

Des hauts et des bas... : et les dessous du "Funi"

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

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): - **(2002)**

Heft 16

PDF erstellt am: **30.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1035991>

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.

DES HAUTS ET DES BAS... ET LES DESSOUS DU «FUNI»

Aloys Lauper



Des terrasses de la place Georges-Python, les jours de canicule et à la vitesse de 4 km/h, le funiculaire reste le moyen de transport le plus rapide pour aller piquer une tête à la piscine de la Mottaz. Un franc soixante la course, une minute cinquante quel que soit le vent pour remonter le temps, un bon siècle sur cent vingt-six mètres. Et pourtant cette machine indémodable revient de loin. Le 3 octobre 1996, l'essieu avant de la voiture n° 1 se brisa après un siècle de bons et loyaux services.

Ceux qui ne voyaient dans cette machine

qu'une «vieillesse» bonne à la casse crurent entendre sonner le glas. C'était oublier l'attachement viscéral des habitants à leur vénérable antiquité chargée de tant d'histoires et de métaphores. Restaurée avec tous les égards qu'on doit à une relique de l'histoire industrielle, élevée au rang de trésor national, la mécanique a repris du service le 11 juillet 1998, reliant la haute et la basse ville avec la régularité d'un métronome. Carburant aux eaux usées, véhiculant les humeurs et les odeurs de la ville tout en dégorgeant les quartiers huppés, le funiculaire Neuveville – St-Pierre est l'un des sept funiculaires à contrepoids d'eau encore en fonction au monde. Fait sans doute unique, il a été restauré dans les ateliers bernois de Von Roll Téléphériques SA, l'entreprise qui l'avait construit un siècle plus tôt.

«Un funiculaire à Fribourg – On parle de l'établissement d'un chemin de fer funiculaire à Fribourg. Il s'agirait de relier la Basse-Ville en passant par le ravin des Grands-Escaliers aboutissant à la nouvelle rue de St-Pierre et sur les Places. Il y aurait encore un autre projet qui aboutirait à la rue du Tilleul. On procède actuellement à des études de terrain. Souhaitons que l'entreprise se réalise. Les distances sont longues dans notre bonne ville de Fribourg. Pourquoi ne ferait-on pas aussi un funiculaire à la montée du Stalden, l'effroi de ceux qui viennent de l'intéressant rectorat de St-Maurice?»¹ On peut être catholique, conservateur et impatient d'abrèger les distances. Les becs à gaz² étaient déjà dépassés quand promoteurs et ingénieurs – dérangés depuis peu par quelques appels téléphoniques –, tracèrent à Fribourg les premières lignes de tramways et de funiculaires, à la lumière des ampoules électriques³. La direction de l'Edilité était alors dirigée par le conseiller communal Adolphe

Fraisse, considéré comme le meilleur architecte du canton. Dans les années 1890, on y discutait de tramway, du pont de Pérolles, de la route des Alpes, du quartier Saint-Pierre et d'un funiculaire analogue à celui qui reliait depuis 1885 le Marzili au centre de Berne. Le 4 mars 1892, lors d'une séance de la Société fribourgeoise des ingénieurs et architectes, Fraisse présenta à ses pairs «le plan du funiculaire projeté entre le Perthuis et les Places»⁴. Le projet fut soutenu par un comité d'initiative constitué l'année suivante sous la présidence du D^r Pierre Boéchat (1848-1894), médecin à l'hôpital de la Providence, qui avait milité auparavant pour l'établissement d'un chemin de fer régional de Porrentruy à Bonfol, son village natal. L'initiative se heurta aux hésitations des planificateurs de la route des Alpes dont le tracé définitif, fixé en 1894 seulement, était déterminant pour établir les plans de la voie et l'emplacement de la station supérieure.



Croisement terminé: la voiture lestée d'eaux usées file à 4 km/h vers la station inférieure entraînant par contreponds le véhicule opposé

Des rails au goût de houblon

Un entrepreneur énergique relança l'idée après le décès subit du D^r Boéchat. Paul-Alcide Blancpain avait quitté la direction de la célèbre manufacture d'horlogerie créée par son grand-père pour fonder à Fribourg sa propre entreprise. Associé à son beau-frère, l'horloger s'était fait brasseur, après avoir racheté en 1877 l'ancienne brasserie Poletti à la Neuveville. De cette petite entreprise en faillite, il fera une maison florissante, la Brasserie du Cardinal.

