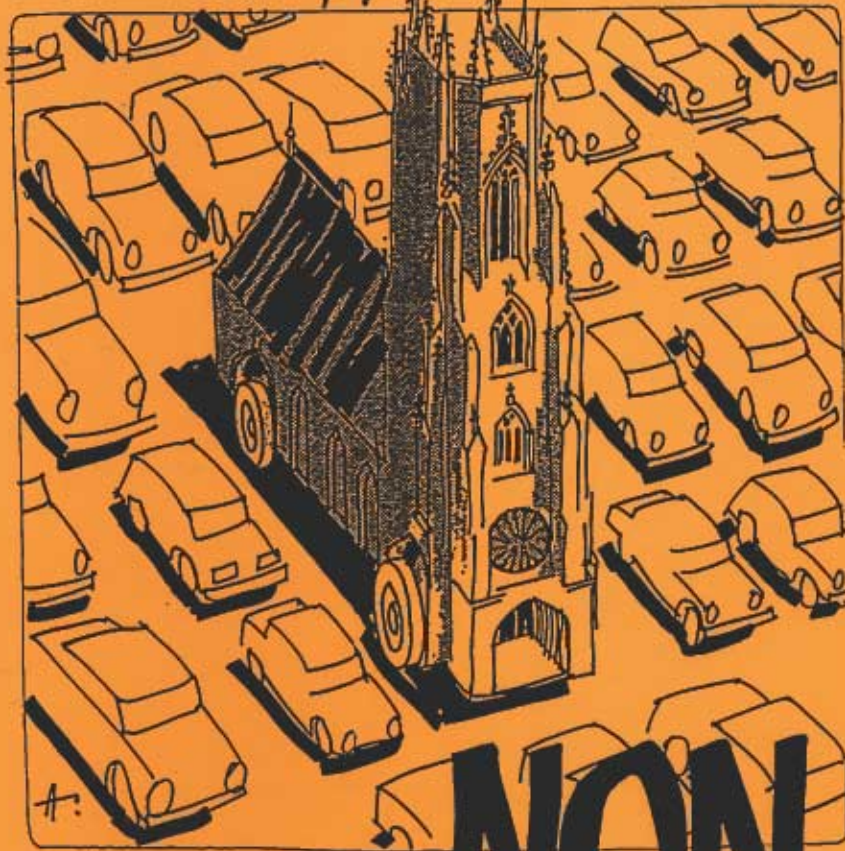


PRO FRIBOURG

Juin 1999

Trimestriel N° 123

circulez, y'a rien à voir



NON
aux idées!



AU NOM DE LA MÉMOIRE

Cette photo, qui a fait le tour du monde, ne date pas d'hier. Elle a été prise par Georges Merillon de l'agence Sygma dans un village du Kosovo, proche de la ville de Rahovec, en date du 28 janvier 1990, soit un an après le coup de force de Milosevic supprimant l'autonomie de la province.*

La veille, la police serbe avait tendu une embuscade, tirant sans sommation sur un groupe de kosovars se rendant à une manifestation à Rahovec, faisant quatre morts et trente-deux blessés. La victime, veillée par les femmes de sa famille, s'appelle Nasimi Elshani, âgé de 28 ans, marié, père d'un fils de trois mois. Nasimi s'accrochait à son terroir, cultivant fruits et légumes dans la ferme de ses parents. Il rêvait de se consacrer à l'enseignement, sans perspective en raison de la fermeture des écoles albanaises par le régime d'oppression. Deux de ses frères travaillaient alors en Suisse.

Cela fait donc dix ans qu'une répression implacable a meurtri le Kosovo, l'Europe restant sourde et aveugle, occupée certes en Bosnie proche, mais ne soutenant même pas la résistance pacifiste d'Ibrahim Rugova face aux exactions subies par son peuple, ni les démocrates manifestant à Belgrade, continuant à considérer Milosevic comme l'interlocuteur incontournable.

Jusqu'au drame final.

** Photo et données tirées de l'article d'Annick Cojean, dans «Le Monde» du 28 août 1997, intitulé «Le martyr du Kosovo».*

RASSURER LES SUISES... OU LES VICTIMES?

L'élan de solidarité du peuple suisse, via la Chaîne du Bonheur et de multiples initiatives associatives ou privées, n'a pas contaminé le Gouvernement fédéral, mis à part, sur place, le geste humain de Ruth Dreifuss. Très vite, tout est rentré dans l'ordre.

Les cercles politiques, dans la perspective des élections nationales de cet automne, ont les yeux rivés sur les sondages. L'UDC tendance Blocher, étant créditée d'un bon cinquième des voix, tout le monde se met à trembler. La «formule magique», garante du train-train institutionnel, est menacée.

Mais depuis quand une minorité d'un cinquième dicte-t-elle la politique du Conseil fédéral? On en arrive à faire le jeu de Christoph Blocher.

L'arrivée au Conseil fédéral de Ruth Metzler promettait un peu de fraîcheur dans nos sphères dirigeantes: c'est maintenant un vent glacial qu'elle fait souffler.

Les cantons romands (moins le Valais) étaient unis dans leur démarche pour débureaucratiser la politique d'asile et faciliter le regroupement familial des Kosovars. C'était le fait de gouvernements cantonaux, mais, à Fribourg, c'est le Grand Conseil qui, le 5 mai dernier, à une rare quasi unanimité (93 voix contre 0 et 12 abstentions, avec un large appui de la gauche à l'UDC) a soutenu une résolution en faveur du regroupement familial.

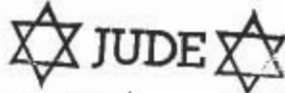
Dans sa réponse du 18 mai, Ruth Metzler a réaffirmé la «volonté (du Conseil fédéral) de perpétuer la tradition humanitaire de la Suisse», tout en soulignant, à bon escient, le rôle et la responsabilité des cantons.

Mais, dans le même temps, elle employait des arguments rappelant «la barque est pleine» de sinistre mémoire. Cela en rappelant que «quelque 200 000 Kosovars (soit 10% de l'ensemble de la population kosovare) sont aujourd'hui déjà établis en Suisse à des titres divers.»

Elle faisait ainsi un amalgame abusif entre les Kosovars établis de longue date en Suisse et qui y travaillent, formant la grande majorité du total, et les réfugiés et requérants d'asile.

A fin mai, Ruth Metzler, flanquée d'Adolf Ogi et de Joseph Deiss, annonçait les mesures de dissuasion adoptées comprenant des restrictions d'accès au marché du travail et aux prestations dans les secteurs de la santé et de l'école.

Là encore, si l'on en croit les journaux, la formulation devenait encore plus simpliste et trompeuse: «La Suisse est le pays qui abrite le plus grand nombre de réfugiés kosovars par rapport à sa population et aujourd'hui, environ 10% de la population albanaise du Kosovo vit en Suisse» (Le Temps du 1.6.99). Tous les Kosovars sont présentés comme des réfugiés, alors que la plupart sont intégrés dans notre économie et notre population...



Fragebogen zur erstmaligen Meldung der Heilberufe.

Kwestionariusz dla pierwszego zgłoszenia zawodów leczniczych.

Heilberufe im Sinne dieser Meldung sind: Ärzte, Apotheker, Zahnärzte, Dentisten mit Berechtigung die selbständige Kwestionariusz obowiązuje następujące zawody i branże: Lekarzy, aptekarzy, dentyściw, uprawiających techników dentystrycznych, nieuprawnionych techników dentystrycznych, Praxis auszuüben, Zahntechniker ohne Berechtigung die selbständige Praxis auszuüben, Feldsehere, Hebammen, Pleasurów, polowników, pielęgniarzy, pielęgniarek, masażystów, masażystek, pomocników ambulatoryjnych, laborantki, dezynfektorów. Krankenpfleger, Krankenpflegerinnen, Krankenschwestern, Masseure und Masseusen, Sprechstundenhilfen, Laborantinnen, Desinfektoren.

Die Fragebogen müssen gewissenhaft und sorgfältig ausgefüllt und deutlich geschrieben werden. Vor der Ausfüllung sind zunächst sämtliche Fragen zu lesen.
Kwestionariusz należy być wypełniany dokładnie i sprawnie z precyzją. Przed wypełnieniem należy odczytać wszystkie pytania.

MILITARY GOVERNMENT OF GERMANY

Fragebogen

WARNING: Read the entire Fragebogen carefully before you start to fill it out. The English language will prevail if discrepancies exist between it and the German translation. Answers must be typewritten or printed clearly in block letters. Every question must be answered precisely and enthusiastically and no space is to be left blank. If a question is to be answered by either "yes" or "no", print the word "yes" or "no" in the appropriate space. If the question is inapplicable, so indicate by some appropriate word or phrase such as "none" or "not applicable". Add supplementary sheets if there is not enough space in the questionnaire. Omissions or false or incomplete statements are offenses against Military Government and will result in prosecution and punishment.

WARUNG: Vor Beantwortung ist der gesamte Fragebogen sorgfältig durchzulesen. In Zweifelsfällen ist die englische Fassung maßgebend. Die Antworten müssen mit der Schreibmaschine oder in klaren Blockbuchstaben geschrieben werden. Jede Frage ist genau und gewissenhaft zu beantworten, und keine Frage darf unbeantwortet gelassen werden. Das Wort „Ja“ oder „Nein“ ist an der jeweilig vorgesehenen Stelle unbedingt einzusetzen. Falls die Frage durch „Ja“ oder „Nein“ nicht zu beantworten ist, so ist eine entsprechende Antwort, wie z. B. „keine“ oder „nicht betreffend“ zu geben. In Ermangelung von ausreichendem Platz in dem Fragebogen können Bogen angeheftet werden. Anlässungen sowie falsche oder unvollständige Angaben stellen Vergehen gegen die Verordnungen der Militärregierung dar und werden dementsprechend geahndet.

1940-45: QUESTIONNAIRES POUR LOIS D'EXCEPTION...

Aujourd'hui, la même bureaucratie tatillonne est à l'œuvre.

Essayez de vous mettre dans la peau de travailleurs kosovars établis et travaillant dans notre canton. Après des mois d'incertitude, ils apprennent que des membres de leur famille ont échoué, au terme d'une longue errance, dans l'un de ces immenses camps de Macédoine ou d'Albanie. Exténués, meurtris, privés de tout, pleurant des disparus. Leur premier souci sera de les faire venir, de les abriter pour l'hiver qui vient.

A la Police des étrangers, on leur remettra le questionnaire ci-contre qu'il faut lire attentivement.

Ce questionnaire a pour caractéristique d'aggraver encore les mesures très restrictives imposées par Berne au regroupement familial. La comparaison avec le questionnaire établi dans le Canton de Vaud s'impose: grosso modo, ce sont les mêmes restrictions, autant d'obstacles mis au regroupement familial. Avec cependant, du côté fribourgeois, une aggravation de taille, la mention: «Je répons également de tous les frais pouvant découler d'une maladie ou d'un accident.» Ainsi des victimes du conflit, traumatisées, atteintes dans leur santé, n'auront droit à aucune aide.

Ces mesures s'ajouteront à la dissuasion prônée par le Conseil fédéral, par des restrictions d'accès au marché du travail et aux prestations dans les secteurs de la santé et de l'école. Ce que l'on n'avait pas osé imposer aux travailleurs clandestins et à leurs proches, on va l'imposer aux victimes d'un conflit proche.

La Suisse n'a pas de mémoire. Elle s'apprête, une nouvelle fois, à accueillir au compte goutte des victimes de la guerre, non en frères, mais en parias.

Gérard Bourgairel



Direction de la justice, de la police
et des affaires militaires
Justiz-, Polizei-
und Militäradministration

Service de la police des étrangers et des passeports
Abteilung für Fremdenpolizei und Schweizerpässe

CANTON DE Fribourg / KANTON Fribourg

Les Portes-de-Fribourg
Route d'Englisberg 11
1763 GRANGES-PACCOT

Tél. 026 / 305 15 09
Fax: 026 / 466 17 85

Granges-Paccot, le

DEMANDE DE REGROUPEMENT FAMILIAL EN SUISSE POUR PERSONNES EN PROVENANCE DU KOSOVO

(à remplir en 2 exemplaires originaux)

Je soussigné(e) :

Nom(s) .....	.....	Date de naissance .....	.....
Prénom(s) .....	.....	Etat civil .....	.....
Nationalité .....	.....	No réf. cantonale	FR.....
si étranger, permis	B <input type="checkbox"/> / C <input type="checkbox"/>	Nbre de personnes dans le ménage .....	.....
Résidant en Suisse depuis .....	.....	Profession .....	.....
Logement, nbre de pièces .....	.....	Salaire mensuel .....	.....
Employeur .....	.....	Rue, no .....	.....
Domicile, localité .....	.....	.....	.....

demande à faire venir en Suisse les personnes mentionnées au verso et je déclare :

- ◆ prendre complètement à ma charge tous les frais qui découleront du séjour de la (des) personne(s) précitée(s) afin qu'il n'en résulte aucune charge pour les pouvoirs publics. Je réponds également de tous les frais pouvant découler d'une maladie ou d'un accident oui non
- ◆ être disposé à loger à mon domicile la (les) personne(s) précité(e)s oui non
- ◆ être en mesure de pourvoir aux frais découlant du séjour de la (des) personne(s) intéressé(e)s oui non
- ◆ qu'un tiers est prêt à garantir solidairement le séjour de la (des) personne(s) intéressé(e)s (joindre un engagement daté et signé) oui non

Lieu et date : Signature :

Le conjoint atteste, par sa signature, qu'il accepte également d'accueillir les personnes en question en son domicile et s'engage à assumer aussi les conséquences financières du séjour (débiteur solidaire) :

Lieu et date : Signature :

SOMMAIRE

Christoph Allenspach	Freiburg muss Zeichen setzen	6
	Theater: mehr Realismus bitte	9
	Fribourg doit créer ses repères	10
	Pont de la Poya	14
Christa Mutter et Jean-Luc Rime	Le réalisme politique sur voie étroite	18
	(interview Jacques Eschmann)	
	Le contournement de Bulle	24
Eric-Alain Kohler	Le Chablais vaudois et valaisan	27
	une collaboration intercantonale	
Sara Nyikus	Belluard Bollwerk International	32
Eric-Alain Kohler	Sur les traces de François Birbaum	34
	Voyage à Saint-Pétersbourg du 5 au 12.9.99	

Crédit des illustrations:

Dessins de Roland Ansermet en couverture, Alexandre Benois en p. 34 et 35

Photos: Primula Bosshard, Fribourg, p. 16; Christa Mutter, Fribourg, p. 21; Guggenheim Museum Bilbao, p. 8; Gaston Wicky, Werk, Bauen+Wohnen, Zürich; archithese, Sulgen ZH, p. 13; Heinrich Helfenstein, Zürich, p. 14;

AVIS À NOS MEMBRES ET LECTEURS

Un défaut de reliure du cahier de Rue, non immédiatement repérable, nous a obligé de faire une deuxième expédition. Si vous avez reçu ou acheté un exemplaire défectueux sans qu'il soit remplacé, veuillez nous le signaler s.v.p.

