

181
Trimestriel
2013-IV

PROFRIBOURG



GARES FRIBOURGEOISES

HALTE AU MASSACRE!



GARES FRIBOURGEOISES HALTE AU MASSACRE!

Page de couverture:
Vue aérienne du
croisement des voies à
la gare de Chiètres.
Page de gauche:
pont de Grandfey entre
1900 et 1925.

SOMMAIRE

- 3 Editorial
- 5 Comprendre la politique des CFF en matière de patrimoine
- 7 Les TPF face à leur patrimoine
- 8 La ligne Lausanne Fribourg Berne, compagnie LFB
- 12 Les CFF face à leur patrimoine
- 14 Les gares de la ligne Fribourg-Anet, un patrimoine menacé?
- 20 Châtel-Saint-Denis et la Veveyse, une identité sur le fil du rail
- 22 Sécurité, vandalisme, la société a changé ...
- 24 La regrettée ligne Châtel-Vevey
- 27 La gare-chalet fait partie du paysage
- 29 Erhaltung der Fusspasserelle Kerzers – werte für die Zukunft sichern
- 33 Würdigung der Konstruktion
- 34 Sanierungskonzept der SBB
- 35 Die Lehrstellwerkanlage der SBB im Centre Löwenberg, Murten
- 37 La fin d'une profession au sein des CFF
- 38 La passerelle piétonne de la gare de Chiètres est en danger!
- 39 FACELIFTING DES GARES CFF – RV05
- 40 Le centre de formation Löwenberg – Muntelier
- 41 Mais comment font-ils ailleurs?
- 42 Le centre culturel de l'ancienne gare de Fribourg
- 43 Cardinal-Bluefactory à Fribourg
- 45 Plus vite, plus haut, plus fort
- 47 La ville met en consultation un plan directeur de la ville historique
- 48 Passation de pouvoir à la tête du service des biens culturels
- 55 Joseph Reichlen, un peintre de la belle époque
- 61 Enquête photographique dans le Bourg
- 62 Teddy Aeby au salon de coiffure le Figaro
- 63 Paul Bourqui, enfant de Beauregard
- 64 Impressum, crédit photographique

ÉDITORIAL

Monique Durussel, rédactrice, Jean-Luc Rime, président

Plus besoin de personnel dans les gares du XXI^e siècle! C'est le résultat de la grande mue du rail avec, pour corolaire, la mise hors service des gares et autres haltes centenaires sur les lignes CFF et TPF du canton de Fribourg. Elles sont remplacées par des structures de verre et des automates à billets. Histoire d'afficher orgueilleusement leur modernité et leurs moyens financiers pour les CFF, bientôt copiés par les TPF. Sur la ligne de la Broye, les destructions suivent le chemin quotidien de Philippe Gauderon, chef des Infrastructures CFF: la gare de Belfaux CFF n'est que souvenir et celle de Grolley – son lieu de domicile – quasi condamnée à cause d'un revirement du Conseil communal et du manque de détermination du Service des biens culturels!

Les bâtiments typés, les gares-châlets et les salles d'attente aux bancs de bois ne sont plus d'actualité. Tout un petit patrimoine, chargé d'histoire sociale, est réellement menacé. Impossible de tout garder lancent les responsables des CFF et des TPF.

Plusieurs constats au fil des éclairages de ce cahier sur la grande mue du transport public: il n'y a pas de vision globale de chaque ligne, tant du côté des TPF que des CFF. Les autorités cantonales sont hors course. Et, hélas, les prises de conscience se font sous la pression, lorsqu'il est trop tard.

Si nous comprenons bien la nécessité d'adapter les infrastructures aux besoins de notre temps et en particulier à ceux des usagers à mobilité réduite d'ici 2024, cela ne nécessite pas systématiquement la démolition de ce patrimoine. D'autres solutions peuvent être trouvées. Comme de construire de nouvelles haltes et d'aménager de nouveaux quartiers denses autour de celles-ci sans pour autant démolir les anciennes gares si caractéristiques.

Pour éviter une catastrophe programmée, il faudrait que le canton de Fribourg ait une vision de son avenir et coordonne le développement des transports avec l'aménagement du territoire. Berne l'a fait dans les

années 1980 en mettant en place une politique claire: on ne peut construire que là où il y a une cadence horaire et un arrêt TP à moins de 300 mètres. C'est simple, c'est efficace.

Notre gouvernement saura-t-il monter dans ce train en marche pour abandonner l'ère des diligences?



La gare-chalet de Finhaut: un bel exemple de conservation qui sert toujours de point de rencontre.

COMPRENDRE LA POLITIQUE DES CFF EN MATIÈRE DE PATRIMOINE

Entretien de *Pro Fribourg* avec Pierre-André Ottoz, responsable du patrimoine culturel et monuments historiques de la Suisse romande et Tessin auprès de l'Office fédéral de la culture. Monique Durussel, Sylvie Genoud Jungo

Pierre-André Ottoz explique, à travers l'exemple de la ligne CFF bi-cantonale Fribourg – Payerne – Yverdon, la complexité des décisions patrimoniales en ce qui concerne les gares et plus particulièrement les gares régionales. Une ligne où les gares d'origine sont encore nombreuses. Mais leur maintien n'est pas assuré. Les choix de conservation se font donc en fonction de leur valeur de représentativité et de situation. C'est ce qui sauvera certainement la gare de Léchelles. Voyage dans les méandres institutionnels.

L'Office fédéral de la culture a-t-il un droit de regard sur les décisions des CFF de garder ou non les gares?

Pierre-André Ottoz: Lors de tout projet de construction et de modification d'ouvrages, les CFF sont astreints à une procédure de consultation fédérale. C'est dans le cadre de cette procédure que l'Office fédéral de la culture (OFC) est consulté en tant qu'Office compétent pour toutes les questions liées au patrimoine.

L'OFC est consulté sur la base de la loi sur la protection de la nature et du paysage (LPN art. 2 et 3). De plus, l'OFC soutient le canton dans l'accomplissement de sa tâche de conservation des monuments historiques, en l'occurrence le Service des biens culturels (SBC) du Canton de Fribourg. C'est sur la base des inventaires établis par le SBC, avec l'inscription de la valeur et la mise sous protection de certains bâtiments, que sont prises les décisions de conservation.

En parallèle, il existe un inventaire des CFF, tenu à jour par leur propre Service du patrimoine. A ce stade, il est indispensable que ces deux inventaires soient concordants.

La modernisation des équipements ferroviaires rend certaines gares régionales caduques. Elles sont souvent remplacées par de simples haltes à voyageurs. L'importance spatiale et sociale des gares n'est pas toujours prise en compte dans ce processus de modernisation. Elles

font partie du petit patrimoine, qui, dans le cas particulier, donne toute son importance et sa valeur à l'ensemble du tronçon.

Pour la ligne Fribourg-Yverdon, les CFF doivent aborder le tronçon comme un tout et déterminer la valeur des objets qui le constituent. Plusieurs critères devraient entrer en ligne de compte, comme la valeur d'ensemble et la valeur de situation.

Ce qu'on entend par la valeur d'ensemble: la gare participe-t-elle toujours à un groupe de bâtiments ferroviaires existants ou est-elle au contraire le dernier témoin de ce patrimoine ferroviaire? Quant à la valeur de situation ou valeur urbaine, elle s'applique à la situation géographique dans la commune: à l'intérieur ou à l'extérieur du périmètre construit. A l'exemple de Léchelles qui a encore une valeur d'ensemble et d'autre part une valeur de situation particulière, car elle se trouve toujours isolée du centre villageois.

Justement quel rôle les communes peuvent-elles jouer pour protéger ce patrimoine?

Certaines communes ont mis leur(s) gare(s) sous protection par le biais des plans d'aménagement locaux (PAL). Cependant, conserver une gare, c'est bien. La restaurer aussi. Mais quel usage en fera-t-on? Voyez les gares en bois de la Gruyère! Une gare doit garder l'aspect d'une gare. Les propriétaires, entreprises de transport ou communes, devraient réfléchir aux futurs usages de ces bâtiments. Les TPF le font d'ailleurs. Il faut savoir qu'en Suisse la question se pose pour quelques 630 gares régionales, uniquement pour les CFF! La réalisation d'inventaires apporte les informations indispensables à la compréhension du patrimoine ferroviaire. L'inventaire des CFF a permis la sauvegarde de bâtiments d'exception à Kerzers par exemple. Cependant, sans réel projet d'affectation, toute conservation de bâtiment est compromise

Et l'Office fédéral de la culture, notamment dans le cas de la ligne Fribourg – Payerne Yverdon?

Grâce à une très bonne coordination entre l'OFC et le SBC du canton de Fribourg, une solution globale sur le patrimoine CFF de la ligne Fribourg-Yverdon est en bonne voie de négociation.



Gare de Léchelles: elle a une double valeur d'ensemble et de situation qui lui ont valu d'être sauvée.

LES TPF FACE À LEUR PATRIMOINE

Martial Meisseiller, porte-parole des TPF a répondu aux questions de *Pro Fribourg*

Synthèse: Sylvie Genoud Jungo

Les TPF devront investir quelque 350 millions de francs dans la modernisation des infrastructures ferroviaires lors des 10 ans à venir, explique M. Messeiller. L'élément déclencheur est la mise en conformité du réseau et des structures d'accueil avec la LHand (Loi fédérale sur l'égalité des handicapés). L'objectif est de pouvoir offrir des accès sans contrainte dans toutes les gares. Pour cela, les TPF doivent construire des quais rectilignes (la plupart sont en courbe aujourd'hui), plus larges, plus hauts et plus longs. Ils doivent également moderniser les installations de sécurité. Prenant en compte les impératifs financiers (les infrastructures sont financées à 100% par les collectivités publiques), les contraintes légales, les exigences calendaires, ils ont planifié des interventions dans toutes les gares. Afin d'avoir une politique globale cohérente, ils ont établi, en partenariat avec le Service cantonal des biens culturels, un inventaire détaillé des bâtiments à conserver. De cette analyse, découlent trois scénarios: 1) le bâtiment demeure en exploitation, 2) le bâtiment est conservé, mais change d'affectation, 3) le bâtiment est détruit. Ils procèdent de la même manière pour le matériel roulant en établissant un inventaire et une planification à long terme avec l'association GFM Historique.

Grâce à l'inventaire du patrimoine ainsi établi et la vision d'ensemble qu'il dégage, les TPF sont aptes à traiter des objets spécifiques de façon particulière, en fonction de la situation locale. Ce qui reste prioritaire dans le processus de réflexion, c'est la sécurité et la mise aux normes de la

Lhand des quais. Une fois la géométrie ferroviaire fixée, les TPF établissent des études de mobilité, des plans d'aménagement et cherchent la meilleure intégration possible pour les biens appelés à être classés et conservés.

L'inventaire traite au cas par cas de la qualité des éléments. Selon Martial Messeiller, il est absurde de vouloir garder des objets simplement parce qu'ils existent. Il est plus judicieux de choisir et mettre l'accent sur les témoins d'une époque. Les discussions entre les TPF et le SBC remontent à plusieurs mois déjà. Sur le réseau ferroviaire des TPF, seules certaines haltes de la voie étroite ainsi que la halte de Givisiez sont vouées à la démolition. Les autres gares seront préservées. Belfaux par exemple va finalement rester alors qu'au départ il était prévu de la démolir. La gare de Bossonnens était insalubre et ne présentait aucun intérêt architectural. Les TPF avaient besoin d'espace pour créer avec la commune une interface bus-train avec une véritable place de la gare. En fin de compte, la décision de protéger et conserver une gare revient à la Direction, après avoir consulté le Conseil d'administration.

La bonne collaboration avec le SBC du canton de Fribourg a amélioré le regard des TPF sur son patrimoine. Le dialogue a permis à l'entreprise d'exprimer sereinement ses attentes et ses objectifs sur l'ensemble d'un programme, sans être sous la pression d'une procédure centrée sur un objet particulier, où l'émotionnel joue un grand rôle.

LA LIGNE LAUSANNE-FRIBOURG-BERNE, COMPAGNIE LFB

Jean-Luc Rime

Tronçon Bern-Balliswil: ouverture 02.09.1860 (LFB)

Tronçon Lausanne-Balliswil: ouverture 4 septembre 1862 (LFB)

C'est le 4 septembre 1862 que des trains franchissent pour la première fois la Sarine. Ils empruntent le nouveau viaduc métallique de Granfey, reliant ainsi Berne à Lausanne en passant par Fribourg. Assurant par la même occasion à notre capitale une place dans la Suisse moderne et permettant à notre canton de sortir de son profond isolement géographique et économique. Le jeune Etat fédéral issu de la guerre du Sonderbund, ne disposant pas de moyens financiers, avait laissé le développement du chemin de fer en mains privées, se contentant d'octroyer des concessions. Ainsi un projet financé par les banquiers Perreire va relier Genève à Berne mais en passant par la Broye et en ignorant aussi bien Fribourg que Lausanne. En 1855, les frères Perreire inaugurent le premier tronçon de chemin de fer construit en Suisse romande entre Morges et Yverdon. Pour faire face à cette mise à l'écart, le gouvernement radical

et révolutionnaire qui modernise le canton au pas de charge (voir *Pro Fribourg* n°120) et tout particulièrement le conseiller d'Etat Julien Schaller, se démènent pour trouver d'autres financiers et obtenir un tracé qui passe par la capitale cantonale. Ils s'adressent aux Rothschild, autres banquiers concurrents des frères Perreire dans la construction des chemins de fer en France. Grâce à un important lobbying politique et à une alliance avec les villes de Genève et de Berne ainsi que celle de Lausanne – elle aussi mise à l'écart – une concession est obtenue et accordée par les Chambres fédérales en septembre 1856. Les travaux peuvent enfin démarrer. Pourtant les difficultés sont loin d'être surmontées car le tracé sillonne des régions montagneuses et de nombreux ouvrages d'art – ponts, tunnels, viaducs, remblais – sont nécessaires. Devisée à 26 millions de francs, la ligne en coûtera finalement 42. Et suite aux



atermolements puis au retrait des banquiers Rothshild, ce sera finalement le canton qui assumera le financement puis même le rachat de la ligne en 1864, engageant au total 30 millions de francs. Une somme colossale pour un canton dont le budget annuel était de 2 millions de francs! Mais surtout un véritable pari sur l'avenir car qui sait ce que serait devenue Fribourg sans le train? Pour la première fois, on arrive en Suisse à dominer la topographie et cet exploit servira de modèle pour la création des futures lignes dans les Alpes!

La ligne Berne-Fribourg-Lausanne est ouverte en 1862 mais comme la compagnie est au bord du gouffre financier, il faudra encore patienter dix ans pour qu'une gare provisoire en bois cède la place au nouveau «bâtiment des voyageurs»: l'ancienne gare! Dès 1905, celle-ci est déjà considérée comme dépassée et trop petite et les autorités réclament une nouvelle construction qui verra le jour en 1928, au Tivoli, juste à côté. Ce sera la chance de l'ancienne gare puisqu'elle ne sera ni démolie ni agrandie et sera ainsi la seule en Suisse à garder son caractère d'origine.

Depuis lors, la ligne Berne-Fribourg-Lausanne (n°250) a toujours été maintenue et améliorée sur son tracé d'origine. Il y a bien eu la volonté de créer une nouvelle ligne moins

sinueuse dans le cadre du projet Rail 2000 mais, pour des raisons de coûts principalement, le projet a été abandonné sur le territoire fribourgeois.

Malgré la modernisation de la ligne et de nombreuses adaptations – parfois brutales –, il reste encore tout un «petit» patrimoine qui témoigne de cette époque glorieuse du chemin de fer. Parfois oubliées, parfois mal entretenues, ces constructions souvent modestes témoignent d'un mode de vie et de fonctionnement révolu. Sans ces traces, qui se sou-

viendra que le trafic était géré par des gardes-barrière, que les gares étaient occupées par des êtres humains et servaient de point de ralliement à toute une population rurale.

On raconte ainsi que la petite halte de Filistorf en Singine, avec sa cabane de bois, avait été aménagée en 1901 spécialement pour le Conseiller d'Etat Georges Python afin qu'il puisse se rendre en train dans son domaine de campagne. Elle a été fermée le 29.08.2007 et aussitôt rasée.



La halte de Filistorf avait été aménagée pour les besoins du Conseiller d'État Georges Python.



Gare de Matran: l'ensemble des bâtiments de la gare existent encore, une rareté.

La gare de Romont, construite en 1922, conserve une belle façade heimatstyl.



Il est toutefois encore temps de conserver les quelques vestiges de cette époque qui jalonnent la ligne:

- A Matran, les aménagements de 1862 sont encore en place et comprennent la gare, une maison de garde-barrière et une guérite.
- Guin conserve une intéressante gare de 1878 ainsi que différentes maisons de gardes-barrière, guérites et dépôts à Garmiswyl, Strittacker et Warpel.
- A Flamatt, il y a encore un bistrot heimatstyl.
- Villaz-St-Pierre conserve une gare qui a fière allure dans un environnement 1900.
- On peut encore voir des maisons de garde-barrière à Villars-sur-Glâne aux Daillettes, à Granfey et Chénens. A Grandfey, à proximité du cimetière St-Léonard, subsiste une petite guérite en bois oubliée...
- Depuis 1922, Romont dispose d'une nouvelle gare dont les façades ont gardé leur caractère heimatstyl.
- A Fribourg, hormis l'ancienne gare de 1872, il y a la nouvelle gare de 1928 dont l'aménagement typique du buffet CFF a malheureusement été saccagé il y a moins de 10 ans avec l'accord de la ville de Fribourg. Le bâtiment conserve encore un très beau hall d'entrée couronné de pavés de verre, réalisé par l'ingénieur Beda Hefti. Sa façade sert

de fond de perspective depuis le Boulevard de Pérolles.