Le funiculaire, l'hôtel de ville et la cathédrale, images emblématiques du Vieux Fribourg



Familier de la mécanique, entrepreneur avisé et promoteur naturellement doué pour les contacts, il convaincra deux des plus célèbres ingénieurs en chemin de fer de l'époque à se lancer dans l'aventure, les bernois Georg Lommer (1836-1895) et Emil Strub (1858-1909), directeur du chemin de fer de la Jungfrau. Le 9 avril 1895, ce trio déposa une demande de concession auprès de la Confédération, concession qui leur fut accordée le 23 mars 1896 pour trois lignes: une liaison Auge/Grand-Rue par le Stalden, une voie Pont de Saint-Jean/Tilleul par les Grandes-Rames en passant sous l'Hôtel de Ville (!) et, plus à l'ouest encore, un troisième funiculaire Neuveville/Saint-Pierre par le ravin du Grabou, le long des Grands-Escaliers. Quelques jours plus tôt, Blancpain avait réuni à la Brasserie Peier une brochette d'investisseurs potentiels invités à soutenir son entreprise. Le 10 avril 1896, une étude technique et financière fut publiée, prélude à la mise en vente des actions de la nouvelle Société du Funiculaire Neuveville – Saint-Pierre dont la réalisation était la plus simple, ne nécessitant aucune démolition sur son parcours, tracé dans un ravin propriété de la commune.

En voiture, pour l'usine et les foires

Les promoteurs du funiculaire comptèrent beaucoup sur la transhumance quotidienne des ouvriers de la Basse-Ville. En leur offrant

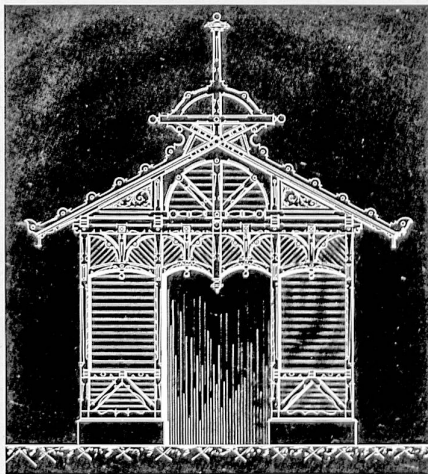
un accès aisé aux chantiers des nouveaux quartiers d'affaires établis vers la gare, on pensait confirmer la vocation ouvrière des bords de la Sarine et endiguer un exode malvenu vers les carrières, les usines et les pensions mal famées de Beauregard. En contenant les petites gens dans les vieux murs de l'Auge et de la Neuveville, on définissait un subtil « zoning » social avec les quartiers bourgeois sur les hauteurs, l'habitat populaire sur les berges de la Sarine et le funiculaire comme cordon ombilical d'une ville de 16'000 habitants⁵. Près de la moitié de la population s'entassait alors dans la Basse-Ville, des ouvriers pour la plupart. La Neuveville occupait



La station supérieure avec sa buse de remplissage

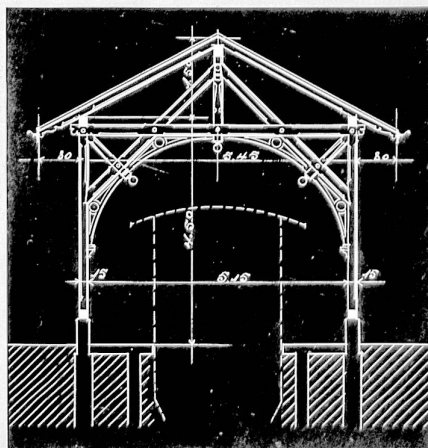


La voiture amont en cours de remplissage

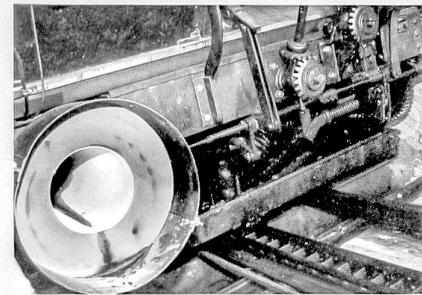


Élévation de la station supérieure, Léon Hertling, 23 mai 1898 (AEF), une construction conventionnelle pour tous les funiculaires européens de l'époque

