Zeitschrift: Cahiers du Musée gruérien
Herausgeber: Société des Amis du Musée gruérien
Band: 6 (2007)

Artikel: Les gares-chalets de la Gruyère : un voyage initiatique en modernité
Autor: Lauper, Aloys
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1048130

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: 16.07.2025

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

Historien d'art, né en 1962, **Aloys Lauper** est actuellement conservateur adjoint au Service des biens culturels du canton de Fribourg, responsable de la section protection et documentation. Il a enseigné l'histoire et la critique d'architecture à l'Ecole d'ingénieurs et d'architectes de Fribourg. Auteur de diverses études et articles sur le patrimoine bâti fribourgeois, il a notamment collaboré aux ouvrages commémoratifs publiés à l'occasion du bicentenaire de l'incendie de Bulle et du 850e anniversaire de la ville de Fribourg.

Les gares-chalets de la Gruyère

Un voyage initiatique en modernité

Volontiers raillé par les architectes qui ne veulent y voir au mieux qu'une bagatelle, quelque part entre le bricolage et la décalcomanie, le «chalet suisse» n'en finit pas de cristalliser tous les désirs de voyage et de pittoresque. Dans la seconde moitié du XIXe siècle, pour inscrire la brutale modernité du rail dans le rêve alpin, les compagnies ferroviaires ont habilement tiré parti de ce qui était déjà un leitmotiv de l'architecture des plaisirs. En Gruyère aussi, le progrès s'est tapi dans les épures des charpentes et les chantournures des balcons de gares!

Les Préalpes entrent en modernité avec les locomotives des Chemins de fer électriques de la Gruyère (CEG). Dès le 22 septembre 1904, les convois circulent sans interruption de Palézieux à Montbovon par Bulle, avec leurs wagons de chimères, leurs grandes promesses et leurs voyageurs en quête de dépaysement. Les vingt et une stations[1] du chemin de fer conçu pour concurrencer le Montreux - Oberland bernois (MOB), constituent l'ouverture d'une partition de 46,6 km où doivent s'enchaîner tous les poncifs de la verte Gruyère. Dès 1912, elles seront complétées par les cinq arrêts d'un pèlerinage ferroviaire qui mène à la chocolaterie de Broc via Notre-Dame-des-Marches. Issus d'un concours d'architecture lancé en 1901 par le Chemin de fer électrique de Châtel - Bulle - Montbovon (CBM), les gares, stations et haltes de ce voyage en Arcadie plantent le décor, bucolique, rustique et chantourné dans le bois brut du «chalet suisse». Rien de très gruérien dans ces constructions dessinées à Fribourg, commandées à Genève et livrées en pièces détachées sitôt les rails posés, et tant pis si les chalets d'ici n'abritent que des fromages et du bétail! Dans les grands hôtels de la Riviera, les voyageurs rêvent d'Alpes, de

1 Auxquelles il faudrait ajouter les quatre arrêts du Palézieux – Châtel-St-Denis et la gare de 2e classe de Gruyères-Epagny réalisée en 1910 seulement.

Gare de Gruyères, 1910, démolie en 1965. Collection BCU Fribourg. © Charles Morel Musée gruérien.

pentes vertigineuses et de ces fameuses maisons de bois dont ils ne connaissent que de vagues reproductions, fichées dans leurs grands parcs ou dans les périphéries cossues de leurs villes. Il faut combler leurs attentes et ne pas les égarer dans les subtilités du vernaculaire. Avec le temps et la prolifération du thème, les gares-chalets des CEG ont fini par se fondre dans le paysage au point de faire oublier qu'elles furent parmi les premières greffes de modernité en Gruyère.

Le «chalet suisse», un produit dérivé

«Délocalisé par les jardiniers»[2] à la fin du XVIII[e] siècle comme fabrique de jardin destiné à l'agrément des parcs paysagers, le chalet de la Suisse centrale et de l'Oberland bernois a séduit l'Europe dans ses versions les plus hybrides et les plus abâtardies. Du pavillon de jardin aux pavillons de banlieue, ce chalet n'aura bientôt plus de suisse qu'une appellation non contrôlée. A la fin du XIX[e] siècle, l'architecte et professeur Benjamin Recordon (1845-1938) regrette déjà le succès de ces avatars qui prolifèrent dans les parcs et jardins, dans les stations balnéaires[3] et dans les lotissements périurbains: «Aussi y a-t-il loin entre le chalet suisse authentique de la bonne époque et les villas prétentieuses qui, sous cette enseigne, se retrouvent aux abords de nos cités où elles sont livrées à prix fixe, étiquetées et numérotées, par des fabricants à la douzaine.»[4]

Avec le chemin de fer et la scie à ruban, inventée en 1842, la migration du chalet s'inverse dans les années 1850. Alors qu'au début du siècle on faisait venir de Suisse quelques vieux chalets branlants, comme celui que le financier Benjamin Delessert

2 VERNES, p. 1.

3 Où il est parfois en concurrence avec le chalet normand, dont un joli exemple a été construit au-dessus de Progens en 1910, sur les plans de Ch.-J. Claivaz, de Bulle, pour Barbe Quennec née comtesse Hendrikoff (1855-1945), épouse du propriétaire de la verrerie de Semsales.