Ce présent cahier sortant en fin de mois, il n'a pas été possible de convoquer avant les vacances d'été notre assemblée générale. Elle aura donc lieu cet automne.

Le projet de voyage d'étude à Saint-Pétersbourg, déjà annoncé, a pris forme à des conditions exceptionnelles de coût et d'organisation. Intéressés? Ne laissez pas passer l'occasion, du 5 au 12 septembre prochain, elle ne se reproduira pas de si tôt.

Un grand merci à nos abonnés qui ont payé leur cotisation en très grand nombre, au point qu'à fin juin, nous sommes déjà presque au niveau du résultat final de l'an dernier, donc en constante augmentation!

© 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. 46.-
De soutien Fr. 60.-
Réduit (AVS, étudiants, apprentis) Fr. 36.-

CCP 17-6883-3

PRO FRIBOURG
1700 Fribourg

Imprimerie Fragnière SA, Fribourg. Tirage 3500 exemplaires

C'EST 2000 MOINS UNE! QUEL AVENIR POUR FRIBOURG?

Si notre revue traite du passé, c'est pour y puiser un enseignement pour l'avenir. L'actualité est maintenant au rendez-vous de ce cahier: les citoyennes et citoyens du canton devront cette année encore prendre des décisions importantes. Voici 150 ans, Fribourg se dotait, à chaud et dans un temps record, d'une nouvelle constitution: elle correspondait à un changement de régime. Il faudra cette fois-ci opérer à froid et dans un contexte incertain, en plein débat d'adhésion à l'Europe et de réorganisation territoriale à la recherche de régions économiques et géographiques viables. C'est dire qu'il faudra anticiper les changements inévitables mais non encore admis par les mentalités. Le vote d'une Constituante va élargir le débat et, souhaitons-le, échapper au monopole des cercles politiques.

L'agglomération vient de faire un progrès décisif par l'initiative populaire de ses principales communes: inutile d'attendre que les édiles locaux franchissent le pas les premiers. Il est temps de tourner le dos à la politique de clocher, à commencer en ville de Fribourg où les querelles internes du Conseil Communal amusent un temps puis lassent la galerie, alors que le clivage gauche-droite se dilue dans la collégialité en l'absence de confrontation d'idées. D'où l'incapacité d'avoir des projets novateurs donnant un visage et une qualité urbaine à la ville.

La routine routière va imposer encore une double décision sur le financement de projets pharaoniques: le contournement de Bulle à 160 millions et le Pont de la Poya à 80 millions, dans un contexte de plus en plus défavorable. Ce que les autorités fribourgeoises ne veulent pas entendre, l'Office fédéral des routes le martèle, ainsi Jacques Béguin, responsable pour les routes principales: «Suite à la table ronde de la Confédération et selon le changement de loi, le taux de subventionnement sera abaissé. Ce n'est pas encore décidé de combien, mais en tout cas de 10 à 15% pour Bulle, entre 5 et 10% pour le Pont de la Poya.» En conséquence la facture cantonale sera au bas mot de 50 à 58 millions pour le projet gruérien et de 38 à 42 pour celui de la capitale. Elle se gonflera des nécessaires aménagements communaux qui se chiffrent à 12 millions pour Bulle et La Tour-de-Trême, et de 30 millions à Fribourg pour le seul quartier du Bourg.

Fribourg ne pourra pas faire l'économie d'un débat d'idées.

Gérard Bourgarel

Freiburg und seine Agglomeration werden in den nächsten Monaten über wichtige Fragen entscheiden müssen. Soll die Zukunft mit den Institutionen der Agglomeration und der CUTAF geplant werden? Können die Qualität der Poyabrücke und der neuen Kulturbauten international Zeichen setzen? Ist die Stadt fähig, die Umnutzung des ehemaligen Industriegebietes im Perolles zukunftsgerichtet zu planen? Von den Antworten wird es abhängen, ob sich Freiburg von einer Kleinstadt in ein ernstzunehmendes städtisches Zentrum wandeln wird.

Welche Stadt haben wir und welche wollen wir? Für Aussenstehende ist Freiburg heute eine unbedeutende Kleinstadt mit 35 000 EinwohnerInnen, irgendwo zwischen Lausanne und Bern. Die Nachbarstädte sind weit grösser und werden auch europaweit wahrgenommen, Bern als Bundesstadt, Lausanne als Kulturstadt. Freiburg kann sich dagegen nur mit anderen Kleinstädten wie Thun, Biel und Neuenburg messen – Städte die ebenfalls gegen die Grossen zu kämpfen haben. Die finanzielle Situation spricht Bände: Die Stadt hat 1998 neun Millionen Franken Defizit eingefahren, und die nahe Zukunft verspricht kaum Besserung. Viele SteuerzahlerInnen sind abgewandert, die Sozialbedürftigen immer zahlreicher geworden.

Doch was hat die städtische Politik beigetragen, um Freiburg als Stadt attraktiv zu machen. Welche Trümpfe kann man heute ausspielen, welche Ereignisse ziehen die Leute in Scharen an? Keine. Der Schriftsteller Max Frisch hat die Schweiz einmal kritisiert, «nie etwas Radikales auch nur zu wollen, geschweige denn zu tun.» Das gilt insbesondere auch für Freiburg. Die politische Debatte und das Marketing klammern sich verzweifelt ans Bild des Mittelalters. Die alten Gassen strahlen uns aus allen Werbeprospekten entgegen. Der Verkauf von mittelalterlicher Idylle prägt das Image der Stadt, während der Gemeinderat in feudalistischen Strukturen verharrt und die Stadt wie den Privatbesitz einiger alteingesessener

Familien verwaltet. Die Stadt dient als Sprungbrett für eine höhere Karriere – bei fürstlichen Löhnen im übrigen. Während 2000 EinwohnerInnen der Stadt nach Arbeit suchen.

Debatten um den neu-alten Werkhof oder die Pavés im Burgquartier mögen die Gemüter erhitzen. Doch im Grunde führen sie in die Irre und lenken von den wahren Fragen ab. Reden wir endlich von der Stadt an der Schwelle zum 21. Jahrhundert! Reden wir vom städtischen Zentrum des Kantons und nicht nur von seinen malerischen Gassen!

Freiburg ist heute kein städtisches Zentrum, sondern eine Kleinstadt mit benachbarten Dörfern. Von Ambitionen, jemals eine Stadt zu werden, kann nicht die Rede sein. Dem war nicht immer so. Eben im Mittelalter hatte Freiburg den Ehrgeiz und leistete sich den sündhaft teuren Bau der Kathedrale. Noch der Boulevard im Perolles aus dem ausgehenden 19. Jahrhundert beweist selbstbewusstes Auftreten.

Dynamik im Stadtzentrum

Welche städtischen Akzente hat die zweite Hälfte des 20. Jahrhundert beigetragen? Mit dem Schönberg, dem Jura und dem Beaumont sind zwar grosse Quartiere entstanden. Schöne und lebendige Quartiere sind es nicht geworden, auch wenn einige Siedlungen überdurchschnittliche Qualitäten aufweisen. Ein Hohn sind die markantesten Neubauten im Stadtzentrum, die Hoch-

häuser des Tulipe und der Post mit ihrer wahrlich minderen Qualität.

Freiburg hat während Jahrzehnten weder Qualität noch eine visionäre Planung vor Augen gehabt. Noch einmal Max Frisch: «Man ist nicht realistisch, wenn man keine Ideen hat», sagte er einmal. Doch mit sogenanntem Realismus wurde die Stadt geplant. Ein inzwischen verstorbener Syndic hat die Stadtplanung definiert: «Die Promotoren schlagen Projekte vor, die Stadt stellt die Infrastruktur zur Verfügung und die Architekten zeichnen die Fassaden». Solche Stadtplanung konnte nur dürftige Resultate bringen.

Jetzt steht die Stadt vor einer enormen Herausforderung: Die «Banane» der ehemaligen Industriezone entlang dem Bahngleise im Perolles muss neu überbaut werden. Die Chance ist einmalig. Da ist einerseits Platz für Tausende von Wohnungen, Arbeitsplätze, Geschäfte. Andererseits kann die Stadt heute neu gedacht werden, während die wirtschaftliche Flaute den Baudruck weggenommen hat. Welche Stadt wollen wir und wie soll sie aussehen? Eine Debatte zur Stadt und zur städtischen Gesellschaft ist ein Gebot der Stunde. Damit könnte sich ein Syndic mehr Verdienste erwerben, als auf den Tischen von Fribourg Olympic zu tanzen...

Marketing durch Architektur

Welche zeitgenössische Architektur zeige ich einem Freund oder einer Freundin in Freiburg? Die Miséricorde von Denis Honegger, die Kantonalbank von Mario Botta, der Brunnen von Jean Tinguely. Ein paar «minimal-art» Gebäude von Jean Pythoud für jene, die die Ästhetik der Reduktion verstehen. Zwei, drei Häuser von talentierten jüngeren Architekten. Gebaut haben fast nur die Mittelmässigen. Der Leistungsausweis ist völlig ungenügend,

damit Freiburg von sich reden machen könnte.

Wir brauchen zwei, drei Bauten der besonderen Art. Architektur, die auffällt, weil sie gut ist. Die Chancen sind die Poyabrücke und die beiden Theater, die gebaut werden sollen. Doch bisher ist wenig Optimismus am Platz.

Das offizielle Projekt einer Poyabrücke ist lediglich selbstbewusst, eine Geste durch Grösse, eine groteske Herausforderung gegenüber der Kathedrale. Doch die kantonale Baudirektion lehnt es ab, über eine Brücke nachzudenken, die auch Ingenieurbaukunst ist. Freiburg braucht eine schöne und technisch innovative Brücke, um an die ausserordentliche Tradition als Brückenstadt anzuknüpfen. Der Gradmesser der Qualität muss der Grand-Pont sein, der 1834 als grösste Hängebrücke der Welt eingeweiht wurde und bis zum äusserst bedauerlichen Abbruch von 1924 ein touristisches Ereignis war.

Die Agglomeration soll zwei neue Theater erhalten, sagen die Gemeinderäte von Freiburg und Villars-sur-Glâne. Doch fehlt ihnen offenbar der Ehrgeiz, hervorragende Kulturbauten von hervorragenden Architekten zu wollen. Ein Kulturbau ist heute ein Kultbau. Die Städte schaffen sich Wahrzeichen und ziehen damit weltweit die Aufmerksamkeit auf sich. Die Oper von Sydney mit den markanten Schalen aus den 1960er Jahren gehört zur Stadt wie ihr Name. Das neue Kongresshaus in Luzern ist ein weltweiter Marketing-Erfolg. Paris hat seine Grands Travaux mit dem Centre Pompidou und der Bibliothèque de France. Oder wer würde Bilbao kennen ohne das Museum von Frank Gehry, wer nach Bregenz fahren, es sei denn für das Museum von Peter Zumthor?

Kulturbauten sind Mittelpunkte eines vitalen kulturellen Lebens, doch grundlegend ist die



*Guggenheim Museum
in Bilbao / Spanien,
1993-97.
Architekt.
Frank O. Gehry.
Bauherr:
Regierung des
Baskenlandes.*

Architektur, die schliesslich ein bedeutender Teil der Kultur ist. Das ist keine Frage des Preises, denn gute Architektur ist nicht teurer als schlechte. Für die Theater der Agglomeration Freiburg müssen zwei Wettbewerbe ausgeschrieben werden, zu dem auch führende europäische Architekten eingeladen werden, etwa: Die Basler Herzog & de Meuron, der Bündner Peter Zumthor, der Italiener Massimiliano Fuksas, der Holländer Rem Koolhaas, der Portugiese Alvaro Siza, der Spanier Rafael Moneo, der Franzose Jean Nouvel. Das sind klingende Namen, die auch für Qualität bürgen.

