



Beat Vonlanthen,  
conseiller d'Etat. (sp)

**EDITORIAL**

**Enjeu du RER**

Un système de transports efficace est l'une des conditions essentielles du développement économique d'une région ou d'un pays. En permettant la fluidité des échanges, le déplacement rapide des personnes et des marchandises, le désenclavement de régions excentrées, il contribue de manière décisive à la prospérité économique et à la qualité de vie. Le développement particulier des transports publics permet d'assurer une mobilité respectant les principes du développement durable. Le canton de Fribourg se situe entre les agglomérations de Berne et Lausanne qui, toutes deux, cherchent à renforcer leur position et leur attractivité. Même si son essor est dû pour une part à la proximité de ces deux pôles, le canton de Fribourg encourage la création d'emplois dans ses propres frontières tout en entretenant une collaboration étroite avec les villes et les cantons voisins.

Beat Vonlanthen, conseiller d'Etat  
Suite page 2

**SOMMAIRE**

Bulle sera reliée à Berne	3
Fribourg-Bulle: un cas d'école	4
Objectifs du directeur des TPF	5-6
Ambitions de l'Agglo de Fribourg	7
Fribourg: mobilité combinée	8
Confort dopé avec le RER	9
Horaire Romandie 2013	10-11
Les recettes de MOBUL	12
Bulle: agglo en plein essor	13
Duplex Grandes Lignes	14
Pont mis au gabarit à Yverdon:	15
Histoire du rail fribourgeois	19
Maquettes à Grange-Paccot	20

# Transports romands

## Fribourg / Freiburg

Bulletin d'information sur les transports publics de Suisse romande et de France voisine

# Fribourg: le grand tournant



La nouvelle rame Flirt revêtue de la livrée des TPF sera le symbole du RER Fribourg / Freiburg.  
(photo André von Arx)

Le canton de Fribourg s'apprête à vivre la première étape de sa révolution ferroviaire à la fin de cette année 2011. Ses autorités n'ont pas hésité à se lancer dans cette démarche novatrice afin d'adapter son concept de transports publics aux défis du XXI<sup>e</sup> siècle.

Démarche audacieuse assurément, car il fallait projeter un Réseau express régional (RER) fribourgeois répondant aux besoins de la clientèle en forte croissance ces dernières années. Pour mener à bon port ce projet, il a fallu engager des travaux considérables. C'est la ligne Bulle – Romont qui a été le théâtre des chantiers les plus spectaculaires. Il s'agissait de se doter d'une infrastructure pour intégrer cette antenne dans le RER fribourgeois et instaurer des liaisons ferroviaires directes Bulle – Fribourg et même Bulle – Berne aux heures de pointe.

Après la construction de l'autoroute A12, c'est ainsi une seconde mutation, celle-là ferroviaire, qui se prépare pour la capitale de la Gruyère, qui était la seule ville de Suisse à ne pas être insérée dans le maillage des grandes lignes de la Confédération.

**ETOILE PERFORMANTE**

Pour autant, la vision fribourgeoise ne se limitera pas à cette liaison Gruyère – Ville fédérale. Le RER Fribourg / Freiburg souhaite s'ouvrir à tous ses voisins, afin de desservir de manière optimale l'étoile de la ville de Fribourg. C'est ainsi que ce RER rayonnera vers ses voisins: Vaud, avec les lignes Fribourg – Palézieux – Lausanne – Genève et Fribourg – Payerne – Estavayer-le-Lac – Yverdon-les-Bains; Neuchâtel, avec la ligne Fribourg – Morat – Anet – Neuchâtel. Enfin, le RER fribourgeois s'intégrera

parfaitement au RER bernois avec la ligne actuelle Fribourg – Berne – Thoune, desservie par le BLS.

Dans cet objectif, des gares seront aménagées en point de croisement afin d'assurer à terme la cadence semi-horaire sur toutes les lignes de l'étoile fribourgeoise.

Le matériel roulant sera renouvelé et renforcé. Le canton n'oubliera pas pour autant son réseau à voie métrique du sud du canton, avec notamment la modernisation de sa liaison Bulle – Châtel-Saint-Denis – Palézieux. Il veillera également à ce que les bonnes correspondances soient maintenues avec le RER vaudois, dans le cadre de l'horaire Romandie 2013 ambitieux des CFF.

C'est dire que le canton de Fribourg entre de plain pied dans un système ferroviaire digne du XXI<sup>e</sup> siècle, dans le sillage des grands frères que sont les RER zurichois et bernois. *BLN*

# EDITORIAL Le RER pour répondre aux besoins croissants de mobilité

Suite de la première page

Le renforcement de la position du canton de Fribourg au sein du réseau des villes et agglomérations de Suisse passe par une adaptation et un renforcement de ses transports publics. Ceux-ci doivent pouvoir répondre aux besoins de mobilité toujours plus grands, ainsi qu'à la forte évolution démographique attendue dans le canton d'ici à 2040. A cette fin, le Conseil d'Etat du canton de Fribourg a décidé de mettre en service un réseau express régional, le RER Fribourg | Freiburg, qui constituera l'ossature principale du réseau de transports publics sur laquelle viendront se greffer les dessertes régionales et locales selon le principe d'une chaîne continue de transports.

Le RER est un système de transport public dont l'efficacité n'est plus à prouver. Il existe depuis longtemps dans les grandes villes européennes et a connu un très fort développement ces dernières décennies en Suisse, en particulier à Zurich et à Berne. Le RER Fribourg | Freiburg vise à moderniser le réseau fribourgeois de transport public en s'inspirant des mêmes principes déjà appliqués dans d'autres grandes villes suisses.

Par sa structure, le projet RER Fribourg | Freiburg est conçu de manière à desservir toutes les régions du canton. La cadence de trente minutes sera la norme sur l'ensemble des lignes desservant le centre cantonal. En outre, le RER aura un caractère ouvert en direction des cantons voisins puisque les

lignes du RER desserviront notamment Payerne, Yverdon-les-Bains, Neuchâtel et Berne. Ainsi, les districts situés aux frontières cantonales ne seront pas pénalisés par un système de transport qui serait tourné exclusivement vers le centre cantonal.

La population fribourgeoise, par ce net développement de l'offre, sera ainsi incitée à choisir davantage les transports publics.

Je vous souhaite bonne lecture et bon voyage sur le RER Fribourg | Freiburg dont la première étape sera mise en service le 11 décembre 2011.

**Beat Vonlanthen,**  
conseiller d'Etat  
du canton de Fribourg,  
directeur de l'Economie  
et de l'Emploi

## Cure de jeunesse entre Bulle et Romont

L'intégration de la ligne à voie normale Bulle – Romont dans le Réseau express régional (RER) fribourgeois a nécessité d'importants travaux sur cette antenne se branchant à Romont sur la ligne du Plateau Lausanne – Berne.

Pour ce faire, il a même fallu fermer totalement la ligne dès la fin du mois de mai 2011. Un service de substitution par car a desservi les localités.

Selon Martial Messeiller, attaché de communication des Transports publics fribourgeois, il s'est agi essentiellement d'aménager les points de croisement dans les gares de Vuisternens-devant-Romont, de Sâles et de Vulruz, afin de permettre aux trains de les traverser à une vitesse soutenue. Les appareils de voie ou aiguillages sont arrivés par camion du Tessin, la gare de Vulruz ayant été la dernière à avoir été équipée.

On a également remplacé voies et caténaires, tout en renouvelant les installations de sécurité. Si auparavant, c'était le Centre d'exploita-

tion de Lausanne (CEL) qui gérait la marche des trains, ce sera désormais de Bulle que sera télécommandé le trafic. Non seulement, la cadence semi-horaire sera appliquée entre Bulle et Fribourg (avec prolongation partielle jusqu'à Berne), mais la capacité sera considérablement augmentée. Les trains n'observeront aucun arrêt entre Bulle et Romont, pour réduire les

temps de parcours. Aussi les localités intermédiaires seront-elles desservies par bus, certaines étant éloignées de leur gare.

Mais il n'est pas exclu qu'à terme circule un certain nombre de trains régionaux avec arrêts intermédiaires. Toutefois, la voie unique limite la souplesse d'exploitation, même avec trois points de croisement. (bln)



Travaux de pose d'aiguillage en gare de Vulruz. (photo sp/tpf)

### A nos lecteurs

Le onzième numéro de «Transports romands» présente les grands projets ferroviaires que le canton de Fribourg est en passe de finaliser pour le changement d'horaire de décembre 2011.

Il ne s'agit rien de moins que d'instaurer un Réseau express régional (RER) fribourgeois qui rayonnera sur toutes les régions du canton, mais aussi sur les cantons voisins. Autre défi non moins audacieux, ce projet permettra enfin d'arrimer la ville de Bulle au réseau ferroviaire des grandes lignes de Suisse.

Ce numéro essentiellement fribourgeois marque également une étape symbolique pour «Transports romands», car il achève en quelque sorte la ronde des cantons de Suisse occidentale que nous avons amorcée en automne 2008. Nous avons ainsi pu compter sur les précieux appuis de tous les cantons romands et de Berne. Nous tenons à les remercier très vivement, car ils ont contribué de manière déterminante au développement de notre revue.

Nous souhaitons également remercier sincèrement nos lecteurs et nos abonnés qui sont aussi de plus en plus nombreux ces derniers mois, grâce à la promotion de diverses associations spécialisées dans les transports et à quelques journalistes ferroviaires qui se sont fait l'écho de notre brochure dans leurs colonnes de manière élogieuse.

Nous joignons aussi notre gratitude aux chroniqueurs et aux photographes qui nous ont proposé des contributions de qualité. Nous exprimons également notre reconnaissance aux annonceurs dont le soutien est important pour la bonne marche de la revue.

Enfin, nous adressons nos vifs remerciements à nos lecteurs qui ont renouvelé leur abonnement. Afin de poursuivre notre information, nous invitons nos autres lecteurs à souscrire un abonnement annuel de 25 francs pour quatre numéros (soutien dès 30 francs).

Ce montant est à verser auprès de la Banque romande Valiant, à Delémont, sur le compte: n° 16 3.225.404.00. IBAN: CH79 0625 0016 3225 4040 0; ou sur le CCP 30-38195-5, avec mention «Transports romands».

La rédaction

# RER / FR: Bulle sera reliée à Berne

Le canton de Fribourg est à l'aube d'une révolution en matière de transports publics. Il s'apprête en effet à instaurer son futur Réseau express régional (RER) à la fin de l'année 2011. Avec comme innovation emblématique, l'intégration de la ville de Bulle au réseau des grandes lignes. Car l'agglomération bulloise était sans doute la seule de Suisse de cette importance à ne pas être partie prenante du réseau ferroviaire fédéral.

Le RER fribougeois sera aménagé en deux phases. La première sera réalisée à la fin de l'année 2011. Cette «vision» a pour objectif de moderniser le réseau cantonal, afin de le rendre plus attractif et plus performant. Des études de planification ont été lancées en concertation entre le canton et les entreprises de transport desservant le canton (Transports publics fribougeois / TPF, CFF et BLS). Décision a donc été prise d'aménager un RER cantonal en deux étapes, avec l'intégration de Bulle et de son agglomération dans le réseau national.

## DESSERTE ACTUELLE

Jusqu'à maintenant, Bulle était raccordée à Romont par une ligne ferroviaire et à Fribourg par un service de car direct empruntant l'autoroute A 12. Or, même si ces liaisons autoroutières étaient plus rapides que les relations par rail, actuellement elles ne garantissent plus la fiabilité et la ponctualités souhaitées en raison de la densité croissante du trafic.

C'est pourquoi, il a été décidé de créer des liaisons ferroviaires directes Bulle – Romont – Fribourg à la cadence de la demi-heure, liaisons prolongées jusqu'à Berne aux heures de pointe. Pour réduire les temps de parcours, les liaisons Bulle – Romont se feront sans arrêt, si bien que la desserte fine des villages se fera par car. Ce qui sera positif pour les communes éloignées de la ligne ferroviaire, mais négatif pour celles qui en sont



Une rame Flirt aux couleurs fribougeoises (TPF) en gare de Romont.

(photo sp/tpf)

proches. Cependant, rien n'est encore définitivement arrêté et certaines relations ferroviaires pourraient observer des arrêts de manière ponctuelle.

