseau de la Maladère et sa petite passerelle à côté de laquelle les communes de Châtel et de Crésuz viennent d'édifier une élégante passerelle couverte...

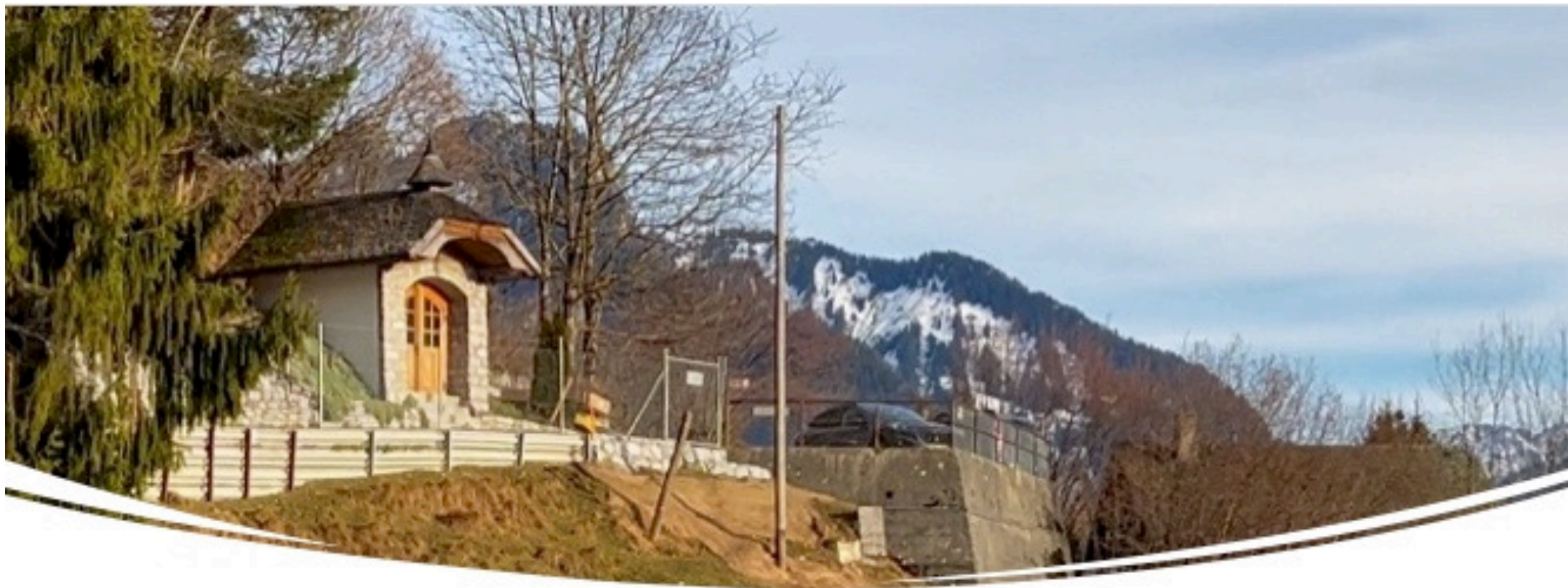


### **La passerelle Saint-Blaise inaugurée le 16 décembre 2023**

Du nom de l'oratoire tout proche. On raconte qu'à la fin du 17<sup>e</sup> siècle, la peste décimait le bétail de la vallée tout en épargnant Crésuz. Pour en remercier le Ciel, le gouverneur de la commune Blaise Ruffieux aurait donc fait élever une chapelle dédiée à saint Blaise, médecin et martyr du 4<sup>e</sup> siècle réputé pour ses soins envers les animaux. Les armaillis déposaient une obole en passant devant le sanctuaire dans l'espoir que leurs troupeaux soient épargnés par la maladie.

Une autre tradition lie l'érection de la chapelle à l'incendie qui détruisit Crésuz en 1667. Mais c'est peut-être une confusion avec la reconstruction de l'église du village.





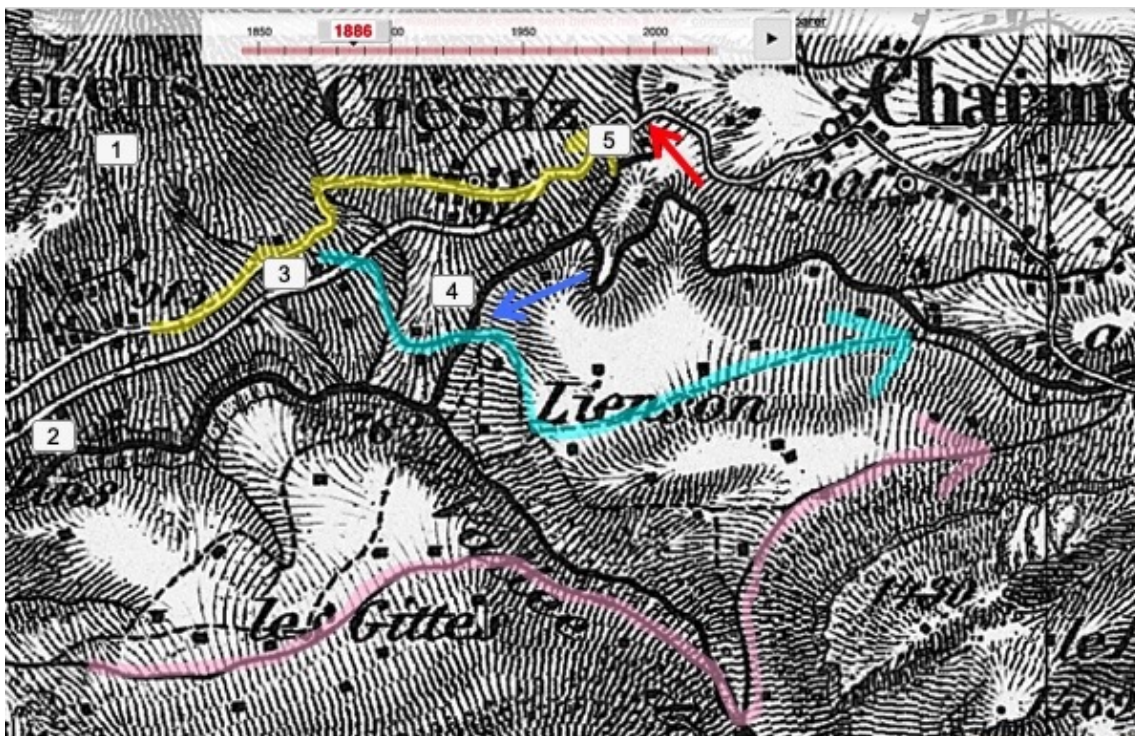
- ... pour arriver à Crésuz par le petit oratoire saint Blaise devant lequel les passants pouvaient remercier le Ciel d'être parvenu jusque là sains et saufs... dans l'espoir de franchir ensuite avec succès la section la plus pénible et la plus délicate du parcours, entre Crésuz et Charmey justement !





Après la traversée du village de Crésuz, il fallait se préparer au franchissement des gorges du Javroz en descendant jusqu'au fond pour emprunter alors un pont ou une passerelle en bois au niveau du torrent...

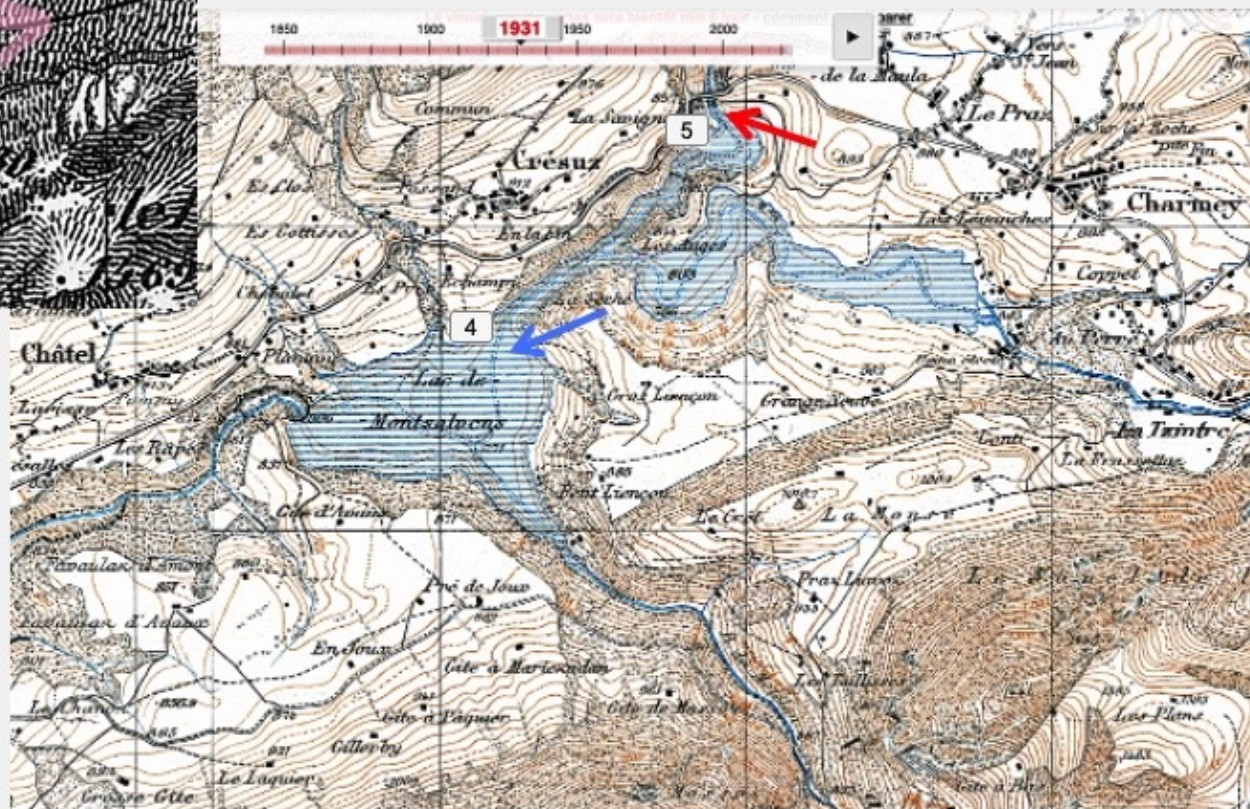




## L'accès à Charmey jusqu'à la diligence

La carte Dufour de 1886 montre la route carrossable Bulle-Boltigen passant sous Châtel et Crésuz mais empruntant toujours le **pont en bois sur le Javroz** à mi-hauteur, remplacé en 1880 par le pont métallique à la hauteur du pont actuel.

En 1931, la carte Siegfried fait état de la route achevée depuis 1882 avec les anciens accès, toujours visibles, par les ponts au fond et à mi-hauteur des gorges du Javroz. Les autres accès Châtel – Charmey par les fonds et les Liençon ont disparu en 1922 avec le lac artificiel de Montsalvens.



L'accès à Charmey avant la route carrossable des années 1880 est possible par plusieurs chemins muletiers :

- Les deux chemins principaux, le premier **par la rive droite** et les villages de Châtel et Crésuz moyennant une plongée au fond des gorges du Javroz; le second **par la rive gauche** de Broc à La Tzintre par la vallée du Motélon et la Monse (route du gruyère).
- Une **liaison directe entre Châtel et Charmey** par les fonds : **pont couvert du Saudy sur la Jogne** et trois itinéraires (sentier - chemin) par les **Liençon** (ou **Lienson** : 'lé en son' ou 'là au sommet' du latin SUMMUM, en ancien français 'en som' : 'en haut', avant de repasser la Jogne au fond du Perrex).





Maintenant, si on reprend notre itinéraire laissé à Crésuz, Charmey semble tout proche... mais il reste encore une grosse difficulté à franchir, avant la «nouvelle route» signalée par le *Baedeker* de 1887, c'est-à-dire avant la construction de l'audacieux pont métallique du Javroz en 1880.



## II. Les quatre ponts du Javroz

(dont le plus long pont en bois  
d'une portée jamais lancé au monde)







Ancien pont métallique de 1882

Chemin d'accès à Charmey à partir de 1854

Pont en béton de 1952

Chemin d'accès à Charmey avant 1854

En contre-bas du pont en béton, les deux anciens ponts : celui au fil du torrent jusqu'en 1854, celui couvert en bois de 1854 avec un tablier à 28 m du torrent

Situation des quatre ponts successifs et superposés, du fond des gorges à la route actuelle...



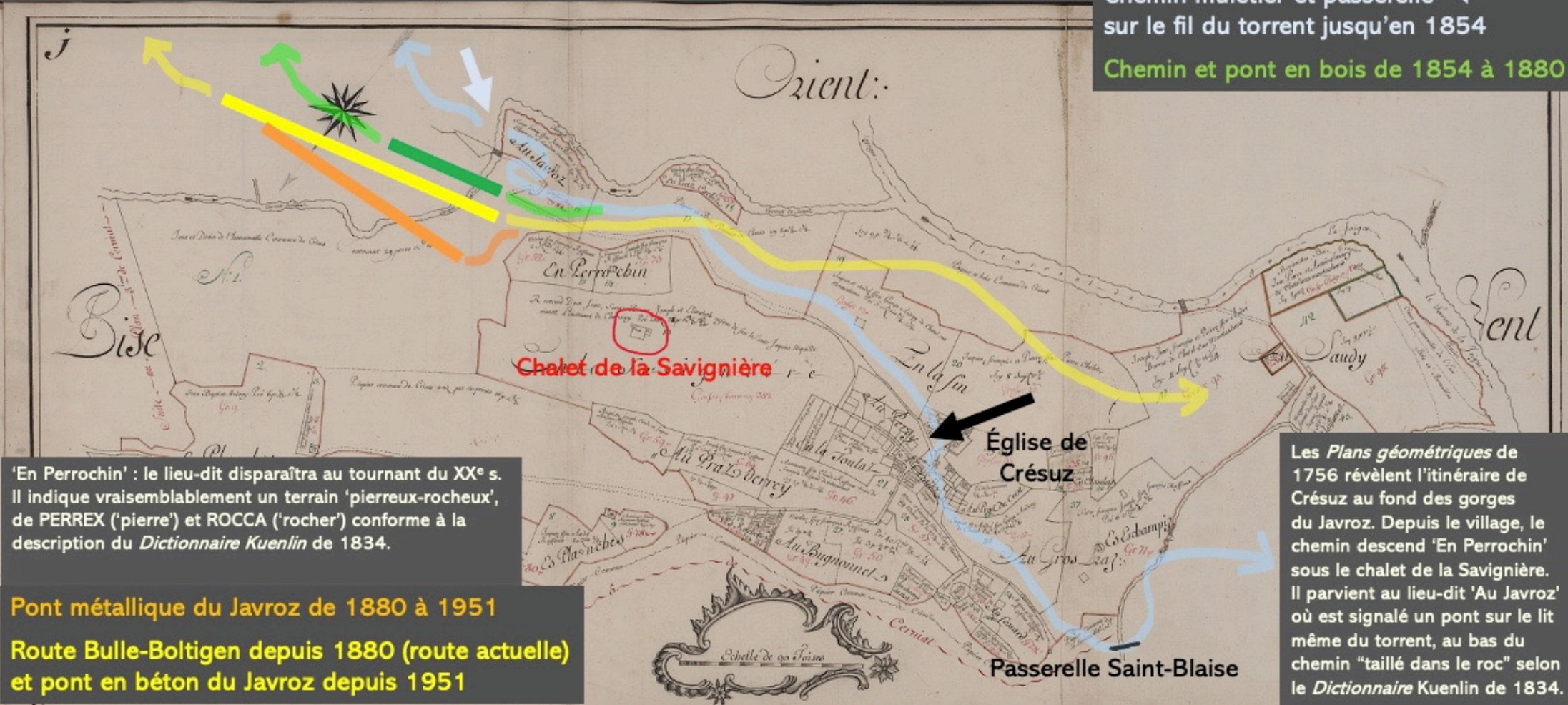
À partir de là, les choses deviennent... inouïes !

# Le site des quatre ponts des gorges du Javroz sur le "Plan Crésus" de 1756

Bise : nord / Vent : sud / Orient : est (Occident : ouest)

Chemin muletier et passerelle  
sur le fil du torrent jusqu'en 1854

Chemin et pont en bois de 1854 à 1880



'En Perrochin' : le lieu-dit disparaîtra au tournant du XX<sup>e</sup> s. Il indique vraisemblablement un terrain 'pierreux-rocheux', de PERREX ('pierre') et ROCCA ('rocher') conforme à la description du *Dictionnaire Kuenlin* de 1834.

Pont métallique du Javroz de 1880 à 1951  
Route Bulle-Boltigen depuis 1880 (route actuelle)  
et pont en béton du Javroz depuis 1951

Les *Plans géométriques* de 1756 révèlent l'itinéraire de Crésuz au fond des gorges du Javroz. Depuis le village, le chemin descend 'En Perrochin' sous le chalet de la Savignière. Il parvient au lieu-dit 'Au Javroz' où est signalé un pont sur le lit même du torrent, au bas du chemin "taillé dans le roc" selon le *Dictionnaire Kuenlin* de 1834.



1765

En 1765, les comuniers de Charmey n'accèdent pas à la demande d'aide de Crésuz pour remettre en état le chemin du Javroz « recouvert de terres et de pierres écroulées » durant la nuit du 2 au 3 novembre.

Archives communales de Charmey, cité par PERRET Marcel, *Charmey (...)*, Estavayer-le-Lac, 1977, p. 134.

## Un entretien laissant à désirer... jusqu'à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, partout !

1828

En janvier 1828, à l'occasion de travaux de réfection sur le chemin du Javroz faits « en commune », le secrétaire communal de Charmey note qu'il n'y a « que des femmes pour travailler ». Un usage très ancien, d'origine médiévale, selon lequel chaque propriétaire participe aux tâches d'entretiens des chemins. Des tâches auxquelles peuvent alors être astreintes les femmes veuves ou héritières. Celles-ci, comme les enfants qui peuvent aussi y être associés, accomplissent les travaux les plus légers comme étendre le gravier.

Archives communales de Charmey, cité par PERRET Marcel, *Charmey (...)*, Estavayer-le-Lac, 1977, p. 135.

1870

Pour certains travaux des années 1870 de la construction de la « route stratégique », donc en partie sous l'égide de militaires, on recourt à des bagnards astreints à des travaux forcés consistant par exemple à casser les pierres dégagées pour les terrassements afin d'en faire du gravier.

D'après : PERRET Marcel, *Charmey (...)*, Estavayer-le-Lac, 1977, p. 136.

CRÉSUS, Crésuz, Crisus, Chrisuz, Crisieux, Crisu,  
Crésuz, Crusuz.

Extrait de l'article 'Crésus'  
du *Dictionnaire historique*  
du canton de Fribourg de  
F. KUENLIN (1834)

1834

Une partie du chemin qui conduisait de Crésus à Charmey s'étant écroulé vers le milieu du siècle passé, plusieurs projets pour le réparer furent remis et présentés, mais sans résultat. Alors le gouvernement s'en est chargé, avec réserve d'être remboursé de ses frais et avances. On tailla dans le roc un chemin qui se maintient encore; cependant l'État n'a jamais rien réclamé.

1888

Si depuis Botterens on se dirige sur Charmey, on contourne Montsalvens. Là, nous avons trouvé une charrière obstruée par de gros cailloux, elle est dangereuse. C'est, du reste, en cet endroit que le bailli Othmar Gottrau est tombé, il y a quelques années. Nous appelons votre attention pour décider la commune qui aura la charge de l'entretien de cette charrière. Une amende.

Nous avons encore découvert une route pitoyable jusqu'au lieu appelé Rio du Javroz. Nous avons donné ordre à la commune de Crésuz de la rendre praticable. Une amende.

CHARMEY. — Cette localité est remarquable par ses mauvaises routes qui sont obstruées ou par des blocs de rocher, ou s'enfonçant dans les marais. Il est impossible de chevaucher dans de pareils lieux. Ordre a été notifié à la commune de Charmey de changer cet état de chose. Cinq amendes.

BELLEGARDE. — Depuis la Tzintre jusqu'à la Vilette, on rencontre une route dans un état scandaleux (*Schaudlosen und bösen Weg*). Trois amendes.

BROG. — Il existe un mauvais chemin, couvert de cailloux, depuis le château de Montsalvens. Cette commune doit l'améliorer. Une amende.

La Liberté, 20.03.1888



# Autopsie du passage du Javroz entre Crésuz et Charmey de 1854 à 2021

## Du pont en bois au pont en béton, en passant par un pont métallique



1875 : sur l'Atlas Dufour, le chemin muletier passe de Crésuz (avec 's') à Charmey par les gorges du Javroz sur le pont couvert en bois de 1854 à 28 m du torrent



1876 : la nouvelle route carrossable Bulle-Boltigen passe sous le village de Crésuz (avec 'z'). Le Javroz se franchit toujours sur le pont en bois de 1854



1887 : la route carrossable Bulle-Boltigen a été dotée du pont métallique du Javroz de 1881, le pont en bois de 1854 a été démol

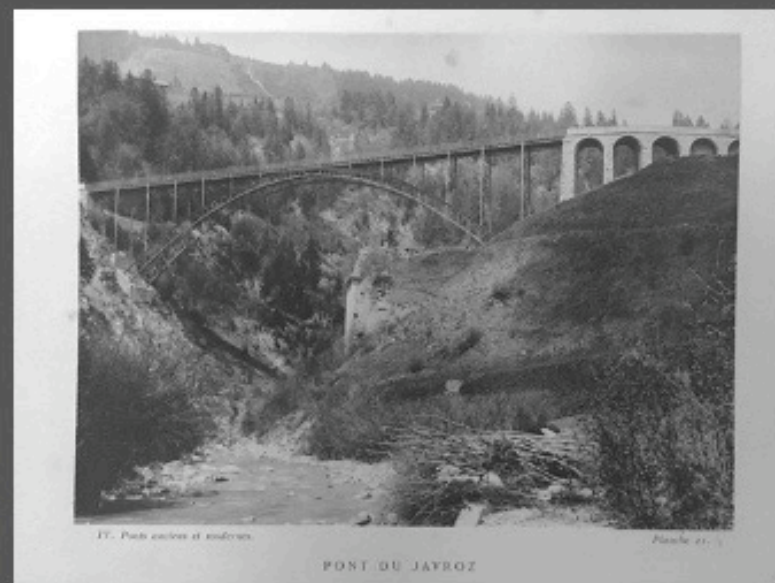


1890 : le nouvel Atlas Siegfried est plus précis. Il inscrit les tracés des deux anciens chemins d'avant et après 1854 vers Charmey (au-dessus de 'En Javroz'), ainsi que les ancrages rappelant le pont de 1854



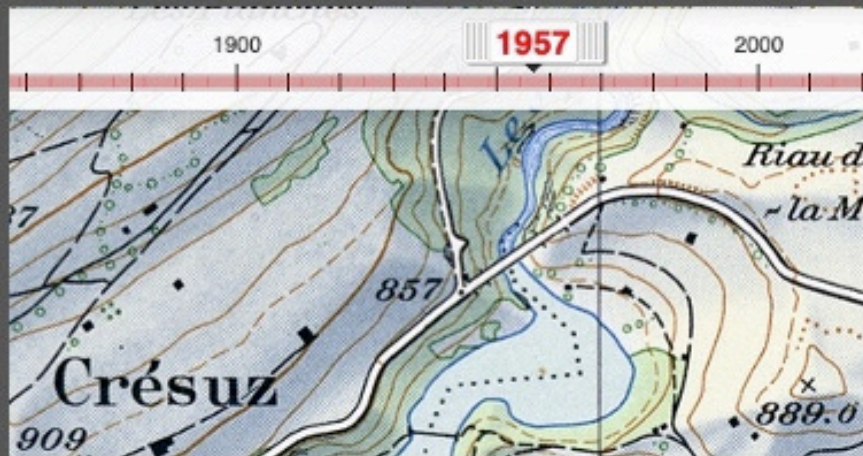


Sous le pont métallique du Javroz inauguré en 1881, on aperçoit le pont en bois de 1854.

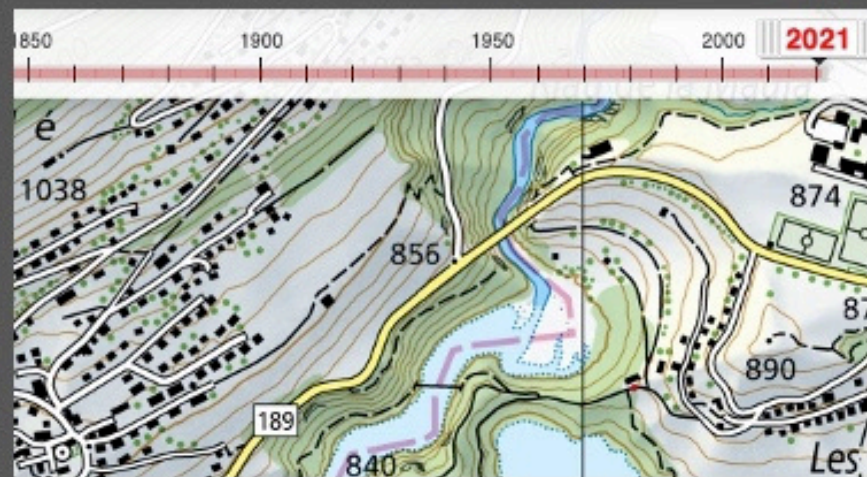


Sur cette photo du début du XXe siècle, on aperçoit clairement la culée Est, rive gauche, de l'ancien pont couvert en bois

1957 : la carte nationale montre le nouveau pont en béton du Javroz sans plus mentionner l'ancien chemin qui conduisait au pont de 1854



2021 : la carte de Swisstopo a rajouté en traitillé (sentier) le tracé de l'ancien chemin jusqu'à l'éperon Ouest soutenant le pont de 1854, sans mentionner la culée Est qui pourtant est intégralement conservée







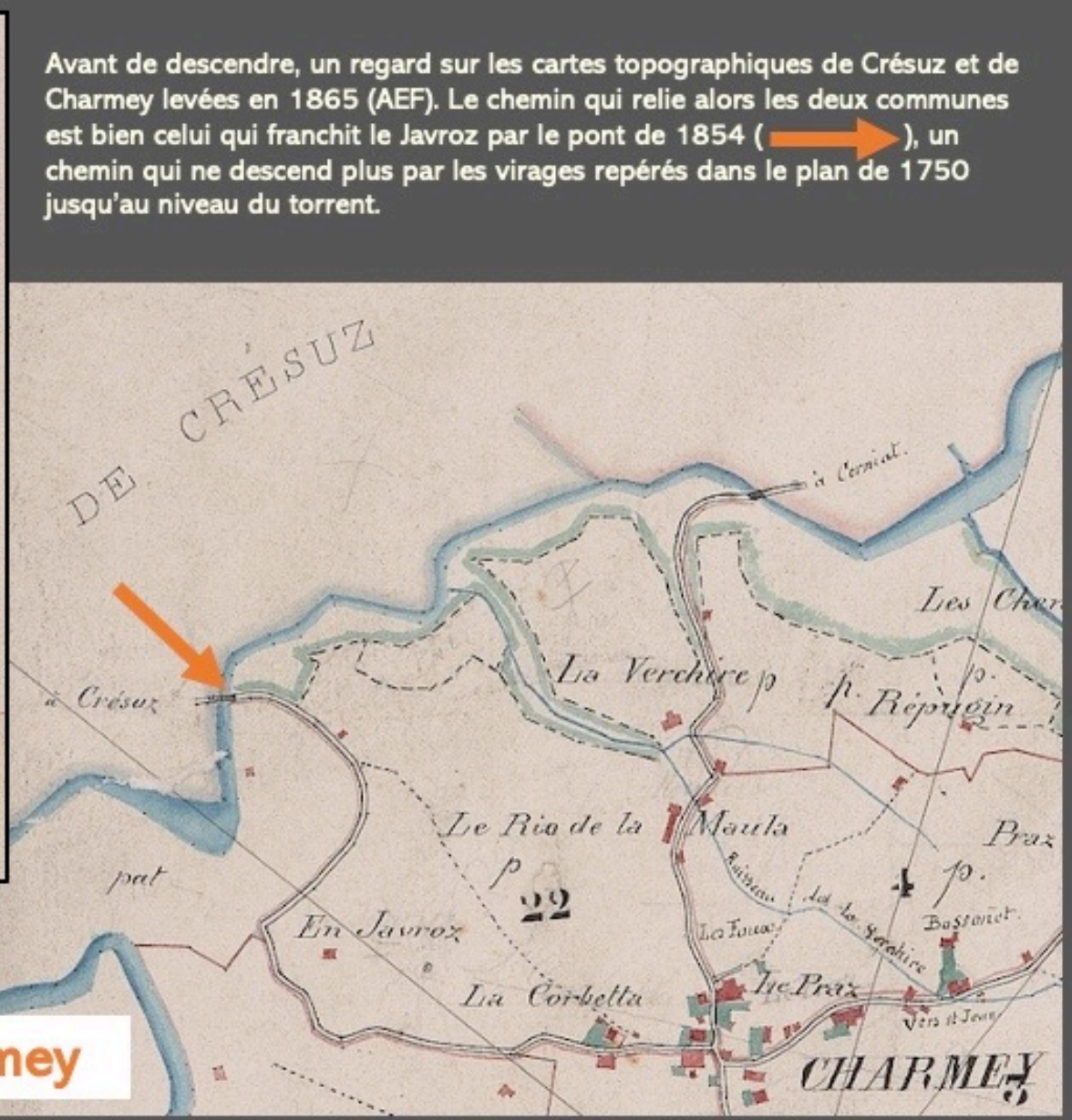
Il faut donc partir à la recherche des culées du pont en bois de 1854, monumentales, ainsi que des chemins d'accès à ce pont et à la passerelle antérieure, au fond des gorges...

Du chalet de La Savignière, on surplombe le pont du Javroz en béton de 1952 qui a remplacé le pont métallique de 1881, lequel a donc remplacé le pont en bois de 1854, situé beaucoup plus bas, et dont il reste les culées que l'on va redécouvrir.





De  
Crésuz...



... à Charmey

Avant de descendre, un regard sur les cartes topographiques de Crésuz et de Charmey levées en 1865 (AEF). Le chemin qui relie alors les deux communes est bien celui qui franchit le Javroz par le pont de 1854 ( → ), un chemin qui ne descend plus par les virages repérés dans le plan de 1750 jusqu'au niveau du torrent.

