Zeitschrift: Ville de Fribourg : les fiches
Herausgeber: Service des biens culturels du canton de Fribourg
Band: - (2001)
Heft: 3

Artikel: Une invitation au voyage : si vieille et si distinguée
Autor: Lauper, Aloys
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1035975

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

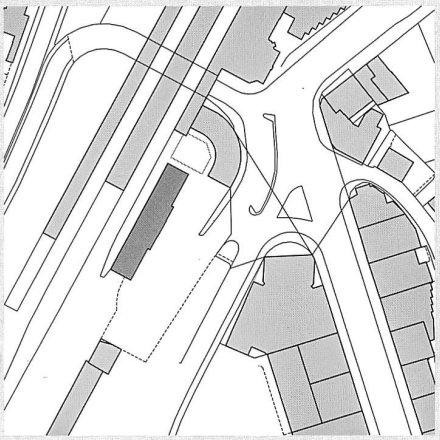
Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on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

Download PDF: 14.07.2025

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

UNE INVITATION AU VOYAGE, SI VIEILLE ET SI DISTINGUÉE

Aloys Lauper



L'histoire du chemin de fer à Fribourg est d'abord celle d'un sacrifice. Le Conseil fédéral s'était prononcé en faveur d'une ligne directe de Laupen à Estavayer, oubliant Fribourg. Les militaires craignaient cette voie de plaine trop vulnérable. Ils furent entendus. En 1856, les Chambres choisirent le tracé Berne–Lausanne. Fribourg paya très cher ce privilège. L'Etat (1 mio), la commune (2 mio) et les particuliers fribourgeois (470 000.–) couvrirent en effet le tiers du capital initial de la «Compagnie d'Oron». A l'ouverture de la ligne en 1862, l'Etat avait investi 24,5 mio de francs dans l'aventure du train. La compagnie était au bord de la faillite. Il faudra donc attendre encore dix ans pour que la ville ait la gare qu'elle mérite, dix ans pour qu'on s'entende enfin autour d'un autre enjeu: l'implantation du bâtiment aux voyageurs, centre névralgique de ce véritable site industriel constitué de la gare aux marchandises et de ses quais, des ateliers de construction et de réparation du matériel, des entrepôts et des immeubles réservés aux ouvriers du rail. Entre les Pilettes, la butte de Tivoli, la Porte des Etangs ou la Poya, on finira par choisir le lieu le plus proche des fabriques de Pérolles. Comme le craignaient les commerçants du Bourg, la ville se tourna vers le haut. A l'ère industrielle, le centre se définira désormais autour de la gare.

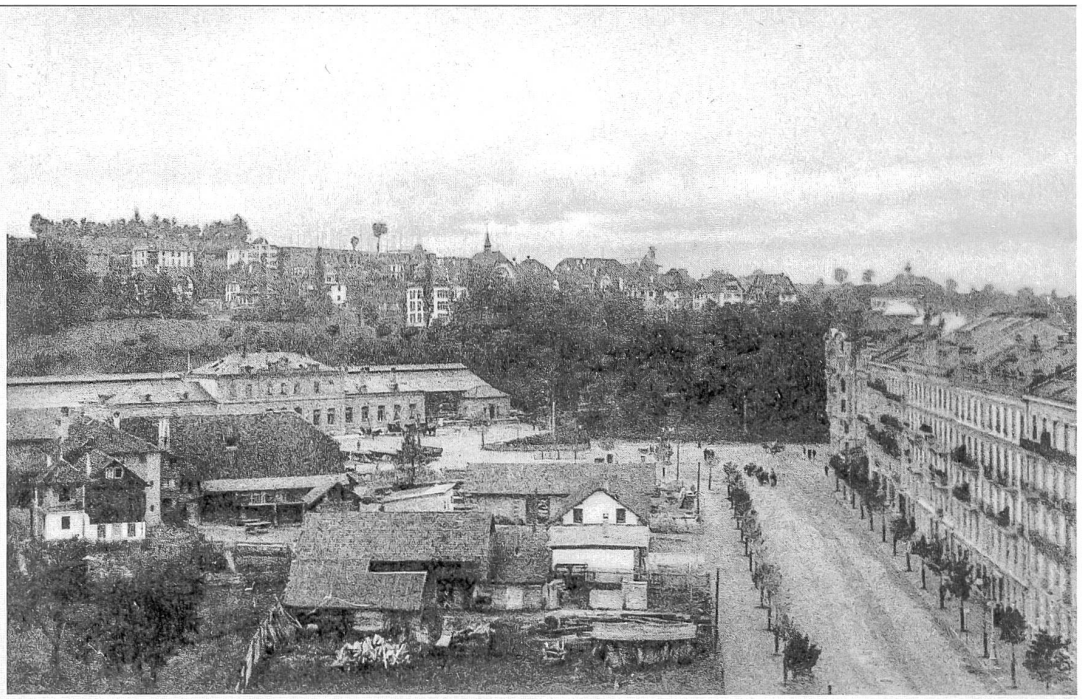
Une gare provisoire pour dix ans (1862-1872)

