

Amédée Gremaud, le pionier

Autor(en): **Zwick, Pierre**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Annales fribourgeoises**

Band (Jahr): **70 (2008)**

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-818186>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

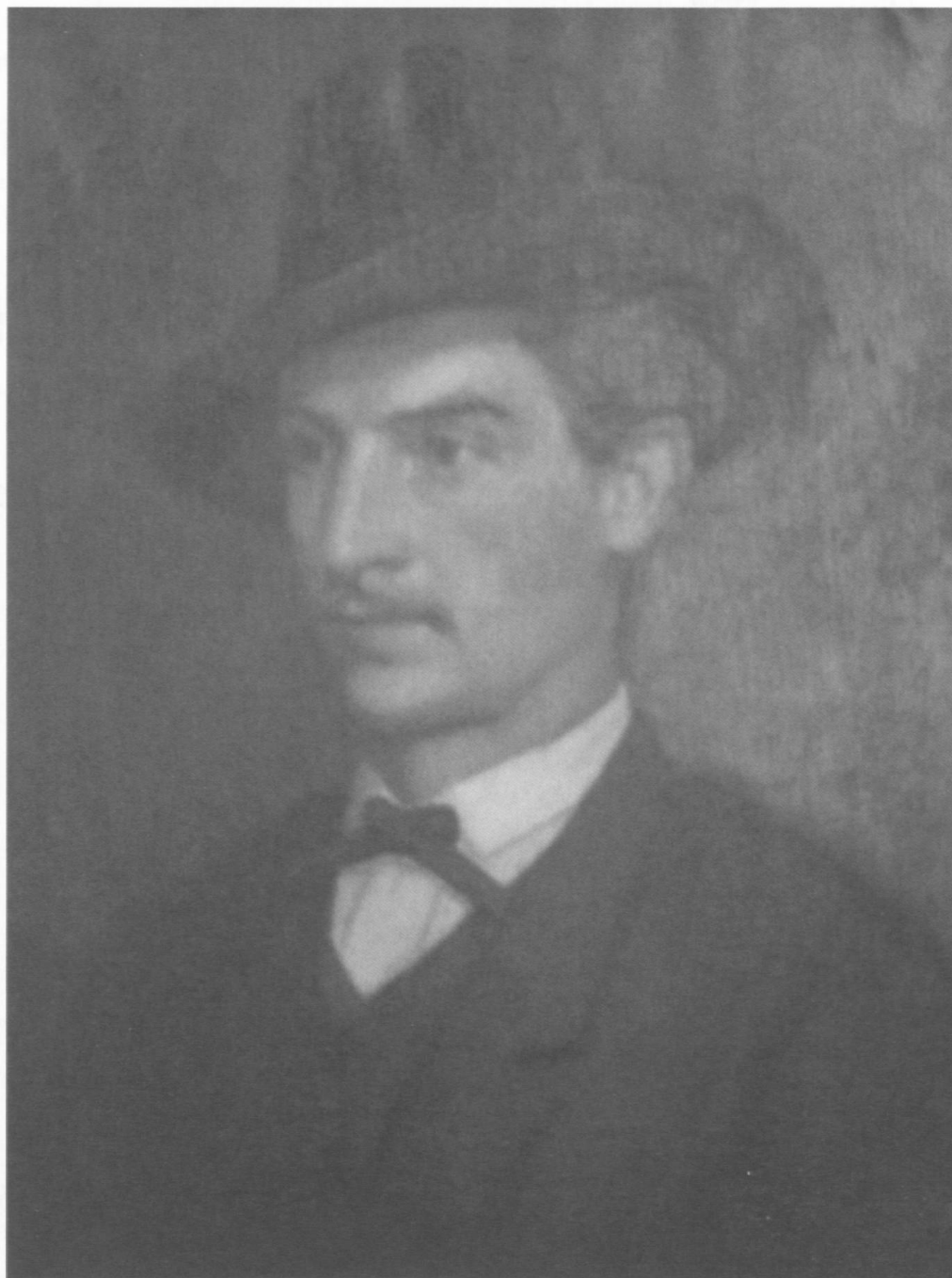
Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

AMÉDÉE GREMAUD, LE PIONNIER

Il a construit la route du Jaunpass, jeté des ponts sur le Javroz et la Gérine, initié la formation professionnelle, fondé la SIA et la Société technique pour la formation continue... et donné 43 conférences à la Société d'histoire. Quel homme!

