

PRO FRIBOURG

Juin-juillet 1986

Trimestriel N° 69



**Où va la région?
Mais quelle région?**

Sommaire

| | | |
|--|----|----|
| Penser en terme de région (ca) | p. | 4 |
| Des abords qui débordent (ec) | | 6 |
| Givisiez: la mutation du village en banlieue industrielle (as/mc) | | 12 |
| Plan de la région de Fribourg | | 22 |
| Un exemple: Tavel | | 24 |
| Un exemple: Rechthalten | | 26 |
| Aménagement: cinquième roue du développement ? (ca) | | 28 |
| Menace sur le site de Bourguillon (gb) | | 32 |
| L'expansion grandissante de la Placette (gb) | | 34 |
| Enfin des concours pour les bâtiments publics ! | | 36 |
| En bref | | 41 |
| Léo Hilber † | | 42 |

Collaborateurs à ce cahier:

| | |
|-----------------------------------|-------------------|
| Christoph Allenspach (ca) | Eva Johner |
| Primula Bosshard | Christa Mutter |
| Gérard Bourgarel (gb) | Jean Pythoud |
| Elisabeth Castellani-Stürzel (ec) | Suzanne Richard |
| Michel Charrière (mc) | Armin Schöni (as) |
| Christian Hälg | Thomas Urfer |

Photos: Primula Bosshard, Christian Hälg

Les textes en allemand ont été traduits ou interprétés par Gérard Bourgarel.

Imprimerie Mauron + Tinguely S.A. Fribourg

Tirage: 4'200 ex.



PRO FRIBOURG

Secrétariat: Stalden 14, 1700 Fribourg

CCP 17 - 6883-3, Fribourg

Cotisation:

Ordinaire: 28 fr.; de soutien 38 fr. avec l'édition de langue allemande (4 numéros par an) supplément 14 fr. Tarif réduit: 18 fr. (étudiants, apprentis, 3^e âge)

Editorial

Ce cahier a été réalisé par une équipe d'une douzaine de personnes. Une nécessité pour aborder un thème ardu dans toute sa complexité. Aussi à cet effort doit correspondre celui de nos lecteurs, invités à s'interroger: "où va la région?" Mais, en fait, quelle région? Notre cadre de vie est en pleine mutation, change de dimension et correspond de moins en moins au carcan administratif et aux habitudes prises. Une fois de plus, la réalité évolue plus vite que les mentalités.

Il est certes plus agréable, plus gratifiant, de feuilleter un album de vieilles photos et de se réfugier dans la nostalgie. (voir notre précédent cahier). Mais finalement, à quoi sert de bichonner notre vieille ville si, dans le même temps, c'est la région qui fout le camp?

Et encore, s'il s'agissait du seul équilibre ville-campagne qui était menacé, car c'est, en fait, l'équilibre même de la ville qui est en train de basculer. Ce qui se passe à la périphérie se répercute inévitablement au centre. A quoi sert de parler d'aménagement, quand c'est de plus en plus synonyme de déménagement. Notre ville se vide de ses habitants au profit, nous dit-on, d'une "ceinture dorée". Vraiment? La hausse des prix des terrains exerce à la longue une ségrégation: entre les diverses couches de revenus mais aussi entre les diverses fonctions au sein de la ville. De près de 40'000 habitants au début des années 70, Fribourg est "redescendue" à 32'000 habitants, ce qui correspond au niveau des années 50. Mais ces habitants ne sont plus à la même place. Au début des années 50, il n'y avait pratiquement que quelques villas au Schoenberg, alors qu'il est maintenant couvert de blocs et héberge 7'000 habitants! Le centre-ville s'est vidé de même que les quartiers anciens. L'Auge par exemple n'a même pas le tiers de sa population des années 40. Bien sûr, il n'est plus question de vivre comme alors entassés sans le moindre confort. Mais de là, à encourager le transfert de population... à Bourguillon, il y a un (faux) pas. Pour la seule raison que ce site fait partie du territoire communal, sans tenir compte qu'on charge encore plus un secteur de la ville, toujours relié, comme en 1950, par le seul et même pont avec passage obligé autour de la cathédrale!

Ce constat est celui de la perte de maîtrise du devenir de la ville. D'une ville qui se détruit elle-même, parce que livrée à des forces qui n'ont comme moteur que l'intérêt immédiat. Ainsi le coeur de la ville se mue en une "city" aux façades aveugles et inhabitées. Avec la bénédiction de nos édiles: selon le Syndic, l'extension de la Placette contribuera à son "animation". On voit ce que cela veut dire.

Quand la "vie" n'est plus que celle des chantiers et de l'animation commerciale, c'est le signe d'une profonde dégradation. Que la vie des gens se retire au dehors n'est pas un fait encourageant, dès lors que cette vie est tributaire de l'usage exclusif de la voiture privée. Alors parler de la "région", c'est bien parler des vrais problèmes, c'est être dans la réalité.

Gérard Bourgarel

Penser en terme de région

C'est le moment de parler région. Non pas du Grand-Fribourg, mais de la région réelle, telle qu'elle s'est développée au cours des vingt, trente dernières années. D'une région en relation économique directe avec le pôle d'attraction de la ville, qui draine chaque jour des milliers de personnes, car, depuis longtemps, les places de travail ne surgissent pas là où les quartiers d'habitation et les villas poussent comme des champignons.

Si nous traitons du sujet, c'est parce que les communes de la région sont bien plus interdépendantes qu'on ne le croit et qu'elles ont une masse de problèmes communs à résoudre, dont ceux des transports et de l'aménagement ne sont pas les moindres.

* * *

Voici deux ans, le Conseil Communal de Fribourg estimait inutile de rechercher une collaboration plus étroite avec les communes avoisinantes, du point de vue que les relations existantes suffisaient. Encore faudrait-il qu'elles existent vraiment.

Quand on aborde dans la pratique les relations entre Fribourg et ses voisines, on vole au ras des pâquerettes. Il n'est question que d'argent. Fribourg croyant (avec quelques raisons) que les communes de la périphérie profitent de ses infrastructures et drainent ses contribuables dans la fameuse "ceinture dorée". Les voisines croient, elles (avec quelques raisons) que Fribourg, en tant que pôle économique et administratif, attire l'essentiel des capitaux. La question se pose certes de savoir qui profite vraiment de qui. Mais qui est perdant ? A coup sûr, la région toute entière avec ses problèmes en suspens.

* * *

Cela tient déjà du miracle quand les communes de la périphérie parviennent à se retrouver autour d'une table. C'est arrivé l'automne dernier, en



septembre 1985, les préfets Lauper et Neuhaus ayant invité, sur proposition de la direction des GFM-TF, 25 communes des districts de la Sarine et de la Singine à une réunion commune. But de l'exercice: s'efforcer, par delà les limites des districts, de concilier la politique en matière de circulation avec le programme et les besoins des transports en commun. Un premier pas pouvant être l'établissement d'une communauté tarifaire avec participation des communes..

* * *

Dans un premier volet (en p. 6 à 11), nous faisons, par une série de photos et de schémas, une approche visuelle et commentée des limites du territoire urbain aux abords de Marly, Villars-sur-Glâne et Givisiez. Un deuxième volet (en p. 12 à 21) présente l'évolution, la mutation en fait, de la commune de Givisiez. La chronique d'un petit village se développant à toute vitesse, entraîné dans le sillage de la ville, sans coordination et dans une dépendance toujours plus grande. Le troisième et dernier volet (en p. 22 à 31) traite de l'aire économique régionale. Son essor peut être mesuré au gonflement du flot des pendulaires qui, depuis les années 60, gagne en amplitude et s'étend progressivement à des villages toujours plus éloignés de l'agglomération. Ce que démontre aussi la multiplication de quartiers de villas jusque dans des villages très à l'écart.

* * *

Ni les communes, ni, à plus forte raison la région ne se montrent à la hauteur de la situation. Tant les politiciens que les autorités à tous les niveaux sont d'accord avec les milieux économiques pour promouvoir une croissance rapide du canton: on veut rattraper les autres! Ce qui n'empêche pas que, dans le même temps, on pratique l'aménagement à la mode de grand-papa. L'aménagement est conçu, au mieux, localement: le voisin n'étant pas considéré comme partenaire mais comme concurrent. Faut-il dès lors s'étonner que les plans d'aménagement soient dépassés sitôt que publiés? Même un concept de développement régional comme celui de la Singine est inopé-



Les photos ci-dessus montrent la transition ville-campagne à la limite de Fribourg et Granges-Paccot, entre la porte de Morat et le bistrot sur la hauteur dominant l'autoroute.

rant, dans la mesure où il se "cantonne" dans les limites étroites du district, bien réelles dans l'optique électoraliste, mais de plus en plus abstraites en termes de développement économique.

des abords qui débordent...

1. Les abords: de Villars-sur Glâne

Fribourg, à l'origine entourée de ses remparts et d'un glacis, présentait une image claire, lisible, bien définie. Non seulement sur le plan visuel, mais aussi sur le plan humain, économique et politique. La ville et la campagne étaient bien différenciées.

Dès la deuxième moitié du 19e siècle, la ville rompt son corset défensif, s'étend et ses contours se diluent. A l'aide de trois exemples, nous allons montrer combien l'approche de notre ville est devenue confuse, combien les limites administratives sont désormais abstraites, combien ses abords sont recouverts d'excroissances, d'un désordre de constructions appelées en langage technique "zones suburbaines".

Des limites et des passages

Les limites, les frontières de la ville indiquent l'étendue de sa souveraineté, elles se marquaient par des bornes aux emblèmes de la cité.