4 RECORDON, Benjamin: «Chalet», in PLANAT, Paul (dir.), *Encyclopédie de l'architecture et de la construction*, Paris, 1888-1892, t. III, p. 25.

avait fait remonter en 1825 dans ses jardins de Passy, c'est de Paris désormais que le «chalet suisse» rentre au pays. Les fabricants de parquets et les scieurs de long parisiens, qui maîtrisent les techniques de découpage et d'assemblage du bois, inventent en effet le «chalet mobile», préfabriqué dans leurs usines entre le Canal Saint-Martin et le Chemin de fer de l'Est. Dans le faubourg de la Villette, c'est un Bernois cependant, Friedrich Seiler-Hopf , qui dirige l'une des plus grandes fabriques parisiennes de chalets, l'entreprise Seiler, Indermühle & Weyermann[5]. Le protégé de Napoléon III a fondé, en 1850, l'équivalent suisse de ces manufactures, la Parquet- & Chaletfabrik Interlaken. Les compagnies ferroviaires furent les clients zélés de ces industriels pour leurs gares et maisons de garde-barrière, en France comme en Suisse où les gares de 2e classe dessinées par Johann Georg Müller pour la ligne projetée de Zurich au lac de Constance ont des airs de chalet, en 1846 déjà[6]. A côté des gares néopalladiennes, le «style chalet suisse»[7] s'impose d'emblée sur les lignes à vocation touristique. On l'avait retenu en 1857 pour la ligne Paris - Saint-Maur, car on l'avait jugé «plus en harmonie que tout autre avec le but que se propose la Compagnie de l'Est», à savoir «desservir de très nombreuses habitations de plaisance et les promenades si fréquentées de Vincennes et de Saint-Maur»[8]. La même année, l'architecte genevois Jean Henri Bachofen (1821-1889) projette des gares-chalets pour la Compagnie des Chemins de fer de l'Ouest suisse[9]. Sur la ligne Lyon - Genève, on érige en 1858 un grand chalet à Bellegarde, comme gare frontalière. Entre 1857 et 1916, les compagnies bernoises de chemin de fer feront construire une cinquantaine de gares-chalets. L'architecte Adolphe Tièche (1838-1912) – à qui l'on doit les plans de l'asile d'aliénés de Marsens (1872-1874) – a projeté en 1860 les gares-chalets des lignes Berne - Langnau, Zollikofen - Bienne et Lucerne - Zoug. Réalisées en 1864 pour les Bernische Staatsbahnen, les gares de Schüpfen et de Münchenbuchsee ont conservé le souvenir de ces premières gares-chalets à construction mixte, avec rez-de-chaussée en maçonnerie et logement à l'étage en bois. Sur la ligne Yverdon - Ste-Croix, ouverte en 1893, la gare de Six-Fontaines reste l'une des gares-chalets les plus élégantes de Suisse. A Fribourg, l'architecte Léon Hertling s'inspira également du chalet pour les stations du funiculaire Neuveville - St-Pierre (1899) et pour le Buffet de la Gare de Flamatt (1904-1905).

En France, en Bavière et en Suisse, les chalets ferroviaires jalonnent donc un retour aux sources, celui des citadins en quête d'une authenticité perdue, mais au regard déjà biaisé par