PAR PIERRE ZWICK

Ingénieur en génie civil de la première volée diplômée de l'EPFL (1970), chargé de cours d'histoire de la construction à l'Ecole d'ingénieurs et d'architectes de Fribourg, Pierre Zwick est un passionné d'histoire qui collabore régulièrement aux *Annales fribourgeoises*.



Adolf Walser, portrait
d'Amédée Gremaud à
l'âge de 26 ans,
coll. privée.

Moins connu que son cadet Léon Genoud (1859-1931), Amédée Gremaud (1841-1912) fut un pionnier du développement économique et de la formation professionnelle dans le canton de Fribourg. Descendant d'une famille bien connue à Riaz, il était fier de ses ancêtres. Il se souvenait de l'érudition de son arrière-grand-père Joseph Etienne, qui avait épousé Marguerite Pettolaz de Charmey et qui s'était occupé de sciences, d'histoire, de littérature, d'arpentage, de philosophie, etc. Il en conserva quelques manuscrits, parmi lesquels *Le médecin des pauvres, traité de botanique populaire*. Il se remémorait la carrière militaire de son grand-père Paul, qui s'était engagé au régiment des Gardes Suisse durant dix-neuf ans, avant de vivre le dernier acte des Tuileries le 10 août 1792, méritant ainsi la médaille *Treue und Ehre*¹. Son père Jean-Louis épousa Virginie, qui appartenait elle aussi à une bonne famille de Riaz, les Duding.²

UNE FORMATION SOLIDE

Amédée voit le jour le 27 septembre 1841 à Riaz. Il fréquente l'école primaire de son village et continue sa formation à l'école secondaire de la Gruyère puis à l'Ecole cantonale – nom que prit le collège Saint-Michel sous le régime radical – avant de s'en aller en Suisse allemande suivre les cours des Ecoles cantonales de Thurgovie et d'Argovie où il passe avec succès ses examens de maturité.³ Il a vingt ans environ, connaît bien la langue allemande, et son canton d'origine est à la veille de voir arriver le chemin de fer lorsque, très logiquement, il s'inscrit en 1861 dans la section de génie civil du Polytechnicum de Zurich qui s'est ouvert il y a juste six ans. Amédée va y rencontrer un as de la construction des ponts métalliques, Carl Culmann (1821-1881)⁴, un des fondateurs de l'école, qui a développé le calcul des structures en treillis – à l'image de l'ancien pont de Grandfey – et qui propose aussi de résoudre les problèmes de statique à l'aide de procédés graphiques en lieu et place de l'analyse mathématique, fort lente avant l'apparition de l'ordinateur. Il acquiert à Zurich les connaissances de base qui vont lui servir à projeter plusieurs des plus beaux ouvrages d'art du canton de Fribourg durant le XIX^e siècle. Il restera en contact avec son maître pour la suite de sa carrière professionnelle.

Amédée trouve un premier emploi en 1864 dans le cadre des travaux de la ligne ferroviaire d'Oron, qui touchent à leur fin. Il participe ensuite

¹ Papiers de famille, notes pour une conférence devant la Société d'histoire du canton de Fribourg.

² Christophe AEBY, article Gremaud in *DHS*.

³ *NEF* 47 (1913), p. 85.

⁴ Thomas FUCHS, article Culmann in *DHS*.

aux études de la future voie Bulle-Romont puis à celles de la liaison entre Wil et Saint-Gall. En 1866, il est engagé auprès du bureau des ponts et chaussées de son canton d'origine.

L'ingénieur cantonal, qui portait alors le titre prestigieux d'Inspecteur général des ponts et chaussées, est alors Raymond de Montenach, formé à l'Ecole centrale de Paris. Il démissionne pour aller en Argentine s'occuper de la construction de la ligne Tucuman-Cordoba.⁵ La voie est libre pour Amédée Gremaud, âgé de vingt-neuf ans seulement. Il est immédiatement nommé *ad interim* et le 5 mai 1871, le Grand Conseil le confirme dans ses fonctions d'Inspecteur général, par 55 voix sur 66 bulletins délivrés⁶, évinçant ainsi son concurrent, le colonel et ingénieur Ferdinand Perrier, qui avait déjà occupé le poste de 1848 à 1851 et qui avait tenté un précédent retour en 1862, lorsque Raymond de Montenach lui avait été préféré.

