



Editorial

Canton pont, à mi-chemin entre l'arc lémanique et le bassin zurichois, rapidement et aisément accessible tant par le rail que par la route : Fribourg est tout simplement au cœur de la Suisse ! A tel point qu'il connaît depuis plusieurs années une augmentation démographique fulgurante et accueille la population la plus jeune du pays. Dynamisme, créativité, audace : les avantages sont nombreux. Mais cette richesse s'accompagne aussi d'un immense défi : maîtriser cette croissance

dans le respect du développement durable et faire en sorte qu'elle profite à toutes et à tous. Un défi impossible à réaliser sans un réseau de transports efficace, pour faciliter les échanges, pour des déplacements rapides et confortables, pour relier les régions entre elles. Notre canton table sur la complémentarité des moyens, afin que chaque Fribourgeoise et chaque Fribourgeois trouve ce dont il a besoin au moment où il en a besoin.

Pour y parvenir, le développement des transports publics, sur notre propre territoire mais également par-delà les frontières cantonales, est un chapitre essentiel. Le succès fulgurant du RER Fribourg|Freiburg nous prouve à quel point les Fribourgeoises et les Fribourgeois apprécient une offre à la hauteur de leurs besoins et de leurs envies. Véritable ossature des transports publics fribourgeois, c'est, depuis son lancement en décembre 2011, avec la mise en service de la ligne Bulle – Romont – Fribourg, une des pièces maîtresses de notre développement.

Mais il ne s'agissait là que d'une première étape : la deuxième phase, lors de l'horaire 2015, a renforcé encore cette offre, avec l'introduction de la cadence à la demi-heure sur les lignes ferroviaires régionales Fribourg/Freiburg – Yverdon-les-Bains et Fribourg/Freiburg – Romont, l'ouverture de la halte Fribourg/Freiburg Poya et la nouvelle offre de bus dans la Broye fribourgeoise.

D'autres étapes se préparent pour les années à venir : instauration de la cadence à la demi-heure entre Fribourg et Morat, mise en place du RER Sud avec l'instauration de la cadence à la demi-heure Palézieux – Bulle – Gruyères ainsi que le prolongement des RégioExpress (RE) Fribourg – Bulle jusqu'à Broc. Parallèlement à ces développements ferroviaires, la desserte bus sera étoffée et optimisée dans tout le canton.

Les investissements de la part des collectivités publiques ont été considérables. L'effort qui leur sera demandé à l'avenir sera encore important, mais indispensable si l'on veut parvenir à notre objectif en matière de mobilité : un réseau de transports rapide, confortable et efficace, pour conserver et développer encore le dynamisme de Fribourg !

Maurice Ropraz, Conseiller d'Etat
Directeur de l'aménagement, de l'environnement
et des constructions

SOMMAIRE

EDITORIAL	1
-----------	---

À NOS LECTEURS	2
----------------	---

POLITIQUE ET STRATÉGIE

Visions et plans cantonaux à moyen et long termes	3
---	---

Développement du RER fribourgeois	6
-----------------------------------	---

Nouvelle organisation et avenir des TPF	8
---	---

PROJETS ET NOUVELLES TECHNOLOGIES

Métamorphose des gares et de leurs alentours	11
--	----

Revitalisation de la ligne Bulle – Broc	14
---	----

Solutions techniques pour faciliter l'usage des transports publics	16
--	----

Un nouveau centre d'entretien et d'exploitation à Givisiez	18
--	----

L'agglomération de Bulle, moteur régional	19
---	----

NOUVELLES DES ASSOCIATIONS	23
----------------------------	----

L'ACTUALITÉ ET L'AGENDA DE LA MOBILITÉ	24
--	----

À nos lecteurs

La présente édition de *TRANSPORTS ROMANDS* est essentiellement consacrée à Fribourg, un canton qui connaît une croissance démographique marquée et qui répond aux questions de mobilité et de développement durable de manière appropriée. Au fil des pages de ce numéro, vous découvrirez donc les différentes facettes de cet important défi à relever.