- CH AEF CC 48.1 Crésuz (106485), 1865, Archives de l'Etat de Fribourg
- CH AEF CC 216.2 Charmey (106440), 1867, Archives de l'Etat de Fribourg





**Vu dans haut, le tracé de l'ancien chemin depuis les dernières maisons de Crésuz...**

À la sortie de Crésuz , sous la Savignière, l'ancienne voie muletière est encore repérable par un replat entre le bas du pâturage et la rupture de pente donnant sur la route actuelle



## L'ancien chemin muletier descendant de Crésuz au fond des gorges, coupé par la route des années 1870, abandonné

C'est par 'En Perrochin' ('pierreux-rocheux') que passait le chemin muletier. La dénomination disparaîtra avec la route carrossable Bulle-Boltigen de 1880

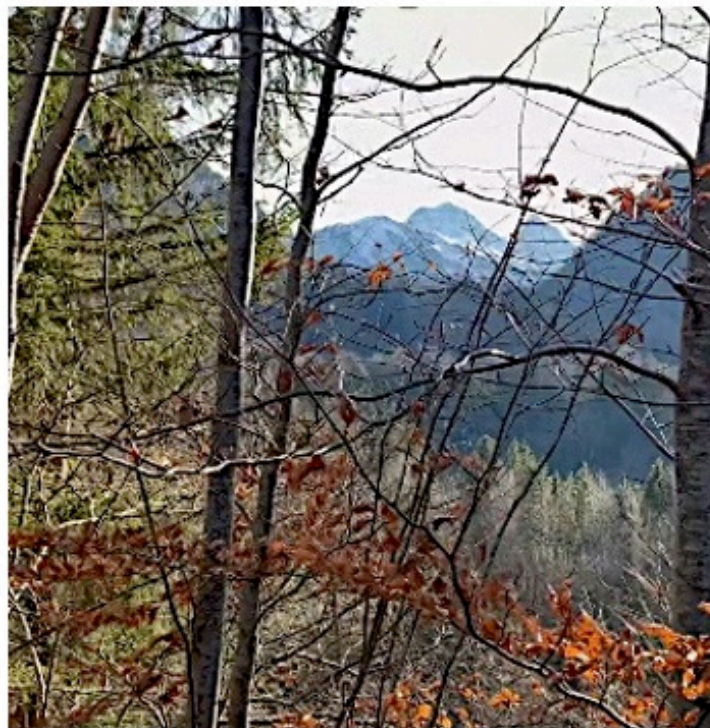
À l'aplomb du chalet de La Savignière, il faut repérer le départ ( → ), en aval de la route actuelle, du chemin muletier qui conduisait à la passerelle au fil du torrent, au fond des gorges, ainsi qu'au pont couvert en bois de 1854.

Embroussaillé, désaffecté depuis la mise en eau du lac de Montsalvens (1921), il est difficile de l'emprunter actuellement à travers un chaos de broussailles, d'arbres en travers du parcours. Le tracé est encore repérable avec ses murets en pierres sèches en mauvais état, jusqu'à la culée imposante du pont en bois de 1854, sur la rive gauche.

Depuis Crésuz, le chemin descendait en pente douce ( → ), pour traverser la route actuelle avant de poursuivre la descente, taillé dans le rocher selon le texte du *Dictionnaire* Kuenlin de 1834 jusqu'à la passerelle d'avant 1854, au fil du torrent, et au pont de 1854, à 28 m.







Au départ de l'escapade, la progression est aisée.





Ensuite, c'est de plus en plus impénétrable,  
voire chaotique...







... jusqu'au moment où les ruines de vieux murets indiquent qu'on est toujours sur la bonne voie...







**On rejoint l'embranchement entre le sentier muletier conduisant au fond des gorges, à droite, et celui conduisant au pont en bois de 1854, à gauche.**





Après environ 300 m, passés quelques pans de murs datant du chemin muletier signalé sur les plans du XVIII<sup>e</sup> siècle, soudain la culée Ouest (rive droite du Javroz) apparaît sur son éperon rocheux à près de 30 m au-dessus du fil du torrent. On peut déjà apercevoir le virage du chemin inscrit sur le plan de 1750, poursuivant jusqu'au pont d'avant 1854, sur le lit même du torrent...





Moins massive que la culée de la rive opposée, la culée Ouest reste tout de même imposante sur son éperon rocheux dominant la gorge du Javroz





Sur la culée en moellons, on est exactement à l'éperon rocheux sur lequel s'appuyait les arcs boulonnés du pont couvert en bois de 1854, d'une seule portée de 70m, jusqu'à la culée de la rive gauche qu'on devine en face...





Au dessous de la culée, on mesure l'état de conservation de la construction.

En dépit de la forêt qui a regagné le terrain, les gros moellons tiennent bon... pour l'instant !





En dessous, on retrouve le virage à droite du chemin qui conduit au fond des gorges, vers le pont au fil du torrent d'avant 1854






Voici, depuis les rives du torrent du Javroz, le tracé approximatif du chemin ( — ) qui conduisait au pont-passerelle ( •••• ) d'avant 1854. En haut, on distingue le pont actuel, à 58 m au-dessus du lit du torrent.









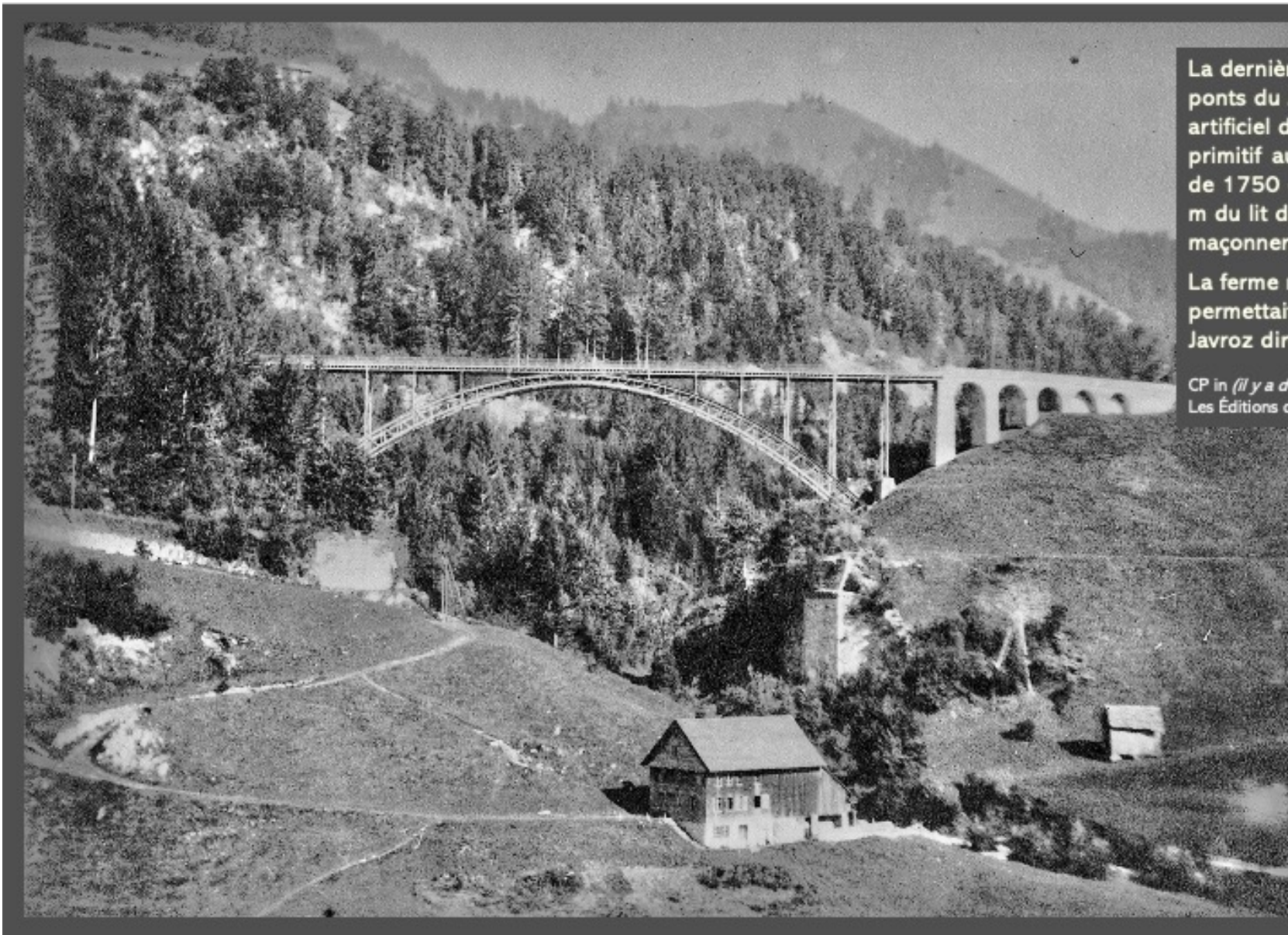
A historical black and white photograph of the Pont du Javroz, a stone arch bridge spanning a deep valley. The bridge is the central focus, with a forested hillside on the left and a grassy slope on the right. Two paths are overlaid on the image: a solid blue line representing an old access route and a red line with a dotted section representing a newer route. The red line starts from the bottom left, goes up a slope, and then follows a dotted path across the valley floor towards the bridge. The blue line starts from the bottom left, goes up a slope, and then follows a path that branches off from the red line's path. In the foreground, there are several small wooden buildings with thatched roofs. The overall scene is a rural landscape with a prominent stone bridge.

**Traces des anciens  
accès et des culées  
du pont en bois de  
1854 en 1921**

BCU Fribourg (Suisse), Pont du Javroz vers 1910,  
PHCA\_00352

Vers 1910, les anciens chemins d'accès aux ponts  
d'avant ( ——— ) et d'après 1854 ( ——— ) sont parfaitement visibles.





La dernière photo sans doute du site des ponts du Javroz avant la mise en eau du lac artificiel de Montsalvens. Les accès au pont primitif au fil de l'eau mentionné sur le plan de 1750 et au pont couvert de 1854 à 28 m du lit du torrent, avec ses deux culées en maçonnerie, sont encore visibles.

La ferme masque la passerelle qui permettait encore le franchissement du Javroz directement sur le lit du torrent.

CP in *(il y a de l'électricité dans l'air)*,  
Les Éditions de l'Hèbe, 2021, p. 17.



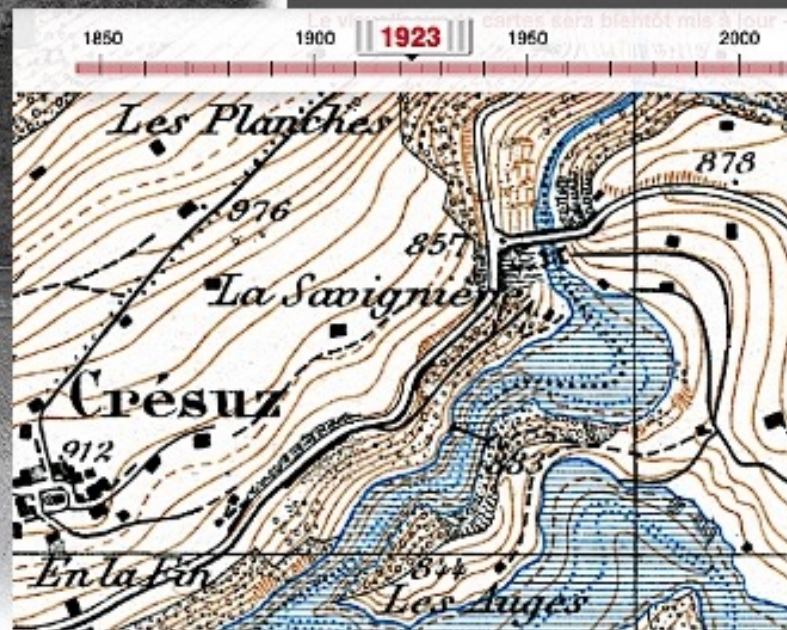
208

18 . VIII . 21

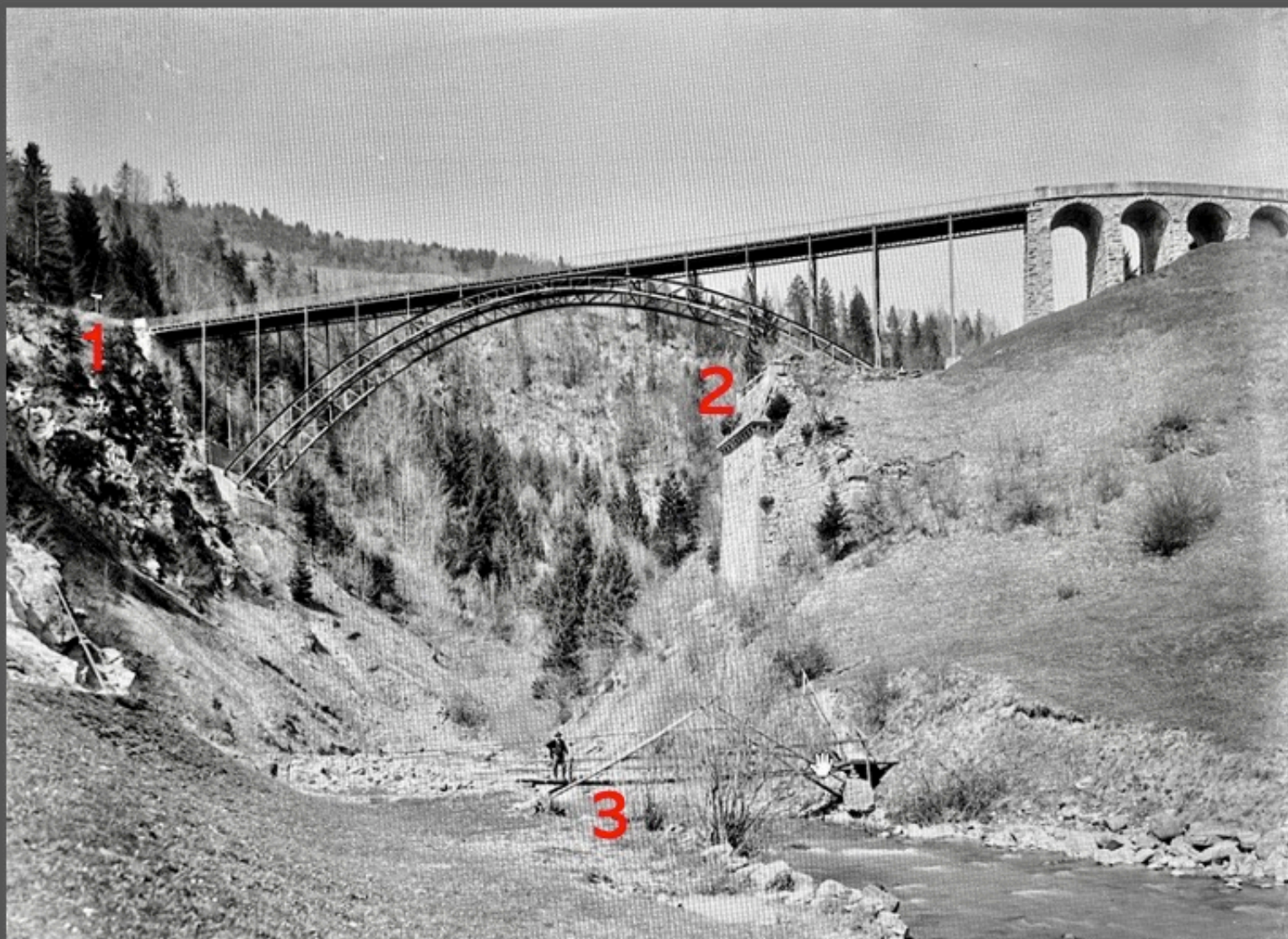


La mise en eau vient de condamner la liaison basse historique entre les deux rives, la ferme a été détruite. Sur la mouture 1923 de l'Atlas Siegfried, la ferme et les accès sont encore visibles alors que le lieu-dit En Javroz a disparu.

BCU Fribourg (Suisse), EEFR\_00117, Pont du Javroz et lac de Montsalvens, Crésuz-Charmey







Selon l'ingénieur cantonal Amédée Gremaud, avant le pont de 1854 le passage se faisait sur le torrent même,

*« Un peu à l'aval du pont en bois actuel, un passage composé de quelques pièces de bois recouvertes de madriers ».*

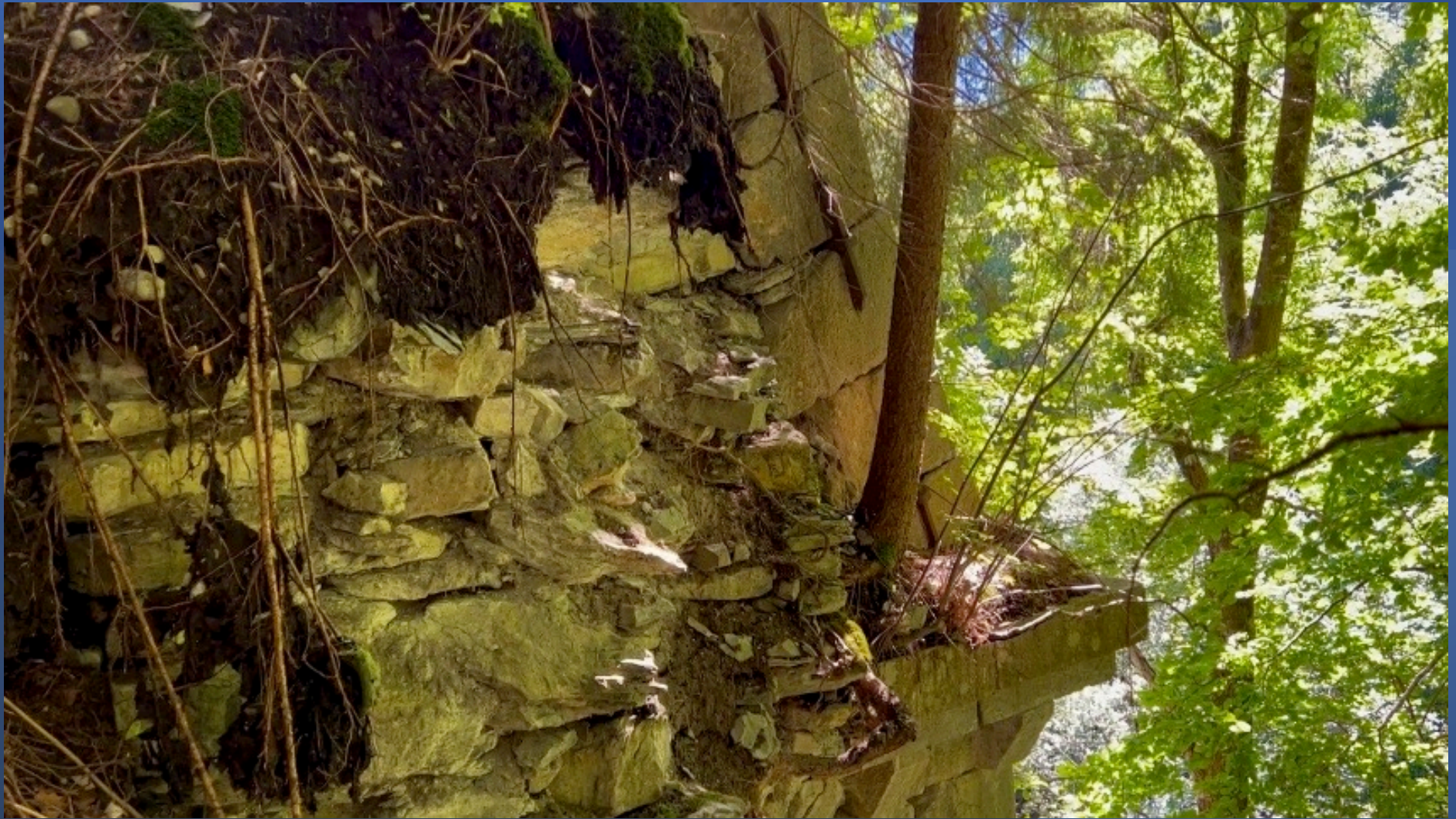
C'est bien ce que les Plans de 1750 indiquent, comme on l'a vu plus haut, un chemin encore repérable dans la forêt, conduisant après quelques virages à un pont situé au niveau du torrent, soit à l'emplacement de la passerelle visible sur cette photo prise vers 1900 (AEF).

- 1** Éperon rocheux et culée d'appui rive droite pour le pont couvert en bois de 1854 (tablier à 28 m du torrent, à 51 m pour le pont métallique).
- 2** Grande culée en maçonnerie comme appui sur la rive gauche.
- 3** Pont-passerelle du chemin muletier d'avant 1854, passage maintenu jusqu'à la mise en eau du lac de Montsalvens en 1921.

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

. AEF SPC I photo 63-007 Pont métallique du Javroz avec vue des culées de l'ancien pont en bois (vers 1920).





Maintenant, si l'on descend par l'autre rive, la rive gauche, sous le pont actuel, on parvient à la fameuse culée Est de l'ancien pont en bois du Javroz, très bien conservée, tout aussi difficile d'accès depuis le haut... même si l'on n'a pas trop froid aux yeux !





## Le pont en bois de 1854 parmi ses prédécesseurs en Gruyère et en Suisse

### Le pont en bois couvert de Lessoc

Ce pont couvert en bois, si mystérieux, repéré sur quelques images indirectes prises durant la construction du pont métallique de 1882 sous lequel il se trouvait, à quoi pouvait-il bien ressembler.

Surtout si l'on sait que sa portée était de 60 m, pour une longueur de 70 m... cinq fois celles du pont de Lessoc. !

Le pont couvert de Lessoc, en chêne, construit en 1667, franchit les gorges de la Sarine pour relier Lessoc à Albeuve ou Montbovon. Le lac de Montbovon qu'il traverse aujourd'hui a été créé en 1976 avec le barrage de Lessoc.

C'est une magnifique construction en bois de chêne, d'une portée de 14 m avec ses tirants obliques permettant de prendre en charge les forces verticales agissant sur les deux poutres supportant le pont. Une prouesse technique du XVII<sup>e</sup> siècle ! C'est le pont couvert en bois parmi les mieux conservés du canton de Fribourg avec celui du Châtelet que l'on va maintenant découvrir.





J. J. 4344 - Vieux Pont couvert près GRUYÈRES

Carte postale de Jullien frères photographes-éditeurs Genève  
(vers 1900) : <https://notrehistoire.ch/entries/q2YaEQpnYJx>

Ici, la portée est plus du double de celle du pont de Lessoc, 32 m, égale à la longueur de l'ouvrage, grâce aux tirants obliques qui soulagent la charge. Mais on est encore loin des 60 /70 m du pont du Javroz de 1854 !

## Le pont en bois couvert du Châtelet dit 'Le Pont-qui-Branle'

L'autre star de bois de la Gruyère, incontestablement, c'est le soi disant "Pont-qui-Branle" sur la Sarine, sous Gruyères, conduisant au domaine du Chatelet au pied de la dent de Broc.

Attesté comme passerelle, vraisemblablement, dès le milieu du XV<sup>e</sup> siècle, maintes fois emporté, solidifié, reconstruit... d'où sans doute son surnom initial de pont 'treublant' ('branlant' depuis le XIX<sup>e</sup> siècle), on peut l'admirer aujourd'hui dans sa structure de 1820 avec ses 32 m de portée préservés grâce à l'acier, la résine epoxy et les fibres de verre de la restauration de 1983.

D'après : [HTTP://WWW.SWISS-TIMBER-BRIDGES.CH/DETAIL/501](http://www.swiss-timber-bridges.ch/detail/501).

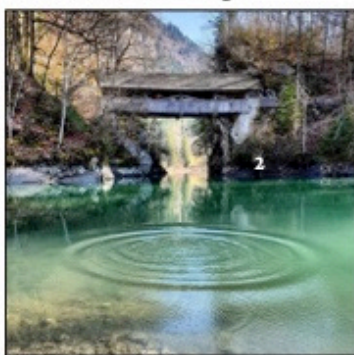


## Fiche 18. Cinq ponts côte à côte sur la route du fromage



Le pont couvert de Lessoc, entre Lessoc et Montbovon, sur la Sarine (1667) avant la mise en eau du barrage et après

Société suisse des Ingénieurs et Architectes, XXII<sup>e</sup>, AG 1901, *Album de Fête, Fribourg*, Labrousse 1901, Pl. 17; Dominique Haldemann, *Jutigny*, 16.03.2012



### Franchir les gorges entre Albeuve, Lessoc et Montbovon

L'un en pierre (n° 4), l'autre en bois (n° 1, n° 2), deux ponts très anciens pour accéder à Montbovon depuis Lessoc ou Albeuve sont conservés. En tout, sur le territoire de la commune, on compte aujourd'hui pas moins d'une dizaine de ponts, dont quatre, côte à côte, pour le seul franchissement de l'Hongrin, par la route et le rail, entre Albeuve et Montbovon (n° 3). Et donc, à 150 mètres à peine, le pont couvert en bois reliant Lessoc à Montbovon par un ancien chemin muletier.

Mais c'est par les ponts en pierre sur l'Hongrin que passait une des « routes du fromage », la plus directe pour Vevey depuis l'Intyamont. Une fois franchie l'arche inclinée du Pont du Moulin (4), mentionné en 1572, les caravanes traversaient Montbovon pour repasser l'Hongrin une seconde fois par le pont des Pontey (1578 dans sa version en pierre), gagner le Col de Jaman (1511 m), dévaler sur Clarens, Vevey et le Léman où leur précieuse marchandise était embarquée pour Genève et Lyon.



Quatre ponts sur l'Hongrin en une seule photo

Oui, quatre ponts entre Albeuve et Montbovon dont le Pont du Moulin (n° 4), ouvrage incliné à une arche en pierre, mentionné en 1572

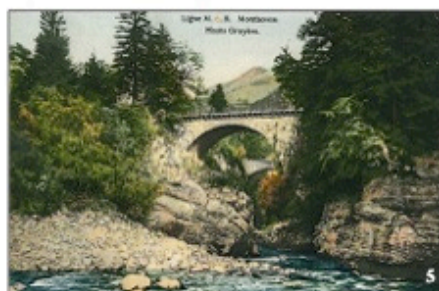
Alain Wicht/*La Liberté*, P. Ph. Bagnard, 2009



Le deuxième des quatre ponts aujourd'hui côte à côte pour franchir l'Hongrin, avant Montbovon en venant de Bulle, est celui lancé pour la nouvelle route carrossable vers le Pays d'en Haut en 1837. Et lorsque le chemin de fer Bulle-Montbovon à voie étroite est construit, en 1902, on a simplement posé les rails sur le pont, désormais routier et ferroviaire.

On lance ensuite un pont ferroviaire indépendant (1993), en aval, puis un dernier, en amont, pour une nouvelle route (2001). Ainsi, on a bien au total quatre ouvrages d'art côte à côte, véritable musée en plein air de l'évolution des ponts et chaussées sur quatre siècles.

Une collection complétée par le cinquième pont, couvert et en bois, celui de Lessoc sur la Sarine, tout proche.



Source

DEWARREY, Jean-Pierre, Quand l'Hongrin voit double, *La Liberté*, 05.05.2015 (Image 5, Collection Jean-Pierre Dewarrey, Lausanne)

## Neuf ponts remarquables sur deux sites en Gruyère

Le pont de Lessoc sur la Sarine fait partie d'un ensemble rare de ponts, entre Albeuve et Montbovon. Quatre ouvrages côte à côte, représentatifs de différentes époques, sur l'Hongrin, et un cinquième, celui en bois couvert, sur la Sarine, à moins de 200 m. Un véritable musée en plein air dont on peut se rendre compte de la richesse du patrimoine sur la fiche n°18 des « Images parlantes » en ligne sur le site du Musée gruérien : <https://musee-gruerien.ch/amis/des-images-parlantes/>

Des quatre ponts du Javroz, contrairement aux quatre de l'Hongrin, il ne reste, que le cheminement embroussaillé du plus vieux, celui d'avant 1854 ; le cheminement lui aussi très altéré et les deux culées en maçonnerie, intégrales elles, du deuxième, celui en bois couvert de 1854; les fondations en maçonnerie pour les appuis du troisième, le pont métallique de 1881, et bien sûr, intégralement, le pont actuel en béton de 1951.

Les deux sites constitueraient un extraordinaire musée du pont... si les ouvrages du Javroz avaient été conservés



Cinq siècles pour cinq ponts au même endroit

Les deux ponts les plus anciens – en pierre du XIV<sup>e</sup> s., en bois couvert du XVII<sup>e</sup> – sur l'Atlas Dufour (en haut)...

... les deux ponts routier et ferroviaire des XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> s. sur l'Atlas Siegfried et le nouveau pont routier de 2001 sur la carte nationale actuelle de swisstopo, montrant aussi les cinq ponts.



204 - 207 m en comptant l'avant-toit -, sur 7 piliers (vers 1700 dans son état actuel, mentionné en 1270) : sur le Rhin entre l'Allemagne et la Suisse à Stein (AG).

[https://fr.wikipedia.org/wiki/Pont\\_couvert\\_de\\_Bad\\_Saeckingen#/media/Fichier:Holzbruecke\\_Bad\\_Saeckingen.jpg](https://fr.wikipedia.org/wiki/Pont_couvert_de_Bad_Saeckingen#/media/Fichier:Holzbruecke_Bad_Saeckingen.jpg)



## La Suisse pays des ponts couverts en bois

S'ils n'ont pas été incendiés, la plupart des ponts en bois ont été remplacés à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle par des ouvrages métalliques puis en béton armé. On dénombre encore 150 ponts couverts en bois, surtout en Suisse centrale et orientale, à partir de la Gruyère et du Pays d'Enhaut.



À g., le plus haut (d'Europe) avec 48 m de portée à 100 m de hauteur (1943) : le *Höhe Brücke* sur la *Grosse Melchaa* près de Kerns, non loin de l'ermitage de Nicolas de Flüe au *Ranft* (OW).

<http://www.myswitzerland.com/fr-be/decouvrir/le-pont-couvert-en-bois-le-plus-haut-deurope/>

**Les deux ponts les plus anciens sont aussi les plus longs**



204 m de long (1333, reconstruit après incendie en 1994) : *Kappelbrücke* de Lucerne. Hormis le couvert, il correspond à la description faite par César pour le pont sur le Rhin (55 av. J.-C.).