A son arrivée, le jeune haut fonctionnaire découvre un domaine des routes en pleine évolution. L'Ancien Régime ne s'était pas beaucoup préoccupé des routes. La construction des ponts suspendus de Fribourg en 1832 et 1835 fut l'affaire de la Ville qui dut se débrouiller toute seule pour les payer, l'Etat n'intervenant qu'une vingtaine d'années plus tard pour en racheter les péages. La première loi sur les routes procurant une base légale à la participation du canton aux charges de la voirie date de 1830. Elle donne l'impulsion pour améliorer les liaisons en direction des chefs-lieux de districts et vers le canton de Berne. Survient ensuite la grande aventure des chemins de fer, qui va absorber pour longtemps l'essentiel des ressources allouées aux transports. Les routes viennent en second lieu car certains pensent qu'elles seront délestées de leur trafic par la voie ferrée, alors que c'est le contraire qui se produira – car il faut se déplacer du village à la gare la plus proche.

⁵ DORAND 1996, p. 265.

⁶ AEF: Bulletin du Grand Conseil, 1871, p. 51 et 53. Dans cette même séance, le Grand Conseil approuve le rapport du Conseil d'Etat concernant le projet de construction de la gare définitive des voyageurs au lieu dit Les Pilettes.

C'est donc avec des moyens limités que le jeune inspecteur doit consolider l'organisation du service des ponts et chaussées mise en place par son prédécesseur. A travers plusieurs circulaires qu'il signe dans le *Bulletin des lois*, il tente d'introduire de bonnes pratiques au sein de l'administration.

Dans les années 1860, les communes de la vallée de la Jogne interviennent de manière répétée pour que l'Etat améliore la route qui leur tient lieu

de cordon ombilical.⁷ En 1821 le colonel Dufour, qui venait de fonder l'Ecole centrale militaire de Thoun, avait déjà entrepris avec ses étudiants une reconnaissance de la vallée de la Jogne et du Simmenthal dans l'idée d'y faire passer une route stratégique.⁸

L'AVENTURE DU JAUNPASS ET LE DÉFI DU JAVROZ

L'argument du développement touristique venant s'ajouter au prétexte de la défense nationale, les premiers contacts sont pris en 1866 entre le conseiller d'Etat Weck-Reynold et le Département militaire fédéral, qui entre en matière. Dans les six années que vont durer les tractations, les devis pour le tronçon fribourgeois vont doubler, passant de 327 000 à 750 000 francs. Berne propose une subvention de 30% plafonnée à 200 000 francs. Le Grand Conseil accepte ces conditions et vote le crédit avec enthousiasme en mai 1872.⁹

Pour rejoindre Charmey, la route doit franchir la gorge escarpée du Javroz. Un audacieux pont couvert en bois, dont les traces des culées subsistent encore de nos jours à flanc de coteau, avait été jeté à travers le torrent en 1854 avec une portée de 60 m, égalant le record établi par Grubenmann avec le pont de Wettingen. Mais sa solidité, relative, ne satisfait pas les exigences de charges d'une route militaire, et ses voies d'accès en forte pente désavantagent l'arrivée à Charmey qui accueille déjà les touristes à l'Auberge du Maréchal-Ferrant et à l'Hôtel du Sapin.¹⁰

Amédée Gremaud propose de remplacer le pont en bois de facture traditionnelle, qui a servi durant vingt ans seulement, par un ouvrage d'art moderne, et sans hésiter car la dépense bénéficiera d'une subvention fédérale au même taux que la route.¹¹ Le bureau des ponts et chaussées, composé de l'inspecteur en chef, d'un ingénieur-adjoint, d'un copiste, d'un aide copiste et de deux secrétaires, étudiera onze projets dont deux ponts en pierre, cinq ponts métalliques – desquels quatre sont posés sur des piles, le dernier étant supporté par un arc – et quatre ponts suspendus. Dans sa séance du 23 juin 1877, le Conseil d'Etat adopte en principe le projet de pont métallique en arc devisé à 206 000 francs.¹² La réalisation de l'ouvrage, mise au concours, est adjugée à l'entreprise Ott et Cie à Berne dont les ingénieurs Probst et Roethlisberger mettent au point les détails d'exécution.

⁷ DORAND 1996, p. 313.

