

Zeitschrift: Annales fribourgeoises
Herausgeber: Société d'histoire du canton de Fribourg
Band: 39 (1951)
Heft: 3

Artikel: L'âme de Fribourg : essai d'urbanisme historique
Autor: Vicaire, M.H.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-817220>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 16.05.2025

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

ANNALES FRIBOURGEOISES

ORGANE OFFICIEL DE LA SOCIÉTÉ D'HISTOIRE
DU CANTON DE FRIBOURG

XXXIX^{me} Année

N^o 3

1951



L'ÂME DE FRIBOURG

ESSAI D'URBANISME HISTORIQUE

par M. H. VICAIRE, O. P.

Fribourg est une vieille cité, où les lignes et les surfaces du passé n'ont pas toujours été dissimulées par le cordeau ou le vernis modernes. Aussi quels propos savoureux les maisons et les rues de la ville chuchotent-elles au passant de bonne volonté ! Que de fois, au sortir d'une journée de travail, trop fatigué pour réfléchir mais non pour éprouver, nous avons entendu avec émotion le langage des vieilles pierres. Ce moellon de grès usé par le vent et par l'âge, ce ressaut imprévu de la chaussée, l'orientation de cette rue, la continuité d'un tracé ne sont pas seulement des choses : ce sont des preuves, des témoins ; ils continuent de dire une intention, ils dessinent un vrai mouvement. La scène s'anime et se joue. Par les formes et les attitudes, une âme se découvre, unique et présente partout, source de vie et de continuité, l'âme très aimable de Fribourg.

* * *

Vie de société.

Elle n'est pas toujours à son aise cette inspiration de la ville. Il est des coins qu'elle anime à plein bord, où la surface des murs, comme l'angle de la ruelle, l'avancé des toits, la borne auprès

de la fontaine expriment tous la même chanson. Il est d'autres quartiers qu'elle anime avec peine, où le charme tout à l'heure si prenant semble s'évaporer, nous laissant décontenancés. Cette âme n'est pas aisée non plus à définir. Elle a pourtant des traits plus forts. Un fait semble s'imposer davantage et signifier plus que tout, à notre sentiment, le charme de Fribourg: Fribourg est une ville où les maisons et les rues vivent en société. Ce sont des maisons de bonne compagnie. Elles s'associent pour la vie quotidienne comme pour les jours de fête. Elles sont installées côte à côte, commodément, afin de pouvoir s'épauler, se regarder, former un cercle ou une farandole. Jouer donc, mais plus souvent encore parler. Oh, pas une clameur générale, le cri de tout un quartier: non, une société de cercles assez limités, voire de petites coteries.

Société de maisons.

A Fribourg tout forme coin, milieu restreint, presque clos sur lui-même, avec ses caractères propres. Trois ou quatre maisons et voici la ronde formée, la petite place s'esquisse; les façades se font vis-à-vis aussi librement que les fauteuils du salon. On se tient pourtant par la main, se tournant au besoin de trois-quart, sans chercher des alignements plats. Au centre de la place, une fontaine, un arbre. Les enfants du coin s'amuse entre eux. Chaque quartier a sa langue propre. Il y a les romands, les alémaniques, les bolzes et les étrangers. Chaque région a son âge d'architecture: rue du XVI^{me}, du XVIII^{me}, du XX^{me} siècle avec leur type de chapelles ou d'églises. Les places ont leurs spécialités, leur jour de réception: marché, remise des chars, parc à autos. Avancez de deux pas, la scène est maintenant tout autre. Le décor s'est renouvelé. C'est un autre monde, d'autres enfants; on y parle plus à la façon de la Singine, mais de la Broye ou de la Gruyère, si ce n'est pas de Cincinnati, de Rome ou de Munich. A la statue de la Fidélité, avec son étendard en fer, a succédé l'image de la Samaritaine, ou le tilleul du Petit-St-Jean ou la cigogne de l'Auberge. C'est parfois l'eau qui borde un côté de la place, parfois une muraille à pic, ou le mur d'un couvent. Il est

de grandes places, comme la Planche Supérieure. Il en est de minuscules: devant le pont de Berne ou le parvis de St-Jean. La vie de société pourtant est partout analogue.

Elle existe aussi dans les rues tranquilles qui s'ouvrent aux pas du visiteur. Suivez la Neuveville, la rue d'Or, le Stalden, la Grand-Rue, la ruelle du Lycée, la rue des Alpes: à chaque pas que vous faites, les maisons se tournent vers vous. Progressez de quelques mètres: elles ont changé de position. La rue sinueuse présente tantôt ses maisons de droite, tantôt celles de gauche. Trois d'entre elles forment un enfoncement, où le calme se crée, où la vie se dépose comme le sable dans la crique au bord de la rivière. Les grands toits s'avancent, protecteurs, au-dessus de la rue. Le ciel est découpé pendant une seconde par l'arabesque de l'enseigne à la Fleur de Lys ou à la Clef de Fer. Deux pas, elles se sont effacées, un nouveau pan de la rue nous fait maintenant vis-à-vis. Mais là-bas, à quelques mètres, un vieux logis s'avancant à demi s'est installé en vigie et ses fenêtres nous observent comme elles faisaient depuis si longtemps ses voisines. Une suite d'arcades offre bientôt son ombre pour nous mettre à l'abri. Et puis, tout à coup, comme un prestige qui s'effondre, la rue se fait silencieuse et vide. Emportée par un courant d'air la vie s'évanouit. La rue est désensorcelée.

Les parties étrangères.

Car ne croyez pas que ces impressions ne soient que rêveries. Il est des parties de Fribourg qui non seulement ne les inspirent pas, mais en vérité les détruisent. Sortez de la Bibliothèque: les rues n'y sont plus des lieux de société. Quelques maisons alignées le long du Varis avec leurs arbres à l'arrière plan pourraient amorcer il est vrai une place, presque à la façon d'Utrillo; une vieille maison leur fait vis-à-vis, gentiment accoudée au balcon. Mais personne ne leur répond. La Bibliothèque arrondit un ventre dédaigneux et les maisons de la rue Grimoux en retrait et défilées dans un impeccable alignement courent vers l'horizon. Les rues d'ailleurs sont très pressées: elles s'effondrent vers le Varis ou la place Georges Python. La rue de Rome, la rue Grimoux s'en

vont guindées dans une raide ligne droite. A vrai dire, c'est une attitude possible qu'il ne faut pas mépriser à l'avance, mais ce n'est plus la même âme. Les maisons sont constituées par la rue et non la rue par les maisons ; les besoins de la circulation l'emportent sur la détente ou la nonchalance d'une vie de relation. Ce n'est plus l'âme de Fribourg,

En analysant la formation de la cité peut-être comprendra-t-on mieux ces impressions spontanées, tout en les goûtant davantage.