[https://fr.wikipedia.org/wiki/Kappelbrücke#/media/Fichier:Kappelbrücke\\_Dawn.jpg](https://fr.wikipedia.org/wiki/Kappelbrücke#/media/Fichier:Kappelbrücke_Dawn.jpg)

**Un ouvrage très semblable au pont en bois couvert du Javroz de 1854**

### **Le *Punt Gronda* sur la *Russein* non loin de Disentis (GR)**

Il est contemporain du pont du Javroz (1857 contre 1854), avec une portée / longueur un peu inférieures (56 / 61 m contre 60 / 70 m) et une technique de construction différente : poutres en treillis avec arceaux et renforts en acier-cables avec contreventements supérieur et inférieur, sur la *Russein* / 8 couches de bois boulonnées en poutres ('fermes') formant deux arcs parallèles de 60 m (7 m de flèche) sur lesquels reposent les supports d'un tablier suspendu, sur le Javroz.

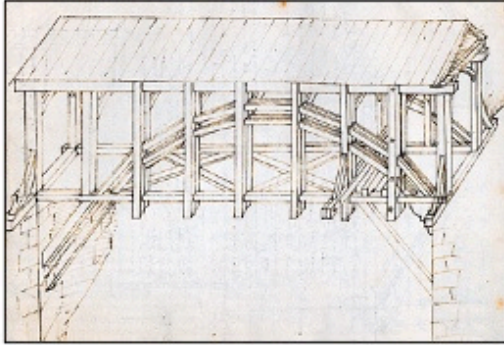
**Le pont du Javroz peut-il être considéré comme le plus long pont en bois de Suisse (du monde ?) d'une seule portée... s'il avait été conservé !**



<http://www.swiss-timber-bridges.ch/detail/400>



## Une technique ancienne : le pont couvert en bois à arc



Ce croquis de 1598 pour un pont dans le Tyrol atteste d'une technique très ancienne de construction en bois reproduisant celle de l'arche de pierre et permettant de suspendre à la structure ainsi constituée le tablier et son couvert.

Ce sera celle du pont en bois du Javroz de 1854.

D'après : SCHÄFER Jasmin; HOLZER Stefan M., Vision und Wirklichkeit: Modelle Schweizer Holzbrücken des 18. Jahrhunderts, *Kunst + Architektur in der Schweiz* 69(4) 2018 : <https://doi.org/10.3929/ethz-b-000317332>

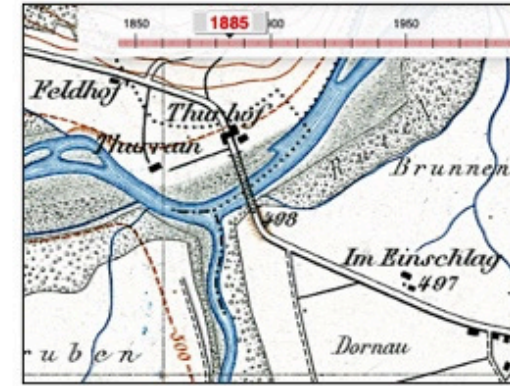
. Württembergische Landesbibliothek Stuttgart, Cod. hist, qt. 148,a, Blatt 8r

. Plan d'un pont de bois "d'une seule arcade & couvert" par Jean Herzog de Saint-Gall, Genève (1780), AEG Travaux B 4/26



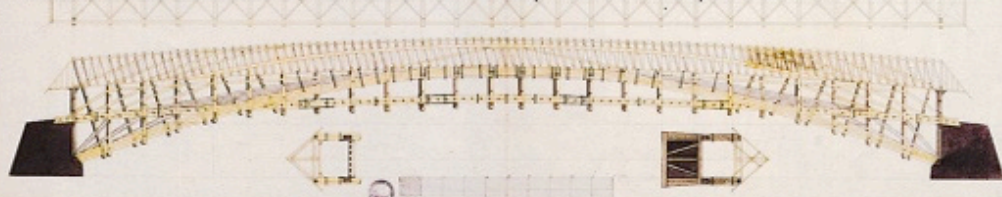
[https://picryl.com/dl?Id=29cea00d-e19b-4e18-966e-2636bd98004b&size=original&utm\\_source=29cea00d-e19b-4e18-966e-2636bd98004b|original](https://picryl.com/dl?Id=29cea00d-e19b-4e18-966e-2636bd98004b&size=original&utm_source=29cea00d-e19b-4e18-966e-2636bd98004b|original)

Le pont d'Oberbüren (ci-contre) est édifié en 1779 au confluent de la Glatt et de la Thur par Jean Herzog pour le prince-évêque de St-Gall. Détruit par un incendie en 1885, il est encore cartographié sur l'*Atlas Siegfried*.



La technique en arc, en particulier pour les ponts en bois de Suisse orientale, nourrira dans la deuxième moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle des projets d'ouvrages de plus de 100 m de portée directe, tels ceux de Shaffhouse sur le Rhin ou d'Oberbüren (SG) sur la Thur. Par sécurité, on dota tout de même ces ponts audacieux d'un pilier de soutien central, ce qui ramena leur portée à une soixantaine de m par travée, dimension tout de même exceptionnelle, analogue à celle du pont en bois du Javroz de 1854 !

Projet d'un pont sur l'Arve en bois d'un seul arc selon la technique Grubenmann, en tous points similaire à celui d'Oberbüren, non réalisé à cause de ponts levis inadaptés aux extrémités.



## Les frères charpentiers appenzellois Grubenmann

Ces constructeurs des plus importants ponts en bois de Suisse orientale mettent au point un système porteur composé de deux arcs surbaissés auxquels étaient fixés aux extrémités des piliers supportant le toit et dans la partie centrale des pièces soutenant le tablier. Ces ponts étaient célébrés dans les traités de génie civil. William Cox qualifia leurs auteurs de "purs génies" :

. Le pont sur le Rhin à **Shaffhouse**, en deux travées de 52 et 59 mètres de portée, par Hans Ulrich (1757). Le projet de Grubenmann d'une seule portée de 120 n'a pas été retenu, jugé trop audacieux.

. Le pont de **Reichenau** sur le Rhin (GR) d'une seule travée de 67 m, construit par Johannes (1755). Aurait-il le record de portée pour une travée ? Il semble reposer sur des supports en diagonale depuis les culées (voir à la page suivante).

. Le pont de **Baden-Wettingen** sur la Limmat, d'une travée de 60 m, par Hans Ulrich (1778), présenté à la page suivante..

Les trois chefs d'œuvre des Grubenmann furent incendiés par les Français en 1799.



# Un ouvrage en bois d'une seule portée aussi long que celui du Javroz... un autre plus long ?

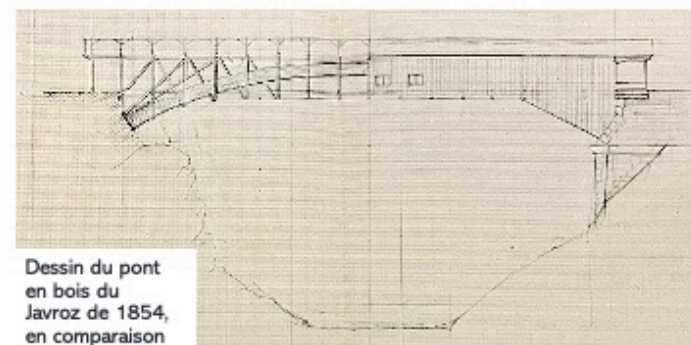
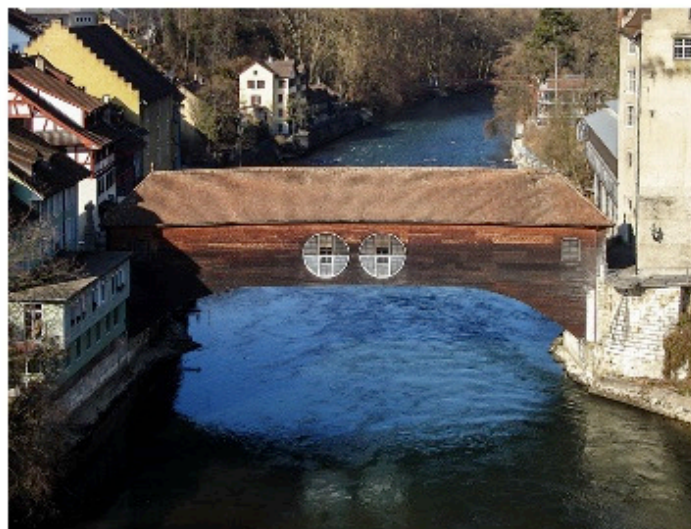
## Le pont en bois de Baden-Wettingen, "mère de tous les ponts à arcs"

La première mention d'un ferry à cet endroit date de 1274. Un premier pont est construit en 1764 par Grubenmann qui utilise un système porteur composé de deux arcs surbaissés formés de sept lits de poutres cintrées, ancêtres de nos 'lamellés-collés', auxquels étaient fixés aux extrémités des piliers supportant le toit et dans la partie centrale des pièces suspendues soutenant le tablier.

Cela semble correspondre à la description faite par l'ingénieur cantonal Gremaud pour le pont du Javroz, comme on le verra, conception adoptée d'ailleurs bien au-delà des frontières du pays, le pont de Wettingen ayant été célébré comme chef-d'œuvre aussi bien dans des traités de génie civil que dans des récits de voyage. William Coxe a été jusqu'à qualifier son auteur de "pur génie".

Le pont est donc lui aussi détruit en 1799 par les Français. L'ouvrage actuel, patrimoine national, date de 1818. D'une portée de 60 m égale à celle du Javroz, il est celui parmi les ponts encore existants qui lui correspondrait le mieux avec le *Punt'Grunda* sur le Russein dans les Grisons.

. QUARTIER Claude, *Ce que racontent les ponts couverts de Suisse (et d'ailleurs)*, Lausanne : Favre, Bulle : Musée gruérien, 2013, 27.



Dessin du pont en bois du Javroz de 1854, en comparaison

. BÜREN, Charles von, Hans Ulrich Grubenmann, un constructeur en bois appenzellois génial, *Ingénieurs et architectes suisses* 110 (1984) Heft 20, 314 : <https://doi.org/10.5169/seals-75346>

. Château de Reichenau (GR) : <https://i.pinimg.com/originals/b2/bb/b4/b2bbb420f769eb57067ed420ba6d0b6c.jpg>

## Le grand pont en bois de Reichenau sur le Rhin

Après l'abandon du pont de Domat/Ems (dit *Punt'Arsa*), Johannes Grubenmann lance un nouveau pont couvert en 1755. Un ouvrage audacieux incendié par les Français en 1799. Rebâti en 1819 par Johann Stiefenhofer, il est remplacé en 1881 par un pont métallique, la même année que celui du Javroz. Dans sa version de 1819, on donne sa portée unique à 70 m. Si elle n'est pas confondue avec la longueur totale de l'ouvrage, alors il pourrait passer pour le pont en bois d'une seule portée le plus long jamais construit.

**Dessin réalisé vers 1824 par Edouard Pingret.** Le pont couvert présenté de face, juste après le confluent des Rhin antérieur (à gauche) et postérieur (à droite), est celui reconstruit en 1819 par Stiefenhofer (BÜHLER Linus, Reichenau (GR), in *Dictionnaire historique de la Suisse (DHS)*, version du 23.08.2010, traduit de l'allemand :

<https://hls-dhs-dss.ch/fr/articles/008079/2010-08-23/>, consulté le 22.01.2024.)





## Le pont du Javroz de 1854 comparé au plus long pont en bois d'une portée actuel



Comme la Suisse, et en réalité comme de nombreuses régions du monde où les hautes futaies abonde, le Québec était réputé pour ses ponts en bois couverts avant l'ère du métal, de l'acier et du béton.

Aujourd'hui, le bois fait son retour et le pont sur la rivière Maicasagi, à 700 km au nord d'Ottawa, est présenté sur un site québécois comme "le plus grand pont droit en bois au monde, avec ses 68 mètres de portée libre".

L'ossature en bois lamellé-collé et en bois lamellé-croisé de cet ouvrage apparaît comme "une réussite d'ingénierie particulièrement remarquable".

<http://www.uqac.ca/espace-bois/pont-maicasagi-le-bois-au-profit-de-lingenierie/>

Que diraient les ingénieurs de ce pont du XXI<sup>e</sup> siècle à propos de l'ouvrage lancé sur le Javroz un siècle et demi auparavant ? Un ouvrage réalisé à la force du bras et à la charge du mulet, avant l'électricité et la motorisation, mais qui pourtant soutient la comparaison du point de vue de la portée, 60 m (pour une longueur de 70m) contre 68 m (portée et longueur).

Certes les charges utiles sont incomparables : quelques tonnes, pour le passage de chars attelés, pas encore de la diligence, contre 120 tonnes, pour le passage de lourds véhicules motorisés. Là réside essentiellement la différence obtenue grâce au progrès technique du lamellé-collé et croisé, ainsi bien sûr que des engins de levage capables d'agencer de lourdes pièces préfabriquées.

Mais surtout précise le site, "véritable prouesse technologique, le pont Maicasagi permet non seulement de démontrer qu'il est possible de construire des ouvrages en bois de longue portée, solides et durables, mais en plus, il s'est avéré que l'option bois était moins coûteuse que l'acier et offrait un délai plus court de fabrication. Pour réaliser un tel projet en acier, 12 à 16 semaines auraient été requises, alors que le bois n'a requis que 5 semaines."

Qu'en a-t-il été du pont en bois et du pont métallique du Javroz, entre 1854 et 1881 ?



**XIX<sup>e</sup>**

*Pont du Javroz  
près de Charnéy  
1:200*



**La construction en bois :  
une tradition  
charmeysanne  
séculaire**





Au bénéfice d'une longue tradition de la construction en bois en Gruyère, il n'est pas étonnant qu'on ait réussi à lancer un tel pont au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, juste avant la révolution des transports qui, avec le triomphe du métal, scellera très vite son destin.

Deux des rares clichés connus montrant le fameux pont couvert en bois du Javroz non pas directement, mais sous le pont métallique en construction en 1879-1880.

Musée gruérien Bulle

Trois images indirectes du pont en bois couvert du Javroz de 1854



N° 70  
Pont du Javroz.







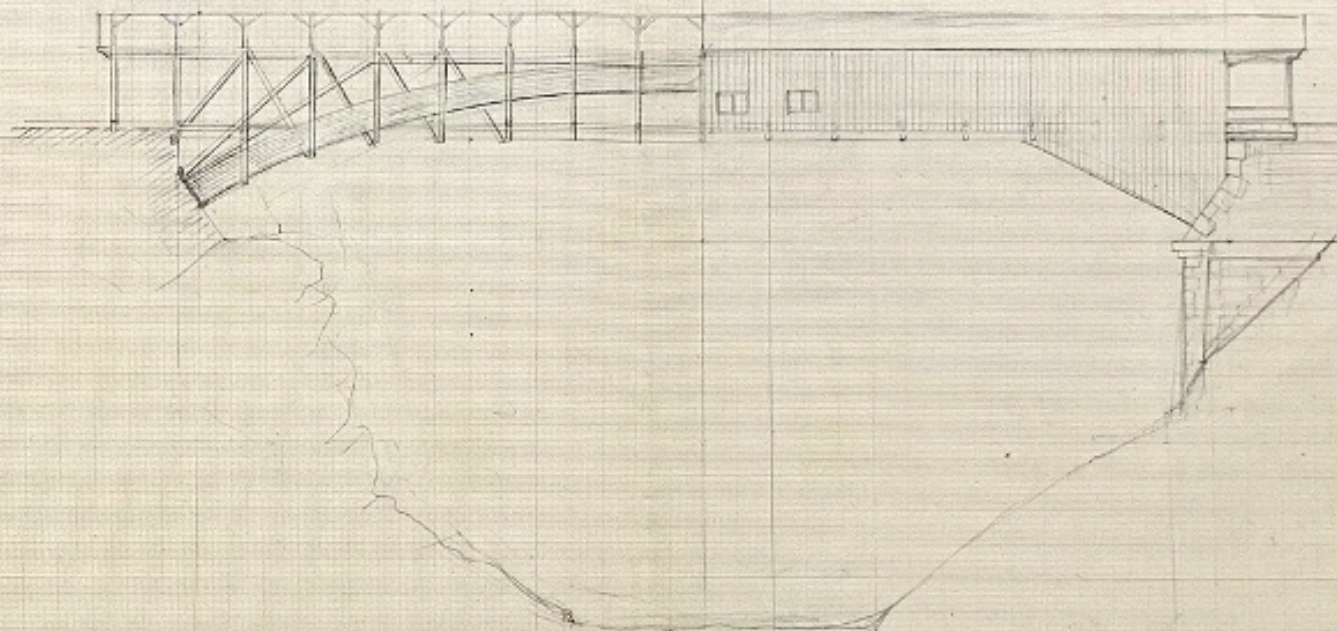


**Charmey,  
construction du pont  
métallique du Javroz  
(1879)**

BCU Fribourg\_CAPO\_05242



Pont du Javroz  
près de Chamsey  
1:200



## Dessin et description du pont

L'ingénieur cantonal Amédée Gremaud le décrit ainsi, en 1880 :

« *Le pont actuel - celui de 1854 donc, précédant le pont métallique de 1881 - est supporté par deux fermes 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 de 7 m. et 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, reliés entre eux par un double contreventement, est suspendu le tablier (28 m au-dessus du lit du torrent).* »

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

CH AEF SPC la 4325.17 Plan élévation (au crayon papier) de l'ancien pont couvert en bois du Javroz, 1877.11

Levé en novembre 1877



## Une gravure du peintre Joseph Reichlen (1845-1913)

Le grand peintre régionaliste est parvenu à croquer un instant rare de l'histoire des voies de communication : le triomphe du progrès technique dans le franchissement d'une gorge de montagne !

Reichlen enrichit le rendu naturaliste des deux ouvrages d'un environnement tout à la fois pastoral - un chervier admirant le tableau - et romantique - la transposition du passage en gouffre sauvage dompté tour à tour par le bois de la tradition et le métal de la modernité -.

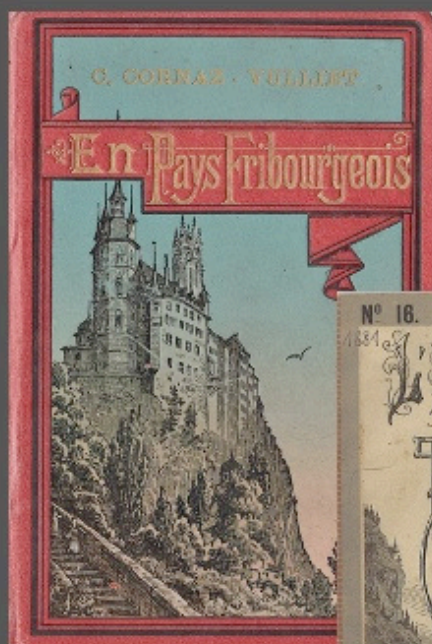
Attentif à l'emprise du progrès sur la civilisation rurale grüerienne, Reichlen n'a pas manqué la coexistence éphémère - à peine quelques mois - de deux chefs d'œuvre marquant chacun une apogée : celle du bois par un pont couvert d'une portée inouïe, celle du métal par un pont à l'arche aussi légère que hardie. Lequel des deux est le plus admirable ? Ils disparaîtront l'un et l'autre : le premier désossé, vendu à la pièce, le second réduit en tas de métal tordu au fond des gorges pour récupération.

Deux photos indirectes et ce dessin, exact semble-t-il quant aux proportions respectives des deux ouvrages d'art - les pentes et la profondeur des gorges sont un peu amplifiées -, c'est tout ce qui reste du plus long pont en bois d'une seule portée au monde. Hormis, comme on l'a vu, un cheminement embroussaillé, une culée en maçonnerie et deux relevés techniques au crayon.



Gravure de Joseph REICHLIN, Musée grüerien Bulle (reproduction in : DELACRÉTAZ Pierre, *Fribourg jette ses ponts*, Chapelle-sur-Moudon, 1990, 120.





## L'ancien pont en bois montré dans les premiers guides illustrés du canton de Fribourg

En 1892, le publiciste Charles Cornaz-Vulliet édite dans sa série de guides illustrés *La Suisse romande en zig-zag* un volume de 352 pages consacré au canton de Fribourg. Parmi la vingtaine de pleines pages illustrées figure la gravure de Reichlen avec en légende : « Ancien et nouveau pont du Javroz ».

Les deux ponts n'ont cohabité que peu de temps. Une telle inscription en pleine page est un indice de l'importance que les contemporains accordaient au pont en bois couvert du Javroz, éphémère, supplanté par son successeur en fonte.

CORNAZ-VULLIET Charles, *En pays fribourgeois. Manuel du voyageur*, Fribourg : sd. (1892), 225. Ni la bibliothèque de la BCU ni celle du Musée gruérien ne possède la première ou la deuxième édition du guide.

Dès 1881, avec l'ouverture de la route Bulle-Boltigen, la prestigieuse série *L'Europe illustrée* publiait la gravure de Reichlen en mentionnant le remplacement d'un pont en bois « à une hauteur de 28 m d'étiage et de 70 m de portée » par un pont métallique plus ample permettant un accès plus facile à Charmey par une nouvelle route militaire.

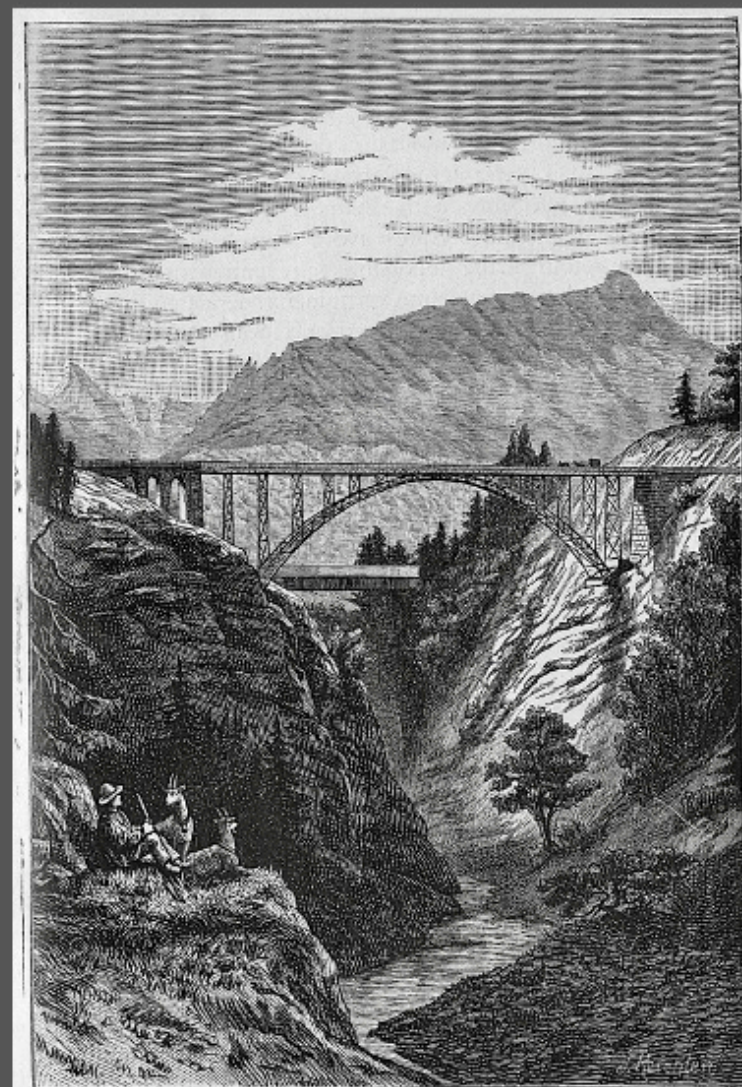
La Gruyère. Excursion du Léman à l'Oberland bernois par la nouvelle route alpestre de Bulle-Boltigen, in *L'Europe illustrée* 16/1881, Paris-Zurich-Londres, 23.



On est d'ailleurs venu de loin pour l'admirer, ce chef d'œuvre des ponts et chaussées en bois, notamment durant la construction du pont métallique, alors qu'il servait encore :

« Les sections vaudoises et bernoises de l'association des ingénieurs et architectes, le renommé professeur Collmann (...) avec ses élèves du polytechnicum (de Zurich) ont fait une excursion dans la Gruyère. Le pont du Javroz, œuvre si originale et si hardie, était leur principal objectif. (...) Le pont de bois de l'ancienne route, qui se trouve un peu plus bas, a aussi attiré l'attention de la petite caravane de jeunes techniciens composée de Hongrois, de Russes, de Napolitains et de Hollandais. »

La Liberté, 07.07.1881, 3.



ANCIEN ET NOUVEAU PONT DU JAVROZ





Vue des rives du Javroz, en hiver, la culée Est, rive gauche, bien conservée, est impressionnante (photo prise le 12.12.2023)



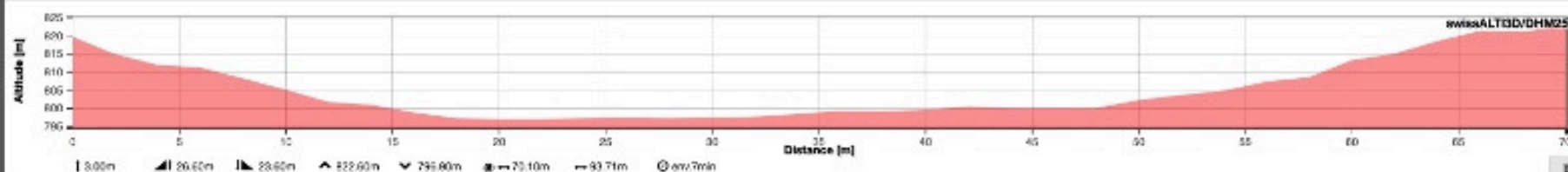
L'éperon rocheux et la culée de la rive droite sur lequel s'appuyait de ce côté le pont de 1854





L'Atlas Siegfried a conservé le souvenir du pont de 1854 dans ces éditions successives de 1895 à 1955 par deux crochets symboliques placés sur chacune des rives du Javroz, ainsi que ses chemins d'accès sur les deux rives.

Mesurer distance, surface, profil



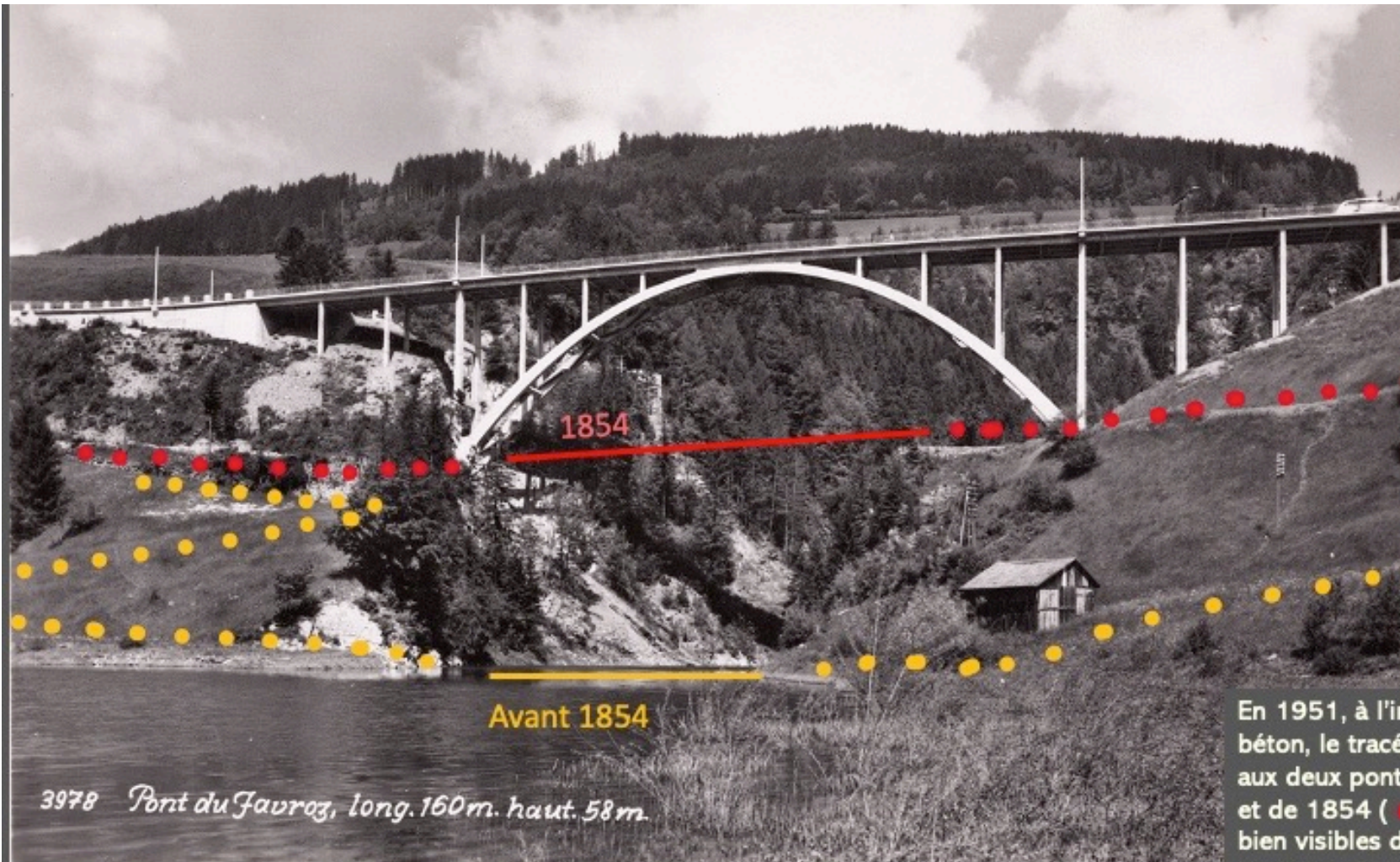
En mesurant la distance entre la culée Ouest, rive gauche, conservée, à 820 m d'altitude, jusqu'à l'éperon situé en face à la même altitude, on obtient à peu près 70 m.

La notice de l'ingénieur cantonal Amédée Gremaud (*Bulletin de la Société vaudoise des ingénieurs et architectes* 6/1880, pp. 23-26) décrit bien un pont en bois de 60 m de portée et de 70 m de longueur à 28 m du lit du torrent, inauguré le 31 décembre 1854 et bientôt remplacé, en 1881, par le pont métallique situé 30 m plus haut avec une portée de 110 m et une longueur de 160 m.