Nous remercions tout particulièrement Monsieur le Conseiller d'Etat Maurice Ropraz et Monsieur le Directeur général des TPF Vincent Ducrot ainsi que les collaboratrices et collaborateurs des différents services cantonaux, communaux et des TPF pour leurs contributions.

La rédaction de *TRANSPORTS ROMANDS* est très heureuse de vous faire part de son premier partenariat industriel conclu dès le début de 2015 avec l'entreprise Mauerhofer & Zuber, spécialiste dans l'équipement électrique du chemin de fer. Vous trouverez sur notre site Internet www.transrom.ch la rubrique générale Entreprises partenaires décrivant notre politique de partenariat, avec une page détaillant les activités de notre partenaire Mauerhofer & Zuber.

Sur le plan des collaborations, nos liens avec la Suisse alémanique se renforcent. L'automne passé, *TRANSPORTS ROMANDS* a réalisé l'édition du dossier spécial Romandie, paru en langue allemande dans le numéro 4/2014 d'InfoForum, la revue de l'association Pro Bahn Schweiz/Pro Rail Suisse.

Dans le numéro 26 (juin 2015), nous nous rendrons dans la région Riviera-Chablais et sur le lac Léman ainsi qu'en Valais pour poser notre regard sur le développement des transports publics.

La rédaction

ABONNEMENT

Abonnement : 4 numéros au prix de 25 CHF, ou de soutien dès 30 CHF.

Coordonnées pour le versement :
Banque Valiant SA, Bundesplatz 4, case postale 5333, CH-3001 Berne

- par transfert bancaire,
N° de clearing 6300 / IBAN : CH91 0630 0016 3225 4040 0 / SWIFT/BIC : VABECH22415
- sur le compte de chèque de la banque,
CCP n° 30-38112-0 au nom de Transports romands, compte n° CH91 0630 0016 3225 4040 0

PRIX AU NUMÉRO

Prix au numéro : 6 CHF ou 6 €.

Impressum

Comité d'édition

- Caroline Beglinger Fedorova, co-directrice Association transports et environnement, Berne
- Michel Béguelin, ancien conseiller national et ancien conseiller aux Etats, Lausanne
- Edy Bernasconi, responsable de la rédaction politique suisse, *laRegioneTicino*, Bellinzona et Berne
- Pascal Bovey, délégué à la mobilité du canton du Valais, Sion
- Michel Comte, ancien ingénieur CERN, Genève
- Yves Delacrétaz, professeur HEIG Vaud, Institut G2C, Yverdon-les-Bains
- Jean-Claude Hennet, secrétaire général OuestRail, Delémont
- Daniel Mange (DM), professeur honoraire EPFL, secrétaire citrap-vaud.ch, Lausanne
- Christian Pellet, secrétaire de la collection « Le savoir suisse », Presses polytechniques et universitaires romandes, Lausanne
- Giuseppe Pini, professeur honoraire, Institut de géographie et durabilité, Université de Lausanne (UNIL)
- Nicolas Rossé, journaliste économique, RTS-télévision suisse, Genève
- Kurt Schreiber, président de Pro Bahn Schweiz/Pro Rail Suisse, Au (ZH)
- Michaël Thémans, directeur adjoint, Centre de transport, vice-présidence Transfert de technologie EPFL, Lausanne
- Panos Tzieropoulos, directeur LITEP, EPFL, Lausanne
- Bernard Wuthrich, responsable de la rédaction *Le Temps*, Berne

Rédaction

- Philippe Claude (PHC) Rédacteur responsable
- Sylvain Meillasson (SME)
- Blaise Nussbaum (BLN)

Adresse courrier : case postale 349, 2350 Saignelégier
Adresse courriel : transportsromands@bluewin.ch

Adresse Internet : www.transrom.ch

Vous trouverez notamment sur ce site la liste des numéros déjà parus et le plan de parution des éditions à venir, la composition du Comité d'édition et l'Actualité de la mobilité, qui constitue la version informatique de la rubrique homonyme parue dans la version papier.