La construction du viaduc de Grandfey avait commencé en octobre 1859, mais sa réalisation prit du temps et retarda l'inauguration de la ligne[1]. Nommé en 1860 à l'ouverture de la section Berne-Balliswil, le premier chef de gare de Fribourg, l'architecte Fidel Leimbacher[2], entra donc en fonction à Balliswil dans une gare provisoire en bois qui servit quatre ans avant d'être rachetée par l'entrepreneur Giobellina et reconstruite sur le plateau de Pérolles comme habitation, entrepôt et écurie à mulets.

Le premier train s'arrêta à Fribourg le 4 septembre 1862 devant une baraque qui avait servi précédemment de gare à Wylerfeld, près de Berne. Ce bâtiment provisoire précédé d'un couvert, situé à la hauteur de l'actuel quai aux marchandises, fut en service dix ans durant. La construction d'un bâtiment aux voyageurs en dur fut en effet ajournée vu la situation financière catastrophique de la compagnie et les doutes quant au choix du site.

Un enjeu urbanistique

A Fribourg, l'établissement du chemin de fer avait nécessité des travaux de terrassement très importants. Contournant la ville médiévale, le tracé coupait, sur le flanc du Guintzet, une série de buttes et de ravins: celui du Grabou, puis les deux ravins délimitant les Grand-Places, le ravin des Pilettes (prolongé par le ravin de Montséjour) et le ravin du Botzet. Cette topographie hostile fut au cœur de tous les débats. Des quatre emplacements évoqués pour la construction de la gare aux voyageurs, deux furent vite abandonnés. Du côté de la Poya et de l'ancienne Porte des Etangs, la pente compromettait l'arrêt des convois. La commune insistait pour qu'on choisît le site

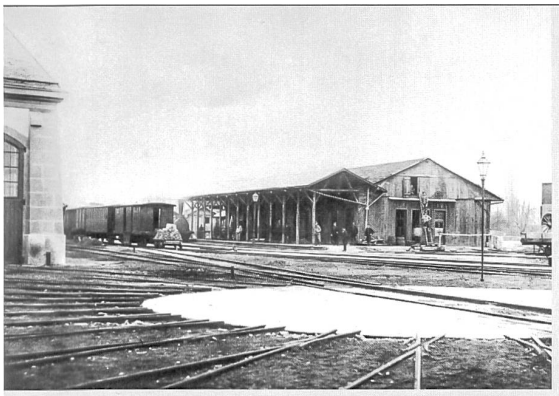


La première gare de Fribourg et la ferme des Pilettes, peu avant 1907 (carte postale, ASBC)

du Tivoli, à proximité de la ville. Cet emplacement nécessitait le nivellement de la butte où le pharmacien Louis Goetz avait construit en 1840 l'«établissement balnéaire» qui avait donné son nom au site. Le 22 janvier 1862, le Conseil d'Etat ratifia ce choix et des travaux de terrassement furent entrepris. L'aménagement du site des Pilettes continua cependant avec la construction des ateliers du chemin de fer (1863). La cession à l'Etat de la ligne en déconfiture (1864) retarda encore l'élaboration d'un avant-projet.

