Le temple du "moteur marin"

Autor(en): **Lauper, Aloys**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Ville de Fribourg : les fiches**

Band (Jahr): **- (2005)**

Heft 34

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-1035945

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

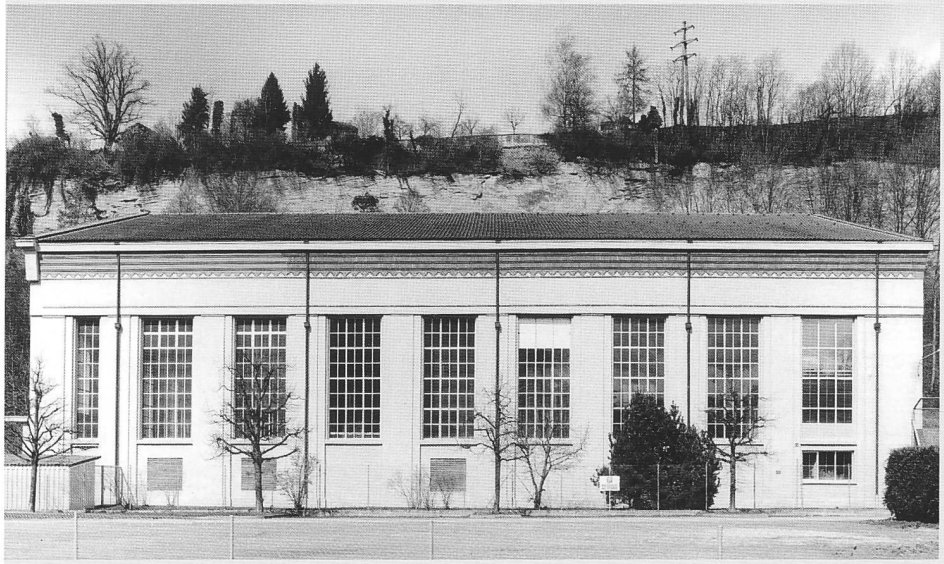
Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

LE TEMPLE DU «MOTEUR MARIN»

Aloys Lauper



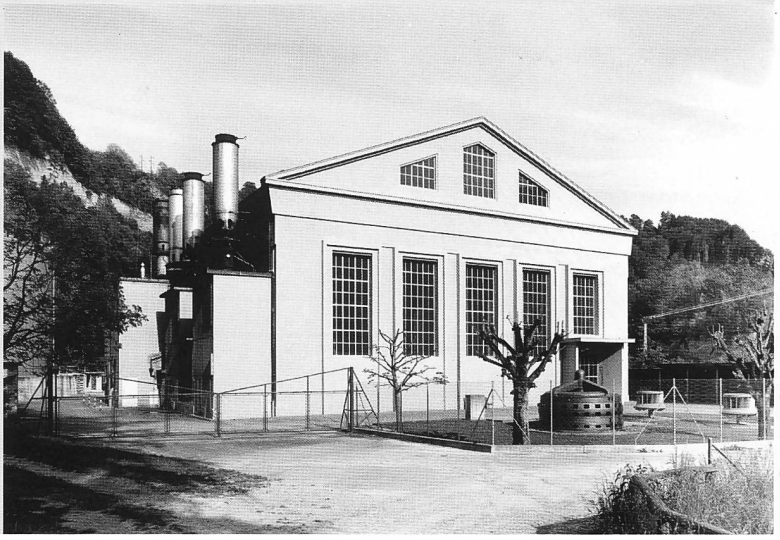
La façade sud de l'usine thermique, état actuel

15 «J'ai toujours défendu l'architecture française à laquelle je dois ma formation et qui est conforme à nos traditions romandes. J'ai été mis de côté au profit des propagateurs d'une certaine architecture, dite moderne, de provenance et d'inspiration allemande. Ma revanche viendra. Ce sera celle du bon sens et de la logique» (AEvF, lettre d'Augustin Genoud à Monseigneur Besson, 17 octobre 1939). Après sa formation à Munich et surtout à l'Ecole des Beaux-Arts de Paris, il avait séjourné à Caracas où il avait enseigné à l'Université et dressé les plans du palais présidentiel. Malheureux dans les concours des années 1930 où il se voit opposé à Fernand Dumas, il consacrera la fin de sa carrière, faute de commande, au dessin et à la peinture.