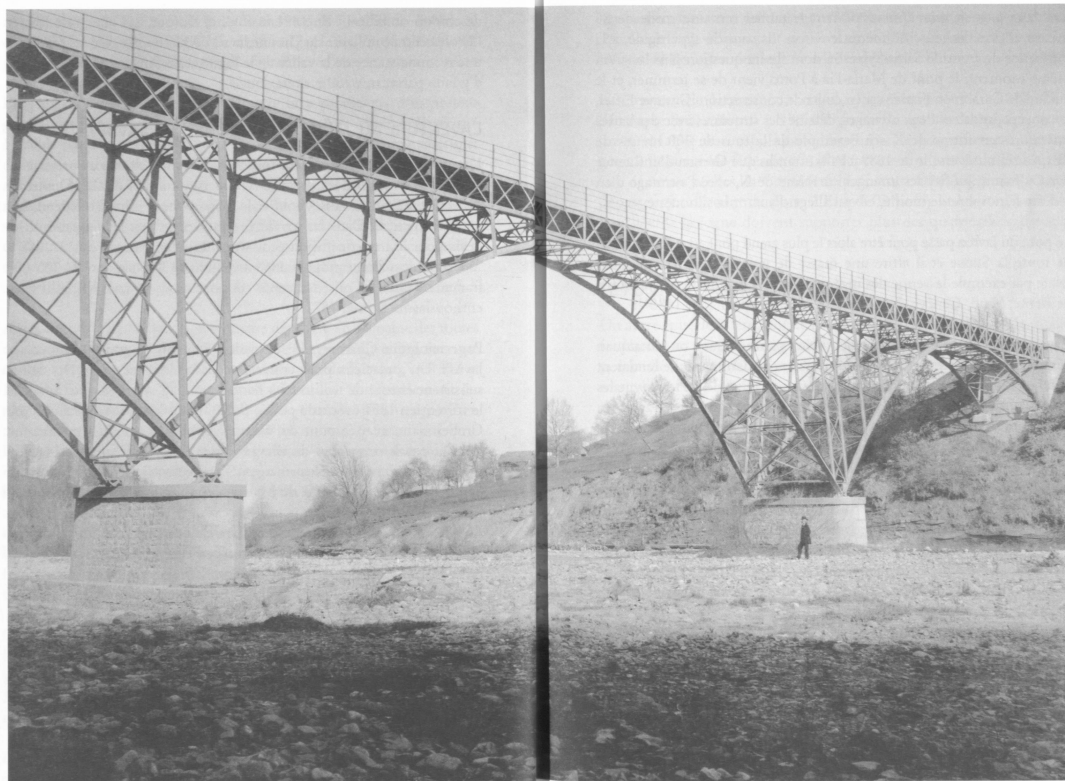
⁸ Documentation IVS, itinéraire FR 29.

⁹ AEF, Bulletin du Grand Conseil, 1872.

¹⁰ Ferdinand PERRIER, *Nouveaux souvenirs de Fribourg*, 1865, p. 267.

¹¹ DORAND 1996, p. 314.

¹² GREMAUD 1880, pp. 23-26.



Le pont de Saint-Sylvestre.
Photo tirée de l'album de
fête de la SIA,
Fribourg 1901.

Les deux arcs en acier qui supportent le tablier ont une corde de 86 mètres et une flèche de 20 mètres environ. Ils sont du type rigide, à la différence du pont de Saint-Sylvestre dont il sera question plus loin. Au même moment, le pont de Maria-Pia à Porto vient de se terminer, et le viaduc de Garabit en France est en cours de construction. Gustave Eiffel, le concepteur de ces deux ouvrages, dessine des structures avec des barres intérieures en forme de X – à l'exemple de la tour de 300 mètres de l'Exposition universelle de 1889 à Paris – tandis que Gremaud, influencé par Culmann, préfère les arranger en forme de N, avec l'avantage d'en réduire le nombre de moitié, ce qui allège d'autant la silhouette.

