

PRO FRIBOURG

Mai 2001

Trimestriel N° 130

CENTRE FRIBOURGOIS
DE DOCUMENTATION PEDAGOGIQUE



BULLE

215 millions détournés



UN DÉBAT NÉCESSAIRE

Pour un peu, le crédit cantonal de plus de 60 millions pour la route de contournement de Bulle, voté avec réticences par le Grand Conseil, passerait comme une lettre à la poste lors de la votation du 10 juin.

La campagne sera polarisée – Blocher aidant – sur la question de savoir si oui ou non il faut armer les soldats envoyés à l'étranger. De quoi occulter les enjeux locaux. Comment accepter, sans réel débat, le projet de 215 millions de cette route de contournement qui s'est enflé d'année en année comme grenouille voulant se faire aussi grosse qu'un bœuf. Alors qu'elle reste une simple route de contournement à deux pistes, «agrémentée» de cinq giratoires, à la vitesse réduite à 60 km/h (le double du 30 km/h récemment rejeté) et n'ayant pour objectif avoué que de détourner 15% du trafic actuel, et qui se prend néanmoins pour une semi-autoroute... Ce qu'elle est effectivement au vu de son coût: 41 millions le km – 18'000 fr. par habitant contourné – un record suisse absolu en matière de route de contournement!

Faut-il s'en étonner? La A1 inaugurée le mois dernier a déjà battu tous les records, sans grand problème, puisque alimentée par les taxes sur l'essence. Mais, pour la route de contournement de Bulle, il va falloir, en plus de la «manne» fédérale, à laquelle nous contribuons, puiser à la pelle dans le budget cantonal, alors qu'on s'efforce d'économiser sur toute la ligne, y compris en matière de formation et de culture, pourtant essentielles au développement durable de notre canton.

C'est donc finalement d'un choix de société qu'il s'agit. On peut s'indigner de la politique américaine qui refuse les restrictions en matière de pollution du protocole de Kyoto sous le prétexte qu'il n'impose de contraintes qu'aux riches et «nuirait gravement à l'économie américaine». Cela de la part d'un pays qui, avec 4% de la population mondiale «contribue» pour 25% à la pollution globale...

Ce début de siècle est consternant: où que l'on tourne les yeux, par nos lucarnes interposées, ce ne sont que conflits et catastrophes non maîtrisés. Le siècle «spirituel» que Malraux appelait de ses vœux ne se dessine guère.

A notre petite échelle, sous les déluges de ce printemps, on commence à entrevoir les conséquences du «tout voiture, tout pollution» dans nos régions alpines et préalpines plus fragiles qu'on ne croyait.

Mais, sans prise sur les événements mondiaux, notre responsabilité n'est-elle pas d'agir à notre portée, partout où cela est possible? A commencer par refuser ce projet gonflé, pharaonique et inefficace, parce que là au moins, nous avons le choix de dire NON.

Gérard Bourgarel

ROUTE DE CONTOURNEMENT DE BULLE UNE HISTOIRE VACHE

Par Jean-Luc Rime

La route de contournement, à Bulle, est devenue une vache sacrée. On n'y touche pas. Et pourtant, en période financière de vaches... maigres, elle, la facture s'annonce salée: 215 millions de francs au moins. La Confédération devrait en payer la part principale, 63 millions étant quand même à la charge du canton. La question est de savoir si les contribuables vaches-à-lait accepteront sans broncher de passer à la caisse alors que seule 1 voiture sur 7 est en transit à travers Bulle et La Tour-de-Trême et bénéficiera à coup sûr de cette nouvelle route.

Le canton l'avait d'abord estimée à 160 millions (33 millions à charge du canton) et présentée en grande pompe en 1999. La route de contournement de Bulle et la Tour-de-Trême reviendra tout compte fait à 215 millions de francs, fouilles archéologiques, tunnels et galeries couvertes comprises. A ce prix, l'agglomération gruérienne pourrait s'offrir un réseau de bus performant pendant 100 ans!!!

Il est vrai que les habitants de La Tour-de-Trême (3'400 en 1999) souffrent des 14'500 voitures qui passent chaque jour sous leurs fenêtres. Vrai aussi que les dimanches d'hiver, les skieurs forment de longs bouchons pour rejoindre l'autoroute. La solution semblait aller de soi: si tout ce beau monde empruntait une route toute neuve avant La Tour pour rejoindre directement la A12, les deux localités pourraient reprendre leur souffle. Les ingénieurs ont donc sorti la A189 de leurs tiroirs.

Seule 1 voiture sur 7 est en transit

Mais en matière de transports, rien n'est simple justement. Les ingénieurs cantonaux ont en effet calculé qu'une voiture sur sept (15%) seulement est effectivement en tran-

sit, donc facile à évacuer vers la A189. Une voiture sur deux ne quitte pas l'agglomération, et n'empruntera donc jamais la route d'évitement. Restent grosso modo un bon tiers (39%) qui part de Bulle ou y va. Le comportement de ceux-ci est difficile à prévoir: qui nous dit que ces automobilistes accepteront de faire un gros détour pour éviter le centre? Le gain de temps pour évoqué apparaît minime quand on y regarde de près: l'automobiliste qui jouera le jeu et empruntera la A189 ne gagnera que... 20 secondes, nous a confié officieusement un mandataire.

Pour convaincre les plus récalcitrants, justement, la Confédération a lié ses subventions à des mesures de modération de trafic qui devraient les décourager d'emprunter le centre. On ne parle à ce stade pas de zones 30, de zones de rencontre (limitées à 20 km/h avec priorité aux piétons) ou de rues piétonnes, et c'est dommage.

L'argent est jeté par les fenêtres

215 millions de francs pour détourner 2'200 ou 5'000 voitures par jour dans le meilleur des cas, n'est-ce pas un peu cher payer? D'autant que dans ce calcul, on ne parle pas de trafic induit, c'est-à-dire du trafic supplémentaire qu'engendre inévitablement tout axe nouveau. Le commentaire du syndic de Bulle, Jean-Paul Glasson, lors de la présentation de la A189 en 1999 en dit long à ce propos: «La ville est congestionnée, nous nous trouvons dans la même situation qu'avant l'ouverture de l'autoroute A12».

Autrement dit, l'ouverture de la A12 a soulagé l'agglomération bulloise momentanément, mais ce remède n'a été qu'un placebo: car l'autoroute a elle-même généré un trafic supplémentaire non négligeable. On devient plus volontiers pendulaire quand



A noter que l'A189 n'est pas un itinéraire pour transports spéciaux, qui, d'après le message, continueront, eux, à traverser Bulle et La Tour-de-Trême. Les véhicules agricoles ne pourront pas l'emprunter non plus et continueront à traverser le centre des localités.

Fribourg ou la Riviera sont à vingt minutes de voiture. D'où davantage de voitures, ces voitures qui sont justement insupportables pour les Tourains.

Plus de routes = plus de trafic

Bulle a donc reçu une première route de contournement avec la A12. Plus tard, on a construit la petite ceinture ouest, qui part du centre commercial Migros pour rejoindre directement la gare et maintenant la route cantonale pour Châtel-St-Denis. Une autre route de contournement du centre historique a depuis longtemps été aménagée à La Condémine. Si le peuple fribourgeois donne son feu vert à la A 189, qui nous dit qu'il ne faudra pas un nouvel axe dans vingt ans?

Sans parler de tous les villages de l'Intyamon qui appellent la nouvelle route à grands cris aujourd'hui, sans se douter qu'ils pâtiront directement de ce nouveau trafic.

Plutôt que de se lancer dans cette fuite en avant, il est grand temps de réaménager les routes existantes et de doter «l'agglomération bulloise» de lignes de bus performantes. Seule ombre au tableau, si la Confédération se montre très généreuse en matière de routes «alpestres» comme la A189, elle est beaucoup plus avare quand il s'agit de payer des transports publics. Et dans ce domaine, les élus locaux à Berne n'ont jamais brillé par leurs interventions pour changer les choses.

MESURES COMMUNALES? CHERCHEZ L'ERREUR!

Les communes de Bulle (8 mio) et de La Tour-de-Trême (4 mio) ont été appelées à financer les mesures d'accompagnement de 12 millions de francs.

Première surprise: Il ne s'agit pas seulement de mesures de modération du centre, mais... de crédit routier: on prévoit la construction de deux nouvelles routes de quartier avec ces crédits.

Deuxième surprise: Bulle veut encore se défilier et faire payer le canton, aussi pour ces mesures communales! «Je souhaite insister sur le fait que les Fr. 7 955 000 représentent les mesures d'accompagnement (...) tout en étant conscient qu'une subvention d'env. 61% pourrait nous être versée, ce qui ramènerait la réalisation des travaux pour la Ville de Bulle à 3,2 mio. francs.» (Jean-Paul Glasson, syndic de Bulle, devant le Conseil général, le 11.09.2000). Qu'est-ce qu'a promis M. Laesser à son collègue de parti?

Troisième surprise: Avec la promesse de mettre en place des transports publics, on a réussi à anesthésier les opposants. Or, sur ces 12 millions, sur les 232 millions au total, combien sont destinés au développement des transports publics: 120 000 francs!

Et les victimes du trafic supplémentaire? Les automobilistes de Bulle veulent gagner de précieuses secondes, donc la ville augmente les dangers pour les enfants et les nuisances pour ses habitants sans sourciller.

«Je constate qu'on a omis, volontairement ou non, de penser aux conséquences... pour les gens ayant à subir un flux important de trafic supplémentaire. Tout d'abord

j'évoquerai le problème des élèves fréquentant les Ecoles de la Léchère. Qu'observe-t-on avec le projet présenté ce soir? (...) Il ne reste plus guère qu'une seule voie principale pour pénétrer en Ville, la Pâla et la rue du Château-d'en-Bas. Or, quel est le chemin des écoliers? Curieux, n'est-ce-pas?

Les riverains de cette pénétrante auront à subir beaucoup, certainement trop de nuisances. Qu'a-t-on prévu à ce sujet? Rien, semble-t-il.»

*Eugène Charrière
conseiller général, Bulle*

«Il est vrai qu'il y a le problème de la Pâla, M. Charrière, je ne peux pas vous donner tort. (...) Il y a une nouvelle pénétrante, il y a des mesures qui sont supportables (les ingénieurs le confirment), c'est évidemment pas très agréable mais je crois que c'est admissible. Au niveau des écoles, j'ai pris comme argument important de faire une étude plus approfondie...».

*Jean-Paul Glasson
syndic*

La voix de la raison à Bulle

«Je suis contre la A189 parce que d'une part, le projet de cette route me paraît pharaonique et d'autre part, elle prend l'option pour la voiture. Je préférerais voter un crédit de 215 mios de francs pour des transports publics très performants, ceci me paraîtrait plus apte à répondre aux problèmes majeurs posés par les nuisances multiples que causent les voitures».

*Xavier Favre
conseiller général, Bulle*

(Extraits du PV du Conseil général de Bulle, 11. 09. 2000)

2.1.6 Les résultats

L'ensemble du trafic de transit (15% du trafic total) emprunte la route d'évitement.

Le trafic interne de Bulle et de La Tour-de-Trême (46% du trafic total) n'utilise la route d'évitement qu'à de manière marginale. Les mesures de modération ne modifient que la répartition interne de ce trafic.

Le trafic O - D (39% du trafic total) est le plus sensible aux mesures de modération du trafic. C'est cette part du trafic général qui est à l'origine de l'augmentation parfois importante de l'utilisation de la route d'évitement au fur et à mesure que les modérations de trafic s'accroissent.

Même les ingénieurs doutent

En juin 1999, Pro Fribourg a publié que le trafic de transit – qui utiliserait avec certitude le nouveau contournement – ne représentait que **22%** du trafic total soit 3 200 véhicules par jour. Un éminent ingénieur civil local, Pierre-André Dousse, a écrit avec violence à l'association **«C'est de la connerie! Vous êtes de mauvaise foi!»**. Et pourtant, ce chiffre était authentique et provenait du Département des Ponts et chaussées. Entre temps, ils se sont même ravisés puisque dans le message au Grand Conseil du 22 août 2000, ils indiquent que le trafic de transit ne représente que 15% du total soit 2 200 véhicules journaliers. On ne peut donc qu'être d'accord avec M. Dousse: **c'est de la c...** de dépenser 215 millions pour un si petit résultat.