Les lieux de passage, les entrées de la ville sont de tout temps fortement signalés : un caractère monumental leur est conféré, pas seulement d'un point de vue défensif: tours, portes, porches et plus tard, arcs de triomphe sont des marques de prestige, mais aussi signes de reconnaissance. Le passage du dedans au dehors prend un aspect solennel.

Villars/Fribourg

En venant du sud par l'autoroute, la sortie "Fribourg-Sud" met en contact avec une première vision urbaine: les blocs de Villars-Vert... un euphémis-

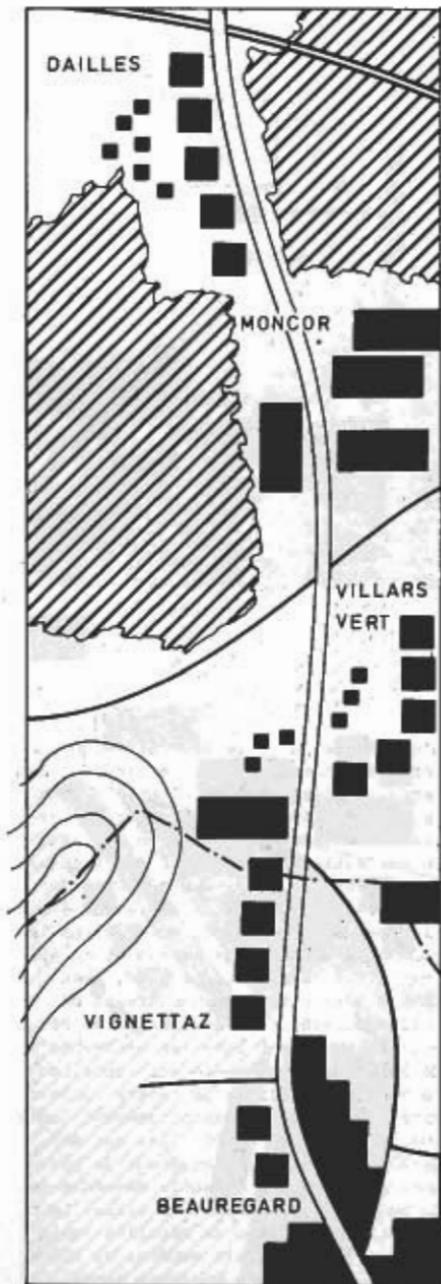
me pour qualifier cet ersatz de ville planté en plein champ.



De l'autre côté de cette commune périphérique s'étale le centre commercial d'Avry-Centre, bien entendu relié à sa sortie d'autoroute, dûment signalée. Le village lui-même est relégué au second plan. Sur la hauteur de Moncor, une usine (Sarina) entourée de champs de blés illustre de manière pittoresque le mariage agriculture et industrie aux limites de la zone urbaine. La frontière proprement politique est marquée, faute de différences architectoniques, par des panneaux de signalisation, orné, l'un, de géraniums, l'autre sans décor floral...

La prise de conscience d'être "en ville" ne se produit pas au passage de la frontière politique. Cette impression n'est donnée qu'à Beaugard, à l'architecture urbaine compacte du 19e siècle.





2. Les approches en venant de Marly

"Avant la révolution industrielle, la ville pouvait être parcourue de part en part, aller et retour dans la journée. Depuis la révolution des transports, la limite des vingt-quatre heures a été repoussée progressivement jusqu'à franchir le seuil de la démesure qui rend insolubles les problèmes posés aux usagers: transports, logements, localisation des emplois". (Jacques Vicari, *Agir sur la ville*, Ed. du Moniteur, Paris, 1981).

Cette croissance en tache d'huile fait du phénomène urbain un problème régional...

La traversée de Marly ne donne qu'un avant-goût de la ville et ne laisse qu'un arrière-goût de banlieue, avec ses villas éparses, ses blocs locatifs et ses établissements industriels. Le profond obstacle naturel de la Sarine, qui correspond ici à la limite du territoire de la ville, donne au Pont de Pérolles un caractère de trait d'union entre la cité et la région. Mais le flot de véhicules qui croise ici le cours de la rivière indique aussi que les limites naturelles s'effacent, que le dedans et le dehors s'emmêlent.



L'entrée de la ville est ici marquée par des panneaux qui se réfèrent au commerce, à l'art et à la clientèle. Que ce soit la limite de taxe pour les taxis ou les réclames pour une brocante ou un festival de musique, ces signaux ne forment pas à eux-seuls une porte d'entrée, tout au plus une fausse sortie, car au débouché du pont, après la courbe majestueuse de la route, on atterrit en plein no man's land, avec l'amas hétéroclite de hangars et de halles désaffectées du Plateau de Pérolles. Leur font face les bâtiments de la faculté de chimie qui rappellent la vocation initiale de centre universitaire du Plateau, aboutissement logique du Boulevard de Pérolles qui se termine actuellement en queue de poisson. A croire que c'est le désordre de la banlieue qui pénètre en ville. Le concours du Plateau de Pérolles (voir en page 37 à 40) fait espérer au moins qu'il n'en sera pas toujours ainsi.







Des parties entières de nos agglomérations urbaines sont véritablement improvisées; les maisons, aussitôt remplies d'hôtes que construites, viennent s'ajouter les unes aux autres, au hasard, pour former des rues mal orientées, sur des terrains parcellés et aménagés en dépit du sens commun.

Georges de Montenach, en 1908

3. ... en venant du Schönberg

...on revient de loin: un fantôme d'arbre rappelle qu'un imposant bosquet de vieux chênes qualifiait ces abords de la ville aux vieilles demeures tapies dans la verdure. L'ancien espace de transition mesurée entre ville et campagne a été depuis longtemps submergé par un tohu-bohu de constructions disparates.

L'existence précaire de cette relique d'arbre rappelle le temps où on les plantait non pour son seul agrément mais pour de lointaines générations.



Ce n'est plus qu'un pâle reflet de sa signification sacrée.

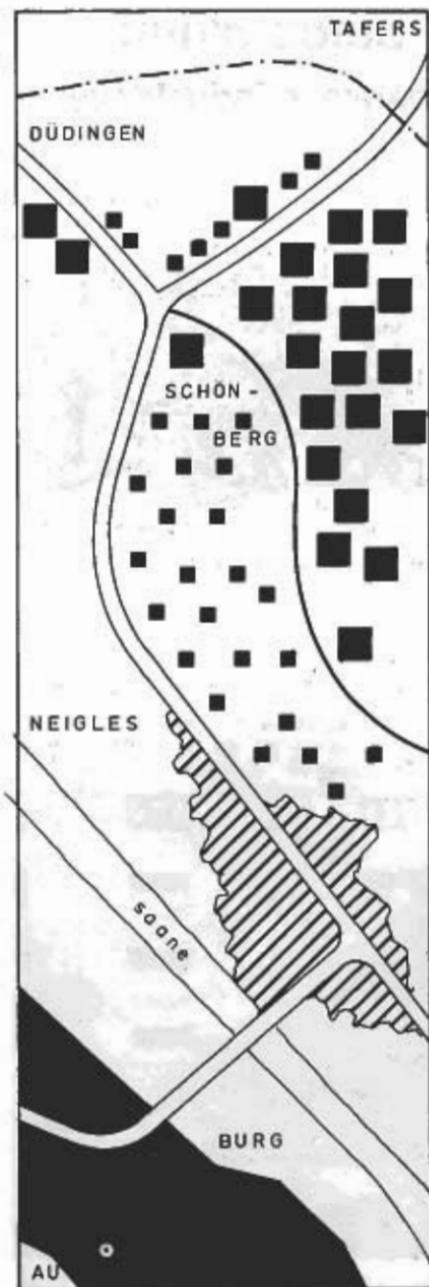
D'autres symboles s'imposent désormais: un bunker-discothèque fait face à un bunker-centre de protection civile lequel voisine avec un bunker-centre paroissial. Un méli-mélo de constructions donne un échantillonnage de l'éclectisme architectural contemporain. Le Schönberg en a pour tous, les goûts: du chalet Heimatstil, au bungalow, au bloc-tour, au bloc-barre, jusqu'au village lilliputien à l'amalgame roublard de toutes les nostalgies de notre temps, summum du kitsch architectural ...en attendant que les futurs occupants fassent l'apprentissage de la vraie promiscuité des faux-semblants.

Le Schönberg n'a plus du "beau mont" que le souvenir. Cette excroissance de la ville aux 7'000 habitants n'est toujours reliée au centre que par le pont qui conduisait encore, avant-guerre, en pleine campagne.

L'entrée de la ville n'est ici plus que couloir de circulation et le chaos urbain qui sert de porche à l'arrivée sur le quartier du Bourg et la cathédrale ne caractérise que le laisser-faire d'une époque.

Mais tout un équilibre aura été rompu.





GIVISIEZ, de 1950 à aujourd'hui: la mutation du village en banlieue industrielle



Le manoir de la famille de Boccard



et son portail d'entrée



La difficile cohabitation du pot de terre et du pot de fer...

Un village ? Quel village ?