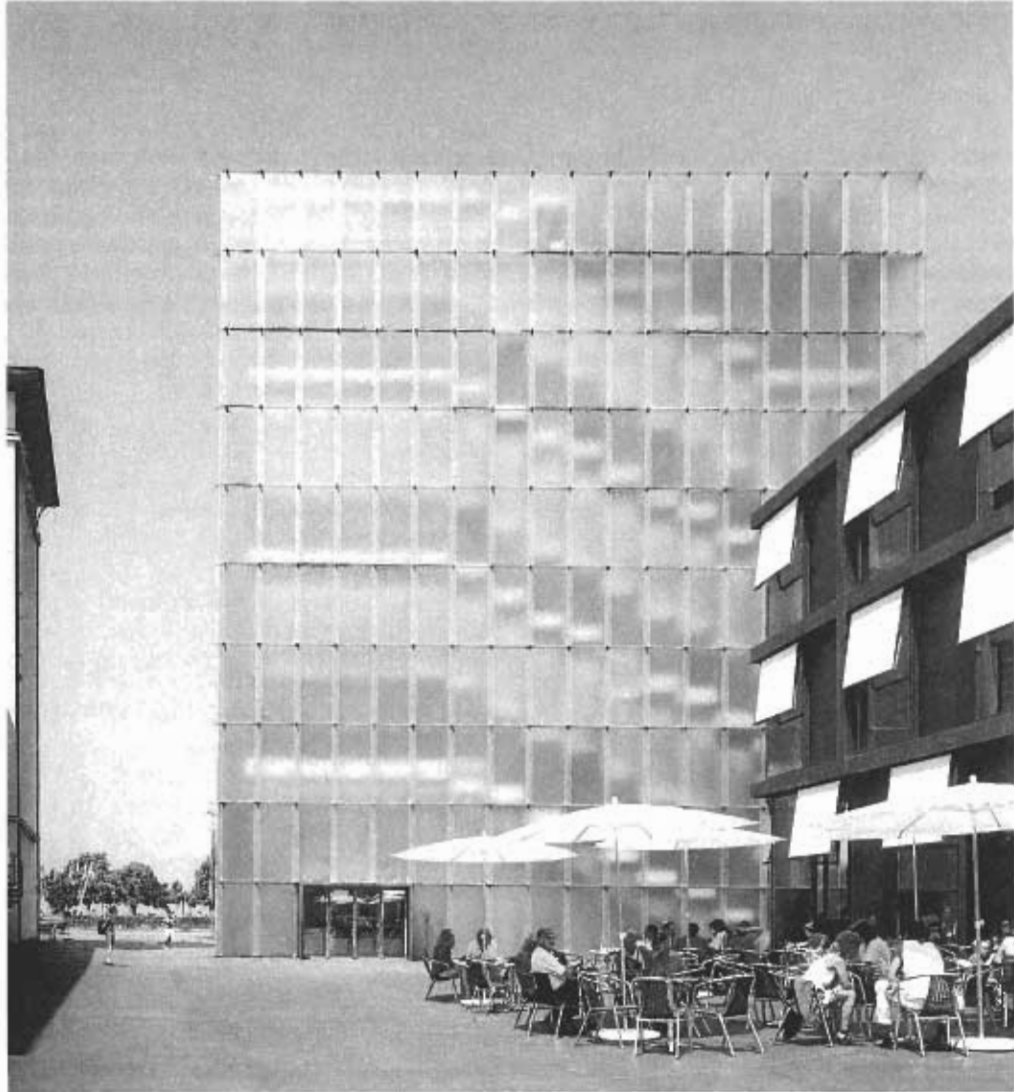
Stadt mit 100 000 EinwohnerInnen

Zwei gewichtige Steine liegen da, um das neue Gebäude einer zukunftsgerichteten Stadt zu bauen. Die Agglomeration und die CUTAF können die verstreuten Dörfer zu einem städtischen Zentrum zusammenführen. Die Agglomeration Freiburg muss die Ambitionen haben, eines Tages eine Stadt von 100 000 EinwohnerInnen zu werden. Ob dies nun eine einzige Stadt aus fusionierten Gemeinden ist oder eine städtische Form

der Organisation spielt vorläufig keine Rolle. Wichtig ist das Bewusstsein, städtisch sein zu wollen oder es zu werden. Es gilt, die Stadt zu akzeptieren mit ihren Vorteilen und Mängeln und zielstrebig an ihrer Entwicklung zu arbeiten.

Mit der Agglomeration kann eine städtische Ausstrahlung gewonnen werden. Allein durch die Grösse der neuen Institution verändern sich die Fakten in den Köpfen. Die Agglomeration ist ein gemeinsames Haus, das nach innen zusammenhält und nach aussen auftritt. Sie erlaubt es auch, Infrastrukturen für die Kultur oder den Sport aufzubauen, Arbeitsplätze und soziale Netze zu schaffen. Und nur sie kann ein solides Verkehrsnetz aufbauen, die CUTAF, die vorläufig kläglich am Starrsinn gescheitert ist. Das Beispiel der CUTAF zeigt, wo der Weg entlang gehen könnte: Sie ist der echte Ansatz zur Problemlösung in Verkehrsfragen und gleichzeitig ein Symbol für das entstehende städtische Zentrum – im Guten wie im Schlechten.

*Kunsthaus in Bregenz,
1996-97.
Architekt: Peter Zumthor.
Bauherr: Stadt Bregenz.*



Theater: mehr Realismus bitte!

Zwei Theater wollen die Gemeinden Freiburg und Villars-sur-Glâne bauen. Die Hauptstadt eines mit 800 Sitzplätzen der «klassischen» Kultur für 25 Millionen, die Nachbargemeinde ein kleines der «alternativen» Kultur für 15 Millionen. Damit ist zumindest einmal ein Vorschlag auf dem Tisch. Doch wirft er noch ein paar Fragen auf. Werden die geschätzten Kosten wirklich rei-

chen? Und: weshalb haben die Gemeinden nicht ihren Stolz und wünschen Gebäude von bester Qualität, gebaut von den besten Architekten? Hat man Architektur noch nicht als Kultur wahrgenommen und hat man noch nicht gemerkt, dass sie das beste Marketing für die Städte verspricht? Ein paar Beispiele illustrieren den hohen Stellenwert der Kulturarchitektur in anderen Städten.

FRIBOURG DOIT CRÉER SES REPÈRES

Fribourg et son agglomération devront prendre dans les prochains mois des décisions sur des questions importantes. L'avenir doit-il être planifié avec les institutions de l'agglomération et de la CUTAF? Le pont de la Poya et les nouveaux équipements culturels seront-ils des repères au plan international? La ville se montrera-t-elle capable de remodeler pour l'avenir l'ancienne zone industrielle de Pérolles? Des réponses qui seront apportées dépendront la mutation d'une petite ville en un centre urbain à prendre au sérieux.

Quelle ville avons-nous et laquelle voulons-nous avoir? Vue de l'extérieur, Fribourg n'est qu'une ville insignifiante de 35 000 habitants quelque part entre Lausanne et Berne. Des villes qui ont une importance et une réputation européenne: Berne comme ville fédérale et Lausanne comme centre culturel. Fribourg se retrouve au rang de villes telles que Thoun, Bienne et Neuchâtel qui peinent à s'introduire dans la cour des grands. La situation financière de Fribourg est de plus en plus un handicap: la ville a bouclé l'année 1998 par un déficit de 9 millions de francs et le proche avenir ne promet pas d'amélioration. Nombre de contribuables ont quitté la ville alors que le nombre des assistés sociaux ne fait que croître.

En quoi la politique communale a-t-elle contribué à l'attraction de la ville? Quelles sont les cartes qui restent à jouer et quels sont les événements qui peuvent y attirer la foule? Aucun. L'écrivain Max Frisch a une fois reproché à la Suisse «de ne jamais rien vouloir de radical, et encore moins de le faire.» Cela s'applique en plein à Fribourg. Le discours politique et le marketing s'accrochent désespérément à une image issue du Moyen Age. Tous les prospectus touristiques rayonnent du charme des anciennes rues. Fribourg n'a pas d'autre visage présentable et il en va de même de ses institutions: le Conseil Communal conserve une structure féodale, apanage de vieilles familles, dont les rejetons, en s'arrogeant des salaires princiers, s'en servent de tremplin

pour leur future carrière, à l'heure où 2000 personnes sont à la recherche d'un travail.

Les discussions autour du Werkhof en nouveau vieux et sur les pavés du Bourg peuvent bien échauffer les esprits: elles ne font que s'égarer loin des vrais problèmes. Parlons une bonne fois de la ville au seuil du XXI^e siècle, parlons d'elle du point de vue du centre urbain du canton plutôt que de ses rues pittoresques!

Fribourg n'a actuellement rien d'un centre urbain, mais est une petite ville avec une ceinture de villages. Il n'y a pas trace d'une ambition d'accéder véritablement au rang de ville. Ce ne fut pas toujours le cas. Précisément au sortir du Moyen Age, Fribourg a eu l'orgueil de construire une cathédrale dispendieuse. Et la construction du boulevard de Pérolles à la fin du siècle dernier témoigne d'une même affirmation.

Une dynamique de centre-ville

Quels accents urbains la deuxième moitié du XX^e siècle a-t-il apporté. Le Schönberg, le Jura et Beaumont sont de nouveaux quartiers importants, mais ils ne sont pas devenus pour autant des quartiers vivants et cohérents, même si quelques bâtiments sont d'un niveau au-dessus de la moyenne. Les constructions les plus marquantes du centre-ville – l'Eurotel rebaptisé Golden Tulip et la Nouvelle Poste – sont la honte de la ville par leur médiocre architecture.

Durant des décennies, Fribourg n'a eu en vue ni la qualité ni un urbanisme visionnaire.

Là encore, Max Frisch: «On n'est pas réaliste, simplement parce qu'on n'a pas d'idées.» C'est pourtant avec ce réalisme-là qu'on a planifié la ville. Un Syndic défunt avait donné la définition de l'urbanisme local: «Les promoteurs font les projets, la ville met les infrastructures à disposition et les architectes dessinent les façades. Les résultats ont été à la mesure de cette indigence.

La ville se trouve désormais en face d'un énorme défi. La «banane» de l'ancienne zone industrielle le long de la voie ferrée à Pérolles doit être reconstruite. La chance est unique. Il y a, d'une part, de la place pour des milliers de logements, de places de travail et de commerces et, de l'autre, la ville peut être repensée, alors que la pression spéculative s'est réduite. Quelle ville voulons-nous et à quoi doit-elle ressembler? Un débat sur la ville et sur la société urbaine est une exigence de l'heure. Un syndic pourrait en retirer plus de gloire que de danser sur les tables en l'honneur de Fribourg Olympic...

Le marketing par l'architecture

Quelle architecture contemporaine puis-je présenter à un ami en visite à Fribourg? L'Uni Miséricorde de Denis Honegger, la Banque Cantonale de Mario Botta, la fontaine de Jean Tinguely. Quelques bâtiments «minimal-art» de Jean Pythoud, pour ceux qui comprennent l'esthétique de la réduction. Deux, trois constructions de jeunes architectes talentueux. En fait, n'ont construit que les médiocres. La démonstration est totalement insuffisante pour faire parler de Fribourg.

Nous avons besoin de deux, trois bâtiments exceptionnels. D'une architecture qui s'impose, parce qu'elle est bonne. Le Pont de la Poya et les deux théâtres à construire en offrent la possibilité. Mais l'optimisme n'est guère de rigueur.

Le projet officiel du Pont de la Poya n'est qu'arrogant, un geste grandiloquent, une provocation grotesque. Et pourtant, la direction cantonale des Travaux Publics refuse de réfléchir à une solution qui soit une création d'ingénieur. Fribourg a besoin d'un beau pont techniquement novateur, pour continuer la remarquable tradition d'une «ville de ponts». La référence doit être le Grand Pont qui fut inauguré en 1834 comme le plus grand pont suspendu de l'époque et qui, jusqu'à sa déplorable démolition en 1924, resta une attraction touristique.

L'agglomération doit se doter de deux nouveaux théâtres, proclament les édiles de Fribourg et de Villars-sur-Glâne. Il leur manque pourtant à l'évidence l'orgueil de vouloir des réalisations culturelles exceptionnelles par des architectes de haut vol. Les bâtiments de la culture ont pris la place de ceux du culte. Les villes créent les repères de leur temps et acquièrent un rayonnement mondial. L'opéra de Sydney des années 60 s'identifie à la ville même. La nouvelle maison des congrès de Lucerne est un succès de marketing mondial. Paris a réalisé ses grands travaux avec le Centre Pompidou et la Bibliothèque de France. Et que saurions-nous de Bilbao sans le Musée de Frank Gehry, et qui se rend à Bregenz si ce n'est pour le Musée de Peter Zumthor?

De tels bâtiments sont les centres vitaux d'une vie culturelle intense, mais ils aussi les témoins d'une architecture expression de la culture. Ce n'est pas une question de coût car une bonne architecture n'est pas plus chère que la mauvaise. Pour le théâtre de l'agglomération fribourgeoise deux concours doivent être ouverts, auxquels seraient invités des architectes de format européen tels que les Bâlois Herzog & de Meuron, le Grison Peter Zumthor, l'Italien Massimiliano Fuksas, le Hollandais Rem Koolhaas, le Portugais Alvaro Siza, l'Espa-

gnol Rafael Moneo, le Français Jean Nouvel. Ce sont des noms prestigieux qui sont synonymes de qualité.

Une ville de 100 000 habitants

Deux premières pierres peuvent assurer le fondement d'une ville tournée vers l'avenir. L'agglomération et la CUTAF peuvent réunir des villages et des quartiers suburbains à un véritable centre urbain. L'agglomération de Fribourg doit avoir l'ambition de former un jour une ville de 100 000 habitants. Qu'elle prenne la forme d'une seule ville par fusions de communes ou par une communauté urbaine ne joue à l'heure actuelle aucun rôle. Il importe en premier d'être conscients de vouloir être une entité urbaine ou de le devenir. Il faut donc accepter la ville avec ses qualités et ses défauts et travailler à son développement.

Par l'agglomération un rayonnement urbain peut être atteint. Par l'ampleur des nouvelles institutions les mentalités peuvent être changées. L'agglomération est une maison commune qui a sa cohésion interne et son apparence extérieure. Elle donne les moyens de se doter d'infrastructures pour la culture et pour le sport, de places de travail et de liens sociaux. Elle seule peut réaliser un solide réseau de moyens publics de transport, la CUTAF qui, à ce jour, a échoué par l'étroitesse d'esprit. L'exemple de la CUTAF montre pourtant le chemin: elle est l'outil apte à résoudre les problèmes de circulation et le symbole de l'émergence d'un centre urbain, pour le meilleur et pour le pire.