Pour Bulle et La Tour, il existe de bonnes solutions

Revaloriser le centre de la vieille ville. Place à la zone de rencontre sur le modèle de Berthoud, limitation à 20 km/h et priorité aux piétons. Avec peu d'investissements, on

augmente l'attractivité et le potentiel économique du centre. Le touriste y revient avec plaisir.

Comme un contournement ouest existe déjà (route de la Pâla) – voiries neuves et largement dimensionnées – il va décharger la Grand-Rue du trafic de transit.

Contournement est et la traversée de La Tour-de-Trême sont aménagés selon le modèle bernois: requalification de la chaussée, bande centrale polyvalente, pistes cyclables. A La Tour-de-Trême, le secteur déjà réaménagé selon le concept Valtraloc est mieux mis en valeur grâce à un éclairage et une végétation adéquate. Coûts estimés: 20 millions.

Développement des transports publics: nouvelles lignes de bus d'agglomération et meilleure utilisation des lignes de train existantes (tramway local avec du nouveau matériel roulant et des arrêts supplémentaires).

LA A 189 OU LA VALSE DES CHIFFRES

La A189 ou la valse des chiffres

Au risque d'attraper le tournis, il vaut la peine de jeter un coup d'œil sur la valse des chiffres de la A189. Que ce soit pour le coût du projet ou les calculs du trafic, il y a de drôles de variations entre 1999 et 2001. On est bien parti pour avoir des surprises en 2006!

Plus c'est cher moins on sait combien ça coûte

Et voilà la question à 100 francs: comment, après avoir dépensé 3,2 millions de francs en frais d'études, peut-on arriver à de telles approximations: – une différence de 56 millions de francs dont 33 à charge du canton? Réponse: les ingénieurs aiment les tunnels, mais pas les maths.

Le luxe a un prix

41 millions de francs le kilomètre pour une simple route à deux pistes. Un véritable record national!

Communiqué officiel du 20 janvier 1999:
159 millions dont 30 millions à charge du canton

Message au Grand Conseil du 22 août 2000:

215 millions dont 63 millions à charge du canton

Inauguration 2008:

250 millions dont 100 millions à charge du canton?

Mesures d'accompagnement 2000:

12 millions payés par les communes
(sans zone résidentielle ou de rencontre)

Contournement à 215 millions ou détournement de 215 millions?

A Fribourg, le secteur du génie civil est toujours totalement surdimensionné. Grâce ou à cause de l'autoroute A1, il n'a pas été restructuré. Malgré l'ouverture des marchés publics, les ententes cartellaires sont toujours bien là et personne n'a réellement la volonté de les démanteler.

Doit-on éternellement inventer de nouvelles routes «vaches à lait» pour remplir les poches de deux ou trois grosses entreprises?

Des tunnels, des tunnels, encore des tunnels...

Pour détourner avec certitude seulement 2'200 des 14'500 passages quotidiens (une voiture sur sept), les ingénieurs veulent dépenser 215 millions. Sont compris dans le prix 2 km de tunnels sordides avec un passage compliqué sous les eaux de la Trême. Après le drame du Mont-Blanc, faut-il continuer à construire des tunnels partout?

Quelques chiffres actuels:

Bulle-La Tour	14'500 véhicules
Bulle-Riaz	20'300 véhicules
Bulle-Vuadens	8'700 véhicules
Grand-Rue à Bulle	7'000 véhicules
Et après contournement	6'000 véhicules
Bulle	10'900 habitants
La Tour-de-Trême	3'400 habitants

Combien d'habitants verront leur qualité de vie réellement améliorée? Et les inconvénients de 6 ans de chantier lourd? Aucune réponse dans les documents officiels.

Qui paie la campagne?

Claude Lässer a lancé sans rigoler aux médias qu'il ne donnerait ni un franc au comité de soutien, ni un franc aux opposants. Sage ou aveugle, il veut se placer au-

dessus de la mêlée? Bien! Il faudra par contre qu'il nous explique qui finance cette massive campagne de soutien. Plusieurs personnes ont été choquées de l'activisme débordant de Luc Pasquier, directeur de la puissante entreprise gruérienne de génie civil Jean-Pasquier et fils SA dans cette campagne. Pour quel retour sur investissement? La seule vente du gravier – la fourniture n'étant pas directement soumise aux marchés publics – sera une vraie poule aux œufs d'or.

Le paradoxe de l'ingénieur: «Plus on va vite et moins on avance»

L'A189 ce sont 5,3 km dont 2 km sous terre. Compte tenu de la présence des giratoires,

la vitesse moyenne n'excédera guère 50 km/h (sur le reste du parcours elle est limitée à 80 voire 60 km/h). Il faudra près de **7 minutes** pour contourner Bulle.

Chrono en main, nous avons mis aujourd'hui des temps équivalents (entre 7 et 8 minutes) pour traverser Bulle (autoroute – Bulle/Condémine – La Tour) aux heures de pointe (midi et fin de journée).

Moralité: grâce à la A189, on aura l'impression d'aller plus vite même si ce n'est pas vrai dans les faits! Bravo les ingénieurs!

Circulez, y a rien à voir!

Pour le paysage, il n'y aura rien à voir non plus, tunnel et tranchées. Pas de chance que le touriste ne revienne une fois à Bulle.

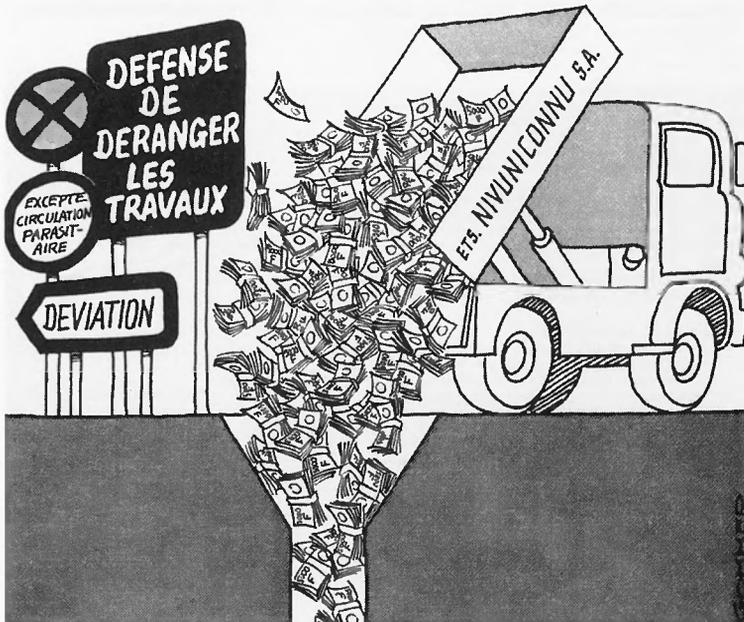
Un choix cornélien?

«Un habitant de La Tour-de-Trême qui veut se rendre au centre commercial Migros mettra 4 min. 36 par le centre et 4 min. 15 par la route de contournement.» (Journal ATE 3/99).

Pour épater leurs collègues, les ingénieurs se sont éclatés

L'A189 est un vrai bijou, un objet de luxe peaufiné dans tous ses détails, avec ses ouvrages d'art – ponts, passerelles, portails de tunnels – plaisants et variés. Ses interfaces et accrochages – lisez ses giratoires – seront aimablement paysagés et arborisés dans la plus pure tradition bulloise (un nouvel avatar du célèbre «gâteau»). Un tel luxe doit-il encore faire la preuve de son utilité? Non, rien n'est trop beau ni trop cher quand il s'agit de «mettre en valeur»... quoi au juste?

... qui profite à qui ?



ROUTES DE CONTOURNEMENT INUTILES ET COÛTEUSES

Par Lydia Bonanomi

Longtemps considérées comme la panacée, les routes de contournement font l'objet de critiques aujourd'hui. Trop souvent, la localité soulagée dans les premiers mois retrouve rapidement le trafic qui a justifié la coûteuse intervention. On préfère aujourd'hui réaménager la chaussée existante pour soulager riverains et automobilistes.

Conclusions d'une étude réalisée en 1993 par l'IREC (Institut de recherches sur l'environnement construit de l'EPFL): «Jusqu'à peu, les routes de contournement de localités étaient avant tout destinées à fluidifier le trafic. Puisqu'elles soulageaient en même temps les localités évitées, elles étaient bien acceptées par tous. Or, dès le milieu des années 80, ces évitements ont été mis en question: ils ne résolvaient en général pas tous les problèmes causés par le trafic à l'intérieur des localités et ils en créaient de nouveaux. L'alternative «modération du trafic sur la traversée» est souvent meilleure qu'une route de contournement. De nombreux exemples montrent que, grâce à des aménagements et à l'abaissement des vitesses de circulation, une route moyennement chargée peut redevenir viable pour la population (voir article sur la Seftigenstrasse).

Nouvelles routes = nouveau trafic

Entre autres effets, les routes d'évitement engendrent des trafics nouveaux. Ce phénomène est mieux connu depuis une étude effectuée en 1989 à Zürich. L'expérience démontre que c'est pour avoir ignoré ou largement sous-estimé les trafics nouveaux lors de la planification des mesures routières que, dans de nombreux cas, l'augmentation de trafic sur l'axe concerné dépasse, peu de

temps après la réalisation de la mesure, les pronostics annoncés pour des dates lointaines.

Aménager les routes existantes

Aujourd'hui, ne serait-ce d'ailleurs que pour des raisons financières, tout projet de nouvelle route, et notamment de routes d'évitement, devrait être examiné soigneusement quant à ses effets prévisibles et comparé à la variante **«modération de trafic sur la route existante»**. On peut penser que, parmi les nombreux projets de routes existants, plusieurs ne passeraient plus la rampe si on les soumettait à un tel examen. Enfin, en cas de réalisation d'une nouvelle route, il faut toujours, en parallèle, prendre des mesures de modération du trafic sur la route existante.»

Cette étude montre encore qu'une route de contournement peut avoir un sens dans de

Hennef (D) L'exemple le plus réussi d'une zone commerciale mixte. La nouvelle répartition de l'espace, avec des chaussées rétrécies, contribue à ralentir et à fluidifier le trafic.



petites localités (moins de 2000 à 3000 habitants) qui produisent peu de trafic interne, sur des axes où le trafic de transit est très important. Ce n'est pas le cas de Bulle, puisque le transit ne représente que 15% du trafic total et que l'essentiel des nuisances (46% du trafic) est produit par les automobilistes de Bulle et La Tour-de-Trême.

A Bulle, la variante «modération de trafic sur la route existante» n'a jamais été sérieusement envisagée et étudiée.

Les routes de contournement n'ont plus la cote

A Gossau (SG), la population a refusé en 1998 un projet de tunnel de contournement devisé à 63,4 millions. La participation communale qui n'était pourtant que de 1,85 million de francs a été rejetée par 85% des votants. Il faut dire que le trafic de transit ne

représentait que 20% des 20'000 véhicules qui traversent quotidiennement la localité. Les habitants n'ont pas été dupes. Un projet de réorganisation générale des transports est à l'étude.

A Versoix (GE), les autorités ont renoncé à un tunnel de contournement. D'un coût de 70 millions, il n'aurait soulagé que le quart des 10'300 habitants de la commune. Malgré un flux de plus de 20'000 véhicules par jour, la chaussée sera réaménagée dans son gabarit.

A Berne, le tunnel est enterré

C'est pour rendre la Place de la Gare aux piétons que la ville de Berne avait projeté un tunnel de 800 mètres estimé à 85 millions de francs, auxquels venaient s'ajouter 40 millions d'aménagements en surface. Le tunnel devait drainer 24'000 voitures sur les 30'000 qui passent actuellement devant la gare. La population a rejeté l'objet en septembre 1998, préférant la variante «light». Celle-ci prévoit de ramener la chaussée existante de quatre à deux voies et de revaloriser les transports publics ainsi que les cheminements cyclistes et piétonniers. Elle permettrait de diminuer de 20% le nombre de véhicules. Le principal argument des opposants au tunnel, à part son coût pharaonique, était la crainte qu'il ne décharge la Place de la Gare mais attire un trafic supplémentaire dans les quartiers alentour.