- A côté de l'ancienne gare, il y a le «bâtiment de la manœuvre» – modeste locatif 1900 – ainsi que les très élégants dépôts de marchandises en bois situés sur ce qui est aujourd'hui le «quai Julien Schaller». Tous deux sont condamnés à terme par le projet de tour «Esplanade».



Gare de Fribourg: la marquise de la nouvelle gare érigée en 1928, hélas disparue lors d'un réaménagement de la place.



Le «bâtiment de la manœuvre» de 1900 ainsi que les dépôts de marchandises en bois sont condamnés par le projet «Tour de l'Esplanade» de l'architecte français Dominique Perrault.

LES CFF FACE À LEUR PATRIMOINE

Les responsables de différentes structures des CFF ont répondu aux questions de *Pro Fribourg*.
Synthèse: Sylvie Genoud Jungo

Le patrimoine des CFF est géré par leur propre Service des biens culturels de la Division Infrastructures. Soucieux de leur patrimoine et dans un but de conservation, les CFF aspirent à un mode de réflexion qui englobe les ensembles formés autour d'une ligne, plutôt que de traiter les objets individuellement. Pour cette raison le Service des biens culturels des CFF a dressé un inventaire de toutes les gares CFF du canton de Fribourg. Une collaboration étroite établie avec le SBC du canton de Fribourg a permis de discuter, de travailler et finalement de consolider le contenu de la liste.

L'inventaire est établi sur la base de critères d'évaluation semblables à ceux des Services des biens culturels des cantons et de la Confédération. Celui des gares historiques, datant de 1984, a été réactualisé et complété en 2013, grâce à la collaboration et à l'approbation de l'Office fédéral de la culture.

La meilleure protection d'un objet culturel est de lui garantir une utilisation rationnelle. Avec l'automatisation, les gares perdent leur affectation primitive dans le réseau. Dans ce contexte, il n'est pas possible de conserver toutes celles du canton de Fribourg. Et toutes ne sont pas dignes de protection. Dans la mesure du possible, les CFF tiennent compte de différents critères. La priorité se porte sur l'exploitation ferroviaire, la sécurité ferroviaire, mais aussi sur une réalité économique. Aujourd'hui, les CFF ne peuvent plus maintenir la totalité des petites gares qui ne sont pas rentables et sont amenés à faire des choix.

En fin de compte, la décision de conservation d'une gare incombe à la Division CFF Immobilier avec consultation auprès du Service des biens culturels de la Division Infrastructure.

LES GARES DE LA LIGNE FRIBOURG – ANET

UN PATRIMOINE MENACÉ?

Michel Charrière

4 juillet 2012. Coup de tonnerre dans le ciel des gares du canton de Fribourg. Les TPF annoncent en effet que, dans le cadre de la mise aux normes légales des installations et de leur modernisation, toutes les gares de leur réseau sont vouées soit à subir des adaptations soit à disparaître. S'agissant des gares de la ligne Fribourg-Morat-Anet, les atteintes au patrimoine sont nombreuses: destruction plus que probable des haltes ou gares de Givisiez, Belfaux, Pensier et Cressier mais, «que les nostalgiques se rassurent», celle de Courtepin sera maintenue, alors que, dans son état actuel, elle date du milieu des années 1980, l'ancienne gare ayant été alors détruite. Face à ce projet, atténué depuis lors, nous vous invitons à une promenade le long de cette ligne pour souligner l'intérêt des bâtiments menacés et l'importance qu'ils ont eue parfois dès l'ouverture de la ligne, parfois aussi sur un temps un peu plus long.

Un ensemble homogène

Dans les années 1890, l'essentiel des grandes lignes du réseau suisse

des chemins de fer est construit. Les compagnies qui les exploitent sont encore privées pour quelque temps et, depuis la décennie 1870, une crise généralisée frappe toute cette branche des transports à l'échelle européenne, victime essentiellement d'un surinvestissement. C'est pourtant le moment où les régions périphériques obtiennent enfin le raccordement qu'elles attendent depuis des années au réseau principal.

A Fribourg, après l'aventure de la ligne Berne-Lausanne obtenue de haute lutte au détriment de celle par la Broye, le canton entame lui aussi de raccorder ses districts jusque-là plus ou moins restés à l'écart. Et la ligne vers Morat et Anet entre dans ce projet. Après les préparatifs techniques et financiers d'usage, la ligne est mise en chantier puis inaugurée en 1898. Le Fribourg-Morat-Anet, puisque c'est son nom, dessert depuis lors les communes entre la capitale cantonale et la gare d'Anet où les voyageurs trouvent, au tournant des années 1900, les correspon-

dances vers Neuchâtel ou Bienne. L'ensemble des lignes régionales et du réseau d'autobus fusionnera en 1914 sous le nom de Gruyères-Fribourg-Morat (GFM), compagnie dont l'Etat contrôle l'entier du capital dès 1942, et qui, quelques décennies plus tard, fusionnera à son tour avec la compagnie de la ville de Fribourg (TF), pour former les Transports publics fribourgeois (TPF).

Mais revenons aux débuts du Fribourg-Morat-Anet. En parallèle avec l'aménagement de la ligne, deux types de bâtiments sont érigés. Les uns par la compagnie elle-même: ce sont les gares et leurs éventuelles annexes, halles ou dépôts, en pierre ou en bois selon le lieu. Et les autres, les buffets ou hôtels de la gare, sont dus à l'initiative privée ou, comme à Courtepin et à Cressier, semi-publique puisque l'initiative en revient à la commune qui cherche, avec un établissement de ce type, à renflouer la dette contractée en vue du passage et de l'arrêt du train sur son territoire.



Belfaux dans les années trente : la gare est tout en bas, vers le centre de la photographie. Elle est construite dans le voisinage immédiat du centre de la localité qu'elle a contribué à consolider.



La gare de Pensier vers le milieu des années vingt. Le bâtiment a été relativement bien conservé jusqu'à nos jours. Il a fallu attendre environ un demi-siècle pour que le train contribue au développement du hameau, aujourd'hui le plus peuplé de la commune.

Prenons donc le train qui nous conduit d'abord à Givisiez, sur une ligne établie une vingtaine d'années auparavant, et reliant Fribourg à Payerne et Estavayer-le-Lac. La halte, de peu d'intérêt, va certainement disparaître avec la reprise du projet de suppression du passage à niveau au profit d'un passage par-dessus la voie, ce qui impliquera le déplacement de la halte en direction de Fribourg. Resté posé le problème de la petite maison construite pour le garde-voie et qui, si elle figure à l'inventaire des Biens culturels du canton, ne fait l'objet d'aucune protection particulière.

Après quelques centaines de mètres, la ligne Fribourg-Morat-Anet se sépare de son aînée pour descendre sur Belfaux. Construite à proximité du centre du village, en 1898, la petite gare est la première qui soit rela-

ivement bien conservée et elle nous donne du même coup le style que nous rencontrerons sur tout le tracé: un édifice d'un étage sur rez, avec une salle d'attente et un bureau au rez et un logement à l'étage, pour le chef de gare. Dans le prolongement de cette partie orientée à l'ouest, la halle aux marchandises. Au bénéfice d'un niveau C de protection, cet édifice ne serait plus condamné à disparaître pour laisser la place à une place de parc alors que la station elle-même sera déplacée plus à l'est, en direction de Pensier. La nouvelle construction se retrouvera d'ailleurs partout où d'anciens bâtiments auront été détruits et il s'agira de haltes froides et peu avenantes telle celle inaugurée à Bossonnens il y a quelques semaines.

Pensier donc, où nous retrouvons le même type de bâtiment, avec la

même orientation et la même structure. Construite, comme toutes ses consœurs, au moment de l'ouverture de la ligne, cette gare ne fait curieusement l'objet d'aucune protection particulière sinon la mention de son existence. Le Buffet de la gare quant à lui, construit à quelques dizaines de mètres de la gare, en bordure de la route cantonale, n'est pas mentionné dans le même inventaire.

Puis vient Courtepin, où rien n'existe des installations primitives. La gare a été détruite et reconstruite en 1985-1986 alors que la halle en bois qui se dressait juste à côté a disparu sans laisser de traces. Et un paradoxe voudrait que ce soit justement cette gare qui soit préservée, alors qu'elle n'a que trente ans à peine, et qu'elle ne présente pas un intérêt architectural évident. Un bâtiment cependant a été



Courtepin, le Quartier Neuf vers 1910 : à gauche la Sadem, puis la voie de chemin de fer, la gare dont on voit la façade ouest et, à droite de la route cantonale pas encore asphaltée, l'Hôtel de la Gare.



La gare de Cressier et le profil de l'Hôtel de la Gare, dans les années vingt. Là aussi, le village va peu à peu s'étendre vers la station des GFM.

conservé, mais assez mal puisqu'une annexe le défigure partiellement depuis 1962, ce qui ne l'empêche heureusement pas d'être au bénéfice d'une protection de niveau B. Il s'agit de l'Hôtel de la Gare, érigé en 1899 par le juge Jean Meuwly auquel l'Etat de Fribourg avait délivré l'autorisation nécessaire après des démarches de l'autorité communale.

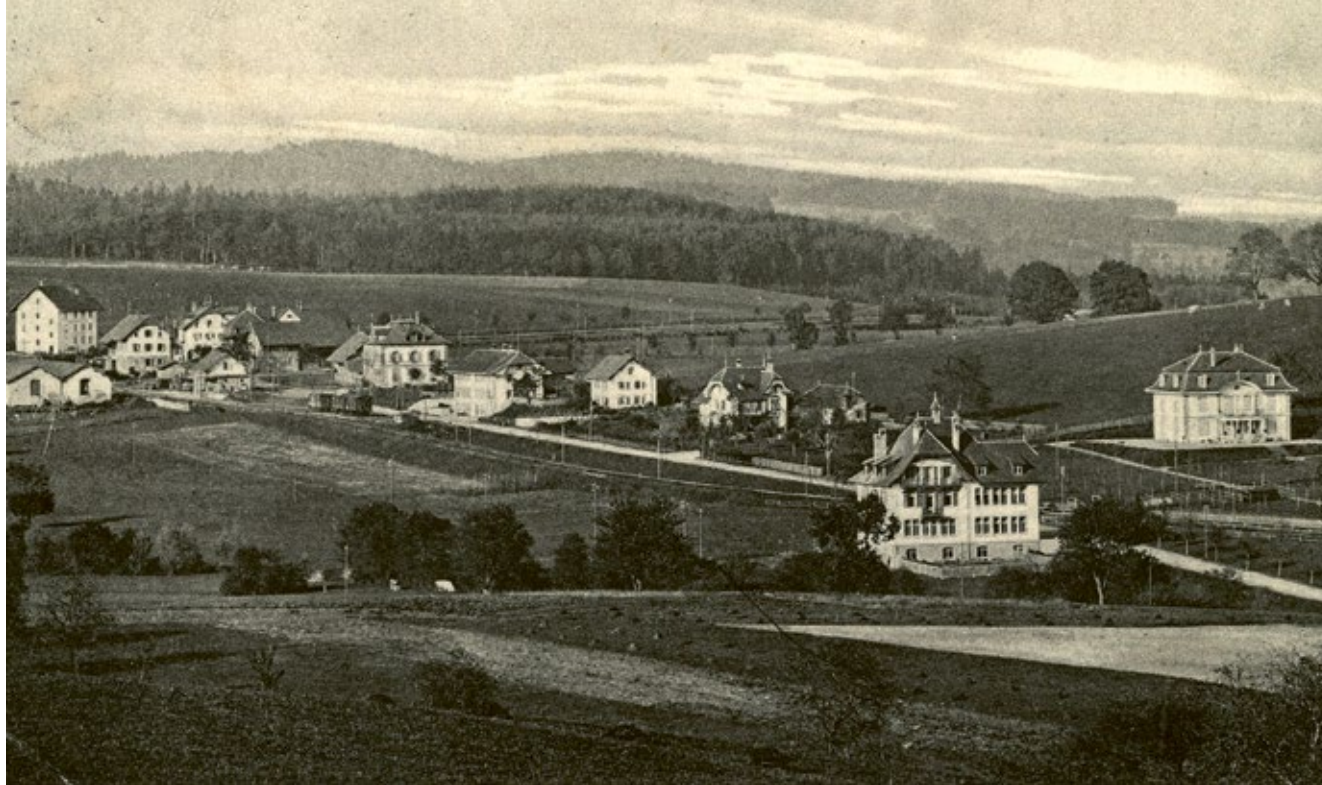
A Cressier, nous retrouvons la même configuration: une gare datant de 1898 et construite sur un plan pratiquement identique, et un établissement public (niveau B), le tout construit dans un style très proche de celui des stations précédentes. Nous arrivons à Courgevax où la gare ressemble comme une jumelle à celles que nous avons déjà rencontrées, en particulier celle de Pensier mais qui, comme cette dernière, ne bénéficie

d'aucune protection particulière. Puis, pour en terminer avec ce parcours rapide des gares TPF, nous arrivons à Sugiez, où le complexe gare (niveau C) – halle (niveau C) – hôtel (niveau B) est l'un des mieux conservés, exception faite des transformations à l'intérieur de l'Hôtel (1960) qui ont nécessité le déplacement de son entrée principale sur une autre façade de cet édifice construit en 1909, soit six ans après l'ouverture de ce tronçon de la ligne vers Anet.

Des gares qui ont fait les villages

A l'intérêt que présentent ces ensembles témoins des débuts de la ligne, s'ajoute le fait de leur relative unité de style qui contribue à l'identité à la fois des sites individuels et de l'ensemble de la liaison entre Fribourg et Anet.

Il faut ajouter cependant que ces gares ont joué un rôle parfois important à l'échelle locale et régionale. Parce que le train, le fait est bien connu des démographes et relève de l'évidence, a en même temps provoqué et permis des déplacements de personnes. «Permis» parce que les émigrants ont trouvé avec le chemin de fer le moyen abordable de quitter une région qui ne leur offrait pas des conditions de travail suffisantes. Et cela se mesure parfaitement à l'échelle de nombreuses communes du canton dont le bilan migratoire devient, pour près d'un siècle, régulièrement déficitaire (1880 – 1960). Canton essentiellement agricole, Fribourg a trop d'enfants et ne peut leur assurer un emploi au terme de leur scolarité et ces Fribourgeois vont en conséquence quitter leur canton pour Genève, l'Arc jurassien (horlo-



Le Quartier Neuf de Courtepin peu après la construction de la gare : tout à gauche, la Sadem, puis la petite gare. Juste en-dessus des wagons, l'Hôtel de la gare, puis, vers la droite, l'École allemande. Au premier plan, la nouvelle école, construite entre les deux quartiers du village et, derrière à droite, le Foyer Saint-Joseph.

gerie) ou d'autres régions industrialisées de la Suisse.

En sens inverse, le train a aussi provoqué des mutations parfois lentes à se dessiner et à certains endroits, au contraire, assez rapides. Deux exemples pour chacune de ces évolutions.

A Pensier, lorsque le train arrive, le hameau est essentiellement concentré, sur les hauteurs, aux alentours immédiats du manoir de Gottrau, alors que quelques moulins utilisent l'énergie de la Sonnaz ou de la Crausa

pour actionner des scieries. Le reste du terrain restera plus ou moins inoccupé durant un bon demi-siècle. Ce n'est en effet que dans les années cinquante que des maisons sont construites le long de la route cantonale, premier développement de quelque importance de cette portion de la commune de Barberêche. Mais l'essentiel se passe après 1970: sans bouleversement rapide, le hameau se forme pourtant à proximité de la gare qui attire un certain nombre de familles intéressées à la fois par le calme de l'endroit et la présence d'un transport public régulier, entre

autres pour les enfants fréquentant une école secondaire en ville. Aujourd'hui, si le total de la population a peu changé en un siècle pour l'ensemble de la commune, près de la moitié des habitants résident à Pensier, et leur arrivée a compensé la baisse enregistrée dans les autres hameaux de la commune.

Le chemin de fer a eu des répercussions totalement différentes à Courtepin. Si l'essentiel du développement de la commune est dû à l'installation de Micarna en 1960, la présence du train dès 1898 n'en



Deux extraits de la carte 1 : 25'000: Courtepin avant le train (Atlas Siegfried) et en 1910. D'abord concentré autour du Café du Chasseur et de la laiterie, le village voit naître un nouveau quartier aussitôt après la construction de la gare, au croisement des routes vers Morat, Courtaman, Wallenried et Fribourg. Reproduit avec l'autorisation de Swisstopo (BA 130455)

a pas moins constitué un premier pallier dans l'évolution du village. Jusqu'à cette date, Courtepin était un petit hameau centré dans ce qui deviendra le Vieux Quartier, autour du restaurant du Chasseur, soit ce qui est aujourd'hui encore l'entrée de la localité en venant de Fribourg. La compagnie du Fribourg-Morat décida pourtant de construire la gare à l'extérieur du village, près d'un carrefour routier. Il s'agissait en effet de faciliter, ne serait-ce qu'un peu, l'accès au train aux habitants des villages voisins (Wallenried, Cournillens, Courtaman). Ceux de Courtepin restaient cependant les plus proches

La population des communes desservies par la ligne Fribourg – Morat – Anet

	1870		1880		1888		1900		1910		1920	
	Total	+/%	Total	+/%	Total	+/%	Total	+/%	Total	+/%	Total	+/%
Givisiez	145	-	129	-10	159	+23	193	+21	450	+133	343	-24
Belfaux	449	-	488	+9	498	+2	615	+23	701	+14	757	+8
Barberèche (Pensier)	431	-	401	-7	418	+4	507	+21	531	+5	606	+14
Courtepin	192	-	232	+21	239	+3	287	+20	365	+27	333	-9
Cressier	371	-	343	-8	369	+8	350	-5	377	+8	384	+2
Villars-les-Moines	444	-	432	-3	493	+14	444	-9	358	-19	353	-1
Courgevaux	381	-	468	+23	497	+6	490	-1	429	-12	441	+3
Morat	2512	-	2444	-3	2567	+5	2509	-2	2292	-9	2417	+5
Bas-Vully Sugiez	1102	-	995	-10	963	-3	1044	+8	1052	+1	1152	+10

Source: Annuaire statistique du canton de Fribourg et OFS.

de la halte. Or, en quelques années, tout change, en particulier avec la construction de l'Hôtel de la Gare (1899) puis, surtout, avec l'arrivée de deux entreprises: la Sadem (1903), aujourd'hui disparue, et les syndicats agricoles. Ainsi se forme en quelques années un Quartier Neuf qui va peu à peu tirer le village à lui. A tel point que la nouvelle école (1908, niveau de protection B), qui abrite aujourd'hui l'administration communale, sera construite entre les deux moitiés du village, tout comme l'église érigée en partie par les paroissiens et inaugurée en 1949 (niveau C).