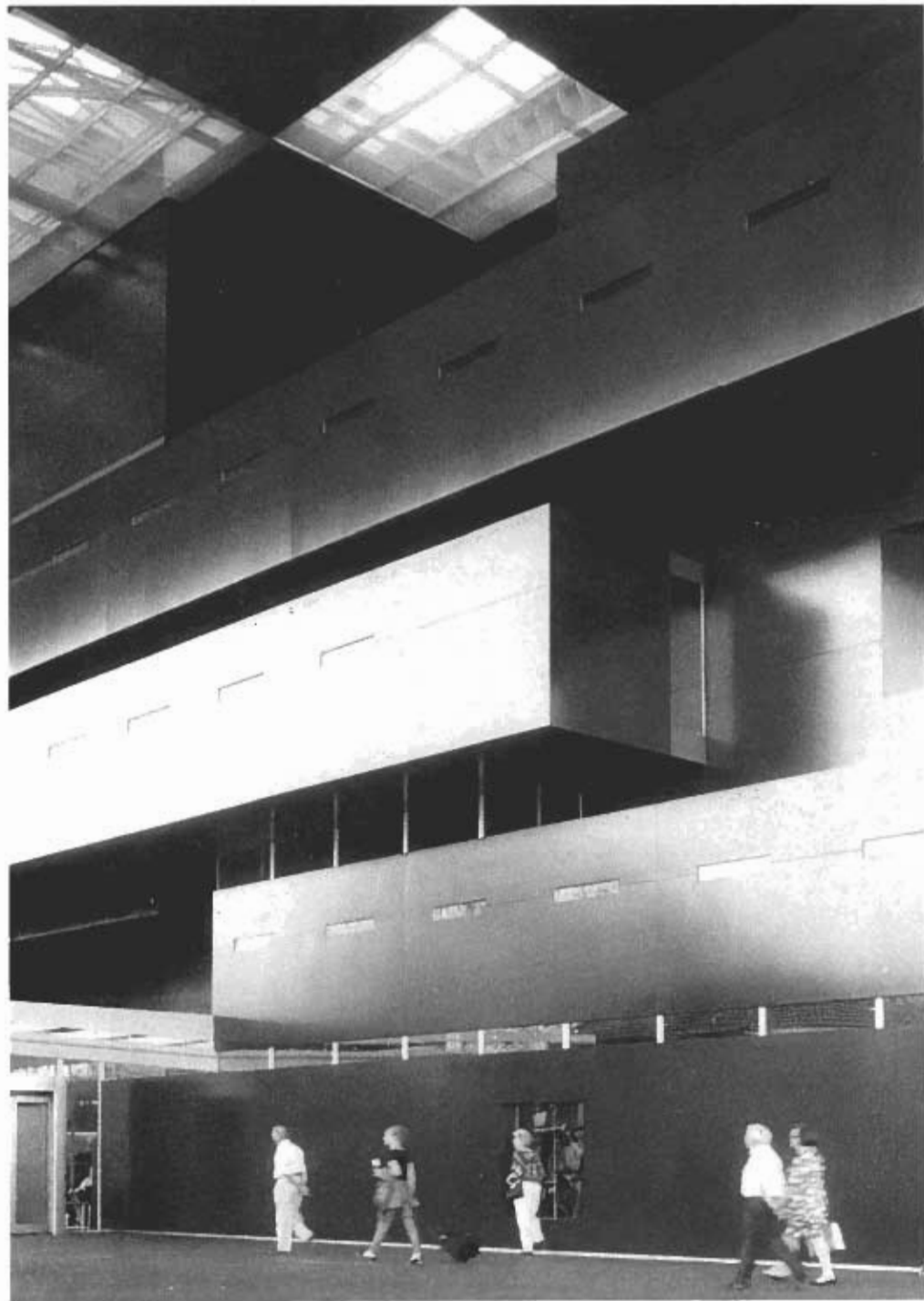
Christoph Allenspach
(adaptation française de Gérard Bourgairel)

THÉÂTRE: DE GRÂCE SOYONS RÉALISTES!

Les communes de Fribourg et de Villars-sur-Glâne veulent construire chacune un théâtre: le chef-lieu envisage une salle de 800 places pour la culture «classique» au coût de 25 millions; sa voisine projette une salle plus petite pour la culture «alternative» pour 15 millions. Au moins avons-nous des projets sur la table. Pourtant des questions se posent:

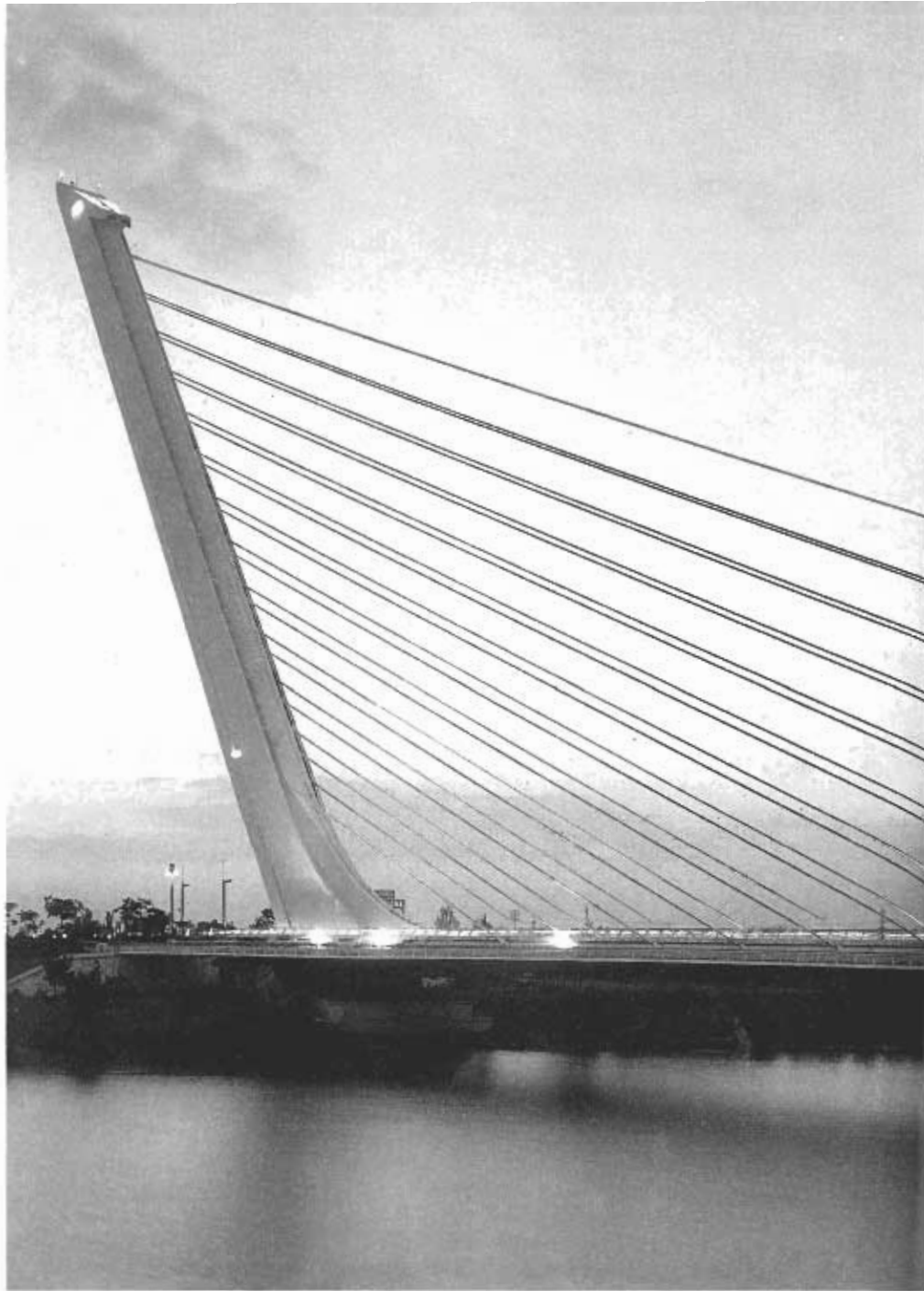
Les estimations sont-elles réalistes? Et pourquoi ces communes n'ont-elles pas mis leur fierté à vouloir les meilleurs bâtiments par les meilleurs architectes? N'a-t-on pas encore pris conscience que l'architecture fait partie de la culture et qu'elle peut être un marketing efficace pour un centre urbain?

Quelques exemples illustrent le propos en pages 8 et 9 et ci-contre. Le projet officiel: à revoir!



*Kultur- und
Kongresszentrum
Luzern, 1995-2000.
Architekt: Jean Nouvel.
Bauherr: Trägerstiftung
mit Stadt und Kanton
Luzern.*

*Le centre des congrès et
de la culture de Lucerne
1995-2000.
Architecte: Jean Nouvel.
Maître d'œuvre:
Fondation Ville et Canton
de Lucerne.*



*Alamillo Bridge in Sevilla/
Spanien, 1987-92.
Ingenieur: Santiago
Calatrava.
Bauherr: Stadt Sevilla.*

PONT DE LA POYA: démontrer ce que l'on veut prouver

Christoph Allenspach
(adaptation française de Gérard Bourgarel)

La direction cantonale des Travaux Publics a écarté une solution alternative. L'architecte Jean Pythoud avait proposé de construire un pont tout en renonçant à la galerie entre le château de la Poya et la porte de Morat. Le Conseiller d'Etat Claude Lässer a invoqué l'atteinte à l'environnement et la faible économie. L'argument de défense du site est fallacieux car le pont tunnel portera atteinte au parc du château; de plus la forme du pont prévu est tout sauf harmonieuse. Les piliers du pont auront une hauteur de 110 mètres et entreront en une fâcheuse concurrence tant avec le château que la cathédrale, les points forts du site. L'ingénieur Christian Menn, le meilleur de Suisse, a démontré, par une proposition alternative, que les piliers pourraient être réduits pour construire un pont élégant s'inscrivant en filigrane. Son pont de Klosters, un pont haubané en diagonale est devenu, quelques mois après son inauguration, une attraction touristique pour la région. L'aspect financier n'est pas du tout convaincant. Renoncer à la galerie donnerait 16 millions d'économisés, selon les experts. La construction du pont de 630 mètres de long est dévisée à 40 millions auxquels s'ajoutent 15 millions pour les accès. C'est fort coûteux: en comparaison, le pont de Klosters d'une longueur de 530 mètres est revenu à 19 millions...

La solution officielle est en tout cas nécessairement chère, car cette lourde construction avec ses piliers monstrueux va engloutir une masse de matériaux coûteux. L'expertise ne pouvait d'ailleurs aboutir à d'autres résultats, étant confiée aux auteurs du projet officiel. Ils ont ainsi joué avec des cartes truquées, dans la mesure où ils n'ont pas analysé les alternatives de Pythoud et de Menn, mais seulement raccourci leur monstre de 100 mètres. Et cela est déjà en soi monumental!

Die kantonale Baudirektion hat eine alternative Linienführung für die Poyabrücke abgelehnt. Der Architekt Jean Pythoud hatte vorgeschlagen, die Stadtbrücke ohne Galerie zwischen dem Poyaschloss und dem Murtenort zu führen. Der Denkmalschutz und die geringe Kosteneinsparung würden dagegen sprechen, meinte Baudirektor Lässer. Das Denkmal-Argument ist fadenscheinig, da auch das offizielle Projekt einen Teil des Poyaparkes zerstören würde. Ausserdem ist die Form der Brücke alles andere als harmonisch. Die Brückenpfeiler messen immerhin 110 Meter in der Höhe und sie konkurrieren sowohl das Poyaschloss und die Kathedrale in unnötiger Weise. Der Ingenieur Christian Menn, der beste seines Faches in der Schweiz, hat mit einer vorgeschlagenen Alternative bewiesen, dass er die Pfeiler weit niedriger und die gesamte Konstruktion elegant und filigran bauen könnte. Seine Brücke in Klosters, eine Schrägseilbrücke des gleichen Types, ist bereits wenige Monate nach dem Bauende zu einer touristischen Attraktion geworden.

Das finanzielle Aspekt ist höchst unglaublich. Der Verzicht auf die Galerie würde 16 Millionen Franken einsparen, meinen die Experten. Die Kosten der Brücke von 630 Metern Länge werden dagegen auf 40 Millionen geschätzt, jene der Auffahrten auf weitere 15 Millionen. Das ist teuer. Zum Vergleich: Die Brücke in Kloster mit einer Länge von 530 Metern hat 19 Millionen Franken gekostet. Das offizielle Projekt ist ganz einfach kostspielig. Das schwere Bauwerk mit den monströsen Brückenpfeilern würde sehr viel teures Material benötigen. Die Expertise konnte allerdings nur zu den vorliegenden Schlüssen kommen, wurden doch die Ingenieure des offiziellen Projektes damit beauftragt. Sie haben insofern mit gezinkten Karten gespielt, als sie nicht die Alternativen von Pythoud und Menn überprüften, sondern lediglich ihr Monstrum um 100 Meter versetzten. Und dieses stört die Denkmäler tatsächlich...

PONT DE LA POYA: ET SI LA ROUTINE N'ÉTAIT PAS UNE FATALITÉ?



*Une alternative novatrice: le pont du Sunniberg à Klosters (1996-98).
Concept: Christian Menn.
Maître d'œuvre: Canton des Grisons.*

Le projet officiel: à revoir!



Pont haubané de 631 m, tel que vu de la tour de la cathédrale.

La qualité de vie dans la ville, c'est le confort et la sécurité pour les habitant(e)s sans voiture. Voilà un postulat qui doit plaire à Jacques Eschmann, responsable de la circulation. Bilan provisoire du ministre vert.



En 1991, tu as été élu comme premier conseiller communal écologiste. Quel était ton concept de départ, tes buts en tant que responsable de la circulation?

Au départ je pensais qu'on m'avait confié la circulation pour m'empêcher de faire quoi que ce soit. Après, je me suis rendu compte qu'il y avait quand même des possibilités d'agir. Rapidement, il s'est présenté le projet Cutaf, et le Service de la circulation a fait toute une série de planifications «Cutaf-compatibles»: modération de trafic, stationnement, deux-roues, piétons, la question des transports publics étant confiée à la Cutaf. L'objectif qu'on s'est toujours fixé au service, c'était de garantir l'attractivité du centre-ville tout en favorisant le transfert modal en faveur des transports publics, des deux-roues et des piétons.

Le premier obstacle qui s'est présenté est le problème financier, le deuxième est la constellation politique qui ne permettait pas de faire de grandes révolutions dans les transports à Fribourg.

Est-ce que tu n'avais pas de buts personnels, d'ambition au-delà de ce que tu décris comme buts pour le Service de circulation? Non, je n'ai pas d'ambition personnelle pour la Commune de Fribourg. J'ai mes idées à moi, qui sont en gros les idées de l'ATE, par exemple la Ville à 30 à l'heure, le trafic lent, des zones piétonnes. Mais, ayant constaté que ces idées ne seraient pas adoptées par le Conseil communal, je n'ai pas voulu demander au Service de la circulation de travailler là-dessus, parce que je me suis rendu compte que le personnel déjà assez chargé aurait travaillé pour le roi de Prusse.

Petits (FAUX) pas à défaut de vision

Et le bilan après huit ans?

Mes buts personnels n'ont pas été atteints, mais cela, je le savais dès le départ. Concernant d'autres buts plus limités, la ville a adopté le concept Cutaf, malgré le compartimentage. Des avancés ont été faites pour la sécurité, surtout en faveur des enfants près des écoles. Il y a des tronçons de pistes cyclables, malheureusement pas de manière continue, et certains équipements favorables aux bus.

Je fais donc un bilan en demi-teinte. Surtout ces derniers temps, je me suis heurté à des obstacles au niveau politique. Je n'ai pas été suivi notamment pour des arrêts de bus sur chaussée, qui sont des éléments très bon marché, faciles à réaliser et efficaces pour faire gagner du temps aux bus.