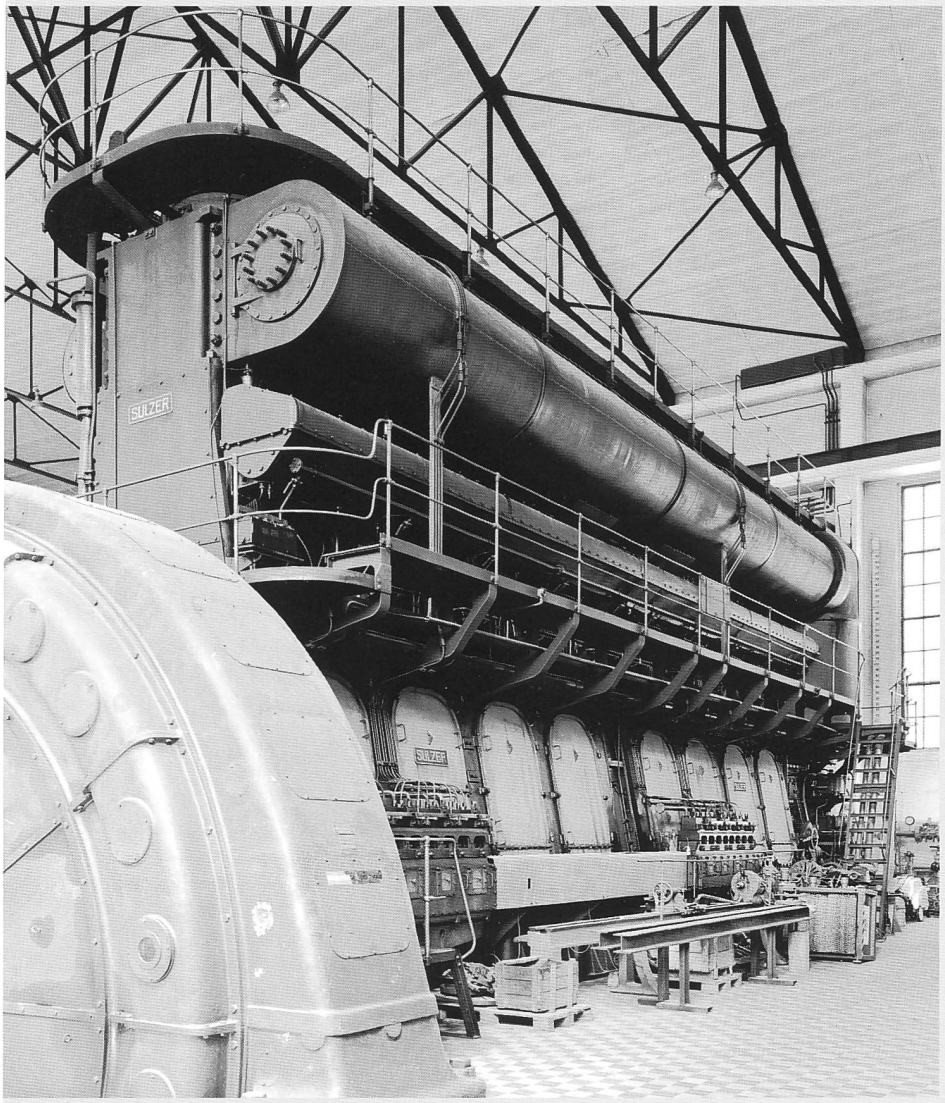
Les centrales électriques, en état de miracle permanent, occupent une place à part dans l'architecture industrielle. D'un pays de neige et de rochers, les ingénieurs promettaient un pays de cocagne. L'installation et l'entretien des turbines nécessitaient des ponts roulants et des espaces aussi vastes qu'une nef de cathédrale. Y entrer, c'était accéder au lieu de célébration du génie helvétique où s'affirmait la foi en une nouvelle trinité: l'électricité, le progrès et la technologie. La modernité brutale de l'acier et du béton s'est vite camouflée dans une architecture familière et soignée, à l'expression rassurante. Les architectes ont mis en scène et légitimé l'audace sans retenue des électriciens. La situation de l'usine de l'Oelberg (1908-1910) avait imposé une silhouette s'accordant avec les anciens chantiers de la ville, le Petit et le Grand Werkhof. L'usine projetée entre le couvent de la Maigrauge et l'ancien barrage devait dialoguer avec un paysage de fond de vallée, dominé par les falaises de la Sarine. Associé de Frédéric Broillet (1861-1927) auquel il succède en 1927, Augustin Genoud (1885-1963) était viscéralement attaché au néoclassicisme français et au retour à l'ordre des années 1930[15]. Quand il reçoit le mandat de la nouvelle usine de la Maigrauge, il est surtout connu pour la nouvelle gare de Fribourg (1927-1928) et l'église catholique de Payerne (1928-1929). En 1931, Genoud et son collaborateur l'architecte Albert Cuony (1887-1976) construiront également l'école des Neigles à Fribourg (1931-1932) et l'église paroissiale de Wünnewil (1931-1933). Contrairement à d'autres usines électriques de l'époque qui conservent encore des jeux de pierre, Genoud opte résolument pour le béton mais donne à son bâtiment l'allure d'un temple avec ses pleins et ses vides suggérant colonnes et entrecolonnements, avec fronton, entablement en briques à trois fasces et frise à redents sous un toit à deux pans. L'idée du temple associé à l'industrie n'était pas nouvelle. En 1909 déjà, Peter Behrens l'avait magnifiquement traduite dans la fameuse Turbinenfabrik AEG à Berlin.