5 En concurrence avec les maisons Waaser, Morin, Bonglet, Brochot, Millet, Kaeffer et Ruchet notamment.

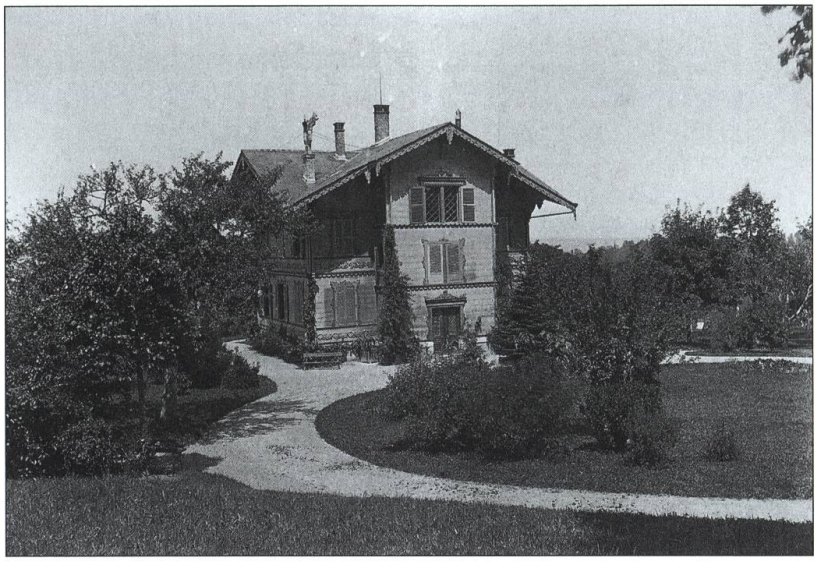
6 STUTZ, fig. 54, p. 123.

7 Désigné également comme «Schweizerholzstil», «Schweizer Stil» ou «Swiss Style».

8 Cité par VERNES.

9 RIPOLL, David, «Jean Henri Bachofen (1821-1889), dessinateur-cartographe et architecte», in *Un lieu pour le culte. Histoire et restauration de la synagogue Beth Yaacov de Genève (1857-1997), Patrimoine et architecture*, Hors série, Genève, novembre 2002, pp. 18-23. Ses projets inédits de gares-chalets sont conservés dans les Archives privées Charles Bach-ofen. Je remercie l'auteur de me les avoir aimablement signalés.

le chalet cosmopolite préfabriqué. Bien avant le fameux Village suisse de l'Exposition nationale de Genève, qui le consacre en 1896 comme lieu commun de l'imagerie helvétique, le chalet préfabriqué a trouvé son public et ses clients fortunés. Les anciennes élites fribourgeoises, qui cultivent toujours un idéal républicain de simplicité et d'égalité, s'y sont converties aux portes de Fribourg plus tôt qu'on ne le croit. Peu après 1865, le comte Amédée de Diesbach fait lever en son domaine de la Schürra (Pierrafortscha), dans un parc bordant le vieux manoir familial, un «chalet suisse» livré en pièces détachées de Paris ou d'Interlaken, sans doute en train[10]. Immortalisé dans l'objectif de Pierre Joseph Rossier entre 1862 et 1872, le chalet de Fégely à Montrevers (Fribourg) et ses émules concurrencent désormais le petit manoir comme lieu de villégiature. En 1904, quand Edmond Marie Houitte de la Chesnais[11] décide d'agrandir le château bien nommé de Plaisance, il marie sur les hauts de Riaz les deux stéréotypes architecturaux d'un nostalgique retour à la terre et flanque d'un remarquable chalet suisse le manoir construit en 1717 par l'évêque Claude-Antoine Duding. Le casino-chalet que Guillaume Ritter avait fait construire à la Pisciculture vers 1872 est à la croisée de ces maisons de plaisance et des premiers chalets à vocation touristique comme le premier (1883) et le second chalet des Bains de Montbarry (1892), le chalet des Grandschamps à Albeuve (1905) ou l'Hôtel du Bourgo à Gruyères (1911).



Le «chalet suisse» d'Amédée de Diesbach à la Schürra (vers 1865), prototype de tous les chalets de la Belle Epoque, photographié vers 1880.

Pour ces bourgeois et grands propriétaires terriens qui ont la bougeotte, l'industrie du tourisme a donc jalonné de chalets ses étapes et ses itinéraires, en particulier les lignes ferrovaires, équipement essentiel de cette nouvelle transhumance. Souvent lourdement endettées par la réalisation des voies, les compagnies misent sur la standardisation pour leurs gares classées par type, pour leurs halles aux marchandises, dépôts, baraques, édicules et maisons de garde-barrière. Préfabriqué, produit en série, assemblé par des manœuvres, le chalet peut être livré en wagons au gré de l'avancement des voies, monté et démonté

10 Bien que passant pour un «beau reste» du Village suisse de l'Exposition universelle de Paris, en 1900, cette construction est déjà mentionnée comme «chalet suisse» dans le cadastre incendie de 1865 (AEF, Af 256, 1865). Il ne s'agit pas non plus du chalet présenté à l'Exposition universelle de Paris de 1855 par Seiler, Indermühle et Weyermann.

11 Sur ce grand propriétaire foncier d'origine bretonne voir RUDAZ, Patrick: «Fonds de la Chesnais», in *1888-1918. Les premiers photographes amateurs en Gruyère*, Pro Fribourg 152 (2006), pp. 13-16.

