

Monument du genre et de l'époque

# Le pont de Brent a un siècle



Achévé en 1901, le pont de Brent a cent ans. Ce viaduc en pierre a mis fin à quarante ans de constructions métalliques dans le canton. Son constructeur, l'architecte William Cosandey, avait avant tout le souci de la durabilité. Cet anniversaire sera fêté samedi à Brent. .... 3



Le lavage de la voûte centrale a été effectué en octobre et novembre 1900.

## Dansons sur le pont!

**La soif d'apprendre** - Lors de l'inauguration du pont de Brent, tout le village était en fête. On avait amené sur une «tzergosse» un bon tonneau de vin... Or, pendant que les parents le délaissaient pour écouter respectueusement les discours officiels, le préposé au «Guillon» faisait un petit signe aux enfants et leur remplissaient avec libéralité les jolis «verres de cave»... Euphorie générale et juvénile. Le lendemain, l'école dut fermer ses portes, faute de combattants...

**Ne pas confondre** - Dans un relevé datant de 1893 apparaît un pont dénommé «pont de Brent». Curieux, vu que le pont entre Brent et Blonay n'a été édifié qu'en 1901. Enquête menée, il s'avère que l'«usurpateur»

est de fait le pont des Bonettes, qui relie Chailly... à Brent.

**Monnaie de singe** - Durant longtemps, du Moyen Age jusqu'à la fin du XVIIIe siècle un impôt de circulation était perçu sur les ponts. Il s'agissait notamment d'amortir les coûts de fabrication et d'assurer l'entretien. La plupart des ponts du pays était ainsi soumis au pontonage. On sait aussi qu'à cette époque les singes étaient très populaires. A tel point qu'il existait une coutume d'accorder le libre passage au propriétaire d'un singe qui se donnait en spectacle. D'où l'expression «Payer en monnaie de singe». Seulement centenaire, le pont de Brent n'a évidemment jamais fait l'objet d'un péage...

C.B.



Près de huitante hommes étaient occupés à la construction du pont.

## Fête et exposition en vue

Afin de célébrer la construction de ce pont qui unit Brent et Blonay, les sociétés de développement de ces deux villages organisent ce samedi 13 octobre une cérémonie commémorative. Cette fête débutera dès 16 h par une cérémonie officielle et se poursuivra par une animation musicale avec L'Echo du Cubly, La Montreuissienne, l'Echo des Pléiades, la Clé des champs, le groupe d'accordéonistes les «Diablotins», l'Harmonie municipale de Montreux et la Jeune Harmonie. Un repas chaud sera servi dès 20 h et la soirée se terminera par un bal avec l'orchestre «Savanah Country Band». Sous la cantine située à la place du Clos-de-la-Foire une exposition sera consacrée au pont et à sa construction. Celle-ci sera aussi ouverte lors de la prochaine Foire de Brent, les 10, 11, 14 et 15 novembre. Les visiteurs y trouveront des documents commentés et des photographies de l'époque de la construction ainsi qu'une maquette du pont.

## Une opération délicate

Une fois la voûte centrale, les culées, les petites voûtes accessoires et le dernier clavage achevés, les huitante hommes occupés à la construction du pont ont dû procéder au décintrage de la voûte principale. Une opération délicate, c'est peu dire... Le cintre en bois était soutenu par une forte charpente. Il faut imaginer un vaste arc de cercle formé de planches et présentant une surface plane, horizontale, large de trois à quatre mètres, destinée à supporter la voûte tant que les pierres n'étaient pas assez adhérentes les unes aux autres. Le plancher incliné était, lui, soutenu par un système de poutres reliées par des tenons de fer.