La Tour-de-Trême. Les premiers aménagements réalisés selon le concept «Valtraloc» peuvent être encore améliorés.



LE «MODÈLE BERNOIS» SUCCÈS GARANTI

Le tout à la voiture a des limites et le canton de Berne a eu le courage de le dire bien fort. La première limite et non des moindres est liée aux coûts faramineux des projets routiers. A ce jeu-là, les Bernois ont compris que travailler sur les voiries existantes et les restructurer est beaucoup moins coûteux et tout aussi efficace.

Leur gouvernement a décidé officiellement d'adapter le trafic aux possibilités des routes et non pas de faire les routes en fonction d'un développement illimité du trafic. Le «modèle bernois» peut se résumer en un mot-clé: la dominance de l'automobile, issue de la planification des années 70, a cédé la place à la coexistence. Pièce maîtresse: diminuer la vitesse des véhicules dans les localités pour permettre aux autres utilisateurs (piétons et deux roues) de s'approprier une partie de l'espace routier.

Le «modèle bernois» a fait l'objet d'une publication du département des Ponts et Chaussées du canton de Berne sous le titre «coexistence au lieu de dominance dans le trafic routier» (commande au 031 634 23 40 ou sur le **site internet:** www.ecoplan.ch)

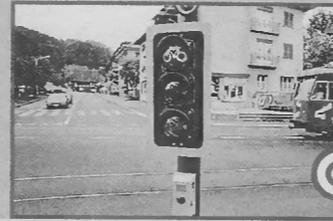
A Fribourg, les ingénieurs ne semblent pas s'intéresser aux réalisations novatrices et économiques réalisées par leurs voisins.

Le concept d'aménagement de la Seftigenstrasse, 23'000 véhicules par jour.



VELOQUERUNGEN

Sichere VelofahrerInnen können direkt über die Mittelzone oder eine Abbiegespur links abzweigen. Unsicheren VelofahrerInnen ermöglicht bei der Kreuzung Dorfstrasse eine eigene Ampel das Abzweigen.



KAPHALTESTELLEN
Zuvor lag die Tramhaltestelle Gurtentbahn stadteinwärts auf einer schmalen Insel. Die Kaphaltestelle bietet mehr Komfort und vor allem mehr Sicherheit. Die Ampel sorgt mit einer Grünphase dafür, dass die FussgängerInnen das wartende Tram erreichen können.



KREISEL EICHHOLZ

Das Tram durchfährt den Kreisel in der Mitte. Ein Rotlicht verhindert während der Durchfahrt Kollisionen mit Fahrzeugen, welche die Tramgleise kreuzen wollen.



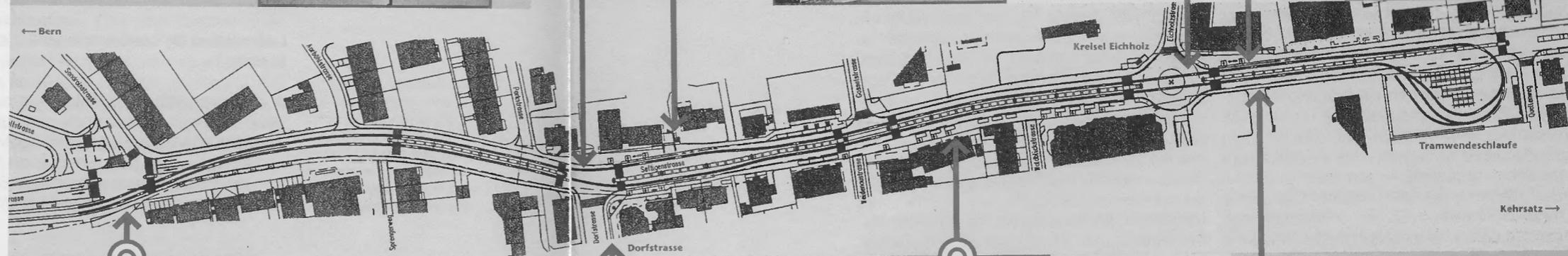
HALTESTELLE EICHHOLZ

Die neue Haltestelle wurde nur stadteinwärts angelegt. Tramkunden aus dem Eichholzquartier und Umsteiger vom Ortsbus können das Tram dadurch schneller und ohne die Seftigenstrasse zu queren erreichen.



MITTELZONE

Sie reduziert die Trennwirkung der Strasse visuell und indem sie die Querung für FussgängerInnen und VelofahrerInnen erleichtert. Im Zentrum von Wabern wird das Linksabbiegen durch Leuchtpoller erschwert und die Vorfahrt des Trams abgesichert.



LICHTSIGNALANLAGE SANDRAIN UND «PFÖRTNER» KLEINWABERN

Die Lichtsignalanlage Sandrain steuert die Einfahrt des Trams in die Strassenmitte und reguliert den abendlichen Stossverkehr stadtauswärts. Stadteinwärts steht der «Pfortner» in Kleinwabern beim Kiesel Lindenweg. Diese Ampel schaltet sich nur bei drohendem Stau im Zentrum Waberns ein.

TRAM SANDRAIN-DORFSTRASSE

Dank des Eigentrasses und der Beeinflussung der Ampel «Dorfstrasse» kann das Tram die wartende Autokolonne überholen und in die Haltestelle einfahren. An der Spitze der Kolonne gelangt das Tram trotz Mischverkehr unbehindert bis zur Tramwendeschleife.



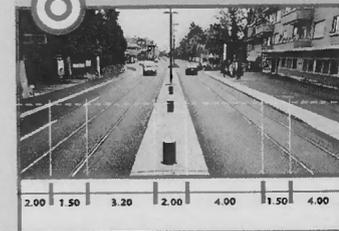
KREUZUNG DORFSTRASSE

Neu hält das Tram am Trottoirrand. Weil die aussteigenden Passagiere keine Fahrbahn mehr queren müssen, wird der Verkehr weniger lang angehalten. Stadteinwärts erlaubt die Seitenlage der Haltestelle eine längere Abbiegespur in Richtung Dorfstrasse. Behinderungen des Verkehrs stadteinwärts können so nicht mehr vorkommen.



PARKIERUNG, LADEN-VORFELDER

Die Kurzzeitparkplätze am Strassenrand können direkt angefahren werden. Zusammen mit der 1+1-Lösung entstehen so grössere, für die Läden nutzbare Eingangsbereiche.



QUERSCHNITT 1+1

Die 1+1-Lösung ermöglicht eine durchgehende Mittelzone, Velostreifen und breitere Trottoirs. Die flachen Randsteine und die etwas zurückversetzten Parkplätze erlauben notfalls, ein blockiertes Tram rechts zu überholen.

UN CAS D'ÉCOLE

LA SEFTIGENSTRASSE À WABERN (KÖNIZ)

Par Jean-Luc Rime

A Wabern, au sud de Berne, on a longtemps caressé l'idée d'une route de contournement. Très chère aussi, elle était difficile à caser dans cet environnement urbanisé. Les ingénieurs se sont mis à l'écoute de la population et ont préféré réaménager l'axe existant. Résultat: un gain de temps pour les automobilistes ET les piétons.

Impossible vous dirait un ingénieur fribourgeois! Impossible, tellement ces objectifs semblent contradictoires: comment rouler moins vite et ne pas perdre de temps. Comment satisfaire les commerçants, qui veulent toujours plus de places de parc, et les écologistes, qui leur préfèrent pistes cyclables et arbres. Et pourtant!

Au début des années 90, le quartier de Wabern – qui a de bonnes similitudes avec Bulle et La Tour de Trême - est traversé par un flot quotidien de 20 000 véhicules. La vie des riverains y est infernale et le commerce n'est pas au mieux de sa forme. Les automobilistes se plaignent de bouchons chroniques. Comme partout ailleurs, un projet de contournement routier est planifié. En grande partie en tunnel – les environs sont largement urbanisés – son coût aurait lui aussi dépassé les 200 millions. Certains y croyaient ferme mais les difficultés des finances cantonales allaient mettre un frein à ces faux espoirs.

A la demande des habitants, les autorités décident de ne pas attendre des jours meilleurs et d'améliorer la situation en utilisant la voirie existante. Leurs objectifs ne manquaient pourtant pas d'ambition:

- diminuer la pollution de l'air et le bruit
- améliorer la cadence et la vitesse commerciale des trams et bus
- supprimer les bouchons tout en donnant la priorité aux trams
- créer des bandes cyclables
- permettre aux piétons de traverser la route avec plus de sécurité
- améliorer l'attractivité des commerces
- faire une belle rue malgré l'importance du trafic

Un processus participatif

Pour arriver à leurs fins, les ingénieurs ont renoncé aux planifications autoritaires et rigides qui ont toujours cours à Fribourg. Place à la participation. Mais pas à une pseudo-consultation avec un «groupe d'accompagnement» bidon et opaque pour la population. Non! Un vrai processus, animé par les spécialistes – ingénieurs et aménageurs – mais où tous les groupes d'intérêts – du commerçant à l'écologiste «fundi» – ont réellement voix au chapitre. Ce qu'ils ont réalisé n'est pas un traditionnel compromis helvétique mais un véritable projet urbanistique. Il a fallu commencer par une concession de taille: les trams ne sont plus en site propre mais circulent sur la même voie que les voitures. Ils s'arrêtent sur la chaussée et la priorité leur est garantie par des signaux lumineux spécifiques et par une gestion du trafic efficace.

La place libérée est mise au profit des autres usagers. Au lieu d'une séparation physique, la création d'une séparation temporelle permet de redonner de la place aux piétons et aux cyclistes. Au milieu de la chaussée, une large bande polyvalente en ciment sert de refuge aux piétons et aux cyclistes et leur permet de traverser celle-ci avec un maximum de sécurité. Les possibilités de stationnement sur la chaussée pour les commerces sont augmentées.

D'autres mesures ont été prises:

- installation des luminaires au centre de la chaussée ainsi que d'un mobilier urbain spécifique,
- remplacement des feux rouges par des giratoires,
- remplacement des feux pour piétons par des passages piétons avec îlot central,
- installation d'une signalisation lumineuse à l'entrée du quartier; (elle ne fonctionne qu'en cas de surcharge afin de garantir un flux constant des véhicules),
- voies continues pour les cyclistes avec feux prioritaires,
- places supplémentaires sur la chaussée pour les clients des commerces,
- amélioration des arrêts des transports publics.

Bilan plus que positif:

Les piétons ne sont plus obligés de faire des détours pour se rendre à des passages fixes. Les temps d'attente pour traverser la rue ont diminué de manière importante (1,6 seconde au lieu de 20 secondes).

Les deux-roues sont beaucoup plus nombreux qu'auparavant – 56 % d'augmentation – et se sentent plus en sécurité.

Les transports publics ont vu augmenter leur attractivité et les prestations ont pu être améliorées (création d'un arrêt supplémentaire au centre de Wabern).

Pour les transports privés, la durée du trajet et les temps d'attente ont diminué, même si les voies de circulation sont passées de 4 à 2 et malgré une augmentation du trafic. La gestion de la circulation garantissant un débit constant et une

vitesse basse (env. 30 km/h) a permis ce succès. Le temps de traversée est de 64,5 secondes contre 67 avant et les bouchons ne sont plus qu'un souvenir!

Encore plus réjouissant, la pollution a diminué de 10%, malgré une augmentation de trafic de 20'000 à 23'000 véhicules. Quant au commerce, il connaît une embellie et les habitants du quartier en profitent davantage.

Satisfaction générale

D'une manière générale, tous les acteurs sont satisfaits des résultats. Qui plus est – et cela rassurera leurs collègues fribourgeois – les ingénieurs n'ont rien perdu de leur prestige, bien au contraire. Seule ombre au tableau, les aspects esthétiques ne font pas l'unanimité.

Cette réalisation a obtenu le «Prix de l'innovation piéton 2000» de l'Association Transports et Environnement. Elle est régulièrement visitée par les milieux spécialisés et fait office de référence. D'autres aménagements du même type ont été réalisés à Köniz et Zollikofen. Et si l'agglomération buloise s'en inspirait?