Même si la voie avait déjà été modernisée, des travaux importants ont été entrepris pour réduire les temps de parcours. Il s'agit notamment de permettre aux trains d'entrer simultanément aux trois points de croisement sans réduction de vitesse et d'aménager les passages à niveau.

L'horaire de cette première phase entrera en vigueur en décembre 2011, avec la circulation de rames doubles avec coupe-accroche à Romont desserviront respectivement Bulle et Palézieux. Dans une phase ultérieure, les rames de Palézieux seront prolongées par Puidoux-Chexbres jusqu'à Vevey par la ligne dite des Vignes.

## L'ETOILE DE FRIBOURG

Dans le cadre de la deuxième étape, la cadence à la demi-heure sera introduite sur toutes les lignes au départ de Fribourg: Berne (c'est déjà le cas avec le RER bernois); Romont – Bulle / Palézieux);

Payerne – Estavayer-le-Lac – Yverdon-les-Bains; Morat – Anet (prolongement jusqu'à Neuchâtel toutes les heures, pour des raisons de capacité sur la Directe Berne – Neuchâtel). Une option est à l'étude pour des liaisons Fribourg – Chiètres, via Morat.

Cette intégration nécessitera d'aménager des points de croisement à Cheyres, à Grolley et à Givisiez. Par la même occasion, on modernisera ces deux dernières gares. La station de Givisiez, située à la bifurcation des lignes de la Broye et du Moratois, sera aménagée de telle sorte qu'elle puisse absorber le passage de quatre trains par heure.

La première étape, prévue pour la fin de 2011, se met en place selon le calendrier. Le matériel roulant a été commandé pour cette première phase. Comme on manque de capacité sur la ligne de Morat, on pourrait envisager de faire circuler des rames à deux niveaux, cette ligne ne présentant aucun obstacle (tunnel ou pont).

## FRIBOURG – LAUSANNE

L'un des objectifs du canton de Vaud est de mettre Lausanne à moins d'une heure de Berne, ce qui serait également favorable pour les relations entre Fribourg et Lausanne. Selon l'Office fédéral des

transports (OFT), il faudrait creuser un nouveau tunnel près de Vauderens, mais le projet n'est pas inscrit dans le premier paquet de la nouvelle politique fédérale ferroviaire (Step ou pas à pas). Martin Tinguely, chef du Service cantonal des transports et de l'énergie fribougeois), ne cache pas son étonnement face au virage à 180 degrés de cette politique qui fixe comme première priorité l'augmentation de capacité (rames à deux niveaux plus longues) et qui renonce à certaines infrastructures jugées auparavant indispensables.

Selon le chef cantonal des transports, il est certes nécessaire de renforcer la capacité, mais il ne faut pas pour autant biffer des investissements d'infrastructure. On devrait parfois limiter certaines normes qui alourdissent les budgets d'infrastructure au risque de les faire échouer.

Pour le canton de Fribourg, il s'agit d'offrir des conditions de transport modernes, confortables et performantes, éléments d'autant plus appréciables que les axes routiers sont de plus en plus chargés. Une campagne de promotion en faveur du report modal de la route au rail s'est déroulée à Fribourg, durant la semaine de la mobilité du 17 au 22 septembre.

Blaise Nussbaum

# Liaison Bulle - Fribourg: un cas d'école

La mise en service d'une liaison ferroviaire directe entre Bulle et Fribourg, via Romont, dès l'horaire de décembre 2011, est un cas exemplaire de raccordement d'une ville au réseau national. Le hasard de l'histoire a voulu que le chef-lieu gruérien, comme d'autres cités, ne se trouve pas sur les grandes transversales helvétiques construites au XIX<sup>e</sup> siècle.

On trouva comme solution de construire une ligne à voie normale Bulle – Romont, se branchant au réseau suisse dans le chef-lieu de la Glâne, avec les inconvénients d'une rupture de charge et un allongement du temps de parcours. Lors de la construction de l'autoroute A 12 Berne – Fribourg – Vevey, non seulement la ville de Bulle se trouva désenclavée sur le plan routier, mais on instaura une liaison directe routière assurée par les cars de la compagnie GFM, devenue TPF. Elle avait l'avantage d'être directe, rapide et sans transbordement.

Toutefois, au fil de ces dernières années, cette liaison a été victime de la croissance du trafic automobile, notamment dans les agglomérations urbaines, ce qui ne lui permettait plus de garantir les temps de parcours de l'horaire.

Un groupe de députés a donc déposé et développé le 6 mai 2009 un mandat demandant au Conseil d'Etat fribourgeois de s'engager dans les plus brefs délais pour qu'une liaison ferroviaire directe Bulle–Romont–Fribourg soit instaurée au plus tard en décembre 2010, en y attribuant les moyens nécessaires.



La gare de Bulle entièrement relouée, désormais l'une des plus belles de Suisse romande.

(photo sp/tpf)

## REPONSE DU CONSEIL D'ETAT

Vu l'ampleur des travaux à réaliser ainsi que le nombre d'intervenants externes à l'administration dans ce dossier, le Conseil d'Etat a pris quelque temps pour répondre aux dépositaires du mandat.

L'exécutif a souligné l'importance qu'elle attachait depuis plusieurs années à la réalisation d'un RER fribourgeois. Dans le cadre de la convention signée avec les CFF concernant le départ de Fribourg de CFF Cargo, le Conseil d'Etat et les CFF avaient décidé le 15 mai 2008 un renforcement de la collaboration entre les CFF et les TPF en vue d'un RER fribourgeois. Dès février 2009, la Direction cantonale de l'économie et de l'emploi a mandaté le Service des transports et de l'énergie pour évaluer deux variantes de liaison ferroviaire entre Bulle et Fribourg, en collaboration avec les TPF et les CFF. Sur la base de cette étude, le Conseil d'Etat a défini sa politique en la matière au mois de décembre 2009. Il a en particulier donné la mission aux TPF et aux CFF de mettre en place une liaison ferroviaire attractive entre Bulle et Fribourg via Romont dès le changement d'horaire de décembre 2011.

La liaison entre Bulle et Fribourg est actuellement assurée, du lundi

au vendredi, à la cadence semi-horaire par le bus direct (cadence horaire le week-end). Le temps de parcours s'élève à 32 minutes. Des difficultés de circulation sont souvent rencontrées aux heures de pointe à l'entrée des villes de Fribourg et de Bulle, si bien qu'à ces périodes, le temps de parcours effectif dépasse les 32 minutes prévues par l'horaire.

La liaison actuelle en bus compte 29 kilomètres, dont 23 kilomètres d'autoroute. A titre de comparaison, le trajet en train de Bulle à Fribourg via Romont mesure 44 kilomètres. Pour égaler le temps de parcours du car, le train doit circuler à une allure moyenne de 83 km/h. Actuellement, la ligne de bus transporte annuellement environ un demi-million de voyageurs (en 2008, 465 000 passagers).

## FLUX DE PENDULAIRES

Les données du recensement fédéral de 2000 permettent une bonne représentation de la structure des flux pendulaires principaux. Ces données prennent en compte uniquement les flux de voyageurs entre les villes mentionnées. Elles ne comprennent donc pas les voyageurs pendulaires sur d'autres liaisons, par exemple Grandvillard – Fribourg ou Bulle–Genève. La liaison entre Bulle et Fribourg est de

loin la plus importante (816 pendulaires entrants et sortants). Ensuite, ce sont les mouvements pendulaires avec Châtel-Saint-Denis (208) et Lausanne (182) qui sont les plus nombreux, environ 3,5 fois plus qu'avec Berne (65).

## DEUX VARIANTES

Deux variantes d'amélioration de l'offre entre Bulle et Fribourg ont été étudiées dans le cadre du groupe de travail. Pour rappel, la liaison Bulle–Fribourg est actuellement assurée toutes les 30 minutes par le bus direct. Son temps de parcours s'élève à 32 minutes.

La variante de base prévoyait une liaison Bulle–Fribourg toutes les 30 minutes en alternance avec le train direct (sans changement à Romont) et le bus direct; une liaison régionale Bulle–Romont par le train, avec desserte des localités sur cet axe.

La variante selon l'option des TPF – CFF proposait une liaison ferroviaire Bulle–Fribourg toutes les 30 minutes avec le train. Les missions de desserte régionale des localités entre Bulle et Romont sont assurées par car, ce qui permet de mieux desservir certaines localités dont la gare est excentrée.

BLN

Suite page 12

### La ligne Bulle-Romont: 18,190 km

- 1868: Ouverture de la ligne.
- 1946: Electrification.
- 2011: Gestion télécommandée de Bulle.
- 2011: Raccordement de Bulle au réseau national.

# RER: les options du directeur des TPF

Le nouveau directeur des Transports publics fribourgeois (TPF) Vincent Ducrot a bien voulu répondre à nos questions relatives à l'instauration prochaine d'un RER (Réseau express régional) du canton de Fribourg, en corrélation étroite avec le RER de l'agglomération de la Ville fédérale.

**- Quelles ont été les grandes étapes préalables à l'avènement d'un RER à Fribourg en décembre prochain?**

- La décision du Conseil d'Etat fribourgeois de lancer, pour décembre 2011, la liaison Bulle-Romont-Fribourg-Berne a été prise en décembre 2009. Dès lors, la mise en place de la première étape de ce RER s'est apparentée à une véritable course contre la montre. Un comité de pilotage groupant l'Office fédéral des transports, le Services des transports et de l'énergie du canton de Fribourg, les CFF et les TPF a été mis en place pour coordonner les multiples facettes du projet.

**CONCEPT CFF-TPF**

**- Pourquoi le concept de RER se développe-t-il sous les auspices de l'association TPF - CFF plutôt que celle TPF - BLS?**

- La mise en place du RER Fribourg I Freiburg a été confiée pour la première étape aux TPF et aux CFF. C'est une décision du Conseil d'Etat fribourgeois qui avait abordé cette question avec les CFF, dans le cadre d'une convention signée lors de l'annonce de la fermeture de CFF Cargo à Fribourg. Le BLS n'est pas oublié. Il sera associé à la deuxième étape du RER en 2014. La collaboration s'inscrit également dans la répartition des tâches actuelles entre Bulle et Fribourg.



Travaux en gare de Sâles pour la revitalisation de Bulle - Romont. (photo sp/tpf)

**- Quelle sera l'articulation, sur le plan horaire, tarifaire et commercial, entre la ligne Bulle - Fribourg - Berne du RER de Fribourg et la ligne (Romont) - Fribourg - Berne du RER de Berne?**

- La nouveauté réside dans la mise en service de la ligne directe Bulle-Berne. Des trains circuleront toutes les 30 minutes du lundi au vendredi, de 6h à 20h entre Bulle et Fribourg. Sept paires de courses poursuivront leur route jusqu'à Berne aux heures de pointe. La cadence passera à l'heure de 20h à 23h, de même que les samedis, dimanches et jours fériés nationaux. Cette offre viendra en complément de l'offre existante du S-Bahn bernois (RER) qui reste inchangée. Les horaires et les tarifs seront communiqués cet automne.

**- L'exploitation de la ligne Bulle - Fribourg - Berne selon un cadencement aux 30 minutes mobilisera-t-elle seulement des rames Domino des CFF ou nécessitera-t-elle aussi de recourir à des Flirt des TPF?**

Les deux compagnies exploiteront conjointement cette ligne. Les CFF engageront des Domino et les TPF des Flirt, avec quatre rames neuves qui seront mises en service le 11 décembre 2011.

**- A combien de voyageurs par jour estime-t-on le potentiel de la future ligne Bulle - Fribourg - Berne? Combien de voyageurs utilisent actuellement chaque jour les transports publics sur cet axe?**

- Difficile d'être précis. Pour la première année d'exploitation, nous tablons raisonnablement sur 1400 personnes par jour ouvrable. Il y a plusieurs paramètres à prendre en compte: l'offre ferroviaire est dynamisée, la liaison directe Bulle-Fribourg par l'autoroute disparaîtra et un transfert modal est espéré.

