

**Zeitschrift:** Tracés : bulletin technique de la Suisse romande  
**Band:** 139 (2013)  
**Heft:** 9: Pont de la Poya

**Vorwort:** Une intégration évidente  
**Autor:** Perret, Jacques

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 17.11.2024

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

## ÉDITORIAL UNE INTÉGRATION ÉVIDENTE

Les alentours de la ville de Fribourg se caractérisent par une collection de ponts incroyablement riche. Son histoire commence au cours de la première moitié du 19<sup>e</sup> siècle, avec la construction rapprochée de deux ponts suspendus en moins d'une décennie : le Grand Pont en 1834 (qui sera remplacé en 1924 par le pont à arcs de Zährigen), puis, en 1840, le pont du Gottéron (lequel sera reconstruit en 1919 à la suite d'un spectaculaire accident, puis remplacé par un pont à arcs en 1960). La collection s'agrandit en 1860 avec le viaduc ferroviaire de Granfey (initialement conçu comme un treillis métallique, il sera « enrobé » de béton vers la fin des années 1920 pour prendre son apparence actuelle), puis enfin avec le pont à arcs de Pérolles en 1919. Considérées dans leur ensemble, la réalisation et les transformations de ces ouvrages constituent un échantillon représentatif de l'évolution des types de pont au fil du temps et des techniques. Un échantillon dont les Fribourgeois peuvent être fiers et qu'il est réjouissant de voir s'enrichir aujourd'hui du magnifique spécimen haubané en construction (voir article p. 7) : le pont de la Poya.

Tout d'abord, du point de vue de sa fonctionnalité et de son intégration, ce dernier va constituer un atout indéniable pour Fribourg et ses environs : en plus de délester le centre historique d'un important volume de trafic, l'ouvrage marquera positivement notre perception du paysage dans lequel il s'insère. D'une part, en proposant un point de vue inédit sur la vieille ville à ceux qui le franchiront ; d'autre part, comme par réciprocité, en offrant l'élégance naturelle de sa solution haubanée au paysage visible depuis la ville, notamment depuis le pont de Zähringen.

Perceptible aujourd'hui déjà, cette élégance est probablement le reflet de ce que le métier d'ingénieur civil peut proposer de meilleur en matière de structure : concevoir des ouvrages dont la forme exprime le fonctionnement structurel. Réussis, les ponts haubanés « transparent » littéralement l'équilibre, tant lors de leur construction qu'à l'état final. Et c'est probablement, en plus de la finesse de son tablier et du dessin élancé de ses mâts, l'évidence de cette relation entre forme et fonction qui rend aussi harmonieuse l'intégration dans le paysage fribourgeois du pont de la Poya. Et lui garantit, avant même l'achèvement de sa réalisation, une place de choix dans la collection évoquée plus haut.

*Jacques Perret*