On peut raisonnablement affirmer que la traversée de Bulle – La Tour-de-Trême, réalisée selon le modèle Bernois, coûterait dans les 20 millions de francs. Dix fois moins que les 215 millions qui vont être «détournés».

AVANT



La Seftigenstrasse voit passer 23 000 véhicules chaque jour. Les clefs du succès de ce réaménagement sont participation et «convivialité». Une nouvelle répartition des espaces a été mise en œuvre: larges trottoirs arborisés, bandes cyclables (+56% de cyclistes) et deux voies de circulations mixtes trams-voitures, contre quatre voies par le passé.

Les transports publics restent prioritaires grâce à des feux spéciaux.

Une large bande centrale rythmée par des lampadaires permet aux piétons de traverser en sécurité sur toute la longueur de la rue (1,2 seconde de temps d'attente contre 20 par le passé). Les commerces bénéficient de places de parc supplémentaires.

APRÈS

D'après les ingénieurs fribourgeois: «en tout état de cause, la réalisation de l'A189 est la condition préalable indispensable à la mise en place d'un transport public performant, vu l'engorgement actuel du réseau routier.» Après l'exemple de Wabern, cette affirmation tombe totalement à faux.



Données techniques:

Longueur de l'intervention: 1,6 km

Durée des travaux: 12 mois

Coût des travaux: 18,3 millions

Début de planification: 1993

Réalisation: 1996-1997

Conception: Metron AG, Brugg

Maîtres d'ouvrage: Canton de Berne, communes de Köniz et de Berne, transports publics bernois SVB.

LE FUTUR AUX ZONES DE RENCONTRE PRIORITÉ PIÉTONS ET VOITURES À 20 KM/H

Par Claire Houriet

Dans les quartiers commerçants, les intérêts des piétons et des automobilistes s'affrontent souvent. A Berthoud, puis à St-Blaise, on teste avec succès les zones de rencontre avec priorité aux piétons et limite à 20 km/h pour les voitures. Cette solution avantageuse deviendra légale dès 2002.

«Au début, j'étais très sceptique, mais aujourd'hui, je ne renoncerais jamais à la zone de rencontre», confie cette cliente d'une grande surface au centre de Berthoud. Et elle n'est pas la seule. Personne ne souhaiterait abolir la solution testée depuis 1996: priorité aux piétons, vitesse limitée à 20 km/h, accès illimité aux voitures.

Le test grandeur nature de Berthoud focalise d'autant plus l'attention qu'il a longtemps été révolutionnaire sur le plan légal. Avec une vitesse limitée à 20 km/h, les passages de sécurité ont été supprimés, les piétons traversent la route où et quand bon leur semble, les voitures les laissent passer. On pourrait se croire dans une zone résidentielle, si ce n'était la densité de la circulation (6'000 véhicules par jour dans certaines rues), l'ampleur de la zone concernée et les nombreux commerces du quartier.

Solide soutien politique

Pour faire avancer le projet qui s'inscrivait dans le programme Energie 2000, il a fallu les efforts conjoints de différents milieux: les commerçants, les autorités locales et l'Association transports et environnement. Les buts fixés étaient clairs: diminuer de 10% la consommation d'énergie dans la localité, augmenter de 20% le nombre de cyclistes et de 33% les piétons.

Après cinq ans, aucun accident grave n'a été signalé malgré tout ce qu'on avait prédit.

Les mesures de vitesse sont concluantes: à Berthoud, on roule en moyenne à 30 km/h au lieu des 45 à 50 km/h enregistrés précédemment.

St-Blaise/NE aussi concluant

Pour voir si la nouvelle formule était compatible avec l'esprit latin, l'Office fédéral des





St-Blaise (NE)

Très controversé au début, le marquage quadrillé des carrefours rend les automobilistes attentifs aux piétons.

routes (OFROU) a appliqué en 1999 la recette à St-Blaise, petit bourg médiéval de l'agglomération neuchâteloise. Dans les rues étroites du vieux bourg, aucun trottoir n'avait jamais été aménagé, de sorte que les automobilistes (entre 1'500 et 2'500 par jour selon les rues) et les piétons ont toujours dû se partager la chaussée.

Si les autorités communales ont porté le projet, les habitants ont été très réticents au début. Aujourd'hui, personne ne souhaite revenir en arrière. Les rues étroites et sinueuses du village n'invitaient de toute façon pas aux excès de vitesse.

Fort de ce deuxième succès, l'Office fédéral des routes a mis en consultation un projet d'ordonnance pour ancrer dans la loi les zones de rencontre.

Seul défaut du texte, il exclut les routes principales, même dans les centres. Mais la nouvelle loi témoigne d'une évolution des mentalités: il est possible de faire cohabiter automobilistes et piétons sans dépenser des millions de francs pour des pavés.

CHAMBÉRY PRIORITÉ AUX PIÉTONS ET ÇA MARCHE



Faire cohabiter voitures et piétons, c'est le but du système de circulation adopté à Chambéry (F).

Au début des années 80, les municipalités ont été investies de davantage d'autonomie. Les Chambériens ont pris le taureau par les cornes et depuis lors, Chambéry, comme Berthoud, accueille de nombreuses délégations étrangères venues voir le miracle: automobilistes et piétons se respectent mutuellement.

Le principe est semblable à celui des nouvelles «zones de rencontre» suisses: la

vitesse est limitée à 30 km/h au centre, les piétons ont la priorité. Un réaménagement contemporain des espaces publics a été réalisé. Les chiffres de trafic montrent qu'il est possible, même à large échelle, de créer un climat de confiance: un des axes modérés voit passer chaque jour plus de 10'000 à 13'000 véhicules, dont bon nombre de poids lourds. A l'autre entrée de la ville, un grand giratoire draine 30'000 véhicules par jour et les piétons ont la priorité pour traverser les axes d'accès. A Chambéry, le nombre d'accidents a pourtant baissé de façon spectaculaire.



Maintenant

....et état antérieur



*30'000 véhicules par jour.
Les piétons ont la priorité et ça marche!*



Le cri d'alarme lancé en juin dernier par Pro Fribourg («Halte au massacre») a porté ses fruits. Le projet officiel de Pont de la Poya qui allait dénaturer le parc du château a pu être stoppé net. Dommage qu'associations et habitants n'aient pas été intégrés dès le début au processus de planification: cette ouverture aurait évité des blocages et abouti à une solution satisfaisante pour tous.

Malgré les fortes pressions des officiels fribourgeois sur la Commission fédérale des monuments historiques et son président Bernhard Furrer, celle-ci n'a pas changé d'avis. Si les ingénieurs n'ont pas leur pareil pour sauver les orchidées de la Crausaz, ils n'ont guère de talent pour convaincre une commission indépendante. Ils ont bien essayé de piéger son président en le confrontant (tout seul) à une vingtaine d'ingénieurs, conseillers d'état et communaux.

Une méthode d'intimidation qui permet en général de terroriser les opposants locaux mais qui n'a guère eu d'effets cette fois. Si ce n'est que la Berne fédérale en rigole et nous avec.

La Commission fédérale dit non

Avec ce nœud définitif, le projet doit absolument être revu, à moins que le canton ne se fasse à l'idée de le réaliser sans l'aide financière de Berne.

Une solution paraît réalisable: prolonger le tunnel et le faire déboucher près de la patinoire. Selon un spécialiste, ce serait même une solution plus favorable du point de vue de la gestion du trafic. Mais voilà, la ville de Fribourg qui a su refiler son

bébé malade au canton, refuse aujourd'hui de l'aider à résoudre le problème. L'amour propre de certains élus en mal d'idées empêche de débloquer la situation.

Le débat doit être ouvert

D'autres solutions – plus intéressantes – reposent encore dans les tiroirs: on se souvient qu'un projet proposé par l'architecte Jean Pythoud avait aussi été écarté par la Commission fédérale.

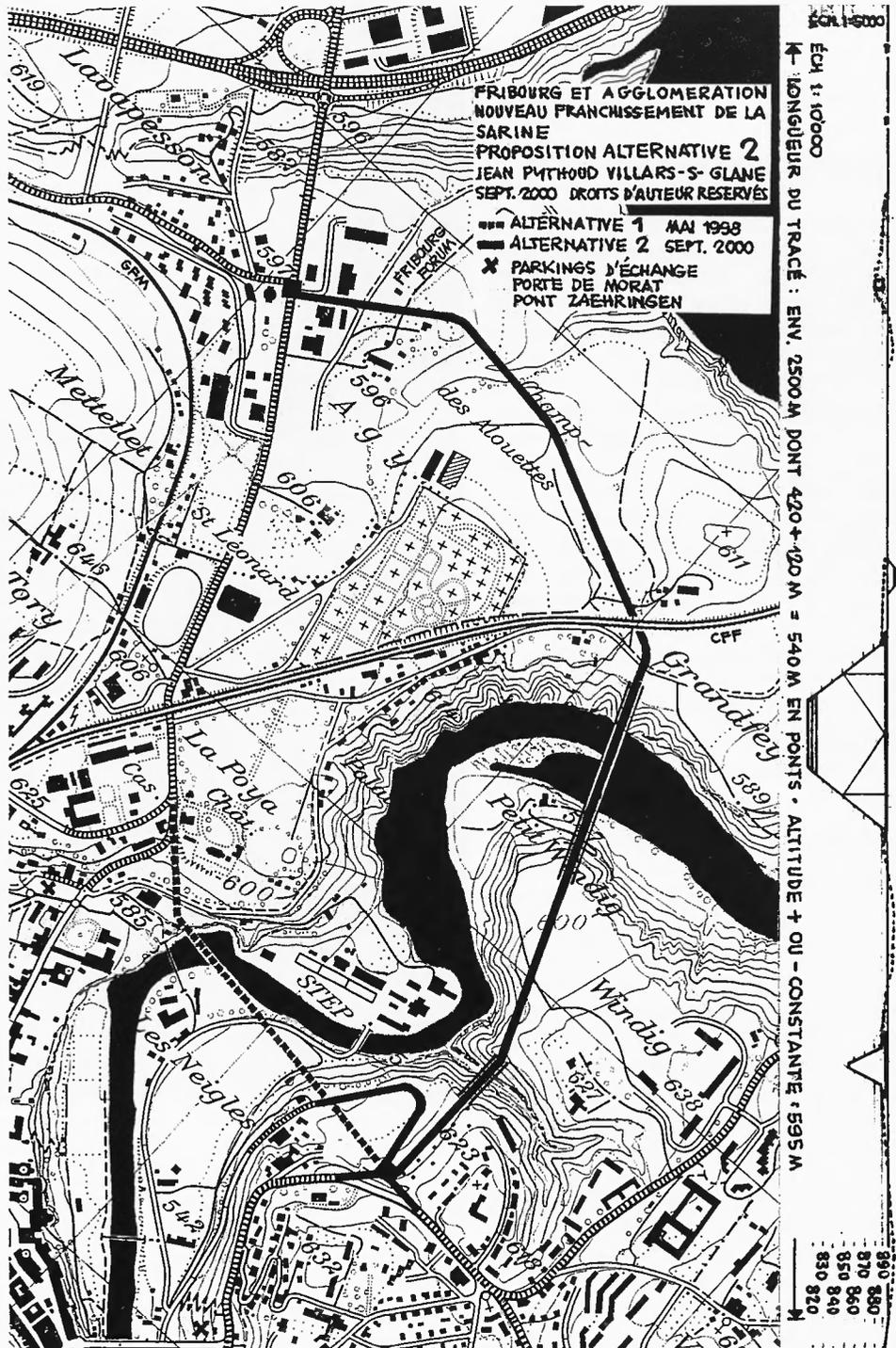
Celui-ci a remis l'ouvrage sur le métier et a étudié une liaison Stadtberg – Windig – Grandfey – Forum Fribourg – A12. Elle a l'avantage d'épouser le terrain, de s'éloigner des zones urbanisées et de s'inscrire dans un contexte régional qui ne se limite plus au territoire de la ville.