<https://www.e-periodica.ch/cntmng?pid=bts-001%3A1880%3A6%3A%3A24>







3978 Pont du Favroz, long. 160m. haut. 58m.

Avant 1854

En 1951, à l'inauguration du pont en béton, le tracé des cheminements menant aux deux ponts d'avant 1854 ( ● ● ● ● ) et de 1854 ( ● ● ● ● ) sont encore bien visibles dans la pente du lieu-dit 'Au Javroz', une zone herbagère bientôt abandonnée et rapidement embroussaillée.

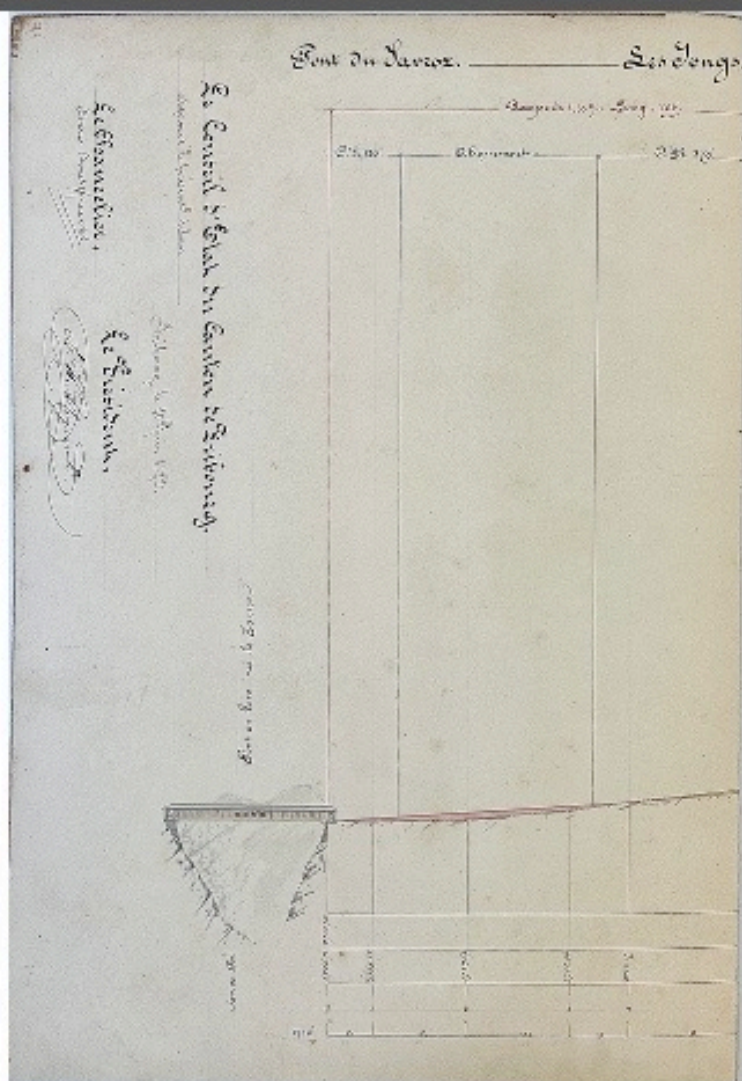
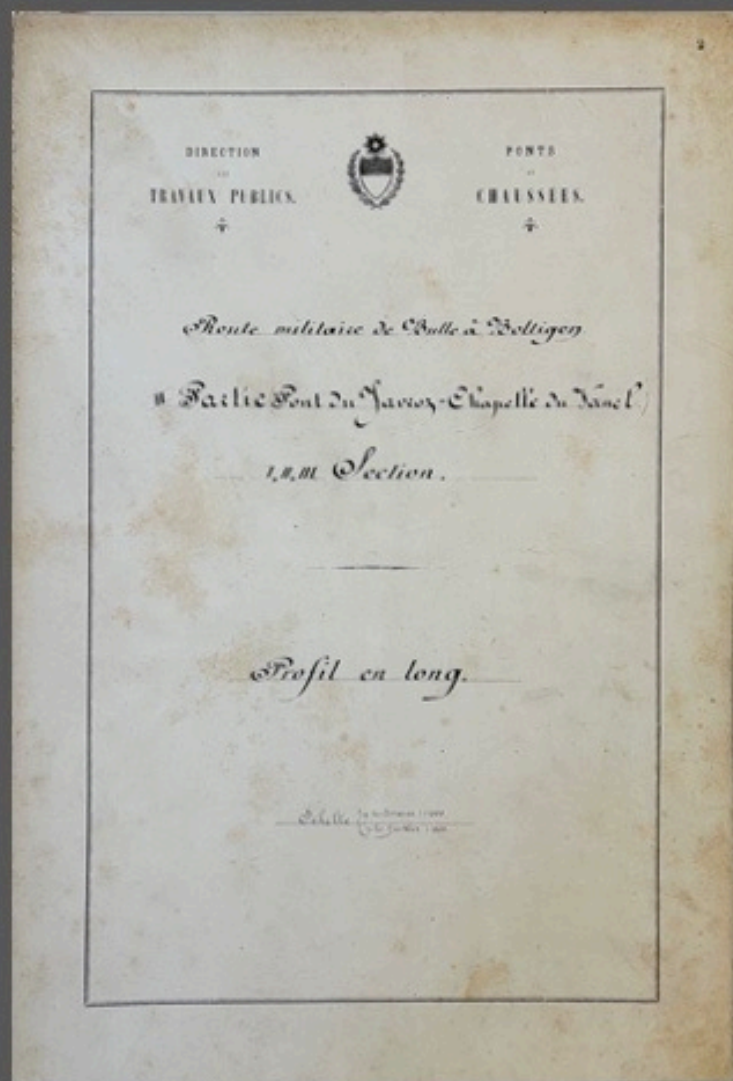
[https://www.e-periodica.ch/cntmng?pid=bts-001%3A1880%3A6%3A%3A24/©BCU Fribourg:CAPO\\_05238](https://www.e-periodica.ch/cntmng?pid=bts-001%3A1880%3A6%3A%3A24/©BCU Fribourg:CAPO_05238)





En attendant de découvrir l'aspect de cet ouvrage de 1854 tout à la fois éphémère (comportant des défauts de construction, il n'a servi que de 1854 à 1881) et extraordinaire, étant donné l'étendue de sa portée, voici le site où il se déployait, sous le pont en béton de 1952, avec une vidéo prise le 29 décembre 2023 depuis le torrent.





Les Archives de l'État de Fribourg ont conservé une riche documentation relative à la construction de la *Route militaire de Bulle à Boltigen* (années 1870).

Prenons le profil en long de la partie allant du pont du Javroz au Vanel, à la sortie de Charmey. Le dépliant de 1872 commence avec une reproduction en couleurs du pont en bois couvert inauguré le 31 décembre 1854.

. AEF SPC I Route Bulle-Boltigen, 11ème partie Grand Colin-chapelle du Vanel, 2ème section: traversée de Charmey et aménagements de bâtiments dans le village, 1876-1886.

. AEF SPC la 4332.4 Plan et profils des aménagements de la traversée du village de Charmey entre les piquets 40 et 56, route Bulle-Boltigen, 1878.05.

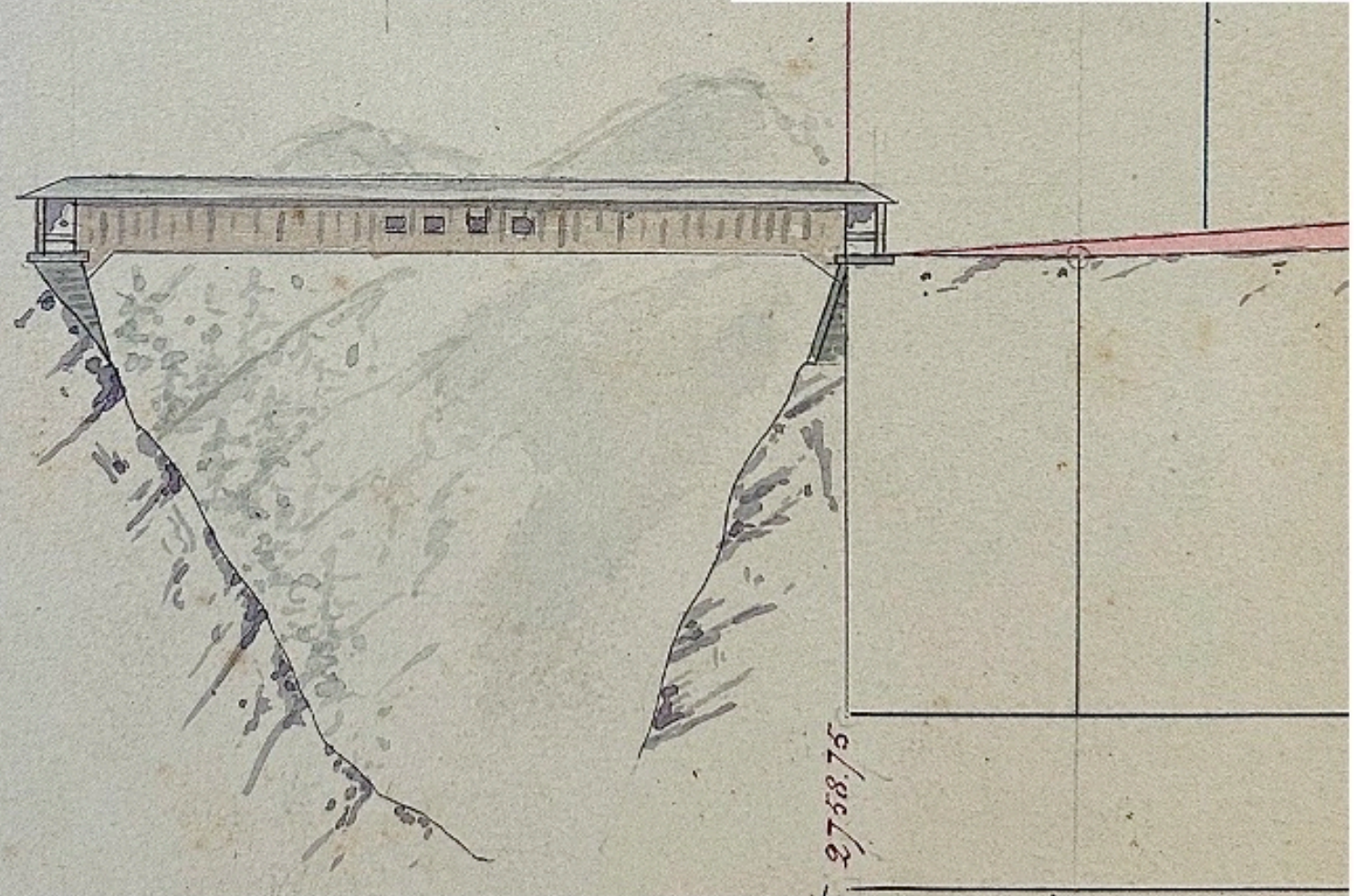


## Un dessin du pont !

La longueur de l'ouvrage est proportionnelle à l'échelle de mesure du profil de la route (218 pieds pour 70 m). C'est la hauteur du tablier au lit du torrent qui est exagérée. Elle devrait correspondre à un peu moins de la moitié de la portée du pont, de la distance entre les deux culées.

Par rapport au dessin de l'ingénieur cantonal, la hauteur de l'ouvrage proprement dit (entre le tablier et le faite du toit) est réduite, ce qui laisse l'impression qu'une telle construction en bois d'une seule portée est tout à fait improbable.

Pourtant, la réalité est bien là : en dépit de cette représentation déformée, ce pont avait bien 60 m de portée unique pour 70 m de longueur !



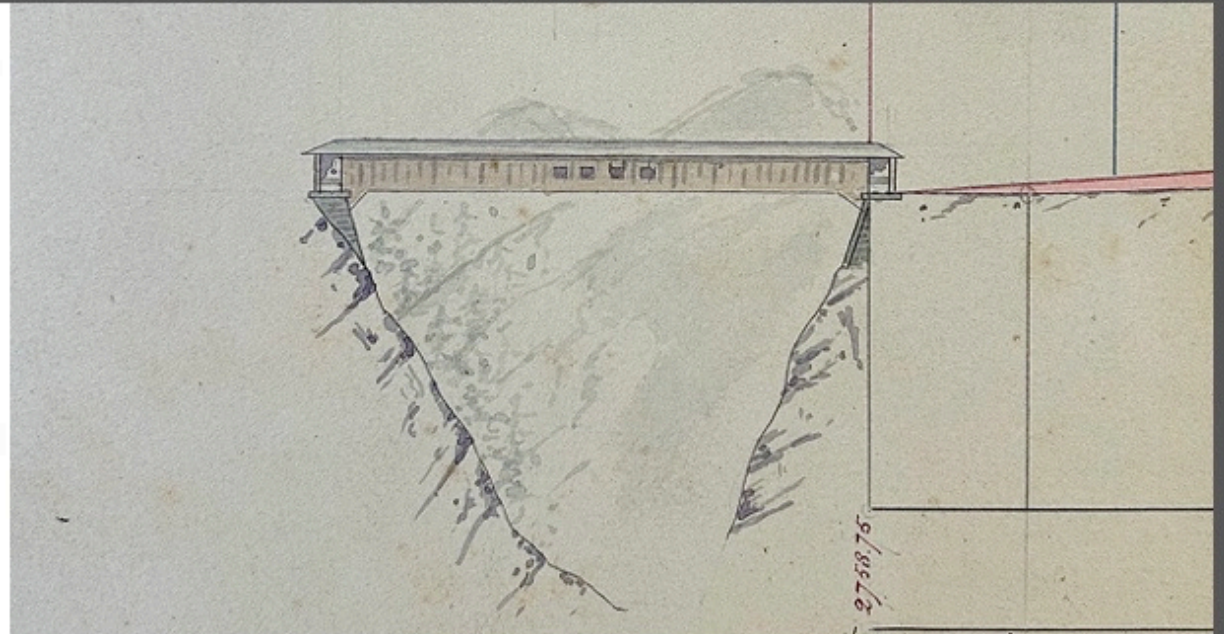




Le plan section Perroche - pont du Javroz, sous le chalet de la Savignière, montre le pont couvert en bois (en rouge) et le pont métallique en projet (en bleu) ainsi que les chemins d'accès.

On repère aussi (trait unique) l'ancien sentier muletier qui serpentait sous le pont de 1854 jusqu'à un passage sur le lit du torrent.





## Plan, relevé et description du plus long pont en bois d'une portée au monde !

Les Archives de l'Etat de fribourg en ont conservé un dessin, levé en 1877. Avec la description de l'ingénieur cantonal et les photos indirectes prises lors de la construction du pont métallique de 1881, on se rend compte que ce pont était bien un chef d'œuvre de l'ingénierie du bois. Il aura servi moins d'un quart de siècle. Aujourd'hui, seules ses deux culées et son cheminement, très endommagés et embroussaillés, sont conservés... pour combien de temps ?



En mars 1853, le Grand Conseil du canton de Fribourg, à majorité radicale, accorde les premiers subsides pour la construction d'un pont en bois couvert au Javroz divisé à 19'764 Frs. La commune de Charmey doit s'acquitter des 1'000 Frs pour le bois et les charrois.

En 1854, un nouveau décret alloue 23'000 Frs de subsides sur la base d'un devis monté à 60'000 frs.

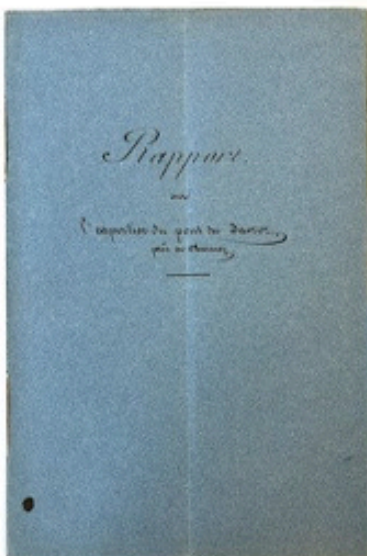
Les notes manuscrites destinées à l'information du Conseil d'État mentionnent que le décret ne figure ni au Bulletin des lois, ni à la Feuille Officielle, « ni même » au Bulletin du Grand Conseil. L'explosion des coûts pour un pont desservant d'abord une commune radicale, Charmey, aura-t-elle incité les radicaux à ne pas divulguer de tels chiffres au moment où ils sentent leur régime menacé ? Celui-ci sombrera d'ailleurs en décembre 1856 après l'Assemblée populaire de Posieux.

En février 1856, un an après la mise en service du pont, le Conseil d'État décide de « corriger sa construction » suite à une expertise de juillet 1855. Une convention est passée avec l'architecte Gribi pour un prix à forfait de 12'000 Frs à prendre sur le solde des subsides.

Notes ms. du 28.11.1882. *Ponts et Chaussées. Charmey, Vente de l'ancien pont du Javroz. Renseignements.* AEF SPC lb 119,1-2.

En 1964, dans son historique de Crésuz, Oscar Ruffieux, sans citer ses sources, signale la construction de 1854 à 1855 d'une « merveille » : un nouveau pont en bois d'une longueur de 70 m, d'une seule arche, couvert, reconstruit en 1856-1857. Crésuz paya 600 frs pour la construction et fournit 80 sapins tirés de la forêt du Creux de la Savignière située juste en amont du pont. Démoli pour le pont métallique de la nouvelle route Bulle-Boltigen en 1879, Oscar Ruffieux conclut : « L'ancien pont aurait pu subsister et être classé comme monument historique. » Qu'on représente les 1'000 frs acquités par Charmey pour sa part de bois ?

RUFFIEUX Oscar, *Historique de la commune de Crésuz*, dactyl. 24 p., Archives communales de Crésuz, p. 14.



## Un chef d'oeuvre mal construit...

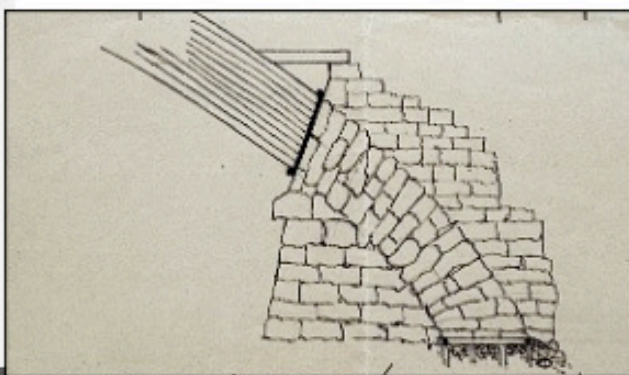
Le 9 juillet 1855, les architectes Gribi et Roller de Burgdorf (BE) déposent donc un rapport d'expertise sur le nouveau pont en bois du Javroz.

« (Le pont) présente pour celui qui doit le passer un aspect réellement effrayant. (...) Ouvert au public, au transport des voitures et au passage des troupeaux, son état doit être envisagé comme dangereux. (...) Il lui est impossible de résister à un ouragan ou aux oscillations produites par le passage d'un troupeau. »

Selon le rapport, le pont n'a pas été construit avec des bois de chêne ce qui a nécessité des modifications du plan initial lequel, s'il avait été respecté, moyennant quelques corrections, aurait permis d'avoir un pont plus sûr. Points d'appui sur culées en moellons sans plaques de fer, donc fragiles, exécution grossière, en particulier des ferrures... Le rapport conclut à la dangerosité du pont et à un usage limité «le plus possible». Les frais de reconstruction sont estimés à 9'000 Frs.

*Rapport d'expertise du pont du Javroz près de Charmey à la Direction des Travaux publics (J. Gribi & R. Roller architectes à Burgdorf canton de Berne, 9 juillet 1855, 6 p. ms), AEF SPC la 5334.1*

La maçonnerie des culées sont jugées bien exécutées (croquis). Seule la partie en bois est démontée et reconstruite par l'auteur du *Rapport* de 1855, l'architecte bernois Joseph Gribi. Le PV de réception du nouveau pont conclut en septembre 1857 à « une construction aussi élégante que simple, bien exécutée. » Moyennant quelques travaux de rejointoiement des culées et d'évacuation des eaux, un ultime examen est prévu après passage des troupeaux et des convois de bois destinés à faire office d'épreuve. Fin 1880, l'entrepreneur de la route Bulle-Boltigen Pharisa se porte acquéreur auprès de la commune de Charmey du pont qui va être démolí. La correspondance relative à ce rachat indique une offre de 1'000 Frs. La commune demande au Conseil d'État la marche à suivre. On ne sait pas ce qu'il en est advenu.



*Procès-Verbal d'expertise pour la réception du pont sur le Javroz, reconstruit par M. Gribi (Ulrich Lendi architecte; Alex Cosandey inspecteur des Ponts et Chaussées, 19.09.1857, 2 p. ms), AEF SPC la 5334.2*

**Le plus long pont en bois d'une portée connu est ainsi reconstruit à grands frais pour à peine un quart de siècle avant d'être bradé planche par planche et de laisser place à un ouvrage métallique !**

**... reconstruit pour 23 ans !**





## Le pont en bois de Sodbach (sur la Singine)

Attesté en 1662 avec des fondations du XII<sup>e</sup> siècle, plusieurs fois emporté et reconstruit, le pont actuel a été édifié en 1867, 12 ans après celui du Javroz.

Il passe pourtant dans l'Inventaire de voies de communication en Suisse comme constituant pour l'époque un record avec ses 43 m de portée entre les culées (60 m pour le pont du Javroz).

Sa structure porteuse est celle conçue par l'ingénieur américain William Howe (1803-1852), constituée de tiges métalliques verticales permettant de placer en précontrainte la charpente triangulée et réduisant considérablement la quantité de bois nécessaire tout en accroissant la rigidité de l'ensemble.

*D'après : Les chemins historiques du canton de fribourg, OFROU – IVS, 2000, pp. 25-26.*

Bien qu'on ait attribué la technique Howe au pont du Javroz, on verra que c'est bien celle en arc de bois qui fut utilisée entre Crésuz et Charmey en 1853-1854.

[https://www.google.com/maps/uv?pb=!1s0x478e41b4611170a3%3A0x8066b697fb99357113m117e164115sCgIlgAQ&hl=fr&viewerState=ga&cr=ll\\_a7&imagekey=!1e10!2sAF1QipNIO7mWdX8ql8lx1Vxh4BPXo4Ulz9XCP0rBRgzo](https://www.google.com/maps/uv?pb=!1s0x478e41b4611170a3%3A0x8066b697fb99357113m117e164115sCgIlgAQ&hl=fr&viewerState=ga&cr=ll_a7&imagekey=!1e10!2sAF1QipNIO7mWdX8ql8lx1Vxh4BPXo4Ulz9XCP0rBRgzo)

On hésiterait à passer avec un troupeau de 30 vaches (au moins 15 tonnes) sur ce pont droit en bois, à quelques mètres seulement du lit du torrent, alors que le pont du Javroz laissait passer les troupeaux de l'inalpe et de la désalpe... à près de 30 m de hauteur.



L'ingénieur cantonal Amédée Gremaud a expliqué pourquoi un pont aussi imposant, récent, chef d'œuvre de l'ingénierie du bois, a dû céder la place à un nouvel ouvrage :

*« (...) Il y a toujours un certain danger à construire des ponts en bois d'une aussi grande portée. Son coût peut être évalué à environ 100'000 frs.*

*Vu l'existence de ce pont hardi, qui fait encore aujourd'hui l'admiration des voyageurs, on se demandera sans doute pourquoi il n'a pas été maintenu pour le passage de la nouvelle route? Les motifs en sont les suivants : cet ouvrage, d'une solidité relative, placé trop bas pour desservir avantageusement Charmey, la localité la plus importante de la vallée, nécessitait pour son maintien des chemins de raccordement fort coûteux, surtout sur la rive droite (...). Un subside spécial avait aussi été promis par la Confédération pour un passage plus élevé. Pour toutes ces raisons, le conseil d'État décida la construction d'un nouveau pont. »*

#### Qui a construit le pont de 1854 ?

L'ingénieur cantonal Gremaud précise dans sa notice que le projet fut élaboré en 1851 par M. Hochreutiger (?) et que les travaux eurent lieu de 1853 à 1854. Mais qui en furent les maîtres d'état et comment ce pont audacieux a-t-il été lancé ?

Les archives, pour l'heure, n'ont pas permis de le savoir.

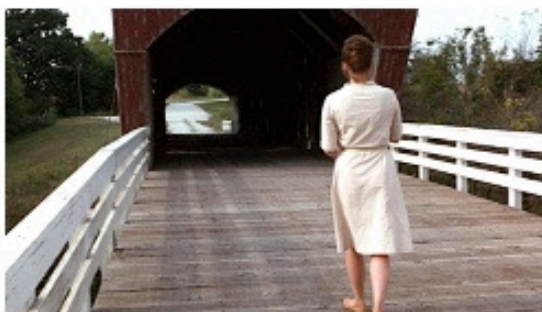
## Une technique américaine ?

Le pont du Javroz de 1854 s'est-il inspiré du système *Howe truss* ("charpente Truss") mis au point par William Howe pour les premiers ponts ferroviaires des années 1840 : treillis croisé renforcé par des tirants verticaux (en bois, puis en métal) ? Le cas échéant, la rapidité avec laquelle on aurait adopté en Gruyère un système d'outre Atlantique repris pour les ponts métalliques est surprenante. Au Javroz, la technique 'Howe' a peut-être été greffée sur celle en arc, séculaire, pour une portée de... 60 m !

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

### Roseman Covered Bridge

Le héros de '*Sur la route de Madison*' est un pont 'Howe truss' comme la plupart des ponts américains ou québécois... ou, partiellement, comme celui du Javroz (?)



## Après vingt-cinq ans, un chef d'œuvre de l'ingénierie du bois est sacrifié pour un chef d'œuvre de l'ingénierie du métal !

De toute façon, les subventions fédérales étaient conditionnées à la suppression de dénivellations importantes. Le cheminement accidenté par le pont de 1854 imposait un nouvel ouvrage à hauteur de la nouvelle route en phase d'achèvement.

MUTTER Christa, *Le pont du Javroz, Fribourg ville de ponts, ProFribourg* 71/1986, 50.

La route étant classée "stratégique", une construction en bois n'aurait plus permis le passage de convois militaires lourds. Un même argument précipitera en 1950 le remplacement du pont métallique par un pont en béton adapté au passage de poids lourds motorisés.

La vie des ponts en bois ou métallique du Javroz fut ainsi relativement brève : 26 et 69 ans, respectivement. Sans compter les risques de destruction par le feu pour un ouvrage en bois en cas de conflit. En 1799, les envahisseurs français avaient incendié les ponts en bois les plus remarquables du pays, comme on l'a vu.





On ne peut qu'imaginer ce pont disparu, à défaut d'une photo de premier plan, avec sa longueur de 70 m à près de 30 m du lit du torrent, d'une audace inouïe !



# Le pont métallique du Javroz de 1881



Reste à retrouver la trace de l'ancien pont métallique de 1881... Partons de la rive droite du Javroz à l'ancrage aval du pont encore parfaitement conservé au départ de la route de Cerniat.



Pourtant, nous avons, dans notre seul petit canton de Fribourg, quelque six cents ponts, grands et petits, de toutes les époques et des constructions les plus diverses.

Il est assez curieux d'observer que les ponts dans la montagne, les ponts de la Gruyère et de la haute Singine ne sont pas comme on pourrait le supposer, les plus élevés et les plus audacieux ; au contraire, ils se trouvent en général à fleur d'eau et ne sont ni bien longs, ni bien hauts.

Par contre, c'est dans la plaine, dans ce qu'on appelle le plateau qu'on trouve les ponts les plus remarquables par leurs dimensions et leur élan.

Cela s'explique du fait qu'en montagne, la rivière et la route cheminent côte à côte au fond de la vallée. Elles se tiennent presque constamment au même niveau, comme deux sœurs qui se donnent la main. Quand il arrive que la route doit enjamber la rivière, un ponceau, juste aussi long que le lit du torrent est large, lui suffit amplement.

C'est ainsi que les ponts sur la Sarine en Haute Gruyère, sur la Trême, la Sionge, la Jogne et la Veveyse, n'offrent au point de vue technique, aucun intérêt spécial. Je ferai toutefois une exception pour le pont de Charmey sur le Javroz qui enjambe le torrent à une hauteur de 57 m.

Un car de touristes vient de franchir le pont métallique du Javroz. La route Bulle-Boltigen fait partie des grands tours de la première civilisation des loisirs, ici en 1947, peu avant le remplacement du pont métallique par un pont en béton. On repère à peine la silhouette du Moléson, élément central de la carte postale.

Musée gruérien Bulle, G-10-15-0303-06 , photo GlassonL.

## Le pont métallique du Javroz, un pont de montagne exceptionnel

Le pont métallique du Javroz est sans aucun doute le pont de montagne le plus majestueux du canton de Fribourg, pays de ponts par excellence, ainsi que le remarquait Victor Buchs dans son histoire des ponts fribourgeois.

*Buchs Victor, Les ponts du canton de Fribourg, Pro Lemano : organe officiel de l'Association pour la défense des intérêts économiques, industriels, commerciaux et touristiques de la Suisse romande, 1927, p. 77.*





[https://fr.wikipedia.org/wiki/Viaduc\\_de\\_Garabit#/media/Fichier:Viaduc\\_de\\_Garabit\\_\(Alphonse\\_Terpereau,\\_1884-04-18\).jpg](https://fr.wikipedia.org/wiki/Viaduc_de_Garabit#/media/Fichier:Viaduc_de_Garabit_(Alphonse_Terpereau,_1884-04-18).jpg)



Le plus haut pont métallique du monde est encore en construction au moment de l'érection du pont métallique du Javroz, en 1881: le viaduc de Garabit, dominant la Truyère de 122 m sur 560 m de longueur pour une arche de 165 m de portée, construit par Gustave Eiffel, mis en service en 1888, un an avant le plus haut édifice du monde, métallique lui aussi, la Tour Eiffel.

À Fribourg, le viaduc de Grandfey avec ses 82 m de hauteur et ses 380 m de longueur sur la Sarine supporte alors la comparaison, d'autant plus qu'il a été inauguré en 1862, 26 ans avant celui de Garabit !