### CONSTRUIT SUR DU SABLE...

Ce sont les poutres verticales qui étaient essentielles: elles supportaient presque tout le poids et reposaient... dans des boîtes remplies de sable fin. Le fond de ces boîtes de sable comportaient des trous fermés au moyen de chevilles de bois. Tout le poids de la maçonnerie était donc supporté par dix-huit poutres essentielles, c'est-à-dire par le sable renfermé dans dix-huit boîtes de fer. On a donc enlevé, partout en même temps, les bouchons des boîtes, laissant ainsi échapper peu à peu, par les petits orifices du fond, le sable comprimé par l'énorme poids des poutres. Graduellement, les dix-huit poutres se sont abaissées à mesure que diminuait la quantité de sable sur lequel elles reposaient. Le cintre de bois tout entier s'est donc dégaïé insensiblement de la voûte de maçonnerie. Au moindre craquement anormal de la voûte, les dix-huit hommes préposés aux boîtes refermaient les orifices mettant de la sorte fin à l'écoulement du sable et à l'abaissement de la charpente. Tout cela afin de laisser le temps aux ingénieurs d'effectuer une visite minutieuse de la clef de voûte et des autres points d'appui. Le pont étant bien construit, aucune fissure importante ne s'est néanmoins produite. On est donc parvenu à procéder à la dislocation du cintre sans problème. Une fois le ciment absolument sec, des chariots lourdement chargés ont traversé le pont pour éprouver sa résistance. Plus tard, de 1911 à 1955, le pont supporta sans broncher les trams de la ligne Clarens-Chailly-Blonay. On ne douta dès lors plus de sa longévité...

### DE LA SUITE DANS LES IDÉES

Un siècle après, l'ingéniosité et l'excellente organisation des constructeurs du pont de Brent n'échappe à personne. Mis à l'enquête en décembre 1899, les travaux ont été entamés en mars 1900 pour s'achever un an seulement après. En mars 1901, Brent était ainsi doté de trois choses: sa chapelle, sa foire et son pont, qui fut inauguré le 9 décembre 1901. Détail intéressant: la première date retenue dans l'agenda des constructions du pont est le 29 octobre 1898, date de l'ouverture... du Café du Pont. A Brent, on est vraiment prévoyant.

C.B.



Un ouvrage perçu comme une exception architecturale de son époque

# Le pont de Brent est un solide centenaire

Achévé en 1901, ce viaduc en pierre de taille a mis fin à quarante ans de constructions métalliques dans le canton. Son constructeur, l'architecte William Cosandey, avait avant tout le souci de la durabilité.

Entre Brent et le petit hameau du Taux situé sur l'autre rive de la Baye de Clarens, c'est une planche qui a longtemps servi de pont...

## RELIER BERNE ET MONTREUX

Jusqu'en 1901, tout le trafic entre Berne, Fribourg, Châtel-Saint-Denis et Montreux devait descendre jusqu'au fond du Taux et remonter vers Brent en prenant la forte pente en écharpe. Les écuries du Taux louaient des chevaux pour doubler les attelages à la montée et mettait des serroirs à disposition pour freiner les véhicules dans la forte pente souvent verglacée. Le lit du torrent était alors aménagé pour faciliter le passage des chars et des cavaliers. Mais, si solide que fût le palier, il était souvent bouleversé lors de crues.

## TROIS PROJETS

Au seuil du siècle dernier, les édiles décidèrent que cette situation ne pouvait plus durer. Le 30 juin 1899, les experts chargés d'examiner les divers projets émanant du concours recommandaient ainsi la construction d'un pont en pierre, écartant deux autres projets, l'un métallique, l'autre mixte (métal et pierre). «Les auteurs de cette construction ne pouvaient prévoir à l'époque l'importance de l'augmentation du trafic qui causerait la prolifération des véhicules motorisés. On ne peut

Albert Cardinaux dans une chronique parue dans le Journal de Montreux en février 1969.

## UNE RÉVOLUTION

Ce choix de la pierre constituait alors une véritable révolution en ce qui concerne la construction des ponts dans le canton de Vaud. La plupart des ouvrages construits vers 1900 étaient en effet en métal.