Cette proposition pourrait servir de base de réflexion et de discussion. Dans cet esprit, nous ouvrirons volontiers nos prochaines colonnes au directeur des travaux publics, Claude Lässer, pour qu'il nous donne son opinion.

Nous l'invitons également à associer étroitement la «société civile» – associations de quartiers, environnementales ainsi que la population – à tous ses projets, grands et moins grands.

Le fonctionnement en circuit (ren)fermé des ingénieurs cantonaux est dépassé. Il est à l'origine de tous les blocages récents et n'est finalement pas très valorisant pour les ingénieurs eux-mêmes.

Pendant ce temps, avec son «modèle bernois», notre grand voisin joue gagnant.



Le contournement Nord de Fribourg repensé par l'architecte Jean Pythoud. La jonction se fait dans le secteur Forum Fribourg.

La Poya et ses conséquences

Si l'essentiel du débat a porté depuis une année sur les problèmes du château, il est utile de rappeler les autres problèmes engendrés par le projet qui ont fait l'objet d'oppositions et qui n'ont pas trouvé de réponses:

- augmentation importante du trafic et de la pollution dans les quartiers,
- mesures de modération de trafic insuffisantes,
- un trafic important ou en hausse dans les quartiers anciens et que le nouveau pont devait pourtant protéger (encore 1'500 voitures et bus TPF autour de la cathédrale, 6'500 voitures sur la Grand-Fontaine, 8'000 véhicules sur la rue de Morat),
- une étude urbanistique a été commandée mais la ville s'est bien gardée de la rendre publique et de la mettre en discussion.

Améliorer aujourd'hui

Sans attendre l'hypothétique Pont de la Poya (au mieux 2012, la Confédération ne le finançant qu'après Bulle), des mesures immédiates doivent être prises dans les quartiers anciens. Elles ne coûteraient pas grand chose, seraient efficaces et montreraient à la population le début d'un vrai projet urbain. Autour de la cathédrale, on peut ramener la circulation bidirectionnelle sur la rue des Chanoines et libérer un espace piétonnier sur la rue du Pont-Suspendu, en direction de la rue des Epouses. A la Grand-Fontaine, il est possible d'interdire le trafic de transit et de limiter la rue aux bordiers par simple mesure de police. Enfin, en Vieille-Ville, il serait possible de limiter l'important trafic de



transit en interdisant l'accès au Pont-du-Milieu à certaines périodes. Pendant la réfection du Pont de St-Jean, le transit avait été impossible pendant 6 mois pour le plus grand bonheur des touristes et habitants sans que cela n'engendre de problème de circulation.

LE BOURG DOIT REVIVRE IDÉES POUR UN TRAFIC PLUS CONVIVIAL.

Par Christa Mutter

Le Pont de la Poya bat de l'aile parce que la Commune s'obstine à défendre une solution impossible et à nier la valeur unique du château de la Poya. En tout cas, on ne disposera pas de pont dans la prochaine décennie, ce qui est déjà un argument suffisamment fort pour mettre en place d'autres solutions.

L'étude «Sortir de l'impasse», publiée par l'Ecoforum en 1995, est une fourmière d'idées réalisables pour les transports en Ville. Mais nos autorités se cachent derrière le mirage «Poya» au lieu d'envisager d'autres solutions. C'est pourquoi, en décembre 2000, le conseiller général Rainer Weibel et le groupe des VertEs ont déposé une proposition au Conseil général:

«Les exécutifs de la Ville et du Canton ont perdu 40 ans de planification en investissant toutes les forces politiques, psychiques et financières dans le projet du Pont de la Poya qui est devenu un credo comparable à celui voué à St. Nicolas. Il serait irresponsable de continuer avec cette seule religion.

La situation dans le Bourg, mais aussi dans d'autres quartiers, continue d'être insupportable. Si nous ne réagissons pas rapidement, nous continuerons de perdre des contribuables intéressants.

Nous demandons au Conseil communal de développer un projet d'aménagement de circulation dont la réalisation débutera avec le budget 2002. Ce projet pourra atteindre 75% des objectifs visés par le Pont de la Poya par des mesures de circulation peu coûteuses et réalisables à court terme.

Le Conseil communal et l'Etat doivent abandonner la stratégie du dinosaure, certainement admirable mais finalement mortelle, et

ils doivent attaquer avec un minimum d'envie, d'imagination et intelligence la stratégie des petites mesures.»

Rainer Weibel suggère, notamment pour le Bourg, de donner la priorité aux Transports publics, si nécessaire en stoppant les voitures dans une direction: «Un principe à respecter serait de réduire la circulation individuelle motorisée là où il est facile de l'éviter et de la substituer.

Les problèmes de surcharge et d'asphyxie du Centre et du Bourg peuvent être massivement réduits si nous coupons aux heures de pointe tout simplement les pointes.

On admettrait que la circulation motorisée individuelle reste relativement libre durant la journée, mais sera réduite aux heures de pointe où les axes doivent être libérés en faveur de transports publics efficaces, avec des cadences très hautes.»

Il faudrait combiner cette idée avec la réservation de la moitié de la place disponible aux bus, aux vélos et aux piétons, en fermant la route aux voitures d'un côté de la cathédrale. Devant le pont et devant la cathédrale, la priorité doit être accordée aux bus. Des bouchons en vue? Non, si l'on règle le trafic individuel selon le principe de la proposition Weibel. Avec une liaison de bus deux fois plus rapide que la voiture, les habitants du Schönberg pourraient laisser leur véhicule au garage.

La CUTAF (qui paye et qui doit donc commander) doit faire un appel d'offres public pour améliorer le système de bus: si les TPF ne montrent pas assez d'imagination et de volonté, une autre entreprise de transport le fera.

Un porche de cathédrale qui s'ouvre sur un espace piétonnier peut être réalisé demain.

MAISON DUMAS À VILLARS-SUR-GLÂNE UN BIJOU MODERNE VANDALISÉ

Par Jean-Luc Rime

C'était un petit bijou de l'architecture moderne d'après-guerre. Dès sa construction, la maison Dumas à Villars-sur-Glâne a fait l'objet de nombreuses publications et a servi d'icône à toute une génération d'architectes. Peu après Noël, l'irréparable a été commis au su et à la barbe des autorités: l'intérieur de la maison a été entièrement démoli par des vandales, sans la moindre autorisation. Les sanctions du préfet sont toujours attendues.

La maison a été construite en 1960 par l'architecte Pierre Dumas pour les besoins de sa famille. La forme du bâtiment découle des fonctions intérieures et de l'environnement extérieur: baies vitrées face au paysage et parois fermées pour se protéger du bruit de la route.

Les possibilités techniques sont utilisées jusqu'à leur extrême limite avec de minces dalles de béton lancées en porte à faux. Celles-ci reposent sur un minimum de poteaux métalliques. Avec ses petites chambres-cellules et des espaces communs généreux, la maison se distancie des schémas de l'époque.

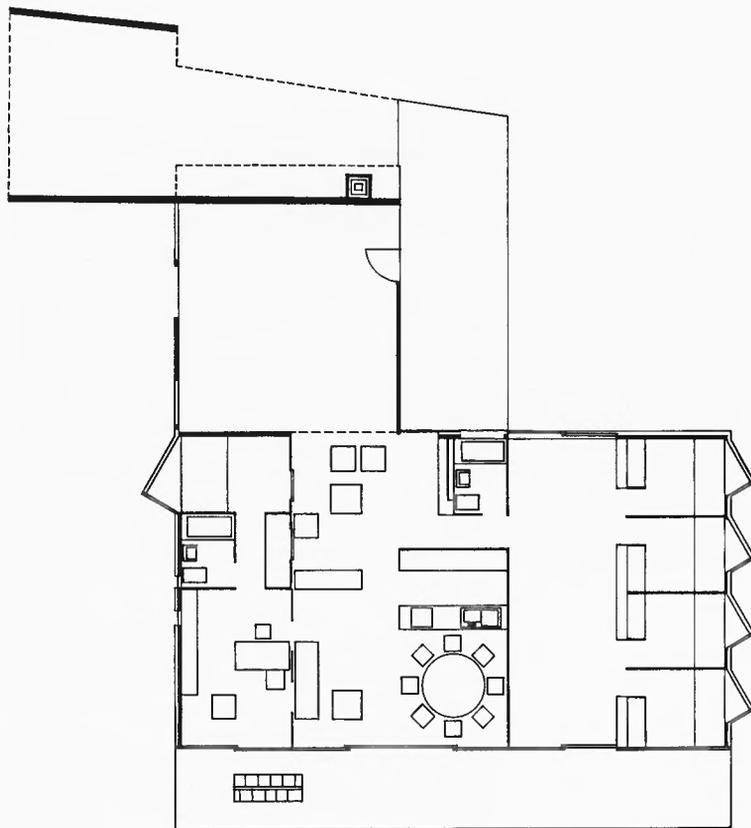
Elle figure en bonne place au recensement de l'architecture contemporaine fribourgeoise et dans le guide d'architecture suisse. Elle est protégée légalement et toute intervention, même minime est soumise à l'approbation de la commune et du Service des biens culturels.

Vente aux enchères annulée

Suite aux difficultés financières de son propriétaire qui est sous tutelle, la maison est mise en vente forcée pour 350 000 francs. Elle est en assez mauvais état et nécessite des travaux de restauration conséquents.

Coup de théâtre, une semaine avant la vente, celle-ci est annulée et l'immeuble est racheté par la société Silor SA de Grolley que l'on ne trouve dans aucun annuaire. Elle serait en mains d'artisans du lieu dont un certain Ansermot.

Leur objectif n'est pas vraiment philanthropique. Plus que la maison, ce sont les 1628 m² de terrain situés dans une commune prisée qui les intéressent.





25



*Un bâtiment unique à
Fribourg, véritable icône
pour toute une généra-
tion d'architectes.*



Les espaces intérieurs rationnels et fonctionnels ont été détruits par des vandales iconoclastes.

L'architecte se plante

Ils mandatent rapidement le très sérieux bureau d'architectes Gilbert Longchamp qui planifie une nouvelle construction ainsi que le réaménagement de la maison protégée. Le projet est tellement catastrophique que le Conseil communal et la Commission d'aménagement le refusent net. S'ensuivent de fructueuses séances entre l'architecte, la commune et le service des biens culturels qui débouchent sur un nouveau projet acceptable. Exceptionnellement et pour la bonne cause, une concession importante est accordée par la commune en matière d'indice d'utilisation (la parcelle de la nouvelle maison est trop petite). Le projet est mis à l'enquête publique le 5 janvier de cette année.

Pro Fribourg, qui surveille le destin de ce bâtiment unique depuis plusieurs années, fait opposition dans le but d'obtenir des garanties sérieuses de la part des autorités et surtout de ces mystérieux propriétaires. L'association demande accessoirement à la commune de surveiller que des travaux ne soient pas entrepris avant l'octroi du permis de construire. En matière de protection du patrimoine, la naïveté ne paie jamais et une société anonyme inconnue n'inspire pas vraiment confiance.

L'irréparable est commis

Nouveau coup de théâtre en février. Pro Fribourg constate que tous les aménagements intérieurs ont été détruits et que la maison a été entièrement vidée. Suite à la dénonciation de l'association – la commune n'ayant pas jugé opportun de le faire – le préfet Nicolas Deiss intervient. Si les travaux illégaux sont bien stoppés, la sanction – en général bien symbolique – est toujours attendue.

Lors de la séance de conciliation, le représentant du bureau Longchamp plaide sa bonne foi en déchargeant la responsabilité sur des propriétaires peu scrupuleux qui auraient agi à son insu. A-t-il été utilisé? A-t-il péché par naïveté? Sa responsabilité est juridiquement engagée. Sa réputation également.

Domage! Cette maison aurait mérité un autre sort. Commune, architecte et service des biens culturels ont collaboré de manière étroite pour lui donner une nouvelle jeunesse. En vain!

La spéculation est de retour

Un petit coup d'œil aux chiffres en dit long sur les intentions des promoteurs.