Le 14 mars 1866, les architectes Bardy & Conod[3] présentèrent les plans de la nouvelle gare au Tivoli, avec un devis très complet conservé dans les archives et dont les détails correspondent au bâtiment construit six ans plus tard. Le 20 mai, le Conseil d'Etat approuvait le projet. La pression politique n'entama pas la détermination de la direction de la ligne en faveur des Pilettes. Un second projet lui fut adressé en vain l'année suivante. Elaboré par l'Intendant des bâtiments de l'Etat Théodore Perroud et par l'ingénieur Raymond de Montenach, il proposait un bâtiment à deux niveaux assurant la liaison de la route aux voies par un grand escalier intérieur, soit la disposition de la gare actuelle construite en 1929. Les ingénieurs Jean Meyer (1840-1891) et Victor Jundzill (1831-1875) mirent ce temps à profit pour développer leur contre-projet aux Pilettes tout en proposant un ensemble d'aménagements urbains pour convaincre la commune: amélioration et correction du tracé de l'ancienne route de Bulle, création d'un passage sous-voie, établissement de l'avenue de la Gare, aménagement d'une esplanade isolée du trafic devant la nouvelle gare. Le plateau des Pilettes, en partie gagné sur le ravin remblayé, paraissait plus approprié à un développement futur des installations. L'ensemble du site fut repensé: de nouveaux quais et une nouvelle gare aux marchandises furent dessinés tandis qu'on élaborait les futurs bâtiments d'exploitation, le tracé des voies et l'implantation du bâtiment aux voyageurs. Le 2 août 1870, Jean Meyer présenta son avant-projet qui prévoyait la construction du bâtiment aux voyageurs à

Le passage sous-voie de Beauregard en 1920 (P. Macherel, ASBC)



La bâtiment aux voyageurs provisoire de Fribourg vu de la remise des locomotives vers 1872 (AEF)

Le site des Pilettes en 1872 au début du chantier de construction du bâtiment aux voyageurs (AEF)

Direction Berne, la gare
bâtiment aux voyageurs

l'emplacement de l'ancien quai des marchandises et la création d'une route reliant la gare au plateau de Pérolles où la Société des Eaux et Forêts de l'ingénieur Guillaume Ritter avait choisi d'implanter un site industriel. Le tracé de la future route des Arsenaux fut donc fixé vingt-cinq ans avant la construction du boulevard de Pérolles[4]. Pour la gare des voyageurs, Meyer reprit le projet Bardy & Conod, à l'exception de la couverture des voies qui n'était qu'une copie de la halle en bois de la gare de Thoune. Comme la construction devait être réalisée sur le remblai, il proposa en outre d'excaver le futur bâtiment et d'utiliser les matériaux pour l'élargissement de la cour et pour les routes d'accès[5]. Le temps pressait désormais. En avril 1869, on s'était mis d'accord sur le «plan d'agrandissement et d'alignement du quartier des places et des abords de la gare»: le Nouveau Fribourg prenait corps.

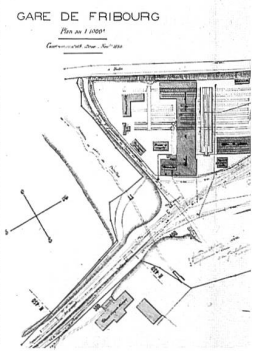
Le bâtiment aux voyageurs et sa marquise depuis le boulevard de Pérolles vers 1910 (carte post

La gare des Pilettes, enfin

Le 12 janvier 1872, soit douze jours après que la Compagnie des Chemins de fer de la Suisse Occidentale eut repris l'exploitation de la ligne, les plans et devis de la nouvelle gare présentés par Jean Meyer furent enfin adoptés, avec le bâtiment aux voyageurs issu du plan Bardy & Conod. Le nouvel Intendant des bâtiments de l'Etat, l'architecte Adolphe Fraisse (1835-1900), fut chargé de l'établissement des plans de détail et de la surveillance des travaux confiés aux entrepreneurs François Curty[6] et Joseph Fischer (1829-1908). La construction fut rapide, le bâtiment aux voyageurs étant sous toit à la fin de l'année 1872, mais son aménagement fut laborieux et il ne fut ouvert que le 2 décembre 1873. Parallèlement, on construisit la fameuse remise des locomotives, un bâtiment de plan semi-circulaire pour 14 machines, desservi par une plaque tournante[7]. L'ancienne remise fut déplacée et reconvertie en atelier de peinture. Quant à la gare provisoire, elle servit de remise à wagons, puis de réfectoire pour les ouvriers de la voie. Déplacée, elle servira encore de local pour la réparation et le séchage des bâches et de dépôt pour le matériel de la voie.