**- Quels seront les travaux nécessaires à l'extension de l'offre RER aux lignes Fribourg - Morat - Neuchâtel et Fribourg - Payerne - Yverdon-les-Bains?**

- La deuxième étape du RER est prévue pour 2014. Sur la ligne

Fribourg-Morat-Neuchâtel, nous avons pour projet de moderniser les gares et d'augmenter la vitesse et la fiabilité. Pour la ligne Fribourg-Payerne-Yverdon-les-Bains, d'importants travaux d'infrastructure sont nécessaires pour réaliser des points de croisement à Cheyres, à Grolley et à Givisiez.

**- Quels sont les coûts engagés pour le RER de Fribourg dans le domaine des infrastructures et dans le secteur du matériel? Par qui sont-ils supportés?**

Les TPF assument les coûts d'acquisition d'un nouveau matériel roulant moderne et performant. L'entreprise a commandé huit rames Flirt à la maison Stadler pour un montant total d'environ 70 millions de francs, financé par ses fonds propres. Quatre rames seront opérationnelles en décembre 2011 et les quatre autres en 2014.

**COÛTS D'INFRASTRUCTURE**

Pour l'infrastructure, les travaux en cours de réalisation sur la ligne Bulle-Romont se montent à quelque 15 millions de francs, financés par le neuvième crédit-cadre de la Confédération. Cette somme comprend la création de trois points de croisement à Vuisternens-devant-Romont, à Sâles et à Vaulruz-Nord, les nouvelles installations de sécurité, ainsi que le poste de commande à distance ILTIS de Bulle. D'autres investissements sont envisagés pour la seconde phase du RER, selon les besoins du projet.

*Propos recueillis par Sylvain Meillasson*

*Suite page 6*

# Les TPF, une entreprise multimodale

Le réseau des TPF compte 940 kilomètres et comprend:

- une ligne de funiculaire.
- cinq lignes de chemin de fer.
- sept lignes de bus et trolleybus urbains.
- 60 lignes de bus régionales.
- un RER dès décembre 2011 (générateur d'emplois et facilitateur de déplacements).
- 650 collaboratrices et collaborateurs.
- 25,7 millions de voyageurs transportés en 2010.
- 82 % du marché «frimobil».
- 118 millions de francs de chiffre d'affaires en 2010.

## Compte de résultats 2010

(en milliers de francs):

- produits: 117.963.
- charges: 116.853.
- résultat de l'exploitation: 1110.
- bénéfice de l'exercice: 4279.

## Nouveaux matériels roulants:

- douze trolleybus articulés de type Swisstrolley III de Hess AG pour le réseau urbain de Fribourg.
- huit autobus articulés à plancher bas pour les lignes régionales.
- quatre rames Flirt pour le service RER (quatre rames supplémentaires seront livrées en 2014).

## LIGNE BULLE-ROMONT

### Aménagements:

- trois points de croisements pour des rames longues de 150 mètres, aménagés à Vulruz, à Sâles et à Vuisternens-devant-Romont.
- nouveau système d'information, prolongement du quai 1 et nouvelle numérotation des voies en gare de Bulle.
- modernisation des équipements de sécurité (51 signaux remplacés), automatisation de la ligne avec le système SIMIS / ILTIS et installation du poste de commande centralisé (gare de Bulle).
- huit nouveaux aiguillages, 1660 traverses en chêne, 210 tonnes de rails, 5500 tonnes de ballast et 7500 mètres de caniveaux posés.
- 14 passages à niveau sécurisés et 12 à sécuriser d'ici à décembre 2012.
- 2592 km de fibre optique et 1200 km de câbles en cuivre déroulés.

### Coût, dates et temps de parcours:

- 15 millions de francs d'investissement.



Un trolleybus Hess aux couleurs des TPF. (sp/tpf)

- 1<sup>er</sup> juin 2011, début des travaux; 9 décembre 2011, inauguration officielle; 11 décembre 2011, début du service RER.
- deux étapes d'élévation de la vitesse en décembre 2011 et 2012.
- 20% d'augmentation de la fréquentation escomptés en 2012, soit 2000 voyageurs quotidiens.
- trajet Bulle-Fribourg en 36 minutes; trajet Fribourg-Bulle en 37 minutes.
- correspondances optimisées en gare de Bulle avec la desserte de la

vallée de l'Intyamont (Gruyères et Montbovon)

### Projets à Bulle:

- un parc à vélos à la gare; son ouverture est prévue au printemps 2012.
- un parc d'échanges (Parc + Rail) relié à la route de contournement H 189 est envisagé sur des terrains jouxtant la gare.
- accélération de la desserte ferroviaire reliant Gruyères à Palézieux via Bulle et Châtel-Saint-Denis (concept Sud-Express).

### «FRIMOBIL»

Une communauté tarifaire intégrale instaurée en décembre 2006 comprend:

- 56 zones (avec sept niveaux de tarifs) recouvrant le canton de Fribourg et la Broye vaudoise ainsi que des offres combinées avec les communautés tarifaires voisines: Libero pour les trajets vers Berne et Mobilis pour les trajets vers Lausanne ou Morges, au départ de certaines localités fribourgeoises (Châtel-Saint-Denis, Romont, etc.)
- trois sortes de titres de transports (billets, cartes journalières, abonnements).
- six entreprises partenaires (TPF, CFF, BLS, Car postal, Transports publics VMCV, GoldenPass Services / MOB).

Dès sa création, «frimobil» s'étend à l'ensemble du canton de Fribourg et à la Broye vaudoise. Elle fait partie des premières communautés tarifaires intégrales constituées en Suisse.

Diverses promotions marqueront le cinquième anniversaire en décembre 2011 et coïncideront avec la mise en service de la première étape du RER.

PhC

## RER: les services urbains

Suite de la page 5

**- Le futur RER souligne le rôle structurant des voies ferrées à travers le canton de Fribourg. Prévoit-on aussi de renforcer dans les villes (trolleybus et bus à Fribourg, bus à Bulle) et dans les campagnes (cars et ex-GFM) les transports publics qui seront potentiellement en correspondance avec le RER? Prévoit-on d'améliorer les interfaces (haltes, gares) afin de renforcer l'attractivité globale des transports publics? Quid des P+R (par rail)?**

Il faut vraiment voir le RER comme un catalyseur, mais nous ne pouvons pas tout faire tout de suite. Il y a une question de moyens mis à notre

disposition et de calendrier. Le RER constitue l'épine dorsale des transports publics. Il permet aux TPF de joindre leurs deux réseaux historiques du sud et du nord du canton. Parallèlement à ce développement, nous étudions avec l'Agglo de Fribourg comment étoffer l'offre en combinant les différents moyens de transports existants: bus urbains, régionaux et trains autour de Fribourg. Une réflexion identique doit être menée à Bulle avec le réseau MOBUL qui n'a pas encore deux ans d'existence, faut-il le rappeler! Depuis le 30 mai 2011, une ligne de bus assure la desserte des localités entre Bulle et Romont et donnera les correspondances avec le RER. La réflexion sur les P+R ou B+R doit être menée en concerta-

tion avec les communes. C'est notamment le cas à Bulle et à Châtel-Saint-Denis.

**- Comment prévoyez-vous d'organiser les correspondances avec les circulations voyageurs de longues distances? Leur nombre passablement important vous pose-t-il des problèmes?**

- Le RER est prévu pour donner les meilleures correspondances avec le trafic de Grandes Lignes. Son rôle sera aussi d'assurer la desserte des communes qui ne sont pas reliées au réseau national ou celles qui ne le seront plus.

*Propos recueillis par Sylvain Meillasson*

# Agglo de Fribourg: grandes ambitions

Les agglomérations de Fribourg et de Bulle ont plusieurs points communs. Elles sont situées dans un environnement paysager exceptionnel et bien préservé. Toutes les deux possèdent un centre historique qui est d'origine médiévale à Fribourg et datant de la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle à Bulle. Ancrées sur le passé, elles ont chacune une vision tournée vers l'avenir avec leurs projets d'agglomération. Tour d'horizon...

## PROJET AMBITIEUX

Les élus et l'équipe qui dessinent le portrait de l'agglomération fribourgeoise à l'horizon 2030 ambitionnent de voir figurer leur projet parmi les bénéficiaires du Fonds fédéral d'infrastructure pour le trafic d'agglomération. Pour cela, ils ont défini une vision stratégique de développement durable coordonnant les politiques d'urbanisation, de mobilité et d'environnement.

Ces orientations politiques et les mesures à réaliser sont détaillées dans le projet d'agglomération mis en consultation publique du 14 octobre au 14 novembre 2011. Au terme de cette procédure, le dossier va être finalisé et transmis à la Confédération d'ici au 31 décembre 2011, date butoir du dépôt des projets d'agglomération de deuxième génération (PA2).

Certains aménagements déjà réalisés ou en voie de l'être s'inscrivent parfaitement dans la dynamique de durabilité privilégiée par le PA2. C'est le cas des stations de vélos en libre-service ou des parkings d'échanges (Parc + Bus) implantés en divers endroits de l'agglomération afin d'encourager la mobilité combinée. C'est le cas aussi du projet Poya et de la halte ferroviaire de Fribourg Saint-Léonard actuellement en construction. Ces deux infrastructures amélioreront les conditions de déplacement dans le cœur de l'agglomération.

René Schneuwly, président du Comité d'agglomération et syndic de la commune de Granges-Paccot, a répondu à nos questions.

- *Le PA2 se réfère au travail de l'équipe Güller et Güller, lauréate des mandats d'étude parallèles (MEP) effectués dans le cadre du processus retenu pour l'élaboration d'un projet de territoire. Quels sont les points forts en matière d'aménagement, d'environnement et de mesures visant à améliorer le cadre de vie?*

- Trois aspects essentiels sont mis en évidence: la coordination de l'urbanisation avec les transports (tous modes confondus); la réorganisation des alentours des gares et haltes CFF / TPF ainsi que la réalisation d'un concept de mobilité douce à l'échelle de l'agglomération. Sur le plan du développement urbain, six pôles principaux d'urbanisation pour l'habitat et les activités ont été retenus. Il s'agit des secteurs de la gare de Fribourg /

plateau de Pérolles; Moncor / Belle-Croix; Portes-de-Fribourg / Agy (Granges-Paccot); CIG\* gare de Givisiez; Bertigny (Villars-sur-Glâne) et Birch (Guin). Orienté vers l'intérieur du périmètre de l'agglomération, le développement urbain prend aussi en considération la préservation du patrimoine bâti et la valorisation du cadre naturel.

- *Les deux réalisations en cours, le projet Poya et la halte ferroviaire de Saint-Léonard, ébauchent l'agglomération fribourgeoise de demain. La première a pour but de décharger le centre-ville historique de Fribourg d'une partie du transit routier, la seconde vise à desservir une zone d'activités et de loisirs en plein développement. D'autres réalisations sont-elles prévues dans l'agglomération?*

## OPERATION VELO

- Il y a les projets d'achever les réseaux cyclables et piétonniers, ainsi que leur sécurisation, et de requalifier trois axes importants de transport public. La mise en place d'une quinzaine de stations de vélos en libre-service avec douze bornes et dix bicyclettes (sept ordinaires, trois électriques) est également planifiée. D'ailleurs, six de ces stations sont déjà en fonction, dont trois depuis le printemps 2010, et connaissent un vif succès. Pendant leurs huit mois d'activité, en 2010, les trois premières stations ont enregistré 13.500 transactions. Ce résultat remarquable démontre que l'extension de cette forme de mobilité est pertinente. Le côté intégration sociale de ce mode de déplacement est à souligner, puisque des requérants d'asile et des réfugiés, encadrés par l'entreprise spécialisée ORS Service AG, assurent le bon fonctionnement du système (rééquilibrage du nombre de vélos dans les stations, entretien). *Propos recueillis par PhC*

# Un pont emblématique sur la Sarine

Ville de ponts, Fribourg en comptera bientôt un de plus. Le nouvel ouvrage d'art prend progressivement forme, depuis l'automne 2009, dans le cadre de la réalisation du projet Poya qui a obtenu 65 millions de francs du Fonds fédéral d'infrastructure pour le trafic d'agglomération. Impressionnant par son envergure et sa conception, ce viaduc sur le vallon de la Sarine fera partie d'un ensemble d'ouvrages nécessaires au passage de la nouvelle route qui reliera le plateau de Saint-Léonard au quartier du Schönberg et connectera le sud-ouest du district de la Singine à la jonction autoroutière Fribourg-Nord de l'A12.