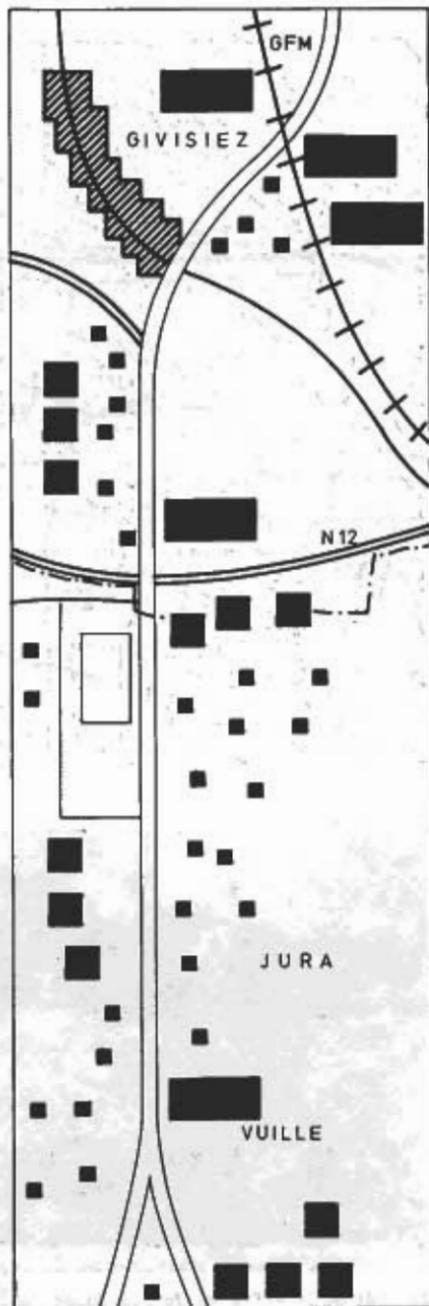
De l'image idyllique de ses manoirs et de ses fermes enfouies dans la verdure qui avait valu à Givisiez le naïf et curieux sobriquet de "Petit-Versailles" il ne reste plus qu'une zone encerclée par la banlieue.

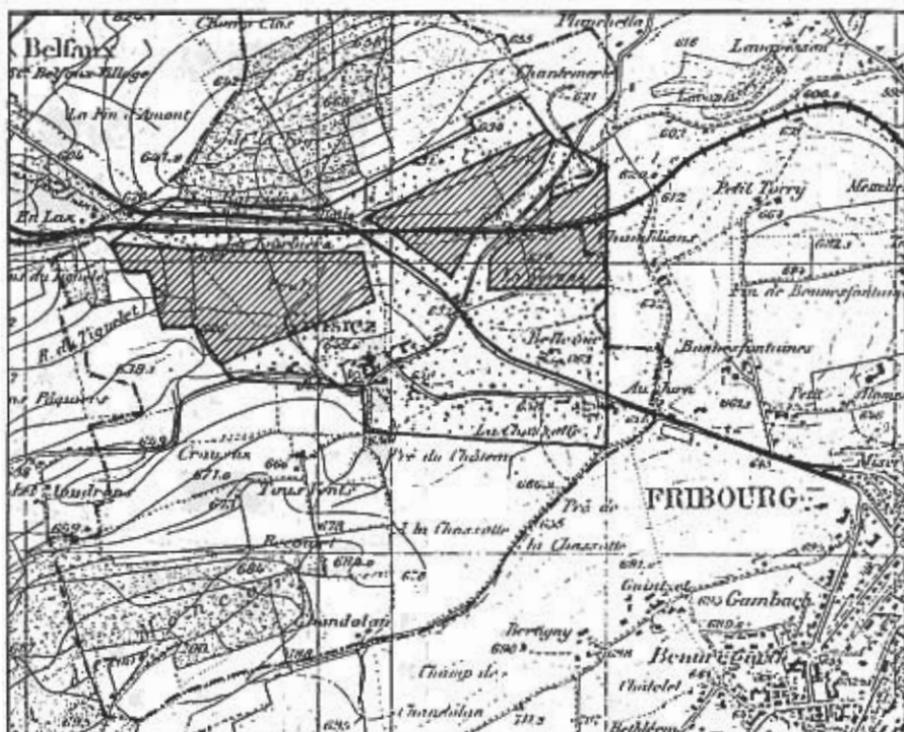
L'image est définitivement brouillée.

Le développement économique du canton a atteint Givisiez de plein fouet. Le résultat qui se dessine incite à s'interroger sur la planification de ce développement et sur la capacité laissée à une commune de maîtriser son avenir, face aux contraintes extérieures et intérieures de moins en moins conciliables et toujours plus pressantes.

Givisiez, un village ? Quel village ?

Comment le définir quand en le traversant en direction de la ville, on ne perçoit qu'un *tohu-bohu* de zones mal définies, cisailées par la N 12 et la voie ferrée ?





Plan d'aménagement de 1951



Le château d'Affry vu du Sud-Ouest (maintenant voie d'accès à la N 12)

-  Artisanat et industrie
-  Habitation
-  Zone agricole
-  Route cantonale
-  GFM Fribourg-Morat
-  Routes communales
-  Eglise



Au début des années cinquante, un plan d'aménagement local prévoit un développement modéré de Givisiez, combinant une zone d'habitat et trois zones artisanales et industrielles préservant le caractère agricole d'un village qui compte alors 480 habitants.

Givisiez, vers 1980. Le Conseil communal décide la réalisation de la deuxième étape de la zone industrielle prévue par le nouveau plan d'aménagement local. Près d'un tiers de la surface de la commune est concerné. Le nombre d'habitants dépasse le millier.

Entre ces deux dates, trente années placées sous le signe d'une croissance économique qui touche profondément le canton de Fribourg longtemps resté à l'écart. Une croissance telle que l'économiste Jean Fourastié, faisant référence aux journées révolutionnaires de juillet 1830, a pu qualifier ces années de "glorieuses". Expression justifiée, à condition de s'entendre sur le sens des mots.

▲ Ancien chemin vicinal de la Chassotte au Guintzet (maintenant coupé par la N 12)



Pleine vue sur l'ancien village (mais bientôt la zone industrielle va s'étendre et recouvrir la prairie au premier plan).

1950: la "renaissance des villages"

GIVISIEZ. Commune sise au nord-ouest de Fribourg. Altitude 645 m. Superficie 346 ha. 480 habitants. Ancienne propriété de familles seigneuriales ou bourgeoises de Fribourg, dont la dernière, les d'Affry, a laissé un château construit en 1708. Deux autres demeures rappellent ce passé: la maison de Boccard et le Manoir datant du XVe siècle et plusieurs fois remanié, avec entre autres une remarquable aile à colombages du XVIIIe siècle. Eglise dédiée à Saint-Laurent, rénovée au XVIIIe déjà et agrandie en 1940. Familles bourgeoises: de Boccard Bérard et Burgy. Agriculture, exploitation forestière, artisanat. Station G.F.M. sur la ligne Fribourg-Morat-Anet. Ecole primaire construite en 1906. Caisse Raiffeisen 1901. Forme une paroisse avec la commune de Granges-Paccot.

C'est de cette façon, on peut l'imaginer, qu'un dictionnaire des communes fribourgeoises aurait présenté, vers 1950, la commune de Givisiez, assortie de plus de son surnom de "Petit Versailles" (!).

Bien relié à la capitale par plusieurs routes et chemins, Givisiez se présente groupé autour de son centre historique, avec seulement quelques constructions nouvelles le long des voies de communications. Mais la commune s'apprête à entrer dans une époque nouvelle ainsi qu'en témoigne le plan d'aménagement élaboré par les autorités du moment et adopté en 1951. C'est le premier du genre dans le canton, voire en Suisse, et ce document envisage une expansion bien dans l'esprit du temps.

Partant du site déjà construit, la zone d'habitat s'étend le long des axes routiers vers la ville jusqu'à la Chassotte et Bellevue, en direction de Granges-Paccot avec un nouveau quartier le long du bois de la Faye et, enfin, vers Belfaux, de part et d'autre de la route cantonale, la circulation permettant encore ce type d'implantation.

Les activités sont réparties en deux zones. L'agriculture d'abord, qui occupe une place importante, garantissant un avenir plus ou moins certain aux exploitations dont la plupart sont des fermages, les propriétaires étant encore peu intéressés à la vente des terrains. Desservis par la ligne de chemin de fer et par les

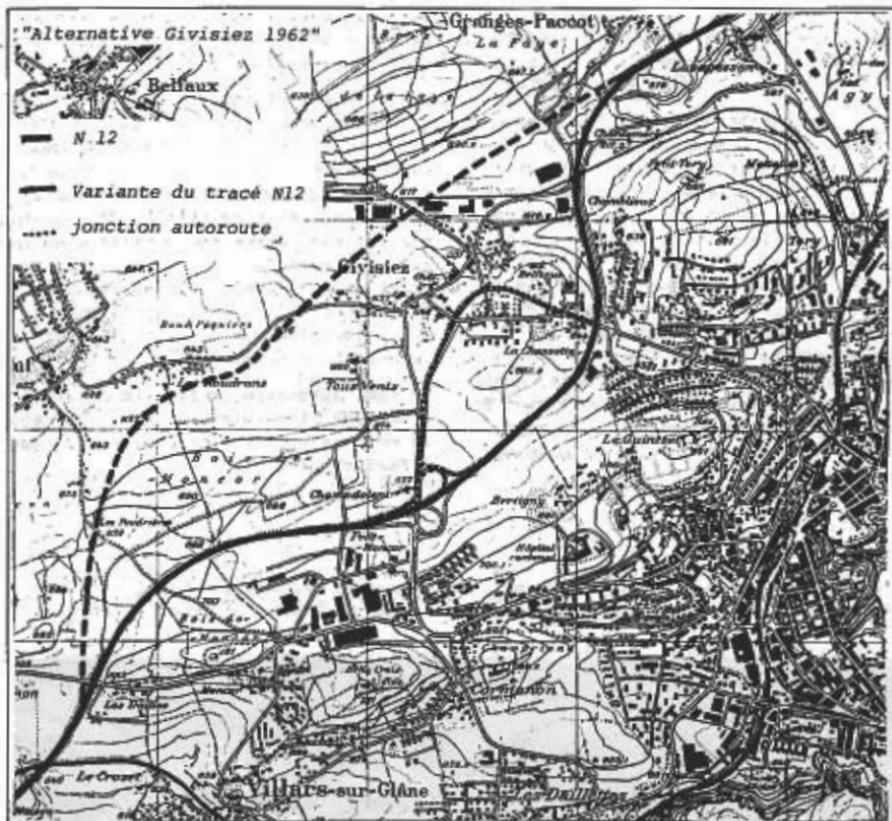
routes existantes, la zone industrielle et artisanale est partagée en trois secteurs, entre des zones d'habitat, dans la partie inférieure du village. Le voisinage habitat-industrie ne devait pas créer de gros problèmes puisqu'on songeait surtout à des entreprises de type artisanal. Le conseiller d'Etat Maxime Quartenoud n'imaginait pas autre chose lorsqu'il faisait de la "renaissance des villages" la devise du développement économique du canton de Fribourg.

