

**Pont de Grandfey – art ou mobilité douce :
où sont les priorités du canton ?**

Question

Un passage pour la mobilité douce dès la première heure

Le viaduc de Grandfey sur la ligne ferroviaire Berne–Fribourg est l'un des plus grands ponts de Suisse. Le pont de 334 mètres de long et 82 mètres de haut en poutres à treillis en acier a été construit de 1858 à 1862. Sur six socles massifs de pierre s'élevaient des piliers en treillis qui portaient un tablier constitué d'une imposante poutre à treillis sur lequel a été construite la voie ferrée. A l'intérieur de ce tablier se trouvait un passage pour les piétons et les petits chars. Ainsi, le viaduc de Grandfey permettait un nouveau franchissement des longues et peu praticables gorges de la Sarine pour le trafic léger.

Avec l'électrification du réseau des chemins de fer fédéraux, le pont a dû être renforcé afin de pouvoir supporter le poids et les vitesses toujours plus grandes des locomotives et convois ferroviaires. Des travaux entrepris de 1925 à 1927 sur un concept de Robert Maillart, pionner des constructions en béton de Suisse, ont donné au pont de Grandfey une nouvelle silhouette. Les six piliers en treillis d'acier ont été complètement bétonnés et reliés entre eux par de larges arcs en béton, au sommet desquels se trouve le passage réaménagé pour les piétons.

Aujourd'hui, le pont de Grandfey est un élément important du réseau pédestre et cyclable reliant la capitale du canton et ses environs comprenant de nombreux buts d'excursion et présentant un fort potentiel de pendulaires. Le pont est aussi un symbole de la liaison entre les francophones et les germanophones.

Le pont représente une liaison importante et en soi attractive pour la « mobilité douce » qui est de plus en plus importante pour le tourisme, la santé et la mobilité et ceci en particulier dans l'agglomération. Pour certains, le pont sert de liaison directe et sans dénivellation entre Düdingen et Fribourg, pour d'autres de liaison lors d'excursions touristiques, pour d'autres encore il est lui-même un but de promenade.

Main courante comme pierre d'achoppement

Le passage du viaduc de Grandfey est l'un des plus beaux tronçons des chemins pédestres et pistes cyclables du canton de Fribourg. Sur ce passage se trouve une sculpture moderne de l'artiste américain Richard Serra. L'œuvre représente une poutre de métal en forme de L et a été érigée en 1988. L'objet a été défiguré en été 2007 lorsque les CFF y ont scellé une main courante. Cette sculpture est très controversée dans la population, car elle est gênante et dangereuse, spécialement pour les cyclistes.

Alors que les citoyens demandent depuis de nombreuses années de trouver une solution constructive et pragmatique, le canton a réagi en l'espace de quelques jours pour protéger l'œuvre d'art. La main courante a été enlevée rapidement.

Depuis longtemps, l'accès au pont est critiqué car il est pénible, dangereux et presque impraticable. Les rampes sont en effet raides et étroites, la sculpture n'en facilitant pas l'accès, bien au contraire puisqu'elle augmente le risque d'accident et rend le passage difficile voire impossible pour maints utilisateurs.

L'accès au pont est problématique et discriminatoire pour les familles avec poussettes, les cyclistes, les personnes âgées et handicapées (chaises roulantes) et les cyclistes avec

remorque pour enfant. Le canton n'a, à ce jour, pas réagi à cette problématique et s'est contenté de prendre principalement position du point de vue culturel.

Depuis bientôt deux décennies, les prolongements en métal ont fait l'objet de critiques fréquentes de la population, car ils gênent fortement l'accès au pont. Les réactions suite au dernier incident montrent une nouvelle fois à quel point la sculpture est impopulaire et controversée. Une œuvre d'art peut avoir pour but de heurter et d'échauffer les esprits. Cependant, les nombreuses réactions et suggestions des citoyens montrent qu'ils n'ont pas été pris au sérieux durant de nombreuses années. Les propositions vont de rampes moins raides et plus larges (qui seraient accessibles en chaise roulante et à vélo avec une remorque) à la suppression de la sculpture.

