Zeitschrift: Bulletin technique de la Suisse romande
Band: 35 (1909)
Heft: 13

Artikel: L'escalier de l'église de Bulle
Autor: Gremaud, A.
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-27576

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 11.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

vent arriver directement sur des voies de tiroir, à plan incliné, à l'Ouest de la gare; on libère ainsi le triage encore une fois de trois voies de garage, de 450 mètres chacune. Dès lors, aucun train n'entrera plus dans le triage, mais uniquement des véhicules dirigés immédiatement, selon leur destination, sur leurs voies définitives de formation au départ. En même temps disparaît la locomotive du tiroir, avec ses 24 heures de travail; elle devient libre pour servir de seconde machine de formation.

Pour réaliser ce programme, il faut construire une voie spéciale de Bussigny à Renens, destinée aux trains de marchandises se dirigeant vers Renens. Les trains de marchandises provenant de la ligne de Genève, pour autant que leur triage à Renens est maintenu, devraient rejoindre cette voie en passant sous les voies voyageurs de la ligne de Neuchâtel.

Nous avons déjà vu qu'il n'est pas faisable d'éviter le passage par Renens aux trains provenant de Bâle, Zurich et de la ligne de Bienne en général. Aussi, les trains de marchandises partant de Renens pour Bussigny et Morges continueraient à utiliser respectivement les voies principales des trains de voyageurs.

La solution esquissée est réalisable et son coût paraît moindre que le dédoublement de la gare de triage de Renens, mais l'avantage essentiel réside dans l'économie de l'exploitation en général.

Après la mise en service des voies de tiroir à l'Ouest, les trois voies de tiroir à l'Est pourraient servir non seulement au triage des trains de marchandises arrivant de Lausanne, mais aussi à la formation des trains partant vers l'une ou l'autre direction.

Cependant, tous les trains de marchandises auraient à sortir du triage vers l'Ouest et devraient aussi, pour l'une ou l'autre direction, être formés de ce côté-là. Il conviendrait donc de débarrasser cette partie de certains mouvements et surtout du mouvement des trains se dirigeant vers Lausanne, avec rebroussement après la sortie du triage.

Les trains partant pour Lausanne devront sortir du triage par une voie nouvelle, soit par la quatrième voie projetée, qui rejoindrait vers Malley, du côté montagne, les trois voies alors existantes. A cette occasion, on ne construirait pas seulement cette voie de sortie, mais aussi un faisceau de 7 à 8 voies de formation, dans le prolongement de l'axe de la gare de triage, côté du cimetière. Ce faisceau serait relié par une voie de communication aux derniers groupes Nord des voies du bassin central, dans lequel se déversent les vagons à destination de Lausanne et au delà, des plans inclinés aux deux extrémités.

Comprise ainsi, cette adjonction au triage ne romprait pas l'économie du travail; la machine disponible du tiroir suffirait, avec une brigade, à la formation des trains de ce groupe, tandis que les deux locomotives de l'Ouest, libérées de la formation des trains vers l'Est, pourraient composer un plus grand nombre de trains vers Morges et Bussigny.

* * *

Avant de terminer cette étude nous ajoutons que nous y avons ignoré intentionnellement la question de la création d'une nouvelle gare aux marchandises pour Lausanne, étant donné que la création de cette gare ne modifiera pas sensiblement les conditions du triage de Renens, quel que soit l'emplacement finalement admis. Les autres installations à Renens: gare aux voyageurs, gare aux marchandises locales, halle de transbordement du transit, dépôt des locomotives, etc., ne touchent pas non plus d'une manière directe à la question de la transformation du triage. Il importe simplement que les travaux de la troisième voie Lausanne-Renens soient entrepris au plus vite, afin de pouvoir les terminer avant que le triage devienne incapable de faire face à l'augmentation du trafic.

L'escalier de l'église de Bulle.

Par M. A. GREMAUD, ingénieur cantonal, à Fribourg.

Bien des personnes passent près de cet escalier sans s'apercevoir que l'architecte qui en conçut le projet, a fait un vrai tour de force.