En vigueur plus de vingt ans, ce plan fixait de façon assez souple l'avenir d'un village encore séparé de la ville par une zone agricole.

Mais, dix ans à peine après son adoption, les événements allaient bousculer toutes les prévisions, toute une conception de la planification.



Dix ans plus tard: l'irréremédiable coup de bistouri



La route d'accès à l'autoroute traverse un secteur prévu initialement pour l'habitat...

Les années cinquante sont riches en débats sur l'avenir, dont celui de notre réseau autoroutier. La N 12, prévue dans son programme, n'avait au départ ni un caractère d'urgence, ni un tracé définitif, la N 1 ayant la priorité.

Plusieurs variantes furent étudiées et les autorités communales de Givisiez appuyèrent celle qui faisait passer la nouvelle voie à travers la zone industrielle mise ainsi en contact avec cet axe international. Dès le pont sur la Sarine, la N 12 (voir page précédente) filait presque en ligne droite vers Givisiez pour s'incurver au nord du bois de Moncor vers le Bugnon. Tracé idéal pour la commune, dans la mesure où l'autoroute, jugée inévitable, avait l'avantage de ne pas couper Givisiez de la ville voisine qu'un développement rapide rapprochait de plus en plus du village.

Deux sorties permettaient l'accès à l'autoroute, l'une au Lavapesson, comme actuellement, l'autre étant située au Praly, pratiquement au coeur même de la zone industrielle.

Le tracé choisi finalement - au nom de quelle conception de la région du Gd-Fribourg ? - est connu. La N 12, dès Granges-Paccot qu'elle coupe en deux, suit un curieux demi-cercle vers Fribourg. La zone industrielle de Givisiez n'y est pas reliée et le village se retrouve séparé de son pôle d'attraction. Les liaisons pédestres sont réduites à la route cantonale et, depuis peu, à une passerelle qui ne compense guère ce qui a été perdu.

La semi-autoroute greffée là-dessus n'arrange rien. Givisiez voit son espace morcelé une fois de plus par un axe à fort trafic.

C'est ainsi que la N 12 suit désormais la rangée de maisons de Chamblieux et a détruit au passage le parc de l'Institut de la Chassotte (premier plan)



Certains y habitent, d'autres y travaillent, beaucoup ne font que passer !

Comprise dans un Grand-Fribourg en expansion régulière jusqu'en 1980 (Fribourg, Marly, Villars s/Glâne, Givisiez et Granges-Paccot comptent 73 % de la population du district et plus du quart de celle du canton) Givisiez augmente légèrement sa part passant de 1,5 à 2,5 % de la population de la région, alors que Marly et Villars s/Glâne connaissent un développement plus important.

A Givisiez comme ailleurs, c'est un solde migratoire régulièrement positif qui explique cette croissance, compte tenu d'un fort mouvement de population entre Givisiez et les communes voisines. La mobilité est ici aussi une tendance nouvelle de la population.

Les activités des habitants de Givisiez suivent une courbe caractéristique de la fin de ce XXe siècle: le secteur des services domine de plus en plus, alors que le secondaire diminue et que l'agriculture devient presque une activité annexe.

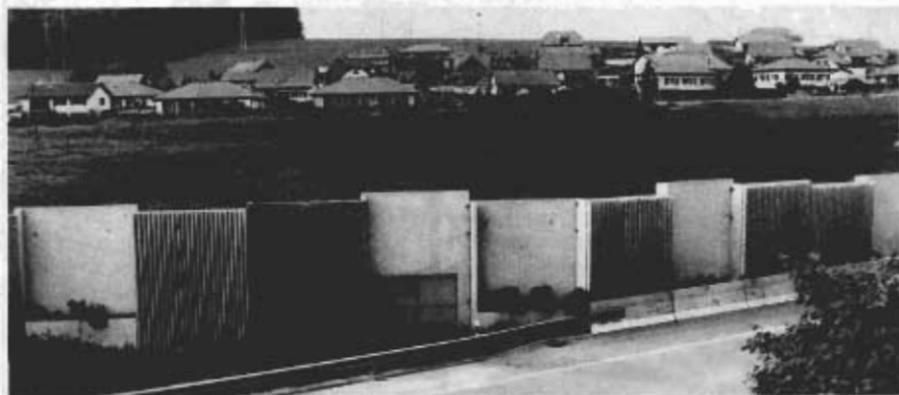
La comparaison de cette situation avec les emplois offerts à Givisiez accentue encore cette impression de mobilité. De 1970 à 1980, le nombre de personnes travaillant à Givisiez a doublé, passant de 313 à 619 et selon une répartition par secteur assez proche de celle des résidents. La zone industrielle en est-elle la cause ? L'analyse des mou-

vements pendulaires infirme cette hypothèse. En 1970, 143 habitants travaillaient à l'extérieur et 131 dans la commune. Dix ans plus tard, ces chiffres sont respectivement de 248 et 161. Le doublement des emplois offerts n'intéresse finalement qu'une trentaine d'habitants, l'essentiel de la main-d'œuvre venant de l'extérieur (182 en 1970, 455 en 1980).

Plus que la zone industrielle, c'est bien la proximité de la ville, voire une fiscalité modérée - l'impôt communal est à 70 cts - qui expliquent l'expansion démographique de ces trente dernières années.

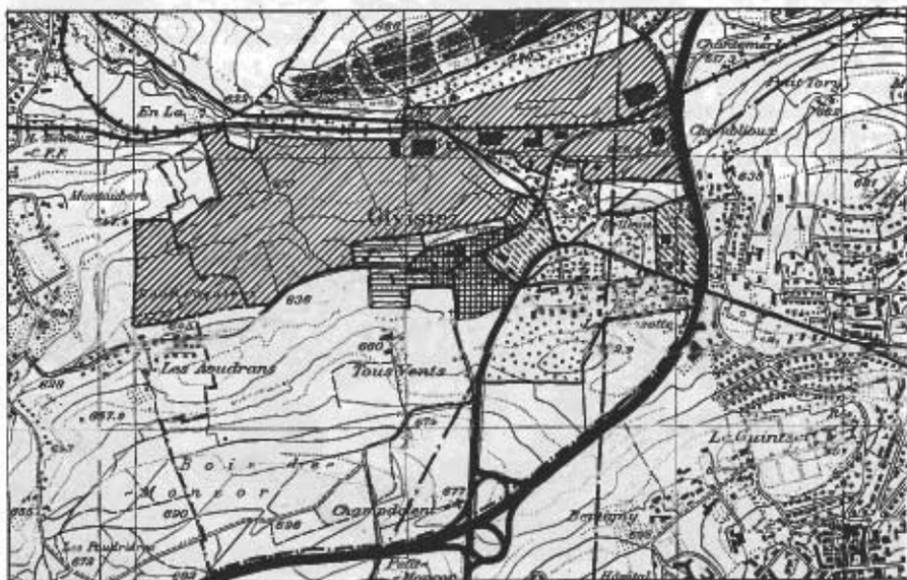
Le trafic a dépassé le rythme de cette croissance: en 1960 on comptait une voiture pour 8,9 hab., en 1984, une pour 2,3 hab. A cela s'ajoute le trafic de la zone industrielle, surtout des poids lourds, et celui des communes de Belfaux ou Corminboeuf, sans omettre l'impact des aménagements autoroutiers.

Zone d'habitat, zone d'industrie reléguant l'agriculture à sa périphérie, Givisiez est devenu plus que jamais une zone de transit par laquelle passent chaque jour quelques dizaines de milliers de véhicules. On ne pouvait guère le prévoir il y a 30 ans mais de là à en faire passer une bonne partie par le centre du village...





Plan d'aménagement de Givisiez, version 1975: le développement régional fait exploser le village et un tiers de la commune (1 Mo. de m²) est zone industrielle.



Givisiez: quel village dans quelle région ?

La "zone industrielle", expression devenue depuis dix ans inséparable du nom même de Givisiez.

Tout a commencé par un vote, le 14 juillet 1969, par lequel les citoyens décidaient l'adhésion de la commune au Consortium de la Zone industrielle du Grand-Fribourg (CIG). Une double démarche démarre aussitôt: la constitution du CIG, approuvée en 1974, et la planification de la zone industrielle en relation avec le développement du village et de la région. Commencées en 1971, les études aboutissent à l'adoption d'un nouveau plan d'aménagement local en 1978:

Pour Givisiez, l'enjeu était de taille: près du tiers de la superficie de la commune passe en zone industrielle et l'extension de cette dernière est prévue jusqu'à 1 Mo. de m². Revêtue de la

clause d'utilité publique, la zone est engagée dans un processus irréversible, preuve en est le rejet de l'opposition d'une centaine de citoyens, en 1983, lorsque fut prise la décision de mettre en oeuvre la deuxième étape, entre la route cantonale vers Belfaux et Corminboeuf.