Le pont du Javroz passe pour être alors le plus grand pont en arc métallique de toute la Suisse et il attire une masse de visiteurs. Un chroniqueur relate par exemple la venue des ingénieurs et des architectes des cantons de Berne, Vaud, Genève, Neuchâtel et Fribourg le 28 août 1880¹³:

«Le vendredi soir déjà, une partie des invités parmi lesquels on remarquait l'éminent professeur de notre Polytechnicum, M. Culmann, se rendaient à Bulle par le dernier train. Une réception aussi cordiale qu'imprévue les attendait, la musique et les flambeaux se trouvaient à la gare et, après un cortège en ville, une collation fut offerte gracieusement au Cheval Blanc et la soirée passée avec les braves et sympathiques Bullois fut des plus gaies. Le matin de bonne heure on se rendit au pont du Javroz. M. Gremaud offrit à tous les membres présents et au nom de leurs collègues de Fribourg une notice rédigée par lui sur ce magnifique et intéressant pont et une superbe lithographie, due au crayon de notre compatriote, M. Reichlen. (...) L'auteur du projet et le constructeur du pont donnèrent sur place les renseignements les plus complets sur ce magnifique ouvrage d'art (...) qui, si bien encadré par un grandiose paysage, fit l'admiration de tous les assistants. (...)

«A Charmey, au Sapin, un banquet fort bien servi et très gai réunit tous les invités dont la course avait aiguisé les appétits.

«M. le professeur Culmann a d'aimables paroles pour dire que (...) s'il a contribué au progrès de la construction des ponts, on en doit beaucoup aussi à la manière distinguée dont ses élèves ont développé et appliqué ses théories...»

¹³ *Die Eisenbahn*,
vol. XIII, n° 11 (1880).

Les participants iront ensuite jusqu'à Bellegarde pour s'engager à travers le col des Euchels et gagner ainsi le Lac-Noir où ils passent la deuxième nuit avant de reprendre les trains le lendemain à Fribourg.

Les travaux de la route du col du Jaun s'achèvent en 1883, et le décompte final s'élève à 1 490 000 francs, le double de ce qui avait été prévu. Malgré une supplique adressée par le gouvernement fribourgeois à l'Assemblée fédérale afin d'adapter le montant de la subvention aux dépenses réelles, la Confédération n'entre en matière que pour le dépassement du coût du pont. L'Etat de Fribourg et les communes de la vallée de la Jogne doivent supporter plus des quatre-cinquièmes de la facture.¹⁴

LE PONT DE SAINT-SYLVESTRE

Un autre épisode intéressant de la construction des ponts dans le canton se déroule au pied du Burgerwald. Jusqu'en 1887, aucun passage sûr ne permet de relier les deux rives de la Gérine en amont de Marly, et le charmant village de Saint-Sylvestre est singulièrement isolé. Le franchissement de la rivière se fait à gué, ce qui donne lieu à bien des accidents. Même l'évêque du diocèse Mgr Mermillod – le futur cardinal – a failli être victime du capricieux torrent lors d'une visite pastorale.

Ce pont sur la route de Chevrilles à Saint-Sylvestre «est non seulement remarquable par sa position des plus pittoresque et par l'aspect sauvage de la vallée qu'il franchit, mais encore par sa forme et sa disposition générale et surtout par l'originalité du système adopté pour la charpente métallique. Les constructeurs ne jugèrent pas à propos d'appliquer ici, quoique très en vogue alors, l'arc à tympans rigide – comme au Javroz – mais pour mieux s'adapter aux berges de la vallée, ils choisirent l'arc flexible raidi par une poutre parallèle en treillis, laquelle répartit uniformément les charges inégales; c'est en quelque sorte l'inverse des ponts suspendus modernes, où les câbles sont rendus rigides par un treillis servant de garde-corps.»¹⁵

Gremaud est un des précurseurs de la mise en œuvre de cet astucieux système de construction. Le projet d'exécution et la réalisation ont été confiés à la maison Probst, Chappuis & Wolf à Berne et Nidau.¹⁶

¹⁴ DORAND 1996, p. 316

¹⁵ Amédée GREMAUD, «Pont de Saint-Sylvestre» in *Album de fête, XXXIX assemblée générale, Société suisse des Ingénieurs et des Architectes*, Fribourg, 1901, p. 47.

¹⁶ Amédée, GREMAUD «Le pont sur la Gérine à St-Sylvestre» in *Schweizerische Bauteitung*, vol. XX, n° 24 (1892).

Amédée Gremaud touche à de très nombreux domaines de l'art de l'ingénieur. Il projette des passerelles suspendues pour le passage de conduites d'eau à Bulle et à Fribourg, il résout le problème du ravitaillement en eau du château de Gruyères alors propriété privée de la famille Balland, il est consulté à propos de projets de nouvelles lignes ferroviaires, il s'occupe des endiguements de torrents tels que la Gérine, la Mortivue et le Stoutz, il est concerné par la construction du boulevard de Pérolles et de la route des Alpes à Fribourg, il met en route les études pour la construction du pont de Pérolles qui ne se réalisera que dix ans après son décès. Cette liste n'est de loin pas exhaustive. Sa bibliographie, parue en 1917, comprend 63 articles, sans compter d'innombrables comptes rendus et rapports.