Un patrimoine à préserver

On l'aura compris, ces petites gares centenaires qui jalonnent le parcours de Fribourg à Anet méritent d'être l'objet d'une considération plus attentive que celle qui semble prévaloir. Témoins architecturaux de l'époque des débuts du chemin de fer dans toute la région, constituant parfois un ensemble avec d'autres bâtiments également dignes d'intérêt, elles ont aussi été, pour certaines d'entre elles, des acteurs importants dans l'histoire de leur localité et de la région. Autant de raisons de militer pour leur conservation et d'éviter des transformations qui les dénaturent et, pire encore, des destructions.

La gare d'Anet dans la littérature

Cette gare, desservie depuis longtemps par les GFM puis par les tpf, n'est naturellement pas sur territoire fribourgeois. Elle a eu, malgré le portrait que l'auteur en fait, son heure de gloire avec une pièce de Friedrich Dürrenmatt, *La visite de la vieille dame*. Dans cette pièce de théâtre de 1956, une «vieille» dame de soixante-trois ans revient dans sa petite villa natale. Milliardaire, elle est reçue par les autorités et les habitants qui espèrent qu'elle va financer la renaissance de la localité. Elle leur propose cependant un marché qui jette le trouble dans la petite communauté.

Si, dans la pièce, nous sommes à la gare de Güllen, le modèle dont s'est inspiré Dürrenmatt est bien la gare d'Anet, mais dans un triste état. Tout le monde a la nostalgie de la grandeur des temps passés, quand les plus grands trains s'arrêtaient à la gare de Güllen, qui n'attire plus que de rares convois régionaux.

«ACTE PREMIER. -Avant le lever du rideau, on entend le timbre d'une gare; au lever, on voit un écriteau: «Güllen». C'est évidemment le nom de la petite ville qui est indiquée dans le fond: ruinée et déchue. Le bâtiment de la gare est également à l'abandon: clôture ou non, selon le pays; un tableau horaire à moitié déchiré contre le mur; des installations rouillées; une porte avec l'inscription: «Entrée interdite.» Au milieu: la misérable avenue de La Gare, simplement indiquée elle aussi. À gauche: une maisonnette nue, au toit de tuiles, avec des affiches lacérées sur les murs sans fenêtres; à gauche, un écriteau: «Dames»; à droite, un autre: «Hommes.»

Le tout baigne dans un chaud soleil d'automne. Devant la maisonnette, un banc où sont assis quatre hommes. Un cinquième arrive, s'assoit à côté d'eux et se met à peindre des lettres rouges sur une banderole visiblement destinée à un cortège: «Bienvenue à Clairette!» On entend le bruit de tonnerre d'un express qui passe. (On suppose les voies au-dessus de la fosse d'orchestre, parallèles à la rampe.) Le chef de gare salue. Les hommes sur le banc marquent par un mouvement de tête de gauche à droite qu'ils suivent le rapide des yeux.»

Source: *La visite de la vieille dame*. Paris, Le livre de poche. Coll. Biblio, 1988.

CHÂTEL-SAINT-DENIS ET LA VEVEYSE, UNE IDENTITÉ SUR LE FIL DU RAIL

Sylvie Genoud Jungo

L'application de la loi fédérale sur l'égalité pour les personnes handicapées assombrit aussi le paysage patrimonial ferroviaire en Veveyse. Regards sur cette région en suivant la ligne qui la parcourt.

Les quais 11 et 12 de la gare Palézieux sont le point départ et d'arrivée de la ligne Palézieux – Châtel-Saint-Denis (CP). Comparés aux quais des convois CFF, placés devant la gare cossue et fleurie, ceux-ci sont modestes et un peu à l'écart. La ligne CP à voie étroite, inaugurée en 1901 est rachetée en 1907 par les Chemins de fer électriques de la Gruyère qui gèrent déjà la ligne Châtel-Bulle-Montbovon. En route pour Châtel, le train rejoint en 4 minutes Bossonnens. La modeste gare – de style maison de garde barrière – a disparu. Rénovée en 1967, laissée à vau l'eau depuis plusieurs années, elle a été, en 2013, la première cible de la nouvelle planification de remplacement des gares par les TPF en Veveyse. Elle a cédé sa place à la nouvelle structure en

verre, prétendument plus sobre, plus fonctionnelle. Les couleurs se rapportent au logo de l'entreprise, la salle d'attente n'est pas chauffée, le reste est ouvert à tous les vents et même à la pluie cinglante. Le banc anti-clochards (il y a beaucoup de clochards à Bossonnens, c'est bien connu) n'invite pas à la sieste, même pas à s'asseoir. Elle a l'apparence d'une station-service, mais en tout cas pas d'une gare, au plus d'un abri. Cette construction constitue un appauvrissement architectural navrant, au croisement des routes d'Oron, Châtel-Saint-Denis et Vevey, noms qui pourtant évoquent la grandeur historique de la région. Mais continuons.

Après avoir passé à vive allure devant la halte de Tatroz, le train stoppe en gare de Remaufens. Un bâtiment identique à l'historique gare de Bossonnens, qui est quant à lui habitée, avec une salle d'attente chauffée et des caméras de surveillance. En toute modestie, elle a quand même

fière allure! Un entretien régulier l'a sauvée d'un sort plus funeste. L'ancien directeur des GFM-TF a grandi à côté. Ceci expliquerait cela. Nous repartons un peu rassurés.

Le train reprend de la vitesse, parcourt un vallon, passe devant l'arrêt des Moulins et se dirige vers la capitale de la Veveyse. Fin de course en cul-de-sac de la ligne CP. La première gare de Châtel se trouvait au lieu dit le Grand Clos (aujourd'hui un parking), une simple cabane en bois, vite remplacée, mais dont les matériaux furent réutilisés pour la halte de Granges. Il faut dire qu'à cette époque, on avait le sens des économies. La nouvelle gare, construite en 1903, est de type régional en maçonnerie, aux proportions harmonieuses, avec une marquise pour abriter les voyageurs. Pendant près d'un siècle, elle était le centre de la vie Châteloise. En 1975, elle a servi de décor au film *La Pêche miraculeuse*, adaptation d'un roman de Guy de Pourtalès. Le remplacement en



La gare de Bossonnens.



Sa halle aux marchandises.



Bossonnens en 2013.



La halte de Tatroz.

2001 du buffet et de la salle d'attente par un espace multifonctions comprenant une espèce de café-bar, un kiosque et un magasin fait encore grincer des dents aujourd'hui. A l'étage le restaurant français aux belles boiseries a disparu dans la foulée. «C'était un lieu de rencontre prisé des Châtelois», nous apprend Gérard Bergmann, chef de gare entre 1973 et 1997. «De grands repas de famille y étaient organisés, les entrepreneurs de la région tenaient ici leurs séances de chantier, le matin et l'après-midi!»

Les TPF écrivent un autre scénario

Avant de poursuivre sa course en direction de Bulle, le mécanicien sort du train pour prendre la tête du convoi, car le train partira dans une autre direction. Les trois minutes de cette manœuvre nous laissent le temps de songer au texte de l'écrivain Marie-Claire Dewarrat: «Personne ne le sait. Aucun producteur, aucun réalisateur, pas le moindre scénariste, ni les stars du générique, ni les pros de la technique, ni les journalistes, ni personne d'autre de Tombouctou à Hollywood mais tous les films du monde commencent à la gare de Châtel-Saint-Denis»¹. Aujourd'hui, les TPF écrivent un autre scénario. Pour gagner trois minutes sur l'horaire – justement les trois minutes du mécanicien pour passer à l'avant de son convoi – la gare devra être

déplacée. Il n'y aura plus de cul-de-sac, plus de rail à cet endroit. GFM historique devra trouver un autre local pour entreposer ses vieilles locomotives. Le sauvetage des trains à voie étroite passe par quelques sacrifices. «Pour donner une chance de survie aux lignes à voie étroite et pour toucher les subventions de la Confédération, il faut les rattacher de manière dynamique au réseau national», explique Martial Meisseiller, porte-parole des TPF. Il ajoute que la nouvelle gare jouera un rôle clé ces prochaines années: elle permettra de désengorger la gare de Lausanne qui sera en travaux pendant 10 ans. En la déplaçant un peu plus loin, les TPF pourront proposer une cadence toutes les demi-heures entre Bulle et Palézieux. Un choix qui laisse perplexes certains, affirmant qu'éloigner la gare de la densité de la population n'est pas judicieux et disproportionné financièrement par rapport au gain de temps escompté. Encore désenchantés par l'abri vu à Bossonnens, nous craignons que le modèle serve à la gare de Châtel, comme cela a été présenté dans la presse. Mais, rassure-t-on du côté des TPF, si un tel module sera utilisé pour les quais, un bâtiment de gare en dur, avec services et commerces sera construit. On ne peut que le souhaiter: «Même si on est loin du temps où le syndic, l'instituteur, le curé et le chef de gare étaient les personnes les plus

SÉCURITÉ, VANDALISME, LA SOCIÉTÉ A CHANGÉ ...

Sylvie Genoud Jungo

S'il y a eu des cas de déprédation en Veveyse, c'est surtout à la gare de Châtel. Autrefois, avec le Buffet de la Gare, il y avait une surveillance tacite qui fonctionnait bien. Marcel Dewarrat tenancier entre 1977 et 1989 témoigne: «Je n'ai jamais eu de soucis, jamais de problème. Il n'y avait pas de tag, aucune déprédation, bien que les toilettes étaient ouvertes à tous. La gare était fleurie de géraniums, personne n'aurait osé y toucher. Les jeunes ne se le permettaient pas. La gare était un coin tranquille, pas comme aujourd'hui: le soir, le quartier de la gare est mal famé». «En enlevant l'âme de la gare, au profit du tout commercial, on a créé une ambiance de zone», relève Michel Pilloud, ancien commis de gare et membre de Patrimoine Gruyère-Veveyse. Garder les gares vivantes, c'est s'assurer le respect des usagers. Avec la location d'appartements dans les gares, si petites soient-elles, la surveillance et la maintenance sont garanties. «Mon père était très sévère, il ne tolérait pas les incivilités», glisse Charly Bochud, fils de l'ancien chef de gare de Bossonnens. A l'époque des GFM, le locataire bénéficiait d'une remise sur son loyer afin qu'il fleurisse la gare et s'occupe des alentours. «Il pouvait même vendre des billets, ce qui lui procurait un petit revenu. En arrêtant de louer une gare, de fil en aiguille elle se délabre, est abandonnée, par conséquent les gens ne réagissent plus et cette dégradation permet de

justifier une démolition. C'est ce qui s'est passé à Bossonnens; l'appartement n'a plus été mis en location après le départ de Madame Vial en 1995», ajoute Michel Pilloud. L'abandon du service dans les gares n'a pas amélioré la situation. Il y a quelques années encore, un chef de gare en desservait plusieurs, celui de Bossonnens allait aussi à Remaufens. Il assurait le service de ticket dans les deux gares et s'occupait du «train du détail», à savoir du transfert de petites quantités de marchandises, par exemple une caisse de pommes ou quelques boilles à lait. La rationalisation des services et l'abandon du transport des marchandises ont supprimé sa présence, favorisant l'insécurité.

Les nouveaux abris vitrés permettraient de limiter voire de supprimer le vandalisme.



La gare de Remaufens.



La gare de Châtel-saint-Denis.



La gare de Semsales.



La gare de Vaulruz.

importantes d'un village, le chef-lieu du district mérite mieux qu'un abri en verre et un automate. C'est une vraie gare qu'il lui faut, avec du personnel qui non seulement vend les billets et les abonnements, mais accueille les voyageurs, répond aux questions des touristes, donne à la gare un visage humain», dit Gérard Bergmann avec son expérience. Le nouveau projet de gare ne met pas en péril l'ancienne qui sera conservée.

En gare de Bulle

Le train quitte Châtel, se dirige vers Semsales, puis la Verrerie, franchit la frontière des districts, continue sa course en Gruyère par Vaulruz Sud et Vuadens. Les gares du tronçon, hormis celle de la Verrerie, sont de type chalet suisse, avec un rez-de-chaussée en maçonnerie et un étage en bois. Dès le milieu du XIX^e siècle, ce type de gare s'impose dans toute la Suisse et jalonne la route du tourisme d'un idéal citadin.² Les gares-chalets ont été mises sous protection et ne devraient pas disparaître du paysage. Le train entre en gare de Bulle. La gare primitive, construite en 1868 et agrandie en 1884 a fait place à l'actuelle, mise en service en 1992. Conçue comme un complexe d'échange par le bureau d'architectes Roland Crausaz et Samuel Genin, elle devait correspondre aux besoins de la ville de Bulle en pleine explosion démographique. A l'origine carrefour

de toutes les activités des GFM, transport ferroviaire, routier, déménagements, transports internationaux, voyages en car, agence de voyages, elle jouait aussi le rôle de portail de la Gruyère, en offrant aux voyageurs la possibilité de se restaurer au buffet et d'acheter des souvenirs à la Boutique gruérienne. La commission «Fil rouge» associée au projet de bâtisse avait comme mission de faire entrer l'art dans la gare. Elle a décidé du choix des matériaux et des couleurs de la façade du bâtiment principal, des marquises, des salles d'attente et des œuvres d'art. Disposées partout, les œuvres prennent à peu près toutes les formes présentes en art: des caissons peints sur le plafond du hall d'entrée, des mosaïques dans le Buffet et sur les sols, des compositions colorées en carrelage sur les parois du passage sous-voie, un vitrail dans le Buffet. Une gigantesque peinture murale à l'acryl égaye le mur en béton de la gare des bus. Mesurant plus de 80 mètres, elle a été réalisée par les artistes fribourgeois Jacques Rime, Daniel Savary, Dominique Gex, Georges Corpataux, Pierre-André Despond et Jacques Cesa. Elle décrit le pays de Gruyère, de la lune au soleil, le silence et la beauté de la terre, les forêts, les torrents, les éboulis, les nuages, les oiseaux, les bêtes sauvages, le mystère de ses légendes.

LA REGRETTÉE LIGNE CHÂTEL-VEVEY

Sylvie Genoud Jungo

Mise en service en 1904, exploitée par les Chemins de fer Veveysans, la ligne Châtel-Vevey a stimulé l'essor de Châtel, a placé le chef-lieu en tête de course de la ligne touristique du MOB, et assuré durant plus de 60 ans le transport des habitants entre les deux villes. Dans les années 60, les GFM misaient sur le développement des bus. Plusieurs lignes ferroviaires étaient menacées partout en Suisse. Celle de Châtel-Vevey a fermé en 1969, remplacée par un service de bus. En 1964, sentant venir la décision de suppression, plusieurs personnes se réunirent en un Comité régional de la défense du rail. Il était présidé par André Currat, Préfet de Châtel et composé de plusieurs personnalités, les Préfets Menoud et Gétaz pour la Gruyère et Vevey, des représentants des communes de Vevey, Châtel, Blonay, Saint-Légier, de Georges Müller, président du Comité suisse pour la défense du rail, Georges Pilloud et Georges Combe pour le personnel des CEV et des GFM, des représentants des industries et des usagers, en tout 23 personnes y compris le secrétaire Michel Pilloud. Les arguments avancés en faveur du maintien de la ligne étaient visionnaires: les bus polluent, participent à l'encombrement routier, sont tributaires du trafic, le service est moins efficace et les horaires plus restreints. Le comité organisa plusieurs séances d'information, mobilisa la population grâce à des appels lancés depuis le haut-parleur d'une WW. La séance, dans la Salle des Œuvres à

Châtel, mobilisa plus de 400 personnes en présence de Georges Dreyer, directeur des GFM, Edmond Lehmann, directeur des CEV, Claude Genoud, conseiller d'Etat fribourgeois et Marc-Henri Ravussin, conseiller d'Etat vaudois. La pétition déposée chez le Préfet puis envoyée à l'Office fédéral des Transports comptait plusieurs milliers de signatures. Malgré cette mobilisation générale, la ligne a été supprimée.

Aujourd'hui regrettée, autant du côté des TPF que de la population, sa remise en service relève toutefois de l'utopie. Pourtant, le tracé est dans sa majeure partie préservé.

En choisissant de déplacer la gare de Châtel en amont, en supprimant les rails de la gare en cul-de-sac et par la même occasion l'arrivée de la voie Vevey-Châtel encore existante, les TPF tournent définitivement le dos à la possibilité de voir renaître cette ligne. C'est regrettable pour Châtel, pour la mobilité, l'avenir et le tourisme.



La gare de Vuadens-Sud.



La gare de Bulle.



Gare de Bulle, détail de la peinture murale.

Jugée démesurée à ses débuts, la gare de Bulle ne correspond plus aux attentes actuelles, nous apprend Martial Meisseiller, que ce soit du point de vue de l'application de la Lhand, de la nécessité de rassembler les outils de travail dispersés dans le canton, donc de rationaliser, de rapprocher la gare des dépôts et de limiter les nuisances sonores dans ce secteur. Celle qu'on pourra appeler l'ancienne gare en 2030, sera intégrée au futur quartier, qui sera complètement remodelé. Selon Martial Meisseiller la gare routière de 1992 servira de parking pour un complexe immobilier et la grande peinture murale sera maintenue.