## À l'apogée de l'ère de l'acier

Des premiers ponts en fonte, l'*Iron Bridge* en Angleterre (1779) ou le Pont des Arts à Paris (1803), aux gigantesques réalisations contemporaines en acier et en béton, comme le viaduc de Millau et ses 2,5 km de longueur pour 350 m de hauteur, l'âge d'or des ponts métalliques se situe à l'ère de l'acier, au beau milieu de laquelle est érigé le pont métallique du Javroz, en 1881. Aux gorges du Javroz, nous sommes donc entre le déclin du bois, après une apogée dans la deuxième moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle, et l'introduction du béton armé, entre le pont en bois de 1854 et le pont en béton de 1951.



©Julien frères, Photo Editeurs, Genève

J. J. 9986 Fribourg - Viaduc de Grandfey.





S. 136. Pont du Javroz et Lac de Montsalvens.

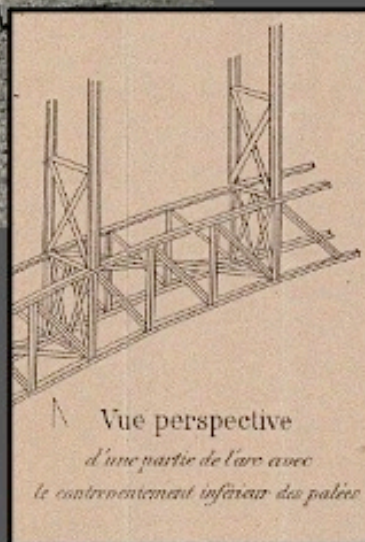
Le lac de Montsalvens vient d'être mis en eaux avec un niveau qui parvient jusque sous le pont métallique du Javroz. L'ancien accès au pont en bois de 1854 est bien visible.

<https://www.ebay.fr/itm/351326483518>

## Le pont métallique du Javroz, chef d'œuvre de l'ingénierie de l'acier

Des onze projets en pierres, suspendus, métalliques ou mixtes déposés, c'est celui d'un jeune ingénieur neuchâtelois, Jules Röthlisberger, qui vient de terminer ses études dans le prestigieux département de génie civil du Polytechnicum de Zurich à l'âge de 21 ans. C'est son deuxième contrat après le viaduc de Mellingen (AG) de 200 m de long pour 45 m de hauteur. Le nouveau pont du Javroz aura, lui, 160 m de longueur totale dont 110 m pour la partie métallique composée d'une arche à 57 m de l'étiage et d'une ouverture de 86 m, la moitié de celle de Garabit.

Avec une charge utile d'une dizaine de tonnes, le pont n'est déjà plus aux normes pour les transports des années 1930. On le renforce – avec des poutres de bois ! – en attendant un nouveau projet en béton armé que la guerre retarde et qui sera inauguré en 1951, juste à côté.



Röthlisberger et la maison Ott & Cie de Berne conçoivent des arcs métalliques doubles allant en s'amincissant vers le haut, non exactement parallèles, de manière à ce que les poutrelles verticales soient de même dimension pour relier les deux parties de chaque arc. Un travail d'orfèvre digne pour l'acier de ce qu'étaient parvenus à réaliser pour le bois leurs prédécesseurs.

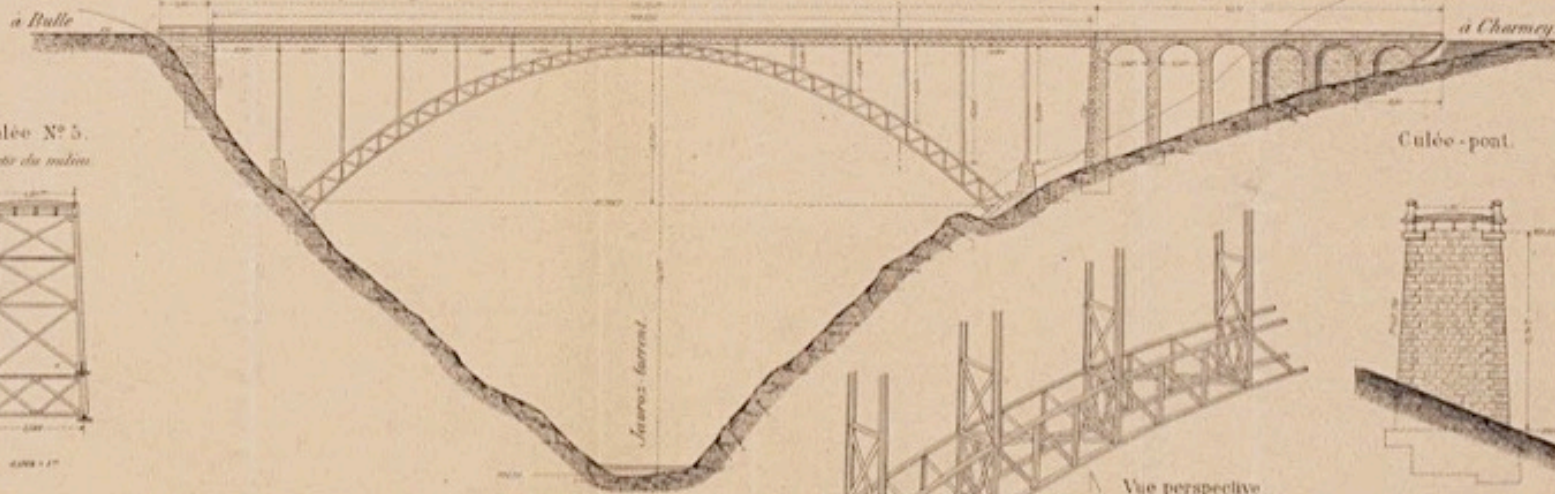
D'APRÈS : MUTTER Christa, Le pont du Javroz, Fribourg ville de ponts, ProFribourg 71/1986, p. 50.  
[http://www.andrey.li/fribourg/Pro\\_Fribourg\\_071\\_1986\\_r.pdf](http://www.andrey.li/fribourg/Pro_Fribourg_071_1986_r.pdf)



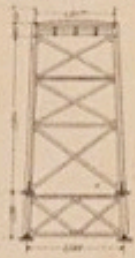
PONT DU JAVROZ  
Route stratégique de Bulle - Bolligen.

Élévation et plan du pont  
métallique du Javroz

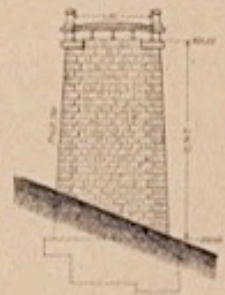
Elevation



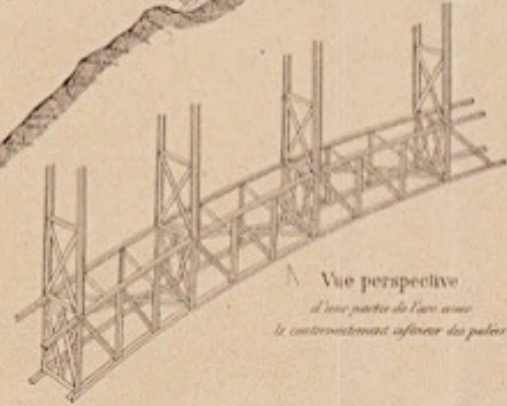
Palée N° 5.  
à partir du milieu



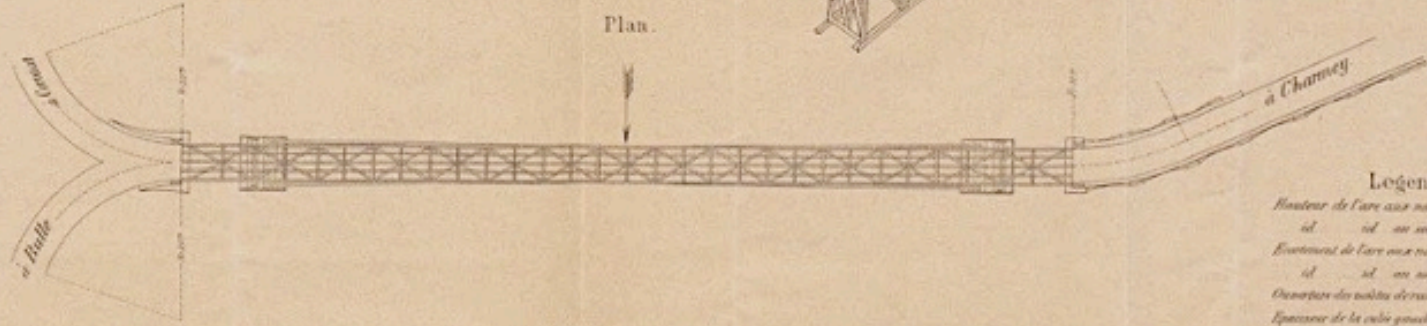
Culée - pont.



Vue perspective  
à une partie de l'axe avec  
le contreventement inférieur des palées



Plan



Echelle de 0,002 par 1''

Legende

Hauteur de l'axe aux maçonneries	2,691
id. id. au sommet	1,309
Ecartement de l'axe aux maçonneries	6,000
id. id. au sommet	4,854
Diamètre des voltes de raccord à l'axe	3,000
Epaisseur de la culée gauche à l'axe	1,696
id. des piles à l'axe	1,010





Le pont métallique du Javroz a disparu. Il reste néanmoins l'attraction, avec la cité de Gruyères, du merveilleux décor animé de l'orchestron Le Solea (1914) du café Le Fribourgeois à Bulle...

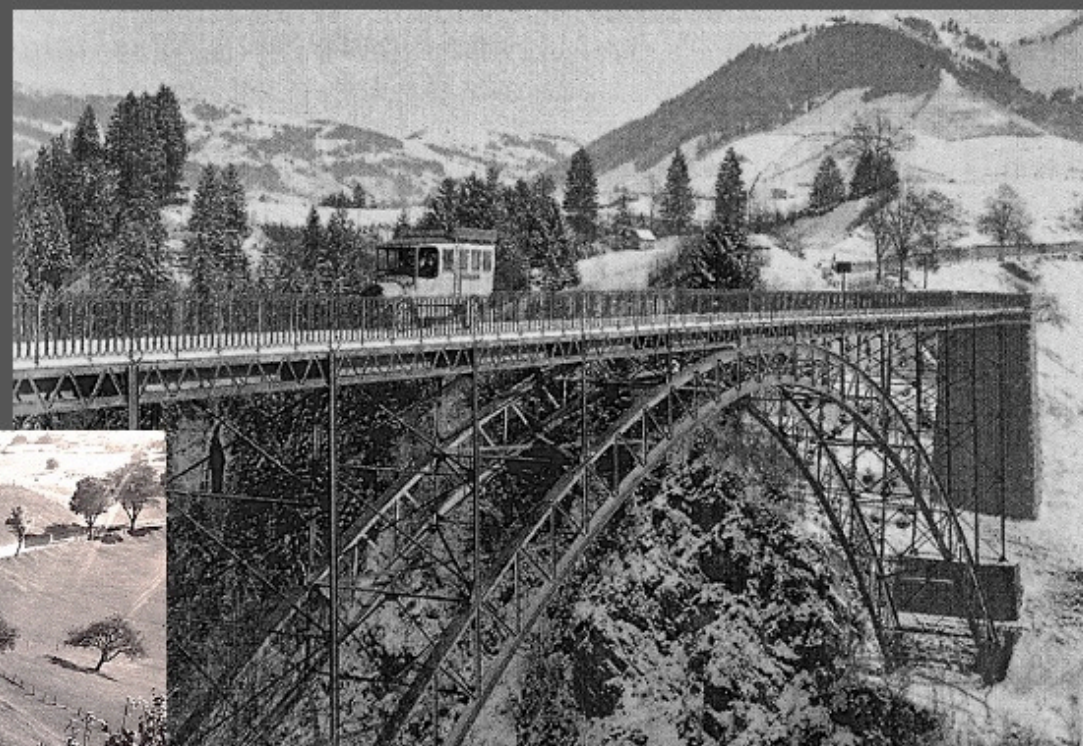
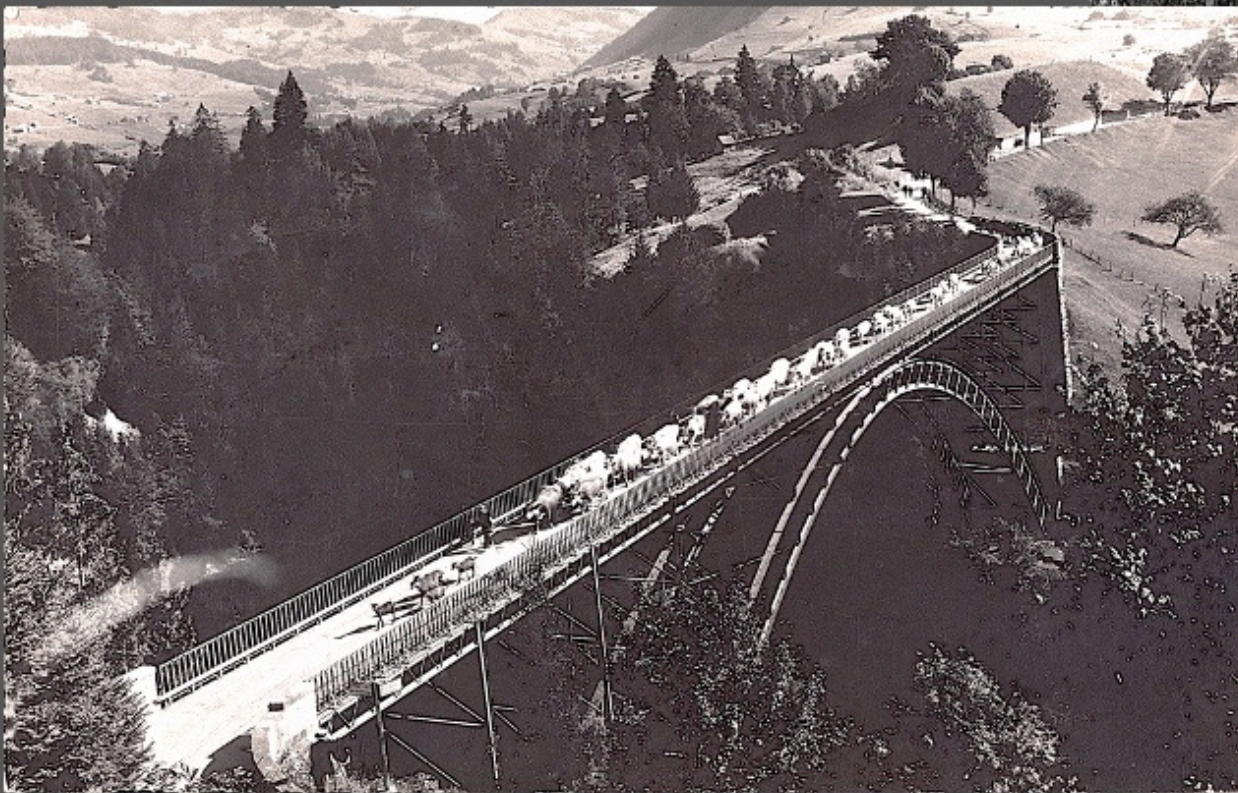




Pour le passage d'un bus des CEG des années 1910 -1920 voire d'un car postal à 30 places des années 1940 on l'a vu, un pont métallique renforcé aura été suffisant.

Pour la désalpe d'un troupeau de 30 têtes de gros bétail... avec la charge utile de 10 tonnes prévue à l'origine, il faut vraiment croire que le renforcement a été conséquent !

De toutes façons, les véhicules poids lourds vont bientôt sonner le glas du métal au profit du béton.



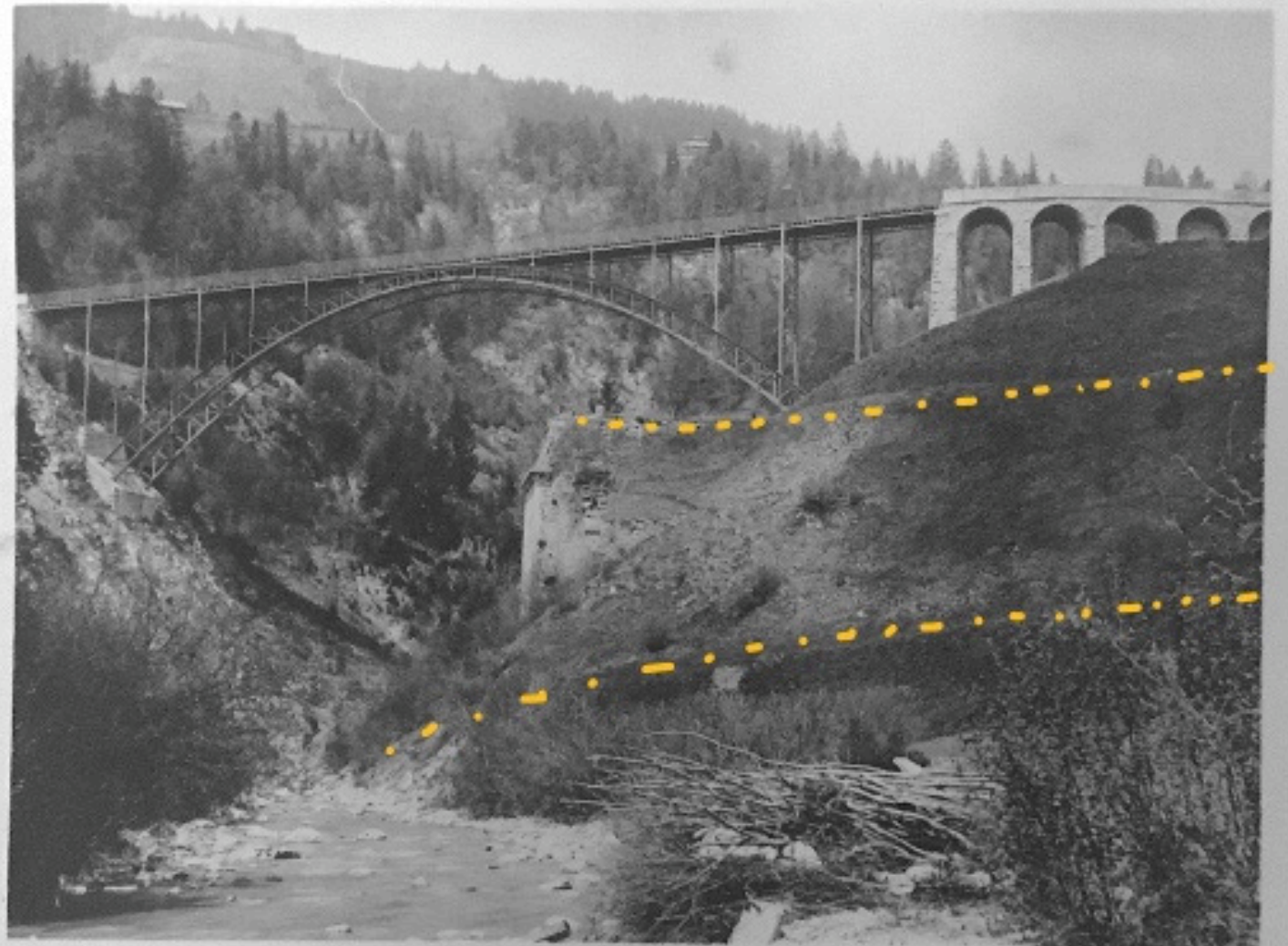
Charmey, bus des CEG sur le pont du Javroz (1916), in : SEYDOUX José, *Cinquante ans en bonne compagnie*, Fribourg GFM : 1992, 33.

Charmey, troupeau traversant le pont du Javroz (années 1940), Photo Glasson – Collection cartes postales BCU Fribourg.



Vue du pont métallique de 1880 avec la culée Est de l'ancien pont en bois de 1854 (document de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle), avec les chemins d'accès aux anciens ponts.

*Société suisse des Ingénieurs et Architectes,  
XXXIX<sup>e</sup> Assemblée générale 1901, Album de  
Fête, Fribourg : Labastrou 1901, pl. 21.*

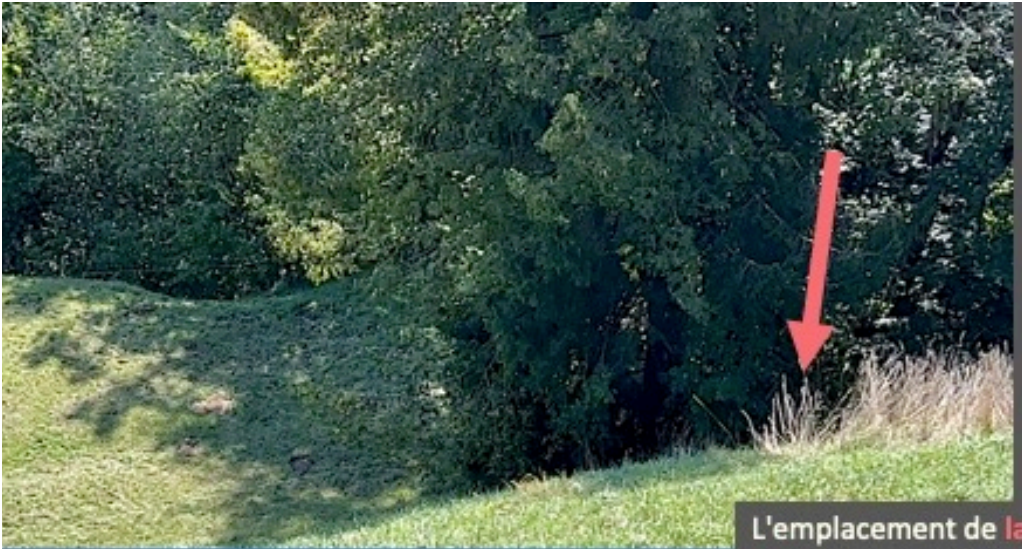


*IV. Ponts anciens et modernes.*

*Planche 21.*

PONT DU JAVROZ





L'emplacement de **la culée Est du pont en bois** qui permettait d'accéder au dernier tronçon du chemin muletier vers Charmey



Et c'est donc ainsi qu'on arrivait et qu'on arrive toujours à Charmey, par ponts en bois, métallique ou en béton... à pied, à dos de mulet, en diligence ou en véhicule automobile... mais donc jamais en train, ainsi qu'on le verra !



L'entrée à Charmey se faisait par la hameau du Praz, après être passé par le château de la Corbettaz (point 880) et sa chapelle saint Pierre







L'empierrement d'origine de l'ancien chemin montant vers Charmey...

Enfin, le clocher de l'église de Charmey surgit des pâturages. On passait alors sous la colline de la Corbettaz, là où trônaient, bien en vue, les sinistres fourches patibulaires lorsque la justice incombait à Charmey de par son ancienne appartenance à la seigneurie de Corbières.

De cette vieille histoire, voyageurs et mulets n'en avaient cure, trop heureux d'être enfin parvenus à destination.





Fonds historique ZSCHOKKE (IMPLENIA)  
déposé à l'Université de Genève  
Photo: Fonds ZSCHOKKE



La seule photo connue du pont du Javroz en béton achevé avant la destruction du pont métallique de 1881. Au dessous, les chemins d'accès à l'ancien pont en bois couvert de 1854 sont ici encore visibles sur chaque rive.

<https://architrave-hesge.ch/pont-du-javroz-reconstruction>

## La triste fin du pont métallique du Javroz

*« L'ancien viaduc devait disparaître. Les plaques du tablier furent démontées et réutilisées en Valais pour un pont sur le Rhône. L'ouvrage fut dynamité avec zèle par une compagnie du génie, ainsi que l'ingénieur Barras le commenta dans 'La Liberté' du 21.12.1950 :*

*"Le Service du génie accepta cette heureuse occasion qui lui permettait de faire de très utiles expériences avec l'emploi de son matériel de destruction sur une aussi large échelle. Le nouveau pont règne seul désormais. À ses pieds, un amas de ferraille tordue et noircie atteste sa victoire complète." »*

Et Christa Mutter, auteure de l'article sur le pont du Javroz dans un numéro de *Pro Fribourg* de 1980, de conclure non sans malice :

*« On a les victoires qu'on peut... »*

Ainsi finit un pur chef d'œuvre de l'ingénierie suisse des ponts métalliques, le seul à grande arche, tristement, comme son prédécesseur en bois de 1854, le plus long du pays voire du monde, bradé planche par planche.

MUTTER Christa, Le pont du Javroz, *Fribourg ville de ponts*, *Pro Fribourg*, 71/1986 50-51.

Ici, un peu plus tôt, le pont en béton en construction aux côtés du pont métallique...



Le pont en  
béton  
du Javroz  
de 1952

Sous le pont en  
béton, une des  
piles de l'ancien  
pont métallique...



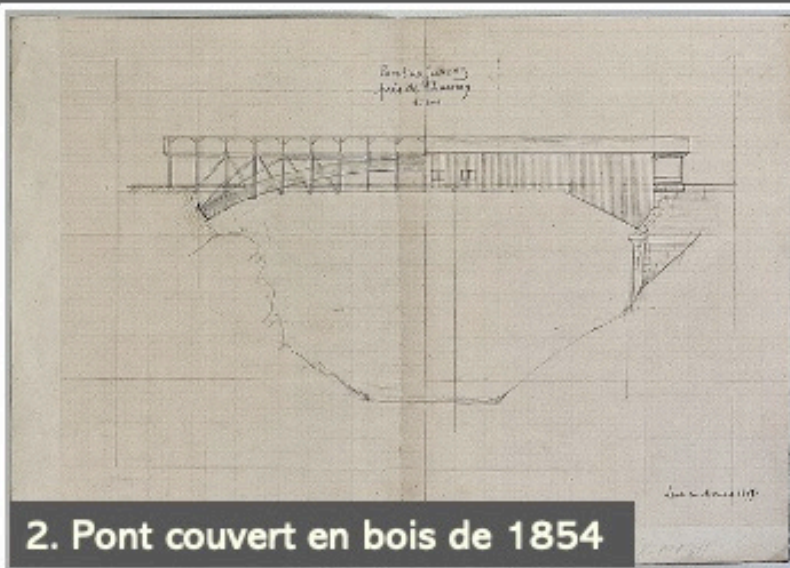


# LES QUATRE PONTS DU JAVROZ

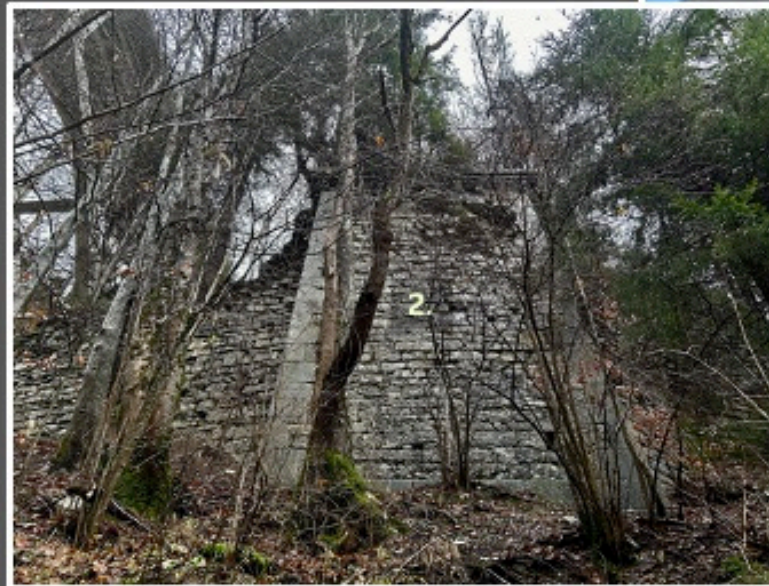
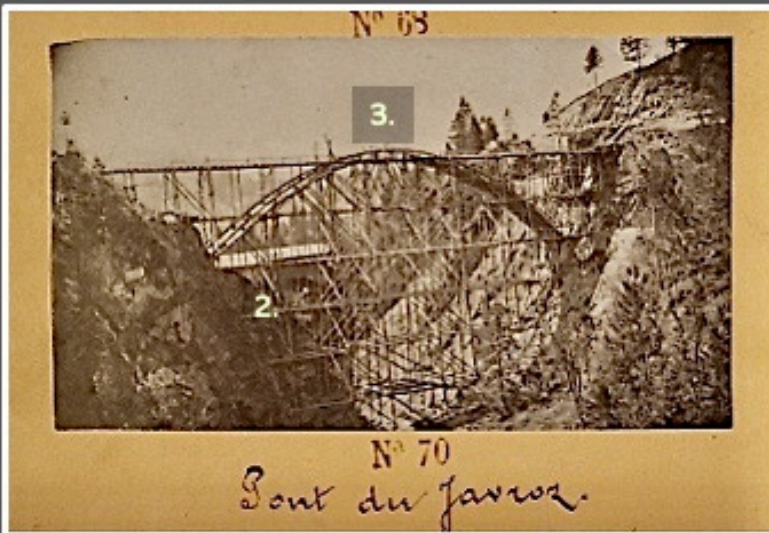
3. Pont métallique de 1881



1. Passerelle d'avant 1854



2. Pont couvert en bois de 1854



4. Pont en béton de 1952

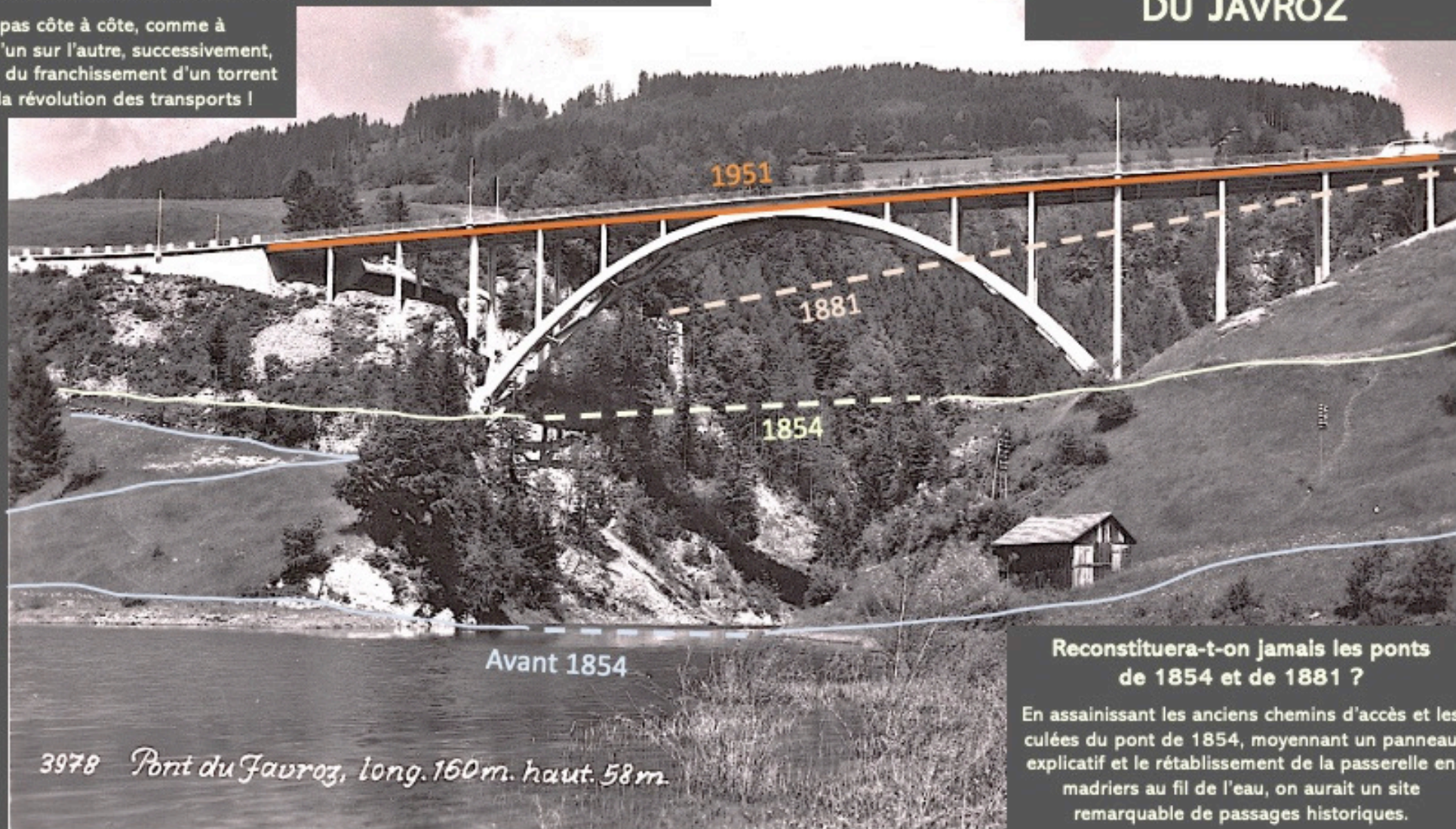




Vers 1950, alors que le pont en béton vient d'être inauguré, les anciens chemins d'accès aux ponts d'avant et d'après 1854 sont parfaitement visibles sur les deux rives, la végétation n'ayant pas encore envahi la pente, alors que le lac de Montsalvens est ici à son niveau maximum.