Les automobiles ont augmenté, comme les giratoires. On voit quelques passages piétons, quelques pistes cyclables, des minis zones 30. En même temps, d'autres villes ont avancé beaucoup plus rapidement dans ce domaine, Lausanne et Berne par exemple. A Fribourg, il n'y a pas de plan, pas de vision d'ensemble perceptible pour la population.

Nous procédons d'une autre manière: une fois les grands principes de planification adoptés, nous préparons de fiches par objets, que nous réalisons pas par pas, en fonction des opportunités et des disponibilités financières.

Mais pour les zones 30, on s'est opposé à la manière fribourgeoise très limitative de régler les choses, puisque le canton applique à la lettre la législation fédérale. Pour la zone 30 provisoire du Gambach, qu'on a dû supprimer, le canton demande une série d'aménagements en dur pour la réintroduire, au lieu de placer un signal à l'entrée sans grands aménagements comme le font d'autres cantons.

Les ingénieurs des Ponts et Chaussées tiennent un autre discours: ils disent qu'ils sont

réceptifs pour des zones 30 mais qu'ils ont besoin d'un plan directeur général précis. Le plan directeur des circulations de la ville est assez boiteux, réadapté tant bien que mal. Nous avons le plan de la modération de trafic pour toute la ville, qu'ils ont d'ailleurs. Lausanne a la délégation de compétence pour introduire des zones 30, que nous n'avons pas.

Il n'est donc pas faux de dire que la ville n'a pas d'objectif politique en matière de transports

L'objectif est la réalisation de la Cutaf. En plus, le Conseil communal a accepté la modération de trafic. Quant à la réalisation, il faut discuter chaque détail. Chaque passage piéton doit faire l'objet d'une décision du Conseil communal.



Lausanne inaugure le TSOL, Genève fait briller les rails de son nouveau tramway, Fribourg attend...



C'est un système archaïque.

Peut-être, mais il a l'avantage de rendre le Conseil communal collectivement solidaire de toutes les décisions, même celles qui sont impopulaires.

Piétons, piétez!

L'inventaire des cheminements piétonniers dort dans les tiroirs: des liaisons pratiques ne sont pas réalisées, ni signalées. Il n'existe aucun document pour informer sur le réseau des chemins – d'autres villes distribuent par exemple des dépliant pour promouvoir le réseau piétonnier.

On n'a pas un inventaire d'itinéraires piétons, on a un plan général avec des fiches pour les réalisations. Ainsi, quand des travaux sont effectués quelque part, on réalise les aménagements du plan. Ce système permet de faire des économies.

Il y a des flots de trafic piétonnier qui ne sont pas du tout pris en compte dans l'aménagement – par exemple les feux verts trop courts autour de la gare. L'idéal c'est comme c'est maintenant, sans feu.

Oui, je me suis rendu compte que ça marche, je suis étonné.

La zone piétonne – en fait deux rues seulement – a été inaugurée en grande pompe mais le plan d'aménagement local qui préconise un cheminement piéton de la Gare à la place du Petit-St-Jean reste lettre morte. L'ouverture de la gare routière GFM n'était-elle pas l'occasion de redistribuer les cartes et de rendre l'avenue de la Gare aux piétons et aux deux-roues?

Non, on n'est pas allé jusque-là, parce qu'il y a dans le centre-ville l'opposition énorme des commerçants et du TCS contre ce qu'ils appellent «des chicanes». Je suis persuadé que le Conseil communal n'aurait jamais accepté une mesure pareille.

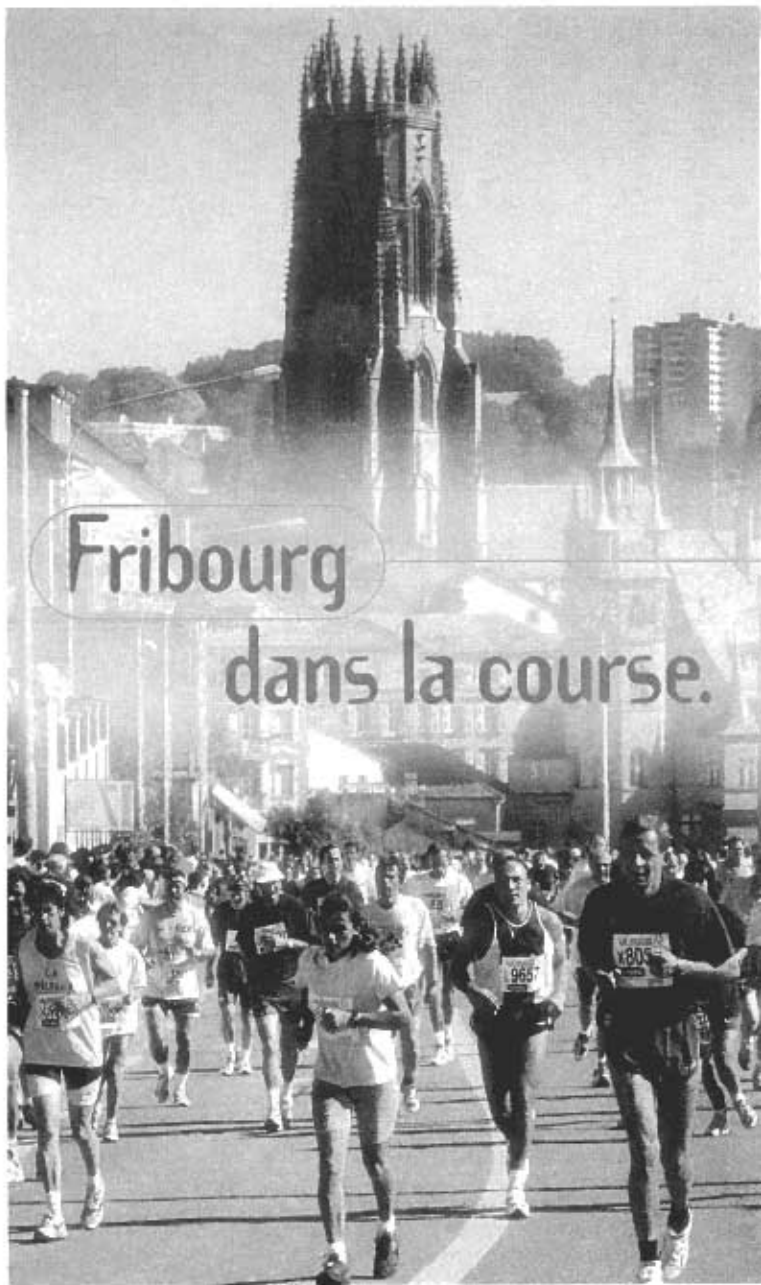
Mais surtout, on attend la mise en place de la Cutaf dans sa première phase avec le compartimentage. C'est à ce moment-là qu'il est prévu comme variante possible la piétonnisation de l'Avenue de la gare.

Est-ce que la Cutaf n'est pas morte dans l'œuf? Le canton ne finance que la moitié de ce qu'il avait promis et qui était déjà un minimum, les communes manquent totalement d'enthousiasme. Que va-t-il rester finalement?

On va demander l'application du règlement de la loi sur les transports qui prévoit que l'Etat prenne en charge le 42% du déficit des frais de fonctionnement. Pour l'an 2000, il ne prévoit que le 13 à 14%. Si le canton ne respecte pas ses promesses, la Cutaf ne va tout simplement pas se faire. A ce moment-là, il faudrait rapidement faire avec un plus petit nombre de communes volontaires un plan régional des transports. La ville de Fribourg a retenu les investissements en attendant la Cutaf. Elle couvre déjà à raison de 8 à 9 millions de francs le déficit des TF, Villars prenant en charge 2 millions. Ce sont des sommes qu'on ne retrouve nulle part ailleurs dans des villes comparables. Avec les graves problèmes financiers de la ville, on ne peut pas lui demander de verser encore plus.

TF: et les clients?

Comme administrateur des TF, qu'est-ce que tu penses de leur service? La notion de «client» ne fait pas partie de la culture d'entreprise. Ce qui n'empêche pas certains collaborateurs de faire un travail remarquable. Côté équipement, il y a un seul bus à plancher surbaissé. La correspondance entre les lignes n'est pas assurée, même lorsque les bus se suivent. Les derniers bus TF n'attendent pas les derniers trains CFF. On pourrait faire mieux, même sans Cutaf.



Fribourg

dans la course.

A l'avenir, tous les nouveaux bus seront à planchers surbaissés. Les achats ont été repoussés dans l'attente de la mise en œuvre de la Cutaf. Au niveau de l'horaire, les correspondances sont assurées en principe, mais certains chauffeurs n'attendent pas. Je pense que la compagnie cherche à satisfaire la clientèle mais c'est vrai qu'on pourrait faire mieux.

Les TF ont besoin d'un bol d'air frais et de sang neuf au niveau des cadres. La fusion annoncée des TF-GFM va au contraire mettre une chape de plomb sur des structures archaïques. Comme on le voit dans les discussions sur le mandat de prestations pour la CUTAF, la nouvelle compagnie va disposer d'un véritable monopole et pourra imposer ses règles du jeu. Une mise en concurrence avec la Poste par exemple ne serait-elle pas bienvenue?

Comme syndicaliste je ne suis pas favorable aux mesures de libéralisation et de mises en concurrence actuellement à la mode. Je ne sais pas comment cela va évoluer, mais je crois que petit à petit les choses vont changer. La Cutaf et la fusion des compagnies poussent quand même les cadres à réfléchir. Je ne suis pas aussi pessimiste que vous.

Pont de la Poya: le problème déplacé

Pourquoi fais-tu toujours le lien entre la Cutaf et le pont de la Poya alors que techniquement le pont n'est pas indispensable.

Si on ne réalise pas un nouveau franchissement de la Sarine, on aura toujours un trafic important en provenance de la Singine et du Schönberg qui empruntera le Pont de Zaehringen: 25 000 véhicules par jour qui passeront devant la cathédrale. Je suis très favorable au projet de réaménagement du quartier du Bourg tel que l'a préparé l'architecte Michel Waeber. Ce projet a été

approuvé par le conseil communal. Même si on diminuait le trafic de moitié – ce qui est utopique – il resterait des nuisances trop importantes. Je rêve d'un quartier du Bourg sans voitures.

Peut-on faire confiance à ce conseil communal pour prendre les mesures radicales qui seraient nécessaires pour mettre en œuvre ce plan? N'y a-t-il pas un risque important de garder du trafic dans le quartier du Bourg pour satisfaire les intérêts des commerçants en place?

Du trafic, il y en aura encore, mais seulement origine-destination. L'octroi de subventions pour le pont se fait à la condition que le trafic de transit soit supprimé dans le Bourg. Le plan sectoriel des transports qui accompagnera le pont de la Poya offre aussi les garanties nécessaires.

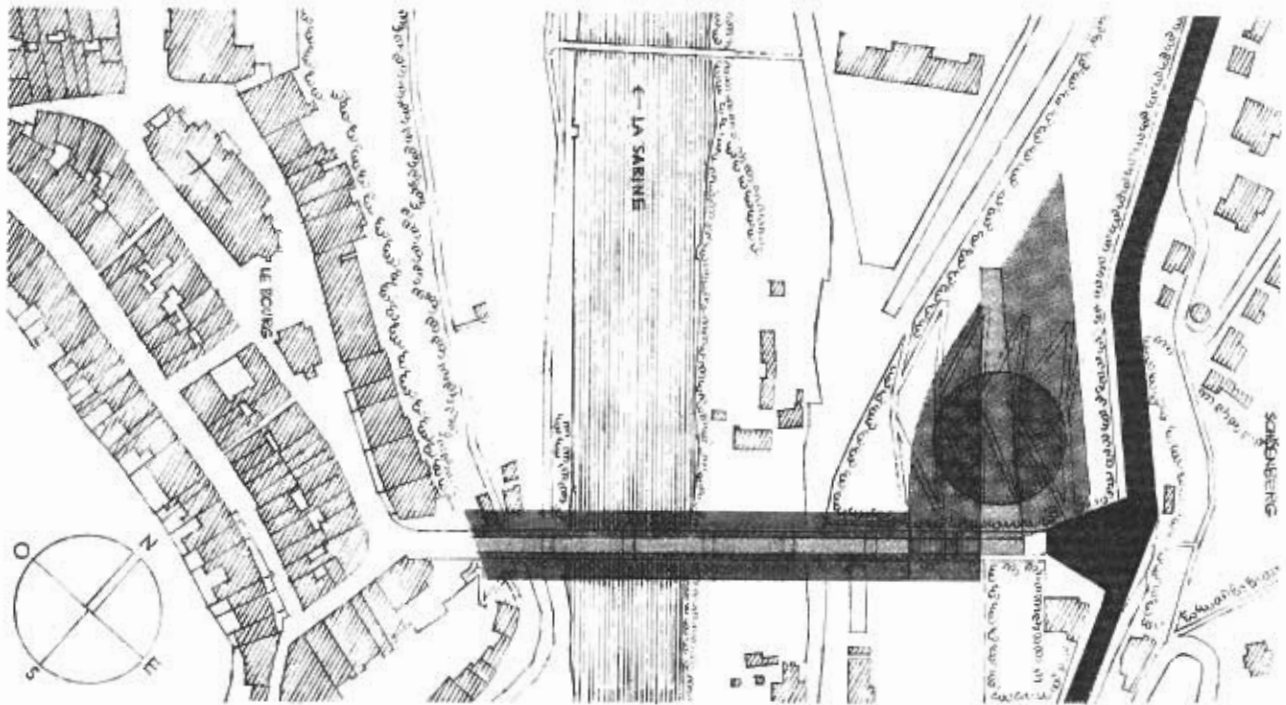
Les quartiers du Jura, d'Alt, de l'Auge et de la Neuveville seront les premiers à souffrir après la mise en service du Pont de la Poya. Nous ne pouvons pas garantir absolument que les objectifs seront tenus, mais les mesures d'accompagnement prévoient pour ces quartiers que le trafic ne soit pas plus important à cause du Pont de la Poya. Ce qui n'empêcherait pas dans le futur une autre constellation politique de prendre des mesures plus sévères.

Il faudra cependant mettre à l'enquête chaque mesure d'accompagnement et voter les crédits nécessaires. Par ailleurs dans le système fribourgeois, la population a peu de moyens pour se faire entendre.