En plus du viaduc, long de 852 mètres avec une voie cyclable et piétonnière, il y aura un tunnel sous le Palatinat et sous la ligne des CFF Fribourg - Berne (289 m) ainsi qu'une tranchée couverte, route de Morat (453 mètres).

En 2014, la liaison ainsi créée

délester le quartier du Bourg de plus des trois quarts des quelque 25.000 véhicules quotidiens transitant actuellement par le centre historique de la ville de Fribourg. L'établissement de cet itinéraire de transit sera complété par la mise en œuvre de mesures d'accompagnement afin d'éviter que le gros du

trafic n'emprunte d'autres rues de la ville.

Dans cette perspective, le pont de Zaehringen deviendra un passage réservé aux transports publics, aux vélos et aux piétons. Toutefois, les véhicules des services d'urgences (ambulances, pompiers, police) pourront l'emprunter. *PhC*



Le futur pont de la Poya avec sa partie médiane haubanée.

(sp/photomontage)

\* Consortium de la nouvelle zone industrielle du Grand Fribourg groupant six communes (Belfaux, Corminboeuf, Fribourg, Givisiez, Granges-Paccot, Villars-sur-Glâne).



# Le RER dopera l'offre et le confort

La mise en œuvre du RER Fribourg | Freiburg est menée par un Comité de pilotage (Copil), constitué de représentants des prestataires (Transports publics fribourgeois / TPF, CFF) et des commanditaires (Service cantonal des transports et de l'énergie, Office fédéral des transports / OFT). Le Copil du RER Fribourg | Freiburg chapeaute des comités mixtes travaillant sur les aspects administratifs et techniques.

Le RER fribourgeois est une belle occasion de développement pour les entreprises de transports publics tandis que la population et les voyageurs bénéficieront d'un meilleur service en termes de fréquence et de confort dès le 11 décembre 2011. Les projets d'agglomération de Fribourg et Bulle représentent d'autres perspectives intéressantes de développement pour le transport collectif.

Christian Castella, président du conseil d'administration des TPF et du Copil RER, répond à nos questions.

- *Issus de la fusion GFM-TF\*, révisée en l'an 2000, les TPF roulent sur la voie du renouveau des transports publics dans le canton de Fribourg. Ils se sont aussi affirmés comme promoteur dynamique de la mobilité des Fribourgeois et acteur contribuant à l'essor économique du canton. Quels éléments et événements marquants ont-ils ponctué cette première décennie d'existence?*

- Le redressement, puis la consolidation financière de l'entreprise ont constitué un préalable à toutes les autres actions. Cela a permis d'instaurer la confiance et d'inscrire la marque aux ronds rouges dans le paysage et le quotidien des Fribourgeois. Les TPF ont dès lors procédé au renouvellement quasi intégral du parc de véhicules et déployé de nombreux efforts pour garantir ponctualité, fiabilité et sécurité à la clientèle. En dix ans,



Confort et esthétique dans les nouvelles rames.

(photo sp/tpf)

les effectifs des TPF sont passés de 527 à 636, afin de pouvoir favoriser la mobilité de la population et accompagner l'essor économique du canton.

- *En dix ans, le nombre de voyageurs transportés annuellement par les TPF a progressé de 18,8 millions à 25,7 millions. Quel est le générateur ou quels sont les générateurs de cette croissance?*

- Fribourg connaît une croissance démographique supérieure à la moyenne nationale, mais le taux d'utilisation des transports publics reste faible (18% par rapport à la moyenne nationale de 27%). La marge de progression est donc très élevée. Avec le développement rapide des agglomérations de Fribourg et de Bulle, le développement des grandes écoles et l'essor économique du canton, il y a tous les ingrédients pour voir le nombre de voyageurs prendre l'ascenseur et je ne parle pas de l'augmentation des prestations ni de la haute qualité du service, dont je ne saurais mesurer l'effet...

*La réalisation du RER Fribourg | Freiburg en deux étapes, le 11 décembre 2011 et en décembre 2014, renforcera l'attrait des*

*transports publics dans le canton. Cette mise en œuvre échelonnée est le résultat d'un important travail préparatoire mené par le Comité de pilotage en lien avec les autorités politiques cantonales. Durant la phase de préparation, quels ont été les principaux défis administratifs et techniques à relever?*

## TOUT ETAIT A FAIRE

- Lorsqu'en décembre 2009, le Conseil d'Etat fribourgeois décidait de ce calendrier ambitieux pour le RER Fribourg | Freiburg, tout était à faire! Il y avait bien sûr eu des études préalables, mais il fallait tout organiser, planifier. Nous avons mis en place des comités mixtes avec des représentants des TPF et des CFF, ainsi que des commanditaires, le Service des transports et de l'énergie du canton de Fribourg et l'Office fédéral des transports. Ces groupes de travail ont défini des horaires, planifié les ressources, calculé les coûts et la faisabilité, réglé les formes juridiques de collaboration. Les TPF ont entrepris une course contre la montre pour rendre les infrastructures du RER compatibles entre Bulle et Romont et aussi commandé de nouvelles rames Flirt pour satisfaire la clientèle en terme de confort et de qualité.

- *Une troisième étape est-elle ima-*

*ginable pour affiner l'offre du RER comme par exemple la réintroduction de trains régionaux (en plus des trains directs) sur la ligne Bulle – Romont ou l'établissement de nouvelles liaisons directes vers l'Arc lémanique et Neuchâtel?*

- Le centre du RER est Fribourg. Les liaisons vers Morat, Chiètres, Neuchâtel et Estavayer-le-Lac passeront à la cadence à la demi-heure en 2014. Pour la ligne Bulle – Romont, les travaux entrepris n'hypothèquent en rien la réintroduction de trains régionaux, mais la voie unique ne permet qu'un développement mesuré. La troisième étape concerne plutôt le «Sud Express», soit une liaison rapide sur la voie métrique Bulle – Châtel-Saint-Denis – Palézieux.

- *Dans le cadre du RER Fribourg | Freiburg, un partenariat CFF-TPF ainsi qu'une nouvelle forme de collaboration entre prestataires et commanditaires (Confédération, canton) ont été instaurés. Comment cette coopération se traduira-t-elle concrètement pour le personnel, les voyageurs et le canton?*

- Chaque entreprise garde les compétences qui lui sont propres. Une convention de sous-traitance réciproque règle les différentes questions liées à l'exploitation du réseau. Pour le personnel, il n'y a pas de changement, si ce n'est que certains modules de formation sont assurés en commun, notamment sur les rames Flirt. Pour la clientèle, il y aura un seul RER et deux types de trains (Flirt TPF et Domino CFF).

## COLLABORATIONS FUTURES

- *Ultérieurement, d'autres collaborations seront-elles envisageables avec le BLS et les cantons voisins (par exemple Vaud lors de l'extension vers Payerne et Yverdon-les-Bains)?*

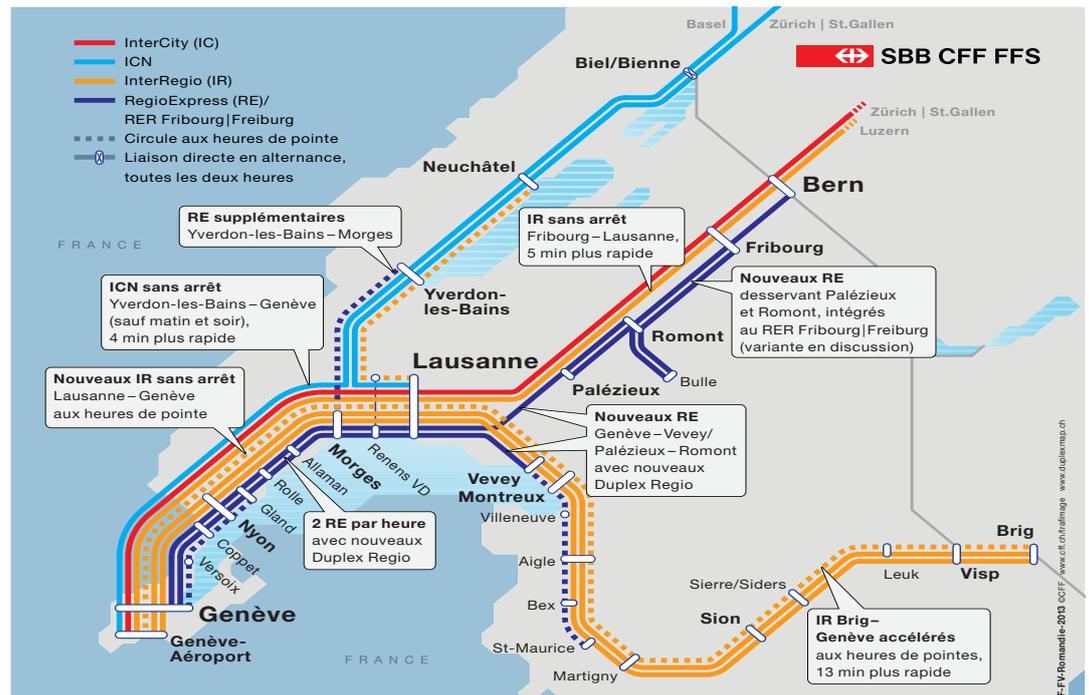
- Avec la ligne S1 (Fribourg – Berne – Thoun), le BLS est intégré de facto dans l'offre et les collaborations devraient s'intensifier. Afin d'assurer la cohérence des différents RER voisins, le canton de Fribourg a mis sur pied un comité stratégique.

Propos recueillis par PhC

Suite page 11

# Horaire romand: perspectives

La fréquentation des trains en Suisse romande a augmenté de 35% depuis 2004, soit plus du double de ce que les planificateurs de Rail 2000 avaient prévu. Cette spectaculaire progression a incité les CFF, soutenus par les cantons et l'Office fédéral des transports (OFT), à étudier différents scénarios pour garantir des prestations de qualité et soulager les tronçons de lignes les plus chargés. Dans un premier temps, un nouvel horaire dénommé «Romandie 2013» et un matériel roulant de plus grande capacité\* vont être introduits dès le 9 décembre 2012. Dans un second temps, d'importants travaux d'infrastructure sont planifiés à Lausanne et à Genève ainsi qu'entre ces deux villes dans le cadre du projet «Léman 2030». Mais dans l'immédiat, c'est la première phase de l'horaire de RER Fribourg | Freiburg et les nouvelles rames Flirt des Transports publics fribourgeois (TPF) circuleront entre Bulle, Romont, Fribourg et Berne. Le départ sera donné le 11 décembre 2011. Marie-José Brélaz, membre des relations publiques et de la communication de CFF Voyageurs, ainsi que Martial Messeiller, responsable de la communication des TPF, répondent à nos questions.



La carte de l'horaire «Romandie 2013» des CFF.

(carte sp/cff)

dances optimales chaque heure ou chaque demi-heure?  
 - A Romont, la première étape du RER Fribourg | Freiburg permettra une correspondance optimale, chaque heure, pour Lausanne. Le temps de battement entre les trains Bulle - Romont et Romont - Lausanne sera de sept minutes.  
 - Les bus qui assureront la desserte

locale entre Bulle et Romont offriront-ils de bonnes correspondances à Romont avec les trains en direction de Fribourg et de Lausanne? A quelle cadence circuleront ces bus pendant la journée et la semaine dès décembre 2011?  
 - La ligne régionale de bus entre Bulle et Romont dessert depuis le 30 mai 2011 des localités qui

n'étaient pas directement raccordés aux transports publics (en raison des travaux d'aménagement de la ligne ferroviaire Bulle - Romont). Dès décembre 2011, les temps d'attente en gare de Romont seront de trois minutes vers Fribourg et de huit minutes pour Lausanne. Les bus circuleront à une cadence horaire.