La ligne continue vers Montbovon. Ponctuée de magnifiques gares-chalets, en continuité avec celles de la ligne Châtel-Bulle, elles ont été rénovées dans les années 1980. A nouveau, on nous assure qu'elles sont mises sous protection et qu'on n'y touchera pas. Soulagés, nous laissons partir le train.

¹ Plus. auteurs, *Lieux ferroviaires*, p. 130, Ed. Grimoux, 1999.

² Au sujet des gares-chalets, lire Aloys Lauper, «Un voyage initiatique en modernité», dans *Le bois*, *Cahiers du Musée gruérien*, n°6.



MONTBOVON

VILLE D'ART ET D'HISTOIRE

Information on the building's history and its role in the community.

Information on the building's history and its role in the community.



LA GARE-CHALET FAIT PARTIE DU PAYSAGE

Monique Durussel

Montbovon, nœud ferroviaire au bout de l'Intyamou, et sa belle gare-chalet se sont sentis menacés par la modernisation du transport ferroviaire. Allait-on les oublier au carrefour de deux cantons, de deux compagnies de transport et au cœur d'une région à haute valeur touristique? Désormais, la vallée respire. La gare sera rénovée intérieurement, mais son enveloppe extérieure maintenue. Les infrastructures seront adaptées aux normes fédérales. Le trafic touristique depuis Montreux prend de l'essor tant vers l'Oberland bernois que vers la Gruyère.

La ligne TPF Bulle – Montbovon est encore riche de nombreuses gares-chalets. Hélas, celle de Gruyères avec sa belle marquise, construite en 1910, a été détruite en 1965 et remplacée par un bâtiment sans cachet. Fort heureusement, à Montbovon, la gare est un bâtiment protégé. «Son maintien n'a jamais été remis en cause. Elle restera en place et en usage en préservant son enveloppe extérieure. Nous allons la rénover

intérieurement. C'est dommage qu'elle soit si près de la route cantonale», dit Henri Dorthe, responsable des bâtiments aux TPF.

À Montbovon, un retard dans la réalisation des infrastructures de la ligne du MOB avait fait réagir le Parlement vaudois (*La Liberté* du 7.11.2013) et, par ricochet, le parlementaire fribourgeois Xavier Ganiot à qui le gouvernement a répondu que «la gare devra être adaptée aux normes de la loi fédérale sur l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées, d'ici 2023».

Pour la commune de Haut-Intyamou, tout spécialement Montbovon, cette mise aux normes prend des proportions énormes compte tenu de sa fonction de nœud ferroviaire.

Boris Fringeli, conseiller communal, relève combien dès la fin du XIX^e siècle le train a été générateur de développement et d'industrialisation pour la commune qui se dota de la première usine électrique du canton. Une expansion qui entraîna la

construction d'une plus grande église en 1897. «La gare est importante parce que c'est un nœud ferroviaire, mais aussi par son intégration dans le village. Elle doit absorber beaucoup de trafic, surtout du MOB. Il y a aussi passablement de transferts vers Broc et Gruyères en provenance de Montreux. Nous sommes au fond d'une vallée, mais au cœur du trafic des trains».

Du côté du MOB, Grégoire Clivaz, attaché de presse de la compagnie, relève que celle-ci travaille peu avec les bâtiments dans le domaine du marketing. Il n'y a pas d'attente des touristes. En revanche, l'accent est mis sur la qualité du patrimoine roulant et le paysage prestigieux du Pays-d'Enhaut. Et les gares-chalets font partie intégrante de ce paysage. C'est pourquoi, «la politique du directeur de la Compagnie, Georges Oberson, est de garder et valoriser ce patrimoine en sus du matériel roulant. Il y a une volonté d'en développer la valeur historique. On garde ce patrimoine, on ne sait jamais... et les communes sont invitées par le MOB

à envisager des usages d'intérêt public pour ces bâtiments.

Les gares-chalets, un produit dérivé

L'historien d'art Aloys Lauper a publié un article sur les gares-chalets de la Gruyère¹. Il y raconte l'histoire du produit «chalet suisse» qui faisait rêver les touristes traversant le Pays fribourgeois en chemin de fer électrique. On est au début du XX^e siècle et il s'agit de faire concurrence à l'autre chemin de fer, le Montreux-Oberland bernois (MOB). «Rien de très gruérien dans ces constructions dessinées à Fribourg, commandées à Genève et livrées en pièces détachées par wagon, sitôt les rails posés... Avec le temps et la prolifération du thème, les gares-chalets des Chemins de fer électriques de la Gruyère ont fini par se fondre dans le paysage au point de faire oublier qu'elles furent parmi les premières greffes de modernité en Gruyère», écrit Aloys Lauper.

Dès la fin du XVIII^e siècle le chalet suisse fait recette en Europe dans des versions hybrides. Il prolifère dans les parcs, les jardins, les stations balnéaires. Avec le chemin de fer, «le style chalet suisse va s'imposer sur les lignes à vocation touristique à côté des gares néopalladiennes... En France, en Bavière et en Suisse les chalets ferroviaires jalonnent un



La gare-chalet de Montbovon est totalement intégrée dans le village. C'est également un nœud ferroviaire important entre Vaud et Fribourg.

retour aux sources, celui des citadins en quête d'une authenticité perdue... La mécanisation va permettre la construction en série et la limitation des coûts.... Et des fabriques de chalets mobiles s'implantent même à Paris. Dans le faubourg de la Villette, c'est un Bernois qui dirige l'une des plus grandes fabriques parisiennes de chalets». «Les gares de 2^e classe, à Montbovon et Grandvillard, proposent un rez-de-chaussée en maçonnerie comprenant une salle

d'attente, entre la buvette et le bureau du chef de gare. Le premier étage et les combles, où sont aménagés trois logements de deux pièces plus cuisine ainsi que deux chambres d'employés sont entièrement réalisés en bois, à double paroi. Les bâtiments sont recouverts en tuile plate du pays».²

¹ Aloys Lauper, conservateur adjoint au Service des biens culturels et spécialiste du patrimoine bâti fribourgeois, in *Cahier du musée gruérien*, n°6, 2007: Le Bois.

² Aloys Lauper, in *Revue l'Alpe* n°45.

ERHALTUNG DER FUSSGÄNGERPASSERELLE KERZERS

WERTE FÜR DIE ZUKUNFT SICHERN

Carmen Reolon

Stete Modernisierungen und technische Veränderungen bedrängen Denkmale der Bahn, teilen öffentliche Räume neu auf und verändern deren ursprünglichen Raumgestaltung und Inhalte. Würde die Fusspasserelle in Kerzers abgebrochen, verliert die Romandie einer seiner wichtigen Zeitzeugen des technischen Fortschrittes mitten im betriebenen Bahnhof. Wird ihr Zusammenspiel mit der behindertengerechten Unterführung, sowie die Portalwirkung für die ein- und ausfahrenden Züge, die Rolle als wichtigsten Teil der „promenade architecturale“ der Bahnhofanlage behalten? Wenn ja, trüge dies zu einer unschätzbaren Verbesserung der Wohnqualität und –attraktivität bei. Anfangs November 2013 werden die Chancen zur erfolgreichen Rettungsaktion als ambivalent eingestuft obwohl bereits viele private Unterstützungszusagen vorliegen aber nicht genügen.

Kann sich die, heute für den Bahnbetrieb nutzlos gewordene, eiserne Fachwerkbrücke glei-

cher Massen nur auf ihre eigenen Werte verlassen, wie 2001 das sich daneben befindende Stellwerk. Denn wird die Passerelle nicht saniert und begehbar sein, fehlt die Möglichkeit des 360°-Ausblickes aus der Vogelperspektive über das Schienenkreuz mit dem dazugehörigen Stellwerk.

Was zeichnet ihre Einzigartigkeit aus?
Die 1909, während der schweizerischen Industrialisierungszeit erbau-



La passerelle de Chiètres fait partie d'un ensemble protégé avec le poste d'aiguillage.

te Passerelle – genietes Fachwerk von höchster Qualität – besteht aus Flusstahl. Zu ihren wichtigsten Erhaltungswerten gehören ihre Aufgaben: Areale zu verbinden und gleichzeitig Fussgängerübergang zu sein sowie den Panoramaausblick auf das technische Treiben zu ermöglichen. Hinzu kommt, dass das 1901 in Betrieb genommene mechanische Stellwerk vom Typ „Bruchsal G“ mit dem dazugehörigen Schienenkreuz, schweiz- wie fast europaweit, als einzigen erhaltenen Zeitzeugen dieses technischen Fortschrittes aus dem 20. Jh. gelten. Sie sind eine Pionierleistung der Ingenieure Schnabel & Henning, dienten der Bahnbetriebssicherung und sind zudem das Vorgängermodell des heute Möglichen. Die Anlage besteht aus dem Freigabe- und Befehlswerk sowie unterirdischen Kabelverbindungen. Das Stellwerk, welches ursprünglich für 40 Züge ausgelegt wurde, hat in den Händen der Fahrdienstleiter und Stellwerkwärter im Expo-Sommer 2002 mit täglich 230 Zügen klaglos funktioniert. Dieses Ensemble wird heute als Museum betrieben.

Was geschah zur Unterschutzstellung des Bahnhofensembles? Seit den Anfängen der Inventarisierung im Kanton Freiburg wurde die Passerelle als schützenswert aufgelistet, wurde aber während der Zonenplanrevision der 90er Jahre nicht unter Schutz gestellt. 10 Jahre später wurde das Bahnhofensemble im Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS) als von nationaler Bedeutung aufgenommen und seit 2011 im Kurzinventar der SBB „Passerellen Region West“ als von regionaler Bedeutung eingestuft.

Als 2001 Herr Beat Winterberger, damals stellvertretender Bahnhofsvorstand in Kerzers, den Kulturgüterdienst über die technischen Erneuerungen der SBB-Infrastruktur informierte, bat er die Kantonsverantwortlichen unverzüglich den Dialog mit den Planern aufzunehmen. Der Bahnhof wird umgebaut und das elektronische Stellwerk vor Ort von Bümpliz Nord aus ferngesteuert. Der ehemals niveaugleiche Zugang zu den Zügen wurde durch eine behindertengerechte Unterführung ersetzt.

Wofür setzten sich die zwei Projektgruppen „Pro Stellwerk“ und „Pro Passerelle“ in Kerzers ein? Lange bevor die aktuelle Abbruchserie von regionalen Bahnhöfen im Kanton Freiburg für

Schlagzeilen in der Presse sorgte, warben die Projektgruppen bei der Bevölkerung aktiv für den Erhalt des Stellwerks und der Passerelle. In diesem Projekt geht es nicht nur um den Erhalt einer historisch wertvollen Bausubstanz, sondern vorwiegend um die Erhaltung von infrastrukturellen Zeitzeugen aus den Anfängen des Bahnbetriebs. Denn dieser förderte und unterstützte die Bahn auf dem Weg zu dem öffentlichen Transportdienstleistungsbetrieb, welchen sie heute darstellt. Ein sicheres und effizientes Transportmittel, das die Benutzer rasch, pünktlich, sicher und komfortabel von Punkt A nach B bringt.

Beide Aktionen fordern einen Grosseinsatz der Projektgruppe, der SBB, der BLS, des Bundes, des Kantons und schlussendlich der Gemeinde sowie das intelligente Nutzen der gegebenen Zeitfenster. Ferner wären ohne die vorgängig geleisteten bauhistorischen Nachforschungen inklusive Gutachten von anerkannten Fachkräften für die Erhaltung des Stellwerkes und die Sanierungsvorschläge der Passerelle nicht zu Stande gekommen. Das Buch „Stellwerk Kerzers“ von Dr. Christian Hanus ist publiziert. Das Gutachten zur Frage „Bauzustand und Schutzwürdigkeit der Passerelle“ von Prof. Dr. Eugen Brühwiler liegt vor, ebenso seit 2003

das Gutachten der eidgenössischen Kommission für Denkmalpflege (EKD) Stellung nehmend zur Wertschätzung der Einzelteile im Bahnhof. Das letztgenannte Gutachten fordert, dass das historisch gewachsene Bahnhofensemble bestehend aus Aufnahmegebäude, Güterschuppen, Stellwerk (Freigabe- und Befehlswerk), Wärterhäuschen, Stahlfachwerkpasserelle sowie Ruheplatz mit den Kastanienbäumen erhalten und aufgewertet werden müssen. Dadurch fand das nötige Umdenken sowohl bei der SBB (Auftraggeber) als auch der BLS (Ausführende) statt. Mit der neu gestalteten Bahnhofunterführung des Architekten Pierre Clemençon nahm dies einen guten Weg.

Kulturgüter auf Bahnhöfen dürfen nicht alleine gelassen werden!

Wer oder was entscheidet über den Erhalt der Fussgängerüberführung? Trotz aller Schutzmassnahmen, sind wirtschaftlich nicht rentable Objekte oder Einrichtungen dem Abbruch ausgeliefert. In ihrem Leitbild schreibt die SBB, dass der Dienstleistungsbetrieb auf Schweizer Bahnhöfen durch einen konkurrenzfähigen, den heutigen Bedürfnissen entsprechenden Verkehrsbetrieb mit einem kostengünstigen Preis/Leistungsverhältnis für die Besteller angepasst wird. Dabei fällt dem Erhalt von Altbauten



La passerelle centenaire de Chiètres: détail de la structure métallique.

und Kulturgüter ein untergeordnetes Interesse zu. Gestützt auf die sozialgeschichtlich wichtige Bedeutung der Passerelle Kerzers ist die SBB bestrebt eine einvernehmliche Lösung herbei zu führen. Gelingt es der Projektgruppe in sechs Monaten den Betrag von Fr. 200'000 sicherzustellen, garantiert die SBB für die nächsten 30-40 Jahren den Erhalt des Fussüberganges, ansonsten wird dieser abgebrochen. Beim geplanten

Abbruchgesuch hätte der Aspekt Kulturgüterschutz vermutlich keine guten Spielkarten sollte die Sicherheit und Kosten des Bahnbetriebs bei der Chancenabwägung zweier öffentlicher Interesse obliegen.

Ebenso sind sämtliche leerstehenden Gebäude gesellschaftlich umzunutzen. Deswegen stellte die SBB im Frühling bei der Gemeinde Kerzers den Antrag zur Abtretung

der Passerelle nachdem diese komplett restauriert ist. Seit April 2013 lehnten sowohl der Gemeinderat, die Mitglieder vom Verein „Stellwerk Kerzers“ sowie nach und nach andere kulturell tätige Vereine Übernahme ab.

Statt sich mit den Restaurierungsvorschlägen der SBB zu befassen oder dem wert vermehrenden Potential, welches für Dorf,

Gemeinde oder Kanton geschaffen werden könnte, scheuen die politisch öffentlichen Instanzen die Kosten einer Rückstellung in Höhe einer 1- bis 2-Zimmerwohnungsmiete pro Monat. Bei der Geldbeschaffung zur Anäufung eines Startkapitals steht im Weg dass es sich nicht um einen finanziellen Beitrag an die bevorstehende Restaurierung handelt. Genauso fehlen die kurz- wie langzeitigen Variantenprüfungen zur Abschätzung sämtlicher Auswirkungen seitens des Verkehrsbetriebes, die das in der Dorfmitte gelegene Bahnhofgelände gestalterisch auf- oder abwerten werden. Weder wurden die Flächen der Gebäude-Aussenräume im und um den Bahnhof noch das Restaurant Bahnhof in eine besucherfreundliche Platzgestaltung mit architektonischen Qualitäten einbezogen. Die Asphaltfläche des Bahnhofplatzes dient momentan dem Verkehr, wobei es in Kerzers neben dem Kirchhof keinen historisch gewachsenen öffentlichen Platz gibt. Die Umnutzung der Objekte in einer extra territorialen Bauzone wird heute in den Zonenplanrevisionen der Gemeinden wenig bis gar nicht berücksichtigt. Ein gelungenes Beispiel einer solchen Umnutzung ist der Bahnhof Sisikon im Kanton Uri. Hier wird das ehemalige Aufnahmegebäude als Gemeindehaus genutzt.

Ein Umdenken, in Form einer nachhaltigen Planung der Dorfmitte bedeutet auch das Beleben der ansässigen Museen, Stellwerk Kerzers und Papillorama, sowie das Einschliessen der Fussgängerpasserelle in die Wanderwege im Grossen Moos. Solche Schritte tragen massgebend zur neuen Identität des Bahnhofareals von Kerzers bei. Der Abbruch der Fussgängerpasserelle bedeutete einen unermesslichen Verlust für die SBB, für die Gemeinde Kerzers und schlussendlich für den Zeitzeugen des technischen Fortschrittes, das Stellwerk. Denn dessen wahre Schönheit besticht durch den Rundumblick von der Passerelle auf das Freigabewerk und dessen Schienenkreuz. Die Vorzüge, dass sie Tag und Nacht der Öffentlichkeit zugänglich ist und 100 Jahre Bahngeschichte auf 150 m Bahnstrecke aus nächster Nähe im Massstab 1:1 erleben lässt gereicht ihr zum unschätzbaren Vorteil.

Diese zwei Objekte bestimmen gemeinsam mit den anderen historischen Bauten im Bahnhof und im Dorf über das emotionale Wohlgefühl der Bewohner und Besucher sowie des andersmöglichen Aufenthaltes in Kerzers. Nicht zu vergessen sind das Unterwerk und das Frequenzumformerwerk als wichtige Bestandteile der nationalen Bahnstromversorgung.

Dass seit Beginn des 19. Jh. der erste Nachtzug von Bern nach Paris in Kerzers und Ins halt macht, was seit 1993 der TGV Lyria übernimmt, bezeugt die Wichtigkeit der Bahnstrecke Bern-Neuchâtel. Ab Fahrplanwechsel 2014 verkehrt der TGV von Zürich über Basel nach Paris.