Il faut effectivement une volonté politique pour respecter les engagements. Depuis 1992, le Conseil communal a toujours affirmé sa volonté de fermer le quartier du Bourg au transit après l'ouverture du nouveau pont.

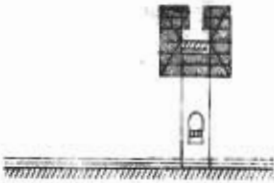
Une fois par année, on va à pied... La promotion économique de la ville met les coureurs en vedette de sa nouvelle plaquette. Le reste de l'année, elle soutient ceux qui n'ont pas compris qu'en ville, les piétons et cyclistes sont les clients les plus fidèles.

LE PONT ZAEHRINGEN REVISITÉ: LE PROJET PYTHOUD

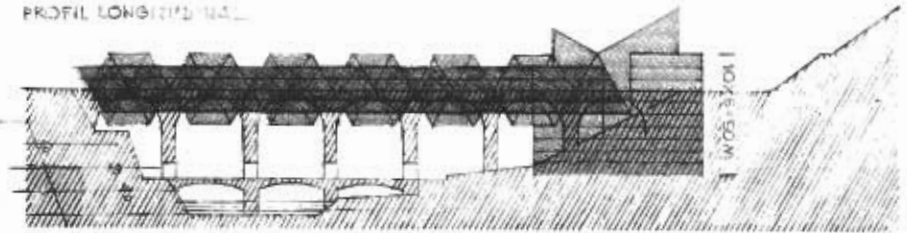


22

PROFIL TRANSVERSAL



PROFIL LONGITUDINAL



Projet d'intégration à l'espace urbain par un édifice tête-de-pont, urbanisé à la façon du Ponte-Vecchio à Florence. Cet édifice pourrait abriter toutes sortes d'activités et recevoir en infrastructure un parking de grande capacité.

LE PARKING DU BOURG: UN PARKING DE TROP



En 1983, Pro Fribourg a combattu avec succès le parking du Bourg. Aujourd'hui nous sommes surpris de te rencontrer parmi les partisans d'un tel projet. Si des places sont nécessaires – ce qui reste encore à démontrer – pourquoi ne pas chercher à mieux utiliser le parking des Alpes qui est à quelques pas et qui est nettement sous-occupé?

Contrairement au projet de 1982, les voitures vont pratiquement disparaître de la surface. De plus, l'entrée du parking bien intégrée et située à l'extérieur du centre historique, ce qui n'était pas le cas en 1983. D'autres solutions peuvent bien sûr être étudiées.

Le nouveau projet de parking va attirer du trafic alors que la ville déclare qu'elle veut enlever le trafic de ce quartier. 700 places de parc en tout représentent un nombre de mouvements non négligeable.

Le trafic origine-destination est bien moins important que le trafic de transit. Il y aura donc une très importante amélioration. Le parking ne devrait pas compter plus de 300 à 400 places.

Quant on constate que la commune a décidé d'autoriser le parcage sur la place de l'Hôtel de ville, on peut douter de sa volonté de mettre en valeur ce quartier à l'avenir?

Je me suis opposé à cette mesure qui représente évidemment un pas en arrière. Il s'agit de faire un essai pour voir si ça fonctionne, et de libérer la place au plus tard lors de l'ouverture d'un parking souterrain.

S'il fallait encore une preuve de la mauvaise foi du Conseil communal, la voilà. Réintroduire le parcage devant l'Hôtel de Ville, démontre clairement quelles seront les mesures d'accompagnement qui devraient préserver les quartiers d'habitation des effets «Poya»: D'abord, on endort les habitants avec des promesses, on aménage même de façon coûteuse. Puis on rompt toutes les règles démocratiques pour s'incliner devant quelques râleurs qui se comportent comme si le domaine public leur appartiendrait. Le plan d'aménagement local, notre exécutif s'en fout.

La «promotion économique» de la Ville consiste essentiellement à encourager le parcage sauvage. Voilà comment on crée le vide dans les caisses de la Ville pour mieux se plaindre ensuite qu'on n'a pas d'argent pour des aménagements. Les parents avec poussettes, les petits vieux à la démarche hésitante, les clientes des commerces de quartier avec des sacs lourds: qu'ils fassent du slalom entre les voitures mal garées, qu'ils s'acquittent de leur facture d'impôt et qu'ils se taisent!

Comment croire aux affirmations concernant les parkings du Bourg? Pro Fribourg s'opposera à la réintroduction du parcage en surface juste à côté d'un grand parking mal utilisé, et à des constructions de parkings inutiles qui défigurent le centre historique et qui rendraient caduc les mesures de modération de circulation.

Christa Mutter

CONTOURNEMENT DE BULLE – LA TOUR-DE-TRÊME UNE SOLUTION COÛTEUSE QUI NE RÉSOUT RIEN À LONG TERME

Jean-Luc Rime

Pour soulager les habitants de Bulle et La Tour-de-Trême des nuisances du trafic, un projet de route de contournement, la A 189, a été mis à l'enquête ce printemps. Les riverains pourront-ils enfin dormir? Rien n'est moins sûr. La A 189 est plutôt une coûteuse fuite en avant dans le tout à la voiture: il n'existe toujours aucun projet de transports publics pour l'agglomération bulloise.

Estimée officiellement à 160 millions de francs dont 79% à charge de la Confédération (64 à 69% selon nos informations), la A 189 vise à améliorer la qualité de vie des habitants des deux communes. Les autorités comptent qu'une bonne moitié des automobilistes préféreront l'emprunter que de moisir dans les bouchons. Des mesures de modération sont du reste prévues afin de les dissuader de passer par le centre et les

encourager à faire le détour par la nouvelle route.

Une voiture sur cinq en transit

Il est difficile de partager l'optimisme des Ponts et chaussées quand on sait qui est à l'origine des nuisances. Seules 22% des voitures qui traversent aujourd'hui la ville sont en transit et utiliseront d'office la A 189. Plus de la moitié (56%) partent des deux localités ou s'y rendent: Le canton espère en drainer une bonne moitié vers la nouvelle route. Les 21% restants sont du trafic interne qui n'utilisera pas la A 189.

Les Bullois et les Tourains sont donc à l'origine de la plupart des nuisances dont ils souffrent. Le danger existe que le trafic reprenne progressivement ses droits au centre-ville puisque les fameux bouchons en auront disparu. On prendra «vite la voiture» pour aller faire une course ou déposer quel-



Avant...



Après...
Nouveaux aménagements à la Tour-de-Trême. Fluidité du trafic et sécurité des différents usagers sont déjà sensiblement améliorées.

qu'un chez le dentiste. Résultat: passé l'euphorie de l'inauguration de la route, les riverains risquent bien de devoir racheter des tampons auriculaires.

Pour éviter cette évolution, un plafond de trafic a été fixé pour les principales rues de Bulle et La Tour-de-Trême: si le nombre de véhicules par jour devait dépasser un certain chiffre, par exemple 6000 à la Grand-Rue (on en compte le double aujourd'hui), le canton contraindrait les deux communes à prendre des mesures plus sévères, en limitant par exemple la vitesse à 30 km/h sur certains tronçons. Seule ombre au tableau: on prévoit d'arrêter le suivi en 2010, alors qu'il faudrait le poursuivre jusqu'en 2020 ou 2030 pour maîtriser la situation. A moins qu'on ne construise dans trente ans l'évitement de la route de contournement?

Pas de transports publics prévus

De nombreuses études, l'une émanant notamment de l'Institut de recherche pour l'environnement construit (IREC) à l'EPFL de Lausanne, ont observé ce mécanisme dans des cas semblables. Pour y parer, les mesures de modération prévues à Bulle et La Tour sont une bonne mesure. Deux obstacles se dressent toutefois: elles sont à la charge des deux communes concernées et n'ont pas encore été mises à l'enquête dans le détail. Elles ne seront donc pas terminées au moment de l'inauguration. Comme de fortes réticences se font sentir chez les élus locaux, on risque au moment de passer à la caisse de pencher pour une variante minimaliste qui ne remplira pas son rôle. Le financement de ces mesures, estimées à 12 millions de francs, dépendra de la volonté politique du moment. Dire oui à la route, c'est donner un chèque en blanc sans garantie de véritable amélioration.

Deuxième mesure pour diminuer les bouchons, la mise sur pied d'un réseau de trans-

ports publics. L'Association transports et environnement (ATE) qui a participé au comité de pilotage de la route la réclame depuis plusieurs années. Le fameux plan sectoriel des transports qui accompagne le projet reste muet à ce propos. Pas un bus supplémentaire, pas un train n'est prévu dans les prochaines années. Comment les habitants peuvent-ils changer leurs habitudes? Le trafic interne, qui constitue la part du lion, continuera à augmenter. On va construire une route à 160 millions de francs sans investir un franc pour imprimer un horaire de bus ni acheter des véhicules. Pervers, le système de financement suisse prévoit que si la route est à charge de Berne, les bus, eux, sont du ressort des communes.

Patrimoine à mettre en valeur

Autre danger, le trafic nouveau généré dans la région par la route. On ira plus volontiers skier aux Mosses ou à Charmey, puisqu'il n'y aura plus de bouchons. A moyen terme, cette évolution apparemment positive sur le plan économique entraînera des nuisances considérables sur les villages des vallées de la Jogne et de l'Intyamon. A quand une route de contournement de Broc ou de Villars-sous-Mont?

Bulle et La Tour-de-Trême ont toutes deux un patrimoine historique à mettre en valeur. Dommage que la démarche adoptée par les autorités ne cherche pas davantage à soulager les deux centres du trafic. La formule «zone de flâne» adoptée à Berthoud (BE) et en projet à St-Blaise (NE) limite la vitesse à 20 km/h et donne la priorité aux piétons sans diminuer l'attractivité des commerces. Qui dit mieux? Les bonnes idées (avantageuses) ne manquent pas.

Pro Fribourg s'oppose à un projet dispendieux – au moins 50 millions à charge du canton – qui ne résout rien à long terme.

Jean-Luc Rime



La Broye fribourgeoise et vaudoise, lorsqu'on regarde la carte de la géographie politique, ressemble à la peau tachetée du léopard. Mais en décollant de Payerne pour survoler la vallée, le félin africain disparaît, au profit d'un ensemble géographique bien dessiné, entre les lacs de Neuchâtel et de Morat, accolé aux premiers replis boisés qui annoncent les Préalpes. Bien exercé sera celui qui pourra dire où sont exactement situées les bornes cantonales si généreusement implantées par les vibrionnantes administrations vaudoises et fribourgeoises...

La vie quotidienne et l'économie contemporaine fonctionnent grâce au mouvement, à l'énergie et à la communication: la voiture, l'électricité, le téléphone, le fax et bientôt Internet sont l'apanage de presque tous les foyers. La confrontation entre les réalités d'aujourd'hui et des institutions qui datent du char à banc, du télégraphe Morse ou de la lampe à pétrole devient cocasse: le Kulturkampf qui a si profondément marqué

les populations de la fin du siècle dernier s'est noyé dans la frénésie de consommation et de quête de confort.

Il faut être au bénéfice d'une culture que ne dispense plus l'école pour se rappeler que les villages où le café est à l'enseigne de la Croix-Blanche n'abritaient que des protestants sur terre vaudoise. Car la Broye, avant d'être fribourgeoise ou vaudoise, est avant tout un bassin géographique cohérent, avec un grand axe de communication Nord-Sud avec des ouvertures béantes sur Fribourg, Berne ou Lausanne. La région est en outre riche d'une diversité confessionnelle et culturelle que l'on s'est jusqu'ici beaucoup attaché à dissimuler derrière les sacro-saintes autonomies des communes et des cantons.

De la commune à la région

La vie politique et économique s'articule aujourd'hui en réseaux où personne ne peut plus ignorer le voisin sans être immédiatement ridicule. Les clochers sont toujours au

milieu des villages, mais à l'heure où le gaspillage des ressources publiques a cessé d'être politiquement défendable, il est impossible d'envisager les transports publics, l'école, la formation, la santé, la gestion des déchets ou le tourisme à une autre échelle que régionale. La communauté d'intérêts que les esprits les plus forts et les notables les mieux assis n'ont pas réalisé, la maigreur des moyens contemporains la permettra sans doute. On l'entrevoit bien avec une première réalisation commune sur le plan scolaire à Payerne.

La Broye fribourgeoise et vaudoise est loin d'être un cas unique en Suisse romande: pensons à la Gruyère, à la Veveyse, au Pays-d'Enhaut et au Gessenay (Saanenland), à La Côte vaudoise et à Genève, aux hautes vallées longitudinales neuchâteloises, jurassiennes et bernoises, etc. Un peu partout des frontières cantonales sont jugées archaïques et les institutions, comme les administrations, sont figées dans un conservatisme qui confine à l'immobilisme: on ne lutte pas facilement contre des situations de rente. L'ancien conseiller d'Etat et conseiller national vaudois Philippe Pidoux le sait bien, lui qui est taxé d'iconoclaste irresponsable pour avoir osé suggérer des économies d'échelle par le biais d'une fusion graduelle entre des institutions semblables, analogues ou complémentaires de Vaud et Genève...

Sans aller aussi loin, l'exemple vécu actuellement par le Chablais vaudois et valaisan est intéressant, dans la mesure où, là encore, le monde politique a eu beaucoup de peine à suivre les réalités quotidiennes, mais où la vie des habitants anticipe clairement l'évolution des institutions. Et pourtant la frontière cantonale est parfaitement marquée, puisqu'elle suit le lit du Rhône à travers tout le Chablais.

Pour comprendre cette évolution, situons tout d'abord le cadre géographique de ce

Chablais en mutation: une vaste vallée (env. 25 x 10 km) coupée par le Rhône qui est également la frontière cantonale Vaud-Valais; de chaque côté, des chaînes de montagnes et des vallées latérales à vocation touristique (vals d'Illiez et de Morgins, vallée des Ormonts, cols des Mosses et du Pillon). Le tout est bordé, aux deux extrémités, par le lac Léman et la cluse du Rhône à Saint-Maurice. Ce vaste bassin est aujourd'hui peuplé de quelque 25 000 habitants, essentiellement regroupés dans les villes et bourgs vaudois de Villeneuve, Aigle et Bex, dans les cités valaisannes de Vouvry, Monthey et Saint-Maurice.