## HORAIRE 2012, PREMIERE ETAPE

- La desserte «RegioExpress» (RE) Bulle - Romont - Fribourg (- Berne) vise à mieux intégrer l'agglomération de Bulle dans le réseau ferroviaire national. Comment sera configurée l'offre des trains RE (Regio Express), notamment leur cadence durant la journée et la semaine dès décembre 2011?  
 - Du lundi au vendredi les RE circuleront à la cadence semi-horaire entre 6 h et 20 h 30, puis à la cadence horaire jusqu'à minuit. Le samedi et le dimanche, ils circuleront à la cadence horaire entre 6 h et minuit.  
 - En direction de Berne, et au-delà, les correspondances seront excellentes toutes les demi-heures. En direction de l'Arc lémanique, y aura-t-il à Romont des correspon-

# Les vœux de Palézieux pour 2013

- Des voyageurs de Romont et de Palézieux ont manifesté leur inquiétude au sujet de la suppression des arrêts «InterRegio» (IR) dans le cadre de l'horaire Romandie 2013 qui sera introduit en décembre 2012. Ils évoquent l'atteinte à la qualité de l'offre ferroviaire actuelle: rallongement de la durée des trajets notamment en direction de Genève, affaiblissement du nœud de correspondance de Palézieux ainsi qu'un moins bon confort des trains RE par rapport à celui des trains IR.  
 Une pétition portant 1792 signatures demande le maintien de la desserte actuelle en gare de Palézieux, un nœud de correspondance idéal situé à moins d'une heure de Genève et de Berne. Quelle est la réponse des CFF et des TPF face à cette inquiétude et à ces remarques?

- Les deux entreprises de transports publics sont sensibles aux revendications des pétitionnaires ainsi qu'aux préoccupations de l'ensemble des usagers de la région de Romont et Palézieux. Le maximum sera fait pour que la mobilité soit gagnante dans cette région, comme dans le reste de la Suisse romande. Du point de vue des opérateurs ferroviaires, l'horaire Romandie 2013, conçu dans une logique nationale, ne démantèle pas l'offre périurbaine des transports publics à partir de Palézieux. Vers Lausanne, la fréquence de desserte et les temps de parcours seront les mêmes qu'actuellement: un RE Romont - Palézieux - Lausanne - Genève (au lieu de l'IR) et trois «Regio» par heure; un temps de parcours allongé d'une quinzaine de minutes. Pour Genève, les arrêts du RE entre Lausanne et

Genève rallongent la durée du trajet de 16 minutes. Les CFF proposent comme solution alternative l'utilisation des trains de la ligne Payerne - Palézieux - Lausanne (S21) du RER vaudois et donc un changement de train à Lausanne, gare où les correspondances seront immédiates dans toutes les directions. Avec cette possibilité, le trajet Palézieux - Genève ne durera que six minutes de plus qu'aujourd'hui. Pour Fribourg et Berne, la trame de desserte prévoit un RE Palézieux - Romont - Fribourg - Berne (au lieu de l'IR) chaque heure et un temps de parcours rallongé de quelques minutes pour la «coupe-accroche» de la rame de la ligne Bulle - Romont.

Propos recueillis par PhC



# Les recettes concoctées par Mobul

**E**n pleine croissance démographique et économique, l'agglomération de Bulle\* a élaboré le fil conducteur de son développement futur. Les ingrédients retenus pour donner de la saveur à ce développement, labélisé MOBUL, sont une urbanisation harmonieuse, la promotion d'une mobilité basée sur la complémentarité des divers modes de déplacements, une valorisation du cadre de vie tenant compte des aspects sociaux, environnementaux et énergétiques.

Les principales recettes à concocter sont donc les suivantes:

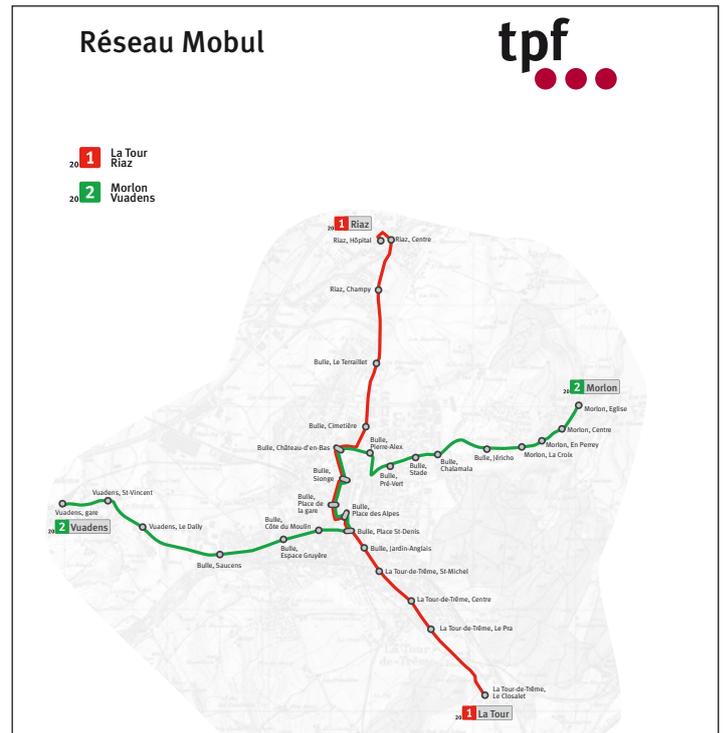
- densifier l'urbanisation des parties centrales de l'agglomération;
- favoriser la reconversion urbaine des friches existantes situées au cœur de l'agglomération;
- coordonner l'urbanisation avec les transports;
- encourager les déplacements en transport public, à vélo ou à pied;
- créer de nouveaux points d'arrêts des transports publics (train, bus);
- modérer le trafic sur les axes routiers d'accès au centre de l'agglomération;
- sécuriser les traversées routières des localités selon le principe «Valtraloc», soit la Valorisation des

- traversées de localités;
- établir une politique de stationnement et de zones à vitesse modérée;
- éviter l'étalement de l'urbanisation, la contenir dans un périmètre compact;
- préserver les espaces verts dans et autour de l'agglomération;
- intégrer les espaces verts aux projets d'urbanisation.

## PREMIERS PLATS

Les premiers plats s'inscrivant dans la perspective des objectifs de Mobul ont déjà été servis. On peut en mentionner quatre:

- la route de ceinture H189 assumant une double fonction, le contournement de Bulle – La Tour-de-Trême pour le trafic de transit et la distribution du trafic entrant dans l'agglomération (la H189 est ouverte au trafic depuis décembre 2009);
- le réaménagement de certaines rues et places en ville de Bulle effectués dans le cadre des mesures d'accompagnement liées à la réalisation de la route de contournement H189;
- la mise en place de deux lignes de bus urbaines qui desservent diamétralement l'agglomération à la cadence de trente minutes;



Plan des lignes de bus de l'agglomération de Bulle. (sp/Mobul)

- l'installation de deux stations de vélos en libre-service à assistance électrique, l'une à la gare de Bulle et l'autre près de la poste de La Tour-de-Trême\*\*.

PhC

\* Bulle figure parmi les villes suisses qui ont connu les plus fortes

croissances de population et d'emploi depuis 1980. Sur le plan gastronomique, elle est la cité des goûts et du terroir.

\*\* Ces deux communes en forment une seule depuis leur fusion devenue effective le 1<sup>er</sup> janvier 2006.

## Bulle-Fribourg: la variante retenue

Suite de la page 4

Dans le cadre des travaux, une variante nommée Rapido basée sur l'amélioration de la desserte actuelle par le bus a été développée. Il s'agissait en particulier de disposer d'une base de comparaison fondée sur l'amélioration du système actuel de desserte.

- liaison Bulle–Fribourg toutes les 30 minutes (toutes les 15 minutes aux heures de pointe) par bus;
- desserte régionale Bulle–Romont par le train, avec desserte des localités sur cet axe;
- introduction d'un nouveau train rapide Bulle – Châtel-Saint-Denis – Palézieux, donnant la correspondance pour Lausanne dans ce nœud ferroviaire.

Une analyse multicritère a permis de faire ressortir la variante de l'option

TPF–CFF comme la plus favorable. C'est pourquoi, en séance du 1<sup>er</sup> décembre 2009, le Conseil d'Etat fribourgeois a validé le choix de la variante «Option TPF–CFF» en remplacement de l'offre de bus actuelle. Il a demandé aux TPF et aux CFF de mettre en place la nouvelle liaison ferroviaire Bulle–Romont–Fribourg – Berne, au plus tard pour le changement d'horaire de décembre 2011, comprenant en alternance:

- a) un train A Bulle–Romont–Fribourg–Berne et retour à la cadence horaire. Entre Romont et Berne, le train desservant Bulle est rattaché au nouveau train «Grandes Lignes» assurant la desserte de Romont et Palézieux, selon le principe d'accroche-décroche, comme

c'est le cas pour les rames Berne – Neuchâtel / Morat;

b) un train B Bulle–Romont–Fribourg et retour à la cadence horaire;

c) l'offre de base semi-horaire est adaptée à la demande en soirée et le week-end.

Une nouvelle ligne de bus régional desservira les localités situées entre Bulle et Romont.

Compte tenu des travaux d'infrastructure nécessaires à la mise en service de la nouvelle liaison et des impératifs liés à l'offre «Grandes Lignes», la planification actuelle prévoit une mise en service au changement d'horaire de décembre 2011. (bln)

### TRAVAUX BULLE-ROMONT 2011

- Huit aiguilles neuves installées.
- 15 millions de francs investis.

- 26 passages à niveau, dont 14 sécurisés et 12 à assainir.
- 51 signaux remplacés.
- 210 tonnes de rails.
- 1200 km de câbles de cuivre.
- 1660 traverses en chêne.
- 2592 km de fibre optique.
- 5500 t de ballast.
- 7500 m de caniveaux.
- 25.000 m<sup>3</sup> de matériaux transportés.
- 72.000 couvercles en béton manipulés

### AGUILLAGE DE VALRUZ

- Longueur de l'aiguillage: 35 m.
- Poids de l'aiguillage: 20 tonnes.
- Livraison par convoi spécial directement de l'usine Tensol (TI).
- Manutention par grue ferroviaire.
- Grue d'un poids de 109 tonnes.
- Force de levage de 40 tonnes.
- Deux wagons de service de 130 tonnes (agrégats)
- Longueur totale du convoi: 54 mètres.

# Bulle: bilan positif de l'agglo

**Y**ves Sudan, président du comité de MOBUL et membre du Conseil communal (exécutif) de Bulle, a bien voulu répondre à nos questions sur la nouvelle agglomération du chef-lieu de la Gruyère.

- L'agglomération bulloise s'est constituée en association de communes à buts multiples en 2007 sous le nom de «MOBUL». Quelles sont les actions principales de ce groupement?

- L'association réunit cinq communes (voir Agglo en chiffres) et travaille sur le développement rationnel de l'urbanisation et la mise en place de transports performants afin d'appuyer le développement du réseau régional (infrastructures routières, transports publics, pistes cyclables et piétonnières). En d'autres termes, cette démarche vise à contribuer à l'amélioration de la qualité de vie des habitants.

## PLAN DIRECTEUR

- Le plan directeur d'agglomération, finalisé en octobre 2010, se fonde sur le projet d'agglomération de première génération évalué positivement par la Confédération. Il pose les jalons permettant d'esquisser l'avenir de l'agglomération. Quels sont les points forts de ce plan directeur en matière d'aménagement, d'environnement et de mobilité?

- En matière d'aménagement, il s'agit de coordonner ainsi que de rendre cohérents et compatibles entre eux les différents plans d'aménagements locaux (PAL) des communes membres de l'agglomération, en mettant en œuvre, au fil du temps, les principes fixés dans le plan directeur d'agglomération approuvé par la Confédération. S'agissant de l'environnement, les mesures prises ont pour but de réduire le bruit et la pollution atmosphérique dans les centres de chaque commune. Enfin, en matière de mobilité, les mesures



Bulle, chef-lieu de la Gruyère, un charme remis en valeur par le plan de mobilité: ici la Grand-Rue. (sp/Mobul)

d'accompagnements doivent inciter le trafic automobile de transit à emprunter la route de contournement, cela afin de décharger les axes centraux de la commune de Bulle.

- Les deux projets importants déjà réalisés, la route de contournement de Bulle – La Tour-de-Trême (H189) et le réseau de bus urbain préfigurent l'agglomération bulloise de demain. Le premier projet a pour but de décharger le cœur de cette agglomération du transit routier ainsi que de mieux distribuer le trafic local. Le second vise à offrir une desserte fine de transports publics par deux axes forts diamétraux. D'autres infrastructures concernant la mobilité sont-elles projetées dans l'agglomération?