Dans la notice présentant son projet, l'architecte montreuisien William Cosandey explique: «Nous ne croyons pas devoir insister sur les autres avantages du pont en maçonnerie au point de vue de la durée et des frais d'entretien.»

Il apparaît clairement aujourd'hui que si ce pont avait été construit en métal en 1900, il n'existerait plus actuellement, alors que le viaduc de Brent n'a pas vieilli. Il se porte encore à merveille, même si certains ont exploré sa chaussée rélargie sur les trottoirs. L'encorbellement en béton, généralisé un peu partout, a toutefois été évité.

Avec la collaboration d'Hermann Lavanchy, également architecte à Montreux, William Cosandey construira ainsi un superbe pont en pierre de taille dans un bel appareil. Une arche de 44 m d'ouverture à tympans évidés par six voûtes de 4 m ainsi que 2 viaducs d'accès de deux arches de 8 m chacune constitueront un ouvrage de 112 m de long et de 24 m de haut. Il s'agit là d'un des plus grands et

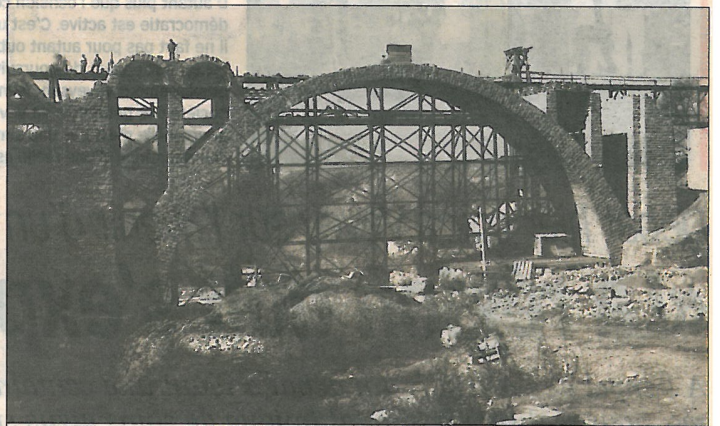
bonne partie de la pierre nécessaire à l'énorme volume de maçonnerie provenait... d'Amérique: «Oh! pas de celle de Christophe Colomb, mais d'un coin aussi charmant que sauvage, du vallon de la Baye de Clarens que les gens de Brent ont baptisé comme cela, on ne sait trop pourquoi. On y avait ouvert un banc de molasse rouge qui affleure là.»

Toutes ces pierres étaient amenées sur le chantier sur wagonnet, par un animal, avec la patience qui caractérise l'espèce: ce mulet tout le monde le connaissait, paraît-il: c'était le bourrique à Luset...

## COÛT: 161 000 FRANCS

L'estimation du coût de l'ouvrage, fondé sur un métré détaillé et complet ainsi que sur des prix faits par les entrepreneurs s'élevait à 161 000 francs, y compris 10 300 francs pour frais imprévus et surveillance. La comparaison de ce chiffre avec le coût présumé des ouvrages mis en première ligne par le jury du concours montrait que même au point de vue économique, l'arc en pierre pouvait soutenir la comparaison avec un arc en fer.

Le jury avait d'ailleurs aussi préconisé des projets à poutre continue. Le viaduc ainsi projeté serait revenu, selon une estimation sommaire de William Cosandey, à 143 000 francs. «Mais il faut remarquer que nous avons compté le tablier métallique à 400 francs la tonne, prix indiqué dans le rapport



La construction du pont de Brent a été très rapide compte tenu de l'envergure de l'ouvrage. Une année a suffi...

50

duc métallique et le rapprocherait sensiblement du pont en maçonnerie», note William Cosandey dans son rapport.

Par conséquent, en 1900, après quarante ans de suprématie des constructions métalliques, on est revenu à la pierre avec le souci de la durabilité. On ne construira plus de ponts pareils. Celui de Brent, dont la maçonnerie défie les siècles, est donc un monument du genre et de l'époque.

Claude BÉDA