La marquise, c'est-à-dire la halle couvrant le quai d'embarquement et trois voies, fut conçue par Jean Meyer qui prit pour modèle celle de Schaffhouse. D'une portée de 17,91 m pour une longueur totale de 103 m, sa charpente métallique unique dans le canton fut réalisée par

Projet d'aménagement des voies
la rotonde des locomotives, la ha



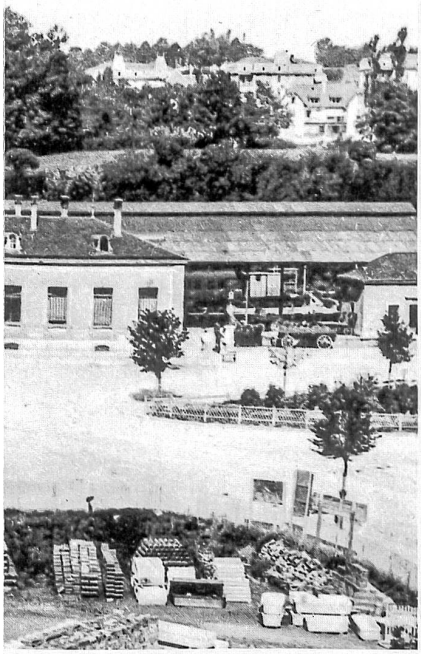
des marchandises puis la marquise du
vers 1910 (AEF)

Direction Lausanne, la rotonde des locomotives et les ateliers du chemin de fer vers 1910 (AEF)

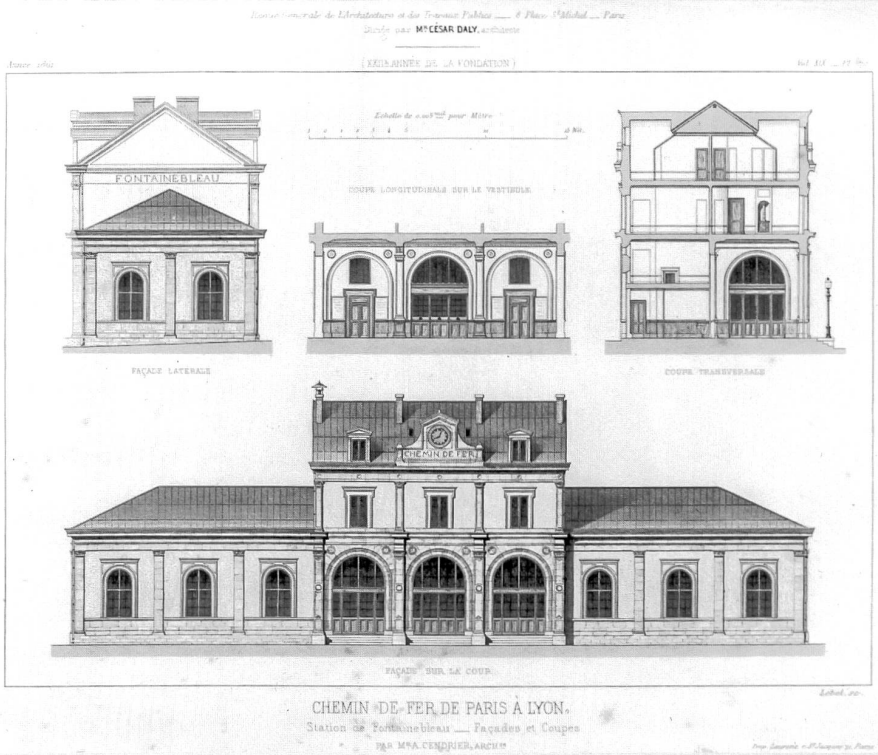
1 Il fut inauguré le 2 septembre 1862.