## MOBILITE DOUCE

- Oui, il s'agit principalement de développer la mobilité douce par le biais de l'aménagement de chemins piétonniers et de pistes cyclables à travers l'agglomération.

- Avec la réalisation de la ceinture routière H189, diverses mesures d'accompagnement étaient prévues pour diminuer la charge du trafic automobile en ville de Bulle et à La Tour-de-Trême. A Bulle,

certaines rues et places du centre-ville ont été réaménagées afin de les rendre plus conviviales et moins attractives aux flux de véhicules en transit. Les mesures d'accompagnement prévues à Bulle ont-elles été toutes réalisées ou certaines d'entre elles doivent-elles encore être concrétisées?

## MESURES PREVUES

- A Bulle, toutes les mesures d'accompagnement n'ont pas encore été réalisées. A la fin de juillet 2011, a débuté le réaménagement

de la traversée de La Tour-de-Trême qui passera en zone 30 km/h. Quant à la porte d'entrée sud, elle sera exécutée l'année prochaine. Pour le reste, les travaux s'étaleront jusqu'en 2019.

Des mesures semblables sont-elles projetées dans les communes voisines ?

- Il est également prévu de réaménager les traversées de ces communes entre 2012 et 2015.

Propos recueillis par PhC

## L'agglo bulloise en chiffres

Cinq communes (Bulle, Morlon, Le Pâquier, Riaz, Vuadens).

21.852 habitants et 10.412 emplois (chiffres 2006).

27.500 habitants et 13.500 emplois estimés en 2020.

30.500 habitants et 14.500 emplois estimés en 2030.

Une superficie de 4910 hectares (802 ha urbanisés, 2760 ha agricoles et 1315 ha boisés)

- Cinq secteurs à grande potentialité de densification urbanistique par reconversion de friches existantes dans le cœur de l'agglomération (111.000 m<sup>2</sup> disponibles à

court et à moyen termes, 171.500 m<sup>2</sup> disponibles à plus long terme).

Deux lignes de bus urbaines diamétrales à cadence semi-horaire.

Huit lignes de bus régionales toutes connectées à la gare de Bulle.

Trois lignes de chemin de fer (Bulle – Romont / voie normale; Montbovon – Bulle – Châtel-Saint-Denis – Palézieux et Bulle – Broc /voie métrique, à cadence horaire.

Une route de contournement et de distribution urbaine (H189) raccordée à l'autoroute A12 (jonction de Bulle).

PhC

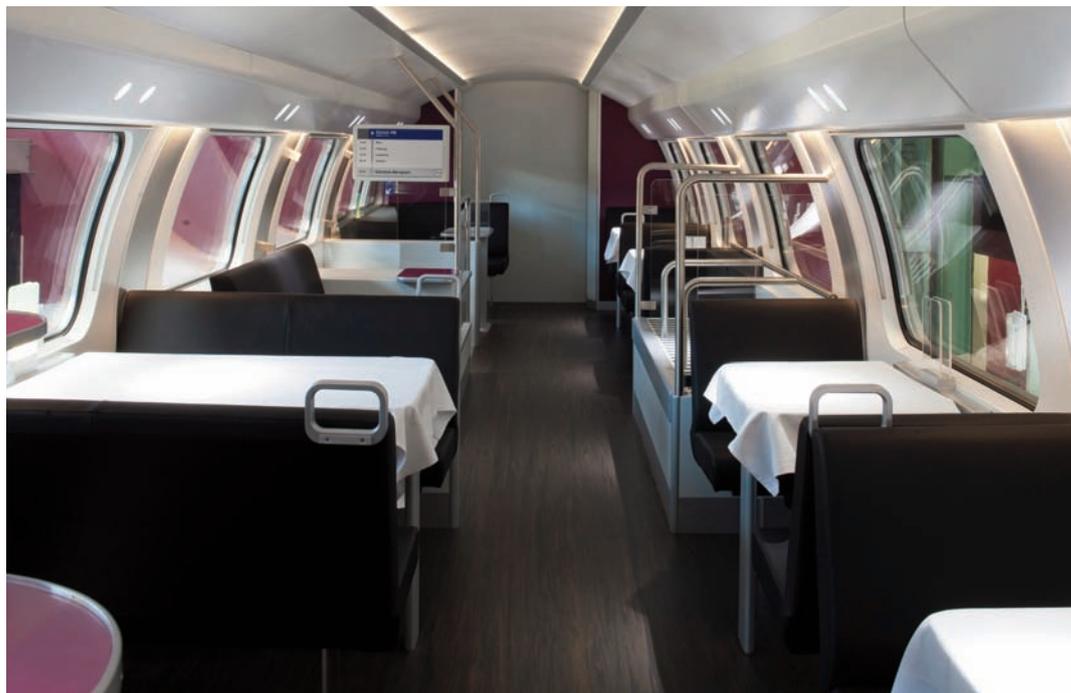
# Maquette des Duplex Grandes Lignes

Dès décembre 2013, les premières des 59 rames automotrices Duplex Grandes Lignes commandées par les CFF au constructeur Bombardier assureront les relations Intercités Genève – Saint-Gall via Lausanne, Fribourg, Berne et Zurich. Afin que les voyageurs, le personnel d'accompagnement et les conducteurs se sentent à l'aise à bord de ces nouveaux trains, une maquette en bois, réalisée chez Bombardier à Zurich-Oerlikon, a permis de recueillir plus de 1000 suggestions d'optimisation.

Durant le premier semestre 2011, quelque 200 spécialistes et divers groupes d'intérêts ont visité la maquette dans laquelle les aménagements intérieurs des nouvelles rames sont reproduits à l'échelle réelle (1:1). Les visiteurs ont donc pu découvrir les modèles des compartiments de 1<sup>ère</sup> et 2<sup>e</sup> classes, de la partie restaurant, des espaces famille et pour personnes en chaises roulantes, des plateformes d'accès et zones multifonctions, des toilettes et de la cabine de conduite. Tant au premier niveau qu'au second, le confort, la fonctionnalité et la qualité des aménagements prédominent tandis que le style des agencements et l'ambiance sont plaisants.

L'analyse des avis exprimés par les visiteurs de la maquette vise à affiner l'intérieur des futurs Duplex Grandes Lignes avant le commencement de leur production en automne 2011. La prise en compte des attentes des passagers évitera assurément de coûteuses adaptations lorsque la fabrication sera achevée.

Et, à l'ère des animations virtuelles en trois dimensions, l'idée de construire une maquette était judicieuse pour que les utilisateurs puissent se rendre compte réellement des aménagements prévus dans le futur train emblématique des CFF qui véhiculera leur image en Suisse,



La voiture-restaurant a été conçue avec un grand goût esthétique.

(photo sp/ bombardier)

voire au-delà pendant plusieurs années.

## LES RAMES EN BREF

Cinquante-neuf trains à livrer de 2012 à fin 2019.

Un investissement d'environ 1,9 milliard de francs.

Rames automotrices à motorisation répartie.

Aérodynamisme et isolation thermique optimisés pour économiser l'énergie.

Climatisation et chauffage économes en ressources énergétiques. Attention portée au confort des utilisateurs et à l'efficacité de l'exploitation.

## Trois configurations de base:

- 20 rames «Intercités» de 200 m de long (IC 200) et 621 places assises réparties dans huit voitures;

- 30 rames «InterRegio» de 200 m de long (IR 200) et 696 places assises réparties dans huit voitures;

- neuf rames «InterRegio» de 100 m de long (IR 100) et 340 places assises réparties dans quatre voitures.

Plusieurs formes de compositions, par exemple:

- IC 200 + IR 200 (400 m de long et 1317 places assises);

- IR 200 + IR 100 (300 m de long et 1036 places assises).

## Principales nouveautés:

- prise électrique et affichage de réservation électronique à chaque place;

- vidéosurveillance;

- pressurisation de l'ensemble du train pour supprimer les désagréments auriculaires dans les tunnels.

## MISE EN SERVICE PAR ETAPES

D'ici à fin 2013:

- IC Genève – Berne – Saint-Gall.

- IC Brigue – Berne – Romanshorn via le tunnel de base du Lötschberg.

- IR Lucerne – Zurich.

Dès 2020:

- IC Zurich – Lugano via les nouveaux tunnels de base du Gothard et du Ceneri.

- IC Bâle – Berne – Interlaken.

- IC Bâle – Zurich – Coire

- IR Lucerne- Zurich – Constance.

- IR Genève – Brigue.

## LA MAQUETTE

Longueur: 46 m; largeur: 2m80; hauteur: 4m60.

Douze parties des trois configurations de trains sont représentées.

Philippe Claude



Le confort au rendez-vous des futures rames.

(sp/bombardier)

# Pont mis au gabarit à Yverdon-les-Bains

La voie à la circulation des trains à deux niveaux est bientôt libre entre Yverdon-les-Bains et Lausanne. Pour atteindre complètement cet objectif, il reste encore à adapter certains équipements techniques.

Le dernier gros obstacle sur la ligne, le passage supérieur (PS) de Pomy (dénommé pont des Condémines) situé à la périphérie de la capitale du Nord vaudois, vient d'être supprimé. L'ancienne structure datant des années trente a été sciée puis enlevée par blocs pour être remplacée par une nouvelle infrastructure plus large et relevée. Le nouveau pont en métal et en béton armé, pesant 250 tonnes et d'une portée de 22m30, a été mis en place au moyen de la plus grande grue de Suisse durant la nuit du 6 au 7 août 2011. Conçu pour le trafic routier lourd (camions de 40 tonnes, convois de transports exceptionnels jusqu'à 90 tonnes), le nouvel ouvrage se distingue par l'esthétique de ses parapets en tôle perforée laissant apparaître, la nuit, des milliers de points lumineux dont l'illumination provient de l'éclairage à diodes qui s'enclenche et suit les piétons ou les cyclistes dans leurs déplacements sur les deux trottoirs en porte-à-faux de la partie centrale supportant la route.

L'ensemble des travaux (déconstruction, reconstruction, réaménagement des accès routiers) représente un investissement de 5,1 millions de francs.

## PROTEGER CHANTIER ET TRAINS

La réalisation de ce projet a demandé l'établissement d'une planification des travaux très rigoureuse, le choix d'un procédé de construction adéquat et la réservation des dates pour les intervalles d'interruption du trafic ferroviaire. Frédéric Revaz, porte-parole des CFF, nous a donné quelques précisions.

*- En matière d'organisation, de sécurité et d'exploitation, qu'implique la présence d'un chantier à proximité d'une ligne de chemin de fer?*



Le pont des Condémines à Yverdon-les-Bains rehaussé pour les rames à deux niveaux.

(photo sp/M+B Zurbuchen-Henz sàrl)

- Cela implique une organisation de la sécurité qui protège les ouvriers du passage des trains et du courant électrique (protecteurs, écrans de protection, déclenchements, mesures d'exploitation) et qui protège les trains des risques du chantier (distance suffisante entre machines de chantier et voies, interruption du trafic pour les opérations délicates).

*- En cas d'imprévu (intempéries, défaillance d'un engin de chantier), les responsables des travaux ont-ils la possibilité de prolonger ou de reporter une interruption du trafic ferroviaire et à quelles conditions?*

- Le trafic ferroviaire n'est rétabli que si les convois peuvent circuler en toute sécurité. Si ce n'est pas le cas, les trains ne roulent pas, avec toutes les conséquences que cela

peut avoir pour les clients des CFF. C'est pourquoi les contrats des entreprises prévoient de lourdes pénalités de retard.

*L'ancien ouvrage n'autorisait pas la circulation de trains à deux niveaux entre Yverdon-les-Bains et Lausanne. La nouvelle construction supprime cette entrave en offrant un profil d'espace libre plus grand (PEL 2). Cette ligne permet-elle désormais le passage de convois plus hauts sur la totalité de son parcours?*

- En ce qui concerne les ouvrages importants (tunnels et passages supérieurs), le gabarit est dégage. Il reste cependant encore quelques installations ferroviaires (signaux) qui doivent être adaptées pour libérer complètement le profil d'espace libre.