La maison Dumas est rachetée entre 350'000 à 380'000 francs en juin 2000. Les coûts de sa réhabilitation sont devisés à 565'000 francs et ceux de la nouvelle maison, qui doit être construite sur la même parcelle, à 465'000 francs (chiffres annoncés sur la demande de permis). **Total: 1'400'000 francs.**

Les prix de vente par une agence immobilière ont déjà été fixés à 1'260'000 francs pour la maison Dumas et 790'000 voire 860'000 francs pour la nouvelle villa. **Total 2'050'000 francs.**

Comment expliquer cette différence de 650'000 francs? C'est de la spéculation! Y aura-t-il encore des clients pigeons pour s'y laisser prendre?

Pour conclure, le coût d'une restauration douce a été sérieusement calculé et estimé à 320'000 francs. Coût total, achat compris: **700'000 francs.** Qui dit mieux?

POLITIQUE CULTURELLE: L'IMPASSE PROGRAMMÉE

Par Gérard Bourgarel

De jour en jour, la situation de la culture vivante à Fribourg va se dégradant. Le Conseil général, lors de sa session de février, a bien approuvé la participation à la nouvelle Association de Communes pour la Promotion des activités culturelles (ACPC) qui, mieux que l'actuelle Commission culturelle intercommunale (CCI), devrait s'étendre à toute la région de Fribourg (Singine proche et Haut-Lac compris). Cette structure peine encore à démarrer et, selon une prévision raisonnable, elle ne parviendra au mieux qu'à assurer un budget culturel de 1,2 million, comme devant, soit un montant notoirement insuffisant ne serait-ce que pour assurer la survie des activités culturelles existantes.

Comparaisons désastreuses

Comment obtenir l'accord de toutes ces communes de la région pour arriver au seuil de 2 millions de fr. par an? Alors que ce seuil «idéal» ne fait que démontrer le rôle alibi du programme fribourgeois. La comparaison faite avec des villes suisses de moyenne importance est éloquente: Berthoud consacre déjà 48 fr. par habitant pour la culture (le double de Fribourg), Coire 60 fr./hab. avec 34'000 hab.; Aarau 153 fr./hab. pour 15'600 hab.; Bienne 157 fr./hab. pour 57'000 hab.; Winterthur 194 fr./hab. pour 90'100 hab.; St-Gall 201 fr./hab. pour 70'800 hab.; Lucerne 286 fr./hab. pour 62'400 hab. et La Chaux-de-Fonds 300 fr./hab. pour 37'800 hab.

En terme de budget, toutes ces villes – à elles seules et sans contributions des communes voisines – consacrent donc un multiple du montant consacré par Fribourg à «sa» culture. Soit plus de 2 millions à Coire et Aarau, 8 millions à Bienne et plus de 11 millions à La Chaux-de-Fonds, en regard des pauvres 800'000 fr. de notre budget communal. Ce qui n'empêchait pas l'ancienne Conseillère communale responsable de proclamer que la culture à Fribourg est prioritaire...

En fait le symbole du «sou pour la culture» illustre bien le propos de nos responsables politiques: il ne s'agit que de miettes tombées de la table...

Au canton: Bluff et poudre aux yeux

Au plan cantonal, la situation n'est pas meilleure. Dans une ambiance de fin de règne, le Département de l'Instruction publique ne dispose guère que d'un peu plus d'un million pour soutenir la création (moitié plus que le budget culturel de la ville...). L'utilisation de ce maigre pactole est quasi aux mains d'un seul fonctionnaire, sorte de

28 L'action du «sou pour la culture» illustre le manque d'ambition du projet. Il se fixe un objectif de 2 millions de fr. par an, un objectif qui ne peut être atteint qu'à la condition que «toutes» les 61 communes approchées signent la convention (soit les 50 communes de la Sarine, 5 communes limitrophes de la Singine et six communes du Haut-Lac). Leur participation est fixée selon un barème dégressif en fonction de leur éloignement de la ville centre (25 fr. par habitant dans un rayon de 6 km, puis 20 fr./h. dans un rayon de 9 km, 15 fr./h. jusqu'à 15 km et 10 fr./h. au-delà...). Cette modeste contribution (en comparaison des exemples suisses qui suivent) implique pourtant un effort supplémentaire pour la plupart des communes, les trois-quarts n'ayant même jamais rien versé à ce jour! Il s'agira pour elles, dans le meilleur des cas, de passer d'une contribution symbolique à une participation effective (par ex. pour Marly, de 86'000 fr. à 166'000 fr. par an; pour Belfaux, de 21'699 fr. à 40'500 fr. et, cas extrême, pour Barberêche de 165 fr. à 8'235 fr....).



Je vau**x** bien 5 centimes !

*Le tract officiel: la culture
cotée au plus bas.*

Pétrone officiel. Il en use et abuse en circuit fermé au profit de quelques protégés. Et quand il reçoit 1,5 million supplémentaire pour la journée fribougeoise de l'Expo 02, croyez-vous qu'il va approcher les organisations locales telles que Fri Son, le Festival du Film, Fri Art ou le Belluard au large rayonnement extérieur? Non bien sûr, il ne va ni les informer ni les consulter. Il ne fait que les ignorer.

C'est pourquoi nous publions, après notre présentation des Subsistances à Lyon où œuvre désormais Klaus Hersche (Pro Fribourg No 128, octobre 2000), le discours de M. David Sreiff, directeur de l'Office fédéral de la culture, lors des 10 ans de FRI-ART en novembre dernier. A bon entendeur, salut!

FRI-ART: RECONNAISSANCE AU DEHORS, MÉCONNAISSANCE À FRIBOURG

En septembre 2000, un audit a été réalisé sur FRI-ART par B'VM et ArtWork Imbach à Berne, pour faire le point sur ses 10 ans d'activité. Le rayonnement artistique de FRI-ART, tant en Suisse qu'au niveau international, a été unanimement relevé, ainsi que son côté innovateur et expérimental qui permet à de jeunes artistes d'y percer. Son ouverture incite à la remarque «A FRI-ART on se trouve à Fribourg et en même temps n'importe où dans le monde». Des artistes renommés y ont fait leurs premières armes. Seul point noir de l'audit: les politiciens ne se rendent pas assez compte de la valeur que FRI-ART apporte à la ville et à sa région. Et c'est toujours le cas, si bien que la survie de FRI-ART n'est plus actuellement assurée.

Pour les dix ans de FRI-ART, l'exposition des Prix fédéraux des beaux-arts 2000 a été ouverte par M. David Streiff, directeur de l'Office fédéral de la culture par cet exposé:

«Vous vous en doutez: ce n'est pas la première fois que j'ai le plaisir d'ouvrir une exposition du Concours fédéral des beaux-arts. Cependant cette édition me réjouit tout particulièrement. Cela tient tant à l'exposition elle-même qu'au fait qu'elle soit accueillie par Fri-Art. Et j'aimerais, si vous le voulez bien, consacrer l'essentiel de mon intervention à vous en dire les raisons.

Année après année, avec l'attention requise par ma fonction, mais surtout avec une curiosité liée à mon intérêt pour toute sorte d'expression artistique, j'ai suivi l'évolution de la scène artistique suisse contemporaine. On peut aisément constater que la jeune génération nous surprend et exige de nous tous qui sommes désormais d'une autre génération de remettre en question nos critères d'appréciation, de nous resituer par rapport à nos attentes face à une œuvre d'art, de nous confronter avec des images inattendues, dérangeantes, poétiques aussi, apportant un des éléments essentiels à des réflexions plus générales. Leur travail stimule nos sens et provoque une perception plus instinctive, plus ludique, corporelle parfois de notre environnement et contrebalance salutairement une habitude culturelle de penser le monde de manière abstraite et rationnelle.

En faisant un premier tour à travers l'exposition tout à l'heure, j'ai été frappé à nouveau par la richesse des chemins empruntés par les artistes pour donner forme à leur langage visuel. Avec beaucoup de fraîcheur inventive, avec ironie aussi et un sens particulier de la séduction, les travaux présentés jouent avec d'autres formes d'expression, traver-

sent les genres, jonglent entre quotidien et virtuel, entremêlent les fils de l'art et de la vie. L'art d'aujourd'hui dément, en tous cas si on se donne la peine de regarder, la réputation qu'on lui a faite de creuser un fossé entre l'art et le public, et si fossé il y a – et il y a ce fossé –, c'est plutôt l'inertie du spectateur qui ne suit pas l'évolution du monde artistique; il y a de multiples clés possibles pour qui veut bien se donner la peine de les essayer. Je ne veux pas nier que, de temps en temps, même moi, je me sens un peu en dehors, pas en mesure de comprendre ce que voient les spécialistes du Contemporain dans telle ou telle œuvre, mais néanmoins, je peux dire avec conviction aux lauréates et lauréats de l'édition 2000 de ce concours, que je les félicite pour leur prix, mais également que je les remercie de nous tendre ce miroir contrasté du temps présent.

Cette évolution de l'art actuel n'aurait pas été possible de la même manière sans l'existence de centres d'art et de Kunsthallen soucieux, pour les uns, de lui offrir une caisse de résonance lorsque celle-ci s'affirme et, pour les autres, d'accompagner les expérimentations des artistes avant que leur validité ne soit établie et de leur offrir un cadre. Ce réseau de centres d'art particulièrement dense en Suisse est un des facteurs qui soutiennent la vitalité actuelle de la scène artistique suisse. Les signes de cette vitalité me parviennent chaque jour en nombre, notamment sous forme de cartons d'invitation qui signalent à l'Office fédéral de la culture la présence d'artistes suisses dans des expositions à l'étranger. La scène artistique suisse bénéficie actuellement d'une attention internationale exceptionnelle. Parce que

ces centres d'art de la deuxième catégorie jouent un rôle fondamental de laboratoire pour la recherche artistique, parce que ces antennes réceptives aux «infimes tremblements du temps» rendent un service inestimable aux artistes et au public, l'OFC les soutient régulièrement avec les modestes moyens de son encouragement aux artistes. Ces moyens doivent se répartir en outre entre le Concours fédéral des beaux-arts, le soutien de projets artistiques importants, plusieurs ateliers à l'étranger, les contributions suisses aux grandes Biennales internationales d'art et l'achat d'œuvres. Ce soutien aux centres d'art ne peut par conséquent être que symbolique, mais il vise à signaler l'importance que revêt leur travail au plan national.

Parmi ces centres d'art, il en est un qui est en pointe et qui s'est affirmé aux yeux de tout le pays dans un rôle moteur déterminant. Ce centre d'art, Mesdames, Messieurs, ne s'est pas développé dans un centre urbain ou une ville moyenne dotés de tout un réseau d'acteurs artistiques, d'une concentration de musées, de galeries, de marchands, de collectionneurs, de critiques et d'artistes. Non! ce Centre d'art est ici à Fribourg, une petite ville à cheval entre deux cultures, dans une situation périphérique du point de vue de la géographie artistique suisse. Or, Fri-Art est le point de mire des grandes Kunsthallen et musées concernés par l'art contemporain qui viennent y faire leur marché d'informations. Ils le reconnaissent très volontiers. Grâce à Fri-Art, Fribourg est au centre de l'attention et un passage obligé pour tous ceux qui de près ou de loin sont concernés par l'art d'aujourd'hui.

C'est un honneur de voir l'exposition que l'OCR consacre cette année encore, aux lauréates et lauréats du Prix fédéral des beaux-

arts, accueillie par Fri-Art dans le cadre du superbe programme concocté à l'occasion de son dixième anniversaire. Je tiens à exprimer mes vifs remerciements à Michel Ritter pour son invitation.

Ce tableau quasi idyllique comporte cependant une ombre. A Fribourg comme ailleurs, les crédits publics destinés à la culture sont hélas en première ligne lorsque des pressions à la baisse s'exercent sur le budget des collectivités. Actuellement l'obtention des fonds nécessaires à Fri-Art pour la poursuite de son activité est incertaine. Désireux de souligner très concrètement l'importance nationale que revêt à ses yeux le travail de pionnier conduit à Fri-Art par Michel Ritter, soucieux de garantir la réalisation du programme d'anniversaire et de faciliter le passage de ce cap difficile, l'OFC a accordé une contribution supplémentaire très substantielle au budget de Fri-Art. Il n'est cependant ni dans les moyens ni dans l'intention de l'OFC de se substituer aux compétences régionales en matière culturelle.