Impression

Imprimerie Monney Service
Rue des Musées 35, 2300 La Chaux-de-Fonds
info@ims-imprimerie.ch

Graphisme

Alizarine
Isabelle Bovey
Rue Curtat 6, 1005 Lausanne
www.alizarine.ch

International Standard Serial Number

ISSN 1663-2184

Vision et plans cantonaux, à moyen et long termes, en matière de transports

Un canton en pleine croissance démographique

Les Fribourgeoises et les Fribourgeois sont toujours plus nombreux, et, comparativement à la moyenne suisse, jeunes. Depuis plusieurs années, le canton de Fribourg enregistre la plus forte progression démographique de Suisse : +2,1 % entre 2013 contre +1,3 % en moyenne nationale. En octobre 2014, le canton accueillait son 300'000^e habitant et, selon les projections, la barre des 350'000 pourrait être franchie dans 10 ans ; un phénomène dû notamment à l'immigration en provenance d'autres cantons, principalement Berne et Vaud. La population fribourgeoise est également la plus jeune du pays. L'âge moyen y est d'un peu plus de 39 ans alors qu'il s'élève à 42 ans au niveau helvétique.

Cela se traduit par des défis importants à relever, notamment par un besoin accru en mobilité et en transports publics. En 10 ans, l'offre a fortement progressé : de 2005 à 2015, le nombre de personnes transportées par le trafic régional a augmenté de plus de 200 % (7,5 millions en 2005 et 22,5 millions en 2015). La répartition modale de la mobilité dans le canton de Fribourg a évolué en faveur des transports publics : la part des distances parcourues est passée de 12 % en 2005 à 18 % en 2010.

La vision du canton pour le développement de l'offre ferroviaire

Comme les autres cantons suisses, Fribourg a remis à l'Office fédéral des transports (OFT) sa liste de projets dont il souhaite le développement à l'horizon 2030. La part fribourgeoise de PRODES 2030 regroupe 16 projets qui touchent l'ensemble du territoire cantonal.

À l'horizon 2030, la gare de Fribourg/Freiburg verra passer toutes les demi-heures un train InterCity de nouvelle génération, qui permettra de relier le canton de Fribourg à l'Arc lémanique et à la région zurichoise avec des temps de parcours réduits. Une augmentation des cadences des trains grandes lignes à Neuchâtel et à Yverdon-les-Bains permettra également de renforcer l'intégration des districts du Lac et de la Broye dans le réseau national. Les correspondances seront améliorées et les liaisons vers Lausanne, Bâle et Zurich seront plus efficaces.

La desserte régionale s'appuiera quant à elle sur des trains de type RegioExpress, qui compléteront les InterCity. Les liaisons entre les districts seront ainsi plus rapides, plus fréquentes et auront de meilleures correspondances. Les villes de Bulle, Châtel-Saint-Denis, Romont, Düdingen, Murten/Morat et Estavayer-le-Lac bénéficieront de liaisons plus directes et plus nombreuses vers Berne et Lausanne. Enfin, le confort des passagers et la capacité des trains du trafic grandes lignes seront améliorés sur tout le réseau ferroviaire.

L'offre dans l'agglomération de Fribourg

Dans les prochaines années, la gare de Fribourg/Freiburg deviendra un pivot, au centre d'un réseau RegioExpress très efficace. Romont sera atteignable en 16 minutes, Bulle en une demi-heure, Neuchâtel en moins de 45 minutes, avec arrêt à Courtepin, Murten/

Morat et Anet. Le canton souhaite également une liaison directe vers Palézieux avec correspondance rapide vers Châtel-Saint-Denis. Enfin, les RegioExpress relieront Berne toutes les 30 minutes.

Tous ces trains RegioExpress seront systématiquement mis en correspondance avec les InterCity en gare de Fribourg/Freiburg en direction de Genève et de Zurich ou Lucerne. Un réseau régional dense avec des cadences à 30 minutes sur toutes les lignes du RER Fribourg|Freiburg et des cadences à 15 minutes au cœur de l'agglomération viendront compléter l'offre. Chaque quart d'heure des trains circuleront entre Fribourg/Freiburg et Givisiez ainsi qu'entre Rosé et Düdingen avec arrêts systématiques dans toutes les stations de l'agglomération.