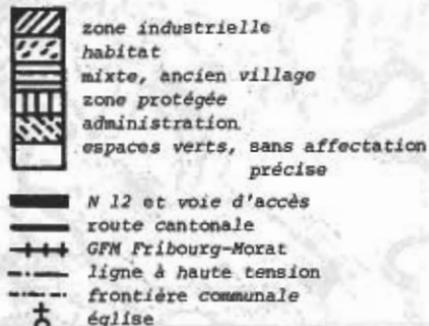
Le nouveau plan est une extension de son prédécesseur mais dans un environnement modifié par l'augmentation du trafic, de la population et la construction de l'autoroute dont les accès n'ont pas entraîné un déplacement de la zone vers cette voie considérée pourtant comme essentielle aux échanges économiques. Le morcellement du village s'en trouve aggravé: l'exemple des quartiers prévus ou construits à la Faye le montre.

Perdant une part importante de ses surfaces agricoles - celles qui restent sont qualifiées d'un "sans affectation spéciale" lourd de sens -, le village n'a-t'il pas aussi perdu son centre ? Givisiez apparaît comme une sorte de puzzle dont les pièces ne peuvent plus se toucher. Parce qu'une zone de cette importance et les routes ne sont pas seulement des surfaces, mais aussi une densité de bruits, de nuisances, voire de dangers qui rendent les contacts malaisés. Planifier, est-ce alors répartir les nuisances ?

Jusqu'à ce jour, le maintien ou le développement de modes de sociabilité ont atténué ces inconvénients. Qu'en sera-t'il dans 10 ans, au-delà de 2000 habitants et avec une zone peut-être complètement occupée ?

Finalement, Givisiez, petite commune, a-t'elle trop sacrifié de son patrimoine - l'environnement en est un - dans une région dont la situation et les contraintes posent le problème de la contradiction non résolue entre concertation et autonomie communale ? Plus concrètement, ne pouvait-on pas mieux ménager ceux qui habitent et qui habiteront, sans refuser qu'on y travaille et qu'on y passe ?

N.B. Les auteurs, Armin Schöni et Michel Charrière remercient les personnes et les institutions qui ont bien voulu leur fournir documentation et renseignements.





LEGENDE

- limites communales
- ▨ forêts
- routes
- routes de fer
- routes principales
- ▲ implantation avec aéroport

voir en page 20

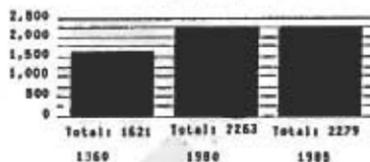
"...des facteurs permettent de mesurer l'extension de la région fribourgeoise et ses attractions: les constructions pendulaires et le boom de la construction qui en résulte dans les villages avoisinants..."

TAVEL





habitants



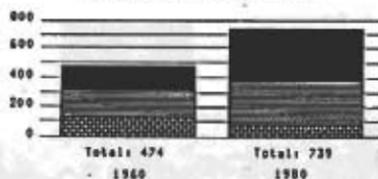
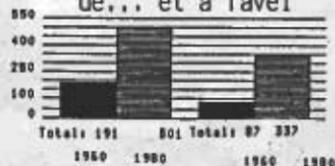
population active



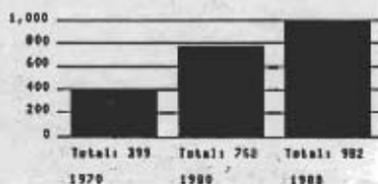
Legende

- Agriculture
- Industrie
- Services

places de travail

pendulaires
de... et à Tavel

Autos

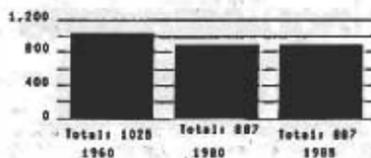


DIRLARET

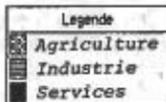
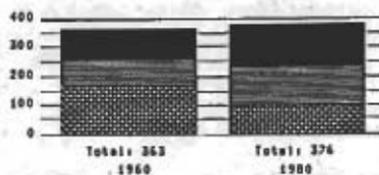




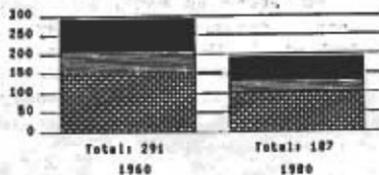
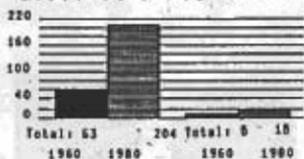
habitants



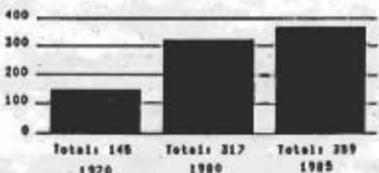
population active



places de travail

pendulaires
de... et à Rechthalten

Autos



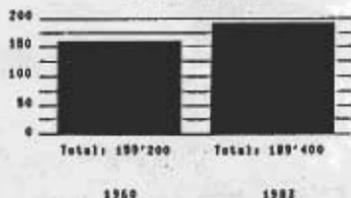
aménagement, cinquième roue du développement?

Le développement économique, à partir des années 50 et 60, a complètement bouleversé les anciennes structures du canton de Fribourg. La région économique fribourgeoise a ainsi supplanté les cadres traditionnels de l'administration: les communes et les districts. Et pourtant les politiques et les aménagistes font comme s'il n'en était rien. On aménage au plan local alors que l'aménagement régional est négligé. Jusqu'à ce que les contraintes de la réalité s'imposent.

La réalité économique est toujours en avance sur la politique et la planification. Elle l'est même doublement, car elle impose des "contraintes" et dicte des "mesures", pendant que le canton et les communes en sont encore à essayer de maîtriser les conséquences néfastes de la première vague d'industrialisation et de l'augmentation du niveau de vie (pollution des eaux, montagnes de déchets, dépeuplement des régions marginales, etc.). Le "développement" récent entraîne une marée de problèmes, qui ne sont même pas encore pris en charge ni même perçus par la classe politique et la bureaucratie locale.

L'aménagement à tous les niveaux s'appuie sur des critères qui appartiennent au passé.

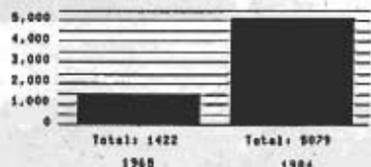
Population



(Les statistiques sur lesquelles ce texte s'appuie concernent l'ensemble du canton de Fribourg et sont reprises des annuaires statistiques.)

Givisiez, Tavel et Rechthalten sont exemplaires de l'évolution de nombre de villages fribourgeois. Ils sont devenus des villages-dortoirs. A Rechthalten, déjà plus de la moitié de la population active va travailler au dehors. Depuis 1960, les emplois sur place ont diminué d'un tiers et la population a baissé. Plus proche de la ville, Tavel a vu sa population augmenter mais, en dépit d'une hausse sensible des postes de travail, la proportion des pendulaires se renforce: en 1980, ils sont deux fois plus nombreux qu'en 1960. Et cette tendance s'accroît. Et le nombre de voitures augmente en conséquence.

Sociétés par actions



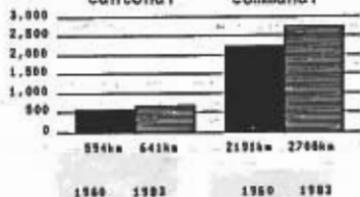
Evolution ou mutation ?

Le pôle économique de Fribourg a pris en vingt à trente ans la dimension d'une grande région fribourgeoise.

Si l'on compare les chiffres des statistiques disponibles entre 1960 et 1980, on constate que l'ancienne enveloppe craque de toutes les coutures. Quantitativement, l'impact de la croissance fribourgeoise est impressionnante. En premier lieu, elle a transformé la ville, imposant une infrastructure nouvelle pour l'industrie et les services. Les immeubles de bureaux du centre et les cités-dortoirs plus ou moins bien conçues de la périphérie sont les signes du "miracle économique" fribourgeois.

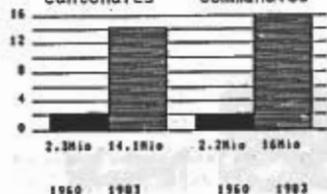
Réseau routier

cantonal communal



Entretien des routes

cantoniales communales



Dans le sillage de la ville, les communes alentour dans un large cercle explosent littéralement (voir la carte de la page 22).

Alors que dans les années 60 et au début des années 70, la population rurale était attirée loin des fermes vers la ville, un mouvement contraire projeté depuis dix ans les citadins vers la campagne. Entre 1978 et aujourd'hui, la population de la ville de Fribourg s'est réduite de 40'850 à 32'042.

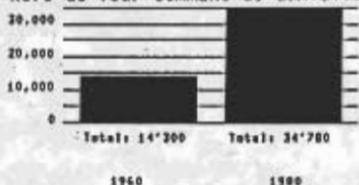
On habite désormais dans les nouvelles maisons familiales et les villas. Entre 1975 et 1985 on a construit dans le canton pas moins de 8'000 de ces maisons, dont une part importante dans la zone d'attraction de la ville de Fribourg.