* * *

L'idée de la ville.

Il est des villes spontanées, formées peu à peu par l'action continue d'un grand nombre d'hommes obscurs. Il en est de créées par une décision précise. C'est le cas de Fribourg, la ville libre des Zæhringen. Dans le deuxième cas spécialement les villes ont des causes, principes de leur figure et sources de leur âme. Ce sont ces causes qu'il faut chercher d'abord. Et par ce nom de causes, n'entendons pas seulement la cause efficiente ou finale, l'intention des fondateurs lors de la décision qui mit la ville au monde, mais la cause formelle, le système, ou mieux, l'élément directeur plus ou moins clairement adopté par les premiers bâtisseurs et par leurs descendants dans le dessin du plan, la disposition des rues et des maisons, le choix des bourgeonnements ultérieurs.

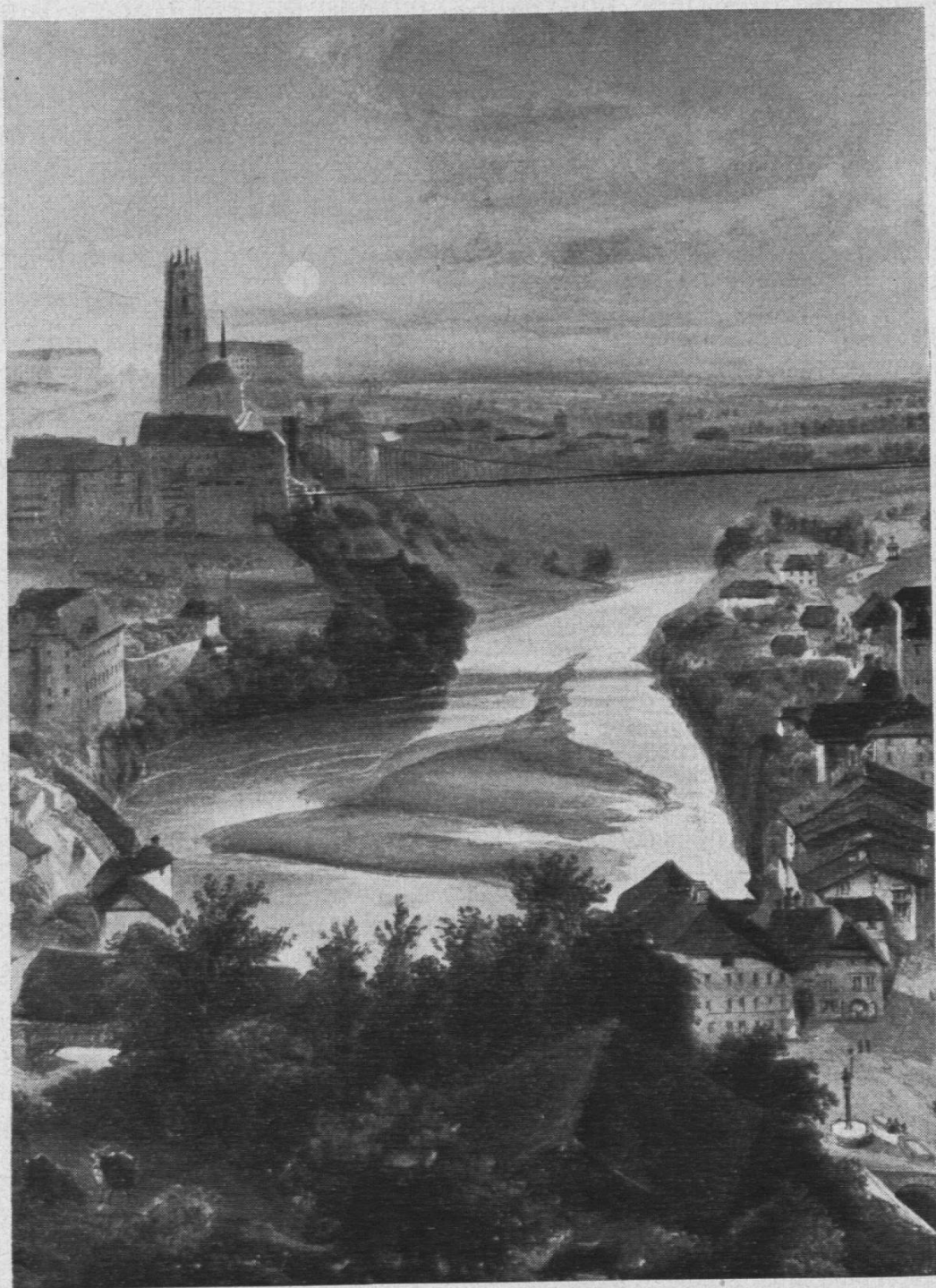
Certaines villes n'ont jamais connu qu'un seul principe d'urbanisme, cause à la fois de leur figure primitive et de leur développement successif. En d'autres villes les principes se sont remplacés l'un l'autre, donnant aux divers quartiers des figures très différentes. Nombreuses par exemple sont les villes organisées d'abord par un château ou par un sanctuaire placé sur un sommet, autour duquel les maisons se sont groupées le long de voies rayonnantes ou concentriques, pour demeurer sous la protection spirituelle de l'édifice principal et conserver un accès facile jusqu'à lui.

Ce sont les villes acropoles. Autour de l'acropole, cependant, les faubourgs se sont développés et des principes différents ont

façonné les quartiers nouveaux : parfois un quadrillage tout à fait abstrait du terrain, parfois un système étoilé d'avenues, parfois un entassement anarchique que l'urbanisme contemporain ne parvient plus à corriger. On pourrait croire que Fribourg, ville forte, bientôt entourée de quartiers qui s'entassent de tous les côtés, a été de ce second type : une ville à idée multiple, partie d'une ville acropole. Il ne le semble pas. Après avoir bien regardé et réfléchi, il me paraît possible d'affirmer que Fribourg n'a pas connu plusieurs principes et que son principe originel demeure encore aujourd'hui, en gros, la forme de son développement et peut s'exprimer d'un seul mot : Fribourg est une ville de route et plus exactement de gué (c'est-à-dire, aujourd'hui, de pont).

Fribourg fortifiée.