Firmin Ody & Fils, chalet d'habitation construit en 1898, avenue Wendt 36, à Genève.

suivant les besoins. La mécanisation permet de reproduire facilement les riches frises découpées des sablières de plancher. Sous les avant-toits débordants portés par des bras de force sculptés ou des têtes de solives richement découpées, les galeries ajourées et les appliques chantournées rehaussent une architecture très standardisée dont les principes constructifs ont été appliqués à grande échelle dans l'architecture coloniale. Proposés sur catalogue, les pavillons de jalousies ou de stores, les lambrequins de chevrons, de chéneaux ou de marquises, les consoles et crêtes de toitures, de balcons et de lambris, les barres d'appui, les balustrades de balcon, les pignons et rosaces, les lucarnes et les arceaux d'imposte ou de perron, composent l'«ornementation moderne» de cette architecture en trompe-l'œil.

Vaulruz – Genève aller et retour

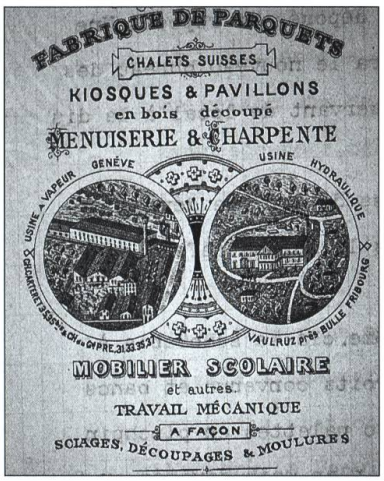
Après avoir envisagé initialement de ne doter ses voies que de simples haltes, la Compagnie du CBM – les futurs Chemins de fer électriques de la Gruyère (CEG) – opte finalement pour des «bâtiments avec étage, construits dans le genre des chalets du pays», le chalet étant «plus facile à chauffer, plus propre, d'un entretien économique, il est plus esthétique et n'est guère plus cher dans ces régions que la "carrée" en maçonnerie»[12]. Pour un train dont la vocation touristique était clairement affirmée[13], on avait sans doute compris que les gares jouaient un rôle essentiel dans la boîte à outils du dépaysement. Le concours d'esquisses ouvert en juillet 1901 à tous les architectes suisses pour les divers bâtiments distingua le bureau Broillet & Wulffleff, de Fribourg, pour les gares principales, l'architecte Heinrich Flügel (1869-1947), de Bâle, pour les gares-chalets de 2e et 3e classe et l'entreprise Ody & Fils, de Genève, pour les «divers types» présentés[14]. Comme c'était l'usage à l'époque, le bureau fribourgeois reçut l'ensemble du mandat, y compris les plans définitifs des gares-chalets d'après le projet Flügel. Les entrepreneurs Albert Gillard,

12 Propos de l'ingénieur P. Schenk in *BTSR*, 10 février 1904, pp. 105-106.

13 «Pas besoin de mettre en relief les avantages précieux que nous retirerons de ce chemin de fer: il contribuera puissamment au développement de notre région, il fera affluer les touristes et les étrangers dans nos prestigieuses vallées; il donnera un vigoureux essor à nos industries, à notre agriculture, de la plus-value aux fonds et apportera partout la prospérité et la vie», AEF, Fonds Girod Ernest, avocat (Chemins de fer électriques de la Gruyère) I, Chemins de fer électriques Châtel – Bulle – Montbovon, exposé du 28 avril 1899, une page imprimée, signée Auguste PEYRAUD et Louis MORARD.

14 Deuxième prix ex aequo, aucun 1er prix n'ayant été attribué par le jury composé de l'ingénieur P. Schenk, de Bulle et des architectes Edouard Dufour, de Lausanne et Emile Gremaud, de Fribourg. Ce dernier a dessiné un projet de gare de 3e classe entièrement en maçonnerie, conservé parmi les plans de Broillet & Wulffleff.

de Bulle, et Jean Gurtner, d'Albeuve, furent chargés des travaux de maçonnerie tandis que la fabrique de menuiserie, parqueterie et chalets suisses Firmin Ody & Fils reçut commande des constructions en bois, aménagement y compris. Cette entreprise était l'une des quatre fabriques genevoises de chalets apparues dans le sillage du Village suisse de 1896[15]. Les Gruériens auraient pu revendiquer la paternité du modèle. Fils du propriétaire du château de Gruyères et membre de la commission chargée du choix des maisons du Village suisse, Eugène Balland avait fait entrer la Gruyère dans cette entreprise nationale et le «chalet de Montbovon» pieusement conservé dans le parc de l'Ariana, sur le domaine des Nations Unies, est l'une des ultimes reliques de ce lieu de mémoire helvétique. Les chalets Ody tiraient leur légitimité des origines de l'entreprise. Firmin Ody (1859-1920) était en effet le fils d'un maître charpentier de Vaulruz, François Ody (1824-1904), qui avait notamment reconstruit pour les frères Rouiller le rural de la ferme des Ponts (1855), avant de s'installer dans le quartier des Eaux-Vives à Genève comme marchand de bois et industriel. Entrepreneur florissant, architecte à ses heures[16],