Alors même que la ville est devenue un habitat précaire pour les familles avec enfants, elle reste la principale pourvoyeuse d'emplois. Elle offrait 23'398 places de travail en 1980, dont 9'989 étaient occupées par des pendulaires d'autres communes. Actuellement, elles le sont dans une proportion encore plus grande.

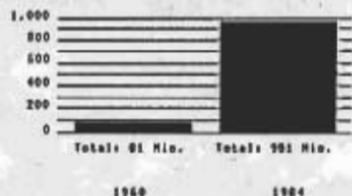


travailleurs

hors de leur commune de domicile



volume des constructions



Deux critères permettent d'évaluer l'extension et l'attraction de la région fribourgeoise, sans avoir à se livrer à des recherches scientifiques trop poussées (mais qui aboutiraient sans doute au même constat): le courant des pendulaires en direction de la ville et de sa périphérie immédiate et l'essor des constructions qui en résulte dans les villages.

La statistique des pendulaires peut être consultée dans l'étude de l'AST sur "Les transports publics dans le canton de Fribourg", tome 2.

L'essor des constructions est traduite par la carte que nous publions en p. 22.

Cette région réelle correspond de moins en moins aux districts de la Sarine et de la Singine. La basse Singine s'oriente économiquement plutôt en direction de Berne. Le développement obéit à des règles économiques qui n'ont rien de commun avec les usages traditionnels. Les communes s'en ressentent dans tous les domaines, tant dans l'aménagement du trafic, des équipements, ou de la création d'emplois, que dans la politique financière ou l'urbanisme. Le poids et l'autonomie de la commune en prend un coup. Les Singinois constatent depuis

longtemps cette évolution et s'en plaignent. Sans pour autant en tirer les conséquences et sans éprouver encore le besoin de définir une ligne commune.

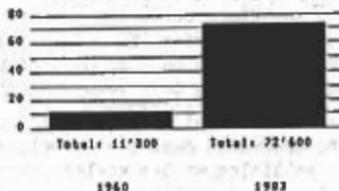
places de travail



A problèmes collectifs, aménagement individuel ?

La dépendance de nombreuses communes à l'égard des places de travail fournies par d'autres (en 1980, 42 % de la population active travaille dans une autre commune que la leur) et la dépendance à l'égard de l'infrastructure de l'agglomération fribourgeoise ont créé une région de pendulaires.

voitures particulières



La voiture seule rend cela possible. Ainsi que les routes construites à un rythme forcé au nom de nécessités économiques devenues impératives. Le trafic, son bruit et sa pollution en sont devenus un problème collectif majeur de notre région. Ce n'est pas le seul, mais plutôt que de les aborder globalement, on préfère se concentrer sur des questions de détail.

Méanmoins, ce sont toujours les concepts d'aménagement à l'échelle des districts qui continuent à donner le ton. Mais, en fait, on construit bien plus qu'on aménage. Et cela à tour de bras, car la Confédération subventionne les halles de sport, les adductions d'eau, les canalisations, les routes alpêtres et la restauration des bâtiments publics, etc. Tout cela au titre de l'aide aux régions de montagne, alors même qu'une partie des communes sont en plaine.

raccordements téléphoniques



Quand parviendra-t'on à prendre en considération la région réelle, dépassant les limites administratives, pour l'aménagement ? Quand les contraintes seront devenues insupportables, au point de provoquer l'intervention de l'Etat ? Comme pour les équipements hospitaliers... Ou encore le jour où la commune de Fribourg se décidera à limiter les places de parcs pour les pendulaires et que le besoin en transports publics deviendra pressant ? Ou le jour où la hausse des prix au centre-ville deviendra telle que les communes périphériques attireront à leur tour les bureaux ? Ou lorsque les communes imprévoyantes se trouveront sans recours contre la hausse du prix des terrains, dès lors hors de portée des habitants ? Ou à partir du moment où l'urbanisation aura dévoré tant de terrains que l'agriculture sera en voie de disparition ? Ou lorsque les paysages et le visage même de nos villages seront réduits à l'état de souvenirs ?

Il est vraiment moins cinq.



Menace sur le site de Bourguillon



La chapelle restaurée à grands frais...



L'hôtel des Trois-Tours sauvé.. in extremis



Le site serait après coup sacrifié ?

A quoi servent pourtant les uns sans l'autre ?

La chapelle et son cimetière, l'auberge proche, le château et les fermes voisines, les vergers qui les entourent, tout cela forme un site digne de protection, aux portes mêmes de la ville. Un site chargé d'histoire et consacré par la piété des Fribourgeois.

Et, de fait, on a restauré de fond en comble (trop aux yeux de certains) l'antique chapelle, faisant disparaître un décor surajouté et un revêtement d'ex-votos et de fanfreluches pour la rendre à une pureté que l'on suppose originale.

L'hôtel proche des Trois Tours a vraiment eu chaud, au propre et au figuré. Désaffecté depuis des années pour cause de spéculation, il a été intérieurement saccagé et a échappé de justesse à un incendie aux causes non éclaircies (sinistre répétition du sort voué à la Maison Peillon à Morat...). Sa démolition a pu finalement être empêchée et sa restauration est proche, qui conservera le décor de sa salle Empire. Ouf, tant mieux !

Mais maintenant, que s'apprête-t-on à faire ?

A flanquer le tout d'un quartier d'habitations, pâle reflet des cités-jardins chères au siècle dernier. C'est, à dire vrai, selon le projet qui est proposé, à un mitage du vaste terrain - verger et prairie - sis en bordure de la route de Saint-Ours, derrière la chapelle, que l'on assiste.

De ce projet, le moins que l'on puisse en dire, c'est que l'urbanisme en est absent. On assiste plus crûment à un exercice de rentabilisation maximale du sol, compte tenu des prescriptions légales.

Sur 85'000 m², on a l'intention de construire, vraisemblablement par étapes, une centaine d'habitations.

Ces immeubles en ordre contigu, forment un lotissement traversé d'ouest en est par un axe dans la zone la plus dense, d'où partent un réseau de voies intérieures conduisant à des parkings disséminés.

Les rangées de maisons mitoyennes sont orientées tantôt Nord-Sud, tantôt Est-Ouest, probablement selon le principe qu'il en faut pour tous les goûts.

Circonstance aggravante, pas un seul espace collectif n'est créé au sein de cette fausse cité-jardin.

En fait d'espaces collectifs, on n'utilise que des espaces résiduels, du fait de la nécessité imposée d'une zone tampon censée préserver les abords immédiats de la chapelle.

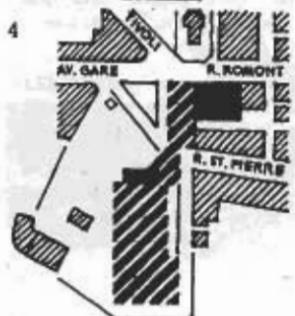
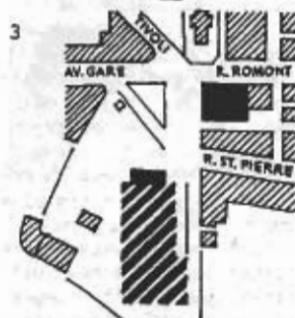
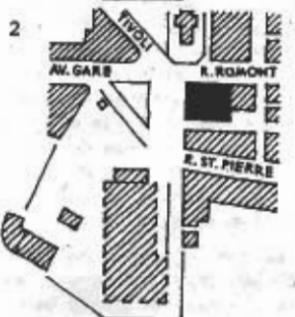
Dans l'entre-deux-guerres, dans le cadre du premier concours d'aménagement de la ville, l'architecte Augustin Genoud proposait une cité-jardin au Schoenberg (copiée plutôt maladroitement sur les réalisations allemandes contemporaines). Son projet avait au moins l'avantage de s'appuyer sur une composition qui préservait des espaces collectifs à l'intérieur même de la cité-jardin. Ici rien de tel. Mais c'est sans doute en fait à une cité-dortoir que l'on a affaire...

Relevons aussi, que, dès lors qu'il prévoyait pour le Schoenberg une cité-jardin et rien d'autre, Augustin Genoud voyait la nécessité - à une époque où l'usage de la voiture ne s'était pas encore popularisé - de créer une deuxième traversée de la Sarine, solution d'ailleurs approuvée par le jury de l'époque. Depuis lors, on a construit le Schoenberg que l'on sait, à ses 7'000 habitants s'ajoutent ceux du Petit-Schoenberg et des pendulaires plus lointains. Sans broncher, on y va de plus belle en "prévoyant" (mais est-ce prévoir ?) l'urbanisation de Bourguillon. Ne devrait-on pas plutôt bloquer toute nouvelle urbanisation tant que la deuxième traversée de la Sarine n'aura pas été réalisée ?

Si le plan d'aménagement (coût 1 million de francs) mène à de telles fausses solutions, à quoi sert-il ?

Il ne fera au plus qu'éviter le pire, mais surtout consacrera, légalisera la médiocrité. Est-ce acceptable ?

L'expansion grandissante de la Placette



...à la mesure de ses appétits

Récapitulons :



Ca commence par les Trois Tours qui, intégrées au groupe Maus, s'étendent à la rue de Romont, enjambant au passage une ruelle, avalée du même coup. La désormais Placette gagne en hauteur et prend son visage actuel, copié trait pour trait sur les grandes surfaces allemandes. L'appétit venant en mangeant, la Placette achète le parking des Gd'Places, d'où l'idée de le relier directement à ses magasins agrandis sous la rue par un souterrain avec passage obligé pour les piétons.



Ce trait de génie est illico adopté par nos édiles, en mal d'idées et toujours prêts à adapter leur plan d'aménagement à la mesure des grands appétits. Restait à faire avaler la pilule par le Conseil général. Qu'à cela ne tienne, le Syndic et son acolyte Marcel Clerc, socialiste de surcroît, se chargent de conditionner leurs ouailles.