En disant cela, il n'est pas question d'oublier que Fribourg fut à son origine une ville forte, un bourg libre défendu par de hautes murailles sur un rocher inaccessible. Pierre de Zurich n'a-t-il pas établi qu'en 1157, lorsque le duc de Zähringen institua Fribourg, il entendait entre autres choses, par cette fondation, asseoir sa puissance dans la Bourgogne transjurane ? Le souci de fortification devait demeurer constant jusqu'au milieu du XIX^{me} siècle, puisque jusqu'à ce moment-là Fribourg ne se développa qu'en poussant à chaque fois ses murailles devant elle. Mais nous verrons que cette position militaire de Fribourg n'a pas été la forme organisatrice de la ville à sa naissance et moins encore dans ses développements ultérieurs. Aussi bien le duc n'a-t-il pas décidé à Fribourg la construction d'une puissante forteresse, suprême réduit de sa puissance comme le château de Gruyère le sera pour ses comtes, mais la fondation d'une ville forte bourgeoise, avec tous les avantages pécuniaires et militaires que cela signifiait. Dans ce but, il intercepta par des portes et des murailles une portion de route, la portion d'une route existante qui reliait, par le principal de tous les gués de la Sarine, le lac de Lausanne comme on disait jadis aux terres alémaniques du Nord-Est.



Le gué primitif.

(J. Jacottet del.)

Le gué de la Sarine.

De Broc à Gumenen il n'y a guère de gué sur la Sarine. Quand s'abaisse l'une des murailles abruptes qui constituent son cañon, il est rare que l'autre le fasse. Corbières, Pont-en-Ogoz, Arconciel-Illens, Bonn, Laupen, sont avec Fribourg les principaux passages.

A l'embouchure du Gotteron, la Sarine s'étalait naguère sur une largeur au moins double de sa largeur habituelle, car elle couvrait en plus de son lit actuel toute la plage occupée maintenant par la patinoire des Augustins, rongéant de son courant le rocher qui porte le couvent. On devait normalement passer avec de l'eau jusqu'aux genoux. La porte de Berne ne s'appelle-t-elle pas aussi porte du gué (porte du Staad)? Il existait semble-t-il un gué secondaire, près du Pont du Milieu. La Sarine, là encore, change de sens, ce qui est la condition de tous les gués. Après avoir léché les rochers au fond des Grandes Rames et à l'aplomb du Stalden, elle se rabattait vers la rive droite sur les falaises que couronne Lorette. Ainsi les deux rives du Gotteron avaient-elles accès à la rive gauche de la Sarine. Enfin la Sarine elle-même, navigable à partir du gué, grâce à l'arrivée presque simultanée des eaux de la Gérine, de la Glâne et du Gotteron, constituait une nouvelle issue. On comprend que le site ait été privilégié et que les hommes l'aient occupé à l'époque néolithique, romaine, burgonde et déjà, largement, dès le haut moyen âge.

La route de Lausanne.

Sur la rive gauche, la route de Lausanne s'élevait alors en suivant l'arête de la falaise. L'arête, comme d'habitude, constituait l'accès naturel du plateau supérieur. On peut retrouver cette disposition des sentiers d'accès au sommet de la falaise dans la plupart des méandres de la Sarine. De leur côté les alpinistes connaissent bien ce type de montée par l'arête.

Le haut de la falaise, alors, n'était pas nivelé comme il l'est aujourd'hui. On sait par une excellente étude des anciens ravins de Fribourg que deux ravins descendaient du Belsex aboutissant respectivement près de la Grenette et de l'Hôtel de Ville. L'un,

creusé par le ru de Grabenzales descendant les pentes de la rue de la Préfecture, traversait ce qui est aujourd'hui la place des Ormeaux et entaillait largement la falaise près de la Grenette. L'autre réunissait plusieurs rameaux: un ruisseau qui descendait par les égralets du Collège, un large entonnoir au bas de la rue de Lausanne et un dernier fossé qui venait des ultimes maisons de la rue des Epouses. Sur une ligne qu'on peut tirer entre la maison Comte et les Tornalettes, il existait donc une sorte de pont naturel, une ligne de partage des eaux. La route abandonnait alors le rebord sud de la falaise, empruntait nécessairement ce talus naturel, puis lorsque celui-ci se relevait pour devenir un contrefort de la colline du Belsex, se divisait en deux; une branche allait sur Lausanne, l'autre vers le lac de Morat.

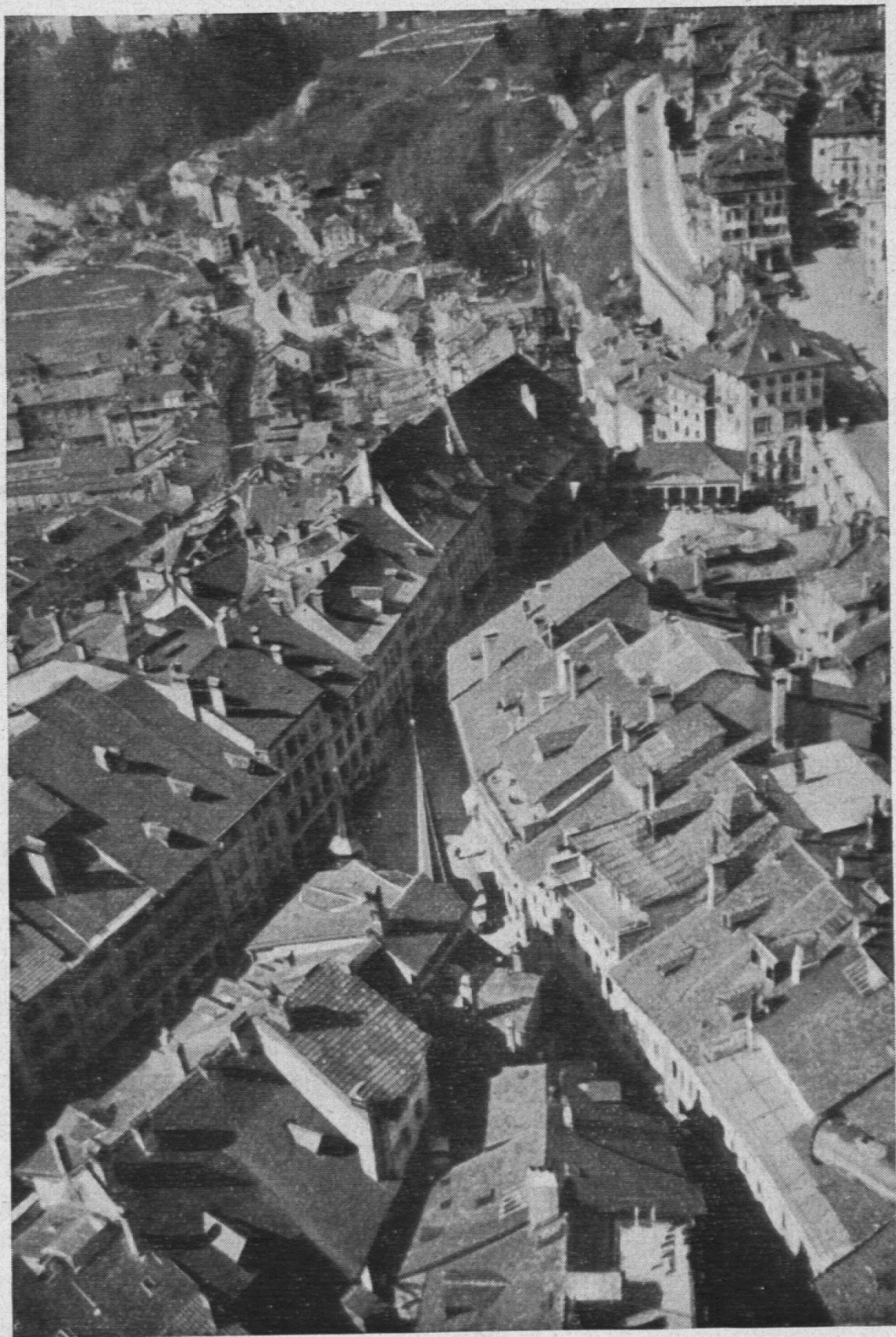
Regardons maintenant le plan de Fribourg et plus encore les photos aériennes; nous retrouverons clairement l'antique route dans les rues de Fribourg: rue d'Or, Stalden, Grand-Rue, puis au coin de la maison Comte, au-dessus du Tilleul, bifurcation de la rue de Lausanne et de l'ancienne tête de la rue de Morat, aujourd'hui rue de l'ancienne Préfecture. Les maisons se sont distribuées régulièrement de part et d'autre de la route, qui joue vraiment ainsi le rôle d'élément organisateur de la ville. En dépit des apparences, Fribourg, à son origine, n'est pas une ville acropole, où le plan des rues et l'orientation des maisons serait en quelque sorte polarisé par une forteresse ou par un sanctuaire, Fribourg, fortifiée et dominée par Saint-Nicolas, reste cependant une ville de route; ville marchande et artisanale, où l'on a pu supprimer le château des Zähringen sans rien changer à la signification de la ville; ville laïque, où la collégiale occupe la place qu'elle peut au milieu d'une rue et n'élève son grand beffroi que lorsque les bourgeois sont parvenus à la richesse; ville de bourgeoisie, où les couvents et les hospices, Notre-Dame, Cisterciennes, Chevaliers de St-Jean, Cordeliers, Augustins, doivent rester à la porte.