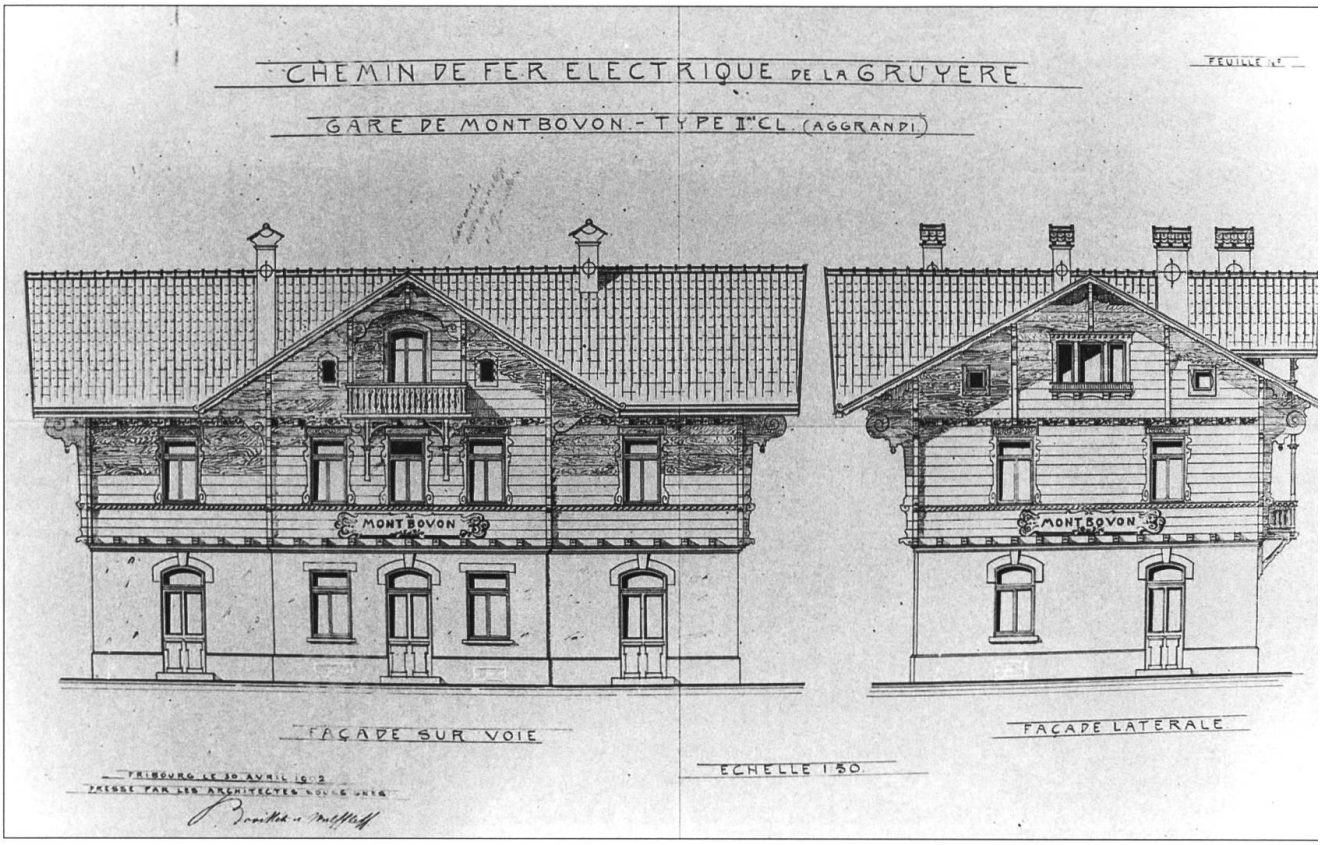


Détail de l'en-tête du papier à lettres de Firmin Ody.
AEF Fribourg

Firmin Ody fut également un politicien de premier plan, comme député dès 1892 et conseiller national genevois dès 1911. Outre sa fabrique du Grand-Pré à Genève, il possédait encore une usine hydraulique à Vaulruz. A l'époque de la construction des gares, son frère Louis (1869-1908) était préfet de la Gruyère (1898-1906), charge qu'il quittera pour le siège de conseiller d'Etat (1906-1908).