(SMo / Promodal)

Ces projets demandent des travaux importants. Avant 2020, la halte de Givisiez sera complètement reconstruite pour permettre l'arrêt des trains en provenance de Payerne et de Murten/Morat et deux nouvelles haltes seront créées dans l'agglomération fribourgeoise, à Avry-sur-Matran et à Agy. Enfin, les quais de la gare de Fribourg/Freiburg devront être adaptés pour tenir compte de l'augmentation du trafic et un deuxième passage inférieur permettra d'améliorer les conditions d'accueil.

L'offre dans le Sud fribourgeois

D'ici 2020, la ligne entre Bulle et Broc-Fabrique sera mise à voie normale et les trains RegioExpress en provenance de Fribourg pourront être prolongés au-delà de l'agglomération bulloise. Plusieurs mesures permettront de mieux relier encore le Sud fribourgeois au réseau ferroviaire national : toutes les demi-heures, des trains RegioExpress relieront, en 30 minutes, Bulle et Fribourg avec arrêt à Romont, et une nouvelle liaison RegioExpress entre Berne et Lausanne, prolongée jusqu'à Genève, desservira Palézieux, Romont et Fribourg/Freiburg.

Les lignes RER seront développées également dans le sud du canton. Des liaisons chaque demi-heure

sont prévues entre Palézieux et Gruyères avec arrêts à toutes les stations. Elles mettront ainsi Palézieux à 30 minutes de Bulle, avec correspondances directes en direction de l'Arc lémanique. Enfin, dans l'Intyamon, l'actuelle liaison entre Bulle et Montbovon sera prolongée jusqu'à Gstaad et une nouvelle ligne RER Vaulruz-Nord - Sâles - Rueyres-Treyfayes - Vuisternens-devant-Romont offrira des correspondances sur les trains RegioExpress à Romont.



(SMo / Promodal)

L'offre dans la Singine

Le canton de Fribourg veut renforcer les liaisons ferroviaires dans la Singine et permettre un meilleur rabattement des lignes de bus. Toutes les 30 minutes, des trains RegioExpress offriront des liaisons sans arrêts depuis Düdingen vers Berne et Fribourg/Freiburg avec des prolongements systématiques en direction de Bulle et de l'Arc Lémanique.



En ce qui concerne les RER, des cadences à 15 minutes seront offertes entre Düdingen et Fribourg/Freiburg avec arrêt à Fribourg/Freiburg Poya. Ces trains seront systématiquement prolongés, avec arrêts à Villars-sur-Glâne, Matran, Avry-sur-Matran et Rosé. Des cadences à 15 minutes seront également offertes au départ de Flamatt vers Berne par l'enchaînement des trains en provenance de Düdingen et de Laupen (cadence à 30 minutes pour les deux lignes).

L'offre dans la Broye et le Lac

L'objectif, dans la Broye et le Lac, est d'accélérer les temps de parcours vers l'agglomération de Fribourg, l'Arc Lémanique et Berne. Des trains RegioExpress offriront des liaisons rapides depuis Murten/Morat en direction de Lausanne, avec arrêts dans les principales communes de la Broye. Un autre nouveau train RegioExpress circulera entre Fribourg/Freiburg et Neuchâtel avec arrêts à Courtepin, à Murten/Morat et à Anet.



(SMo / Promodal)

L'augmentation des fréquences en trafic grandes lignes à Neuchâtel et à Yverdon-les-Bains permettra d'améliorer les correspondances des trains RER en provenance de la Broye et du Lac vers les grandes métropoles de Suisse. Des RER circuleront à la cadence 30 minutes entre Fribourg/Freiburg et Neuchâtel et un deuxième train circulera entre Murten/Morat et Chiètres. Les liaisons directes de Payerne vers Berne seront maintenues.