UN PROMOTEUR DE LA FORMATION PERMANENTE

Georges Python arrive au gouvernement en 1886. Les grandes options politiques cantonales s'orientent vers trois piliers qui s'appelleront l'Université, la Banque cantonale et les Entreprises électriques. Du côté des finances tenues par Weck-Reynold, il faut amortir la dette du chemin de fer, participer à la correction des eaux du Jura, renflouer la Société des eaux et forêts. Il ne reste plus beaucoup de moyens pour les routes.

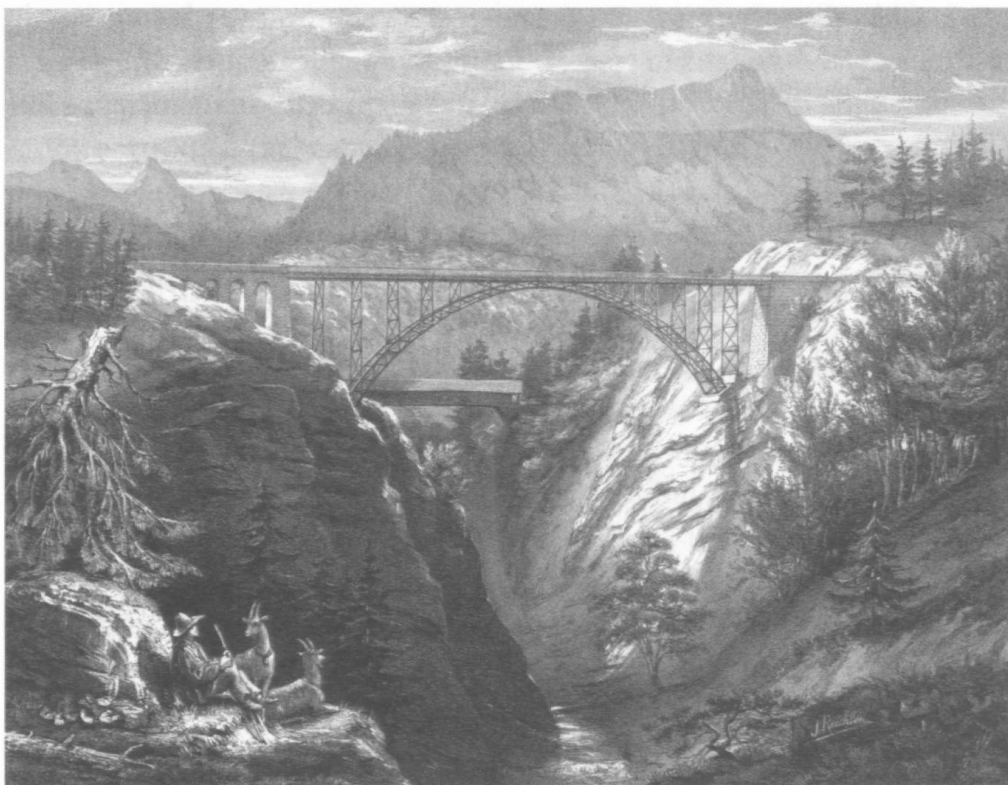
La sensibilité politique d'Amédée Gremaud, dont les écrits sont toujours d'une stricte neutralité, tend plutôt vers le conservatisme libéral du *Bien public*.¹⁷ C'est dire que les temps deviennent difficiles pour l'inspecteur des ponts et chaussées.

Un petit groupe d'ingénieurs et d'architectes s'était constitué pour accueillir les visiteurs attirés par la construction du pont du Javroz, puis l'année suivante par le renforcement du Pont suspendu – également étudié par Gremaud – et par les installations temporaires du tir fédéral, sur la colline voisine du Schœnberg (voir l'article de Jean-Pierre Uldry, page 65). De cette confraternité naît le 28 décembre 1881 la Société fribourgeoise des ingénieurs et des architectes (SIA), dont le premier président est naturellement Amédée Gremaud.