2 Auteur notamment des églises de Belfaux et de Cressier-sur-Morat.

3 Jean-Charles Bardy (1834-1875) était né à Fribourg. Il avait fréquenté en 1853 l'Académie des arts décoratifs de Munich, où il rencontra le Lausannois Gustave Conod (1833-1906). A son retour, il trouva du travail à Berne comme dessinateur dans le bureau de l'architecte Friedrich Studer. Vers 1861, il ouvrit son propre bureau avec Conod qui possédait une solide formation en architecture, ayant fréquenté les écoles de Carlsruhe, de Munich puis de Paris. On leur doit à Fribourg la transformation de l'immeuble rue de Lausanne 99 (Banque Glasson).

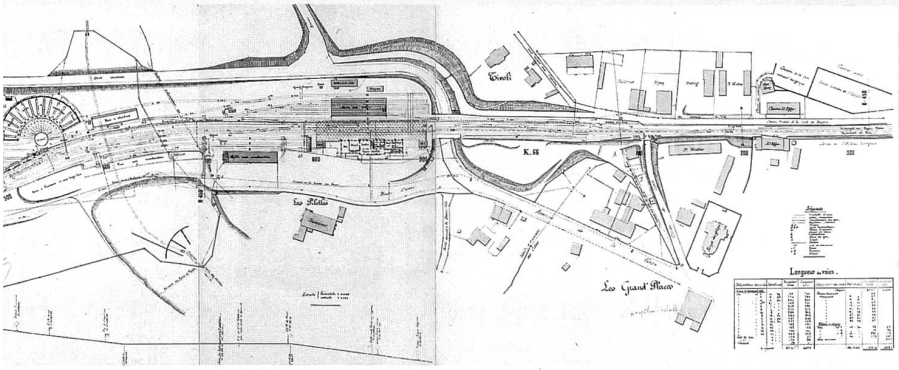


le, ASBC)



La station de Fontainebleau dessinée par l'architecte Alexis Cendrier et publiée en 1861 par César Daly

errées de la gare de Fribourg, novembre 1880, avec l'ensemble des immeubles constituant le site, notament les ateliers, le aux marchandises et le bâtiment aux voyageurs (AEF)