Coupe transversale de la station supérieure, Léon Hertling, 23 mai 1898 (AEF)



650 personnes réparties dans l'usine du Barrage (10), la fabrique de cartonnage Wilczek (250), la Brasserie du Cardinal (70), l'Industrielle (200), la Vannerie (20), la filature (12), l'usine à gaz (10), la fabrique germano-suisse d'accumulateurs (40), les tanneries (43) et divers ateliers (25). Autant s'en allaient chaque matin travailler sur les chantiers des environs de la gare ou dans les usines de Pérolles. A cette



Détail du châssis d'une des voitures avec la prise d'eau permettant de remplir le réservoir du véhicule descendant

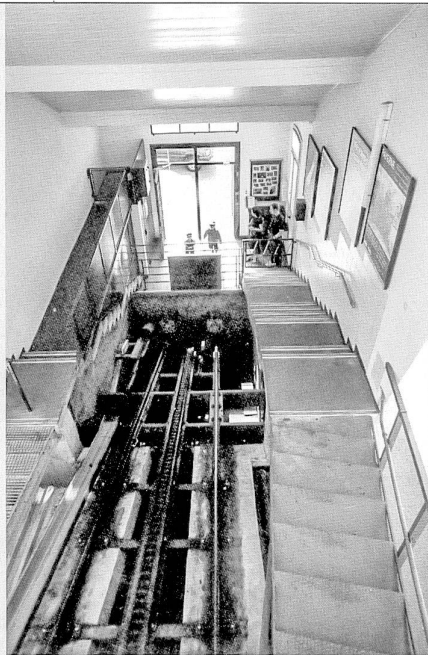
population laborieuse et pendulaire s'ajoutaient les pensionnaires des couvents, de l'orphelinat, de l'hôpital de la Providence et des deux pénitenciers, autant de voyageurs espérés. Les marchés et les foires drainaient vers la Basse une foule équivalente qu'on fit compter le 6 avril 1896. « Les gendarmes postés à l'issue de toutes les routes conduisant au quartier de la Neuveville » dénombrerent « 6869 personnes qui y descendent soit 953 par la Nouvelle Route et les Grands-Escaliers, 2011 par la Grand-Fontaine, 1550 par le pont du milieu, 1853 par le Court-Chemin et 502 par Lorette ». Les promoteurs à l'origine de ce recensement n'omirent pas d'ajouter que « la Basse-Ville, qui offre encore beaucoup de maisons curieuses au point de vue de l'archéologie et de l'histoire, et d'où l'on jouit d'une vue pittoresque sur les ponts, la colline de Lorette et la Grand-Rue, exerce toujours une attraction sur les étrangers qui, en été, visitent notre ville. L'Usine et la splendide promenade du Barrage attirent

également quantité de visiteurs et fourniront au funiculaire une clientèle qui n'est pas à dédaigner». Le succès de l'entreprise semblait assurée et les passagers tout désignés: ouvrier, marchand ou touriste, déjà. Depuis 1923, la saison des bains et des crèmes solaires compense la disparition des foires.

Le plein d'eau, impropre à la consommation

Par souci d'économie, d'indépendance, de régularité et de frais d'exploitation, on renonça au funiculaire électrique⁶ et l'on opta pour la technique éprouvée du funiculaire à contrepoids d'eau.

La mécanique et les voies reprenaient le système développé en 1878-1879 par l'ingénieur Niklaus Riggenbach (1817-1899) pour le funiculaire emmenant les touristes du débarcadère du lac de Brienz au Grand Hôtel Giessbach⁷. Le principe n'était pas nouveau. Le «Monte-Sel» de la ville d'Estavayer-le-Lac en était une version locale déjà oubliée. Attestée au XVIII^e siècle à l'emplacement du passage des Egralats, l'installation était constituée de deux chariots reliés par une corde, utilisés en alternance pour monter vers Motte-Châtel et la Grand-Rue le sel stocké dans le dépôt de Rive⁸. Lesté d'un tonneau rempli d'eau, le chariot supérieur entraînait le chariot aval chargé de sel. Le funiculaire Riggenbach, avec ses deux véhicules circulant en service pendulaire sur une voie unique à évitement, fonctionnait selon le même principe, la voiture supérieure lestée d'eau entraînant la voiture inférieure moins chargée. L'originalité du funiculaire de Fribourg réside dans son utilisation d'eaux usées. Comme la Société des Eaux et Forêts ne pouvait pas garantir l'eau courante