Préalablement nous dirons quelques mots de l'aspect de ce coin de la ville de Bulle avant l'établissement de cet escalier.

L'entrée septentrionale de la ville de Bulle, avant l'incendie qui, vers 1850, a consumé les bâtiments qui masquaient la façade principale de l'église, présentait l'aspect suivant: la rue principale (route cantonale) avait un profil irrégulier et suivait plus ou moins les sinuosités que présentait le haut mur qui supportait les maisons incendiées.

Après cet incendie, le Conseil d'Etat ordonna la correction de la route cantonale, soit de la rue principale qui passait devant l'église. Cette correction eut pour corollaire, l'aménagement de l'emplacement des maisons incendiées. Plusieurs idées furent émises à ce sujet. La solution la plus simple et la plus économique, eût été la reconstruction pure et simple du mur de soutènement parallèlement à la route corrigée, et de créer devant l'église une terrasse. Cette disposition aurait présenté bien des inconvénients; elle aurait d'une part, rétréci la Grand'Rue et d'autre part, masqué la façade principale de l'église. Il avait aussi été question de construire un escalier monumental à partir de la route, comme à la cathédrale de St-Ours, à Soleure. Mais, étant données la configuration du terrain ainsi que la position oblique de la façade de l'église par rapport à la direction de la Grand'Rue, cette solution n'eût pas été satisfaisante et aurait produit une mauvaise impression. D'autre part, il eût été difficile, comme nous le verrons plus loin, de raccorder convenablement l'escalier avec les rues latérales.

On était encore à la recherche d'une solution satisfaisante, lorsque M. Lendi [1], architecte, fut, vers 1864, ap-

[1] M. Lendi naquit à Coire en 1825; il fit ses premières études à l'Ecole cantonale de Coire, puis aux Ecoles polytechniques de Carlsruhe et de Stuttgart. Il entra ensuite dans l'atelier d'un sculpteur à Munich. En 1848, il vint s'établir à Fribourg. Il fut quelque temps sous-intendant et plus tard intendant des bâtiments de l'Etat (architecte cantonal). Il élabora de nombreux projets d'églises, de villas, de maisons. Ses projets ont tous un cachet artistique très prononcé. Il est mort à Fribourg le 2 avril 1871, à l'âge de 46 ans seulement.

