

COURT Construit vraisemblablement du 19e siècle, puis recouvert, l'ouvrage est en train de renaître

Un pont historique revoit le jour

MICHAEL BASSIN

Un jeu de legos, un Tetris ou un puzzle. Voilà à quoi ressemble actuellement le chantier très particulier qui se déroule à la sortie de Court en direction de Moutier. En effet, des dizaines de grosses pierres qui viennent d'être retirées d'un pont historique enjambant la Birse sont posées ça et là. Numérotées, elles sont bichonnées l'une après l'autre par des tailleurs et sculpteurs de pierres avant qu'elles ne retrouvent leur place sur l'ouvrage. Ce pont «caché» reverra ainsi le ciel et les promeneurs d'ici quelques semaines.

Ce chantier se situe à l'entrée des Gorges de Court, à proximité de la jonction de l'autoroute. «Dans le cadre des travaux de l'A16, des adaptations ont dû être apportées à la route cantonale. Une première étape a déjà été entreprise vers le rond-point», remet en contexte Alain Chevrolet, ingénieur civil et chef de projets chez ATB pour le secteur A16 Moutier-Loveresse. «Lorsque nous avons planché sur la seconde étape de ces adaptations, nous avons dû prendre en compte le fait que le tracé de la route cantonale touche deux ponts à cet endroit. L'un, celui qui est visible, est en béton et remonte à une cinquantaine d'années. Mais il y a également un pont historique...», poursuit-il.

Trois options possibles

L'ouvrage était quasiment invisible, car recouvert, pour ceux qui ne connaissaient pas son existence. «Nous n'avons pas retrouvé d'éléments permettant de le dater avec exactitude, mais nous pensons que ce pont remonte au 19e siècle. Peut-être coïncide-t-il avec la réalisation de ligne ferroviaire?», explique Alain Chevrolet.



Les tailleurs de pierres sont à pied d'œuvre pour reconstituer le pont historique tout en lui enlevant de la largeur. Un travail minutieux qui durera encore quelques semaines. STÉPHANE GERBER

Alors que ce témoin du patrimoine régional fait de pierres calcaires du Jura nécessitait de toute manière une intervention humaine, la question de la meilleure approche s'est posée. Trois options étaient possibles. La première aurait consisté à démonter complètement l'ouvrage, soit pour le détruire à jamais soit pour le reconstruire ailleurs. «La destruction a vite été oubliée car des ponts de ce type sont rares. Mais nous ne trouvons pas d'emplacement opportun pour le remonter», expliquent Alain Chevrolet et son collègue de chez ATB Yvan Capelli.

La deuxième option aurait consisté en la conservation totale du pont après un assainissement complet. «Mais vu la configuration de l'ouvrage, le maintenir

tel quel aurait pu poser des problèmes en cas de fortes crues. Des corps flottants auraient pu rester bloqués sans qu'il soit possible d'intervenir», expliquent les deux hommes. Au final, une sorte de compromis helvétique a été trouvé grâce à la troisième option. «Le pont historique est conservé à sa place. Mais au lieu de le

garder en entier, soit sur une largeur de 12 mètres, nous le réduisons à 3,6 mètres. Ainsi il sera possible d'intervenir pour dégager d'éventuels corps flottants.» Une fois assaini et restauré, le pont pourra à nouveau être foulé par les piétons, quand bien même il mène à un chemin aboutissant à une impasse, soit au barrage.



ALAIN CHEVROLET INGÉNIEUR CIVIL HES CHEZ ATB

« Le pont est conservé, non pas sur sa largeur d'origine mais sur environ trois mètres. »



Pour concrétiser la remise en valeur de ce patrimoine historique – pour lequel l'Office des Ponts et chaussées du canton est le maître d'ouvrage – plusieurs intervenants ont collaboré, dont ViaStoria.

Un ouvrage rare

Sur place, des spécialistes de ce genre d'interventions sont à pied d'œuvre. Avec précision et délicatesse, les hommes du Syndicat des tailleurs de pierres de la Suisse nord-ouest travaillent les blocs pouvant peser jusqu'à 1,4 tonne. Une fois retirés du pont, ceux-ci sont soigneusement numérotés puis retravaillés un à un pour retrouver, au final, leur place dans le «nouveau pont historique» qui conservera son caractère originel.

«Ici c'est vraiment spécial, car nous n'avons pas des chantiers de ce genre toutes les années», relève Alban Imhof, coordinateur et contremaître pour le compte de ce syndicat issu de la région bâloise. «Pour les apprentis par exemple, il est unique. Nous pouvons vraiment nous rendre compte de la manière dont les gens qui ont œuvré sur ce pont travaillaient à l'époque. Et je peux vous dire que c'était du bon travail! A nous d'en faire de même.»

Les pieds dans la Birse, le chantier a commencé au début du mois d'avril. Les tailleurs de pierres devraient avoir rangé leurs outils à la mi-juillet. Le pont historique sera alors bien visible. L'assainissement complet du secteur devrait être achevé, lui, vers la fin octobre. ●