Service de la mobilité (SMo Fribourg)



La nouvelle halte RER Fribourg/Freiburg Poya mise en service le 14 décembre 2014 (CFF)

OUESTRAIL
POUR DES LIAISONS FERROVIAIRES PERFORMANTES

NOTRE VOCATION

Défendre les intérêts ferroviaires de Suisse occidentale (BE/FR/GE/JU/NE/VS/VD)

NOTRE OBJECTIF ACTUEL

Préparer la prochaine étape de développement de l'infrastructure ferroviaire (étape 2030). Assurer de bonnes cadences sur l'ensemble du réseau et augmenter la capacité sur les lignes saturées.

NOTRE PROCHAIN RENDEZ-VOUS

Le onzième colloque d'OUESTRAIL. Il aura lieu le vendredi 6 novembre 2015 (09h-13h30) à Yverdon-les-Bains et sera consacré à la (télé)billettique du futur. Une date à noter dans votre agenda !

>> www.ouestrail.ch >> ouestrail@bluewin.ch

Spécial Fribourg

Développement de l'offre ferroviaire

Le RER Fribourg | Freiburg tisse sa toile

La feuille de route du RER Fribourg | Freiburg fixée en 2009 par le Conseil d'Etat fribourgeois est toujours en phase de déploiement. Après le développement massif de l'offre pour les liaisons Bulle – Berne en 2011, Fribourg – Yverdon-les-Bains et Morat – Chiètres en 2014, la prochaine étape sera l'instauration d'une cadence à la demi-heure systématique entre Fribourg et Anet à l'horizon 2016.



Rame automotrice moderne du type « Flirt » aux couleurs de la Banque cantonale fribourgeoise (TPF)

Une offre rendue attractive

Utiliser de manière plus intensive le réseau existant, moderniser les infrastructures et investir dans le matériel roulant pour répondre aux besoins de capacité. Cette équation a permis de mettre en œuvre patiemment, mais à un rythme soutenu, une offre ferroviaire naguère encore anémique dans le canton de Fribourg. Avec l'instauration systématique de la cadence semi-horaire sur l'ensemble des lignes, le chemin de fer joue son rôle d'artère du système de transports publics. Il permet ensuite d'irriguer les différentes régions par des lignes de bus, elles aussi petit à petit cadencées en harmonie avec le RER, selon les besoins exprimés par les régions.



Autobus desservant la Broye (TPF)

La deuxième grande étape introduite au changement d'horaire du 14 décembre 2014 illustre parfaitement le propos. La cadence à 30 minutes a fait son apparition sur les liaisons Romont – Fribourg, Fribourg – Yverdon-les-Bains et Morat – Chiètres avec des trains modernes et confortables. Ceux-ci sont relayés par un réseau de bus TPF et CarPostal totalement redessiné et densifié, assurant non seulement les correspondances, mais aussi la desserte fine pour de nombreuses destinations de la Broye fribourgeoise et vaudoise. Ces nouveautés viennent révolutionner l'ensemble du système de transports publics dans la

Broye. Pour la région, c'est une première étape importante pour se désenclaver, et dynamiser une offre de mobilité qui a longtemps souffert de sa situation, « à la périphérie éloignée » de trois centres cantonaux (Berne, Vaud et Fribourg).

Un produit pour séduire le client

C'est aussi la concrétisation du système voulu par le gouvernement : un déploiement opérationnel commun assuré par les deux entreprises ferroviaires TPF et CFF, lesquelles opèrent conjointement sur les lignes (parfois en sous-traitance) fribourgeoises sous l'appellation unique RER Fribourg | Freiburg et une numérotation claire (RE et S20, 30, 40, 50, 60). Car, dès le départ, il était évident que pour séduire le client, il fallait non seulement répondre à des besoins de mobilité, mais aussi faire connaître le produit et donner envie de l'utiliser.

A cet effet, une vaste campagne de communication, auquel le BLS est également associé, a accompagné le lancement de chaque étape. Une année après l'instauration de la cadence semi-horaire entre Bulle et Fribourg, la fréquentation avait bondi d'un tiers. Partout où les lignes de bus ont été cadencées, il y a 10 % de plus de voyageurs la première année.