Jede einzelne Dienstleistung der vielen Firmen am Werk sprechen über unsere Einstellung zum Lebensstandard und die Liebe fürs Detail. Es sind meist die nicht kaufbaren Werte, die einen nachhaltigen Tourismus fördern und das sozialgeschichtlich Erlebte in der Region Seeland schweizweit und über die Grenzen hinaus bekannt machen. Wenn wir uns nicht für ihren Erhalt einsetzen, wird die Passerelle still und leise verschwinden, gefolgt von anderen dazugehöriger Bausubstanz, wie damals das eigens für das Stellwerk ausgebildete Personal.

WÜRDIGUNG DER KONSTRUKTION

Bei der Fachwerkbrücke in Kerzers handelt es sich um einen (Dreigelenk-) Rahmen mit einer zu den Gleisen leicht schräg gestellten Aufgangstreppe auf beiden Seiten. Das Tragwerk der Passerelle besteht aus einer genieteten Fachwerkkonstruktion aus Flusstahl. Der Tragbalken ruht auf zwei genieteten, kreuzförmig verstrebt Treppentürmen mit einem Zwischenpodest und stützt auf einer Metallstütze ab. Der rund 40 m lange Trägerbalken überspannt zwei Felder von 22 bzw. 18 m (ursprünglich symmetrisch angeordnet mit 2 x 18 m). Die beiden Treppentürme führen am jeweiligen Balkenende den Fussgänger auf dem Tragbalken in ungefähr 6 m Höhe über den Gleisen.

Der Gehweg hat eine Breite von 1.5 m. Die Treppentritte sind aus Granit, die Geländerpfosten aus Gusseisen. Der Fachwerkträger besteht aus parallelen Gurten, welche

durch regelmässig aneinandergereihte Felder, mit knickfesten Diagonalen ausgebildet sind. Dieser Bautyp geht aus der Entwicklung der Konstruktion mit Diagonalen – Schwedlerträger – hervor, wie es bei der Brücke in Neuchâtel der Fall ist.

Die Konstruktion befindet sich heute noch weitgehend im Originalzustand und besticht durch eine hohe architektonische Qualität. Typologisch ist der Fachwerkträger verwandt mit jenen von Allaman (VD). Die Fussgängerpasserelle von Kerzers bekommt ein spezielles Augenmerk, da sie wie keine andere, einen direkten Einblick in den Verkehrsbetrieb ermöglicht und die Bewegungen auf dem Schienenkreuz jeder Zeit hautnahe erleben lässt.



In der Region West bestehen noch 16 Brücken aus der Zeit von 1892 – 1923. Die Passerelle von Kerzers ist eine der 8 Fachwerkträgern die in der Region erhalten blieb und die wichtigste neben der Passerelle im Bahnhof Neuchâtel.

SANIERUNGSKONZEPT DER SBB

Der Zustand der Passerelle ist betreffend Korrosionsschutz äusserst prekär. Die Stufen sind verrostet und vereinzelt Teile am Geländer sind abgebrochen.

Eine Totalsanierung kann aus Sicherheitsgründen nicht mehr weiter hinausgeschoben werden. Darum ist die Brücke seit Juni 2012 für Fussgänger gesperrt. Die nicht mehr begehbare Brücke an einem markanten Standort im gut erhaltenen Bahnhofensemble, hat die SBB dazu bewogen, die Sanierung der Brücke ins Auge zu fassen und einen Partner – Trägerschaft – für den Erhalt eines für den Bahnbetrieb nicht mehr nützlichen Objekts zu finden.

Bei der Instandsetzung werden die Treppen nach dem Modell der bestehenden neu gebaut, die bestehenden Stützen um- oder neu gebaut, stark korrodierten Stabelemente ausgetauscht und der Korrosionsschutz erneuert. Die baulichen Veränderungen beinhalten hauptsächlich eine Neuausbildung der Fundamente mit dem Ziel, eine lichte Höhe zwischen Schienenoberkante und Brückenunterkante von 6500 mm zu gewährleisten und die Auflager der Stahlkonstruktion auf den Betonfundamenten konstruktiv sauber auszubilden. Die Spezialisten der SBB dazu bewogen, dass sich eine Sanierung der Fussgängerbrücke erst auszahlt, wenn ihr Lichtraumprofil nochmals erhöht wird, damit die bestehenden Fahrleitungen optimiert werden können. Für die Sanierung wird die Brücke abgebaut und zur Reparatur in eine Werkstatt gebracht.



La passerelle est actuellement bouclée pour des raisons de sécurité.

DIE LEHRSTELLWERKANLAGE DER SBB IM CENTRE LOEWENBERG, MURTEN

Edi Isenring

1973 kaufte die SBB von der Familie de Rougemont das Landgut zum Bau des Ausbildungszentrums (AZL). Mit diesem Projekt führte das Unternehmen seine Ausbildungseinrichtungen an einem zentralen, gut erschlossenen Ort in der Schweiz zusammen.¹

Das Ausbildungszentrum wurde nach dem Siegerprojekt der Architekturbüros Alfons Barth und Hans Zaugg aus Aarau mit Beizug von Fritz Haller, welcher mit zur Gruppierung der Solothurner Schule gehört, im System Midi/Amarilla erbaut und 1983 eröffnet. Hier wurden während 30 Jahren hunderte von ZugverkehrsleiterInnen wie auch MitarbeiterInnen aus anderen technischen Berufen der SBB auf ihren verantwortungsvollen Posten vorbereitet, wie sie auch zum Beispiel im Bahnhof Kerzers zum Einsatz kamen.

Die Anlage im Ausbildungszentrum Löwenberg (heute Centre Loewenberg), welches die Prinzipien mechanischer und elektronischer Stellwerke in einer Anlage vereint, läuft auch

heute noch tadellos und dient für Grundinstruktionen zu den Themen Sicherheitseinrichtungen/Stellwerke und Fahrdienstvorschriften (FDV). Viele Angestellte der SBB kommen in den Löwenberg um sich weiterzubilden sowie dabei auch ihr Wissen am anschaulichen Lernmodell der Anlage zu vertiefen. Diese Art Aus- und Weiterbildung ist jedoch ein Auslaufmodell, die heutige Generation von Zugverkehrsleitern/Innen wird in einer von insgesamt 4 Betriebszentralen mit modernster Computertechnik ausgebildet.

Welche Fachkenntnisse brauchte es vor 30 Jahren in der Grundausbildung?

Die angehenden Fahrdienstleiter begannen normalerweise mit einer Betriebsdisponentenlehre und entschieden sich erst anschliessend für eine eher kaufmännische oder dann fahrdienstliche Richtung. Grundinstruktionen in Stellwerktechnik auf der Ausbildungsstation mit erweiterten Schulungskursen waren die Regel.

In welcher Ausbildungsvorrichtung können Fahrdienstleiter wegwei-

send ausgebildet werden? Für eine zentrale Ausbildung wurde eine Gesamtlösung gesucht und in der Lehrstellwerkanlage im Löwenberg gefunden. Da stellte sich gleich die Frage: Welche Anlage und Installation braucht es dafür? Bestand doch damals bereits eine kleine Ausbildungsanlage an der ehemaligen Verkehrsschule in St. Gallen. Damals waren Computertechnik und Informatik noch nicht in der Lage, die komplexen Anforderungen der Stellwerktechnik zu erfüllen. An eine zentrale Lenkung, die heute angestrebt wird, konnte aus technischen Gründen noch nicht einmal gedacht werden.

Welche Werte sprechen für das Ausbildungszentrum Löwenberg der SBB? In Löwenberg wurde eine Ausbildungsanlage, bei der die Erfahrungen der Anlagen in der Verkehrsschule in St. Gallen (heute rückgebaut) sowie der ETH Zürich (IVT) mitbestimmend waren. Ein zukunftsorientiertes Pflichtenheft bestimmte die Arbeit. Wer zählt da die Stunden und endlosen Diskussionen mit allen



Le centre de formation du Löwenberg sera hélas bientôt fermé.

möglichen Gesprächspartnern, Wunschträumen und Vorstellungen, die das Mögliche weit überstiegen. Es war beruhigend und auch anspornend zugleich, die anstehenden Aufgaben mit den Erfahrungen früherer Anlagen im Massstab 1:1 zu meistern. Heute steht im Löwenberg die einzige Anlage, welche unter gewissen Bedingungen auch weiterhin den Fachleuten und Interessierten zur Verfügung gestellt werden könnte.

Wie entstand die Lehrstellwerk-anlage? Langmut und Beharrlichkeit aber auch eine gewisse Portion Hartnäckigkeit haben zu einem erfreulichen Resultat geführt. CAD-Programme und entsprechende Computer waren vor über 30 Jahren für eine solche Aufgabe noch nicht erschwinglich, also war das gute, alte Zeichnungsbrett wieder zu Ehren gekommen. Vorgegeben waren schematische Stations-Grundformen und die verschiedenen Original-Stellwerktypen. Eine Raumgrösse

von ca. 15 m x 30 m und musste genügen. Das war die eigentliche Geburtsstunde des Modularen Anlagesystems MAS60, noch nicht ganz fertig entwickelt, aber in den Grundzügen bestens geeignet für die Ausbildung. Die „Modulkästen“ (Bahnhöfe und Strecken), aufgeständert auf Chromstahlrohren, haben sich als Trasseebretter bestens bewährt.

Die Arbeit konnte nur mit einem Kunstkniff geleistet werden: Setze zwei Jahre in deinem angestammten Berufe aus, mache dein Hobby zu einem kurzzeitigen Berufswechsel und suche dazu noch ein paar tüchtige Teilzeit-Modelleisenbahner für Spezialeinsätze an den Wochenenden. Spitze Termine erbringen meist Höchstleistungen. Über das Planen und Bauen einer Modellbahnanlage gibt es eine Flut von Publikationen und Fachbeiträgen. Diese werden in Büchern und Zeitschriften reichlich abgehandelt.

Wie sieht der Fortbestand der Ausbildung aus? Computertechnik in den Betriebszentralen oder Ausbildungsanlage; dies lässt sich nicht leicht beantworten, haben doch beide ihre spezifischen Eigenheiten und Vorteile. Eine Kombination beider Systeme würde bestimmt ein gutes Resultat erbringen. Fünf bis sechs Einführungsmodule auf der Betriebsanlage und den Rest mit der „Iltis-Bedienungsfläche“ in den Zentralen. Mit dem neuen Ausbildungskonzept wird die bestehende Anlage vermutlich überflüssig und aufgegeben. Ein echter Verlust, konnte doch bis jetzt mit entsprechenden Führungen auch Nicht-eisenbahnern einen Einblick in die faszinierende Sicherungstechnik der Betriebsführung gegeben werden.

Der Rückbau der Anlage in Löwenberg würde im Zusammenspiel mit dem historischen Stellwerk Kerzers und den Chemins de fer du Kaeserberg eine grosse Lücke reissen. Eine Ausweichmöglichkeit für die SBB bestünde im Besuch der ETH-Anlage Höggerberg am Institut IVT, einer halb so grossen Anlage wie im Löwenberg, an dem Ingenieure in Verkehrstechnik ausgebildet werden.

¹ Schweizer Kunstführer GSK, Löwenberg, Christoph Schläppi, S. 10

LA FIN D'UNE PROFESSION AU SEIN DES CFF

Beat Winterberger, dernier chef de gare de Morat

La décision de télécommander à distance toutes les gares d'ici 2020 amorce le déclin de plusieurs professions centenaires: commis de gare, agent de mouvement, chef de gare.

Les employés de gare ont assuré pendant plus d'un siècle la ponctualité et la sécurité de l'exploitation, l'accueil des usagers, la vente des billets au guichet dans plus d'une centaine de gares en Suisse. Ils ont accompli des tâches polyvalentes et assumé des responsabilités dans un environnement professionnel riche et varié. Il n'y a quasiment jamais eu de problème de recrutement de personnel. Au début des années 1970, les premières femmes sont apparues dans cette profession jusque-là essentiellement masculine. Nous ne pourrions aujourd'hui imaginer les gares sans leur présence! En plus d'un contexte professionnel stimulant, le personnel avait la possibilité de faire carrière, en gravissant les échelons partant de simple commis pour devenir chef de gare.

La commande à distance des gares provoque la fermeture à grande échelle des petites et moyennes stations. En lieu et place du service et du conseil personnalisé sont apparus les distributeurs de billets puis les canaux de vente en ligne. Divers centres d'exploitation ont pris en charge la gestion de l'exploitation: Lausanne (Région Occidentale), Olten (Région

du Centre), Zürich Airport (Région de l'Est) et encore Polleggio dans le sud. L'instauration de ce système implique aussi la disparition de lieux de rencontre vivants et très fréquentés dans les villages. Les gares, rénovées selon le concept «Facelifting RV05» et orphelines de leur personnel, apparaissent aujourd'hui au voyageur comme stéréotypées. Des lignes entières ont perdu leur image architectonique d'origine avec comme conséquences une perte d'identité villageoise. Pour le personnel concerné par les restructurations, cela signifie dire au revoir à un environnement familial, à une équipe, aux tâches appréciées, quitter une profession aimée et respectée. Cela signifie aussi la recherche d'un nouveau défi professionnel. Et cela, souvent, après des décennies d'exécution fidèle du devoir! Mais aujourd'hui, dans l'entreprise, il n'y a plus de place pour les sentiments. Les objectifs sont définis et dictés par la politique et l'économie. Notre génération de cheminots, de travailleurs/euses du chemin de fer qui a accompli son travail fidèlement et consciencieusement, gardera en elle la mémoire d'un siècle humaniste!

Traduit de l'allemand SGJ

LA PASSERELLE PIÉTONNE DE LA GARE DE CHIÈTRES EST EN DANGER! DES SOLUTIONS POUR SON MAINTIEN

Résumé du texte de Carmen Reolon

Les valeurs intrinsèques de la passerelle piétonne en tant que passage entre deux territoires communaux, accessible à toutes et tous, jour et nuit, cadrant le paysage et les trains entrant et sortant de la gare, créant une plateforme d'observation avec un angle de vue de 360°, retiennent l'admiration des amateurs de photo, des spécialistes et des usagers. Avec la modernisation de la gare et la création de nouvelles voies de circulation piétonnes, la passerelle a perdu sa vocation première et est menacée de démolition. Sa disparition entraînerait la perte d'un témoin important des progrès techniques dans le domaine ferroviaire du début du XX^e siècle. Pouvons-nous nous permettre de laisser s'en aller un élément faisant partie intégrante de la «promenade architecturale» que constitue l'ensemble 1900 de la gare de Chiètres?

Le groupe Pro Passerelle Kerzers, constitué afin d'assurer la protection de l'ouvrage, doit trouver, d'ici à fin novembre 2013, le capital nécessaire à la création d'une structure destinée à recevoir la passerelle. A ce jour,

grâce au soutien de l'Office fédéral de la culture, du Canton de Fribourg, des Chemins de fer du Kaeserberg, à Patrimoine Suisse et à des dons privés, environ les deux tiers de la somme nécessaire ont été récoltés. Quant aux CFF, ils s'engagent à restaurer l'infrastructure pour autant que les démarches entreprises par Pro Passerelle Kerzers aboutissent positivement. Dans le cas contraire, la passerelle sera démolie pour des raisons de sécurité.

La passerelle et le site de la gare de Chiètres figurent à l'Inventaire des sites construits à protéger en Suisse (ISOS) et ont obtenu le statut de monument d'importance nationale. Toutefois, et cela concerne la passerelle, il faut savoir qu'un édifice hors fonction pour l'exploitation de la gare est en danger de démolition. En abandonnant le service public, les CFF veulent créer une entreprise moderne et concurrentielle. Si les citoyens ne prennent pas conscience de la valeur des édifices et témoins importants des infrastructures ferroviaires, les gares régionales perdent

peu à peu de leur substance et se transforment petit à petit en stations standardisées. C'est pourquoi il faut tenir compte du potentiel touristique et urbanistique de la gare de Chiètres dans son ensemble, avec le poste d'aiguillage historique, et envisager sa valorisation comme une plus-value au profit de la région.

FACELIFTING DES GARES CFF

RV05

de la gare à un arrêt de train, de la solution individuelle vers une idée uniforme

Ueli Huber, architecte en chef des CFF a initié le concours d'idée pour l'identité des nouvelles gares régionales un concept pour 620 stations. En 2001 le concept «Corporate Design» illustre la nouvelle série d'éléments standard, composée d'éléments modulaires. En 2002 le premier aménagement intégral a été installé à Löwenberg-Muntelier pour illustrer à l'échelle 1:1 la nouvelle génération des gares. A ce jour, tous les éléments d'origine sont encore en place mis à part le moniteur. Actuellement cette gare est considérée comme le témoignage par „excellence“ de cette génération et est inventoriée. CR



LE CENTRE DE FORMATION LÖWENBERG – MURTEN

En 1973 les CFF achètent le plus prestigieux domaine réalisé dans l'esprit français par des familles patriciennes friburgeoises et bernoises à partir du XV^e siècle. Le centre de formation est un mariage entre architecture traditionnelle et contemporaine Suisse. Ueli Huber, architecte en chef des CFF écrivait à propos du premier prix remporté par Haller, Barth et Zaugg: «Le projet réalise une percée qui ne se manifeste pas seulement par un parcours sans faute, mais qui exprime au mieux l'idée d'un établissement ouvert, d'une école évolutive pour une entreprise

marquée par la technique». Une architecture qui repose sur le système USM-Haller Midi, un système de «boîte de construction» composé d'éléments de façade préfabriqués et d'assemblages en acier et verre modulaires. Un esprit de qualité à la hauteur de la vision des CFF mais qui n'est pas arrivé à une intégration entièrement satisfaisante dans le paysage unique du parc. CR

Source: Recensement de l'architecture contemporaine du Canton de Fribourg



MAIS COMMENT FONT-ILS AILLEURS?