En collaboration avec Auguste Waeber, le bureau Genoud & Cuony conçoit un bâtiment de 32 m sur 30, à six axes, suffisant pour installer deux «moteurs marins» et des locaux annexes pour les organes auxiliaires des moteurs, la distribution et un atelier de réparation. La hauteur de l'édifice est déterminée par l'installation de ponts roulants de 30 et 5 tonnes. Il était prévu d'emblée de pouvoir agrandir le bâtiment afin d'accueillir quatre ou cinq moteurs

La façade occidentale, réalisée en 1960-1961, état actuel



supplémentaires si besoin. Extérieurement, seule la cheminée d'échappement raccordée directement au moteur et les deux réservoirs d'huile légère de 600 m³, alimentés depuis le plateau de Pérolles par un pipe-line de 10 cm de diamètre[16], permettaient d'identifier le bâtiment comme usine thermique. Construit en béton armé et couvert de «tuiles du pays» posées sur une charpente métallique légère, doté d'huisseries en métal, il semblait émerger du paysage comme un temple antique. La construction et l'installation de chantier, documentées par un reportage photographique de Jean Mülhauser père, frappent par leur archaïsme, comparées au montage des moteurs. En 1930, on creuse à la pioche et à la pelle sur une profondeur de 5 mètres. Les charpentiers préparent les coffrages, les échafaudages et dressent les poteaux en bois qui porteront les dalles le temps de leur prise. Au printemps 1931, l'usine est prête à accueillir son premier moteur dont les pièces détachées venues en train de Winterthour sont véhiculées en Basse-Ville par l'entreprise de transport Land-Guyer. Réalisé sur les plans d'Albert Cuony, l'agrandissement de 1960-1961 – deux axes et demi – est à peine lisible. La façade pignon, dynamitée le 11 juin 1958 a été reconstruite plus à l'ouest presque à l'identique[17]. Abritant un monument de la technologie industrielle suisse, le bâtiment témoigne à la fois des ambitions de l'architecture électrique et des tentatives d'inscrire dans le béton la grande tradition classique. Avec les ponts de Pérolles (1920-1922) et de Zæhringen (1922-1924), l'église Saint-Pierre (dès 1928), la nouvelle gare (1927-1928), les Ateliers du Technicum (1930-1931), le pavillon de musique de la place Georges-Python (1931-1932) et l'école des Neigles (1931-1932), Fribourg s'est offert une nouvelle monumentalité brute de décoffrage, vite reléguée dans l'ombre du néoclassicisme structurel de Denis Honegger et de son université de Miséricorde (1938-1942).



Le moteur «marin», silencieux, état actuel

16 Le pipe-line franchissait la Sarine sur une passerelle détruite par la crue du 22 août 2005 qui a également mis à nu les conduites d'évacuation de l'eau de refroidissement des moteurs.

17 La porte a été modifiée et le décor en briques n'a pas été reconstitué.

Sources et bibliographie

Archives EEF, Fribourg

Auguste WAEBER, Réserve par moteur Diesel-Sulzer des Entreprises électriques fribourgeoises, in: Bulletin technique de la Suisse romande 3 (6 février 1932), 26-29, 4 (20 février 1932), 42-45, et 5 (5 mars 1932), 63

Auguste WAEBER, Die Diesel-Anlage La Maigrauge der Entreprises électriques fribourgeoises, in: Schweizerische Bauzeitung 99 (20. Februar 1932), 1-8

Fritz HEERWAGEN, 100 Jahre Gebrüder Sulzer 1834-1934, Zürich 1934

Walter WYSSLING, Die Entwicklung der schweizerischen Elektrizitätswerke und ihrer Bestandteile in den letzten 50 Jahren, Zürich 1946, 304-305

André MARRO, L'usine thermique des Entreprises électriques fribourgeoises, in: Bulletin technique de la Suisse romande 15, 29 juillet 1961

Christoph ALLENSPACH, 100 Kilo Schwefel pro Stunde waren für Experten ungefährlich. UVP: So einfach war das 1958, in: brennpunkt region 35 (September 1990), 10-11

Nicole ZIMMERMANN, Les EEF et le développement économique. Un siècle de collaboration, Fribourg 1990, 44-47

Crédit photographique

Yves Eigenmann
RBCI Didier Busset

Plans

Bulletin technique de la Suisse romande 3 (1932), 27 et 29

Remerciements

Groupe E et plus particulièrement:

Elisabeth Zunzer, responsable Corporate Communication

Daniel Stempfel, responsable de centrale à l'usine de l'Oelberg

Jean-Pierre Rumo, contremaître mécanicien

Stéphane Maillard, décorateur