La station inférieure, à l'arrivée



La vidange, tous les 126 mètres

nécessaire à un fonctionnement régulier, on réalisa un grand réservoir d'accumulation alimenté par l'eau des fontaines et le canal de déversoir des étangs et des bains du Boulevard. A chaque voyage, le réservoir installé entre les longerons du châssis de la voiture supérieure serait donc rempli d'eaux usées. Arrivé à destination, le véhicule serait vidangé directement dans le collecteur d'égout public de la station inférieure. Le système n'ayant pas été modifié, il est rare que la fraîcheur matinale des eaux de toilette suffise à couvrir les effluves du funiculaire.

En route, pour un siècle

La Société du Funiculaire Neuveville – Saint-Pierre (NSTP pour les initiés) fut constituée le 22 avril 1897, trois mois après celle du tramway. Sous la présidence de Jean Brulhart, directeur de la maison de correction, le conseil d'administration réunissait le directeur de la

1 L'Ami du Peuple, 26 septembre 1891.

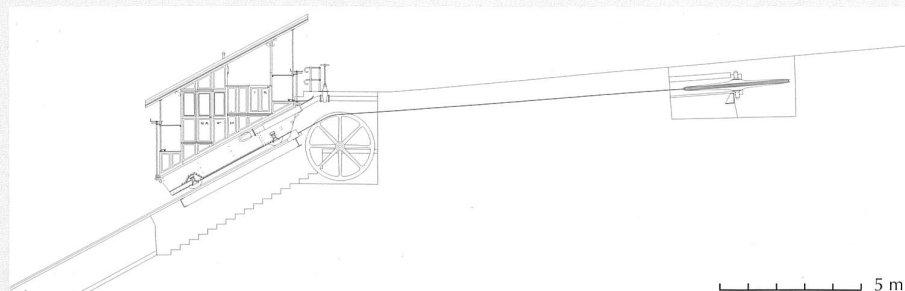
2 Installés en 1862-1863.

3 L'établissement de la lumière électrique date en effet de 1889-1892, l'installation des premiers téléphones de 1890.

4 Bulletin de la Société fribourgeoise des Ingénieurs et Architectes II, 18.

5 «La Basse-Ville restera forcément le principal quartier des ouvriers; la ville de Fribourg est trop accidentée et les terrains à bâtir dans d'autres quartiers sont trop coûteux pour permettre la construction de nouvelles habitations ouvrières, telles qu'il s'en construit ailleurs. Au contraire, la Basse-Ville offre aux ouvriers et aux gens peu fortunés plus d'un terrain peu coûteux, où s'élèveront nécessairement un jour de nouvelles habitations bon marché, mais salubres et hygiéniques, à l'instar de ce qui se fait dans d'autres villes de la Suisse. Le funiculaire contribuera beaucoup à ce nouveau développement de notre cité» (Funiculaire Neuveville – St-Pierre Fribourg. Etude technique et financière, Fribourg 1896, 5).

Élévation présentant le mécanisme de traction avec la voiture amont lestée d'eau, retenue par un câble guidé par deux roues de déviation et une roue de renvoi



5 m

Banque populaire suisse à Fribourg, le président des chemins de fer de l'Oberland à Bienne, l'ingénieur fribourgeois Rodolphe de Weck, le préfet Charles de Wuilleret, l'entrepreneur Charles Winkler et bien sûr Paul-Alcide Blancpain. Les machines et les voies furent commandées à la Fonderie Von Roll à Berne⁹, hormis les ponts métalliques fournis par la Fabrique Bell & Cie de Kriens. Spécialisé dans les ouvrages en béton armé, associé à la construction de la route des Alpes, le bureau d'ingénieur lausannois E. de Vallière & Fils fut mandaté pour réaliser le grand réservoir en béton¹⁰ enterré sous les Places. On en profita

(1895-1897), Rodolphe de Weck était alors Directeur de la Compagnie du chemin de fer Fribourg – Morat – Anet dont il avait dirigé la construction comme ingénieur (1897-1903). Il était également depuis 1897 administrateur et directeur de la Société des tramways de Fribourg qu'il avait réalisés. Il sera également chargé de la construction de la route des Alpes, réalisée en 1900.