Quatre ponts non pas côte à côte, comme à Montbovon, mais l'un sur l'autre, successivement, montrant l'histoire du franchissement d'un torrent alpestre à travers la révolution des transports !

## LES QUATRE PONTS DU JAVROZ



3978 Pont du Favroz, long. 160 m. haut. 58 m.

**Reconstituera-t-on jamais les ponts  
de 1854 et de 1881 ?**

En assainissant les anciens chemins d'accès et les culées du pont de 1854, moyennant un panneau explicatif et le rétablissement de la passerelle en madriers au fil de l'eau, on aurait un site remarquable de passages historiques.



208

18 . VIII . 21

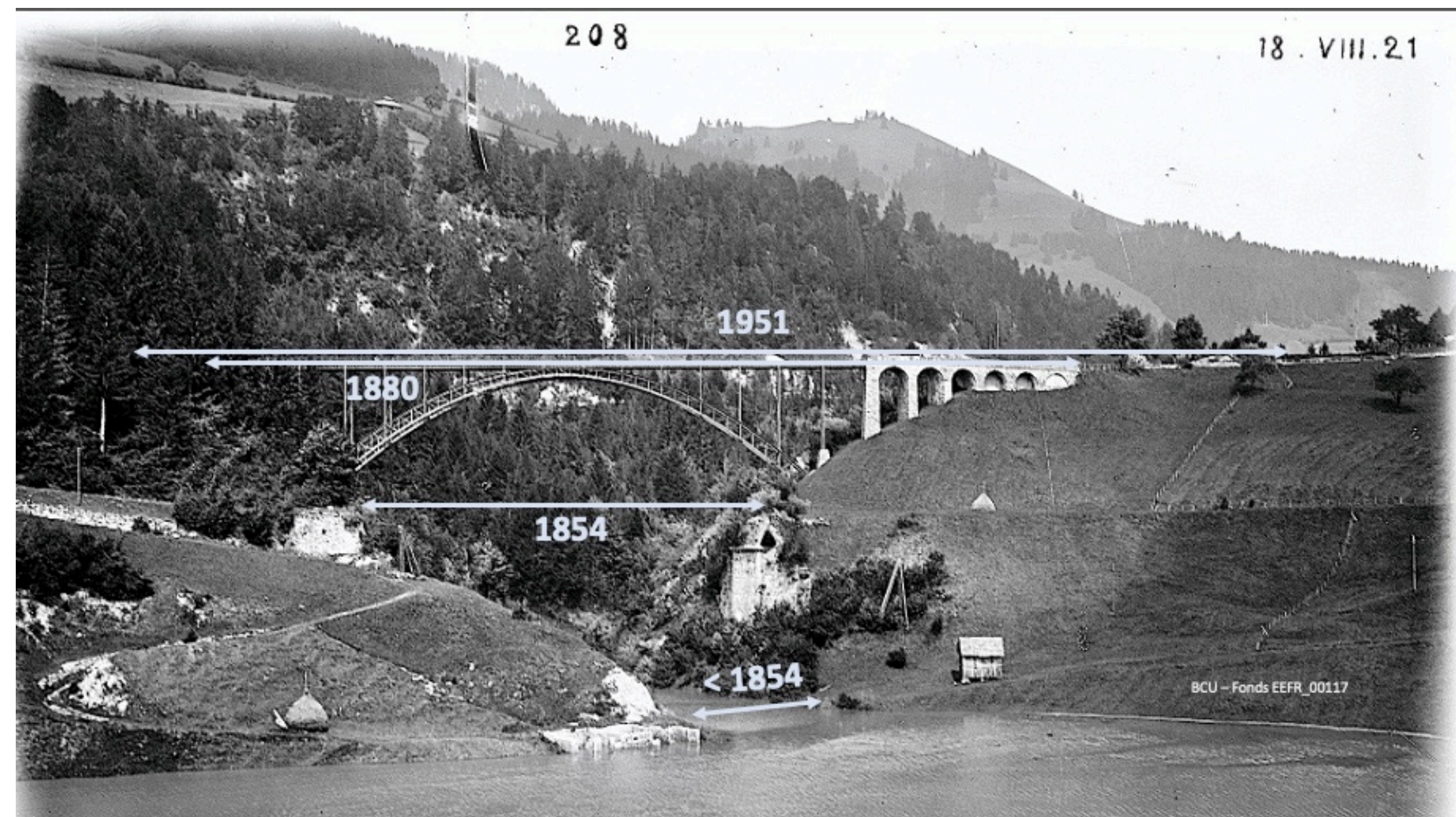
1951

1880

1854

< 1854

BCU - Fonds EEFR\_00117







**III.**

**Charmey -  
La Tzintre -  
Im Fang -  
Jaun -  
Jaunpass /  
Boltigen**



## Arriver à Charmey...

Jusqu'à l'inauguration du pont métallique du Javroz, en 1880, on arrivait à Charmey en contournant la colline de la Corbetta, lieu sinistre des fourches patibulaires sous l'Ancien Régime, pour entrer dans le village par le château de la Corbetta et la chapelle du même nom.





On traverse ensuite le hameau du Praz...



... magistralement rendu par Reichlen !



## Le difficile entrepreneuriat de la chaussée carrossable

Promesse d'essor touristique et de voie militaire stratégique, la route Bulle-Boltigen est avant tout un « chantier formidable » où tout se fait à bras sous l'égide d'entrepreneurs locaux sollicités, du moins au démarrage, par le jeu des relations politiques liées notamment au promoteur de la route, le conseiller d'État gruérien libéral modéré Hubert Charles de Riaz. Ainsi pour Lucien Geinoz, préfet de la Gruyère sous le régime radical, qui, s'il n'était décédé à la suite d'un accident de chantier en 1873, se serait certainement arrogé la part majeure des lots de Broc à la frontière bernoise. Son associé Louis Magnin renoncera à reprendre la section haute de la route.

À partir de là, deux entrepreneurs s'associent et obtiennent la moitié des chantiers restants, soit la partie Charmey-Jaun pour 310'000 frs de contrats : Placide Pharisa d'Estavannens et Andrea Albinati de Charmey. Pour une entreprise apparemment peu lucrative, Pharisa et Albinati se déclarant « *heureux si elle (leur) donne de quoi couvrir (leurs) dépenses* » craignant même d'être en perte !

COURSIN Oscar, L'art de la chaussée avant le bitume. Ambitions militaires, destinée touristique : la route Bulle-Boltigen, un chantier, ses acteurs et ses matériaux (1871-1881), *Annales fribourgeoises* 85/2023, 73-82.

### La diversité des chantiers révélée par l'attribution des lots

Geinoz et Magnin, de Broc à Charmey, réaliseront donc aqueducs, tranchées en déblais et remblais, raccordement de l'ancienne à la nouvelle route avant le pont du Javroz, ponceaux, maçonnerie du pont sur la Jogne à la Maladère, tranchée dans le roc à Bataille, murs de soutènement... réparations après éboulement ou fissures...

Albinati, le plus souvent en association avec Pharisa, parfois avec Gilliard, obtient les travaux de la partie haute de la route : culées et piles du pont sur le Javroz, ponts de Coppet, de La Tzintre, du Gros Mont et de la Villette, ponceaux, raccordement de la route de Cerniat, transformations ou réparations de divers bâtiments, travaux de bornage, tranchées en déblais et remblais sur la longueur du tracé dévolu.

AEF, Département des ponts et chaussées 1810 ss, Route Bulle-Boltigen, SPC la 4316-4344.

## Un maître carrier lombard pour les lots Charmey - Jaun

Au centre du village, face à l'auberge de l'Étoile, la maison Albinati tranche parmi les constructions traditionnelles de style régional avec son imposant quadrilatère en maçonnerie à façades roses recouvert d'un toit en style toscan évoquant l'Italie, patrie du « carrier-cimenteur » lombard Andrea Albinati (1835-1907) qui l'édifia peu après l'achèvement de la route Bulle-Boltigen, en 1885, sur l'emplacement d'une maison en bois. Établi à Bulle, Albinati obtient d'importantes concessions, dont la maçonnerie des culées du pont métallique du Javroz. Il aura ainsi les moyens de construire l'usine électrique de Charmey, en 1893, outre cette maison considérée comme un des premiers immeubles de rapport du canton, témoin de la première vague d'émigration italienne en Suisse à la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle.

L'édifice est très vite l'objet de nombreuses photographies en raison de son style détonant et de sa hauteur qui dépassait alors celle de Hôtel du Sapin voisin, avant son rehaussement de 1900.

RUDAZ Patrick, Maison Albinati. Un air toscan à Charmey, *Pro Fribourg* 182/2014-1, 31-33.



Charmey, place centrale. Bibliothèque cantonale et universitaire de Fribourg, Fonds Collection cartes postales, CAPO



Et nous voilà dans la capitale de la vallée de la Jogne !

## Traversée du Village d'Enhaut

### La route carrossable lance le tourisme

En 1895, un touriste monte sur le clocher de l'église et prend les premières photos connues du village.

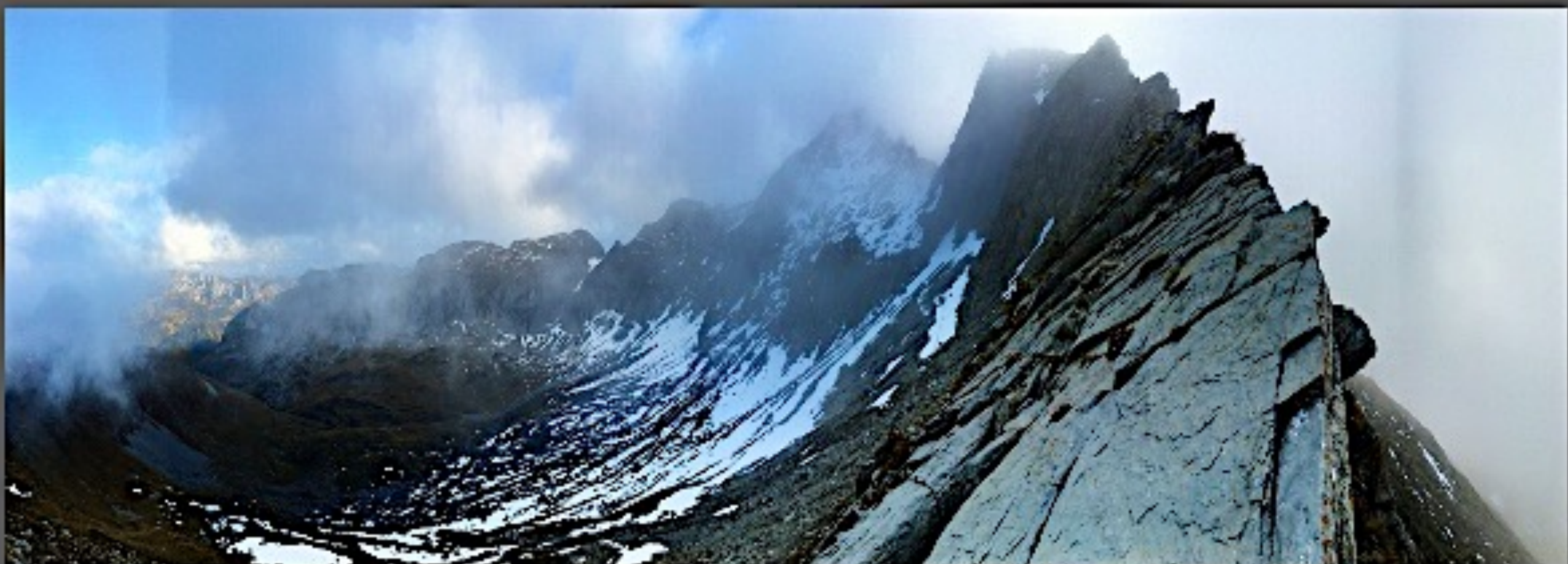
« Charmey depuis la lucarne de l'église, 18 juillet »,  
Musée de Charmey, Fonds Charmey 1895.



Le Sapin, principal établissement parmi les cinq auberges historiques, figure à son emplacement actuel sur les plans de 1756 comme propriété du « cabaretier » Blanc. Avec l'ouverture de la route dite Bulle-Boltigen, l'auberge se transforme en hôtel, puis en hôtel-pension (1897), avant de se parer du titre de 'Grand Hôtel du Sapin' avec un étage supplémentaire (70 chambres éclairées à l'électricité dès 1893, avec 110 lits).

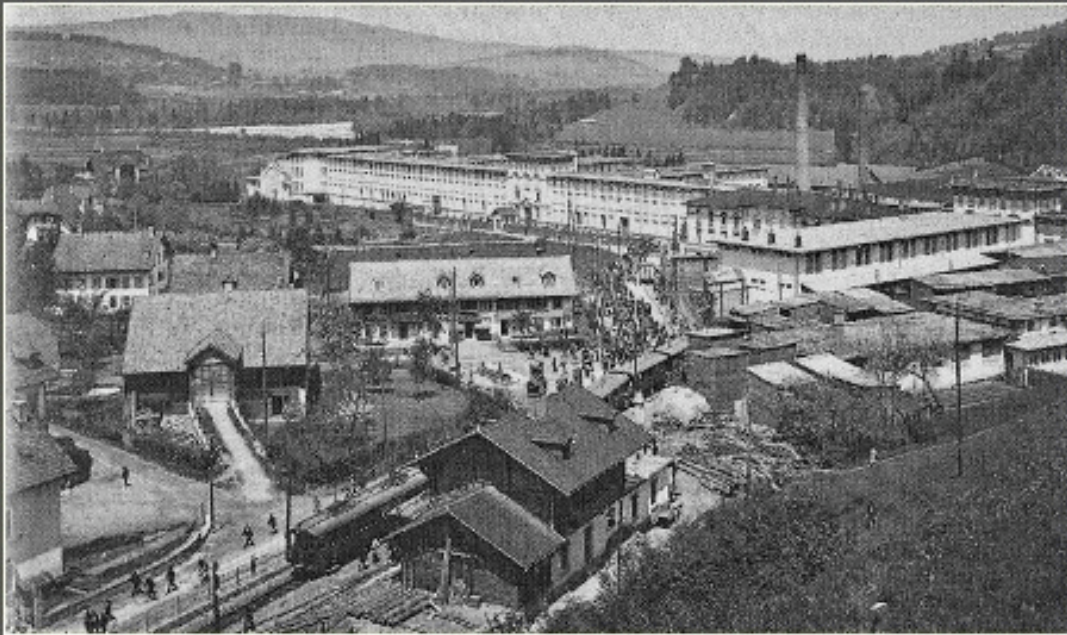
Charmey, Grand Hôtel du Sapin (vers 1900), photo Morel, Musée gruérien Bulle, CM-10-15-0617





La publicité présente alors le Sapin comme centre d'excursions pour la Berra, la Hochmatt, les Morteys et le Vanil-Noir (2389 m) dont le sommet escarpé est désormais rendu plus sûr par la pose d'un câble au Pas-de-la-Borière, « de-la-Burère » (bourrière) à l'origine, probablement en souvenir de la première femme ayant gravi le sommet.





Depuis 1912, le train attend les ouvriers en direction de Bulle seulement

SEYDOUX José, *Cinquante ans en bonne compagnie*, Fribourg GFM : 1992, 21.

Et si l'on reprend les choses à Broc-Chocolaterie, terminus actuel de la ligne de RER partant de Berne, le train n'ira donc pas jusqu'à la gare de Charmey pourtant bien construite au début des années 1920 dans l'espoir que la ligne parvienne à la « capitale » de la Vallée de la Jogne avant de poursuivre vers Bellegarde puis par un tunnel sous le col du Jaun, vers Boltigen dans le Simmental...

Dans cette capitale, il y a bien une gare mais pas de train !



## Une gare à Charmey ^

Qui l'eût cru, **Charmey possède une gare** construite dans les années 1920. Logée au bord de l'artère principale du village, elle a été transformée en une jolie maison. Car des rails, il n'y en a jamais eu... «Quand l'usine Cailler a vu le jour à Broc, les Charmeyens étaient persuadés que le train allait monter jusque chez eux», détaille Cyrille Cantin. Les travaux pour édifier le bâtiment commencent. C'était sans comp-

ter le fait qu'il fallait construire un nouveau pont sur le Javroz pour faire passer le train. Un ouvrage trop cher, pour lequel personne ne voulait passer à la caisse. Précisons à ce sujet que le premier pont enjambant le Javroz a été inauguré dans les années 1880. «Auparavant, on arrivait à Charmey par Corbières, avec une route ressortant non loin de la Valsainte», indique Cyrille Cantin.

**LA LIBERTÉ**  
REVUE QUOTIDIENNE DE LA VALLÉE DE LA JOGNE



## Les raisons de l'inachèvement de la ligne Bulle – Charmey – Boltigen

En plus de la raison évoquée dans l'article ci-dessous (double emploi avec la ligne du MOB), il faut évoquer les difficultés financières de l'Etat de Fribourg qui doit renoncer à subventionner les chemins de fer touristiques et ceux des régions de montagne. Des projets concurrents se multiplient, retardant les décisions, avant que la Guerre de 14 ne mette fin aux dernières velléités. Ensuite, dans les années 1920, le bus était devenu une solution meilleure marché. Sans doute impatientes et confiants dans la réalisation de la ligne, les Charmeyens construisirent déjà la gare... qui ne reçut jamais de rails, ni de train !



### «Gare» de Charmey 1921 - 1922

[swisstopo](http://swisstopo.ch)

#### Bulle - Charmey - col du Jaun - Zweisimmen ou Reidenbach - Boltigen

Une première demande est déposée à Berne par M. Emch, ingénieur à Berne, le 24 janvier 1905, pour l'obtention d'une concession en faveur d'une ligne pour un chemin de fer routier par le col du Jaun en direction de 1. Zweisimmen, 2. Boltigen, la longueur étant de 37 km. Ayant reçu un mauvais accueil, aussi bien à Berne qu'à Fribourg, M. Emch en adressa une deuxième, le 17 mai 1905, pour la construction d'un chemin de fer, cette fois sur plate-forme indépendante, de Pringy ou Bulle (à déterminer) à Zweisimmen, par Broc, Charmey, et en tunnel sous le col du Jaun, d'une longueur de 32,300 km. Son devis s'élevait à Fr. 6 800 000.—, y compris Fr. 350 000.— pour le matériel roulant à traction électrique.

Suite au dépôt de cette demande de concession, la direction du chemin de fer du MOB (Montreux - Oberland Bernois) écrit à Berne, le 12 juin 1905, pour faire opposition à ce projet, disant que si cette ligne était réalisée elle ferait double emploi avec la sienne.

Gaston MAISON, *Les chemins de fer en Pays fribourgeois (...)*, Aigle : Revue du rail, 1977.



La solution envisagée pour la ligne Bulle – Charmey – Boltigen était donc bien un 'routier' - un tramway comme disaient les partisans d'un 'vrai' chemin de fer - qui aurait donc pu emprunter le pont métallique du Javroz sans nécessiter la construction d'un nouveau viaduc permettant le passage d'un chemin de fer autonome plus lourd.



## Projets de voie ferrée Bulle-Boltigen (1905)

En 1905, un ingénieur de Berne dépose deux demandes pour un chemin de fer Bulle – Boltigen.

. La première pour un routier par le col du Jaun qui reçoit un mauvais accueil.

. La seconde pour un chemin de fer indépendant avec tunnel sous le col du Jaun (document). La direction du MOB (Montreux – Oberland Bernois) s'y oppose au prétexte que cette ligne ferait double emploi avec la sienne en voie d'achèvement.

C'est ainsi que la nouvelle route carrossable Bulle-Boltigen n'a pas été doublée d'une voie ferrée, alors que Charmey avait déjà construit la gare d'une ligne apparemment ardemment espérée.

MAISON G., *Les chemins de fer en pays fribourgeois*,  
Aigle : Revue du rail, 1977, pp. 154-155.

### Projet d'un chemin de fer électrique Bulle - Boltigen

On aperçoit à peine sur l'original, effacé, le projet inscrit en titre et tracé d'un double accès à Châtel par Pringy et La Roche, ainsi qu'un tunnel conduisant de Jaun à Zweizimmen.

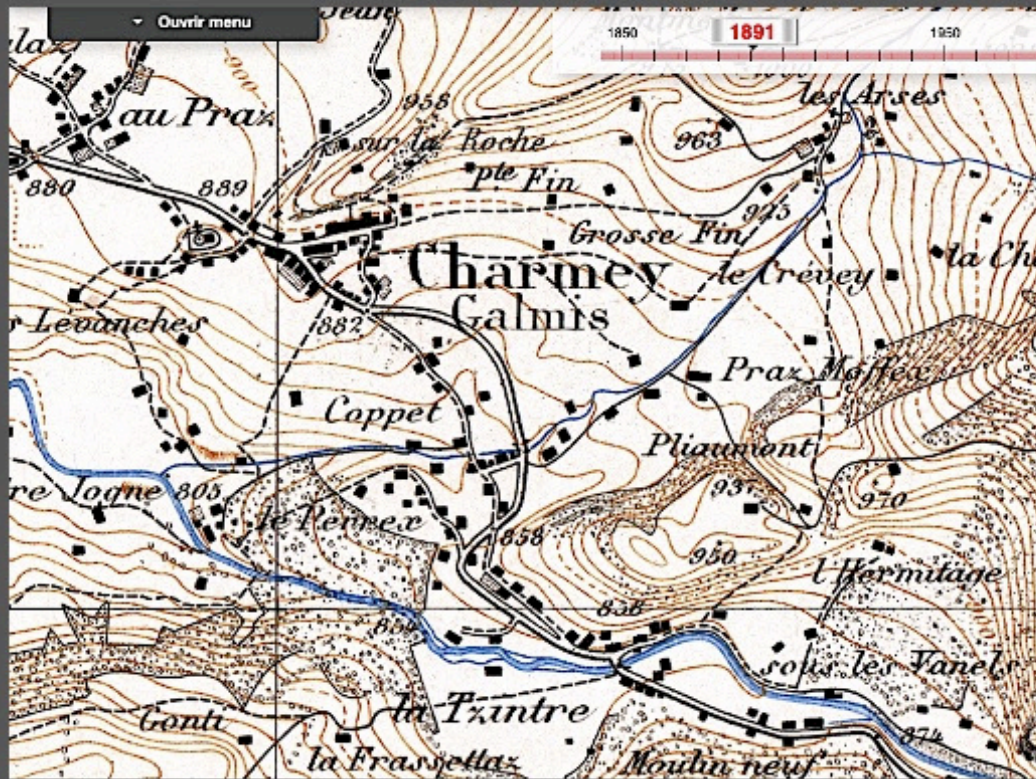
Document aimablement fourni par Claude Tornare, Crésuz





## Deux corrections entre Charmey et la Tzintre : Coppet et St-Jacques

La route carrossable doit éviter le creux du ruisseau de Coppet et la colline du hameau St-Jacques, du nom de l'ancienne chapelle qui avait donné son nom à la bénichon de l'auberge des *Dix-Neuf-Cantons* à La Tzintre. C'est encore 30 m de dénivellation économisés !



Désormais la route contourne la colline St-Jacques par le café du Chêne au 'virage... du Chêne' (1924)



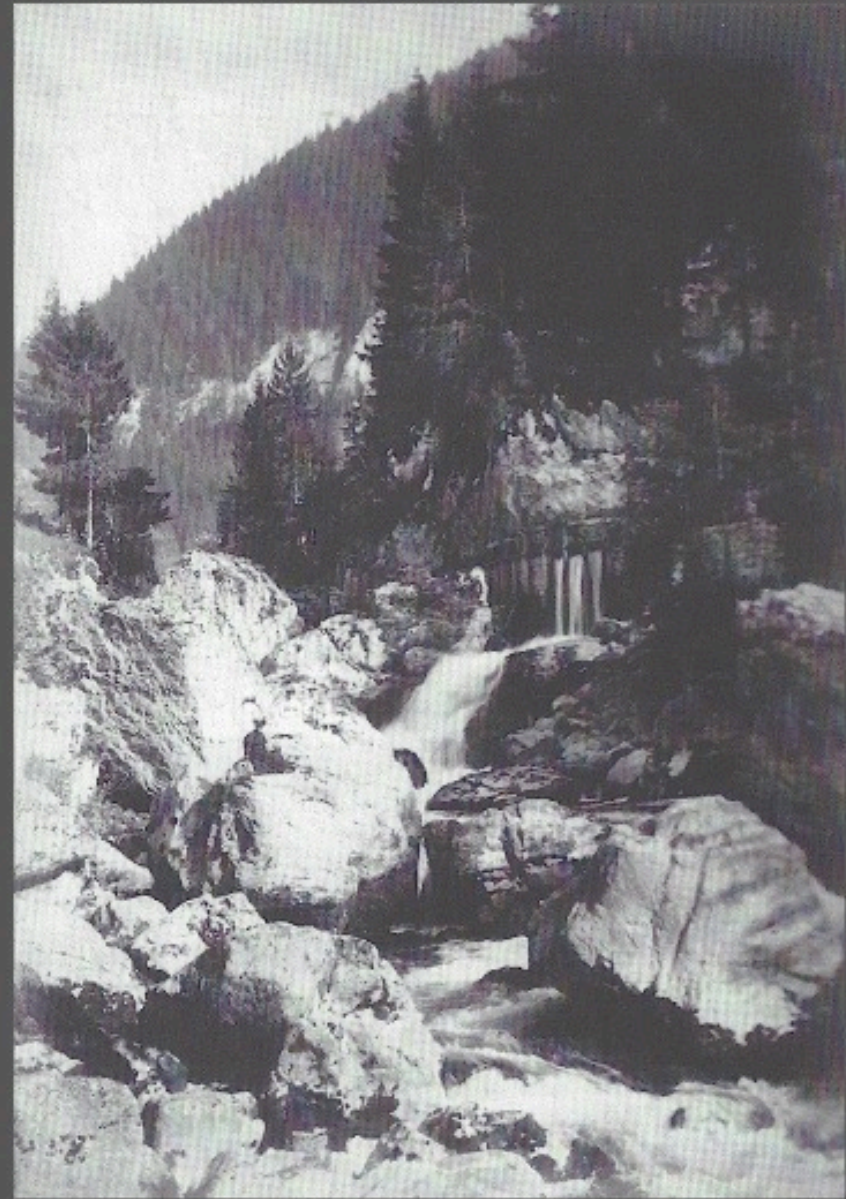


**La route poursuit vers Jaun et le col du Jaun,  
longe les gorges des Tines à La Tzintre...**

**Les Tines et la prise d'eau, 1895**

**Passerelle des Tines, 1895**

Fonds Charmey, Musée du PVCh





... traverse La Tzintre, franchit le pont conduisant à l'auberge des *Dix-neuf cantons* et à la forge

## Les auberges de Charmey

En 1815 dans le premier registre cantonal des patentes, l'auberge des *Dix-Neuf-Cantons* (construite en 1793, détruite en 1985) fait partie avec *L'Étoile*, *Le Maréchal-Ferrant* et *Le Sapin* des quatre auberges historiques de Charmey.

La première auberge de La Tzintre, située dans la maison précédant l'emplacement du Baron actuel, en venant de Charmey, a été déplacée en 1793 à l'endroit de la future enseigne des *Dix-Neuf-Cantons* (1803). Attestée en 1756, tenue alors par Claude Niquille, elle était au 18<sup>e</sup> siècle la seule auberge de la paroisse avec *L'Étoile* : une auberge au village de Charmey, une autre à La Tzintre, ce qui en dit long sur l'importance du plus grand hameau de Charmey à l'apogée de l'économie du gruyère, un hameau érigé au rang de 'village' dans la littérature du XIX<sup>e</sup> siècle.