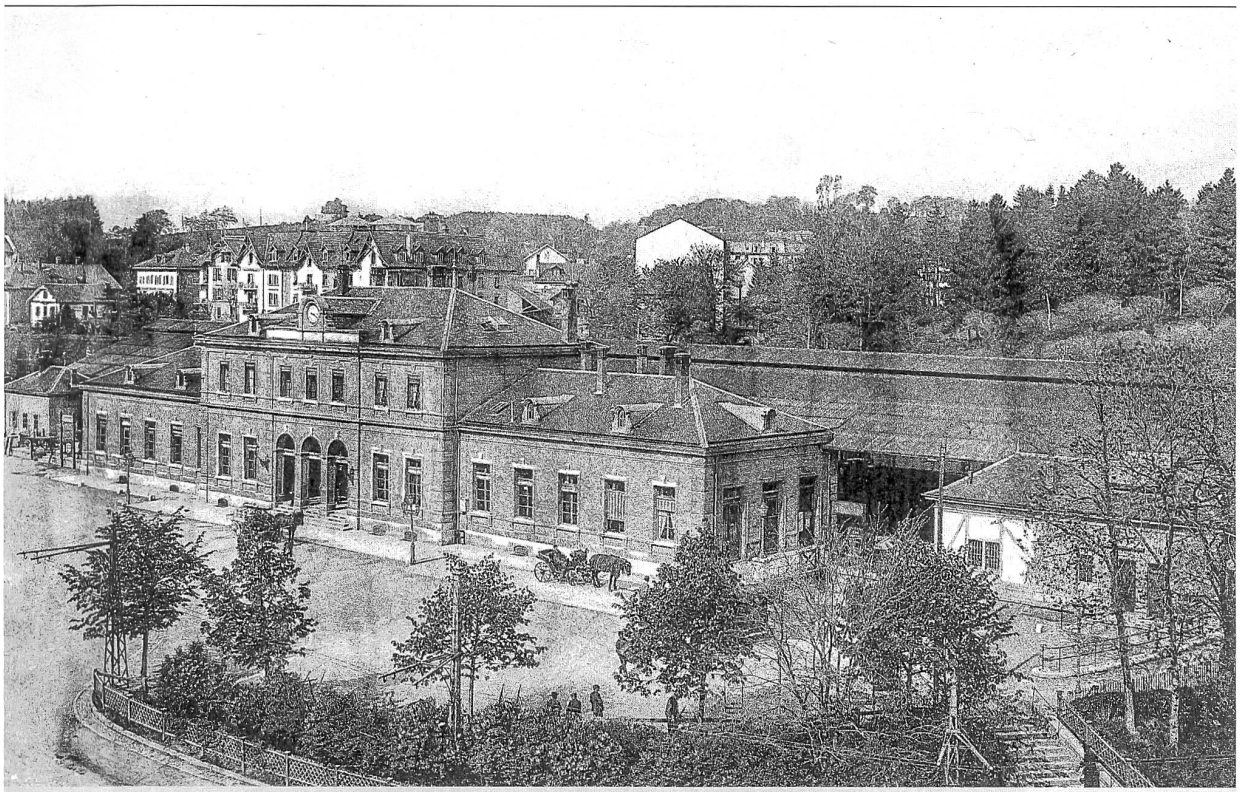


4 Sa réalisation fut cependant différée jusque dans les années 1900.

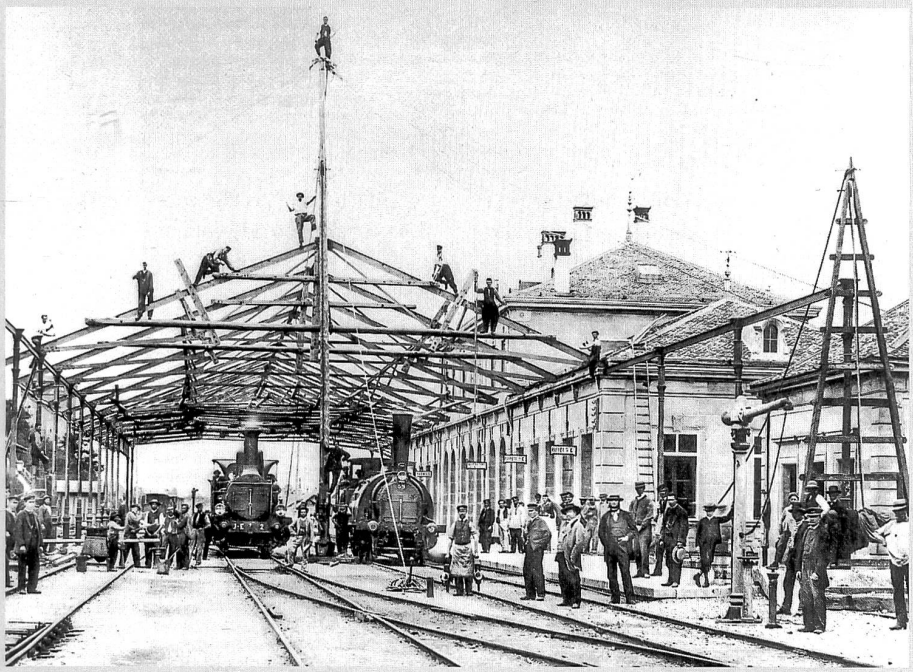
5 ADPC, Jean MEYER, Gare de Fribourg. Rapport à l'appui du projet pour l'établissement définitif de la gare, 2 août 1870.

6 Il avait construit entre autres le pont de la Glâne (1853-1856).

7 Il a malheureusement été détruit. A ses débuts, la Compagnie d'Oron avait commandé 12 locomotives-tenders à la fabrique d'Esslingen, 40 voitures de voyageurs de IIe et IIIe classe et 160 wagons de marchandises auprès de la Société industrielle Suisse-Belge à Neuhausen (act. SIG), pour un montant total de 1800 000 francs.