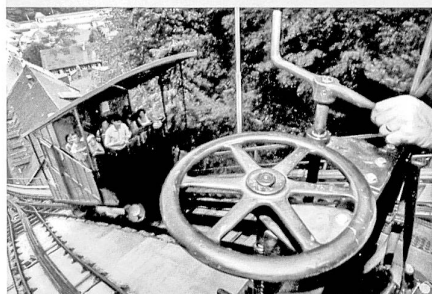
L'inauguration officielle du funiculaire – «avec les ponts suspendus, l'avenue de Pérolles, le tram, une des œuvres les plus importantes que l'on ait créées à Fribourg»¹¹ fut célébrée en grandes pompes le 4 février 1899. «Le premier



Au départ de la Neuveville, à hauteur des toits



Le «funi» et le quartier de la Neuveville



La main au frein, à l'approche du croisement



A l'arrivée, dernier coup d'œil sur la voie

6 Cette option fut étudiée comme le prouve un compte-rendu d'une assemblée d'actionnaires: «Nous attendons encore l'arrivée d'un devis d'un second projet que nous étudierons et nous serons à même de vous soumettre sous peu: une étude complète d'un premier projet à contrepoids d'eau comprenant deux wagons, l'un montant, l'autre descendant (funiculaire du Territet par exemple); en outre: une seconde étude d'un système plus simple se composant d'un seul wagon, mis en mouvement par un câble mû à l'électricité (funiculaire du Lausanne J. S. à la gare du Flon)» (La Liberté, 2 août 1896). Le funiculaire le plus ancien conservé en France, le funiculaire du Capucin à Mont-Doré (1897-1898) est un funiculaire électrique contemporain de celui de Fribourg puisqu'il fut inauguré en juin 1899. Il a été inscrit à l'inventaire supplémentaire des monuments historiques le 28 décembre 1984.

pour réaliser un square sur un projet de l'architecte paysagiste genevois Louis-Jules Allemand (1856-1916). Chargé de l'exécution, Léon Hertling y intégra la station supérieure du funiculaire. Traitée comme «un chalet de l'Oberland», elle donnait au site un petit air de colonie que l'on n'a pas su préserver. La ville s'adaptait aux goûts de la clientèle distinguée de l'Hôtel de Fribourg tandis que l'architecture s'internationalisait.

L'entrepreneur Ernest Scheim fut chargé des travaux réalisés de mars à décembre 1898, sous la direction de l'ingénieur Rodolphe de Weck (1861-1927), les ingénieurs Strub et Lommel s'occupant de la mécanique et des voitures. Ingénieur-adjoint au département des Ponts et Chaussées (1889-1893), puis ingénieur-conducteur des travaux de la ville de Fribourg

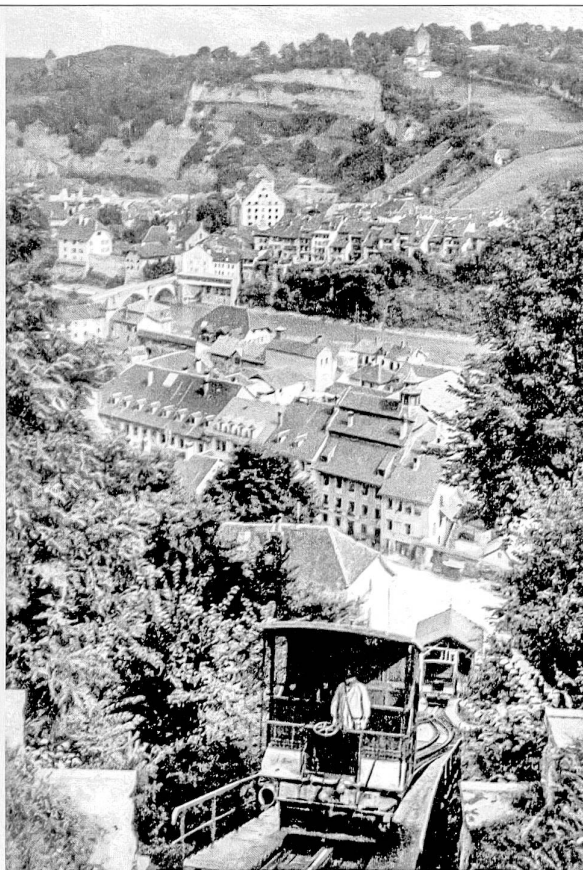
ticket a été délivré à un chansonnier du funiculaire, le second à un jeune collégien, et le troisième à une bonne vieille femme¹²: la lutte des classes n'aurait pas lieu au rythme de la crémaillère! Des débuts difficiles refroidirent les plus enthousiastes et l'on abandonna le projet du funiculaire des Rames dont la concession avait pourtant été demandée et obtenue le 24 juin 1899.