15 Soit les frères Spring à Sécheron, Firmin Ody au Grand-Pré, E. Badel & Toso dans le quartier de Rive et, dès 1911, Chaffard & Hutterli à la rue de Lausanne. Voir à ce sujet BRULHART, Armand: «Les chalets dans la ville», in *Le chalet dans tous ses états*, pp. 150-151. Ces entreprises étaient en concurrence avec leurs équivalents alémaniques, la Parquet- & Chalet-fabrik Interlaken, la Parkettfabrik Bucher und Durrer à Kägiswil, la fabrique des Frères Kuoni à Coire ou la Parketterie Sulgenbach à Berne.

16 On lui doit les plans et la réalisation de l'église paroissiale catholique Saint-Antoine (1898), de la Cité ouvrière de Soret (1897-1898) et du chalet de l'avenue Wendt 36 (1898) à Genève.



Elévation de la gare de Montbovon, Broillet & Wulffleff, 30 avril 1902. AEF Fribourg

L'entrepreneur confirma son enracinement gruérien en faisant construire, comme résidence familiale d'été, le fameux Chalet Ody à Vaulruz, dont les plans furent dressés en 1913 par Frédéric Broillet, ce qui en explique la parenté étroite avec les gares gruériennes[17].

Le bureau Broillet & Wulffleff était sans doute le meilleur du canton même si Bulle possédait avec Louis Waeber et Charles Gillard deux architectes d'un certain renom, mais on ignore s'ils furent au nombre des six ateliers ayant pris part au concours. Sorte de Viollet-le-Duc local engagé à la fois dans la restauration de monuments historiques et dans de multiples réalisations privées et publiques, Frédéric Broillet (1861-1927) et son associé d'origine londonienne Charles-Albert Wulffleff (1864- ?) ont joué un rôle essentiel dans la définition du Heimatstil fribourgeois entre 1901 et 1909. Les gares gruériennes s'inscrivent dans une production très éclectique qui va de l'église paroissiale aux équipements industriels en passant par la villa sous toutes ses formes, l'immeuble de rapport et, bien évidemment, le «chalet suisse» proposé comme alternative au cottage anglais, au pavillon français, à la villa à l'italienne ou au manoir de campagne local. A Fribourg, le petit ensemble de

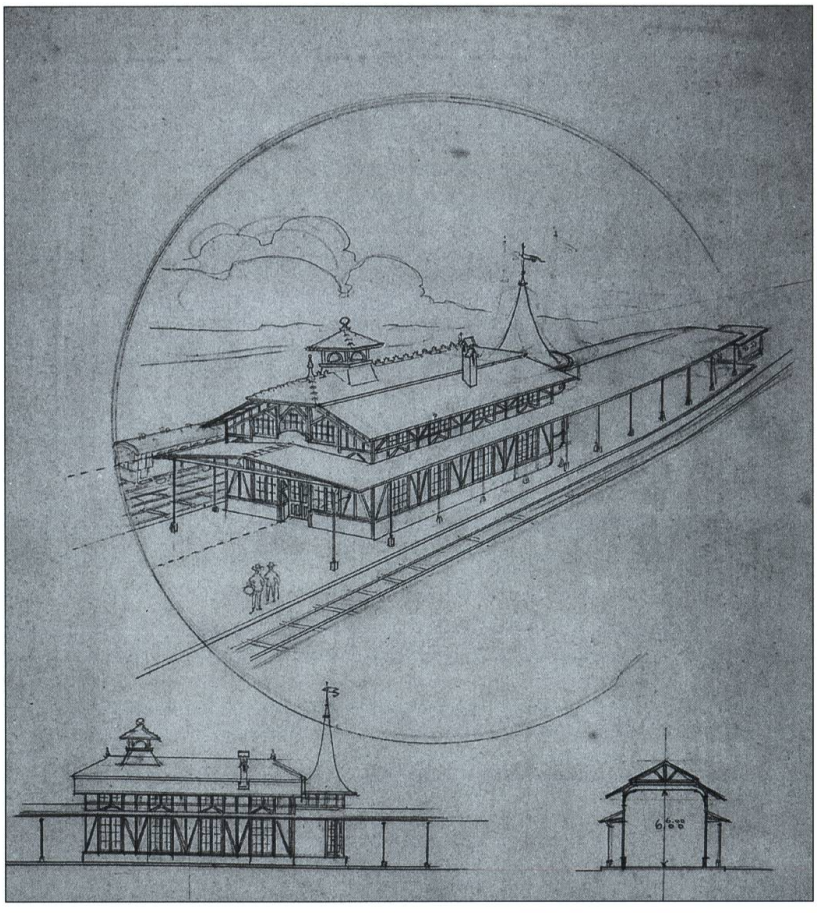
17 AEF, Fonds Genoud-Cuony LI 577. Actuel Hôtel-restaurant Le Manoir, Grand-Rue 53.