L'esplanade de la gare dans les années 1910 (carte postale, ASBC)



La marquise du bâtiment des voyageurs réalisée par la Fabrique des wagons de Fribourg en cours de montage en 1873, avec à droite la «Singine», l'ancienne locomotive n° 9 de la Compagnie d'Oron (Coll. E. Schwabe)

la Fabrique des wagons de Fribourg, installée sur le plateau de Pérolles[8]. Les colonnes et leurs chapiteaux, les consoles et les plaques de fondation en fonte furent livrés par la Fonderie de Fribourg. Les «fermes Polonceau» furent couvertes de plaques de zinc ondulé, hormis un bandeau de verre le long du bâtiment éclairant le quai des voyageurs. Le montage de cet ouvrage de plus de 85 tonnes fut assuré par l'entreprise lausannoise Gaulis Dutand & Cie. En 1930, la démolition de cette marquise sortie des usines associées au conglomérat Ritter nous a privés d'un précieux témoin de l'histoire industrielle du canton.

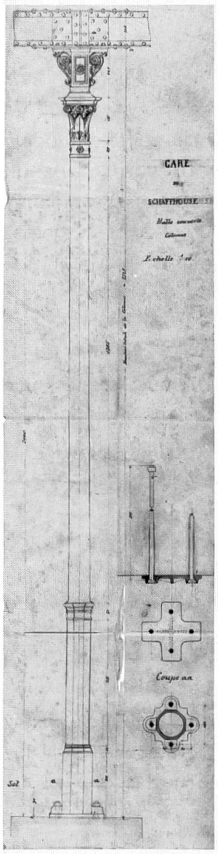
Dès 1905, la Direction générale des CFF étudia l'extension de la gare de Fribourg. L'im-

8 Il s'agit de la réalisation majeure de cette usine dont l'existence fut très brève (1873-1874). Il en subsiste le bâtiment administratif (chemin du Musée 8).

9 La Liberté, 22 novembre 1928.

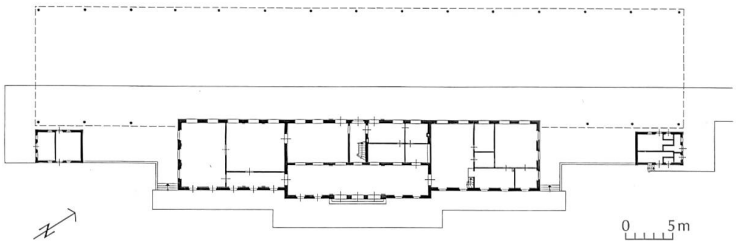
10 Revue générale de l'Architecture et des Travaux publics XIX (1861), pl. 71.

La remise des locomotives de la Compagnie des Chemins de fer de la Suisse Occidentale en 1981, avant sa démolition



Colonne de la marquise de la gare de Schaffhouse, modèle pour Fribourg (AEF)

plantation de la gare aux voyageurs sera à nouveau âprement discutée, la commune et les commerçants du Bourg réclamant une situation plus centrée comme cinquante ans plus tôt. Ces querelles retarderont la mise en chantier de la nouvelle gare jusqu'en 1925. Sa construction sur le Tivoli permettra le sauvetage de l'ancien bâtiment aux voyageurs. A l'inauguration de la gare actuelle, un chroniqueur perplexe notait désabusé: «Les salles d'attente sont de proportions modestes, surtout celles des 1re et 2e classes. Elles seront loin d'offrir le luxe de boiseries et de dorures qu'offrait la salle d'attente de l'ancienne gare, qui, au début, avant qu'on la déshonorât par une multitude d'affiches et qu'on la laissât se ternir sous la fumée et la poussière, était un bijou.»[9] Aucune photographie, aucun document ne nous permet d'apprécier ce témoignage. On ne sait donc rien de l'aménagement de cette ancienne gare qui semble avoir tant ravi ses contemporains. On y pénétrait par un grand vestibule qui donnait sur un escalier central très étroit séparant la salle d'attente des 1re et 2e classes et quatre bureaux vis-à-vis, deux occupés par la billetterie et l'enregistrement des bagages, les deux autres réservés côté voies au chef et au sous-chef de gare. L'aile gauche abritait un restaurant et la salle d'attente de 3e classe. Dans l'aile droite se serraient une salle des bagages en partance, un local téléphonique, une consigne, une conciergerie, une poste et une pièce pour les bagages arrivés. Deux pavillons symétriques dessinés par Fraisse complétaient l'ensemble: l'un abritait les toilettes, l'autre un local d'équipe. Ce morcellement du plan fut vite critiqué. Lors de la construction d'une annexe à la salle d'attente de 3e classe en 1906, la population manifesta son mécontentement, fustigeant cet emplâtre sur une jambe de bois et réclamant un bâtiment mieux adapté à l'accroissement du trafic.