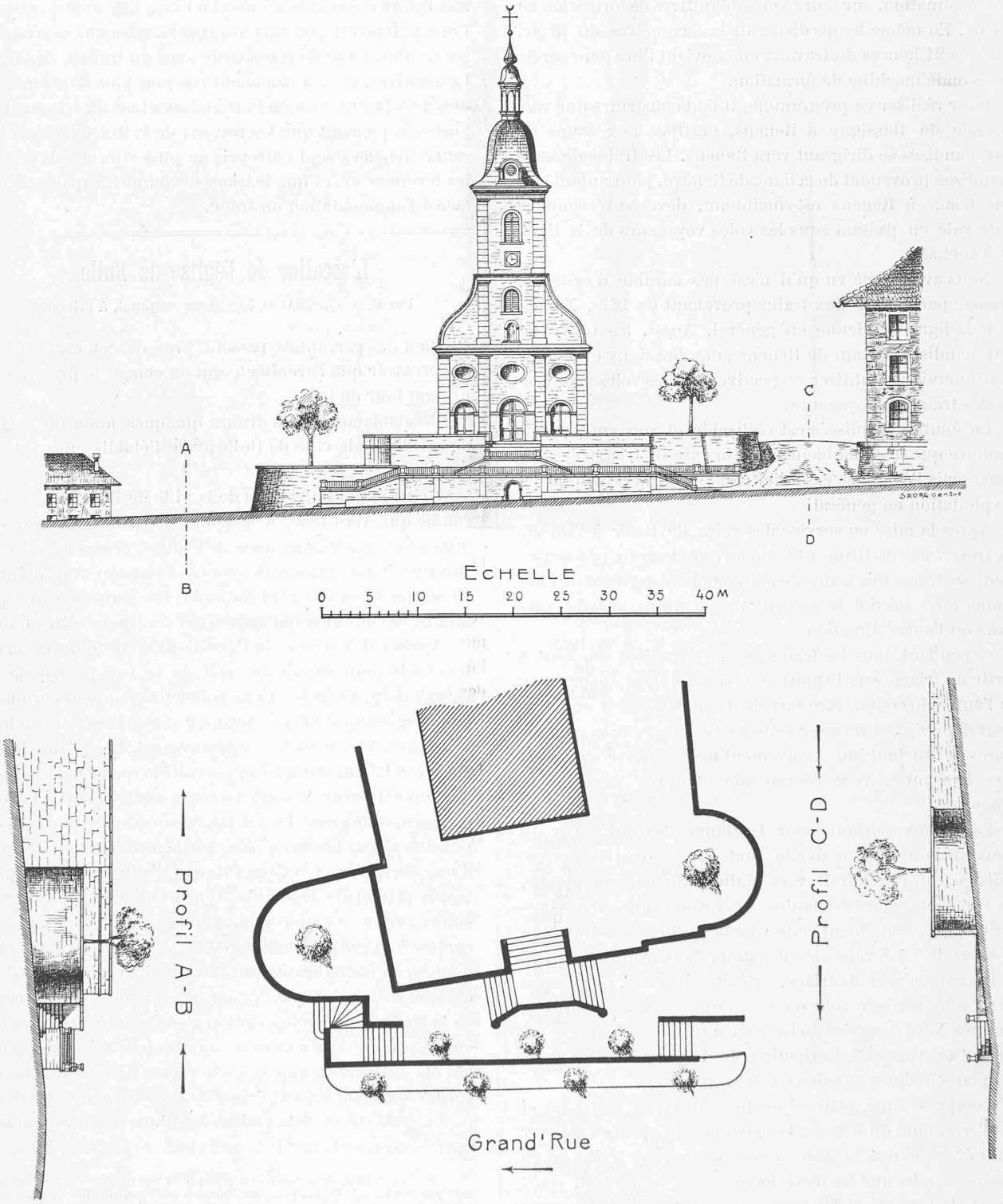

Fig. 1. — L'escalier de l'église de Bulle.