Sylvie Genoud Jungo

De nombreuses régions se trouvent face à la problématique de réaffectation de bâtiments à l'origine destinés à un usage particulier. En Bourgogne, la question se pose pour les maisons éclusières disposées le long des canaux. Les autorités cherchent des solutions afin de pérenniser ce patrimoine.

Les canaux construits au XVIII^e siècle pour acheminer le bois de chauffage vers Paris constituent aujourd'hui un atout touristique pour la région. Les 410 maisons éclusières qui bordent les canaux entièrement bourguignons, relèvent du domaine public fluvial, sont propriété de l'Etat, mais gérées par les Voies navigables de France. Aujourd'hui, seul un tiers d'entre elles sont encore occupées par des éclusiers dans le cadre de leurs fonctions. Les autres maisonnettes sont louées à des particuliers en tant qu'habitation ou pour des activités que le Conseil régional de Bourgogne essaye de développer: restaurant, guinguettes, service et location de vélos, accueil et information touristique, activités culturelles ou artistiques ...

Le Conseil régional de Bourgogne a mis en place une politique d'accompagnement des projets dans ces bâtiments avec comme objectif de développer le tourisme. Pour ampli-

fier cette politique, elle a fait un appel à projets ciblant plusieurs maisons pour leur potentiel de valorisation. Les projets retenus, innovants et éco-responsables, seront soutenus financièrement.

La question des maisons éclusières s'inscrit dans un contexte d'offre touristique de qualité et concerne par conséquent de nombreux acteurs: l'Etat, la région de Bourgogne, les Voies navigables de France, les associations régionales, les communes et les habitants.



Une maison d'éclusier au bord du Canal du Nivernais.

LE CENTRE CULTUREL DE L'ANCIENNE GARE DE FRIBOURG

Jean-Luc Rime



Devenue un des centres culturels les plus en vue de Suisse, l'ancienne gare de Fribourg était pourtant promise à la démolition au tournant de ce siècle. Le directeur des Infrastructures des CFF – Pierre-Alain Urech – voulait la remplacer par un

parking à ciel ouvert. Il en avait fait une affaire très personnelle: «Les trax sont prêts et rien ne pourra les arrêter». C'était sans compter les réactions du Service cantonal des biens culturels, en particulier de son chef Claude Castella, de *Pro Fribourg* bien sûr et des députés Bernard Garnier et Jean-Pierre Dorand, ainsi que de la Commission fédérale des monuments historiques. La démolition a finalement pu être évitée, ouvrant la voie à une occupation des lieux par des associations culturelles. L'ancienne gare est ainsi devenue un haut lieu de la vie culturelle et estudiantine de Fribourg. Elle a été édifée entre 1872 et 1873 par Adolphe Fraise (1835-1900), Intendant des bâtiments de l'Etat, sur la base d'un projet de 1866 des architectes Bardy et Conod. C'est l'une des dernières de Suisse à avoir conservé sa volumétrie et ses aménagements d'origine. Le projet s'inspire du classicisme sévère du français J.N.L Durand qui, au début du XIX^e siècle, publie des livres d'enseignement qui feront date. Ce bâtiment d'accueil des voyageurs a valeur de prototype et sera

souvent copié. Pour la première fois, on utilise, pour la construction d'une gare importante, le schéma d'un corps de bâtiment central surélevé avec deux ailes plus petites.

La qualité historique exceptionnelle de ce bâtiment, tout comme le fait que les CFF aient reçu en 2005 le prix «Wakker» de Patrimoine Suisse pour la conservation de leur patrimoine, ont sans aucun doute pesé dans la balance. Le fait moins prosaïque que le directeur Urech ait quitté l'ancienne Régie a certainement aussi facilité le changement de position. Avec le recul on ne peut que les en féliciter encore une fois! Toutefois, les CFF ne sont pas sortis perdants de cette histoire: la ville de Fribourg a ouvert la voie à une valorisation et une densification de leur foncier en autorisant de nouvelles constructions destinées à des logements et des activités tertiaires sur le site de la gare des marchandises... avec, entre autres, une tour un peu mégalomane de l'architecte-star parisien Dominique Perrault. Mais ceci est une autre histoire...

CARDINAL-BLUEFACTORY À FRIBOURG

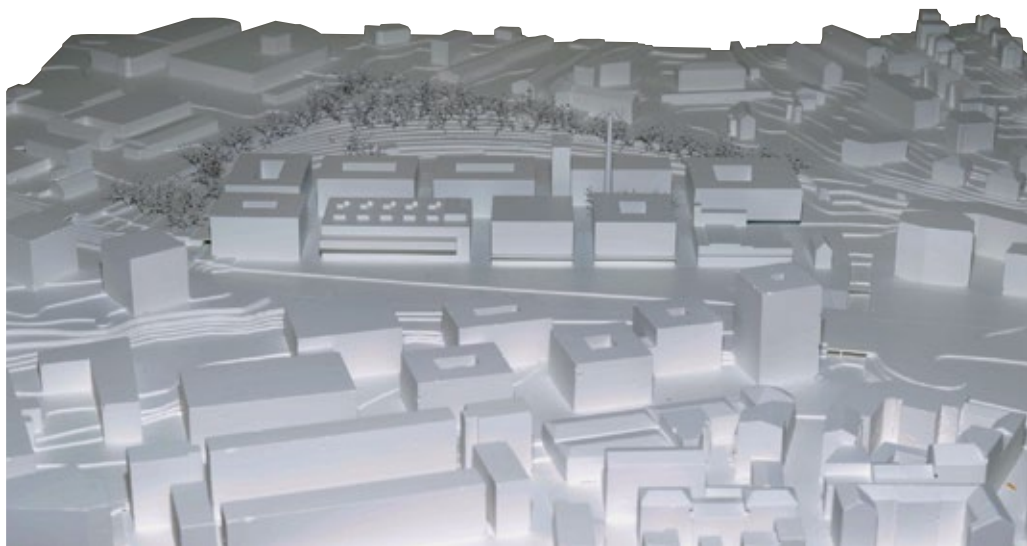
Jean-Luc Rime

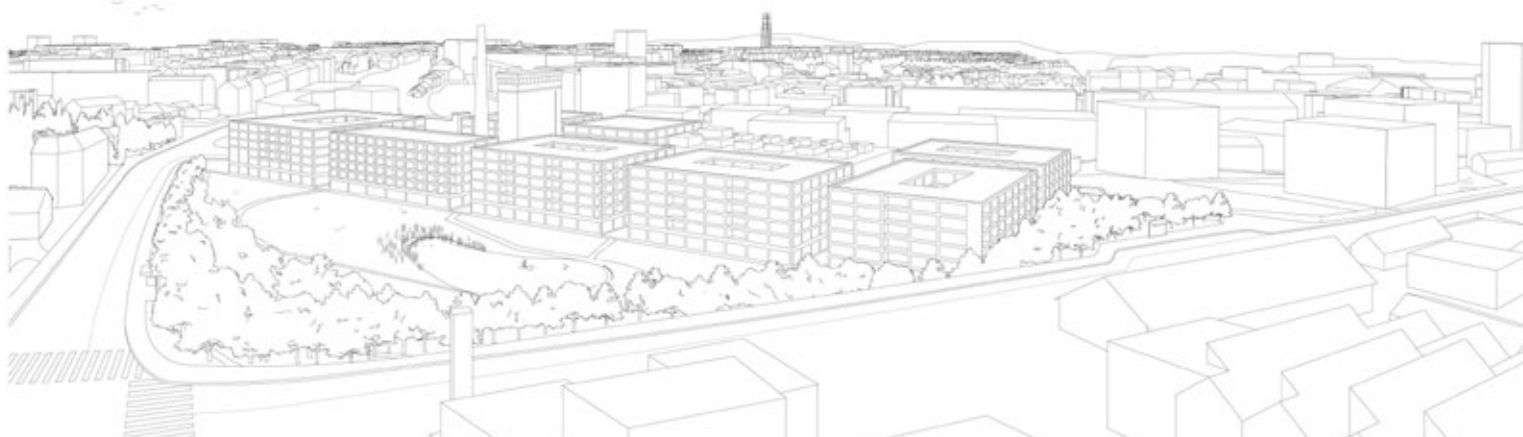
La ville de Fribourg a pris conscience qu'un parc technologique et scientifique n'est pas suffisant pour créer un nouveau morceau de ville et le faire vivre. Par l'entremise de la nouvelle publication «perspective» du service d'urbanisme de la ville, on apprend que celle-ci a rediscuté les affectations prévues sur le site avec son partenaire en affaires – le canton de Fribourg qui possède les autres 50% de l'ancienne brasserie. Objectif: garantir une mixité de fonctions avec des logements, des commerces, des activités artistiques et culturelles ainsi que des équipements publics comme une crèche et une garderie, et surtout mieux intégrer le quartier dans la ville. La solution urbanistique issue du concours d'architecture montre une forme construite certes cohérente et respectueuse des bâtiments protégés mais totalement repliée sur elle-même. Elle ressemble à une nouvelle usine et pas à un quartier de ville. La mobilité douce n'a pas été pensée à l'échelle de l'agglomération et les connexions jusqu'à la gare ou jusqu'aux hautes écoles de plateau de Pérolles ne

sont pas assurées. Une liaison avec Pérolles et les friches de la route des Arsenaux sous ou sur les voies de chemin de fer est absolument indispensable. L'enjeu n'est pas de faire un tunnel sordide de plus – Fribourg en a déjà trois – mais bien de créer une liaison urbanistique d'un pôle bâti (Bluefactory) à un autre pôle à bâtir (les friches des Arsenaux). Nous ne doutons pas que le service d'urbanisme de la ville – garant du développement cohérent et harmonieux de celle-ci – aura à cœur de relever ces défis!

Si l'arrivée programmée d'une chaire de l'Ecole polytechnique fédérale et l'installation déjà effective d'une myriade de start-up dans cet incubateur d'entreprises sont très réjouissants, il en faudra bien plus pour rendre ce lieu vivant! Les systèmes de sécurité et la stricte fermeture du site qui ont été mis en place transmettent un triste message: celui d'un lieu fermé et isolé entre voies de chemin de fer et routes à grand trafic. Pourtant il existe des attitudes plus ouvertes: le site historique de Carlsberg à Copenhague –

Maquette du projet gagnant de la future Bluefactory.





oui, le Carlsberg qui a mangé Felschlossen, le fossoyeur de Cardinal, a aussi fermé en 2008 l'activité brassicole de son usine fondatrice dans la capitale danoise, composée de splendides bâtiments avec une histoire vieille de 160 ans. Mais le site de 567'000 m² a été ouvert sur la ville: la société y a gardé une vitrine commerciale, favorisé des activités de loisirs et culturelles tout en lançant en parallèle un concours d'architecture auquel ont participé 200 bureaux désireux de créer ce nouveau quartier de ville. Le chantier est en cours et la première étape sera inaugurée en 2016. Répartition des surfaces: habitat 45%, services et commerces: 45%, culture 10%.

A Cardinal, les données du concours d'architecture ont été mal préparées ou mal évaluées, et ne permettaient

pas aux concurrents de réellement tisser des liens avec la ville, en particulier avec le quartier de Pérolles où pourtant tous les terrains qui longent les voies ferrées sont en mains publiques et ne sont pas encore construits: l'arsenal appartient au canton, l'ancienne fonderie du spéculateur Staübli à la Banque cantonale et le reste aux CFF. L'aménagement de la ville se fait malheureusement par petits morceaux sans tenir compte suffisamment de l'interaction de ceux-ci, sans possibilité, par exemple, de faire évoluer les propositions urbanistiques dépassées qui avaient été imaginées sur les friches de la route des Arsenaux il y a 5 ans. Ces malheurs montrent une fois de plus que le plan d'aménagement local qui devrait être révisé depuis 5 ans a de graves lacunes! Juridiquement, on peut même se demander s'il est

possible d'autoriser de nouveaux projets d'envergure avant qu'un nouveau PAL soit élaboré et approuvé!

PLUS VITE, PLUS HAUT, PLUS FORT

Olivier Suter

À la base, notre enthousiasme pour le projet BlueFactory est immense. À la mesure de la situation des terrains, unique en Suisse, sur lesquels il doit voir le jour: en plein centre de la capitale cantonale, en plein centre, ou peu s'en faut, de la Suisse et de l'Europe. Notre enthousiasme est à la mesure, aussi, de l'opportunité de concevoir et de développer un projet visionnaire, un de ces projets comme il n'en existe pas plus de deux ou trois par siècle dans notre canton. Bien pensé, prospectif, BlueFactory peut s'inscrire dans la lignée d'événements tels que l'arrivée du chemin de fer à Fribourg, l'industrialisation du plateau de Pérolles ou la fondation de l'université au XIX^e siècle, l'électrification de notre canton ou la construction de l'autoroute au XX^e. Des projets de ce type, il s'agit de les soigner et de se montrer ambitieux à leur égard.

En termes d'ambition, nous souscrivons pleinement au concept Zéro Carbone choisi pour l'enveloppe du site. Il présente un caractère unique en Suisse et est à même d'offrir une

visibilité particulière au projet. Nous nous réjouissons aussi de la qualité des plates-formes d'innovation proposées pour l'instant, mais regrettons leur petit nombre et le peu de volonté manifestée pour en attirer ou en imaginer d'autres.

En termes d'innovation, on peine à savoir pour l'heure en quoi le site pourrait se distinguer de multiples autres parcs du même type.

L'option Zéro Carbone aurait pu être prolongée au niveau des contenus et aurait inévitablement entraîné ces derniers sur le terrain du développement durable. Que nenni. Les contraintes imposées aux utilisateurs par la charte de BlueFactory sont excessivement réduites et très peu contraignantes.

La piste pluridisciplinaire évoquée actuellement, qui consisterait à développer des activités innovantes dans des domaines variés, technologiques, culturels ou sociaux par exemple, pourrait constituer une marque particulière de BlueFactory. Si elle devait

être définitivement retenue, il s'agirait de la porter à un très haut niveau d'exigence. Est-on prêt à cela? Nous l'espérons mais ne pouvons nous empêcher, dans la situation actuelle, d'exprimer certains doutes.

Beat Vonlanthen, le conseiller d'Etat en charge du dossier, parlait encore il y a peu de BlueFactory comme d'un parc d'innovation d'envergure nationale. Il semble aujourd'hui s'être résolu à voir plus petit. Normal pourrait-on dire, Fribourg est petit. Mais quand on est petit, si l'on veut exister, et BlueFactory a les moyens d'exister à l'échelle nationale, il faut être plus malin, il faut être différent, il faut travailler un peu ou beaucoup plus que les autres. Sans cela, on reste simplement petit.

Quand on s'embarque dans un projet innovant, il faut être innovant soi-même. Il faut se mettre des contraintes, il faut inventer. Il faut, en permanence et pour tout, rechercher l'unique, l'exceptionnel. On aurait pu s'attendre à ce que les autorités s'entourent, dès l'acquisition du



Friche industrielle de la brasserie du Cardinal.

site, d'un collège d'experts capables d'imaginer avec elles le projet qui permettra à Fribourg d'occuper une position particulière au niveau national et international. Il n'en a rien été. On aurait pu s'attendre à ce que les autorités mettent en place une structure de direction dynamique et prospective pour présider aux destinées de BlueFactory. Au lieu de cela, elles se contentent d'une SA dont on a malheureusement entendu dire, lors d'une séance d'information, qu'elle aurait avant tout pour but de louer et de gérer les locaux du site. Navrant. On aurait pu s'attendre à ce que le canton, qui est assis sur une for-

tune de près d'un milliard de francs, investisse massivement dans le projet, mais il n'injecte pour l'heure que 30-50 millions dans l'installation de l'EPFL (là où le Valais en met 200) et rien pour le reste. Le Conseil d'Etat, selon ses propres dires, ne dispose même pas d'une enveloppe budgétaire qui lui permettrait de réaliser une présentation valable de BlueFactory à l'intention d'utilisateurs potentiels. Alors, il fait fabriquer au rabais une vidéo désolante de banalité. Peut-être depuis le mois de juin le clip a-t-il au moins été traduit en français et en allemand. Seule en existait à ce moment une version anglaise.

Ce n'est pas digne, pour l'instant, d'un projet que l'on prétend être l'un des phares du Fribourg du XXI^e siècle. Et cela ne servira ni à la ville ni au canton à terme.

En l'état, nous ne pouvons qu'encourager nos autorités, en s'appuyant sur les bonnes pistes déjà explorées, à revoir le projet à la hausse au niveau de ses contenus, de ses ambitions, de sa structure, de ses moyens.

Et ce n'est pas pour les embêter que nous disons cela!

Commentaire

FRIBOURG MET EN CONSULTATION UN PLAN DIRECTEUR DE LA VILLE HISTORIQUE

Jean-Luc Rime

Pro Fribourg salue cette démarche qui répond à une proposition de notre association. Ce plan directeur de la ville historique offre la possibilité de mettre en valeur le patrimoine historique exceptionnel qui jalonne notre cité mais il reste toutefois un problème majeur à régler: la gestion de la circulation automobile et du stationnement.

L'absence d'une politique de gestion de la circulation au niveau de l'agglomération se fait sentir jusque dans la requalification des espaces publics des quartiers anciens. Les réflexions sont trop compartimentées et manquent singulièrement de vision d'avenir. On ne peut pas truffier la vieille ville de parkings souterrains et il faut envisager une approche novatrice. Les plans de circulation des villes italiennes, en particulier celles du Nord comme Vérone, Bologne, Vicenza, Padova, Como, Ferrara ou même Rome, pourraient servir de modèle. Ces centres historiques ne sont pas ouverts au trafic privé mais les résidents ont le droit d'accéder à certaines zones dont le caractère est plus résidentiel et d'y stationner, tandis que les rues principales et places du centre historique sont exclusivement réservées aux piétons et au commerce, hormis livraisons. Les parkings principaux sont en dehors du castrum ancien et très rarement à l'intérieur. Ces villes sont des centres commerciaux à ciel ouvert et appréciées de tous! Pourquoi ne pas s'en inspirer?