L'ancienne gare d'après le plan de 1880 et diverses observations in situ

Le bâtiment aux voyageurs et sa marquise dans les années 1910 (AEF)

Une gare néopalladienne à la française

Le corps central à deux niveaux entre deux ailes basses symétriques à cinq axes, la fausse loggia à trois arcs, la volumétrie et les divisions de cette première gare évoquent bien sûr les villas palladiennes encore très en vogue au milieu du XIXe siècle. Il ne s'agit que d'un écho, les modèles étant sans doute à chercher dans la première architecture des gares, en Suisse et en France. Pour la gare de Baden (1847), l'architecte zurichois Ferdinand Stadler avait dessiné en 1846 déjà un bâtiment à trois corps qui servit de modèle à toute une série de gares suisses. La 1re gare de Winterthour (1860) dont la marquise était analogue à celle de Fribourg répondait au même schéma à corps central entre deux ailes basses symétriques. Ce type fut également très prisé en France pour les gares de passage construites avant 1870. Parmi les plus connues, on pourrait citer la station de Fontainebleau du Chemin de fer de Paris à Lyon, construite sur les plans de l'architecte Alexis Cendrier et publiée en 1861 par César Daly dans sa fameuse «Revue Générale de l'Architecture et des Travaux Publics». Le dessin de ses chapiteaux[10] ressemble étrangement à ceux de la gare fribourgeoise.

L'ancienne gare de Fribourg aujourd'hui, côté voies.

Conçue en 1866 déjà, l'ancienne gare de Fribourg est sans doute l'un des témoins précieux de l'histoire du rail en Suisse. Son implantation aux Pilettes fondera un geste urbanistique majeur, le boulevard de Pérolles (1895-1900). L'importance de ce choix n'avait échappé à personne. Elle venait d'être ouverte quand l'Etat accorda un subside important à la commune pour la réalisation de la Route Neuve (1874), ce lien moderne qui devait permettre à la main-d'œuvre prolétaire de la Basse-Ville de gagner directement la gare et le quartier industriel de Pérolles. La construction de l'Hôtel Terminus (Adolphe Fraisse, 1895), la création de l'avenue des Sciences (ou boulevard de Pérolles, 1895-1900) avec ses premiers immeubles de rapport (1899-1904) ou la réalisation de l'immeuble de la Belle Jardinière (Léon Hertling, 1906) dont le nom évoque l'un des plus célèbres grands magasins parisiens feront de cette gare le pivot du Fribourg de la Belle Epoque.

Crédit photographique

Yves Eigenmann
AEF
ASBC photothèque

Plans

RBCI Frédéric Arnaud

Remerciements

Jean-Luc Rime

Sources et bibliographie

Archives du Département des Ponts et Chaussées, dossier gare de Fribourg

Halle couverte de la gare de Fribourg, in: Eisenbahn / Le chemin de fer. Journal hebdomadaire suisse pour les intérêts du chemin de fer III, 14 (8 octobre 1875), 125

Schweizerische Bauzeitung 18 (1891), 155-158

AEF, Fonds de la Direction des Travaux publics, DTP a 103, projet de gare, 1909

Bulletin Technique de la Suisse Romande 10 mai 1903, 136; 25 janvier 1906, 24

Bulletin de la Société fribourgeoise des ingénieurs III, 71, 75-76

La Liberté, 26 novembre 1924, 4

A. DESSONNAZ, La ville de Fribourg et sa nouvelle gare, in: NEF 1926, 137-145

Etienne FRAGNIERE, L'ancienne gare de Fribourg, in: NEF 1928, 79-86

Werner STUTZ, Bahnhöfe der Schweiz, Zürich 1976

Gaston MAISON, Les Chemins de fer en Pays fribourgeois, Aigle 1977

INSA 216