Les dernières réactions du canton (Service des biens culturels) montrent que la priorité première est l'œuvre d'art et que les aspects de sécurité et d'accessibilité viennent ensuite.

A ce propos se posent les questions suivantes :

Comment le canton explique-t-il et justifie-t-il le fait qu'il n'ait pas vraiment pris en compte les critiques de la population durant toutes ces années ?

Quelle importance est accordée au pont de Grandfey en tant que liaison et élément du réseau cyclable et piéton officiel de l'agglomération ?

Comment le canton garantit-il que ce chemin ne soit plus discriminant pour les « minorités » (familles avec remorque de vélo, chaises roulantes, etc.) ?

Dans quelle mesure les autorités locales (communes, région, canton), les groupements d'intérêts (mobilité douce, associations d'handicapés) et la population ont-ils été associés à la mise en place de la sculpture et des rampes d'accès ?

Dans quelle mesure l'avis des représentants des autorités locales et associations va-t-il dorénavant être pris en compte ?

Sur quels critères la pesée des intérêts sera-t-elle effectuée pour évaluer la situation actuelle ?

Serait-il envisageable que le canton libère les CFF des servitudes concernant la sculpture ?

Le 14 septembre 2007

Réponse du Conseil d'Etat

Préambule

Le pont de Grandfey est remarquable tant par sa qualité d'ouvrage d'art due à l'architecte Robert Maillart, son insertion dans le site naturel du lac de Schiffenen que par la sculpture « Maillart Extended » de Richard Serra qui le prolonge. Toutes ces composantes en font son originalité et méritent d'être conservées. Il constitue un des plus beaux et plus célèbres ouvrages d'art du réseau ferroviaire helvétique et largement reconnu au-delà de nos frontières.

Le pont appartient aux Chemins de fer fédéraux suisses (CFF) et la sculpture à l'Etat de Fribourg. Un contrat de servitude a été passé en 2003 entre ces deux entités dans le but de préserver la sculpture. Il impose aux CFF de tolérer l'œuvre et à l'Etat de Fribourg de l'entretenir afin d'en assurer durablement l'existence.

La main courante installée contre la sculpture en 2007 par les CFF a été supprimée quelques semaines plus tard par leurs soins.

Le pont de Grandfey est également un tronçon d'un itinéraire touristique suisse pour les piétons et les vélos (itinéraire cyclable 59 de « La Suisse à vélo ») qui traverse notre canton de Jaun à Morat.

On y accède de chaque côté par un escalier d'une vingtaine de marches relativement raide, muni de mains courantes latérales et partiellement aménagé d'un côté en rampe pour vélo. La sculpture est installée au milieu de l'escalier et constitue sans conteste une gêne, mais n'empêche l'accès ni aux piétons ni aux cyclistes.

Expertise

Une expertise a été demandée par les CFF au Bureau pour la protection des accidents (BPA) pour qu'il se détermine sur les risques qu'encourent les différentes catégories d'usagers du pont, compte tenu de l'état des lieux et de la sculpture de Serra.

Le BPA arrive en substance aux conclusions suivantes :

- en ce qui concerne les enfants en bas âge, la pratique et le bon sens veulent que ceux-ci soient tenus par la main ou installés dans une poussette. Il n'y a pas de mesure particulière à prendre pour cette catégorie d'usagers ;
- les enfants en âge de scolarité et les jeunes sont, dès l'âge de huit ans, en mesure de reconnaître et de déterminer un danger. Une installation tridimensionnelle ne les empêcherait pas de marcher sur la sculpture et n'augmenterait par conséquent pas la sécurité ; des mesures de grande envergure concernant notamment les balustrades seraient nécessaires pour garantir un niveau de sécurité homogène pour ce groupe d'âge ;
- les personnes âgées ou handicapées ne peuvent pratiquement pas accéder à la plateforme pour les piétons, compte tenu de la raideur des escaliers en bout de pont ;
- les deux-roues accèdent et quittent le pont par la rampe aménagée dans le bord des escaliers. La configuration des lieux leur impose de descendre du vélo pour emprunter l'escalier et d'adapter leur vitesse sur le pont. La sculpture rend le passage légèrement plus étroit, mais pas impraticable.