Une ville en fuseau.

Deux points forts existaient sur la route organisatrice, deux passages obligés et étroits : le haut du Stalden et la ligne de partage des eaux entre les deux ravins. Ces conditions fixées par la géographie furent décisives pour la figure de la ville. Elles invitaient le duc de Zæhringen à placer les fortifications sur la falaise, plutôt que sur l'Auge ou le Belsex, entre les deux points privilégiés.

La ville était-elle déjà constituée sur la route lorsque le duc décida ces fortifications ? Il le semble, au moins en partie ; la grosse maison à droite au sommet du Stalden paraît bien antérieure. Peu importe d'ailleurs. La nécessité de la fortification, en faisant bâtir des murailles, constituer un château sur le promontoire à l'Ouest du rocher, puis creuser un fossé sur la ligne de partage des eaux, à laquelle on substitua un pont-levis, ne modifia guère ces conditions géographiques. Tout au plus détournait-elle légèrement l'ancienne route, en déplaçant un peu vers l'Ouest le deuxième point fort. Ainsi fut constituée la porte du Bourg avec ses défenses. Devant ce point privilégié, dont le Tilleul indique à peu près l'emplacement, se nouent encore aujourd'hui tous les dégagements et accès anciens de la ville : rue et route des Alpes, rue de Lausanne, rue de la Préfecture (ancienne route de Morat), rue de la Grand-Fontaine, Court-Chemin, sans parler de la rue du Pont-Muré remplaçant le fossé. L'issue, beaucoup plus étroite jadis, de la rue de Saint-Nicolas, avec le pont de pierre, ne conduisait qu'à un hospice et à une chapelle, et se terminait en impasse. Postérieure sans doute à l'établissement de Fribourg et peut-être contemporaine de la construction de la seconde enceinte au début du XIII^{me} siècle (on n'avait plus rien à craindre désormais d'un trou supplémentaire dans les murailles), elle ne constitua jamais qu'une issue secondaire.

C'est donc bien par la vieille route et ses deux passages obligés, le Stalden, la porte du Bourg, que la ville fut façonnée. L'établissement d'une nouvelle série de maisons au côté droit de la Grand-Rue fut contraint de se conformer à ces données génératrices. Nous pouvons effectivement constater, grâce à la permanence bien connue des localisations urbaines, l'action de ces deux



L'extrémité Nord-Ouest du fuseau urbain.

éléments. Le système de rues qui, un moment divisé en deux par la poste du Bourg et par Saint-Nicolas, ne forme en réalité qu'une seule et même voie successivement appelée: rue de Zæhringen, rue des Bouchers, puis des Chanoines et du Pont Suspendu, enfin rue des Epouses (autrefois notablement plus large), aboutit effectivement aux deux points signalés. Seules d'ailleurs ces voies longitudinales comptent à Fribourg. Les rues transversales (porte du Dimanche et ruelle Möhr, car la rue de la Poste n'existe pas encore) ne sont que d'étroits passages. Regardons ce système: trois lignes en longueur, trois parallèles réunies aux deux bouts c'est ce que les urbanistes appellent une structure en fuseau.

Dès l'origine Fribourg se trouve donc constituée comme ville de route avec développement en fuseau. Ville de gué sur une route. Et cette configuration a pour principes essentiels, la circulation d'une part, origine de la route, et la géographie avec ses rampes nécessaires et ses passages obligés¹.

Le développement des routes.

Or cet élément directeur, la route, continuera d'agir dans le développement des rues de Fribourg. Ne portent-elles pas le nom de la route et de ses embranchements: rue de Lausanne, de Romont, de Morat, route du Jura? La route est d'abord la cause efficiente, le moteur de l'expansion de la ville, comme il fut la cause de sa naissance. Un fait peu connu mais bien significatif nous permet en quelque sorte de le toucher du doigt. Il existe sur la Sarine, en face du château d'Illens, un Fribourg avorté: l'ancienne ville d'Arconciel. Le site est de tous points semblable à celui de Fribourg. Dans un rebroussement de la Sarine, dominé par un cirque de hautes falaises, on aperçoit à s'y tromper, et

¹ On peut regretter que la construction du grand pont (plus tard Pont de Zæhringen) et l'élargissement de la rue de Saint-Nicolas aient notablement bouleversé ces plans. Un pont à la Grenette, faisant suite au boulevard des Alpes, eut mieux dévié la grosse circulation que la constitution d'une saignée à angle droit au bas de la rue des Bouchers, cause d'embouteillage qui tarit en même temps l'animation de la primitive route, la Grand-Rue.

l'Auge, et le Bourg, et la colline du Belsex. Entre l'Auge et la rive d'Illens, le gué. Un vrai Stalden monte de l'Auge. A son sommet, une tour garde l'entrée de la ville. A l'autre extrémité, au point où le rocher s'élève au maximum, une autre tour carrée et les vestiges de la porte du Bourg, le fossé très profond, car il descend presque jusqu'à la rivière. La falaise, d'une quarantaine de mètres de haut, est plus à pic encore qu'à Fribourg et la position militaire peut-être supérieure.