## Profil d'espace libre

Le profil d'espace libre (PEL) est le contour de l'espace nécessaire pour le passage des trains et pour satisfaire aux différentes exigences de l'exploitation ferroviaire. Il englobe le gabarit limite des obstacles et les autres espaces de sécurité. Sur le réseau ferré suisse, il y a quatre types de PEL:

PEL 1: permet le passage des trains de voyageurs et marchandises ordinaires (compositions à un niveau, voitures et wagons conventionnels);

PEL 2 et 3: permettent le passage des trains de voyageurs à deux niveaux et des convois du transport combiné (codes P60, C60, W50, NT50 pour le PEL 2 / codes P80, NT70 pour le PEL 3);

PEL 4: concerne les lignes nouvelles des axes de transit nord-sud (Bâle - Italie via le Gothard ou le Lötschberg - Simplon) et les lignes où la vitesse maximale des trains est supérieure à 160 km/h.

PhC

## Modernisation des gares régionales

Les gares régionales fribourgeoises sont progressivement modernisées pour les adapter aux normes actuelles de confort. Sur la ligne Fribourg - Payerne, les gares de Cousset et de Belfaux CFF sont en cours de transformation (d'août 2011 à avril 2012) pour améliorer l'accueil des voyageurs ainsi que l'accessibilité aux trains. Dans chacune de ces gares, les réalisations suivantes sont prévues:

- rehaussement et allongement des quais qui auront une hauteur de 55 centimètres, pour un accès de plain-pied avec les voitures à plancher surbaissé, et une longueur de 170 mètres, pour la circulation de trains plus longs;

- aménagement de zones d'accueil, pose de parois d'informations et installation d'un nouvel éclairage renforçant la sécurité;

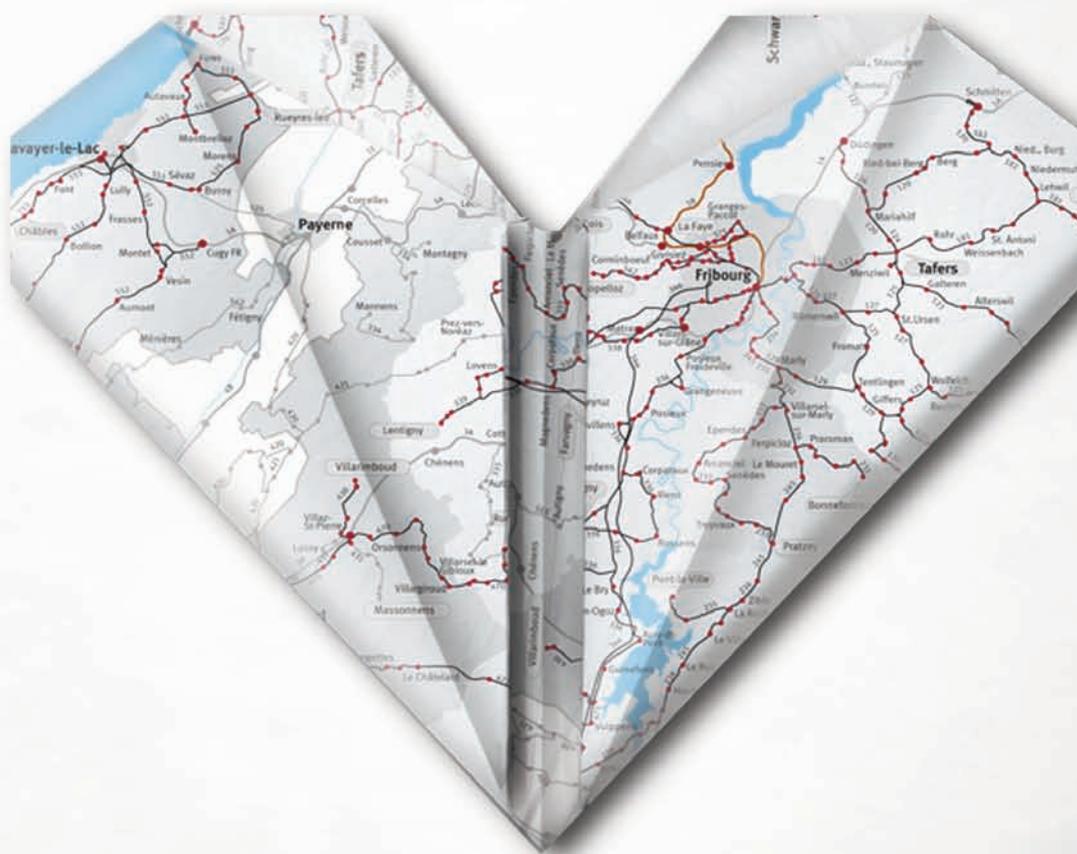
- construction d'une marquise. A Belfaux, l'aménagement de six places de stationnement, dont une pour les personnes à mobilité réduite, et la pose d'un abri de quai sont également prévus.

L'investissement octroyé à la modernisation de ces deux gares s'élève à 3,435 millions de francs, soit 1,850 million de francs à Belfaux et 1,585 million de francs à Cousset.

PhC



# Au cœur de votre mobilité



En 2010 plus de 25 millions de voyageurs  
ont utilisé les bus et trains TPF.

# Golden Pass : ligne de rêve



Le Train du chocolat, composition originale formée d'éléments du MOB et des TPF sur la ligne de la Gruyère.

(photo André von Arx)

La ligne de Montreux – Oberland bernois (MOB), également surnommée Goldenpass depuis plus d'un demi-siècle appartient assurément au cercle restreint des plus beaux itinéraires ferroviaires alpins de Suisse. La compagnie est actuellement dirigée par Georges Oberson. L'itinéraire traverse trois cantons, Vaud, Fribourg et Berne, en passant du Léman aux Préalpes.

Quittant Montreux, la ligne gravit les pentes mythiques du Lavaux, avant de s'enfoncer dans la montagne et de déboucher en Gruyère, en faisant une petite incursion en terre fribourgeoise, à Montbovon, nœud ferroviaire partagé avec les anciens Chemins de fer de la Gruyère, aujourd'hui Transports publics fribougeois (TPF).

Le Goldenpass reprend ensuite son souffle pour monter dans le Pays d'Enhaut vaudois, avant de pénétrer en territoire bernois au Saanenland ou Pays de Gessenay qui avait appartenu jadis au Comté de Gruyère. Puis c'est la descente vers le verdoyant Simmental, avec terminus à Zweisimmen.

C'est là que les rames du BLS vous accueillent pour vous conduire jus-

qu'à Spiez et à Interlaken, sans changement de train. On sait que l'on avait imaginé de poser un troisième rail sur la voie normale (1435 mm) entre Zweisimmen et Interlaken, pour que les rames à voie métrique du MOB puissent poursuivre leur route jusqu'au pied de la Jungfrau, avec raccordement à la ligne du Brünig en direction de Lucerne (Zentralbahn).

## TECHNIQUE NOVATRICE

Vu les coûts excessifs de cet investissement, la compagnie du MOB s'est lancée dans un projet audacieux et novateur, en construisant un prototype de bogie à écartement variable. Ce dispositif équipera les nouvelles rames panoramiques du TransGoldenpass ainsi que les vingt compositions panoramiques existantes. Diverses adaptations techniques devront être aménagées en gare de Zweisimmen (rampe de variation d'écartement, changement de tension et de traction, hauteur des quais, systèmes de sécurité).

A noter que la compagnie dispose de son propre atelier d'entretien et de construction, établi depuis 1907 à Chernex, au-dessus de Montreux,

et agrandi à plusieurs reprises. C'est là que le bogie révolutionnaire à écartement variable a été développé. D'autres entreprises, comme les Transports publics de la région lausannoise (TL) font appel à ce centre de compétences hors pair.

Ainsi prochainement, les voyageurs pourront se rendre de Montreux à Interlaken sans changer de train, ce qui devrait assurément accroître sensiblement la fréquentation de la ligne. Lors de cette première étape, on renoncera à établir des relations directes Montreux – Lucerne pour des raisons techniques (crémaillère nécessaire sur le Brünig), mais aussi touristiques, car les voyageurs souhaitent en général faire escale à Interlaken.

## TRAIN DU CHOCOLAT

Si l'on a le temps de se balader, on ne manquera pas de s'aventurer en Gruyère, en empruntant le train du chocolat qui vous mènera à Broc, véritable capitale chocolatière de la Gruyère. Cette prestation touristique vous est proposée de mai à octobre, avec voyage en première classe, réservation de place et transferts en autocar inclus dans le

prix. Votre forfait vous permettra de visiter la fabrique de chocolat de Broc, la fromagerie modèle et le château de Gruyères.

Parmi les autres destinations proposées, figure l'excursion par chemin de fer à crémaillère des Rochers de Naye, d'où vous bénéficierez d'un point de vue époustouflant sur le Léman. Vous aurez même l'occasion de vivre les frissons de la Mongolie dans l'une des sept yourtes blanches chauffées et confortables.

Au départ de Vevey, sur la ligne des anciens Chemins de fer électriques veveysans (CEV), appartenant désormais au groupe du MOB – Goldenpass, vous pourrez monter à Blonay, puis prendre le chemin de fer à crémaillère des Pléiades, baptisé train des étoiles en raison de ses observatoires astronomiques. Vous pourrez emprunter le parcours Claude-Nicollier dispensant des informations sur l'univers. Citons encore les funiculaires Vevey – Chardonne – Mont-Pèlerin et Les Avants – Sonloup (en correspondance avec le MOB); enfin Territet – Glion, ouvert en 1883 et donc l'un des plus anciens funiculaires du pays. (bln)

# Locomotives Re 420: cure de jouvence

Les deux premières locomotives de type Re 420 (anciennement Re 4/4 II) complètement rinnovées ont été délivrées par les Ateliers CFF (Officine FFS) de Bellinzone. D'ici à la fin de 2016, suivront 28 autres exemplaires. Les Re 420 seront engagées à l'avenir aux heures de pointe sur le réseau de la S-Bahn (RER) de Zurich pour les rames à deux niveaux.

Grâce à ce mandat, les Officines tessinoises ont renforcé leur rôle de centre de compétences pour l'entretien et la rénovation des locomotives électriques.

Dans le cadre de la modernisation de la S-Bahn de Zurich (projet LION), trente locomotives de type Re 420 sont soumises par étape à une restauration intégrale, interne et externe. Chaque année d'ici à 2016, environ six exemplaires seront soumises à une cure de jouvence.

Ces importantes interventions se déroulent auprès des Ateliers des FFS de Bellinzone, en concomitance avec les échéances fixées pour la révision principale des véhicules. «Dans ce cadre, nous pouvons faire valoir les points forts de l'établissement industriel», souligne Ferruccio Bianchi, directeur «ad interim» de l'établissement industriel de Bellinzone.

## LOCOMOTIVE INDUSTRIELLE

Grâce au savoir-faire spécialisé actuel détenu par le centre de compétences pour la manutention des locomotives électriques de Bellinzone et pour les programmes de rénovation de la division Voyageurs des CFF, il est possible d'accorder aux véhicules – aujourd'hui âgés environ d'une quarantaine d'années – une prolongation de 20 ans supplémentaires.

Même après les interventions de rénovation, la RE 420 restera une locomotive universelle. Les travaux sont variés, allant de l'installation du système d'information de la clientèle à la vidéosurveillance et



Locomotive RE 420 entièrement rinnovée à Bellinzone: une véritable métamorphose.

(photo sp/cff)

au remplacement de l'éclairage frontale par des ampoules LED.

## DAVANTAGE DE PLACES ASSISES

Sur le réseau de la S-Bahn de Zurich, aux heures de pointe, les CFF ont besoin de trains avec une capacité maximale de transport. Outre l'arrivée des nouvelles rames à plancher bas commandées à l'industrie ferroviaire, entre 2011 et 2015, les CFF mettront en circulation treize trains formés de deux locomotives universelles rinnovées et de six à dix voitures à deux niveaux, également révisées. «Dans le canton de Zurich, chaque jour, quelque 430.000 voyageurs empruntent le réseau pour se rendre à leur travail. C'est pourquoi, il faut des solutions novatrices auxquelles nous puissions faire face», explique Anna Barbara Remund, directrice du trafic régional des CFF.

Enfin, Yves Marclay, chef de projet général «LION», relève combien «le Tessin apporte une importante contribution à la modernisation de la S-Bahn de Zurich.»

## INTERVENTIONS DIVERSES

Voici quelques-unes des interventions menées sur les locomotives Re 420 aux Officines de Bellinzone.