Les chiens de faïence

Comme la Broye romaine sur le Plateau suisse (Avenches-Aventicum), le Chablais gallo-romain fut une zone de passage obligé à travers les Alpes, entre l'Italie et le limes germanique (entre Martigny-Octodure et Vevey-Vibiscum). Jusqu'à ce siècle, le cours tumultueux et imprévisible du Rhône a rendu la plaine difficilement praticable et la traversée du fleuve toujours malaisée. Longtemps, un seul pont le franchissait, à Massongex, près de Bex. C'est dire que pendant des siècles, les populations des deux rives ont été contraintes de longer les piémonts valaisan ou vaudois, en s'ignorant superbement, même si la maison de Savoie a regroupé durant deux siècles les deux territoires sous sa bannière à croix blanche sur fond rouge. L'exploitation du sel (le pétrole des débuts de l'ère contemporaine) que l'on trouvait à Bex et près de Villars-sur-Ollon a ensuite incité les Bernois à annexer purement et simplement à leur canton la partie vaudoise du Chablais, qui avait à sa tête un gouverneur (magistrat cantonal bernois) et non pas un bailli (fonctionnaire «colonial»). La partie bas-valaisanne était alors placée sous l'autorité très pesante des dizains du Haut-

Valais, de l'évêque de Sion ou de l'Abbé de Saint-Maurice d'Agaune. Le paysage et l'architecture portent encore aujourd'hui la marque des «occupants» latins d'un côté, germaniques de l'autre.

Sur les deux rives du Rhône, les guerres napoléoniennes ont ensuite durablement ruiné les communes et décimé la population, sans que la misère ne conduise à établir de meilleurs liens. Car à la fondation de la Confédération moderne, on note que le Valais, catholique et conservateur et les arrogants radicaux vaudois, se sont trouvés en première ligne au moment de la guerre du Sonderbund. Au point que les forteresses conçues par le général Dufour dans le défilé de Saint-Maurice furent occupées par deux détachements ennemis de part et d'autres du Rhône, alors qu'elles avaient été bâties pour abriter une seule garnison et barrer le passage à travers la cluse entre les Dents-de-Morcles et les Dents-du-Midi

Nouveau paysage et économie industrielle

Il a fallu attendre le début du XX^e siècle, le développement des chemins de fer et les premiers travaux d'assainissement de la basse plaine du Rhône – menés principalement au cours des mobilisations de 14-18 et de 39-45 – pour que l'on passe, enfin, plus aisément d'une rive à l'autre, grâce à l'édification de plusieurs nouveaux ponts (Saint-Triphon-Collombey, passerelle Aigle-Illarsaz, pont de la Porte-du-Scex).

Le développement de la chimie (aujourd'hui Novartis à Monthey, avec plus de 2000 collaborateurs) et la création de nombreuses petites et moyennes entreprises industrielles à partir des années cinquante ont accéléré un vaste mouvement de pendulaires travaillant en Valais, mais habitant la rive vaudoise.

Dans le même temps, les «trente glo-

rieuses» ont vu les communes s'équiper sans égard aux réalisations de leurs voisines: on décompte ainsi une dizaine de piscines couvertes privées et publiques dans un bassin de population regroupant seulement 25 000 habitants, rappelons-le. Dans le domaine de la santé, on dénombrait il y a peu encore trois grands hôpitaux (Aigle, Leysin et Monthey), plus d'une vingtaine d'EMS, de cliniques et d'«infirméries» locales.

Par contre, les écoles et la formation sont restées très longtemps des parents pauvres, puisque dans la région, seul le Collège de Saint-Maurice (institution privée et confessionnelle avant sa reprise et sa laïcisation par l'Etat du Valais) conduisait à la maturité fédérale et ouvrait les portes des Universités. Les prochains Gymnases vaudois se situaient à Lausanne (50 km). Et les apprentis – chimie exceptée – devaient faire le voyage de Martigny et de Sion ou de Vevey et de Lausanne pour leurs cours professionnels.

Le coup de fouet de Berne: des crédits et une radio locale

On peut se demander pourquoi les édiles, qui ne sont ni plus ni moins intelligents que partout ailleurs, n'ont pas tenté plus tôt d'édifier – littéralement – des ponts entre les deux rives du Rhône. D'autant plus que de part et d'autre, ils se déclaraient volontiers et constamment mal aimés de Sion ou de Lausanne...

Dans le Chablais, il a fallu l'arrivée au pouvoir de deux personnalités dotées d'une vision plus large que leurs frontières communales pour que voie le jour une Association du Chablais, à la fin des années soixante. Bernard Dupont, président à Vouvry, et Charles Reitzel, syndic d'Aigle, ont tenté de faire enfin se rencontrer les notables des deux rives du Rhône. Leur pro-

jet se limitait au départ à une meilleure entente que favoriserait un dialogue permanent. Rien de visionnaire et l'association des élus serait sans doute resté une coquille vide et agréablement ronronnante si deux facteurs imprévisibles et entièrement nouveaux n'étaient survenus.

Au début des années septante, les Chambres fédérales votaient une enveloppe de 100 millions de crédits sans intérêts ou à bas taux d'intérêts et une nouvelle loi fédérale sur l'aide aux investissements dans les régions de montagne (la LIM). Parallèlement, le monopole de la radio-télévision publique était alors âprement discuté. Ceci aboutit à la mise en place d'un «essai» d'un an avec des radios locales concessionnées par Berne.

L'Association du Chablais, entraînée par les radicaux vaudois et par leurs cousins radicaux-sociaux bas-valaisans, a rapidement vu le parti qu'elle pouvait tirer de ces deux ouvertures: tout simplement des crédits très bienvenus et une nouvelle tribune inespérée.

L'union salvatrice

Pour recevoir la manne de Berne, il fallait que la région se constitue en association et qu'elle apporte la preuve que toutes les conditions (population, territoire, économie) étaient réunies. Les municipalités étaient très désireuses d'obtenir ces crédits à des conditions aussi favorables (les taux des emprunts bancaires avaient pris l'ascenseur après la première grande crise pétrolière de 1974), mais elles avaient dû constater que ni le Bas-Valais tout seul, ni le district d'Aigle ne réunissaient les conditions désirées, alors qu'il s'agissait bien de régions de montagne! En mettant sur pied deux associations régionales de développement économique, l'une vaudoise et l'autre valaisanne, puis en les regroupant sous un même toit,

l'Organisme intercantonal de développement du Chablais (OIDC), tout était fait aux yeux de Berne.

Mais avec la seule LIM, le mariage ne fut pas totalement consommé. Car les projets valaisans devaient, au coup par coup, recevoir l'aval de Sion et les réalisations vaudoises ne pouvaient voir le jour sans le visa de Lausanne: la coordination est ainsi restée plus formelle que réelle. Mais là où le transit de l'argent public continuait à suivre les étroits canaux administratifs cantonaux, les ondes radio n'ont guère rencontré d'obstacle. Radio-Chablais, une fois la concession en poche, s'est totalement affranchie des deux capitales pour jouer un rôle informatif et culturel étroitement limité aux frontières d'un bassin chablaisien légèrement élargi (la Riviera vaudoise voisine), tout en permettant aux Valaisans comme aux Vaudois de mieux comprendre leurs enrichissantes différences.

Pour financer le nouveau média sur lequel quelques éditeurs de journaux régionaux avaient un œil concupiscent, l'Association du Chablais s'est comportée en propriétaire jalouse: collaborer aux programmes était certes possible, mais céder des parts n'entraînait pas en ligne de compte. En plus des maigres recettes publicitaires des débuts, on a ainsi fait appel à une redevance à bien plaisir que versent la très grande majorité des communes des deux rives du Rhône. Celle-ci est calculée en fonction du nombre total d'habitants. Ce principe, discutable, n'a jamais été mis en question.

On peut y déceler la preuve que le besoin d'informations régionales était tel que ce soutien public à un organisme privé a recueilli le consentement du plus grand nombre. Mais on peut surtout y voir l'évidence qu'une institution adaptée à cette fin de siècle était reçue comme quelque chose de parfaitement naturel.

La programmation de Radio-Chablais, son souci de couvrir l'actualité et la vie associative de toute la région ont en outre assuré le succès de la formule. Car le terrain était largement préparé à accueillir tout nouveau pont entre les deux rives du Rhône, puisque – semble-t-il – seuls les édiiles ne se rencontraient pas.

Bon sens et caisses vides

Le pas le plus récent de cette collaboration, qui a nécessité la mise en place de nouvelles institutions et la mise en œuvre de nouveaux moyens, ne doit aujourd'hui plus rien à une impulsion bernoise et fédérale. Il est aujourd'hui une simple preuve de bon sens, autant que la conséquence logique de l'éloignement mutuel des deux Chablais cantonaux de leurs capitales respectives, Lausanne et Sion, que de l'état général des finances publiques.

Les caisses vides contraignent à revoir les transports publics (les quatre compagnies vont fusionner pour créer une seule et même société) tout autant que les infrastructures de santé. Ainsi les deux hôpitaux de Monthey et d'Aigle vont-ils être dotés d'une direction administrative et médicale unique et les redondances entre les services seront éliminées (une maternité au lieu de deux, par exemple).

Les perspectives sont largement ouvertes, maintenant que la première brèche est faite. Elles concernent l'école et la formation professionnelle, où des progrès peuvent encore être faits. Ces regroupements sont d'une importance vitale pour l'économie touristique, au moment où la taille des stations de montagne est insuffisante pour leur assurer à la fois une présence sur Internet, gérer par l'informatique leurs réservations tant dans l'hôtellerie que la para-hôtellerie (chalets, appartements) et assumer les coûts astronomiques d'une promotion et d'une propa-

gande efficaces. La liste est longue de toutes les entreprises communes possibles: route de transit entre Montreux et la Savoie, regroupement de coopératives agricoles, exploitation forestière, services communs à toutes les communes de montagne et de plaine, gestion des affaires sociales, etc.

Lentement – bien trop lentement aux yeux de beaucoup – le paysage institutionnel évolue. Les progrès sont conditionnés par une culture de la transparence et de la loyauté qui ne sont pas les qualités maîtresses de nombreux politiciens locaux, pour lesquels la rétention d'information est une manière de conserver l'entier du pouvoir.

Le Chablais – le vocable ne faisait pas partie de la langue vernaculaire jusqu'au début des années huitante et il désignait auparavant la Savoie voisine – commence toutefois par être une réalité vécue dans les têtes, avant de pénétrer dans les cœurs: si les adultes aujourd'hui calculent et font des comptes, les «ados» chablaisiens se retrouvent avec leurs planches à roulettes indifféremment à Monthey ou à Ollon. Ils apprennent aujourd'hui à se connaître. Ils s'aimeront peut-être mieux que leurs pères demain...

Ce qui est sûr, c'est que l'appartenance à deux cantons n'est pas mise en cause comme elle l'avait été par la brusque éruption d'inscriptions sprayées sur les gares de l'Aigle-Ollon-Monthey-Champéry dans les années septante: personne ne veut vraiment d'un «Chablais libre», mais tout le monde exige que cessent les gaspillages. En bref, chacun espère que l'image d'Epinal tirée sur papier à la presse à main soit refondue par un ordinateur performant et grâce à un programme de traitement de l'image tout à fait contemporain. Elle pourrait alors être diffusée sur le world wide web.

De l'art contemporain dans une forteresse médiévale

Le Belluard, fait de pierres et de poutres, à l'aspect monacal, inspire depuis des années un nombre étonnant d'interventions artistiques contemporaines. Pourquoi? Parce que c'est un espace nu, brut, qui laisse la place à l'imagination, aux fantasmes mêmes des artistes invités. Cette année encore, la forteresse va prouver qu'elle est un lieu idéal pour l'expérimentation et les rencontres. Selon Klaus Hersche, les directeurs qui ont, bien sûr, chacun leur propre sensibilité et leur propre point de vue sur la création artistique. Il s'agit de Cis Bierinckx (Gand), Dirk Seghers (Bruxelles), Alexandre Horwath (Vienne), Nikki Milican (Glasgow), Tim Miller (Los Angeles) et Koen Van Daele (Ljubiana). Klaus Hersche leur a donné carte blanche pour animer quinze jours d'expérimentations artistiques. Après quelques séances de travail collectives au début de l'année, les six programmeurs ont spontanément abouti à un fil rouge: migration – displaced persons. Du 25 juin au 10 juillet, une trentaine de productions provenant des quatre coins du monde seront présentées au Belluard. Les artistes invités sont Africains, Européens, Américains ou Australiens. Ils utilisent des langages et des outils de communication différents, mais ils font passer un message identique: «ils sont tous des migrants dans un monde où les idées ne sont plus d'aucun réconfort.» Le Belluard Bollwerk de Fribourg ne sera qu'une escale pour ces artistes, le temps de faire partager au public leurs questionnements et leurs préoccupations sur notre époque et notre société.

L'édition 99 du BBI laisse une large place à la musique, car c'est dans cette forme d'expression qu'il y a actuellement le plus d'échanges, d'interactions entre les différents styles. Rien n'est figé, au contraire, chacun puise là où il veut pour créer sa

Information:

Belluard Bollwerk International
P.O. Box 120 CH-1701 Fribourg
phone ++41 (0) 469 09 00
(3.6.-14.7.: ++41 (0)26 322 59 57)
fax ++41 (0) 469 09 01
(3.6.-14.7.: ++41 (0)26 322 61 85)
e-mail: belluard@bluewin.ch

propre musique, en fonction de sa propre identité. Ainsi, le programme propose des concerts de musiques ethniques traditionnelles (les gitans de Macédoine ou les chanteuses touarègues), mais aussi des soirées électroniques avec des D Js (Miura, Crol ou Mutamassik) et de magnifiques bricoleurs de sons tels que David Shea ou Hänzeli et Gretzel, qui sont, selon Dirk Seghers, les nomades urbains de notre époque.

L'image a également une place prépondérante dans cette édition. Elle est servie, notamment, par le cycle cinématographique imaginé par Alexander Horwath et Bert Rebhandl. Intitulé «pour un petit cinéma», ce cycle donne la parole aux minorités qui s'expriment à travers un art majeur. La vidéo, l'image électronique sont également des médias largement utilisés de nos jours pour passer des messages. Elles ont tout naturellement leurs places dans l'édition 99 du BBI. Cette année encore, la forteresse du Belluard a de nouveau marqué de sa magie plusieurs troupes qui créeront, tout spécialement pour Fribourg, des performances-installations, où le décor, l'ambiance pèsent de tout leur poids. C'est le cas, notamment, d'Osseus Labyrinth (Los Angeles) ou de Third Angl (UK).