En 1271, Ulrich d'Aarberg, seigneur du lieu, en voulut faire une réplique de la ville des Zæhringen, à laquelle il emprunta sa charte pour la donner à ses bourgeois. Pourtant la ville végéta. Au XV^{me} siècle elle était en ruines. C'est que la route et le gué qu'elle occupait n'avaient ni la commodité, ni l'importance de ceux de Fribourg. La circulation qui vivifie tout passait déjà par les ponts fribourgeois. Tandis qu'Arconciel n'arrivait pas à s'éveiller, la grande ville de la Sarine bruissait des cris des marchands, du pilonnage des marteaux à foulon dans la vallée du Gotteron, des coups redoublés des charpentiers du Schiffhaus en train de préparer les bateaux sur lesquels, à la prochaine foire de Surzach, s'entasseraient les produits et les marchandises de toute la région, amenés par les routes jusqu'à la Lenda, à l'embarcadère, près du pont de Berne.

Permanence.

Or cette cause efficiente est en même temps et toujours la cause formelle. Car la même route qui provoque l'accroissement continue de lui donner sa forme. Les maisons se rangent d'elles-mêmes le long de la route de Morat, de Lausanne, puis le long des deux embranchements vers Romont et le Jura. Cependant le Stalden se subdivise en deux, à la sortie de la porte inférieure. Tandis que la route de Berne s'en va par la rue d'Or vers le gué (bientôt le pont) et la porte de Berne, constituant par les maisons qui la bordent la rue des Forgerons, une autre branche descend vers le pont du Milieu (attestée dès 1355), tandis qu'un troisième côté du triangle relie directement les deux ponts l'un à l'autre et que la chapelle du Petit Saint-Jean, vestige d'un premier

établissement des Hospitaliers de Jérusalem, occupe le centre de la figure. La même disposition triangulaire des routes se réalise au Grand Saint-Jean. Peut-on penser que le Karrweg (le chemin aux charrois) puis les rues de la Neuveville et de la Grand-Fontaine constituent la rampe d'accès des charriots à la ville ? Il est certain que le Stalden, praticable aux marchands du XII^{me} siècle qui transportaient leurs marchandises sur le dos des chevaux (les sommiers comme l'on disait alors), ne convenait pas aux voitures de plus en plus fréquentes. Il est certain d'autre part que la rampe de la Neuveville, bordée par d'anciens remparts et doublée au XVI^{me} siècle par le Court-Chemin, appartient très trop à la cité. En ce cas, la plantation des maisons du quartier de Saint-Jean et de la Neuveville manifesterait elles aussi l'influence de l'élément créateur de Fribourg, la route qui franchit les ponts. Elle est encore créatrice aujourd'hui. L'ouverture du pont et de la route de la Glâne a créé la rue du Midi et le quartier des Daillettes. Le pont de Pérolles a créé le quartier Saint-Marc et le Petit-Marly. La nouvelle route de Beauregard s'est bordée de maisons. La route du Jura, à son tour. A Fribourg, les transversales sont au contraire accidentelles et souvent anarchiques. Elles ont pour origine comme nous dirons, les anciens remparts, ou les perturbations urbaines apportées par le chemin de fer, dont la ligne a joué le rôle d'un cours d'eau que l'on n'attendait pas, avec ses séries de rues parallèles et de passages perpendiculaires (effet direct et effet inverse des urbanistes) si sensibles au quartier de Pérolles.

Les quartiers d'entre-deux.

Entre ces route cependant, quelques quartiers se sont construits : le Gambach, la Vignettaz, le Champ des Cibles, Miséricorde. Deux quadrillages réguliers : l'un dans la première partie de l'avenue de Pérolles, l'autre autour de la rue Grimoux ; deux autres plus irréguliers : au bout de Pérolles et dans le quartier de la grande Poste. Les autres quartiers d'entre-deux sont des cités de villas autour de rues tournantes. Peut-être sont-ils le mieux dans la note du bourg primitif, où chaque lotissement prévu par la charte



Vue aérienne du Service topographique fédéral.

Tous droits réservés.

Fribourg, ville de gué.

de bourgeoisie (la Handfeste) devait comporter sur ses six cents mètres carrés un jardin avec la maison. Ne prévoyait-on pas des amendes pour qui, creusant son cellier, jetterait la terre sur le jardin du voisin, ou l'incommoderait avec le fumier de ses bêtes ? Le plan de Martin Martini, de 1606, indique encore un très grand nombre de ces jardins en arrière des maisons.

* * *

L'humanisation d'une route.

Or voici que se repose, plus aigu, le problème de l'âme de Fribourg. Si l'élément d'urbanisme qui a donné naissance et accroissement à Fribourg, a façonné son plan et jusqu'à nos jours modelé sa figure est la route de pont, la route de circulation, ne faut-il pas déclarer que la rue la plus fribourgeoise, la plus conforme à son génie, est celle qui ressemble le plus à une grande route ? Ainsi, des deux images évoquées au début de ces pages, c'est le carrefour de la Bibliothèque avec ses rues fuyantes et ses perspectives à grand courant d'air qui serait la plus authentique ? Le petit coin tranquille, fermé sur lui-même et sur le soleil qui le chauffe, le petit coin où les maisons se parlent, ne serait qu'une anomalie ! Et la difficulté se corse, car ces recoins, ces places, ces clairières ne sont pas dans le plan d'une ville de route. Aucune grande place n'était prévue, on peut s'en assurer, dans la cité médiévale. Ces lieux où nous croyons sentir et toucher l'âme de Fribourg seraient en marge de son génie propre !

Ne poussons pas trop loin ces réflexions spécieuses. Une ville est d'abord une ville. Une ville née de la route et sur la route, quand elle a réussi à se créer une âme, ne peut plus être un lieu de passage, mais de repos, où l'on peut et doit vivre en bonne société. Rien n'est plus privé d'âme que ces villages où la grande route reste elle-même sans s'apaiser un seul instant. La circulation importe sans doute, mais l'habitation doit primer. Ainsi l'avaient compris les bâtisseurs de Fribourg. Comme il est émouvant de découvrir un par un les choix, les aménagements, les transformations qui ont humanisé la route, qui d'une voie de passage ont fait un port où l'on s'arrête, où l'on se cantonne, où l'on rêve ! C'est un fuseau d'étale-

ment où les eaux tout à l'heure mobiles et ruisselantes se distribuent en murmurant encore, puis, achevant de tourbillonner, s'apaisent enfin, et dans un dernier et lent mouvement s'arondissent en petits étangs, en miroirs clairs et décantés où le calme du ciel se reflète.