En conclusion, l'expert considère que l'installation d'un pictogramme signalant l'interdiction de marcher sur la poutre ainsi que d'un panneau explicatif sur l'histoire de l'œuvre et son sens devraient suffire comme moyens d'information et de prévention pour les promeneurs et les cyclistes.

Réponse aux questions posées

Comment le canton explique-t-il et justifie-t-il le fait qu'il n'ait pas vraiment pris en compte les critiques de la population durant toutes ces années ?

Le canton n'est pas resté insensible aux critiques qui ont pu être formulées occasionnellement. Il y a lieu toutefois de ne pas perdre de vue que le pont de Grandfey ne lui appartient pas, qu'il est propriété privée des CFF, lesquels sont par conséquent responsables de tout vice de construction ou défaut d'entretien de l'ouvrage.

Quelle importance est accordée au pont de Grandfey en tant que liaison et élément du réseau cyclable et piéton officiel de l'agglomération ?

Le pont de Grandfey figure au plan cantonal des transports. Il est très attractif par sa situation et permet aux cyclistes et aux piétons de relier de la façon la plus directe Fribourg

et Düdingen. Le plan cantonal des transports, adopté par le Conseil d'Etat en mars 2006, mentionne les buts de la politique du canton en matière de mobilité douce. Il s'agit, en particulier, de rendre les liaisons piétonnes sûres, attractives et les plus directes possibles et de mettre en place un réseau cyclable cohérent destiné au trafic pendulaire entre les localités.

Comment le canton garantit-il que ce chemin ne soit plus discriminant pour les « minorités » (familles avec remorque de vélo, chaises roulantes, etc.) ?

De par sa structure et la configuration des lieux, le pont de Grandfey ne permet pas à tous les usagers de l'emprunter. Lors de sa construction, le concept de barrière architecturale n'était pas connu et n'a pas conséquent pas pu être pris en compte. Notons toutefois que tout itinéraire piétons ou cyclistes ne peut ou ne doit pas forcément être emprunté par l'ensemble de la population, ainsi en va-t-il par exemple d'itinéraires de montagne et de nombreux bâtiments ou tours historiques.

Dans quelle mesure les autorités locales (communes, région, canton), les groupements d'intérêts (mobilité douce, associations d'handicapés) et la population ont-ils été associés à la mise en place de la sculpture et des rampes d'accès ?

La mise en place des rampes d'accès date de la construction du pont au XIX^e siècle ou de sa transformation de 1925 à 1927, époques où la participation des autorités et des groupements d'intérêts divers n'avait vraisemblablement pas la même acception qu'aujourd'hui. Par contre, la mise en place de la sculpture est plus récente. Elle a été commandée en 1988 par un collectionneur d'art bernois et installée sur le domaine des CFF. Le Conseil d'Etat n'a pas été associé à cette opération purement privée. L'Etat n'est devenu propriétaire de l'œuvre qu'en 2002.

Dans quelle mesure l'avis des représentants des autorités locales et associations va-t-il dorénavant être pris en compte ?

Les autorités locales et les associations, de même que tout intéressé, pourront intervenir dans le cadre de procédures qui pourraient être engagées en cas de travaux de planification ou de modification affectant le pont.

Sur quels critères la pesée des intérêts sera-t-elle effectuée pour évaluer la situation actuelle ?

La situation actuelle est stable depuis que la main courante installée contre la sculpture a été supprimée. Il n'est pas prévu de faire une évaluation de la situation actuelle.

Serait-il envisageable que le canton libère les CFF des servitudes concernant la sculpture ?

Selon le contrat de servitude, les CFF, propriétaires du pont, s'engage à tolérer l'œuvre d'art. Libérer les CFF de cette obligation reviendrait à décider de retirer la sculpture de Richard Serra du pont de Grandfey. Or, le Conseil d'Etat ne souhaite pas que « Maillart Extended » soit enlevé du pont de Grandfey, compte tenu notamment de l'engagement pris lorsque l'Etat en est devenu propriétaire et de la valeur artistique importante de cette œuvre d'art. Les CFF n'ont, par ailleurs, pas exprimé la volonté de ne plus tolérer à l'avenir cette œuvre d'art sur leur propriété.

Fribourg, le 4 décembre 2007