Dans le compte rendu sur l'exercice 1882-1883¹⁸, le président mentionne que l'effectif des membres est de 41, que la cotisation annuelle est de cinq francs et que le local de la société se trouve à l'hôtel du Faucon, à

¹⁷ Propos de Monsieur Henri Ellgass, son petit-fils.

¹⁸ Amédée GREMAUD, Compte-rendu de l'année 1882-83, in *Schweizerische Bauteitung*, vol. III, n° 5 (1884).



Le pont du Javroz,
lithographie de Joseph
Reichlen, remise
aux participants
de la visite du chantier
le 28 août 1880.
Coll. privée.
Photo: Acte 7.

la rue de Lausanne, où les séances ordinaires ont lieu le premier vendredi de chaque mois. De ses premières activités, l'histoire a retenu la participation à l'Exposition nationale de Zurich en 1883, l'organisation des cours professionnels pour les apprentis et la collaboration avec la Société des Amis des Beaux-Arts pour publier entre 1890 et 1914 la remarquable collection du *Fribourg artistique à travers les âges*, dont les planches font aujourd'hui référence pour l'état du patrimoine cantonal il y a cent ans. En 1901, la SIA suisse tient ses assises bisannuelles à Fribourg. La section locale lui réserve un brillant accueil immortalisé dans un album de fête qui met en valeur autant les monuments du passé que les réalisations récentes du canton. Amédée Gremaud reste à la tête de la société jusqu'à sa mort en 1912, avec une éclipse de 1896 à 1900 durant laquelle il fut remplacé par l'architecte Adolphe Fraisse.

La formation continue – un concept très en vogue de nos jours – préoccupe déjà Gremaud qui propose une sœur cadette à la SIA sous la forme de la Société technique fribourgeoise, destinée à tous ceux qui par leur activité et leur vocation touchent de près à la technique, ce qui leur vaut d'être invités aux conférences, visites et autres manifestations mises sur pied

par la SIA. «Les séances sont généralement communes et le compas du technicien, le té de l'architecte y voisinent fraternellement et cordialement avec la truelle de l'artisan.»¹⁹ Ingénieurs et architectes se réunissent séparément pour traiter des questions strictement réservées à leurs professions respectives.

UNE FORMATION PROFESSIONNELLE À TROIS DEGRÉS

Selon un constat de Gremaud, «de nombreux essais ont été faits en Suisse en vue de l'enseignement professionnel, mais sans beaucoup de succès à l'exception toutefois des écoles spéciales comme celle d'horlogerie qui se trouvent dans des conditions favorables pour se développer et prospérer. Cette non-réussite doit être attribuée au fait que cet enseignement n'a été jusqu'à ce jour donné que d'une manière imparfaite et peu pratique: trop de théorie et de programmes pompeux qui découragent dès le début les jeunes gens, surtout ceux de parents peu aisés qui désirent trouver dans un laps de temps relativement restreint les connaissances nécessaires et suffisantes pour faire efficacement l'apprentissage d'un métier.»²⁰

Ces propos sont encore parfaitement actuels. Gremaud envisage un enseignement professionnel à trois degrés.

1. L'école professionnelle préparatoire (*Handfertigkeitsschule*) qu'il crée en 1884 en compagnie du conseiller d'Etat Alphonse Théraulaz, alors directeur des Travaux publics, et du conseiller communal Auguste Goeldlin, à leurs frais, risques et périls, mais avec l'appui moral et si possible financier (*sic*) de l'Etat et de la Commune de Fribourg. Elle s'adresse aux jeunes gens de douze à quinze ans dans le but de leur inspirer le goût des travaux manuels en vue de les préparer à l'école professionnelle.²¹ Elle s'ouvre le 8 octobre 1884 au rez-de-chaussée du Lycée, avec 35 élèves.

2. L'école professionnelle proprement dite (*Gewerbeschule*) qui dispense son enseignement parallèlement avec les écoles secondaires, la théorie et la pratique se complétant l'une l'autre. Encore une fois, Amédée Gremaud prend l'initiative des démarches, auprès du directeur de l'Instruction publique et du Conseil communal de Fribourg, qui aboutiront à la création de l'Ecole secondaire professionnelle des garçons de la Ville

¹⁹ Léon HERLING, Libretto du 100^e anniversaire de la SIA et 60^e anniversaire de la Société technique fribourgeoise.

²⁰ GREMAUD 1884.