Le site.

Le site, d'abord, que les fondateurs de Fribourg ont choisi a largement préparé l'humanisation de la route. C'est parce que la route s'abaisse, tourne pour chercher le passage facile dans l'échancrure de la falaise, l'eau étale et sans profondeur, les pentes adoucies et lentes, que des hommes se sont logés là. Site vivant s'il en est que le confluent de la Sarine et du Gotteron, où les rivières façonnent leur lit en cañon, lentement mais continuellement, comme un animal secrète sa coquille ou creuse son terrier. A ce paysage vivant, Fribourg colle comme le lierre à son rocher. S'accorder au mouvement de la nature vierge apporte toujours une détente. Point de découpages artificiels dans le Fribourg ancien, à la façon des villes américaines où cent avenues se rencontrent d'équerre et ne diffèrent que par le numéro. En même temps, le mariage avec le site apporte en dot à la ville du gué l'eau, les rochers, les courbes du lit de la rivière, la verdure des escarpements, le rythme et les arcs des ponts. Dans le tracé des rues, c'est la nature encore qui s'impose: la pente de l'arête, les points de passage obligé, les inflexions de la montée, les bifurcations nécessaires, l'orientation décisive qui s'indique enfin. Les rues se moulent sur la nature parce que la route l'avait faite avant elles.

A leur tour les édifices portent la marque de la nature. Je pense d'abord aux matériaux. A cette mollasse d'un teint bistre et mat qui n'est que le rocher lui-même. Les vents et la pluie lui accordent la même patine qu'ils donnent à tout le site. Rien ne brise la continuité. Mais je pense aussi aux mouvements des masses naturelles que les constructions continuent à leur tour. Ce n'est pas sans raison que les voyageurs du siècle dernier venaient contempler à Fribourg, la ville la plus romantique: cet élan gothique, cet assaut vers le ciel des ogives et des contreforts, qu'on avait recommencé d'apprécier. La roche soulevant en effet les

maisons à plus de cinquante mètres double encore sa hauteur par le reflet de son essor dans les parties calmes de la Sarine. Là-dessus, les contreforts des bâtisses, appuyées jusqu'au bas du rocher, ajoutent à l'élan des falaises le rythme accentué de leur propres verticales. Et la tour de Saint-Nicolas, rassemblant ces jaillissements dans un effort plus ample, achève d'une incomparable couronne le mouvement de la nature. Fribourg, ville des verticales, où pas une horizontale ne s'impose, ne dure, bientôt décomposée, emportée par ce mouvement ascendant, comme les toits du quartier de l'Auge montent pressés l'un par l'autre jusqu'à la cathédrale, relayés alors par d'autres toits jusqu'au bulbe de Saint-Michel. Regardez Fribourg de Lorette, comptez les clochetons aigus qui pointent vers le ciel, admirez cette hâte pressée des maisons depuis le pont Saint-Jean, jusqu'au passage étroit de la Neuveville; remarquez le décrochage continu de la ligne des faites au sommet de la Grand-Rue, partout interrompue par les saillies de nouvelles verticales. Vous sentirez alors à quel point la ville n'a fait que magnifier par son lyrisme humain le mouvement d'élévation donné par la nature¹.

La muraille.

Au cours du développement de la cité, la nature a modelé d'une nouvelle façon le visage de Fribourg par l'intermédiaire des enceintes successives. C'est qu'une enceinte est fille du paysage. Elle ne se place pas au hasard, il lui faut suivre les ravins, et le site en offrait un abondant registre. Ainsi, la deuxième enceinte qui dessine au Stalden, comme une ceinture, la route de la Lenda et, au flanc du Belsex, la ruelle des Maçons et les escaliers du

¹ On saisit de la sorte la discordance que la *corniche* de la route des Alpes (une réussite dans tous les autres domaines) impose à ce panorama. Cette dure horizontale rectiligne, au sommet d'un mur trop plat interrompt le mouvement du reste de la ville. Il n'en était pas ainsi naguère. Le mal peut-être est sans remède; il est moins sensible le soir depuis qu'on a si heureusement substitué un éclairage discret à la ligne offensive des lampadères. Peut être quelques montées hardies de vigne-vierge non pas continues, mais par place, diminueraient-elles la rigueur d'une horizontale vraiment malencontreuse.

Collège, que prolonge la rue de la Rose. Bientôt supprimée, cette enceinte a laissé des passages transversaux aux lignes assouplies comme les ravins ou les courbes de niveaux qu'ils suivaient. Ainsi, le Varis et l'escalier de Saint-Jean qui suivent d'autres ravins. Ainsi, les restes importants de l'enceinte du XV^{me} siècle jusqu'à la porte de Morat et à la passerelle des Neigles.

Vers l'intérieur de la ville un rempart est un lien de communauté. Il rassemble près de lui les maisons. Surtout il donne de l'espace par ses portes et ses glacis et par sa disparition même lors du déclassement des parties périmées. La destruction de la tour d'Autriche en 1463 (le château) et le comblement du grand fossé, achevé en 1531, multiplièrent les places et les recoins devant la halle aux grains (l'Hôtel de Ville d'aujourd'hui) et devant Notre-Dame. Le transfert de la commanderie des Hospitaliers avait déjà libéré le Petit Saint-Jean. Les plus importants des espaces libres, cependant, les Places et les Grands-Places, Fribourg les doit à ses deux dernières enceintes. Perpendiculaires aux routes, traversées par une circulation que les portes aujourd'hui détruites continuent de canaliser, ces dégagements demeurent encore des lieux de calme très précieux. A côté de ces vastes espaces, anciens terrains vagues situés en dehors des murs, des coins plus petits, plus intimes, rappellent les places intérieures des portes: l'élargissement près de la porte de Morat, le bout de la rue des Alpes, la place de la Neuveville avec la fontaine du Sauvage, l'entrée du pont de Berne sur l'emplacement du Muggenturm, le haut de la rue de Lausanne. Même la rue Grimoux trouve un apaisement à ses raideurs dans le jardin de l'ancien bastion.

Comme on doit regretter que l'établissement de la voie ferrée, cette voie de circulation et d'évacuation s'il en est, par un paradoxe curieux, ait contrecarré cet œuvre de dégagement naturel et d'ouverture d'espace esquissé par les murailles et les portes, et qu'à l'inverse des portes de Romont, du Jacquemart et du Jura qu'on détruisit pourtant sauvagement dans le siècle passé, elle ait contribué à engorger la ville, parce qu'on ne put prévoir à temps son insertion dans le mouvement naturel du développement urbain.