La mise en service du pont de la Poya à fin 2014 est un moment fondateur dans le développement moderne de la ville de Fribourg. Ce devrait être l'occasion de mettre en

œuvre certaines des promesses qui avaient été inscrites dans le plan d'aménagement de 1989 comme la création d'une rue piétonne qui va de la Gare à la Place du Petit-St-Jean ou la mise en valeur de places urbaines. Eh bien, il n'en sera rien! Au mieux, la ville envisage de réaliser un nouveau parvis de la Cathédrale pour 2016, soit deux ans plus tard... Bravo pour l'anticipation!

Centre ville piéton à Vicenza.



PASSATION DE POUVOIR À LA TÊTE DU SERVICE DES BIENS CULTURELS

Monique Durussel, Sylvie Genoud Jungo, Jean-Luc Rime

DES QUESTIONS D'AVENIR AVEC STANISLAS RÜCK

Jean-Luc Rime, président de *Pro Fribourg* relève le long compagnonnage entre le Service des Biens culturels (SBC) et le Mouvement *Pro Fribourg*. Cette complémentarité a permis de sauver plusieurs objets à Fribourg. Des publications sont nées de cette collaboration. PF souhaite continuer dans cette voie. Stanislas Rück confirme l'importance d'avoir, sur le terrain du patrimoine, plusieurs acteurs avec des fonctionnements complémentaires: le SBC qui accomplit des tâches légales et PF qui peut se permettre d'être plus extrême.

Quels changements allez-vous apporter dans le fonctionnement du SBC?

Je n'ai pas encore une vue d'ensemble. Le Service est chargé du recensement selon les bases légales (Plan d'aménagement local/PAL). Il est chargé de l'application de ces bases légales. Il a donc un double rôle: la formation et la conservation. Hélas, la masse des permis

de construire surcharge le service et génère un réel décalage entre l'action et la mission du SBC. Nous devons trouver un meilleur équilibre entre ces deux missions. Peut-être sera-ce en abandonnant les objets classés C pour bien s'occuper des autres! Nous allons centrer nos efforts, là où ils auront le meilleur résultat. Avec ma venue, un nouveau volet se greffe aux activités du SBC: l'église St-Maurice et la cathédrale, deux bâtiments appartenant à l'Etat et deux chantiers importants. Je les vois comme des catalyseurs pour donner des formations pratiques, montrer des savoir-faire dans le domaine de la conservation et du suivi sur le terrain. La fabrique de la cathédrale et de l'église St-Maurice pourra servir de volet pratique au SBC.

Comment allez-vous faire avec les subventions fédérales diminuées par trois?

Les subventions sont rarement déterminantes au niveau financier, mais au niveau motivation. Elles nous ouvrent des portes, nous permettent d'entrer

en discussion. Sans subvention, on perd notre crédibilité. La diminution de la manne fédérale doit être compensée par le canton. Fribourg n'a pas encore décidé. D'autres cantons oui! Pour le chantier de la cathédrale, il n'y a pas trop de risques. Les subventions seront ciblées pour les bâtiments de l'Etat, par exemple les remparts. Les privés, eux, risquent d'y perdre, voire de ne recevoir aucune subvention. On doit convaincre le canton de leur verser les subventions.

Quel est votre avis sur l'aménagement du territoire dans les villages?

C'est terrible! La situation est chaotique. On n'a pas les outils adéquats à l'aménagement du territoire. Au XIX^e siècle les plans d'alignement avaient du bon. Lors de nouveaux projets, la création d'espaces publics devrait être obligatoire, autant que l'augmentation des responsabilités du maître de l'ouvrage. Actuellement, on crée du volume privé et rien pour les espaces publics. Fribourg a moins de 15% du bâti inscrit au patrimoine ISOS. C'est

le taux le plus bas de Suisse. La qualité moyenne du patrimoine n'est pas du tout satisfaisante à Fribourg.

Aucun Service de l'Etat ne s'occupe de la qualité?

La Baukultur qui englobe la conservation et les nouvelles constructions est moins développée ici qu'à Bâle et Berne qui roulent à un autre niveau.

Que dites-vous de l'absence de consensus dans le domaine des énergies renouvelables (éolienne, voltaïque, thermique)?

On doit admettre que le vieux Fribourg, avec son bâti serré, est opérationnel depuis plus de 500 ans. Son résultat énergétique est bien meilleur que celui d'une maison Minergie. Ne faisons pas, à tout prix, de l'équipement solaire là où ce n'est pas efficace. En vieille ville de Fribourg il n'y a pas les bonnes inclinaisons. Faisons-le sur des granges, des hangars à tabac en veillant à bien intégrer les panneaux.

L'interdiction des capteurs solaires dans les bourgs médiévaux vaut-elle toujours?

En principe oui. Il convient d'examiner chaque demande. Le captage thermique est possible. Pas le photovoltaïque. Il faut plutôt travailler sur l'isolation des bâtiments anciens et se battre contre les velléités de supprimer les mises à l'enquête.

Et les projets éoliens qui fleurissent hors cadre légal?

Il n'y a pas de projet précis, mais des périmètres. Les chemins d'accès de ces projets posent souvent de gros problèmes. Deux dossiers ont été approuvés, mais ils doivent veiller à leur intégration paysagère. Concrètement, quinze éoliennes couvriraient les besoins de la ville de Fribourg!

Qu'en est-il des impacts de ces sites?

L'impact paysager est bien réel et la diffusion du bruit dans un rayon de 400 mètres aussi. En Suisse, difficile de trouver des sites où les habitations sont en dehors de ce rayon.

L'aménagement du paysage est un projet de société.

Votre avis sur la problématique des chalets d'alpage abandonnés? Faut-il en faire des résidences secondaires, des gîtes? Quid de leurs accès?

Toute l'économie paysanne est en mue en plaine comme en montagne. Pour conserver le paysage, il faut maintenir l'activité, garder les vaches sur l'alpage, à condition que se soit rentable financièrement. Cela dépend de la politique agricole fédérale.

Le défi actuel est de conserver le patrimoine en dehors de son utilisation.

Chalet d'alpage de Bounavaux dans la réserve de Pro Natura.



tion primaire. Nous sommes dès lors confrontés à trouver de nouvelles affectations pour les chalets. Comme résidence secondaire, oui, à condition de créer un cadre qui oblige à rester dans la simplicité, la rusticité. Sinon, c'est parfois préférable de laisser ce patrimoine tomber en ruine. Mais là on touche à l'affectif. D'ici 20 ans, nous allons être confrontés au même problème avec les anciennes granges qui ne seront plus utilisées. Elles ne sont plus adaptées aux machines agricoles et on n'en aura plus besoin avec les ballots de foin et la stabulation libre. Ces granges représentent cependant le 40% du bâti des villages. Un changement total d'affectation n'est ni envisageable, ni indispensable. Et là, on parle d'objets non protégés. Il faudrait envisager d'y créer deux ou trois appartements, et attirer une clientèle qui s'adapte à ce genre de bâtiments.

Revenons en ville

PF et le SBC ont lutté pour le maintien du parc paysager au château de la Poya. Un crédit a été voté pour son réaménagement après les travaux. Quand se fera-t-il?

Je crains que les promesses s'oublient! Le parc a beaucoup souffert des travaux.

Actuellement, on n'en parle pas. Il faut rappeler les promesses faites et tirer cette question au clair.



La jonction au milieu du pont de la Poya tout juste réalisée.

L'avenir des espaces autour de la cathédrale (pont/ville)?

Le plan directeur du Bourg est encore très conceptuel. Le pont de la Poya apporte un changement de paradigme (déplacement de l'axe de circulation) pour la ville de Fribourg qui n'a pas d'argent. Elle doit élaborer un plan à étaler dans le temps à commencer avec le parvis de la cathédrale et la Grand-Rue. Le plan directeur n'est pas encore dans les services de l'Etat de Fribourg. La ville n'a pas de concept. L'édilité est débordée! Le SBC va défendre une déviation du transit avec une solution pour le stationnement.

Votre avis sur la révision du PAL de la ville qui n'avance pas?

Les autres villes disposent de plus de moyens. A Fribourg, il y a blocage sur une hausse du taux de l'impôt, alors rien ne se fait.

Et les ensembles de maisons typiques du début du XX^e siècle non protégés seront-ils inscrits dans la prochaine révision du PAL?

Le combat patrimonial se situe plutôt là qu'en vieille ville où l'inventaire est terminé. La conscience du patrimoine n'est pas encore suffisante dans ces quartiers. Le PAL, encore en circulation, devrait être appliqué

en 2015. Le SBC ne peut, pour sa part, consacrer qu'1,5 personne au recensement sur Fribourg!

Si la révision n'avance pas, pourquoi ne pas publier un état de la liste?

Si à fin 2014 le recensement est achevé ce sera ok. Sinon, pourquoi pas! Pour les bâtiments Chocolats Villars à Fribourg, les annexes sont sans protection. Le bâtiment principal est protégé. La commune pourrait négocier un projet de qualité.

Votre avis sur l'évolution du réseau ferroviaire des TPF et des gares, voire les démolitions et remplacements par du verre?

On se bat pour chaque gare. Actuellement c'est Grolley. Face au projet public de mobilité, le SBC ne fait pas toujours le poids. Les gares sont un ensemble à préserver. Le recensement des CFF et celui du SBC ont été mis à jour, il faut les faire concorder. C'est d'ailleurs l'objet d'un accord. La même démarche est entreprise avec les TPF. On bute sur la loi fédérale sur le handicap. Certains de ses défenseurs sont très rigoureux. Démolir les gares à cause de cette loi paraît impensable. Cependant, la gare de Vaulruz est en danger à cause de sa déclivité. C'est urgent de mener un débat sur ce patrimoine. On doit convaincre le canton de verser des subventions!



Claude Castella (à gauche) et Stanislas Rück. Passage de témoin sur le pont St-Jean.

COUP D'ŒIL DANS LE RÉTROVI-SEUR AVEC CLAUDE CASTELLA

Claude Castella a passé 20 ans au Service des Biens culturels où il succéda à Jean-Baptiste de Weck. Le premier responsable du Service avait été Etienne Chatton qui le créa. Claude Castella se souvient qu'il était, en 1993, conservateur des biens culturels et qu'en 1996, il devint chef de service du SBC. Il avait été sollicité pour ce poste en raison de sa sensibilité aux enjeux de la protection du patrimoine. Il faut dire que dans les années septante, l'Ecole d'architecture de l'Université de Genève,

où il étudia, était très engagée pour la défense du quartier des Grottes. Après avoir enseigné à Lyon, puis été assistant à Genève, il vient à Fribourg, où il travaille durant 4 ans en tant qu'adjoint d'Etienne Chatton. Il ouvre ensuite son bureau d'architecture et réalise plusieurs rénovations dont celle de Regina Mundi. En 1993, il entre de plain-pied dans le monde de la protection du patrimoine.

Aujourd'hui, il vient de passer la main à Stanislas Rück et *Pro Fribourg* lui a demandé de parler de l'évolution du Service durant ces 20 ans et des critères de conservation.

Quelle structure avez-vous trouvée en arrivant à la tête des biens culturels? Quel a été votre principal défi?

Je suis arrivé un mois après la mise en vigueur de la loi cantonale sur la protection des Biens culturels. Mettre en œuvre cette loi a été mon premier défi. Le plan directeur cantonal tout juste révisé a permis de donner un cadre.

Le deuxième défi a été d'organiser le Service afin de lui insuffler une culture d'entreprise sur la base de la nouvelle gestion publique. Auparavant, la structure du Service était composée de plusieurs cellules qui travaillaient de manière autonome. Le recensement était assuré par Jean-Pierre Anderegg, mais n'avait pas une finalité pour des mesures de protection. Son travail avait été l'objet d'une publication sans communication aux communes. La vertu de la nouvelle loi a fait que la protection devenait une mesure d'aménagement du territoire, dont les exigences sont inscrites dans les Règlements communaux d'urbanisme (RCU). Auparavant, nous ne faisons que des recensements guère contraignants. A l'époque d'Etienne Chatton, il n'y avait aucune législation dans ce domaine.

Les critères de conservations sont-ils toujours bien compris, notamment par les architectes et les pro-

priétaires? Est-ce que l'étiquette de «Monument hystériques» a changé au cours des dernières années? C'est vrai qu'on entend encore parler des monuments hystériques! Dans un domaine de la propriété privée, ce sera toujours conflictuel. Les relations étaient à couteau tiré avec les architectes, mais je me suis appliqué à les réconcilier avec la protection du patrimoine. Le fait d'avoir été architecte a sans doute aidé. Pouvoir parler dans leur langue est sans doute plus facile, c'est aussi grâce à ma conception du patrimoine: la rénovation du patrimoine est un lieu de création architecturale.

Je prends l'exemple de la qualité des logements que l'on peut réaliser dans une ancienne grange comme ce fut le cas de la maison Borcard à Grandvillard. Cet exemple a fait l'objet d'une publication. Le défi de la conservation peut être un facteur de qualité. Nous faisons alors une réflexion sur la forme, le contenu et le contenant. Lors d'une rénovation le bâtiment doit continuer de raconter l'histoire.

Cette réflexion reste marginale. La plupart du temps, on évite le pire! Il se fait beaucoup de transformations, mais très peu de bonnes!



Les espaces publics à Gruyères ont été entièrement repavés.



Le château de Mézières est devenu un objet musée avec ses papiers peints in situ.

Quels sont vos meilleurs souvenirs, vos raisons d'être satisfait?

La réalisation de l'Espace Jean Tinguely – Niki de Saint Phalle dans l'ancien dépôt des tramways de Fribourg. L'Ancienne gare me tient également à cœur. Elle vit aujourd'hui. Ce n'est pas seulement un bâtiment du passé. Le lieu a du caractère, un potentiel. Et le château de Mézières qui était proche de la démolition est aujourd'hui un objet musée avec son contenu d'exception. Grâce au sauvetage des logements ouvriers de la rue de l'Industrie, on en garde ainsi une trace sur

le plateau de Pérolles. Il y aussi la fabrique de pâte qui est devenu l'EMAF.

Parmi les dossiers lourds, il y a eu le pont de la Poya. On a réussi à faire déplacer un pont à défaut de déplacer une montagne! Le projet a gagné en qualité: la courbure est plus élégante et s'adapte mieux au contexte. La suite est le réaménagement de parc de la Poya, dont la réalisation est liée au versement des subventions de la Confédération. Et je pense également à la requalification des espaces publics à Gruyères qui a abouti à la

création d'une exceptionnelle qualité du cadre de vie aujourd'hui. Cette réalisation a reçu une distinction de la revue WERK, en tant que création contemporaine.

Vos déceptions et vos regrets?

Il n'y a pas eu de perte d'objets importants durant ces 20 ans. Je regrette la lente érosion du patrimoine plus modeste, où je n'ai pas réussi à agir suffisamment. Beaucoup de travaux non conformes aux permis de construire, des démolitions faute d'entretien. Le SBC n'est pas une police des constructions et il est trop peu doté pour s'occuper de tout. Les communes sont censées s'occuper de la protection du patrimoine et doivent alerter le SBC. Avec les fusions, le personnel aura plus de distance, plus d'indépendance par rapport aux personnes. Le recensement permet d'intégrer aux révisions des PAL les objets qu'on souhaite maintenant préserver. Avec une révision tous les 15 ans et les fusions des communes, cela fait beaucoup de PAL. On a malheureusement juste le temps de faire des listes. Des fiches complètes sont uniquement faites pour les cas conflictuels. Des séances, organisées peu avant la mise à l'enquête du PAL, permettent d'expliquer aux propriétaires pourquoi c'est classé et ainsi d'éviter pas mal d'oppositions.

A Fribourg, il y a des quartiers qu'il faut conserver, mais, avec un PAL datant de 1991 en travail depuis 10 ans, c'est difficile. Plus un objet est récent, moins on comprend sa mise sous protection. L'exemple du quartier des Daillettes, la lenteur de la mise sous protection puis les oppositions des propriétaires démontre qu'il aurait fallu agir plus tôt. Aujourd'hui il y a un intérêt pour le patrimoine du XIX^e siècle, ce n'était pas encore vraiment le cas en 1991. Des bâtiments présents dans un contexte sont tout aussi importants que des bâtiments individuels. C'est le cas par exemple du haut de la Vignettaz ou encore de la Route de Villars qui sont classés en sites d'importance nationale (ISOS). Grâce au guichet cartographique de l'Etat de Fribourg, où les zones de protection sont clairement indiquées, on devrait pouvoir éviter les bavures. Le patrimoine industriel est tout aussi important. Malheureusement, la mise sous protection n'a pas d'effet sur le propriétaire ou le citoyen qui peut toujours contester les mesures de protection.

Je regrette que le SBC n'ait pas eu suffisamment de temps pour des actions de sensibilisation (publications, internet), et directement auprès des communes. C'est un rôle essentiel. On souffre de la méconnaissance de la valeur du patrimoine,

de son intérêt et de toutes les possibilités de le mettre en valeur.

Comment a évolué la perception de protection du patrimoine ces 20 dernières années?

Les attitudes sont diverses. A la campagne, lorsque les fermes sortent des exploitations agricoles, ce sont des urbains qui les reprennent. La ferme protégée est une invention urbaine, il faut le savoir. La protection se fait en fonction de notre regard sur le patrimoine et de son évolution. C'est d'ailleurs pareil en ville. La transformation des ruraux est une alternative au mitage du paysage.

C'est dans les années 70 que l'on a remis en cause la tabula rasa et posé une réflexion sur notre cadre de vie. L'AT est un moyen qui permet des réalisations concrètes.