Gambach fait ainsi écho aux chalets réalisés sur les flancs du Schoenberg par la Parquet- & Chaletfabrik Interlaken. En 1905, le bureau dessine la «Villa Chaumière» de Pérolles (impasse du Bois 3) où Hans Maurer (1865-1917) fait inscrire son ras-le-bol du «style étranger» et sa volonté de construire un beau chalet «en style suisse»[18]. A l'évocation du Vieux-Fribourg, l'ingénieur-électricien de génie a préféré le chalet, même déformé par un siècle de variations architecturales.

Des machines à rêver

Entre 1904 et 1912, le bureau Broillet & Wulffleff dessine toutes les gares, stations et haltes des CEG, mais également leurs aménagements intérieurs et extérieurs, le mobilier des salles d'attente et des bureaux, les chaises des buffets, les fontaines et les édicules des WC, jusqu'aux découpes et à la calligraphie des enseignes. Il donne également les plans de cinq halles à marchandises, des quatre sous-stations transformatrices – Châtel-St-Denis, Semsales, Bulle et Albeuve – et des remises de locomotives et ateliers de Bulle. Véritable architecte-conseil des CEG, le

Enseignes de gares, Broillet & Wulffleff, 27 juin 1903. AEF Fribourg



Projet de gare provisoire à Bulle, Broillet & Wulffleff, 15 avril 1904. AEF Fribourg

18 «Frömdi Bauart git's scho z'viel / Drum baue n'i im Schwyzerstil.»

bureau fribourgeois élabore tous les projets d'agrandissement de la gare de Bulle, fournit les plans de transformation de l'ancienne tannerie de la rue de Vevey en immeuble de rapport avec annexe réservé à la sous-station électrique, et ceux d'un bâtiment administratif à la rue de Vevey (1904-1906)[19]. Durant la construction des gares des CEG, le village de Neirivue est ravagé par un incendie, le 19 juillet 1904. C'est tout naturellement Broillet & Wullfleff qui fourniront en urgence les plans de l'église, de la cure, de l'auberge du Lion d'Or et des bâtiments de la famille du syndic Geinoz.

La construction en série permet d'aller vite et de limiter les coûts, 50 000 francs pour les gares de 1re classe, entre 26 000 et 34 000 pour la 2e classe, 18 000 pour la 3e classe, y compris la halle aux marchandises. Seules les gares principales de Châtel-St-Denis et de Bulle sont réalisées en maçonnerie et couvertes d'ardoises. Les élévations des autres gares, de type chalet, reprennent les façades du projet Flügel. Les gares de 2e classe, celles de Montbovon et de Grandvillard, proposent, sur un sous-sol, un rez-de-chaussée en maçonnerie comprenant une salle d'attente entre une buvette et le bureau du chef de gare. Le premier étage et les combles, où sont aménagés trois logements de deux pièces plus cuisine ainsi que deux chambres d'employés, sont entièrement réalisés en bois, à double paroi. Les bâtiments sont recouverts en tuiles plates du pays. A Semsales, Vaulruz-Sud, Vuadens-Sud, La Tour-de-Trême, Le Pâquier-Montbarry, Enney, Neirivue, Albeuve, Lessoc, Broc-Village et Broc-Fabrique, les bâtiments aux voyageurs de 3e classe, aux dimensions plus réduites, dépourvus de buvette, ne disposent que d'un logement de trois pièces plus une cuisine. Traitement de faveur pour destinations à la mode: la gare de Gruyères, réalisée en 1910, reçoit une grande marquise tandis que celle de Montbarry est flanquée d'une buvette en annexe. Même les haltes-abris, ouvertes ou de type semi-vestibulé à La Tour-Village et aux Marches, s'inscrivent dans le décor par leur construction en bois, leurs découpes et leurs enseignes. Seules exceptions à la

19 AEF, Fonds Genoud-Cuony XXVII, 209, 1-23.

règle, Estavannens et la Joux-des-Ponts, où deux maisons de garde-barrière empruntées au Jura - Simplon servent de halte.

Dans une mise en scène très aboutie, avec ses automotrices électriques vert prairie et ses chalets, le train a donc contribué à inscrire la Gruyère et ses alpages de moyenne altitude dans le voyage en Suisse. Au-delà du goût du pittoresque qu'il cultive à l'excès, le chalet s'affirme le long des voies comme le véritable prototype de la construction rationnelle, prélude à l'industrialisation et à l'internationalisation de l'habitat, bien avant les «machines à habiter» de Le Corbusier et consorts. Renouant avec un mode de construction et un matériau archaïques que la technologie affine et perfectionne, il prétend réconcilier modernité et tradition, richesse décorative et économie des moyens, dans une supposée permanence culturelle. Gonzague de Reynold ne voyait-il pas dans le chalet, comme beaucoup de ses prédécesseurs, le seul modèle «classique» de l'architecture suisse?