Les bâtisseurs. Les places.

Cependant le jeu combiné de la route et de la fortification ne fut pas seul à marier un élément de vie communautaire à la souplesse et à l'élan du site de Fribourg. Il faut affirmer maintenant que les bâtisseurs de la ville ont délibérément cherché, au delà des besoins de la circulation et de la défense, d'autres manières d'adapter leur ville à l'existence en société.

S'ils ont attendu le XVI^{me} siècle pour constituer des places proprement dites (les deux places superposées devant l'Hôtel de Ville, la place Notre-Dame par le comblement des fossés) ils avaient du moins dès le début réservé beaucoup d'espace à la vie sociale dans leurs murs, aux marchés en particulier¹, grâce à la largeur insolite des deux rues en fuseau. Tel médiéviste français ne dissimulait pas son étonnement devant la largeur insolite de la Grand-Rue. Il fallait, disait-il, que les créateurs de Fribourg eussent vraiment confiance en la vitalité de leur cité pour voir dès l'origine si grandement les choses ! Mais l'histoire des trois premiers siècles de la ville ne leur a-t-elle pas donné raison ? L'autre système du fuseau urbain, de son côté, n'était pas moins large, puisqu'on y put placer l'église du Bourg, Saint-Nicolas, en l'inclinant même sur l'axe de la rue pour l'orienter presque selon les règles, et le cimetière attenant. Au reste chacune des maisons elles-mêmes, on l'a vu, s'entourait d'un jardin.

Ce fut le grand malheur de Fribourg que ses fortifications fussent toujours lentes à s'agrandir et cessassent même de se développer du XV^{me} au XIX^{me} siècle. Les emplacements libres se bouchèrent peu à peu entre les maisons. Si les rues conservèrent leur largeur primitive, par contre les jardins, puis les cours intérieures, se réduisirent jusqu'à disparaître, multipliant les taudis privés d'air et de lumière qui n'existent pas seulement dans la Basse-Ville, mais dans le Bourg, la rue de Lausanne, la rue des Alpes, etc.

¹ Marché au bétail : rue des Bouchers ; aux poissons : tête de la Grand-Rue ; au blé : porte du Bourg.

Au XVI^{me} siècle, cependant, on constitua d'autres dégagements dans l'agglomération. Les grands emplacements de la rive droite, Planches Supérieure et Inférieure, qui servaient de marché aux bêtes ne furent pas comme les places de porte dont nous avons parlé, des dégagements spontanés, mais voulus. Signalons parmi ces places volontairement constituées, le chef d'œuvre que constitue le marché au poisson avec son mur de tuf incurvé, sa fontaine de pierre, ses escaliers, ses marches axiales, ses ombra- ges, et, couronnant le tout la fontaine du Rosaire. L'âme de Fribourg, dans ce milieu parfait, n'est plus naïve, mais consciente et très belle; espérons que rien ne viendra gâter cette harmonie à quoi l'on ne peut rien ajouter ni retrancher sans la détruire.

Les rues.

Faut-il voir également dans la vie sociale des rues évoquée au début une manifestation spontanée ou un effet cherché? Ces variations d'angle et de forme, ces inclinations, ces détours? L'imprévu qui nous charme vient souvent d'un pur accident. Les profils si variés, la plupart des courbes appartiennent au terrain sur lequel la route et les rues se sont modelées. C'est vrai. Pourtant, si l'on avait voulu n'aurait-on pu, souvent, réaliser de ces alignements au cordeau que les Romains établissaient déjà dans leurs villes artificielles et que les médiévaux ont su faire à l'occasion? La chose était possible au moins à la rue de la Grand-Fontaine, à la rue des Alpes (comme on fit à la route des Alpes), à la rue de Morat (dont les rectifications modernes n'empêchent qu'on ne voie encore l'inclination d'antan), à la ruelle du Collège (comme on le fit à la rue de l'Université voisine). Nous dirons donc au moins que les bâtisseurs de Fribourg n'ont pas voulu de ligne droite. Ont-ils délibérément choisi la courbe? Il faut le croire. Non par souci d'esthétique, sans doute; pas seulement pour respecter la limite des propriétés; mais aussi pour éviter les longues enfilades rectilignes où s'engouffrent le foehn ou la bise et que le soleil brûle au maximum dans les jours de plein beau temps. La ville de Boulogne possède de petites places habilement défilées qu'on appelle des « coins menteurs », parce

que ni le vent ni la pluie n'y font sentir leur effet. Ces coins menteurs ont été faits très consciemment. En sens inverse, l'ouverture des grandes avenues triomphales de Rome par Mussolini, implacables miroirs d'asphalte où s'apesantit le soleil en été, a fait perdre à des quartiers entiers de la Ville éternelle la fraîcheur des rues tournantes du Transtévère ou du quartier Saint-Ange. Ainsi, à Fribourg, quelle différence entre les vieilles rues, moites en hiver, fraîches en été, et ce carrefour à courant d'air, corridor à bise, en face de la Bibliothèque ! L'humble maison installée dans la tour d'Aigroz, que l'on décrivait esseulée en face des rues qui se hâtent, n'était pas ainsi autrefois. Elle se blottissait à l'angle des remparts, calfeutrée entre de bons murs, comme appuyée sur leurs épaules. On a brisé ces paravants pour ouvrir, dans son dos, la rue de Rome et la rue Grimoux, impeccablement alignées, larges à souhait et orientées l'une plein Ouest, l'autre plein Nord, pleine pluie et pleine bise. Qu'on en appelle aux souvenirs de tous ceux qui, en ouvrant la porte de la Bibliothèque, reçoivent régulièrement en hiver l'une ou l'autre douche glaciale. Pourquoi donc cette rue Nord-Sud et cet alignement ? Circulation ? La rue Grimoux s'arrête pile au-dessus d'un ravin. Perspective sur un grand monument ? Hélas l'horizon est vide et sans espoir à cause de ce ravin ! Alors ? Absence d'imagination chez le lotisseur ou plutôt complète insouciance de ce que peut être la vie humaine dans une rue, à plus forte raison, de l'âme d'un quartier.