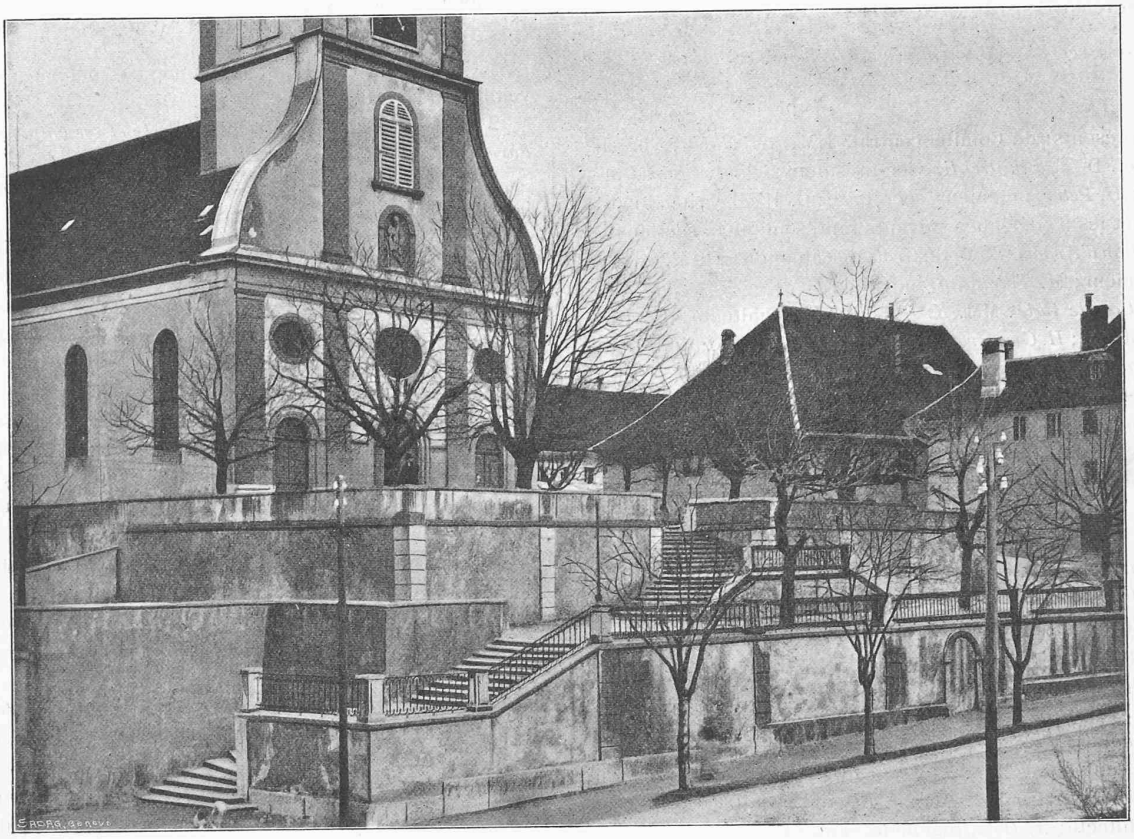

Fig. 2. — L'escalier de l'église de Bulle.

pelé à Bulle par la Compagnie du Bulle-Romont pour élaborer les projets des bâtiments d'exploitation de la ligne. A cette occasion, le Conseil communal le chargea de l'étude de l'aménagement de la place devant l'église dont nous venons de parler.

Le projet élaboré par M. Lendi est dans l'espèce un chef-d'œuvre. Il s'adapte admirablement à la localité (cadre) et évite les inconvénients que nous avons signalés (fig. 2).

Parmi les difficultés qu'avait à surmonter l'auteur du projet, nous mentionnerons en première ligne la manière d'obtenir, apparemment, le parallèlisme de la façade de l'église avec la direction de la route, tout en dégageant le plus possible l'édifice. En seconde ligne, faire en sorte que les dispositions prises pour l'aménagement de la place se raccordent convenablement avec les rues latérales (fig. 1).

L'architecte résolut la première partie du problème en projetant deux terrasses : l'une à la hauteur de la plateforme de l'église, avec mur de soutènement parallèle à la façade de celle-ci, l'autre à mi-hauteur, avec mur de soutènement parallèle à la Grand'Rue (route cantonale).

Cette disposition a eu pour effet d'établir apparemment le parallélisme de la façade de l'église et de la Grand'Rue; l'illusion est complète. Il y a plus : la Grand'Rue n'est pas rétrécie comme elle l'aurait été avec une plateforme unique, supportée par un mur de soutènement qui aurait en outre masqué complètement l'église.

L'autre partie du problème consistait, comme nous l'avons vu, à raccorder et à mettre ces plateformes en harmonie avec les rues latérales et de façon à dégager encore l'église. Ces rues étant à des niveaux différents et ayant des pentes en sens inverses, l'architecte a eu l'heureuse idée — pour les dégager et ménager des accès faciles et directs aux plateformes — de donner à celles-ci, du côté des ruelles, la forme de rotonde ou de bastion. Ces bastions sont l'un dans le prolongement de la plateforme supérieure, afin de raccorder celle-ci avec la rue qui monte, et l'autre se trouve dans le prolongement de la seconde plateforme, afin de raccorder celle-ci avec l'autre ruelle qui descend.

Il a été dépensé pour l'exécution de ces travaux environ Fr. 10,000.

En terminant, nous dirons que dans l'escalier de l'église de Bulle, rien ne choque l'œil, tout s'harmonise. Il s'adapte admirablement bien au milieu où il se trouve. Ce résultat heureux a été obtenu par l'étude consciencieuse de la localité avant l'élaboration du projet. Cette étude préalable est de nos jours, souvent négligée par les architectes. Aussi constate-t-on, avec regret, que beaucoup d'édifices et de villas ne sont pas adaptés au cadre destiné à les recevoir !