Les 174'766 voyageurs transportés en 1900 ne suffisaient pas à dégager du bénéfice. Pour ne pas entamer leur crédit auprès des investisseurs, les frères Blancpain reprirent la gestion de l'entreprise dès 1901. Trois ans plus tard, la ligne fut rentable, pour soixante ans. En 1964, le funiculaire transporta 630'115 voyageurs, le record de la ligne. La Brasserie du Cardinal renonça alors à en assurer la gestion, laissant la

commune de Fribourg racheter la totalité des actions. Bien lui en pris, puisque quatre plus tard, les comptes viraient définitivement au rouge.

Le 5 janvier 1970, le funiculaire communal a été cédé aux Transports en commun de Fribourg qui en ont maintenu l'exploitation autant pour des raisons sociales que pour ménager leur image de marque. Mais la mécanique commençait à s'essouffler. En août 1991, pour la 1^e fois de leur histoire, les voitures furent ôtées de leurs voies en vue d'une révision totale. La rupture d'un essieu en 1996 faillit porter un coup fatal à ce mode de transport destiné comme partout en Europe à être électrifié, automatisé et remplacé par un ascenseur incliné¹³. Dans un contexte économique particulier, cette machine hors du temps avait pourtant quelques atouts sociaux et emblématiques à faire valoir. Neuf mille heures de travail seront nécessaires pour lui redonner son lustre d'antan.

Les rails, la crémaillère, les roues et les engrenages des wagons, usés, ont été refaits à l'identique. Le châssis et les parties mécaniques ont été démontés pour être minutieusement contrôlés aux rayons X et aux ultrasons. Le remplacement de pièces tels que les sabots de frein a nécessité de longues recherches, les matériaux et les alliages originaux n'étant plus disponibles dans leur qualité d'antan. Les réservoirs en tôle de fer – conçus pour l'utilisation

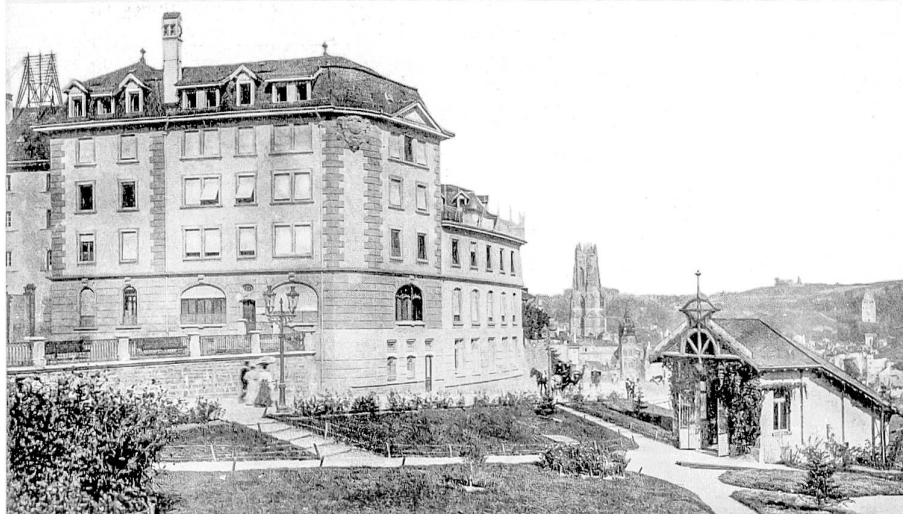


Seul le conducteur à sa plate-forme trahit la Belle-Epoque, le panorama qu'offre la station supérieure n'ayant guère changé en un siècle (ASBC, carte postale)

d'eau courante – ont été réparés et doublés d'une matière synthétique les protégeant de la corrosion. L'ossature et les parois des cabines ont été réparées, le toit et les sols refaits à l'identique. Les carrosseries ont retrouvé leur livrée d'origine, une peinture à base d'huile de lin¹⁴.