L'âme de Fribourg est faite en grande part de ce qu'on eut jadis la conscience et le souci de la vie sociale dans les rues. Respect de l'homme, des droits acquis, des cheminements coutumiers, des commodités de voisinage, du climat, de la vie religieuse. Les rues dessinées par les maisons, plus que les maisons par les rues. On savait dans les villes comme dans les villages éviter les directions fâcheuses et se mettre à l'abri des vents. Tandis que le constructeur d'un chalet moderne dont on peut voir dans un village du Valais le toit amarré par des fils de fer et des cordages n'avait certes pas compris pourquoi les indigènes avaient si modestement abrité leurs villages derrière les rochers, délaissant l'éminence où lui s'était prétentieusement juché. On écoutait aussi d'autres inspirations. Les églises s'orientaient tant bien que mal pour regarder

Jérusalem et n'étaient pas contraintes de s'aligner parmi les numéros des rues sur une droite monotone. On pensait davantage aux exigences de l'usage du logis et moins aux facilités que l'équerre et la ligne droite accordent aux lotisseurs sur papier comme à l'architecte. Et puis, on faisait confiance à des artistes capables de sentir.

Les artistes.

Car il y a certainement dans l'âme de Fribourg une grande part qui revient aux artistes. Celui qui dessina le marché aux poissons, ceux qui, sur le Belsex, ont constitué le Collège et ont su conserver le charme retiré d'une place provinciale, où les murs percés de portes grillagées encadrent de calmes jardins, ceux qui ont terminé la rue de la Neuveville par l'admirable maison près de l'Homme sauvage avec sa colonne d'angle et son petit saint Jean, ou complété la place des Archives par une maison au perron et aux fers forgés du XVIII^{me} siècle, celui qui construisit la porte des Etangs, ceux qui donnèrent au rocher son couronnement quasi-naturel par la tour de Saint-Nicolas, ces hommes, architectes ou simples bourgeois, chanoines qui approuvèrent ou maçons continuant d'appliquer les coutumes éprouvées du métier, tous ont été de vrais artistes. Et pas des artistes quelconques, non, des artistes fribourgeois, c'est-à-dire des maîtres formant en quelque sorte continuité, école, tradition. Eduqués les uns par les autres, se transmettant les procédés — cette façon de tailler les pierres et d'y laisser pour permettre de lever les blocs ce trou sur le côté qui donne un air de famille à toutes les constructions du pays, ou cet angle constant d'inclination des toits et leur manière d'embrasser maternellement le pignon du logis — et plus encore se transmettant les lois de leur métier, leur façon de servir l'homme, de l'abriter, de le grandir, en travaillant la pierre, en élevant les murs, en sculptant les statues, ces artistes ne se sont pas élevés les uns après les autres, mais les uns par les autres, assurant ainsi la permanence d'une idée. Oui, si Fribourg nous émeut si fort aujourd'hui, c'est parce que par la main des bâtisseurs, par l'œuvre des générations qui se sont succédées dans les traditions, une sensibilité permanente et continuellement renouvelée cependant, des intentions analo-

gues sans être monotones, un esprit, une âme enfin, leur âme se manifeste à nous, leur âme devenue l'âme de Fribourg.

Aujourd'hui l'âme de Fribourg reste vivante. Elle n'est pas une réalité réservée à quelques artistes ou érudits. Faut-il citer le mot d'un garçon de la basse-ville que son métier retenait à Estavayer. Comme on le félicitait d'avoir trouvé du travail dans une si jolie petite ville : « Oh, dit-il vivement, ça n'est pas beau comme à Fribourg ». Cette âme n'est pas seulement un héritage du passé qu'on doit se contenter de bien administrer, c'est une force qui doit continuer de créer. C'est en créant qu'elle saura le mieux s'affirmer et défendre ses créations d'antan. Nous avons essayé d'en exprimer les traits essentiels.

L'âme créatrice de Fribourg, c'est une route d'abord, une route de pont. Fribourg, ville de pont (non pas ville des ponts, ce qui n'est qu'une banalité), où les nécessités de la circulation, celles de l'habitation et de la vie communautaire ont pu s'équilibrer grâce à un sens aigu de la société des rues et des maisons. Quand Fribourg construit des ponts, lance de nouvelles routes et sème des maisons tout le long de ces routes et dans les quartiers de jardins qui les réunissent, elle continue sa ligne originelle. Mais pour que ces nécessités de la circulation respectent l'âme authentique, il faut qu'elles sachent composer avec tous les principes d'humanisation qui ont joué dès l'origine : 1^o l'adaptation aux données du terrain, à ses courbes, à ses verticales, à ses matériaux ; 2^o le sens de la vie sociale qui multiplie les places, incurve les rues et fuit le géométrisme abstrait, abrite de la bise et du vent, et donne à chaque maison l'air sinon le jardin qu'il faut pour être saine ; 3^o le respect de l'héritage, qui n'est pas respect d'un passé mort mais d'une présence continuée de l'humain, des idées urbaines des pères, de leur sensibilité ou de leur expérience, de leur foi religieuse aussi bien que de leur vitalité temporelle, présence qui nous touche d'une façon d'autant plus pénétrante qu'elle nous atteint par tous les sens à la fois, atmosphère où le corps se détend, où l'œil se repose, silence et calme, vitalité joyeuse d'enfants qui jouent, murmure d'une fontaine qui coule depuis près de huit cents années.

LE CHOIX DES IÈRES MARQUES

CHEZ

CHAUSSURES

DOSSENBACH S.A.

MAISON DE CONFIANCE

Fondée en 1881



CAISSE HYPOTHÉCAIRE

DU CANTON DE FRIBOURG

Instituée par la loi du 3 décembre 1853

GRAND-RUE 25

PRÊTS HYPOTHÉCAIRES

RÉCEPTION DE DÉPÔTS
CONTRE OBLIGATIONS ET SUR LIVRETS D'ÉPARGNE

TIREL IRES

ACHAT, VENTE, GARDE ET GÉRANCE DE TITRES
LOCATION DE CASIERS

CORRESPONDANTS D'ÉPARGNE A
BULLE, CHATEL-ST-DENIS, ESTAVAYER-LE-LAC, MORAT

Propriétaires!

LE GAZ pour la cuisson
pour le chauffe-eau

est indispensable dans un appartement

Téléphone 2 30 35

TOUTE MÉNAGÈRE AVISÉE

CONFIE A L'ÉLECTRICITÉ
LE SOIN DE RENDRE SA CUISINE
PLUS AGRÉABLE



*Suivez son exemple
cuisinez à l'ÉLECTRICITÉ
et surtout sur une cuisinière*

« LA MÉNAGÈRE »

CUISSON ÉLECTRIQUE — CUISSON ÉCONOMIQUE

ENTREPRISES ÉLECTRIQUES FRIBOURGEOISES

La première impression est la bonne.

Rendez-la excellente en nous confiant vos imprimés.

FRAGNIÈRE FRÈRES
IMPRIMEURS - ÉDITEURS
FRIBOURG

J.A.

Deutscher Geschichtsforschender
Verein des Kantons Freiburg
Bibliothèque cantonale
F r i b o u r g



Les opinions émises dans la revue n'engagent que les auteurs
des articles.