Côté PDC, l'affaire est rondement menée. Surtout pas question de se mettre en travers d'un aussi joli projet soutenu par le Syndic. Gaspard Binz, qui croit la ramener avec des arguments urbanistiques, en fait l'expérience. Il se voit clouer le bec sous le prétexte qu'il n'habite pas la commune. Zou à la trappe, Exit le Conseil général! Mais on se demande pourquoi lui seul? Un Bernard Berset est dans un cas très voisin, mais va-t'on chercher noise à un inconditionnel du Syndic?



Claudibus ...



Côté socialistes, Marcel Clerc ne fait guère l'unanimité, mais il lui suffit pour assurer une majorité au projet de rallier la vieille garde toujours prête à soutenir n'importe quel chantier ("preuve que la ville est vivante" entendra-t'on au Conseil général). Claude Perriard est de ceux-là, qui soutenait déjà mordicus le parking du Bourg. Une telle candeur lui vaudra un compliment de Pierre Boivin, "heureux de constater qu'il y a des socialistes pour soutenir les petits...euh, les grands commerçants".

L'affaire étant dans le sac, et son adoption n'étant plus qu'une plaisanterie, il n'y avait plus qu'à mettre un humoriste à la tête de la commission d'examen: Markus Waeber emballera la chose, répondant aux opposants inquiets des conséquences à long terme, "tout ce qu'on fait hypothèque l'avenir: qu'est-ce que cela fait une hypothèque?"



Et Boivin vint

Défenseur attitré du projet, Pierre Boivin s'efforça de minimiser son impact et de le présenter comme une bonne affaire pour la commune. Entériné comme prévu par une large majorité, le projet allait connaître quand même un léger avatar, le socialiste Jean Cattin proposant de faire passer la hauteur du passage de 2m50 à 3m50. Adopté par surprise (Boivin en vain)... Le Syndic pouvait alors s'esquiver de la salle pour annoncer au premier intéressé le résultat, précisant toutefois qu'il y avait un problème, mais qu'ils avaient fait ce qu'ils avaient pu... On imagine la tête de Jean-Luc Nordmann: dans les affaires, on ne peut vraiment se fier qu'à soi-même...

Enfin des concours pour les bâtiments publics!

La pratique des concours d'architecture a été pendant longtemps rarissime dans le canton de Fribourg et quasi inexistante en ville. Face à de telles lacunes et devant le désintérêt marqué par les pouvoirs publics maintes objections ont été soulevées, soulignant l'importance et la valeur de tels concours dans l'élaboration ouverte de l'architecture et la promotion d'un débat public, s'agissant de projets d'intérêt général.

Les remous autour du financement scandaleux de la nouvelle patinoire, le fiasco du projet de théâtre-maison des congrès il y a cinq ans, de même que les interventions de Pro Fribourg face au projet de parking du Bourg, puis de celui des Alpes, ont contribué à ce que cette année on organise dans le canton de Fribourg plus de concours que dans d'autres cantons. Cela entraîne d'ailleurs le risque de se trouver rapidement à la limite des capacités, du fait que de telles procédures sont difficiles à répartir dans le temps et que l'on peut se trouver contraint de faire appel à un nombre insuffisant de gens compétents pour participer à un jury.

BATIMENTS ADMINISTRATIFS, AVENUE DE ROME

Direction des finances, des transports et de la police

(Juillet 1985 - décembre 1985)

Assurément, ce n'est pas la faute du jury si seulement un tiers des participants inscrits à ce concours ont finalement déposé un projet. Toujours est-il que juste avant avait lieu la première partie du concours du "Plateau de Pérolles" (voir pages suivantes) et que cinq des neuf membres du jury étaient les mêmes! Cela ne devrait en aucun cas se renouveler.

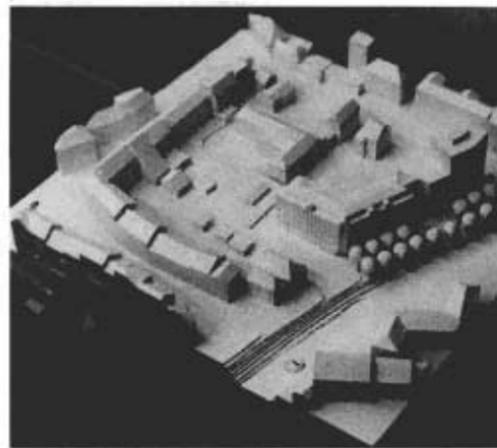
Il s'agissait de concevoir un ensemble qui, à la place de l'ancien garage du Nord le long de la voie ferrée, devrait à peu près doubler le volume de l'actuel bâtiment des finances. Ce nouveau complexe devrait être relié fonctionnellement à l'ancien. L'hypo-

La coordination déficiente des concours, c'est-à-dire leur simultanéité, entraîne des difficultés dans le cercle des concurrents souvent inexpérimentés. La participation à un concours exige en moyenne de 500 à 800 heures de travail. Fournir un tel investissement plusieurs fois dans l'année est hors de portée de la plupart. D'autant qu'il n'y a pas tellement de bureaux d'architectes à même d'y prendre part. Les conséquences que cela implique, du fait d'une participation trop faible, sont incontrôlables et tout au désavantage du maître de l'oeuvre.

Il serait donc judicieux que l'office cantonal des constructions et de l'aménagement du territoire soit chargé de cette coordination et que les intéressés puissent s'y adresser. Cette coordination présenterait d'autres avantages, pour la documentation, l'organisation de l'information, d'une exposition de même que la constitution d'un jury compétent et pas toujours le même.

Deux exemples récents en ville de Fribourg apportent la confirmation qu'on peut apporter des améliorations dans ce domaine.

thèque que fait déjà peser sur le quartier d'Alt une tour des finances disproportionnée a peut-être incité quelques participants à se retirer du concours. Les projets déposés sont en conséquence d'un niveau très moyen et ne dénotent pas une grande maîtrise du problème posé. Le premier prix est échu à un projet qui n'a rien de renversant, pas trop dérangeant, dont le caractère fortuit ne régénère guère le quartier. C'est l'exemple type d'un choix politique pour une solution "passe-partout" dans un contexte défavorable et en l'absence d'une vive concurrence. Nous présentons ci-après un choix parmi les projets présentés :



1. Habilement, les bâtiments jouxtant le quartier d'Alt le continuent à même échelle et ensèrent la tour des finances. Par contre, du côté de la voie ferrée la composition se présente de façon fort maladroite. (1er prix)



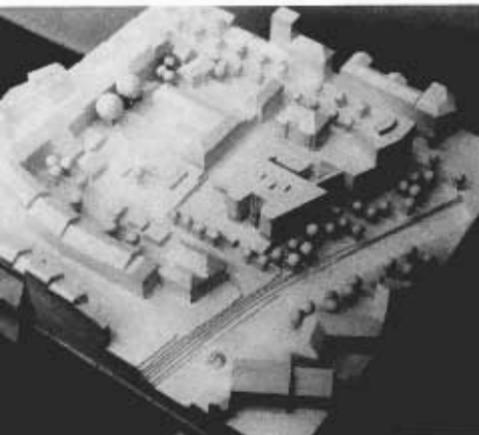
2. Le long de la rue du Nord, un bâtiment vient accolé à la tour des finances, mais, de manière incompréhensible, avec un retour ..sur l'espace intérieur du quartier, créant une tête de rue dans le vide, au plus mauvais endroit.

3. La tour est ici "dégradée" jusqu'au niveau du quartier environnant, une composition aussi désordonnée et brisée que le nouvel ensemble d'habitations proche.



4. Un bâtiment sobre, très finement composé auquel est adjoit un espace intérieur tout en créant une ouverture vers la voie ferrée pour les cours intérieurs du quartier.





5. Deux parmi plusieurs contributions, qui s'efforcent de former sur l'avenue de Rome un front de façades accueillant, tout en le modulant en retrait. La disposition symétrique tend à intégrer la tour des Finances en annexe de la composition.

PLATEAU DE PEROLLES

Comptoir et Ecole d'Ingénieurs

(de décembre 1984 à mai 1986, Concours à deux degrés*)

Le périmètre du concours englobe tout le plateau en face de la Faculté des sciences naturelles à l'extrémité de Pérolles, avec l'ancien dépôt des trams de même que le terrain de l'autre côté de la rue, servant actuellement de parking.

Ce programme - coordonné et élaboré par l'Etat et la Commune - prévoit:

- la réalisation par étapes d'une nouvelle école d'ingénieurs (les bâtiments actuels devant être mis à disposition de l'Université)

- un complexe de Comptoir, de salles d'exposition et de maison de congrès conçu avec une grande largeur de vues et comprenant une salle de concerts de 1000 places.
- des places de parc pour 700 voitures.

Nous reviendrons à l'occasion sur ce concours. Pour le moment, nous vous présentons sommairement quelques-uns des projets :

*) 1er degré Déc. 84 - Juillet 85, 26 participants. A la suite de cette première étape, le jury choisit un certain nombre de projets, sans connaître le nom des auteurs, lesquels sont habilités à participer au deuxième degré. 2e degré Nov. 85 à mai 86, il reste six concurrents sélectionnés.



1. Le boulevard de Pérolles est prolongé spatialement par le long bâtiment du Technicum qui, tournant le dos à l'avenue s'oriente vers le plateau en y étendant ses ateliers. Un espace libre en tête du plateau amène le visiteur dans une sorte de forum ouvert marquant l'entrée du nouveau comptoir. La halle à usages multiples contient en sous-sol une salle de concerts. La périphérie du plateau est aménagée en promenade (1er prix).