Espérons qu'ainsi rajeuni et mis au vert, le funiculaire soit reparti pour un siècle. Ce baromètre mécanique, avec ses hauts et ses bas,

La station supérieure vers 1910, dominée par le couvent des Ursulines (ASBC, carte postale)



7 Inventeur de la crémaillère, Niklaus Riggenbach a notamment construit le Rigibahn (1871), premier train à crémaillère d'Europe. Le chemin de fer funiculaire du Giessbach fut présenté dans la Revue scientifique suisse n° 10 (octobre 1880), 236-239, une revue publiée à Fribourg. Cet ingénieur, actif dans toute l'Europe, mais également en Inde et au Brésil, a construit en 1882 le funiculaire de Braga (Portugal), le plus ancien funiculaire à contrepoids d'eau conservé au monde.

8 Estavayer: A propos des Egrales, in: Journal d'estavayer, 13 janvier 1978. Je remercie M. Roland Rey qui m'a fourni cette information et copie de l'article.

9 Les plans des profils en long de la voie sont datés du 25 août 1897, ceux des voitures du 23 octobre. Ils portent tous le sceau de l'entreprise Von Roll.

est désormais inscrit à l'inventaire et dans l'imaginaire collectif. Un enfant du lieu monté à Paris, l'ethnologue Claude Macherel, l'a bien évoqué: «Alors, quand j'emprunte à ciel ouvert

songe que le torrent intermittent qui a grossi tant soit peu la fortune océanique des brasseurs ne valait peut-être pas tout à fait son pesant d'or; du moins valait-il son pesant d'or du rein,



Le funiculaire au début de son exploitation, photo publiée dans l'Album de fête de la 39^e assemblée générale de la Société suisse des Ingénieurs et Architectes réunis à Fribourg en 1901

l'une ou l'autre des cabines de cette chasse d'eau géante et ambulante; quand j'entends son réservoir se remplir ou se vider bruyamment et que mon nez me dit d'où sortent les eaux qui meuvent cette lourde machine, je

je veux dire de tiède urine. Combien le pipi de Roger a-t-il soulevé de funiculaire? Faire rouler aux eaux usées de la ville le véhicule de sa bière fraîche... Voilà des hommes qui ne changeaient pas de l'eau en vain»¹⁵.

10 Plans datés du 19 février 1898. En 1904, la firme réalisera le réservoir en béton de la Tour à Boyer, à Romont.

11 Discours d'inauguration du président du conseil d'administration, cité in: La Liberté, 7 février 1899.

12 Idem.

13 Comme pour le funiculaire du Marzili, remplacé par une telle installation automatique en 1974.

14 Les voitures avaient été peintes en rouge au début des années 1960. En 1958, on reconstruisit les stations de départ et d'arrivée, sur les plans d'Albert Cuony.

15 La Liberté, 7 janvier 1997.

Sources et bibliographie

BLANCPAIN & Fils, E. STRUB et E. LOMMEL, Funiculaire Neuveville – Saint-Pierre Fribourg. Etude technique et financière. Fribourg 1896

Rodolphe de WECK, Funiculaire Neuveville – St-Pierre, in: Société suisse des Ingénieurs et Architectes. XXXIX^e Assemblée générale Fribourg 1901. Album de fête, Fribourg 1901, 52-53, pl. 25

Cinquantenaire du Funiculaire Neuveville – St-Pierre, Fribourg 1899-1949, Fribourg 1949

Laurent TUCCINARDI, La Sauvegarde des transports par câble, diplôme de 3^e cycle «Sauvegarde du patrimoine bâti», EPFL, Lausanne 1994

Roland RUFFIEUX et Jean-Pierre DORAND, Les TF: 100 ans en lignes et en images 1897-1997, Fribourg 1997

Aloys LAUPER, Die Freiburger Standseilbahn / Le funiculaire de Fribourg 1899-1999, Fribourg 2000

Fernando MENDES, Elevador do Bom Jesus (<http://elevadordobomjesus.vector21.com>)