La Tzintre avec de gauche à droite *Les XIX Cantons*, la forge et l'épicerie, carte postale d'avant 1904

(© Photographie de Charles Morel, BCU Fribourg)



La Tzintre formait un village artisanal dédié au commerce du gruyère : forge pour les ustensiles et le matériel de sommage, ferrage des mulets, cave à fromage, épicerie et auberge comme relais des *barlatè* descendant des hauts pâturages de Charmey pour transférer leurs cargaisons par la route du gruyère vers Vevey, Lyon et Turin...

La route Bulle-Boltigen modernisa le vieux pont à arche en utilisant ses fondations, sans en modifier l'axe, pour un nouveau pont carrossable qui sera démoli en 1975 avec l'auberge.

Il s'agit alors de répondre aux exigences du trafic motorisé de la fin du XX<sup>e</sup> siècle, les routes d'alpages des années 1960 permettant désormais les transports de montagne en véhicules, non plus à dos de mulets.

*Description et Décompte de la route de Bulle à Boltigen. Extrait du compte-rendu administratif de 1884, 112-139*

Le vieux pont de La Tzintre franchi par un *barlatè* et ses deux mulets chargés de meules de gruyère à destination des caves du village.

Aquarelle de Joseph-Emmanuel Curty, vers 1800  
(Musée gruérien, Bulle)





Rive droite



## Le pont de La Tzintre en 1756 et en 1867

Le pont est perpendiculaire au lit de la Jogne encore en 1867. Le vieux pont sera démolé et reconstruit pour la route carrossable Bulle-Boltigen, à la fin des années 1870.

. AEF Plans géométriques E 26  
Charmey F° 29, 1756.

. AEF Plans topographiques des  
communes, Charmey 216.1 et  
2, 106439-40, 1865-1867.



Rive gauche / Rive droite







La route quitte Charmey  
par le défilé des Vanel  
après la scierie...



. *Le Vanel, près de la Tzintre*, huile sur toile de Joseph Reichlen (1846-1913), Musée gruérien Bulle  
. *Scierie sur la Jogne* (1908) par Joseph Reichlen, Musée gruérien Bulle



## Le troupeau du *Ranz des vaches* est-il passé par là ?

C'est ici, un peu en amont de la chapelle du pont du Roc, sur le chemin de Charmey, que le 'Ranz des vaches' de la Gruyère situe l'épisode du troupeau bloqué par une crue au lieu-dit les Basses-Eaux - au XIV<sup>e</sup> siècle : *en espeseseywes*, c'est-à-dire 'aux eaux débordantes' -, au confluent de la Jogne et le Riau du Gros Mont d'où le troupeau descendait.

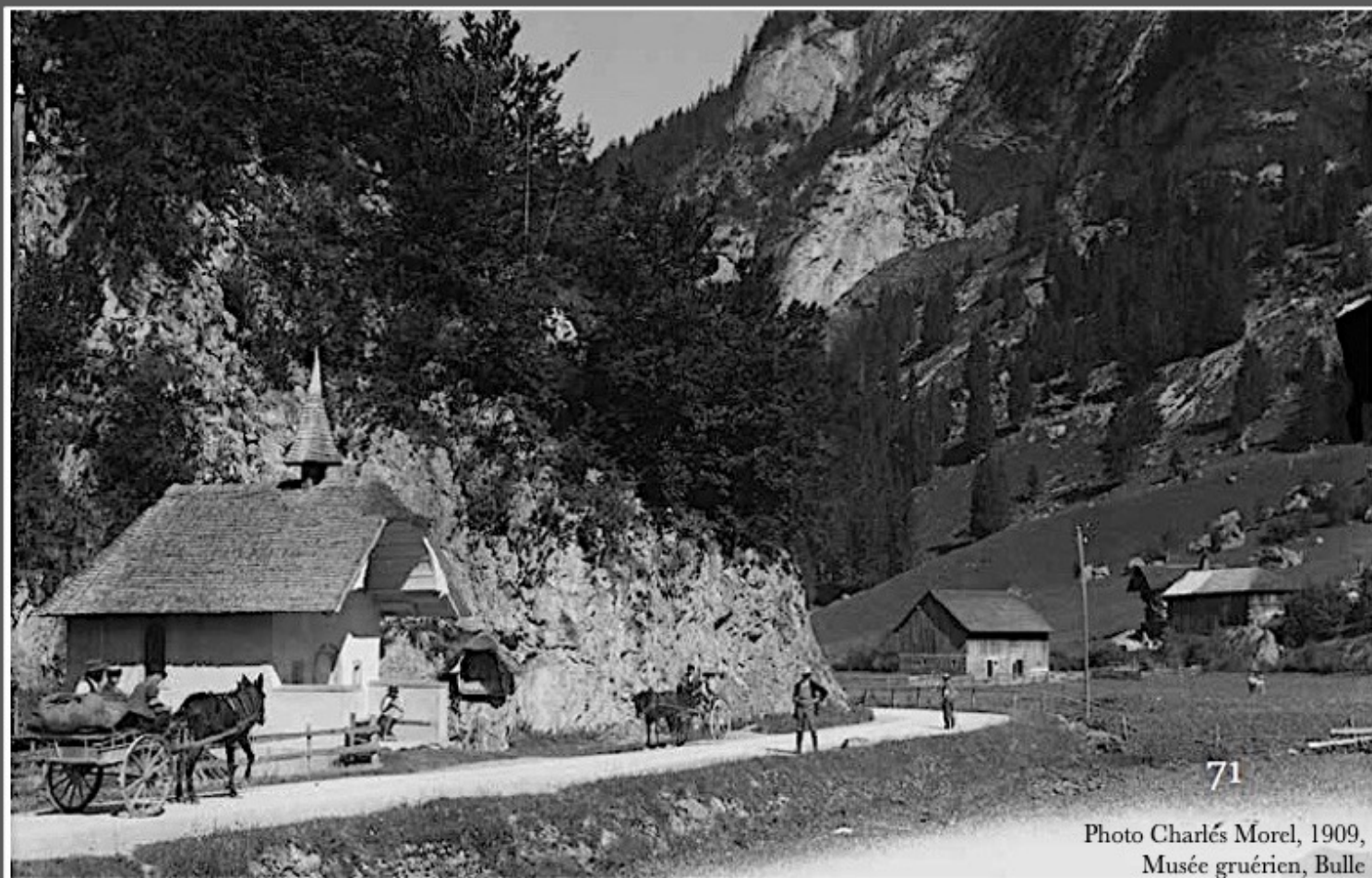
Lors de la construction de la route Bulle-Boltigen on procéda au déplacement du lit de la Jogne, entre le Vanel au sortir de La Tzintre et l'embouchure du rio du Gros-Mont, ainsi qu'à l'endiguement de la rivière, de manière à parer aux débordements torrentiels coutumiers.

Bijou du baroque rural charmeysan, la chapelle du Pont du Roc a été édifiée à la fin du XVII<sup>e</sup> siècle par Jean Pettolaz, miraculeusement sauvé d'une crue, au même endroit, en invoquant la Vierge.

En passant, on confiait à la petite statue de la vierge de l'oratoire extérieur les troupeaux en partance pour les Monts, en guise de protection contre les périls de la montagne.

... passe devant la chapelle votive du Pont du Roc, non loin d'un des hauts lieux mythiques du *Ranz des vaches de la Gruyère* : au lieu-dit actuel les 'Basses-Eaux'.

La relation la plus complète du rapport entre les *Basses Eaux* et le *Ranz des vaches de la Gruyère* : RIME Pierre, En marge de l'historique du Ranz des vaches, *Histoires du Pays et Val de Charmey*, Bière : Cabédita, 2012, 47-58.





## Les crues des 'Basses-Eaux' entre les Fornys et Praz Jean

**BRÆDELEN**, petit hameau, commune de St-Sylvestre, paroisse de Giffers, où il y a 5 maisons et 1 moulin.

**BRÆNDLI**, (im), métairie près de Chrislisberg, paroisse de Tafers.

**BRAMAOU** (le rio), ou *Brama*. Ce ruisseau est plutôt une source intermittente, qui jaillit avec impétuosité et beaucoup de bruit en forme de cascade d'un roc, surtout après la fonte des neiges et de fortes pluies. Au bas il s'est creusé un bassin large et profond, dans lequel passe un autre ruisseau appelé la *Gollie dey Forny*, qui surgit spontanément dans une gîte du dernier nom, et là ses eaux vives coulent lentement comme dans un canal jusqu'à la Jogne avec laquelle elles se mêlent. Ce bassin est très-favorable à la multiplication des truites, et les pêcheurs de Charmey le connaissent bien.

**BRAMAFAN** (le), ruisseau de l'arrondissement de Romont, qui se perd dans la Glane.

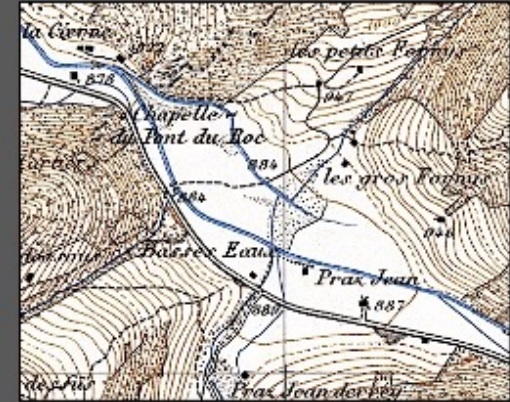
Aux Fornys, le Rio Brama et la Gollie dey Foray : une hydrographie complexe (1832)

Dans son célèbre dictionnaire, Franz Kuenlin fait état vers 1830 d'une source impétueuse, le rio *Bramaou* ou *Brama* jaillissant en cascade à la fonte des neiges ou après de fortes averses, pour se déverser dans un bassin par le ruisseau de la *Gollie dey Forny* (la gouille des Fornys), avant de s'écouler dans la Jogne.

Le plat des Fornys relève aussi du toponyme des *Basses Eaux* (*Es basses Aigues* en 1756), haut lieu de la célèbre version chantée du 'Ranz des vaches' de la Gruyère : le phénomène de crues signalé par Kuenlin aux Fornys est en effet accentué, ici, par le débit torrentiel du rio du Gros Mont, bloquant le troupeau de la chanson... jusqu'à l'intervention miraculeuse du curé de Charmey, via un buebo futé à propos d'un fromage et d'une jolie servante de cure.

Détail d'après l'Atlas Siegfried (1889)

Peut-on repérer les deux ruisseaux signalés par Kuenlin en 1832 ?



Mais comment comprendre que 'basses eaux', c'est-à-dire un régime d'étiage avec des eaux calmes, provienne d'un toponyme indiquant des eaux tumultueuses ?



'Es basses Aigues' (1756)

Pré de 3 seitorées (poses) à Catherine Chollet en premières noces de Pierre Tornare et en secondes noces de Jean feu Pierre Fragnière.

À gauche, le pré 'Es basses Aigues' au milieu du 18<sup>e</sup> siècle, au confluent de la Jogne et du Rio du Gros Mont à Praz Jean

Plans géométriques 1756, A EF E26 Charmey, pl. 8.



En amont du *Pont du Roc*, le trop plein de la Jogne refoulé vers les Fornys avec en toile de fond les Sattels des Gastlosen





«Pinte du Petit Mont» hieß das heutige «Hotel zur Hochmatt» Im Fang vor 1890.  
Foto von Léon de Weck, kurz vor 1890.

## La route passe ensuite à Im Fang (La Villette)

Prises vers 1905 et en 1930, avec la couleur, ces deux vues de Im Fang illustrent le resserrement de la vallée de la Jogne après Charmey, entre la chaîne des Gastlosen, avec la Wandfluh enneigée, au Petit Mont, et le Gros Brun (Schopfenspitz).

La frontière linguistique est franchie pour l'autre moitié de la route jusqu'à Boltigen dans le Simmental. Ici, l'"Hotel zur Hochmatt" est aussi la 'pinte du Petit Mont'. À Jaun, village suivant, l'hôtel s'affiche 'de la Cascade' sur la façade donnant du côté romand, "Zum Wasserfall" sur celle donnant du côté alémanique.

. Jaun im Greyerzerland, in *DBH* 55/1988, 331.

. Im Fang (La Villette) et la Wandfluh (1904 -1909),  
photo Morel, Musée gruérien Bulle.

. Im Fang, autochrome photo Glasson (14.10.1930),  
Musée gruérien Bulle.







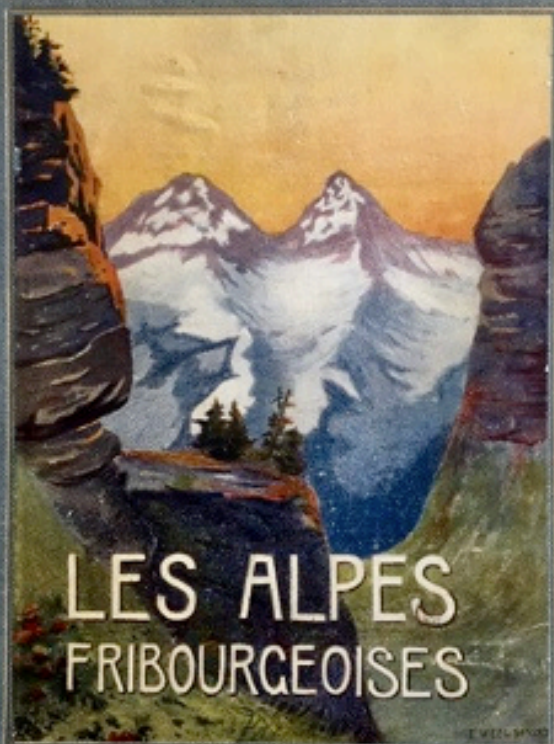
Au-dessus de Im Fang, les Gastlosen font l'admiration des voyageurs. La Wandfluh, tout à droite, visible de la vallée à Im Fang, précède les Grandes et les Petites Sattel.

*Les Alpes fribourgeoises. La Gruyère, Genève : 1909, 9.*







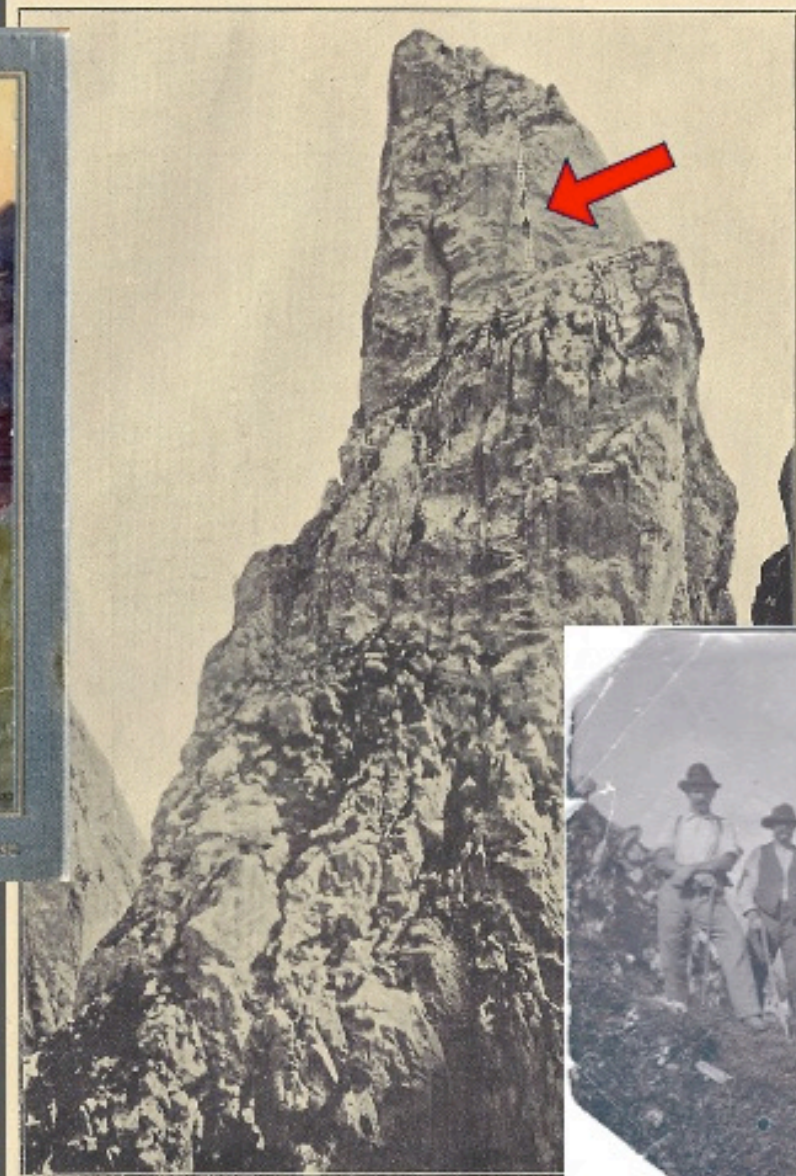


PUBLIÉ PAR LA SECTION MOÛLÉSON DU CLUB ALPIN SUISSE

## Une route qui renforce aussi la célébration de l'alpe

Avec des montagnes de la Gruyère récupérées pour l'image du canton de Fribourg.

*Les Alpes fribourgeoises. La Gruyère, Fribourg, Section Moléson du CAS, 1909 (couverture)*



## La route Bulle-Boltigen met aussitôt les Gastlosen à portée des alpinistes

Entre 1885 et 1890, des alpinistes amateurs réalisent deux premières : le Vanil de la Gobettaz (troisième des trois Pucelles) et la Gastlosenspitze. Mais pour la plupart des sommets restants, c'est une autre affaire. Un professeur de l'Université de Fribourg, Raymond de Girard, s'entoure alors de trois guides locaux, Oliver Rime de Charmey, Edouard Buchs et Albert Boschung de Jaun... ainsi que d'une échelle démontable !

Voir : <https://musee-gruerien.ch/amis/des-images-parlantes/> (Fiche 4, P.-Ph. BUGNARD)

## Un épisode de la conquête des Gastlosen

*Les voilà sur une étroite corniche. Rime se lance. Il n'y a plus aucune prise. Il est à genou. Girard lui crie : «Eh bien Olivier ?» Silence... «Je ne puis plus ni en avant, ni en arrière !»... Long silence... De la pierraille dégringole et soudain Girard reçoit la corde. Il se fait tirer. La roche est lisse, à pic. Mais comment ce diable de Rime a-t-il bien pu passer se demande-t-il !*

D'APRÈS : DE GIRARD, Raymond, *La conquête des Gastlosen*, Genève-Paris, Atar, 1921.





## Arriver à Jaun : encore faut-il passer sans encombre Zur Eich... en hiver !

L'historien Franz Kuenlin décrivait ainsi le chemin entre Im Fang et Jaun vers 1830 :

*« Des deux côtés des parois de rochers escarpés bordent la Jogne; une partie de l'hiver, surtout s'il tombe beaucoup de neige, les communications sont interrompues et l'horizon est constamment borné. »*

Il faudra donc attendre la fin du XX<sup>e</sup> siècle pour que la route de Jaun soit à l'abri des avalanches... en principe.

KUENLIN Franz, *Dictionnaire (...) du canton de Fribourg*, Fribourg 1832, 80.



### L'avalanche de 1954

Le lundi 11 janvier 1954, un m de neige tomba sur la vallée en six heures de temps. La couche totale dépassait les deux m. Une immense avalanche dévala sur Zur Eich sans faire de victime. Les liaisons étaient coupées avec le reste du monde et les Jauner durent se débrouiller seuls pour rétablir les communications... à la seule force de leurs bras !

Jaun im Greyerzerland, in *DBH* 55/1988, 335.

Depuis les années 1970, la route Bulle-Boltigen est dotée de protection contre les avalanches, notamment avec la galerie de Zur Eich, entre Im Fang et Jaun, ou le tunnel de *Plagersfluh*, peu avant le col du Jaun (voir plus loin). En dépit de ces gros travaux, les plus grandes coulées peuvent pénétrer à l'intérieur de la galerie et obstruer la chaussée, comme ici en décembre 2021.

<https://twitter.com/GuidoBalmer/status/1470692730888142848>, ©GuidoBalmer







Le bus de Charmey équipé pour chasser la neige arrive au terminus de Bulle en 1939

Photos Glasson, Musée gruérien Bulle

**Avec la route carrossable et l'essor de la motorisation, l'hiver n'est pas forcément vainqueur !**

Photos Glasson, Musée gruérien Bulle



Bus CEG (Chemin de fer électriques de la Gruyère) en 1916 à la sortie du pont du Javroz

Photos Glasson, Musée gruérien Bulle





## Nous voici donc à Jaun, au pied du col du Jaun proprement dit.

Avant la route carrossable des années 1870, on longeait la Jogne pour entrer dans le village par le bas, entre la cure et l'église. Ensuite, soit on montait au centre du village, soit on descendait aux moulins installés au pied de la cascade (voir plus loin le plan de 1782).

Le cabriolet et ses passagers quittent l'Hôtel de la Cascade, 'zum Wasserfall' depuis 1883 avec l'ouverture de la route carrossable qui marque les débuts du tourisme dans le village.

Auparavant 'Zum freyen Hof', la vieille auberge de Jaun, attestée au XVII<sup>e</sup> siècle, est aussi mentionnée simplement 'Hof' (Maison de ville) dans le *Dictionnaire* Kuenlin de 1832.

. Église de Jaun (Bellegarde, 1906), photo Morel, Musée gruérien Bulle, CM-10-15-0686.  
. Bellegarde, Hôtel de la Cascade (1927), photo Morel, Musée gruérien Bulle, CM-10-15-0688

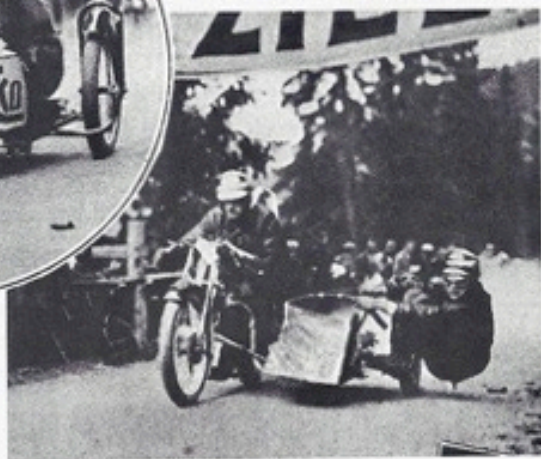
## Jaun (Bellegarde)



C. M. 2236... BELLEGARDE (Jaun) Hôtel de la Cascade.



## Cheval... chevaux (moteurs)...



*L'illustré, n° 30/1931, in Jaun im Greyzerland, in DBH 55/1988, 317.*



De 1880, à l'ouverture de la route carrossable, jusqu'en 1920, c'est la diligence à deux chevaux qui relie la plaine au bureau de poste de Jaun. Il est question ensuite d'une 'voiture à vapeur' (Dampfwagen) jusqu'en 1935, avant les bus à essence.

*Jaun im Greyzerland, in DBH 55/1988, 321.*

## Une course auto-moto sur la route Bulle-Boltigen

À l'initiative du fondateur de la fabrique de chocolat de Broc, Alexandre Cailler, l'Automobile Club de Suisse et l'Auto-Sport de Genève organisent de 1912 à 1932 une 'Coupe de la Gruyère' de courses automobiles, motos et side-cars ('Tompfers') entre Kappelboden et le col du Jaun. Des milliers de spectateurs se pressent le long du parcours. En 1930, bien que la route soit recouverte de neige par endroit, la course est remportée par une moto avec un record de 4 min. et 59 sec. pour les 6 km et 480 m de dénivellation !

*Jaun im Greyzerland, in DBH 55/1988, 326-317.*



Inchangées, face à la cascade jaillissant du rocher, la vieille cure et l'ancienne église. Au sommet du village, la nouvelle église du début du XX<sup>e</sup> siècle.



Surplombant le village, les ruines du bourg fortifié médiéval qui a donné son nom français au village, 'Bellegarde', saccagées par un raid bernois de milices de Thoune et du Simmental en 1407. Depuis, les chemins muletiers puis la route Bulle-Boltigen ont servi à d'autres fins, plus commerciales et touristiques.



# Jaun au temps des chemins muletiers

Les plans géométriques des alpages de Jaun sont illustrés en couverture d'un dessin du village sous la chaîne du Gros Brun (Schopfenspitz) alors que les plans géométriques des propriétés s'ouvrent sur une vue générale du village. On voit parfaitement comment on parvenait à Jaun en longeant la Jogne (de d. à g. en haut du document), après avoir franchi un petit pont, alors que la route y accèdera directement par une pente régulière à flanc de coteau depuis Im Fang.



. AEF E 61 Jaun: Berge und Vorsätze, 1783.  
 . AEF E 65 Jaun: Heimgüter, 1782.







ne fois franchie la passerelle du chemin sous le lieu-dit toujours actuel de **Waldenacher** (l'équivalent de 'Fin', zone cultivée), on passait entre la vieille cure et l'ancienne église, face à la cascade parfaitement représentée et au pied de laquelle on peut repérer trois roues à aubes (moulins à grain, à lin, scierie, ainsi que près de l'Allmend de Kappelboden, la quatrième roue d'un moulin à écorce). Une fois au village, le chemin traversait Kappelboden dont la chapelle est bien visible sur le plan, avant de quitter Jaun pour amorcer les pentes du col, à gauche. La route carrossable contournera la petite colline de Kappelboden.

En allemand / en français, sur les plans du XVIII<sup>e</sup>, on s'oriente ainsi : **Mittag** (midi) / vent - sud, **Mitternacht** (minuit) / bise - nord et en région de montagne avec, pour Jaun, **Aufgang** (Montée) / orient - est) et **Nidergang** (descente) / occident - ouest).



## L'ascension du col du Jaun : une aventure !

Il vaut la peine de lire le récit emphatique de l'ascension finale, de Jaun au col, dans *L'Europe illustrée* de 1881, à l'époque de la diligence

« (...) la route suit tous les grands mouvements du terrain, traverse un torrent, se masque parfois derrière de petites collines, reparaît pour se masquer et disparaître encore, mais toujours ce sont des sites nouveaux et variés, des détails intéressants, des paysages pittoresques ou grandioses que l'œil a constamment à contempler.

À quelques cent mètres au-delà de Weibelsried la route s'engage hardiment dans la forêt abrupte et séculaire du Ritzvald, où ne s'engageaient précédemment que les chamois ou quelques rares chasseurs à leur poursuite. La voie est entièrement taillée dans le rocher, dominée d'un côté par une forêt de sapins, gardée de l'autre par des murs de soutènement avec parapets (de maçonnerie évidée en demi-cercles).

Ces maçonneries sont pour ainsi dire suspendues sur l'abîme. La beauté sauvage de ce travail n'a d'égale que l'audace et l'habileté de l'ingénieur qui n'a pas reculé devant les difficultés de ce passage. C'est surtout ce qu'on peut appeler les colonnes d'Hercule du canton (...) d'où l'on surplombe à une hauteur de 500 m le confluent des deux bras du torrent. D'ici un coup d'œil d'une 'terrible' splendeur.

La voie est perchée sur un rocher à pic, à gauche du gouffre au fond duquel, à une profondeur effrayante, on voit couler la Jogne comme un léger fil d'acier poli ; en arrière le paisible hameau de Weibelsried avec sa petite chapelle blanche se détachant mollement sur un tapis de verdure, plus loin à l'horizon, surgit à travers le défilé de Kapelboden le village de Bellegarde avec sa colline, ses maisons en amphithéâtre et son clocher conique ; enfin vers le nord et presque en face du spectateur les rochers et les arêtes crénelées et déchiquetées des Gastlosen. »



La Gruyère. Excursion du Léman à l'Oberland bernois par la nouvelle route alpestre de Bulle-Boltigen, in *L'Europe illustrée* 16/1881, Paris-Zurich-Londres, 32-33.

Fernand Bugnard, chauffeur aux GFM, pose fièrement à côté de son bus Saurer qui a remplacé la diligence Bulle-Boltigen, au passage rocheux de *Plagersfluh*, aujourd'hui en tunnel. On le voit remonter le versant bernois avec son car bondé un peu plus loin.



## Col du Jaun - Boltigen

Atlas Siegfried (swistopo)

Alors que le versant fribourgeois de la route Bulle-Boltigen (30 km) a nécessité la reconstruction ou la construction de plus de 30 ponts dont plusieurs ouvrages d'art métalliques imposants, le versant bernois (6 km depuis le col) n'a requis aucun ouvrage d'art mais dix virages en épingles de manière à rendre, de ce côté-ci aussi, les 650 m de dénivellation carrossables pour une diligence à deux chevaux.



## Section Jaun - Boltigen

1850 1880 1900 1950 2000



Du col du Jaun,  
dernier regard sur la Gruyère



Jaunpass : chaîne des Gastlosen vue depuis le Bruch  
Charles Morel Musée gruérien Bulle



Henri Robert, *Les Gastlosen vus du col du Jaun* (sd. collection privée)



## Col du Jaun, col du Bruch ...

Les guides de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle associent 'Broc' à *Brücke* et par extension accordent au col dont la route part de Broc la dénomination de 'col du Bruch' : « À demi-lieue d'Epagny, voici *Broc*, Broc qui vient dit-on de *Brücke* (pont) ... »

Les *Plans géométriques de Broc* levés en 1745 (AEF) mentionnent les terres sises à l'embouchure de la Jogne et de la Sarine sous l'appellation 'Au Broc', ce qui confirme l'explication des toponymistes faisant remonter 'Broch' (XII<sup>e</sup> siècle) au latin BROCCUS 'proéminent, saillant', terme désignant bien le promontoire sur lequel a été édifié le village, délimité par la confluence des deux rivières.