²¹ GREMAUD 1910.

de Fribourg. Il en assumera la direction depuis la fondation en 1885 jusqu'en 1911, tout en conservant ses fonctions d'ingénieur cantonal.

3. L'école professionnelle supérieure (*hohe Gewerbeschule* ou Technicum) dont les débuts se trouvent dans les cours professionnels donnés dès 1884 par la SIA fribourgeoise; ces cours approuvés par la direction de l'Instruction publique ont pris fin en 1895 avec l'ouverture de l'Ecole des métiers, dont la section supérieure devient en 1898 l'Ecole des arts et métiers, à son tour promue au rang de Technicum en 1903.

Lorsque Gremaud écrit, en 1884, que «les écoles professionnelles supérieures qui pourraient être créées par la Confédération seraient déjà des écoles d'application avec l'enseignement de cours théoriques nécessaires»²², il prophétise l'institution des Hautes écoles spécialisées qui seront créées 111 ans plus tard.

PASSIONNÉ D'HISTOIRE

L'éloge funèbre que Max de Diesbach lui dédie dans les *Archives de la Société d'histoire du canton de Fribourg* relève l'attachement de l'ingénieur Gremaud au passé de son pays: «(...) il prit quarante trois fois la parole pour nous entretenir: de la découverte de tombes de l'époque préhistorique, situées au-dessus du village de Marsens, des traces de constructions romaines mises au jour au bois Muraz, à Böesingen, dans la gravière du Mouret, à la Combettaz près de Morat; il nous parla aussi des armoiries sculptées sur les anciens ponts, des ruines des châteaux d'Ober-Maggenberg et de Bellegarde; puis passant à des sujets moins techniques, il nous fit des lectures traitant les sujets suivants: les troubles survenus à Chevrilles en 1799, un ancien drapeau des milices du bailliage de Vuippens, la généalogie de la famille Duding, le registre des étrangers de l'ermitage de la Madeleine, dont il a fait hommage à la Bibliothèque cantonale, la médaille décernée aux soldats suisses combattants du 10 août 1792, l'histoire du domaine appelé l'«Abbaye de Sales» dans la commune de Granges (Veveyse).»²³

Cet intérêt pour l'histoire suscite la question suivante: était-il parent avec l'abbé Jean Gremaud, historien et numismate? La réponse se trouve dans les notes qu'il avait préparées pour une de ses conférences: «Quant

²² Ibid.

²³ DE DIESBACH 1917.

à la famille de M. le prof. Gremaud votre ancien président, elle s'est détachée de la nôtre déjà en 1643, mais les deux familles ont été de nouveau apparentées par alliances.»²⁴

Amédée Gremaud, un précurseur et un prophète à redécouvrir.

P. Z.

Sources et bibliographie

Publications d'Amédée GREMAUD:

- «Notice sur le pont du Javroz» in *Bulletin de la Société vaudoise des ingénieurs et des architectes*, vol. 6 (1880)
- «L'enseignement professionnel» in *Schweizerische Bauzeitung*, vol. IV, fasc. 20 (1884)
- «Notes rétrospectives sur l'enseignement technique et professionnel à Fribourg – 1800-1910 – et historique de l'Ecole secondaire» in *Album de fête, XXV^e anniversaire de la fondation de l'Ecole secondaire professionnelle des garçons de la Ville de Fribourg, 1885-1910*, Fribourg 1911, pp. 11-36
- *Album de fête, XXXIX Assemblée générale de la Société suisse des Ingénieurs et Architectes*, Fribourg 1901 (dir.)
- Nombreuses contributions à *Fribourg artistique à travers les âges* 1896, 1901, 1902, 1903, 1906, 1907 et aux *Nouvelles étrennes fribourgeoises* 1893, 1894, 1898, 1900, 1903, 1904, 1913.

Autres sources:

- Max DE DIESBACH, Nécrologie in *Archives de la Société d'histoire du canton de Fribourg* XI (1917), p. 20, suivie d'une bibliographie d'Amédée Gremaud
- Jean-Pierre DORAND, *La politique des transports de l'Etat de Fribourg (1803-1971)*, Fribourg, 1996
- *Die Eisenbahn*, *Schweizerische Zeitschrift für Bau- und Verkehrswesen*, Zurich, vol. X (1879), «Die Strassen und Brücken des Cantons Freiburg (nach einem Bericht v. Cantons-Ingenieur A. Gremaud)», pp. 97-104

²⁴ Papiers de famille.