- Assainissement et entretien de la capacité des Re 420 pour assurer l'exploitation durant les vingt prochaines années.
- Adaptation de la commande multiple des Re 420 avec interface aux extrémités des véhicules.
- Révision des composants principaux et des systèmes.
- Remplacement du câblage électrique pour les courants forts et la commande.
- Substitution de l'implantation de mesures de la vitesse et de l'enregistrement.
- Equipement complémentaire du compresseur avec séparateur de l'eau et de l'huile, ainsi que dessiccateur d'air.
- Equipement de la cabine de conduite avec des bancs de visualisation et de manœuvres.
- Remplacement de l'éclairage frontal avec l'illumination moderne de LED.
- Nouvelle peinture.

- Installation de toutes les fonctions pour la commande et la gestion des voitures à deux niveaux, en particulier pour la manœuvre des freins, la commande des portes, la demande de frein d'urgence, la surveillance et la visualisation des systèmes techniques.

(comm/réd.)

## Transports romands

### Rédaction

Philippe Claude  
Sylvain Meillasson  
Blaise Nussbaum

Case postale 349  
2350 Saignelégier  
philippe.claude@net2000.ch

**Abonnement:** 25.- Banque romande Valiant, 2800 Delémont  
CCP 30-38195-5.

### Editeur

Diproj' Service/ Journal du Haut  
Case postale 2168  
2302 La Chaux-de-Fonds  
jdh@bluemail.ch

### Imprimerie Monney

2300 La Chaux-de-Fonds  
info@ims-imprimerie.ch  
ISSN 1663 - 2184

# Petite histoire du rail fribourgeois

L'histoire des chemins de fer dans le Pays de Fribourg est passionnante, parce qu'elle est le témoin des grandes luttes stratégiques ferroviaires que se sont livrées les cantons suisses au XIX<sup>e</sup> siècle. Comme dans d'autres cantons de Suisse, les régions fribourgeoises se sont battues pour être raccordées au réseau helvétique en cours de construction.

C'est ainsi que la Gruyère souhaitait à l'époque que la grande transversale helvétique est-ouest passe par Berne – Fribourg – Bulle – Vevey. On proposa aussi que la ligne Fribourg – Lausanne passe par Bulle ou le plus près du chef-lieu de la Gruyère. Las, les espoirs gruériens furent déçus, puisque le Conseil fédéral se prononça en dernier ressort en faveur du tracé actuel Fribourg – Romont – Oron-la-Ville – Lausanne, ligne qui vit le jour en 1864.

Dès lors, il ne restait plus aux Bullois que la possibilité de se raccorder à la ligne du Plateau, avec l'antenne à voie normale Bulle – Romont, ouverte en 1868.

Vers la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, germa l'idée d'une ligne ferroviaire reliant Vevey à Thoune, en passant par les Préalpes fribourgeoises. L'idée fit long feu, mais elle fut à l'origine du réseau ferroviaire à voie étroite du canton de Fribourg.



La Be4/4 111, l'une des plus anciennes automotrices de Gruyère à Montbovon.

(photo André von Arx)

C'est ainsi que furent ouverts les tronçons Bulle – Palézieux en juillet 1904 et Bulle – Montbovon en septembre de la même année. Par la suite, l'antenne Bulle – Broc fut inaugurée en juin 1912 pour desservir la chocolaterie Cailler.

Du côté du sud, le réseau gruérien fut raccordé en 1904 aux Chemins de fer électriques veveysans (CEV) par la ligne Saint-Légier – Châtel-Saint-Denis. Cette liaison fut malheureusement supprimée en 1969 pour des raisons financières, décision regrettable, car elle jouerait aujourd'hui un rôle touristique

important entre le Léman et le canton de Fribourg. Par ailleurs, le chemin de fer Montreux - Oberland bernois (MOB), appelé aujourd'hui Golden Pass (à l'époque on l'avait aussi dénommé Golden Moutain Pass Route), fut construit dès 1901 entre Montreux et Les Avants. Il devait arriver en terre gruérienne en 1903 à Montbovon, où le rejoignent les chemins de fer gruériens une année plus tard. Le MOB parvint à Zweisimmen en juillet 1905. A noter que l'antenne conduisant à La Lenk ne fut construite qu'en 1912. On sait que le MOB met au point des rames à écartement variable qui permettront de se rendre de Montreux à Interlaken sans changement de train à Zweisimmen.

## FRIBOURG - MORAT

Il restait à construire la liaison entre Fribourg et Morat. Au moment de projeter les plans de la grande transversale helvétique, on avait évoqué une ligne passant par Morat et Laupen en direction de Berne. Mais ce ne fut qu'une quarantaine d'années plus tard que l'on entreprit la construction de la ligne Fribourg – Morat achevée en 1898. L'exploitation se fit à vapeur jusqu'en 1903, puis fut électrifiée sous courant continu de 850 Volts et alimentation par troisième rail. Elle

fut prolongée jusqu'à Anet. En 1947, la ligne se convertit aux 15.000 Volts 16,7 Hertz et à la caténaire (ligne aérienne électrique), lorsque les CFF électrifièrent la ligne de la Broye (Payerne – Morat – Chiètres).

C'est en 1942 que les trois entreprises ferroviaires (Bulle – Romont, Fribourg – Morat – Anet et Chemins de fer électriques de la Gruyère) fusionnèrent pour constituer la société GFM (Gruyère – Fribourg – Morat).

Lors d'une étape ultérieure de concentration, la compagnie GFM a fusionné en 2000 avec les Transports publics de la ville de Fribourg (TF) pour créer la société des Transports publics fribourgeois (TPF) qui exploite aussi l'un des réseaux de cars les plus vastes de Suisse.

On signalera en passant que les TPF assurent depuis quelques années une relation direction Fribourg – Neuchâtel, afin de mieux desservir les étudiants des deux universités. Ils partagent ainsi avec le BLS le tronçon de la Directe Berne – Neuchâtel, entre Anet et Neuchâtel, tronçon qui est en voie d'être doublé intégralement entre Anet et Pont-de-Thielle. En outre, le BLS va bientôt percer le nouveau tunnel de Rosshäusern.

BLN



Une rame renforcée pour les écoliers en gare de Montbovon

(photo A. von Arx)

# Tonkin: 125 ans et des espoirs

Fermée à tout trafic depuis 1998, la section française de la ligne du Tonkin, reliant Evian-les-Bains à Saint-Gingolph a célébré dans l'allégresse son 125<sup>e</sup> anniversaire le 17 septembre dernier, à Evian. A la tribune se sont succédé les orateurs suivants: Benoit Grandcollot, président de l'association; Louis Duret, maire de Neuvecelle et président de la communauté de communes du Pays d'Evian; Marc Francina, député-maire d'Evian; Antoine Lattion, préfet du district de Monthey; Jean-

Paul Moille, conseiller régional de Rhône-Alpes; Samuel Pelissier, membre du comité, enfin Christian Dupessey, maire d'Annemasse et conseiller régional.

La réouverture de la ligne ferroviaire du Tonkin n'est plus une chimère. En effet, une étude rigoureuse a été publiée cet été 2011 et prouve, chiffres à l'appui, la faisabilité du projet. Pour ce tronçon en veillesse depuis 1998, entre Saint-Gingolph (VS) et Evian-les-Bains (Haute-Savoie) de 17 kilomètres, il en coûtera quelque 125 millions d'euros

(valeur de 2011), pose de voie nouvelle et électrification comprises. Un montant relativement modeste, comparativement aux 200 millions d'euros pour la section française du CEVA d'une longueur de 1300 mètres!

Cette étude est le fruit d'un partenariat transfrontalier exemplaire entre le canton du Valais et la Région Rhône-Alpes, avec l'appui de la Coordination intercantonale Chablais région (VS) et le Syndicat intercommunal d'aménagement du Chablais (Haute-Savoie). L'étude d'un montant de 115.000 euros a été financée par Rhône-Alpes, les cantons suisses, Interreg (projets transfrontaliers), le Syndicat intercommunal d'aménagement du Chablais et l'OIDC.

C'est le cabinet d'étude TTK, dont le siège est à Karlsruhe, avec antenne à Lyon, qui a réalisé, entre 2009 et 2011, l'étude préliminaire de réouverture de la ligne du Tonkin. Il s'est inspiré de projets similaires, en particulier de Delle - Belfort, dont la réouverture est enfin fixée pour 2015, ainsi que de lignes

entre le Luxembourg et l'Alsace respectivement avec l'Allemagne.

Divers scénarii ont été balayés, notamment la version touristique provisoire ou la construction d'un tram-train. Le scénario final a donc retenu le renouvellement intégral de la voie, l'électrification de la ligne l'assainissement des ouvrages d'art, la sécurisation ou la suppression de passages à niveau. On a choisi le partenariat franco-suisse, avec le recours aux rames valaisannes «Domino», de la société «RegioAlps», desservant la ligne Sion - Saint-Maurice - Saint-Gingolph qui seront prolongées jusqu'à Evian. C'est pourquoi, on électrifiera la ligne sous tension helvétique de 15.000 Volt.

Avantage de ce choix, on économisera l'achat de matériel roulant et l'on évitera la rupture de charge à la frontière. Seul inconvénient mineur, on ne pourra pas faire circuler ces rames jusqu'à Annemasse et à Genève. Mais les trains seront en correspondance immédiate à Evian, de quai à quai.



Margrit Picon, députée-présidente de Port-Valais, et Louis Duret, maire de Neuvecelle (Haute-Savoie), lors des 125 ans du Tonkin. (sp)

BLN

## Modèles à Granges-Paccot

Une surprise attend cet automne les visiteurs des Chemins de fer du Kaeserberg (CFK), à Granges-Paccot, près de Fribourg. Sur le réseau de chemin de fer miniature représentant un morceau de Suisse des années 90, circuleront des trains anciens.

Pendant onze jours, entre le 15 octobre et le 13 novembre, la Fondation des Chemins de fer du Kaeserberg va vous faire découvrir quelques trésors. Elle souhaite vous faire partager son plaisir d'admirer notamment des trains de l'ère de la vapeur.

Ces trains feront une petite entorse à la règle qui régit le réseau des CFK, puisqu'il représente une Suisse alémanique imaginaire, avec un peu d'atmosphère des Grisons, le tout dans l'esprit des années 1990 à 2000. Immeubles, véhicules, publicités et trains sont à l'image de cette période.

Trente-trois trains habituels seront remplacés par des compositions d'époques antérieures, qui vous feront redécouvrir les locomotives à vapeur, les voitures voyageurs avec caisses en bois et les wagons de marchandises de nos aïeux.

Des locomotives, mises hors service il y a longtemps, tireront des wagons que plus personne ne voit. Trains ayant façonné les paysages d'avant 1914, première rame réversible, Gothard-Elephant, Flèche rouge, autant d'engins évoquant des souvenirs pour les uns et témoins du passé pour les autres. Mais pour tous, une rétrospective de ce qui a circulé autrefois dans notre pays.

Les CFK se réjouissent de partager ce voyage dans le temps avec leurs visiteurs. (comm)

Renseignements:  
www.kaeserberg.ch

COLLOQUE OUESTRAIL 4 NOVEMBRE 2011 YVERDON-LES-BAINS

Financement et aménagement du rail : quels enseignements à tirer de la consultation FAIF ?  
Quelles priorités pour la Suisse occidentale ?

Intervenant-e-s :

	<b>Nathalie Hardyn</b> Directrice adjointe de la Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève		<b>Claude Nicati</b> Conseiller d'Etat du canton de Neuchâtel, président de la Conférence des directeurs cantonaux des transports de Suisse occidentale
	<b>Caroline Beglinger</b> Membre de la direction de l'ATE, responsable politique des transports		<b>Nicolas Germanier</b> Membre de la direction de CFF infrastructure, chef horaire et design du réseau
	<b>François Marthaler</b> Conseiller d'Etat du canton de Vaud, président de la Conférence suisse des directeurs des transports		<b>Pierre-André Meyrat</b> Directeur suppléant de l'Office fédéral des transports OFT

Lieu : salle Magna du Château d'Yverdon-les-Bains  
Café d'accueil dès 9h / début du colloque 9h30 / Buffet dès 12h15  
Participation gratuite - inscription obligatoire  
ouestrail@bluewin.ch

OUESTRAIL