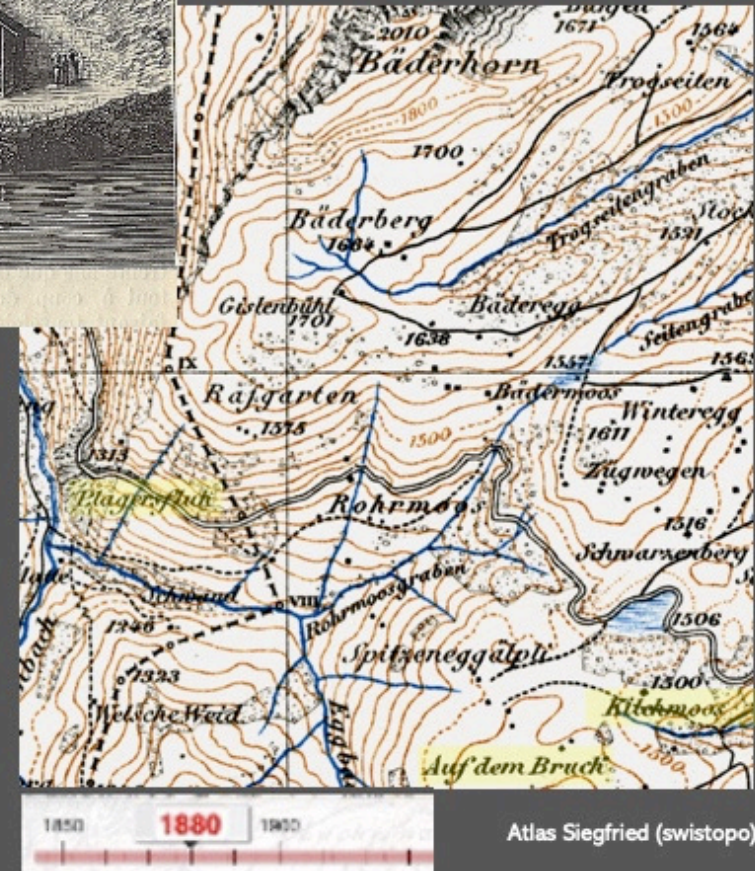
Ainsi, de la même manière que Broc ne provient pas de *Brücke*, 'Bruch' et 'col du Bruch' ne viennent pas de Broc mais bien du toponyme 'Auf dem Bruch', sur une rupture (*Bruch-e*) de pente, toponyme extrêmement fréquent dans les Alpes et qui correspond ici aussi exactement à une telle situation de terrain

### ... ou Kilchmoospass ?

Le col et son petit marais à 1506 m d'altitude était aussi désigné à juste titre *Kilchmoos*, 'col du Jaun' étant une appellation touristique postérieure ne figurant en tous cas pas encore dans l'Atlas Siegfried du tournant du XX<sup>e</sup> siècle.



PERRIER (Col.), *La Gruyère. Excursion du Léman à l'Oberland bernois par la nouvelle route alpestre de Bulle-Boltigen*, Paris, Zurich, Londres, 1881, 35.





Il ne reste plus qu'à dévaler les dix épingles de la route, depuis le col, pour parvenir à Boltigen



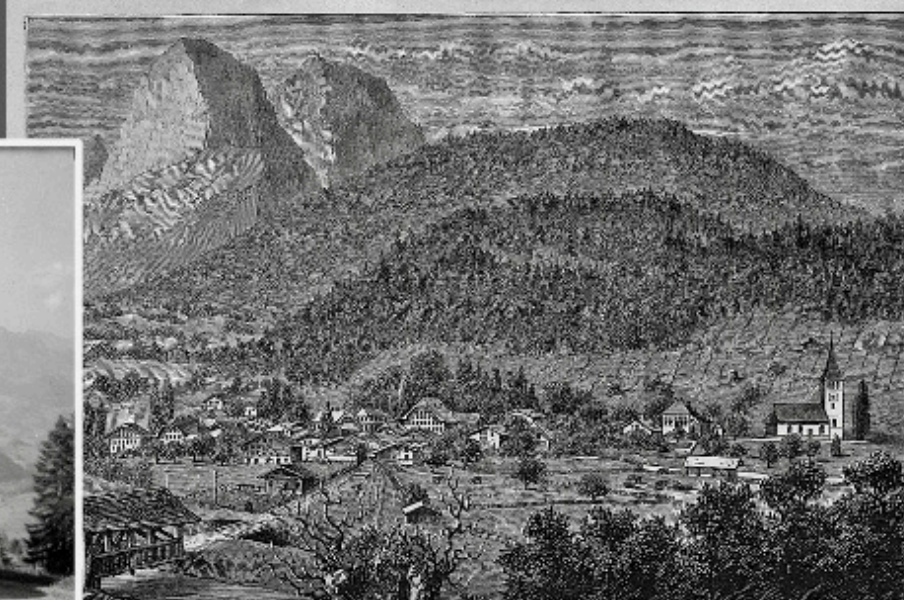
CM 2770 Route du Bruch

Route du Bruch (1936), photo Morel, Musée gruérien, CM-10-15-0704

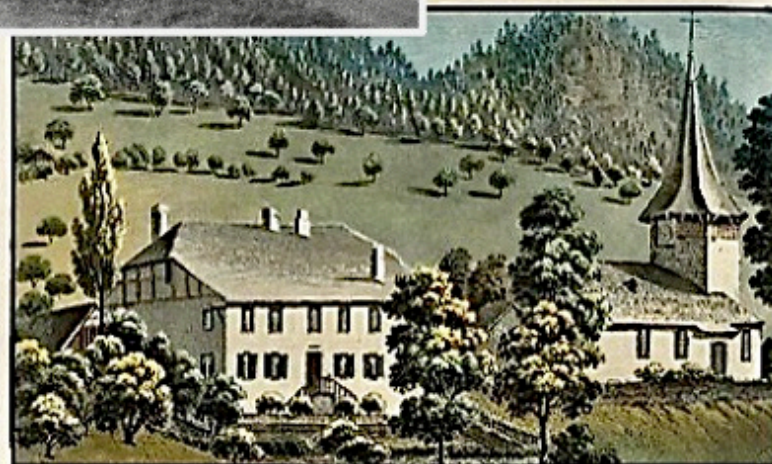


Photographie d'Alfred Ine Simmenthal.

Montée du Jaunpass depuis Boltigen en 1928 Musée gruérien, photo Glasson



Boltigen et le Simmenthal.



Boltigen.

PERRIER (Col.), *La Gruyère. Excursion du Léman à l'Oberland bernois par la nouvelle route alpestre de Bulle-Boltigen*, Paris, Zurich, Londres, 1881, 61..

L'église et la cure. Aquatinte aquarellée de Samuel Weibel, 1822 (Bibliothèque nationale suisse, Collection Gugelmann), in Anne-Marie Dubler: "Boltigen", *Dictionnaire historique de la Suisse DHS*, version du 11.08.2004, traduit de l'allemand : <https://hls-dhs-dss.ch/fr/articles/000473/2004-08-11/>, consulté le 26.01.2024.



## Arriver à Charmey par d'autres chemins (ou en partir)...

Ici dans le vallon des Morteys, accessible aujourd'hui encore uniquement par un sentier muletier jusqu'à la plus haute chaudière du canton fabriquant en août un des meilleurs gruyère d'alpage.

*Inschi* conduit par Jean-Claude Pesse de l'association 'Transtrad.ch' qui perpétue la tradition des *barlatè* muletiers.

Ravitaillement de la cabane des Marindes aux Morteys le 30 août 2023



Et qu'en est-il des autres voies d'accès à Charmey, depuis Corbières ou par le Motélon ?

Des voies d'accès par chemins muletiers, au coeur de l'économie du gruyère, fromage transportable essentiellement par sommage jusqu'aux routes alpestres des années 1960



## Les sentier muletiers comme 'charrière', 'chemin public'...

Dans les sources, les anciens sentiers muletiers sont évoqués comme 'charrière' à Charmey en 1735, 'chemin public de la Chintre (La Tzintre), à Bellegarde' en 1756 comme 'Strasse von Jaun nach Galmiz' (Charmey) en 1882. Il est aussi attesté et cartographié en tant que 'chemin carrossable sans ouvrage d'art', 'chemin de dévestiture ou muletier', 'sentier'.

REUST Corinne, Entre commerce du fromage et tourisme pédestre. Les voies de communication de Bulle au col du Jaun. *Les chemins historiques du canton de Fribourg*, OFROU- IVS (slsd).

[https://www.ivs.admin.ch/images/dienstleistungen/downloads/kantonshefte/PDF/fr\\_kantonsheft.pdf](https://www.ivs.admin.ch/images/dienstleistungen/downloads/kantonshefte/PDF/fr_kantonsheft.pdf)



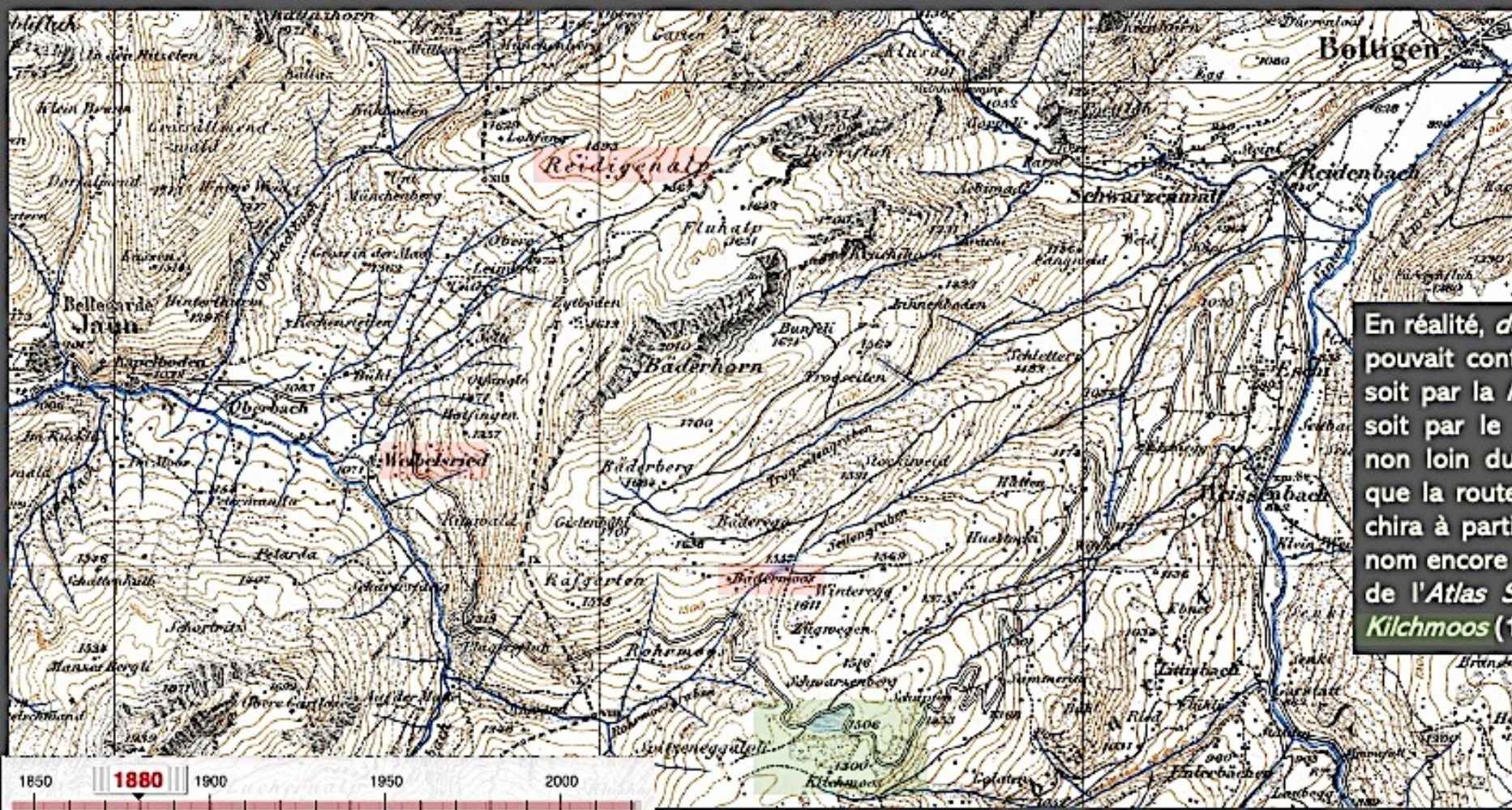
Sur ce plan de Broc (1756) on repère de bas en haut une 'Charrière publique' (le chemin de Bulle à Charmey), ainsi qu'à droite une 'Charrière commune' conduisant aux commun, zone de propriétés collectives.

CH AEF E 76 Broc rière Montsalvens "Monservens" (8/1-46), (29471, 1745, ). Archives de l'Etat de Fribourg



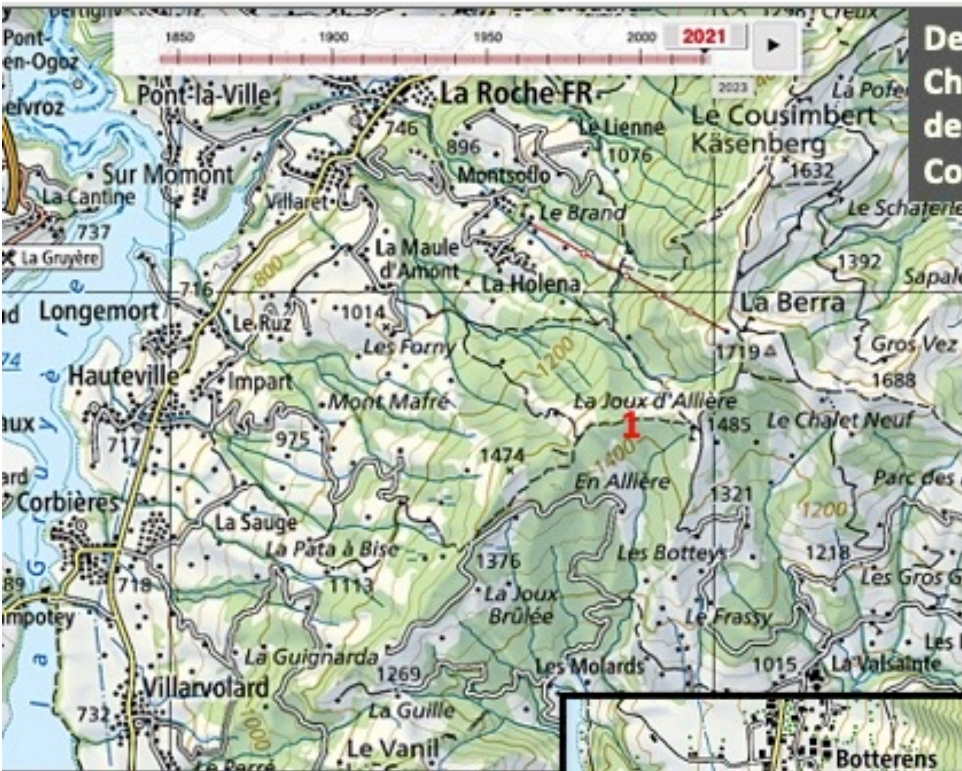
## Le sentier Weibelsried-Bädernoss

“ Entre les 17<sup>e</sup> et 18<sup>e</sup> siècles, c'était un passage important pour les échanges économiques entre le Simmental, la Suisse romande et la France. Il était utilisé pour l'exportation de bétail vers Paris et pour l'importation des vins et des blés du Pays de Vaud vers l'Oberland bernois. Il perdit son rôle avec l'ouverture de la ligne ferroviaire Berne-Thoune en 1859 ” (REUST Corinne, ... )



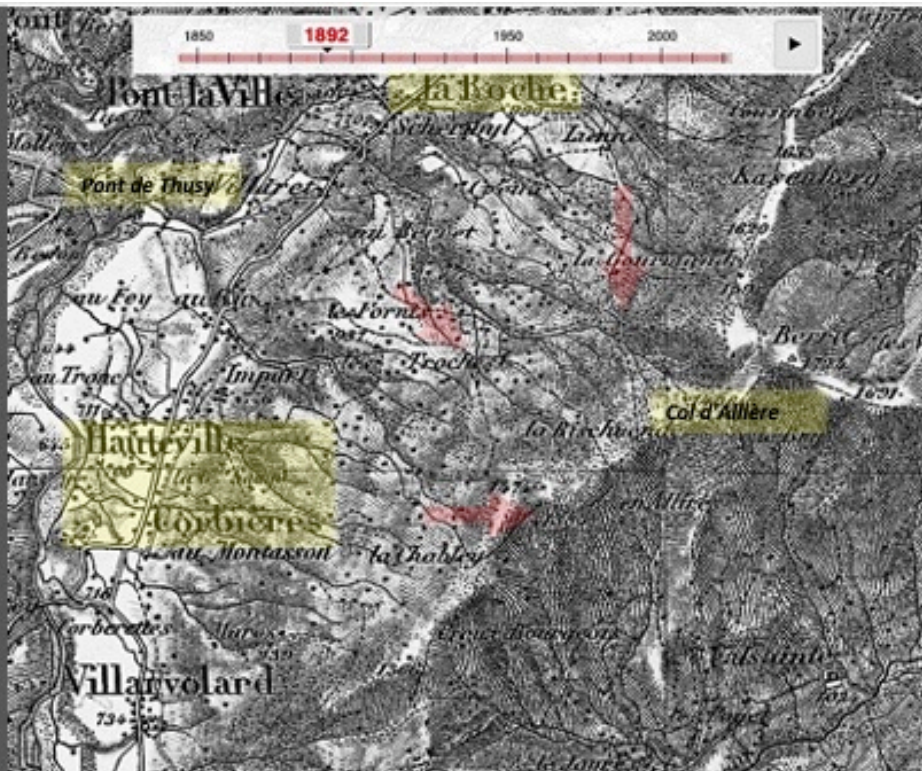
En réalité, depuis Weibelsried, on pouvait contourner le Bädernoss soit par la Reidigenalp, au nord, soit par le Bädernoss, au sud, non loin du col du Jaun actuel que la route Bulle-Boltigen franchira à partir de 1874, col sans nom encore sur la première carte de l'Atlas Siegfried, au lieu dit Kilchmoos (1506 m).





**De Corbières à Charmey à l'époque de la seigneurie de Corbières (→ 15<sup>e</sup> s.)**

On trouve ici ou là l'idée que la liaison entre Corbières, siège d'une seigneurie ennemie du comté de Gruyère, et Charmey, rattachée à Corbières jusqu'au début du 15<sup>e</sup> si., se faisait par le col de La Guille (1269 m).



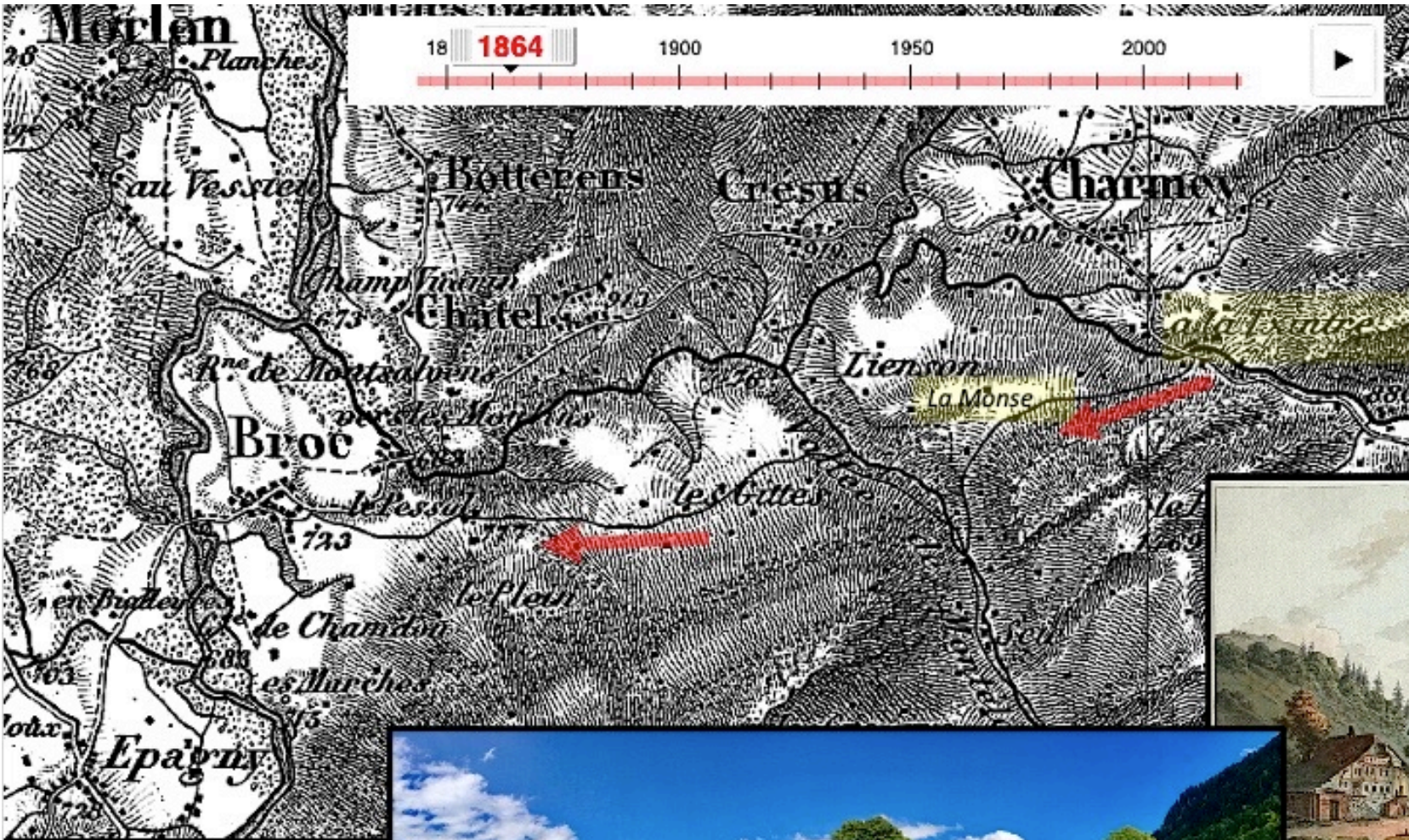
**Les autres voies d'accès à Charmey par sommage, depuis Corbières ou par le Motélon**



Plus vraisemblablement, le chemin muletier encore existant de Botterens à Châtel (1) puis Crésuz, Cerniat ou Charmey permettait de contourner le bourg fortifié de la baronnie de Montsalvens, poste avancé du comté sur sa frontière N-E. On le constate encore aujourd'hui, les limites communales (2) correspondant toujours à l'ancienne frontière.

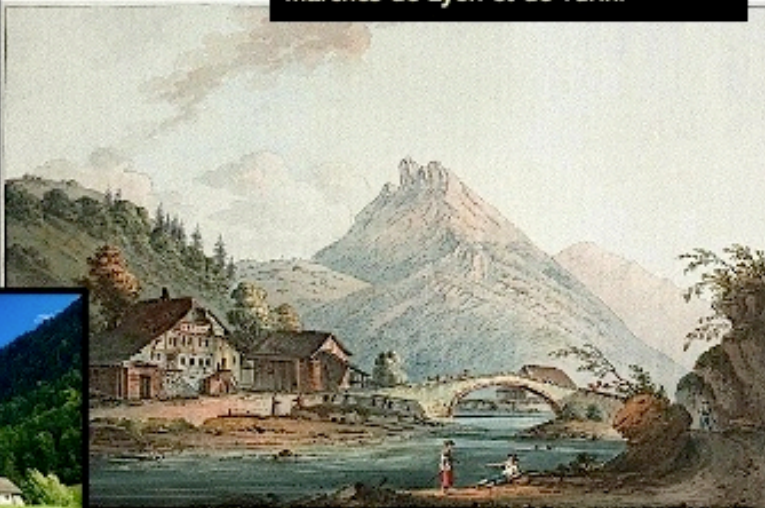
D'autres chemins muletiers partaient de La Roche, du Pont de Thusy sur la Sarine et de Hauteville-Corbière (*Atlas Dufour* version 1892 montrant le terrain du milieu du 19<sup>e</sup> s.) pour se rejoindre sous le col d'Allières (1450 m) permettant de passer directement à La Valsainte, au Lac Noir et aux pâturages de la haute vallée du Javroz.





**De La Tzintre (Charmey) à l'Intyamou par la Monse ('route du Gruyère')**

L'aquarelle de Curty (vers 1800) montre un *barlaté* arrivant des pâturages des Monts avec deux mulets chargés chacun de deux meules de gruyère. La statistique des arrivées de meules à Vevey indique que certains jours, ce sont des caravanes de 100 à 200 mulets qui partaient des caves de La Tzintre rassemblant la production des pâturages charmeysans pour les marchés de Lyon et de Turin.

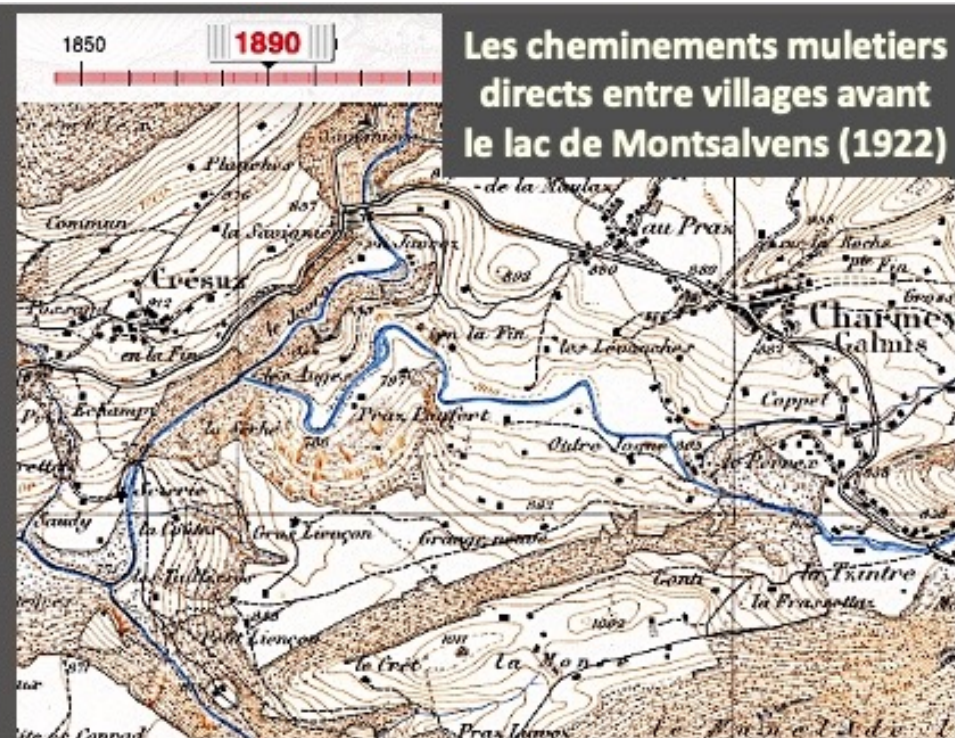


On empruntait alors le chemin de La Monse (photo), voie la plus directe vers l'Intyamou, le col de Jaman, Vevey... jusqu'à Lyon, au bout de trois semaines de pérégrination alternant sommage, roulage et flottaison.



Certains tronçons de plaine aménagés étaient praticables par chars attelés





**Les cheminements muletiers directs entre villages avant le lac de Montsalvens (1922)**

Avant le barrage et le lac de Montsalvens (1922), plusieurs sentiers muletiers relient Broc, Montsalvens et Crésuz à Charmey par les fonds, en franchissant la Jogne, le Javroz ou le Rio du Motélon par le pont couvert du Saudy et plusieurs passerelles de madriers aboutissant à la terrasse élevée du Liençon ('lé en son' ou 'là au sommet' du latin SUMMUM, en ancien français "en som' : "en haut'.



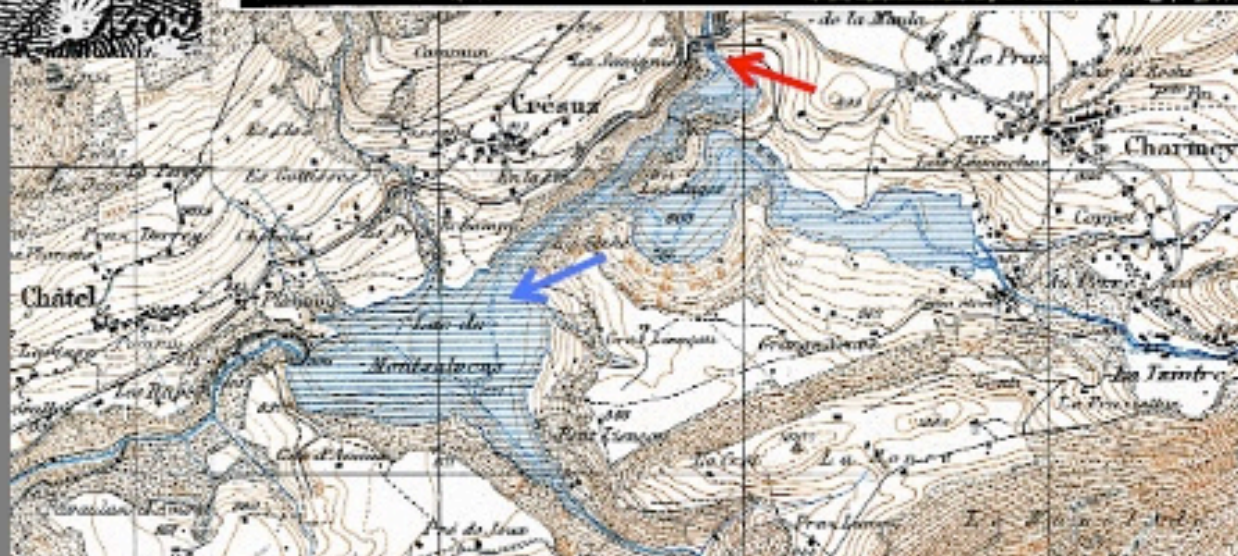
**Passerelles du Javroz (sous le pont actuel, jusqu'en 1922), de la Tine de la Jogne au Perrex (jusqu'en 1955) et pont couvert de Saudy (jusqu'en 1922)**







L'accès à Charmey  
jusqu'à la diligence  
et avant le lac de  
Montsalvens







13<sup>e</sup>

30 X 18

De la scierie du Saudy au fil de la Jogne, le chemin muletier qui conduit au plateau du Petit Liençon est bien visible.

La photo est prise le 31 octobre 1918, moins de trois ans avant la mise en eau du lac de Montsalvens qui condamnera les accès directs entre Châtel, Crésuz et Charmey par le fond de la vallée.

MG Bulle-21850



Le muletier parvenant sur le plat du Liençon pouvait alors apercevoir le clocher de l'église de Charmey... avant de replonger au fond des gorges de la Jogne pour gagner le village par la côte des Lévanthes ('pentes à avalanches') ou La Tzintre par celle du Perrex ('terrain rocheux'). Tels étaient les cheminements, jusqu'au milieu du XX<sup>e</sup> siècle, de village en village, par monts et par vaux... en dehors de la route Bulle-Boltigen !



**FIN**