N'oubliez pas que je suis le directeur de l'Office de la culture d'un état fédéraliste. Cette aide exceptionnelle de la part de l'OFC ne représente pas une solution mais un coup de pouce. L'avenir de Fri-Art reste en mains fribourgeoises. Je demeure cependant confiant que Fribourg mesure toute la valeur de posséder avec Fri-Art un ambassadeur de tout premier plan de la vie culturelle de sa belle cité. Dans ce contexte, je me réjouis tout particulièrement de la présence ce soir de Monsieur le Conseiller d'Etat Augustin Macheret et de Monsieur le Syndic Dominique de Buman. *)

David Streiff

*) (cet appel pressant est resté jusqu'ici sans écho...
Ndlr)

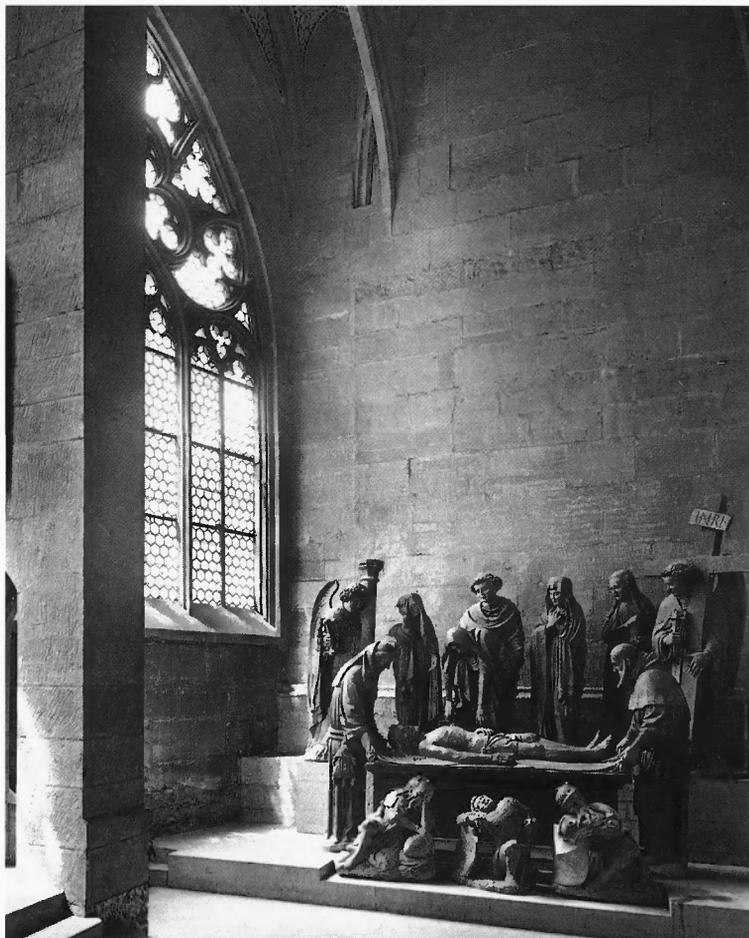
AUTOUR DE LA CHAPELLE DU SAINT-SÉPULCRE

Par Yoki Aebischer

Deux œuvres de haute qualité y voisinent depuis que le Chapitre de St-Nicolas, stimulé par le Chanoine Gérard Pfulg, demanda en 1974 au peintre français Alfred Manessier de créer deux vitraux chargés de mettre en valeur la plus ancienne Mise au tombeau gothique entièrement conservée, datée de 1433. L'artiste rendu célèbre par l'introduction de la non-figuration dans l'art du vitrail religieux en 1950 a révélé qu'un thème s'était imposé à lui avec force: celui de la Nuit de Pégyu évoquée au terme de son Porche de la deuxième vertu.

Un cheminement de rouges différenciés à la base de cette grande verrière rappelle le sang versé du Vendredi-Saint alors qu'un climat doloriste à dominante bleuâtre et violacée inspire toute la composition ascendante bien que structurée à l'horizontale à partir de la base. L'art du verrier y déploie une étonnante gamme de tons, assourdis et profonds, parmi lesquels quelques couleurs plus chaudes et plus vives jettent, par endroits, des lueurs avant de retomber dans cette Nuit, inspiratrice de l'œuvre. Aux tonalités vespérales, voire nocturnes des deux vitraux répondent vers le haut quelques plages mesurées aux ors lumineux qui évoquent la joie de l'espérance pascale. Un art vivant s'exprime ici, étroitement lié à une foi vécue.

Dans la présentation actuelle de la Mise au tombeau – qui date de 1942 – j'ai toujours été gêné par l'anachronisme consistant en la présence de gardes qui d'après les Evangiles ne peuvent pas être là, le vendredi soir. C'est le lendemain que les grands-prêtres et les pharisiens se rendent chez Pilate pour qu'il leur accorde d'assurer la garde du sépulcre. Le comble, c'est que ces gardiens dorment au moment même où le bon sens le plus élémentaire



voudrait qu'ils observent ce qui se passe. Par ailleurs, d'après le regretté Marcel Strub: «Ils n'ont ni l'esprit, ni le style des autres personnages. Aigus, mouvementés, presque caricaturaux, ils sont d'une autre main.» La chose est certaine et d'autre part, leur échelle est par trop réduite. Tout plaide en faveur de leur déplacement. Ils y sont du reste habitués et personne n'est à même de dire où ils se trouvaient à l'origine.

L'aménagement des années 40.

Des photographies anciennes nous les montrent placés tout en bas, sur les côtés, puis rassemblés tous trois sur la face du tombeau:

Le Saint-Sépulcre dans son «grotto» à la fin du XIX^e siècle.

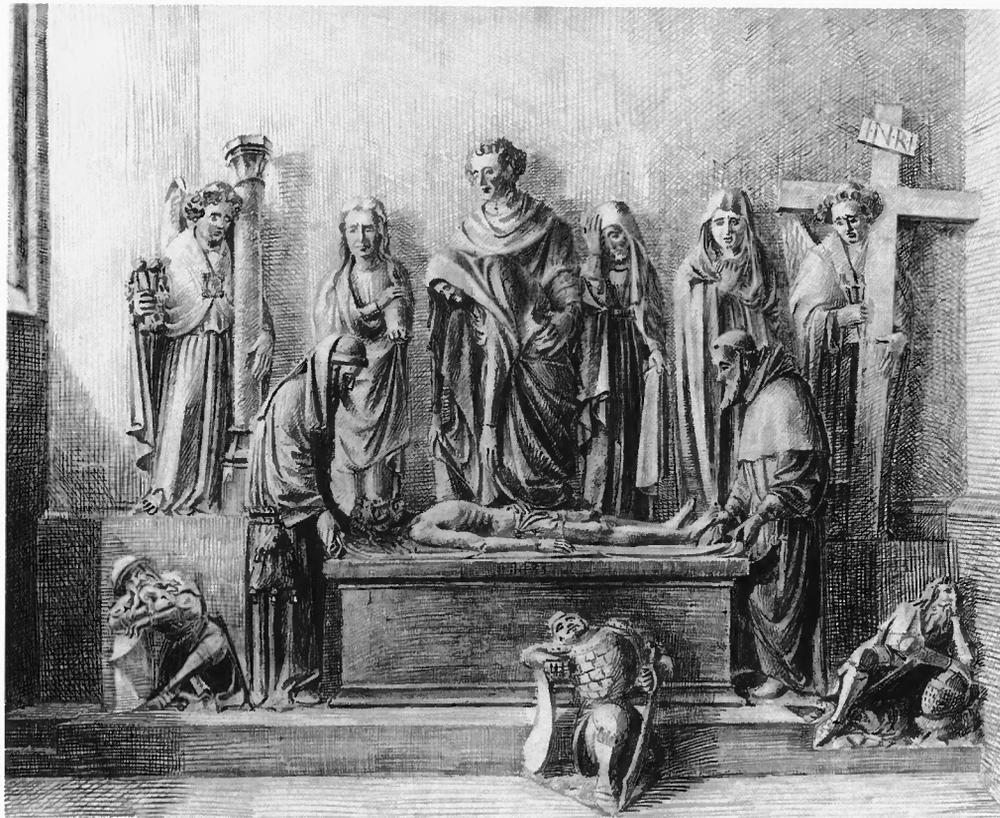


ce qui était insupportable. Aujourd'hui, un garde est situé dans l'axe du tombeau, les deux autres se trouvant sur les côtés de celui-ci. La présence au centre du sépulcre du garde le plus expressionniste, un rien «grenouillard» dérange et nuit à la beauté qu'ignore trop souvent notre temps: celle du silence. En son temps, Emile Mâle critiquait les auteurs de plusieurs sépulcres pour avoir rapproché des personnages d'une façon tout à fait artificielle. La chose relevait peut-être de situations découlant de la mise en scène des Mystères souvent joués au XV^e siècle. Les préférences du grand historien français vont aux nombreux sépulcres où le Christ repose dans la paix, entouré de ceux qui l'aiment.

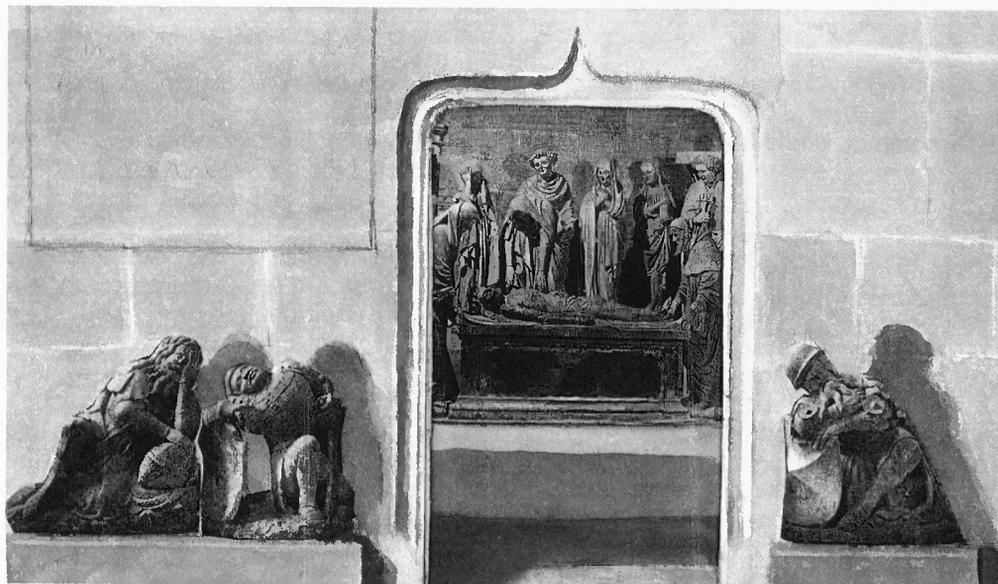
Selon Marcel Strub, le groupe de notre Mise au tombeau fribourgeoise, qui relève selon certains critiques de l'art souabe ou du Haut-Rhin, mais de Bourgogne pour Emile Mâle et Marcel Strub, était disposé au sud-est de la chapelle, sous une voûte enlevée en 1646. Avant qu'il soit placé à l'ouest, là où on le contemple aujourd'hui. Jusqu'en 1942, il se trouvait dans l'une de ces grottes que l'on affectionnait au XVII^e siècle. La photo du Fribourg artistique de 1894 révèle cette volonté d'une recherche d'atmosphère vespérale, un peu théâtrale. Notons au passage

que la soldatesque endormie était reléguée, en bas, dans les angles, de manière à ne pas nuire à la beauté du geste de Nicodème et de Joseph d'Arimathe déposant sur le tombeau un Christ émouvant et d'une grande beauté plastique.