Crédit photographique

Yves Eigenmann

Plans

RBCI Frédéric Arnaud



ABREVIATIONS

AEF = Archives de l'Etat de Fribourg

AEVf = Archives de l'Evêché de Fribourg

AF = Annales Fribourgeoises

AFMH = Archives Fédérales des monuments historiques, Berne

ASBC = Archives du Service des biens culturels

ASHF = Archives de la Société d'histoire du canton de Fribourg

AVF = Archives de la ville de Fribourg

BOURGAREL = Gilles BOURGAREL, Fribourg – Freiburg. Le Bourg de fondation sous la loupe des archéologues. Archéologie Fribourgeoise 13, Fribourg 1998

CAF = Cahiers d'archéologie fribourgeoise

CI = Cadastre incendie

CT = Comptes des trésoriers

DGHCF = Dictionnaire géographique, historique et commercial du canton de Fribourg, Fribourg 1886

DTP = Direction des Travaux publics

Edil = Direction de l'Edilité de la Ville de Fribourg, dossiers d'autorisation de bâtir

FA = Fribourg artistique

GIRARD = P. Grégoire GIRARD, Explication du plan de Fribourg en Suisse, Lucerne 1827

INSA = Inventaire suisse d'architecture 1850-1920

IPI Fribourg = Inventaire du patrimoine immobilier de la ville de Fribourg

KUENLIN = François KUENLIN, Dictionnaire géographique, statistique et historique du canton de Fribourg, 2 vol., Fribourg 1832

MAHF = Musée d'art et d'histoire de Fribourg

MC = Manual du Conseil

NEF = Nouvelles Etrennes Fribourgeoises

PERRIER = Ferdinand PERRIER, Nouveaux souvenirs de Fribourg, Fribourg 1865

RAC = Recensement d'architecture contemporaine du canton de Fribourg

RB = Registre des Bourgeois

RBCI = Recensement des biens culturels immeubles du canton de Fribourg

RBCM = Recensement des biens culturels meubles du canton de Fribourg (anc. recensement du patrimoine religieux)

RN = Registre des notaires

SAC = Service archéologique cantonal

SCHÖPFER = Hermann SCHÖPFER, Fribourg, art et monuments, Fribourg 1981

SOUVENIRS 1841 = Souvenirs pittoresques de Fribourg en Suisse, Fribourg 1841

STRUB, MAH FR I-III = Marcel STRUB, Les monuments d'art et d'histoire de Fribourg, I-III, Bâle, 1956-1964

de ZURICH, Maison bourgeoise = Pierre de ZURICH, La maison bourgeoise en Suisse XX, Le canton de Fribourg sous l'Ancien Régime, Zurich 1928

de ZURICH, Notes = AEF, Fonds Pierre de ZURICH, Notes dactylographiées comprenant l'inventaire des bâtiments du Bourg et la liste de leurs propriétaires du XIV^e au XVI^e siècle

de ZURICH, Origines = Pierre de ZURICH, Les origines de Fribourg et le quartier du Bourg aux XV^e et XVI^e siècles, Mémoires et documents de la Société d'histoire de la Suisse Romande XII, Lausanne 1924.



**SERVICE DES BIENS CULTURELS
DU CANTON DE FRIBOURG**

**AUTRES PUBLICATIONS
DU SERVICE DES BIENS CULTURELS**

Patrimoine fribourgeois, revue annuelle, depuis 1992

Hermann Schöpfer, Les Monuments d'Art et d'Histoire du canton de Fribourg, Le district du Lac I (Bâle, 1989) et II (Bâle, 2000)

Jean-Pierre Andereg, La maison paysanne fribourgeoise I (Bâle 1979) et II (Bâle 1987)

Jean-Pierre Andereg, Les chalets d'alpage du canton de Fribourg, Fribourg 1996

Jean-Pierre Andereg, Une histoire du paysage fribourgeois. Sites ruraux, hameaux et domaines (parution mai 2002)

Les «Recensements» des communes fribourgeoises, série commencée en 2000 (commune de Crésuz)

Les «Thèmes», monographies autour d'un type architectural, dès 2002 (Gares et installations ferroviaires)

**AUTRES PUBLICATIONS DE L'ÉTAT
SUR LE PATRIMOINE CANTONAL**

Cahiers d'Archéologie Fribourgeoise, revue annuelle du Service archéologique cantonal, depuis 1999

Les fiches du Musée d'art & d'histoire, série présentant les collections du musée, depuis 1997

**PUBLIÉ AVEC L'APPUI DE LA
SOCIÉTÉ FRIBOURGEOISE D'ART PUBLIC
ET DE LA LOTERIE ROMANDE**