Derrière ses images toutes faites, le chalet révèle le fort besoin d'identité d'une nation bigarrée marquée par ses disparités sociales, économiques et régionales. A l'heure où le «Heidiland» ne connaît plus de frontières, cette helvétisation «tout en chalet» du paysage vaut le détour. Sur ses voies et dans ses arrêts, la Belle Epoque du chemin de fer rêvait d'unir les banlieues improbables aux vues imprenables des sommets, dans un utopique raccommodement de la ville et de la campagne, de la scie à ruban et du ciseau à bois.

Gares, stations et haltes des Chemins de fer électriques de la Gruyère

Station	Type	Construction	A Agrandissement D Démolition T Transformation HS Mise hors service
Ligne Châtel-St-Denis – Bulle – Montbovon		**1900 – 1904**	
Châtel-St-Denis	Gare de 1re classe	1903-1904	1947 A
	Halle aux marchandises, type Jura – Simplon	1903	
	Remise à voitures à 4 voies	1903	
	Sous-station du tronçon Palézieux – Châtel	1903	
Prayoud	Halte-abri	1903	
Semsales	Gare de 3e classe	1902	1929 A
	Sous-station	1902	1931 HS
La Verrerie	Halte	1902	1943 D
Le Crêt	Halte-abri	1917	
La Joux-des-Ponts	Halte en maçonnerie, type Jura – Simplon	1903	1924 D
Vaulruz-Sud	Gare de 3e classe	1903	
Les Colombettes	Halte-abri	1903	
Vuadens-Sud	Gare de 3e classe	1903	
Bulle	Gare	1904	
	Abri provisoire	1904	
	Sous-station	1904	1949 D
	Anc. tannerie transformée en dépôt et bâtiment du personnel	1905	
	Dépôt avec remise à 6 voies et atelier de réparations	1905	
	Halle aux marchandises le long de la colline de la Raisse	1907	
	Bâtiment aux voyageurs des CEG, en bois	1915	1920 A 1945 D
Bulle – Les Jordils	Gare marchandises avec quais de chargement et entrepôts, dite «Gare de l'Ecu»	1904	1952 D
La Tour-de-Trême	Gare de 3e classe	1903	
Le Pâquier-Montbarry	Gare de 3e classe avec buvette en annexe	1903	1983 T
Gruyères	Gare de 2e classe	1910	1965 D
Estavannens	Halte en maçonnerie, type Jura – Simplon	1903	1970 D
Enney	Gare de 3e classe	1903	
Grandvillard	Gare de 2e classe	1903	
	Halle aux marchandises	1903	
Neirivue	Gare de 3e classe	1905-1906	
Albeuve	Gare de 3e classe	1903	1974 D
	Sous-station	1902	1931 HS
Lessoc	Gare de 3e classe	1903	1974-1975 D
Montbovon	Gare, gare de 2e classe agrandie	1903	
	Halle aux marchandises	1903	1981 D
	Remise à voitures	1903	
Epagny	Halte	1914	
Gruyères	Gare	1910	
Ligne Bulle – Broc-Fabrique		**1912**	
La Tour-Village	Halte-abri	1914	
Epagny	Halte-abri	1914	1983 D
Les Marches	Halte-abri	1912	
Broc-Village	Gare de 3e classe	1912	
Broc-Cailler	Gare de 3e classe	1912	

Bibliographie

ANKER, Valentina
BRULHART, Armand *et al* — *Le chalet dans tous ses états. La construction de l'imaginaire helvétique*, Genève, 1999.

BROILLET, Frédéric — «Les bâtiments des gares et stations des Chemins de fer électriques de la Gruyère», in *Bulletin technique de la Suisse romande (BTSR)*, 25 avril 1904, pp. 195-196.

ROCHAIX, Jean-Louis
GRANDGUILLAUME, Michel — «CEG Chemins de fer électriques de la Gruyère», in *Voies étroites de Veveyse et Gruyère*, Lausanne, 1984, pp. 81-264.

VERNES, Michel — «Le chalet infidèle ou les dérives d'une architecture vertueuse et de son paysage de rêve», in *Revue d'histoire du XIX^e siècle*, 2006-32, Varia, mis en ligne le 12 juillet 2006. URL: http://rh19.revues.org/document1099.html.

SCHENK, P. — «Chemins de fer électriques de la Gruyère», in *Bulletin technique de la Suisse romande (BTSR)*, 25 janvier 1904, pp. 49-59 et 10 février 1904, pp. 105-112.

STUTZ, Werner — *Bahnhöfe der Schweiz. Von den Anfängen bis zum Ersten Weltkrieg*, Zürich 1976.