Les photomontages ont été créés pour apporter la preuve que l'œuvre serait plus belle et plus expressive en l'absence des trois gardes. Placés sur des socles de molasse de part et d'autre de la porte d'entrée de la chapelle, ils signaleraient aux visiteurs par leur présence logique et efficace à cet endroit, celle de cette Mise au tombeau qui est l'un des chefs-d'œuvre indiscutés de notre patrimoine. Une cellule photo-électrique fonctionnant, comme celles installées en notre Musée d'Art et d'Histoire, déclencherait au passage, près des gardes, un éclairage calculé propre à la mise en valeur de la sculpture médiévale et cela, sans nuire à la création moderne de Manessier, accordée par son thème et son climat coloré au dolorisme de ce chef-d'œuvre qui demeure – le fait est à rappeler – le plus ancien sépulcre entièrement conservé en Europe. L'essentiel n'est-il pas qu'il soit, vu, admiré et aimé?



*Le projet adopté de
«mise en scène», daté
de 1944.*



*La proposition de réamé-
nagement de Yoki
Aebischer.*

UNE QUESTION OUVERTE

La cathédrale Saint-Nicolas est pour les Fribourgeois le principal repère identitaire. Edifice majeur de la ville, elle incarne des siècles de piété, chaque époque ayant laissé sa trace en strates accumulées. Elle n'a pas été nettoyée de ces apports par une Réforme iconoclaste ou par les ravages du feu et de la guerre.

Cette diversité fait sa richesse même si elle nuit à la pureté de son architecture. La nef a perdu de son ampleur et de sa luminosité par l'emprise de la tribune d'orgues qui masque sa rose. Mais peut-on imaginer, sauf catastrophe, la cathédrale privée du chef-d'œuvre de Mooser? De même, si les vitraux d'origine ont disparu, l'intrusion de l'Art Nouveau dans les verrières de Mehoffer est tout aussi irréversible: l'artiste polonais a introduit sa vision vibrante de foi dans toute la jeunesse de son l'art.

L'entretien, la restauration et l'aménagement aux exigences du culte est donc une tâche complexe et coûteuse, entreprise malheureusement jusqu'ici au coup par coup: elle mériterait que des priorités soient fixées dans une vision d'ensemble.

L'aménagement de la Chapelle du Saint-Sépulcre, tel qu'il nous est proposé, est une démarche compréhensible. La recherche d'une présentation plus épurée et austère est concevable, dès lors que les œuvres du passé se perpétuent sous un regard, une approche à chaque génération renouvelée: de cette façon, elles continuent à vivre, à rayonner et à nous interpeller.

La cohabitation de l'œuvre forte de Manessier avec le groupe médiéval pose certes quelques problèmes. Le faible éclairage sombrement coloré de la verrière est propice à la méditation. Mais l'éclairage arti-

ficiel que l'on a rajouté est par trop brutal et laisse dans l'ombre les visages de la Vierge de douleur et celui de l'ange porteur des instruments de la passion. Cet éclairage est à revoir et à nuancer.

La disposition du Saint-Sépulcre doit-elle rester figée dans son état actuel? Les documents photographiques montrent que la disposition des statues a été plusieurs fois modifiée, sans parler de leur cadre: qui regrettera ce «grotto» exigu qui, à la fin du XIX^e siècle les abritait?

La présentation faite dans la presse locale de la nouvelle disposition a provoqué la vive réaction du Professeur Carl Pfaff (Freiburger Nachrichten du 20 avril) qui dénonce un «Freiburger Bildersturm», et plaide pour le statu quo au vu des exemples du Saint-Sépulcre de Fribourg-en-Brigau et d'une œuvre conservée à Baar près de Zoug, où les soldats sont là pour représenter le monde pécheur.

Ainsi, tout ce qui touche à la Cathédrale continue à soulever les passions. Qu'en pensent nos lecteurs?

Gérard Bourgarel

SOMMAIRE

LA ROUTE DE CONTOURNEMENT DE BULLE

Gérard Bourgarel	Un débat nécessaire	1
Jean-Luc Rime	Route de contournement de Bulle, une histoire vache	2
Lydia Bonanomi	Routes de contournement inutiles et coûteuses	8
Jean-Luc Rime	Le «modèle bernois»: rendez-vous avec le succès	10
Claire Houriet	Le futur aux zones de rencontre	16
	Chambéry: priorité aux piétons et ça marche!	18
	Nouvelles de la Poya	20
Christa Mutter	Le Bourg doit revivre	23
Jean-Luc Rime	Maison Dumas à Villars-sur-Glâne	24
Gérard Bourgarel	Politique culturelle: l'impasse programmée	28
Yöki Aebischer	Autour de la chapelle du Saint-Sépulcre	32

Illustration page de couverture: création bureau NG Tornay Grafic, Fribourg.

Crédit photographique: Service d'urbanisme de Chambéry: p. 18 et 19. Recensement de l'architecture contemporaine, Fribourg: p. 25, 26. Andreas Greber: p. 3 et 9. Commune de Köniz: p. 14 et 15. ATE Suisse: p. 16 et 17. Alexander Egger: p. 8. Photomontage Satzart: dos de couverture.

Remerciements à la Loterie Romande pour son soutien à la publication de Noël 2000: Châteaux de la région du Mouret.

© PRO FRIBOURG, MÉANDRE ÉDITIONS, Stalden 14, 1700 Fribourg

ISSN 0256-1476

IMPRESSUM

PRO FRIBOURG
Stalden 14
1700 Fribourg
Tél. 026 322 17 40
Fax 026 323 23 87

Conditions d'abonnement

Ordinaire Fr. 48.–
De soutien Fr. 80.–
Réduit (Avs, étudiants, apprentis) Fr. 38.–

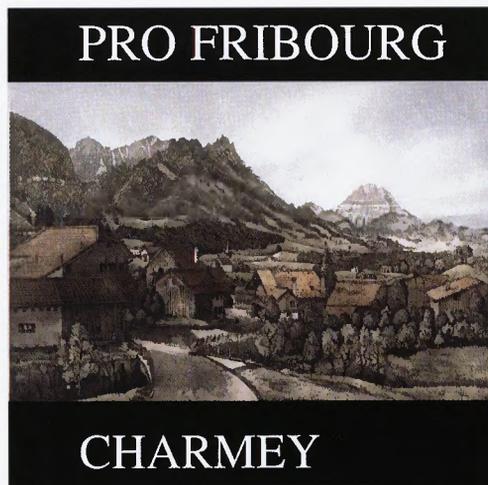
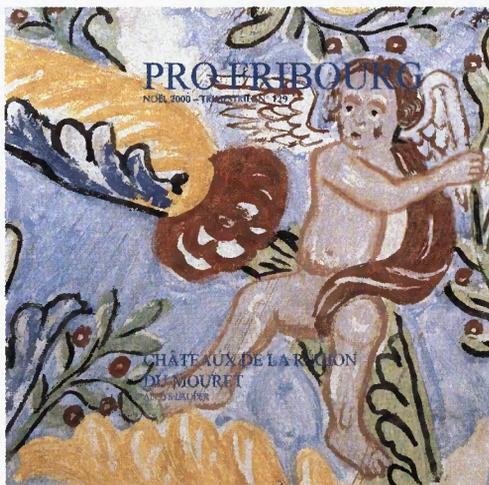
Imprimerie Fragnière SA, Fribourg

CCP 17-6883-3

PRO FRIBOURG
1700 Fribourg

Tirage 6'000 exemplaires

Prix: Fr. 9.–

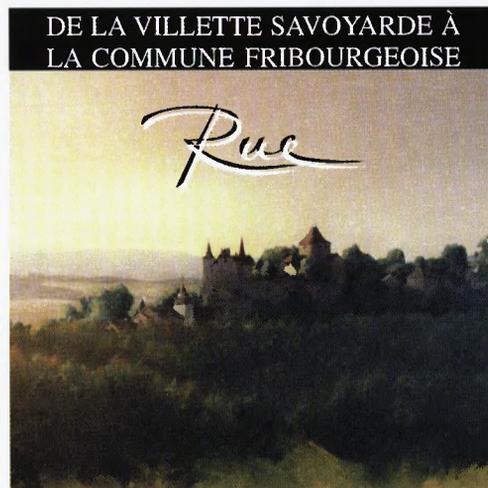


Cahier spéciaux disponibles:

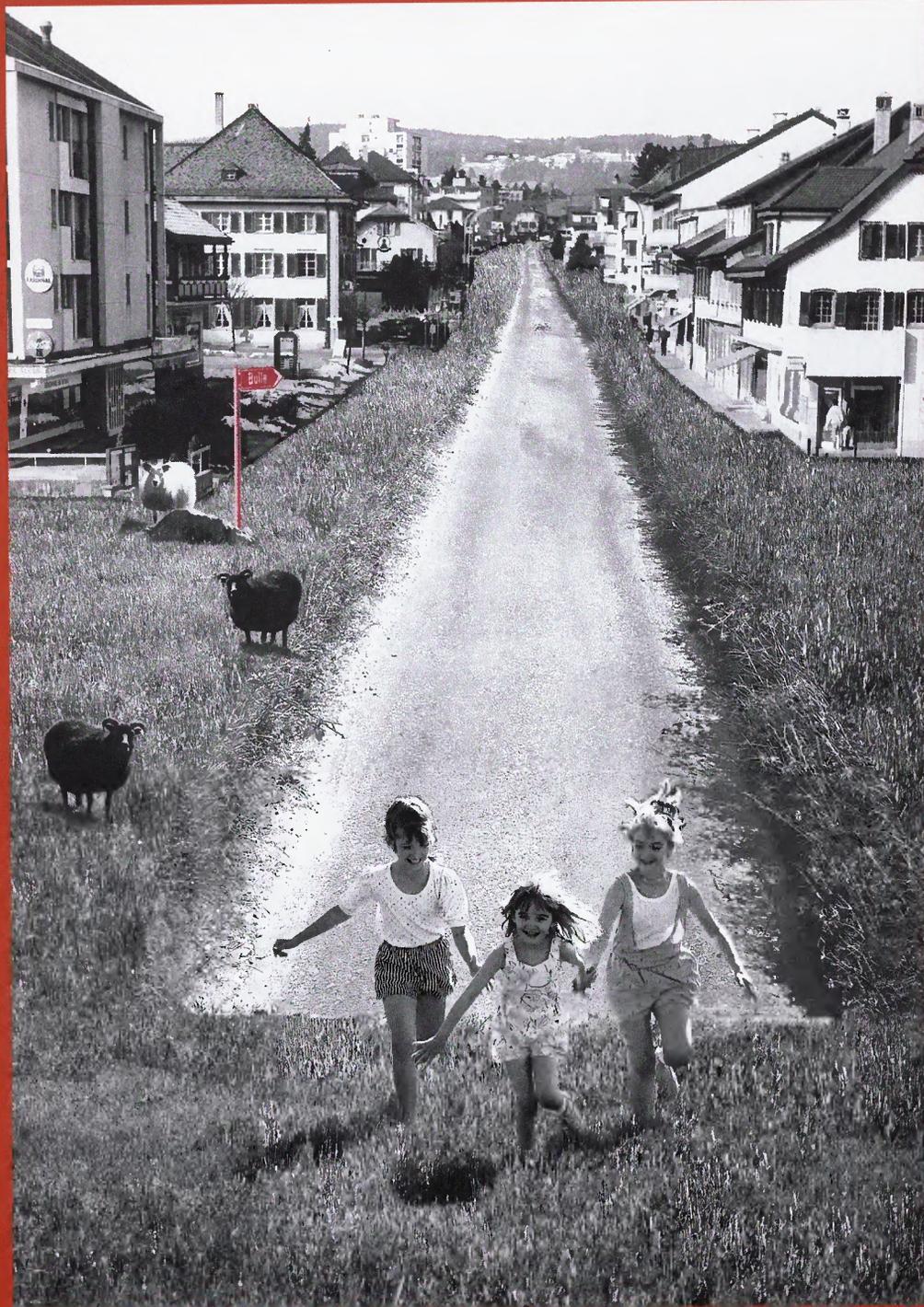
- Châteaux de la région du Mouret 72 p. ill. Fr. 20.–
- Charmey 96 p. ill. Fr. 20.–
- Rue 96 p. ill. Fr. 20.–

En préparation:

- Raymond Buchs, peintre (déc. 2001)
- L'histoire de l'industrie en Veveyse
- Les années 50
- etc., etc...



La Tour de Trême
en 2010?
Non, ce n'est
qu'un rêve!



Fr. 9.-

ISSN 0256-1476