Pour que son action ait du sens, le BBI veillera à créer des conditions idéales de perception, de lecture et de compréhension des œuvres proposées. Afin qu'une réelle rencontre puisse naître entre les artistes et le public.

Sara Nyikus

BELLUARD BOLLWERK INTERNATIONAL 1999

curated by Cls Blierinckx - Alexander Horwath - Nikki Milican - Tim Miller - Dirk Seghers - Koen Van Daele

25.6.	18h00	vernissage elke boon - dirk breeckmen - david clearhout (belgique) <i>transference - locations in memory and time</i> - exposition à fri-art (25.6. - 31.7.)
	19h00	ouverture der blaue kompressor gustav deutsch & hanna schlmek (wien) <i>odyssey today</i> - information container & travel-art archive à la place python (25.6.-10.7.)
	20h00	banquet d'ouverture
	21h00	kocani orkester (macédoine) concert - fanfare de gitans
	23h00	dj miure (bruxelles) concert - dj event et party
26.6.	14h00	eteller pour enfants <i>le couleur, ça se mange ?</i> (animé par française emmenegger)
	20h30	orchester 33 1/3 (wien) concert - musiques diverses
	22h00	christian fennessz & monoscope (wien) concert - musique électronique et vidéo
	23h30	scratchpetlend (bruxelles) <i>game boy project</i> - concert interactive
27.6.	21h00	hänzel & gretzel (paris) & dj crol (bruxelles) & ulien heter (paris) <i>hamletmaschine</i> concert & vidéo installation
29.6.	18h30	gustav deutsch (wien) programme de films I - cinéma expérimental (cinéma rex)
	21h00	osseus lebyrint (los angeles) <i>palingenesis</i> - performance
30.6.	18h30	für ein 'kleines kino' / matteo gerrone (italie) <i>ospiti</i> - film (cinéma rex)
	20h00	bert rebhandl (wien) conférence für ein 'kleines kino' (information container, place python)
	21h00	hee kyung lee & dancers (los angeles) <i>voices from the deep</i> - danse performance
	22h30	osseus lebyrint (los angeles) <i>palingenesis</i> - performance
1.7.	21h00	hee kyung lee & dancers (los angeles) <i>voices from the deep</i> - danse performance
	22h30	thomas köner & jürgen reble (dortmund/bonn) <i>tabula smaragdina</i> - musique et film
2.7.	21h00	denielle brazell (los angeles) <i>welcome to the bitch house</i> - performance et installation
	22h30	devid shoe & scanner & dellilo (usa/uk) concert - sampling et vidéo
3.7.	14h00	eteller pour enfants <i>le chesse eux sons</i> (animé par claudio de martino)
	19h00	third engel (sheffield) <i>saved</i> - performance et installation (ancien arsenal, 19 - 21h)
	20h30	tartit (louareg) concert - musique vocale et percussion
	22h00	denielle brazell (los angeles) <i>welcome to the bitch house</i> - performance et installation
	22h30	mutamessik (new york) concert - dj event
4.7.	18h30	one torfs (bruxelles) <i>zyklus von kleingickelten</i> - film (cinéma rex)
	20h00	third engel (sheffield) <i>saved</i> - performance et installation (ancien arsenal 20 - 22h)
	21h00	stevie wishart (sydney) concert - musique vocale et électronique
	22h30	on von dienderen (gent) <i>visitors of the night</i> - vidéo
6.7.	18h30	gustav deutsch (wien) programme de films II - cinéma expérimental (cinéma rex)
	20h00	gustav deutsch (wien) conférence sur <i>film ist</i> (information container, place python)
	21h00	meire esher (israël) <i>spears into hooks</i> - concert et vidéo
	22h30	on von dienderen (gent) <i>visitors of the night</i> - vidéo
7.7.	18h30	für ein 'kleines kino' / coin moore (deutschland) <i>plus-minus-null</i> - film (cinéma rex)
	21h00	kire o'reilly (bristol) <i>women to dream about</i> - performance
	22h00	goet island (chicago) <i>the sea & poison</i> - théâtre performance
8.7.	21h00	goet island (chicago) <i>the sea & poison</i> - théâtre performance
	23h00	academia ruchu (warszawa) <i>the song</i> - théâtre performance
9.7.	20h30	markus hinterhäuser (salzburg) <i>geline ustvolkskaje : sonetes pour piano solo</i>
	22h00	academia ruchu (warszawa) <i>the song</i> - théâtre performance
10.7.	18h30	goet island (chicago) workshop (à l'atelier de gestes)
	20h00	der blaue kompressor odyssey today - finissage (place python)
	22h00	kire o'reilly (bristol) <i>bad humours / effected</i> - performance
	22h00	academia ruchu (warszawa) <i>the army</i> - intervention de rue (place python)
	23h00	devid krekeuer's klezmer madness I (new york) concert et fête de clôture

SUR LES TRACES DE FRANÇOIS BIRBAUM PREMIER MAÎTRE DU JOAILLIER FABERGÉ

**Voyage d'art et d'étude
à Saint-Pétersbourg
du 5 au 12 septembre 1999**



En collaboration avec la Fondation pour la Renaissance de Saint-Pétersbourg et l'Association des Amis de François Birbaum à Aigle, Pro Fribourg organise à nouveau un voyage exceptionnel d'une pleine semaine pour visiter la ville des bords de la Néva. Il s'agira cette fois-ci de marcher sur les traces de Frants Petrovitch Birbaum, le «premier maître» du joaillier Fabergé.

Ce voyage promet d'être particulièrement intéressant, dans la mesure où les participants seront les hôtes de la directrice des musées de l'Ermitage et non pas de simples touristes. Ceci peut sembler purement formel, mais c'est avant tout l'occasion de bénéficier de tarifs préférentiels, de services particuliers et performants (transports, repas, etc.) et, surtout, d'être en contact direct avec les responsables des différentes institutions, musées, palais, etc. qui participent à cette exceptionnelle opération russo-suisse. Le programme prévoit un vol de la Suisse à l'aérodrome de Pulkovo le dimanche 5 septembre et un retour le 12, un dimanche également. Le logement est réservé à l'Hôtel Saint-Pétersbourg***, sur les quais de la Néva, face à la forteresse Pierre et Paul et au Musée de l'Ermitage, dont toutes les chambres font face à l'un des plus beaux panoramas de la ville.

Visites et colloque

Le programme de ce voyage s'articule autour de nombreuses visites – sans files

d'attente – au cours desquelles on pourra contempler ce que les touristes ne voient jamais (les réserves des musées et palais), ainsi que d'un colloque consacré à François Birbaum, au joaillier Fabergé et au climat intellectuel fabuleux, fait de curiosité et de créativité, qui régnait dans la capitale de la Grande Russie au cours de ce qu'on a appelé le Siècle d'Argent.

Les échanges prévus avec les responsables russes permettront également de lever un coin du voile sur les nombreuses responsabilités que Birbaum a délibérément prises après la Révolution d'Octobre. On sait peu, aussi bien à Fribourg qu'à Saint-Pétersbourg, que ce Fribourgeois a fait partie de plusieurs «soviets» entre 1917 et 1919. Il avait même été pressenti par Gorki comme futur vice-commissaire du peuple aux arts appliqués (on dirait aujourd'hui «vice-ministre»). L'artiste fribourgeois avait également tenté de mettre sur pied une formule d'apprentissage proprement révolutionnaire pour son temps et aujourd'hui encore d'actualité.

Le programme tel que préparé par les responsables de la Fondation pour la Renaissance de Saint-Pétersbourg et par les différents responsables des palais et musées prévoit encore une escapade au lac Ladoga, pour la visite de monastères construits sur diverses îles. Un bateau de croisière accueillera les participants pour deux nuits et une pleine journée. Quant aux transports

dans la ville et dans ses environs, ils seront assurés par un autocar spécialement mis à notre disposition.

Dimanche 5 septembre

Vol de Genève ou de Zurich jusqu'à Poulkovo, l'aéroport de Saint-Pétersbourg. Accueil et prise en charge par la Fondation pour la Renaissance de Saint-Pétersbourg. Déplacement à l'hôtel.

Lundi 6 septembre

Colloque Birbaum / Fabergé à la salle de conférences de l'Ermitage (en russe et en français) ou visite libre du musée et de ses collections.

Visite du musée de l'Académie des Arts décoratifs et industriels (ex-Institut Stieglitz) et présentation des dessins des élèves, parmi lesquels Birbaum – il y fut élève et enseignant – de même que tous les cadres de Fabergé.

Visite du musée minéralogique de l'Ecole des Mines, avec la collection (habituellement pas exposée) des pierres gravées dont Birbaum était à la fois le designer et le responsable technique.

Mardi 7 septembre

Colloque et visite de l'Ermitage, y compris une partie des réserves dédiées à Fabergé et aux divers maîtres qui travaillaient ou collaboraient avec le joaillier des tsars.

Soirée libre. Possibilité d'assister à un spectacle théâtral ou musical, dont les places seront réservées par la Fondation pour la Renaissance de Saint-Pétersbourg.

Mercredi 8 septembre

Visite du cabinet d'échantillons de Rousskié Samotsviéti (la société qui a pris la succession de Fabergé).

Repas au restaurant du Musée du palais Pavlovsk. Visite du palais, des réserves et du parc.

**INSCRIPTION AU VOYAGE D'ART ET D'ETUDE A SAINT-PETERSBOURG
SUR LES TRACES DE FRANÇOIS BIRBAUM**

Je suis intéressé par ce voyage exceptionnel du 5 au 12 septembre 1999 et je m'y inscris immédiatement, sachant que les inscriptions seront prises dans leur ordre d'arrivée.

NOM: _____

PRENOM: _____

Accompagnant(e/s) éventuel(le/s)

NOM: _____

PRENOM: _____

ADRESSE (rue, N°): _____

NPA: _____ DOMICILE: _____

VCEUX: chambre simple chambre double cocher la case svp

DATE: _____ SIGNATURE: _____

Renvoyer sans délai à: PRO FRIBOURG, Stalden 14, 1700 Fribourg.

Visite du palais Elaguine et de son exposition d'arts décoratifs, y compris les réserves et le parc.

Le soir, départ en croisière sur un navire-hôtel pour l'île de Valaam sur le lac Ladoga, le Barbizon des artistes russes du temps de Birbaum.

Jeudi 9 septembre

Visite des trois monastères des 14e, 18e et 19e siècles construits sur les îles du lac Ladoga. Retour à St-Pétersbourg et arrivée du navire-hôtel pour le petit déjeuner du vendredi.

Vendredi 10 septembre

Visite de Peterhof, son palais, ses collections et ses réserves.

Repas à la Table des Empereurs, dans le parc.

Visite du palais de la Grande Catherine et du parc, à Tsarskoïé Sélo.

Samedi 11 septembre

Tour de ville: visite de la forteresse Pierre et Paul et de la cathédrale du Saint-Sauveur, témoin des arts décoratifs du Siècle d'Argent.

Repas en ville, puis visite du Musée russe, avec notamment les salles dédiées à Schischkine, maître de Birbaum et collaborateur du peintre suisse Koller (à ui l'on doit la fameuse diligence du Gothard).

Soirée libre et possibilité d'assister à un spectacle musical ou théâtral.

Dimanche 12 septembre

Matinée du dimanche libre et retour en Suisse. Arrivée en fin d'après-midi.

**Délai d'inscription:
URGENT
c'est-à-dire
immédiatement,
dès la parution
de cette revue**





Bateau de croisière sur le lac Ladoga.

Délai d'inscription: URGENT
C'est-à-dire immédiatement,
dès la parution de cette revue

Car le nombre des participants est limité et les inscriptions seront prises dans leur ordre d'arrivée. Pour des motifs évidents d'organisation (visas, réservations, avion, etc.) et pour des raisons qui tiennent à l'administration russe, les inscriptions ne pourront plus être prises au-delà du 5 juillet.

Coût indicatif du voyage et du séjour: prévoir environ 2500 francs suisses par personne. Cette somme est aujourd'hui seulement indicative. Le montant exact doit encore être précisé. Ce prix comprendra:

- A) Transferts à l'aéroport et transports en bus durant toute la semaine, toutes les entrées dans les palais et musées, ainsi que la documentation (en français);
- B) l'hébergement avec petit-déjeuner prévu pour 7 nuits/8 jours, chambres à 1 ou 2 lits;
- C) Tous les repas de midi pris ensemble dans d'excellents restaurants;
- D) Les repas du soir sont libres et à la charge de chacun (de 5 à 12 \$US);

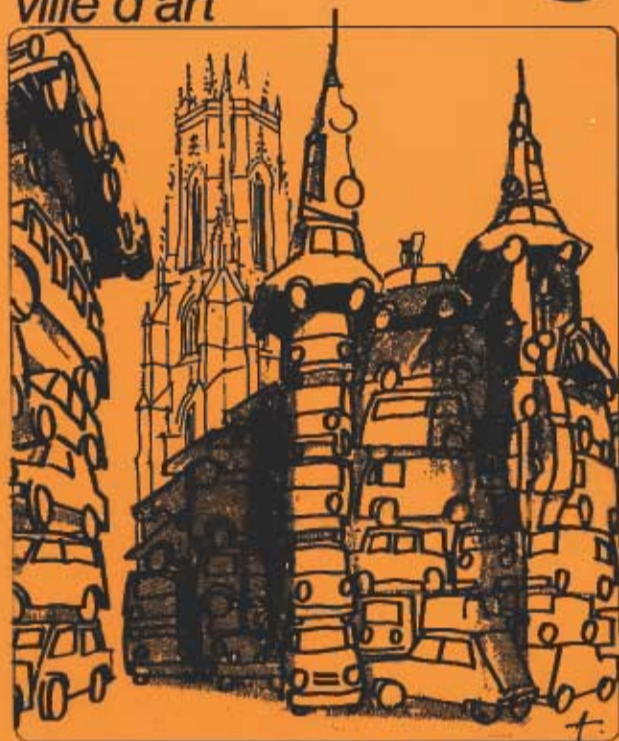


- E) Croisière sur le lac Ladoga, avec guide, logement et tous les repas;
- F) Voyage en avion Suisse-St-Pétersbourg;
- G) Visa pour la Russie: le prix est inférieur au tarif touristique puisque nous sommes les «hôtes» des Russes.

Une soirée de préparation réunira tous les participants au début du mois de juillet.

fricbourg

ville d'art



ses parkings

1983-1999
même combat!