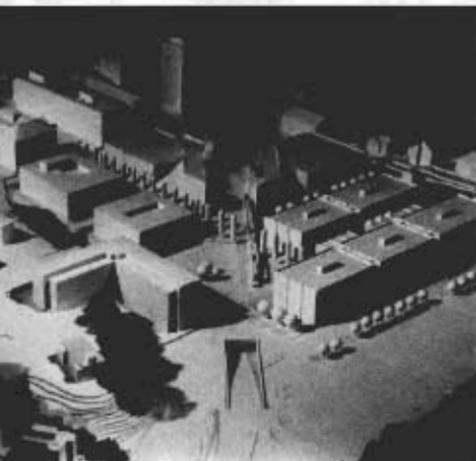


2. Ici un concept analogue est développé, toutefois les sections du Technicum sont réparties dans plusieurs bâtiments reliés entre eux, créant une relation plus urbaine - moins linéaire - avec le boulevard. Cet ensemble de constructions laisse dégagé l'espace du plateau, pour que les activités du Comptoir puissent s'organiser plus librement. Le dépôt des trams est conservé et sert de salle des fêtes. Afin de mieux enserrer la ligne du boulevard, des tours d'habitation, à usage de logements pour étudiants, rythment l'autre côté de l'avenue.

3. Ce projet met également l'accent sur la continuation du boulevard de Pérolles. Ses divers éléments de même expression architectonique tentent en outre de relier les deux secteurs urbains (quartier des industries et celui de Pérolles) par le moyen de modèles géométriques différents. L'expression formelle est cependant fortement exagérée.

4. Ce projet se caractérise également par une prolongation spatialement claire et fonctionnelle du boulevard de Pérolles. Mais derrière l'ordonnance des façades, un conglomérat chaotique de constructions n'apporte pas la confirmation de ce parti pris en soi justifiable.





5. Une des nombreuses propositions qui étendent le quadrillage du quartier des industries par-dessus le boulevard de Pérolles. Cela provoque sur l'axe principal une suite d'espaces résiduels privant le boulevard de son caractère urbain. Aux abords immédiats de la tour des Charmettes, la halle du comptoir et la salle de concert flanquent le boulevard à la façon d'une porte marquant l'accès à la région.



6. Le rôle du boulevard de Pérolles comme accès hors de et vers la ville est nié. Le trafic est détourné par une nouvelle voie sur la gauche de Pérolles. Les bâtiments scolaires s'alignent d'un côté, alors que de l'autre s'incurvent les bâtiments du comptoir. L'élément spatial central n'est autre que les places de parc, façon shopping-center....

Particulièrement dans ces derniers projets, dans l'intention de créer un espace urbain, on esquive des problèmes qui peuvent être résolus d'une autre manière. Cela témoigne d'une attitude qui, à long terme, ne peut qu'entraîner la ville dans une sorte de déliquescence architectonique.

Il faut donc saluer le fait que le choix du premier prix rejette cette tendance et il faut souhaiter qu'on s'en tienne à cette conception urbanistique. Le but de l'architecture est d'imposer un ordre. Le faux argument de faire passer la route de Marly en tunnel est une manière d'éviter un problème, qui peut et doit être résolu, et non pas traîné après soi.

La halle de l'ingénieur Ritter, véritable basilique industrielle, ancienne scierie convertie en dépôt des trams, pourrait fort bien s'adapter à une nouvelle utilisation. Ce témoin de l'essor industriel de Fribourg se trouve dans le périmètre du concours...



Ses jours sont-ils comptés ?

En bref

Parking doré sur tranche

Le parking des Alpes ne cesse pas de faire parler de lui: au titre de projet, il est en train de battre des records de durée. Et la course aux investisseurs continue... Les promoteurs n'ont réussi qu'à placer un peu plus de la moitié des places vendues en co-propriété. Les prix dits "promotionnels" (attention aux émotions fortes) partent autour de 40'000 Frs et s'élèveront jusqu'à 45'000 Frs. Cela fait dans les 200 Frs mini de location par mois. A ce prix là, les Bentley et Rolls Royce sont vivement recommandées.

Culture vivante

Quand paraîtront ces lignes, le festival du Belluard et celui de musique sacrée seront en cours. Autant de petits miracles soutenus à bout de bras par de vrais passionnés de musique, de théâtre et de danse. Avec l'aide fort heureusement des pouvoirs publics qui placent ici intelligemment notre argent... Quel contraste avec les formules officielles, style théâtre d'abonnements ou Musée...

Tempête dans un verre d'eau

Les esprits s'agitent en Basse-Ville autour de quelques poteaux plantés en l'Auge. On peut en penser ce qu'on veut, mais, vu la précédente tentative avortée, comment convaincre les automobilistes et quelques cafetiers irréductibles de contribuer à la tranquillité et à la qualité de vie du quartier. C'est contraignant, mais probablement la seule façon d'être efficace, provisoirement du moins.

Maintenant aussi en allemand

Notre cahier sur la cathédrale a connu un beau succès et sa version en langue allemande vient de paraître en même temps qu'une réédition française. Sur demande au prix (membre) de 6 Frs.

Ainsi va notre démocratie...

Le vote du 8 juin laisse un goût amer. L'aspect rébarbatif du sujet: cette indexation du droit de référendum présenté comme une mesure bénigne a passé dans l'indifférence générale. Et pourtant ce sont des droits démocratiques qui se trouvent effectivement réduits. Avec 10 % de votants, personne ne devrait pavoiser, mais les commentaires du gouvernement cantonal montrent que cela n'a guère d'importance: seul le résultat compte, même aussi piètrement acquis.

Mais, puisque quelques bonnes âmes se sont obstinées jusqu'au bout à nous assurer que la nouvelle limite du référendum ne réduisait en rien nos droits démocratiques, nous aurons sans doute dès l'automne l'occasion de vérifier leurs bonnes intentions. Ce sera sans doute le moment de relancer le droit d'initiative au niveau communal.

N 1: les carottes sont-elles cuites ?

Alors que les grandes organisations nationales donnaient des signes de lassitude, les premiers atteints, sur place à Morat et dans la Broye, ne baissent pas les bras et parlent de se jeter à l'eau. Leur exemple peut en effet entraîner les hésitants. Et alors qu'on parle de préserver à tout prix des terres agricoles, c'est un bon moyen de prendre nos gouvernants au mot. La catastrophe de Tchernobyl a apporté quelques arguments à ceux qui, contre vents et marées, s'obstinent à promouvoir une politique raisonnable en matière routière et énergétique, dans le respect de notre environnement.

Ecologistes pas morts

Face à la lassitude du public et à l'indifférence des partis traditionnels, les événements récents redonnent une raison d'être au courant écologiste. A suivre à l'automne.



† Léo Hilber

Léo Hilber, un voyant, nous a quittés. Familier des vieilles pierres que nous aimons et qu'il a su célébrer, il fut, en homme inventif et festif, une pierre vivante de notre cité.

Si le secret de l'art consiste à communiquer le sensible, à éclairer la nuance, souligner le je-ne-sais-quoi ou le presque-rien sans manquer de courir à l'essentiel, alors Hilber fut un artiste au plein sens du mot. Chaleur humaine s'alliait chez lui à la rigueur de l'artisan. Le photographe savait goûter l'homme dans ce qu'il aurait eu de trop vif-argent et nous a livré des images dépouillées, sans fioritures et pourtant révélatrices de plénitude. Nous devons à son regard en perpétuel éveil la découverte ou la redécouverte de sites, de monuments, d'oeuvres d'art que nous ne savions plus regarder à force de les voir.

Que de merveilles débusquées ou redécouvertes, offertes sur un plateau à notre plaisir renouvelé, telle la tête du Jean-Baptiste, de Hans Gieng, dont il avait si bien éclairé la sanguinolente sauvagerie. Que de portraits de visages connus et amis, saisis dans leur vérité fugace, au moment précis où l'homme enjoué et chaleureux qu'était Hilber avait su éveiller chez son sujet l'esquisse d'un sourire dont l'absence eut été reprochée au photographe.

Photographe, Hilber a prouvé qu'il avait la touche du peintre. Et la sensibilité. Aurait-il pu, sinon, traduire avec autant de délicatesse les liens sous-jacents rattachant certaines oeuvres - fussent-elles non figuratives - de nos meilleurs artistes aux paysages de notre proche environnement. Je pense plus particulièrement ici à tels savants fondus-enchaînés de ses diaramas: avec maîtrise, graduellement, le chatolement et la vibration des couleurs et reflets d'une falaise baignée par la rivière sont transmutés sous nos yeux en toiles connues de peintres familiers. Nature et culture, Hilber en aura été un fidèle serviteur. Les amoureux de ce coin de pays lui resteront reconnaissants des témoignages de "première pellicule" qu'il leur aura laissés en abondance. Hilber n'était cependant pas de nature à se complaire dans la seule "boîte d'allumettes" fribourgeoise. De prestigieuses musées suisses et étrangers, le Proche-Orient et le Sud-Est asiatique auront été, avec bonheur, les terrains d'exercice de son art.

Hilber, quelqu'un qui nous a parlé en "langage photographe" avec l'accent personnel de l'ami Léo. La fréquentation assidue de la beauté explique sans doute - avec son insigne courage et celui de son épouse Micheline - l'élégance dont il ne s'est jamais départi jusque sur le rocailleux chemin de son départ. Ses yeux se sont fermés, son regard nous reste.

François-X. Deschenaux