Ce qui importe c'est notre réflexion sur le passé, qui motive notre action dans le présent. Ce regard sur le passé permet de donner des réponses aujourd'hui: protéger le patrimoine, c'est une manière de considérer le présent.

Peut-on en faire plus dans le recensement? Comment considérez-vous le rôle de *Pro Fribourg* dans le domaine de la protection du patrimoine?

Il est essentiel qu'une association comme *Pro Fribourg* existe et conti-

nue d'exister. Sans mouvements citoyens, l'administration ne peut pas faire grand chose. Les politiciens sont obligés de prendre au sérieux ces mouvements. Des sauvetages ont eu lieu grâce à l'intervention de *Pro Fribourg*. Moi j'ai toujours apprécié ses interventions. *Pro Fribourg*, ce n'est pas uniquement la défense du patrimoine, mais une revendication pour une qualité de vie aujourd'hui, qui prend en compte les gens et les enjeux sociaux.

JOSEPH REICHLLEN, UN PEINTRE DE LA BELLE ÉPOQUE

Sylvie Genoud Jungo

Il y a 100 ans disparaissait l'artiste peintre Joseph Reichlen (1846-1913). Né en 1846 à La-Tour-de-Trême, d'un papa d'origine allemande, il est l'aîné d'une fratrie de 7 enfants: Charles, Alfred, Sophie, Auguste, François et Henri. La situation financière de la famille étant précaire, le père change de métier à plusieurs reprises. Dans ce contexte, le parcours artistique de l'aîné semble mal engagé. Mais Joseph Reichlen nourrit depuis sa plus tendre enfance un amour de la nature et de la beauté qui ne va plus le quitter. A 16 ans -grâce à un emprunt- il étudie le dessin à Stuttgart. C'est le début de sa formation d'artiste, qui le conduira à Paris et à Rome. Ces séjours à l'étranger sont entrecoupés de périodes passées dans son canton d'origine où il enseigne et construit sa réputation d'artiste grâce à des œuvres religieuses et à sa publication *Le Chamois* (1869-1872) «journal scientifique, historique et littéraire» qu'il édite et illustre. Définitivement de retour en 1884, il installe son atelier à Fribourg, dans la maison Vicarino

(aujourd'hui Aigle Noir) à la rue des Alpes. Il abandonne alors peu à peu les thèmes religieux, les fleurs, fruits et natures mortes pour se consacrer au paysage et au portrait.

Parallèlement à son activité picturale, Reichlen s'est investi dans la préservation du patrimoine et des coutumes fribourgeoises. Un premier mandat confié par la Direction de l'Instruction publique lui ouvre la voie: il est nommé «explorateur des objets d'art» appartenant aux communes, églises, fabriques et institutions des districts de la Gruyère, Glâne et Veveyse. Pour son ami Victor Tissot, il recherche des meubles, tapis, halbardes et ferrures de portes destinés à la maison de Chalamala que l'écrivain a acquise à Gruyères. Il rassemble une collection d'objets et d'habits dans le but de créer un musée des arts domestiques fribourgeois. Des pièces de cette collection sont présentées cet hiver dans l'exposition «Dress Code», organisée conjointement par les Musée d'art et d'histoire de Fribourg et le Musée gruérien de Bulle¹.

Marié à 47 ans avec Emma Wicky, veuf deux ans plus tard, Joseph Reichlen a une seule fille, Marie, qui aura à son tour deux enfants, Marie-Thérèse Comte et Jean-Dominique Comte.

Diverses institutions cantonales possèdent des collections d'œuvres de Joseph Reichlen. C'est pourquoi nous préférons présenter ici des



Joseph Reichlen, *Homme en buste*, 1876, 54 x 45 cm, collection privée.



Joseph Reichlen, *Jeune femme au kimono*, vers 1874-76, 61 x 46 cm, collection privée.

tableaux méconnus du public: deux études parisiennes, «Jeune femme au kimono» et «Homme en buste»; et un paysage de maturité, «Les Grand-Places à Fribourg». Cette vue prise depuis la maison des architectes Fraise², illumine la carrière de l'artiste d'un aveu de modernité. Cadrée à la façon d'un appareil photographique, avec au premier plan un double portrait de deux dames de la famille Fraise, elle montre l'insouciance d'une fin de journée au cœur de la Belle Epoque à Fribourg.

Confiant, idéaliste, intellectuel, nostalgique, Joseph Reichlen aura, durant toute sa carrière peint un monde en train de basculer.³ Il décède le 9 août 1913, un an avant la Grande Guerre.⁴

¹ MAHF et Musée gruérien, 8.11.2013 – 02.03.2014.

² Autrefois Avenue de la Gare 4, aujourd'hui Avenue de la Gare 13. Joseph Reichlen était un ami de la famille.

³ Je remercie les personnes qui ont mis à disposition leurs tableaux pour cet article.

⁴ Les informations contenues dans cet article sont tirées de mon mémoire de licence: Sylvie Genoud «Le peintre fribourgeois Joseph Reichlen, 1846-1913, étude monographique», paru en 1997.



Joseph Reichlen, *Les Grand-Places à Fribourg*, 1911, 59 x 79 cm, collection privée.

UN PROJET IMMOBILIER À BEAUREGARD

Sylvie Genoud Jungo

Africanum, route de la Vignettaz 57: les bâtiments abritent les Pères blancs missionnaires d'Afrique à la retraite ainsi que de jeunes confrères séjournant régulièrement pour se former ou se ressourcer. La nécessité économique pousse la congrégation à vendre une partie de son terrain. La société Sodalitas souhaite s'en porter acquéreuse et, de concert avec la ville, a mandaté un bureau d'architectes pour organiser un concours afin de favoriser un projet de qualité.

Le lieu dit Bethléem s'étendait à l'origine de la route de la Vignettaz à la route de Villars. Aujourd'hui, cette portion de territoire est fermée au Nord Ouest par le complexe de Beauregard Centre construit en 1969. Le reste, propriété des Pères Blancs depuis 1944, se compose d'un parc d'une surface de plus de 11'000 m² où se trouvent une maison de maître, une chapelle, un immeuble de 1958, le tout relié par un corridor. La forêt en bordure de la parcelle a, quant à elle, été cédée par les Pères à la ville de Fribourg en 2007.

L'Africanum constitue, avec les jardins d'autres congrégations religieuses et de particuliers, les abords de la Sarine et les ravins, le capital verdure de Fribourg. Situé en plein centre ville, en marge d'une zone urbaine très dense, on comprend l'importance de la situation.

A Fribourg, le processus de densification est en marche. L'objectif est impératif compte tenu de l'accroissement de la population et de la nécessité de préserver la cam-

pagne du mitage du territoire. En toute logique, l'intitulé du concours impose une forte densité. Le périmètre concerné s'étend sur 7500 m². De plus, le programme du concours donne un délai de 10 ans pour la démolition de la maison construite en 1958.

Le projet architectural retenu prévoit trois immeubles de sept étages pour un total de 63 appartements de 2 à 5,5 pièces et une soixantaine de places de parc. Cette configuration soulève trois problèmes.

Le volume des tours est surdimensionné. Elles atteignent la hauteur de celles de Beauregard Centre, bien que leur implantation soit située en contrebas dans le terrain. Cette masse importante ne constitue aucune transition entre le bâti moderne côté route de Villars, et ancien côté route de la Vignettaz et chemin de Bethléem.

L'énoncé du concours détermine la taille des logements: 10% de 5,5 pièces, cela en fait six. Trop peu pour ce quartier proche de toutes les infrastructures. Et aussi trop petits, il faudrait prévoir quelques appartements encore plus spacieux. La situation actuelle pousse les «grandes» familles qui cherchent des logements de six ou sept pièces à quitter le quartier. Celles qui ont quelques moyens vont construire en périphérie.

La disposition des constructions existantes et la topographie du site compliquent l'accès motorisé aux futures habitations, prévu entre Beauregard Centre et la résidence des



Une partie du parc de l'Africanum, avec en contrebas la forêt et à droite le bâtiment voué à la démolition.

Pères Blancs. Le plan prévoit les places de parc le long du Chemin de Bethléem, solution non satisfaisante dans cette rue étroite à sens unique. L'accès depuis Beauregard Centre nécessiterait un passage sous les commerces, option difficilement réalisable. L'accès par la route existante ne convient pas non plus, car il induirait trop de va-et-vient devant l'habitation des Pères. La réalisation d'une rampe souterraine depuis la route de la Vignettaz – même recouverte d'une couche de gazon – n'est pas acceptable non plus: cette alternative détruirait en grande partie le parc et occasionnerait des coûts astronomiques.

C'est pourquoi, avant que le projet ne soit engagé, nous mettons l'accent sur la nécessité de revoir le volume à la baisse, de prévoir un nombre de grands appartements plus élevé et de réaliser un lotissement **sans voiture**.

Ne pas avoir imposé cette dernière possibilité dans le programme du concours ne permet pas de voir l'avenir de ce projet sereinement. Un quartier sans voiture offre pourtant une qualité de vie élevée aujourd'hui recherchée par les citoyens. Selon l'étude du CAS (Club der Autofreien, 2012), dans les grandes villes de Suisse, près de la moitié des ménages ne possède pas de voiture. Fribourg, par sa taille, pointe à la 15^e place sur les 130 villes recensées: il serait temps qu'elle s'inspire des tendances enregistrées chez ses grandes sœurs pour s'urbaniser intelligemment, à fortiori sur une parcelle pareillement située, à cinq minutes à pied des transports publics et de la gare. Nous aurions enfin l'occasion de voir naître à Fribourg ce qui existe déjà ailleurs.

ENQUÊTE PHOTOGRAPHIQUE DANS LE BOURG

Le quartier du Bourg étouffe, la cathédrale tousse: ce reportage photographique dépeint une réalité en 2013. On constate que la circulation n'apporte pas d'eau au moulin des commerces, que l'argent ne sort pas du pot d'échappement des voitures. Comme chacun le sait, le problème se situe ailleurs: nouvelles façons de consommer, ville ceinturée de centres commerciaux. Vouloir remédier à cette situation en construisant ou en agrandissant un parking en plein cœur du Bourg n'est pas une panacée.

Réjouissons-nous plutôt de la fin du trafic de transit et regardons avec enthousiasme les premières initiatives qui fleurissent déjà et annoncent un changement posi-

tif dans le quartier. Pour faire un parallélisme simpliste, pourrions nous imaginer aujourd'hui la rue de Lausanne remplie de véhicules? C'était pourtant encore le cas au tout début des années 1990! SGJ







TEDDY AEBY AU SALON DE COIFFURE LE FIGARO

Le Salon de coiffure le Figaro à Fribourg n'est pas tout à fait comme les autres. Il abrite une œuvre de Teddy Aeby, qu'André Ulrich, premier patron de l'établissement a transmise à son successeur Jean Corpataux. «L'artiste et le coiffeur se connaissent. Cette peinture a été réalisée en 1959 pour l'ouverture du Salon. Il me l'a transmise comme un don précieux. Il m'avait donné des indications pour le nettoyage: il ne faut jamais laver, seulement brosser avec une brosse douce. C'est un emblème tellement précieux, qu'il ne faut jamais la recouvrir de peinture» explique Jean Corpataux qui a connu personnellement l'artiste. «Teddy Aeby est resté client jusqu'à la fin de ses jours. C'était un original, il aimait la pêche, la basse-ville d'où il venait et il était doué: chez lui, le dessin, ça venait

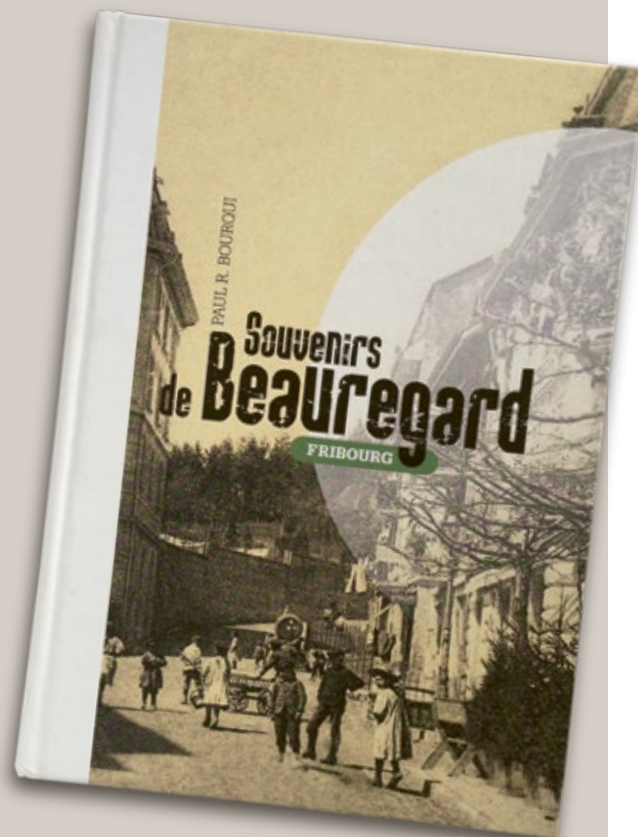
tout seul. Il était content de voir que sa peinture était toujours là, ça lui faisait plaisir à chaque fois. Il était tellement simple.» A son tour, Jean Corpataux a cédé le Salon, avec son trésor. Lorsqu'Angélique Thierry a entrepris une rénovation en 2009, elle a mis la peinture en valeur. Grâce à la suppression de la paroi qui divisait la pièce en deux, un seul coup d'œil suffit désormais pour visualiser le fin mot de l'histoire. Car l'artiste était poète et avait le sens de l'humour: AUX GENS SOIGNES, CHANCES DOUBLEES ... «Cette peinture appartient aux murs de ce bâtiment. Tant que je serai là, elle ne risque rien. Mais je souhaite entreprendre des démarches officielles afin de la mettre sous protection», conclut Angélique Thierry. SGJ

PAUL BOURQUI, ENFANT DE BEAUREGARD

«Souvenirs de Beauregard», publié par Paul R. Bourqui à la fin de l'année 2012, est un succès éditorial puisque l'ouvrage de plus de 300 pages s'est écoulé en quelques semaines. Cette chronique en images d'un quartier ouvrier de Fribourg est aussi l'histoire de son auteur. Le petit Paul avait trouvé une photo – celle de la maison de ses grands-parents – au fond d'une vieille malle... «Un peu de rêve, un peu de mystère sur la banalité de la réalité», écrit Paul Bourqui. Son livre, c'est 10 ans de ses loisirs en quête du matériel qui lui a permis de réaliser cette chronique émouvante juste avant que la maladie ne le rattrape à 64 ans. Il s'en est allé à fin février 2013. Bonne nouvelle, l'ouvrage vient d'être réédité et est en vente depuis le 25 novembre, annonce Cédric Bourqui, son fils*.

L'ouvrage de Paul R. Bourqui s'inscrit dans l'air du temps. Un besoin de ces retours sur images et témoignages du passé récent. Un besoin de garder une trace bien concrète, un livre par exemple, d'un monde appelé à évoluer si vite. Cette quête patrimoniale est autant le fait d'institutions que de particuliers. Témoin, l'appel lancé le 4 juillet dernier par quatre partenaires (Editions la Sarine, Bibliothèque cantonale universitaire de Fribourg, Musée gruérien et notrehistoire.ch) afin de documenter l'histoire fribourgeoise en créant la première collection participative de livres romande: REGARDS RETROUVES. MDL

www.regardsretrouves.wordpress.com



**Souvenirs de Beauregard-Fribourg*, CHF 98.-

A commander au 079 453 98 29.

En vente à la boulangerie Lauper, av. Beauregard 34, Fribourg.

Crédits photographiques:

Archipat: p. 53; Caroline Bruegger: couv. III, p. 42, 46, 50, 63; Sylvie Genoud Jungo: p. 12, 21, 23, 25, 41, 55, 56, 59-61; Collection privée, famille Bochud: p. 21; Dr. Christian Hanus: p. 29; Edi Isenring: p. 36, 39, 40; Eliane Laubscher: p. 51, 57, 62; Carmen Reolon: p. 31, 34; André Würgler: couv. I, IV; Salvatore Zambetti: p. 4; Bibliothèque cantonale et universitaire Fribourg - Fonds Jacques Thévoz: p.11 - Collection de cartes postales: p. 15-17; Fachstelle Denkmalpflege SBB: p. 33 ; La Gruyère tourisme: p. 52; Pro Natura: p. 49; Recensement de l'architecture contemporaine du Canton de Fribourg, p.40; Service des biens culturels Fribourg - Fonds Saint-Louis: couv. II; Service des biens culturels Fribourg: p. 6, 7, 9, 10, 26, 28; Ville de Fribourg: p. 43.

Couverture dos:
poste d'aiguillage
centenaire de Chiètres.
Page de droite:
pont de la Poya vu du
chemin du Palatinat.



IMPRESSUM

Éditeur

PRO FRIBOURG

Case postale 1244

1701 Fribourg

info@pro-fribourg.ch

CCP 17-6883-3

IBAN

CH30 0900 0000 1700 6883 3

BIC POFICHBEXXX

www.pro-fribourg.ch

Cotisation annuelle

donnant droit à la revue
trimestrielle

Ordinaire: Fr. 66.–

De soutien: Fr. 99.–

AVS: Fr. 55.–

Etudiants, apprentis: Fr. 44.–

Responsables des publications

Monique Durussel, revue;

Michel Charrière, lettre
d'information

Rédaction

Michel Charrière, Monique
Durussel, Sylvie Genoud Jungo,
Edi Isenring, Carmen Reolon,
Jean-Luc Rime, Olivier Suter,
Beat Winterberger.

Mise en page

Caroline Bruegger, Givisiez

Impression

Stämpfli Publications SA, Berne

Tirage: 2400 ex.

Prix: 20 francs

ISSN: 0256-1476