Rame modernisée du RER fribourgeois (TPF)

C'est sur ces tendances encourageantes que la troisième étape se profile sur la ligne Fribourg – Anet. Quatre stations de croisements doivent être créées à la faveur de réfections complètes des gares de Belfaux-Village (actuellement en travaux), Pensier, Courtepin et Münchenwiler, afin de pouvoir assurer la cadence à la demi-heure. Dans la planification, Fribourg et Neuchâtel devraient être reliées deux fois par heure, avec un train sur deux en transbordement à Anet.

Martial Messeiller

Responsable communication et relations publiques
TPF

Sud du canton

La voie étroite aussi de la partie

Le réseau voie étroite des TPF dans le sud du canton n'est pas oublié. Sous l'appellation RER Sud, il a été intégré dès décembre 2012 à l'offre globale du RER Fribourg | Freiburg. Des trains circulent ainsi toutes les demi-heures, tous les jours, entre Châtel-Saint-Denis et Palézieux ainsi qu'aux heures de pointe, du lundi au vendredi, entre Semsales et Bulle. La cadence horaire sera également assurée sept jours sur sept

entre Bulle, Broc et Montbovon. La mise en service de la gare de Châtel-Saint-Denis, en 2018, permettra l'instauration d'une cadence systématique à la demi-heure. Mais cette année 2015 réservera déjà une bonne surprise. Au deuxième semestre, la clientèle fera un bond dans le XXI^e siècle avec l'arrivée des premières compositions ultramodernes commandées par les TPF auprès du constructeur helvétique Stadler Rail.

Martial Messeiller



Rame « La Gruyère » sur voie étroite du RER Sud (André von Arx)

Le RER fribourgeois

Une colonne vertébrale pour la Broye

La Broye bénéficie depuis le 14 décembre 2014 d'une fréquence à la demi-heure sur sa ligne Fribourg – Yverdon-les-Bains. Le doublement de l'offre ferroviaire donne un nouvel élan à la mobilité par transports publics dans une région qui méritait une offre davantage étoffée.

Le 12 décembre dernier, le RER Fribourg | Freiburg était inauguré sur cette ligne régionale, parcourant transversalement la Broye fribourgeoise et vaudoise. D'une cadence insatisfaisante d'un train à l'heure,

l'offre doublait ainsi pour une cadence à la demi-heure. Une aubaine pour tous les Broyards dont le besoin en mobilité va croissant et, surtout, un premier pas vers une vraie solution offrant une alternative efficace face à la voiture. En effet, en lisant les tableaux statistiques, le Broyard avait pris l'habitude de passer pour un mauvais élève en termes d'utilisation des transports publics. Or, les statistiques ne montrent pas la qualité de la desserte qui est une condition sine qua non pour une utilisation accrue des transports publics.

La planification du RER Fribourg | Freiburg a donné l'opportunité aux acteurs de la mobilité de repenser totalement la desserte régionale en bus sans craindre de remodeler les lignes établies depuis longtemps. Cette saine collaboration entre cantons, entreprises de transport et région permet de trouver le moyen d'améliorer massivement la qualité de l'offre. Dorénavant, une grande partie des Broyards dispose d'une desserte nettement plus appropriée. Cet état de fait permet à la Broye d'aborder les défis de développement qui ne manqueront pas de se réaliser avec davantage de sérénité.

Le développement du RER Fribourg | Freiburg représente un pas important pour une région en pleine expansion démographique et dont les annonces d'implantations d'entreprises se succèdent. Une deuxième étape du même ordre est fortement attendue sur la ligne ferroviaire longitudinale Chiètres – Morat – Palézieux et les différentes lignes de bus qui arpentent le sud de la Broye.

Pierre-André Arm

Directeur de la Communauté régionale de la Broye (COREB)



Réseau Express Régional Fribourg | Freiburg.

Spécial Fribourg

Une vision à long terme pour le développement des TPF

Interview du Directeur général Vincent Ducrot

Les TPF ont une nouvelle structure d'entreprise. Expliquez-nous l'apparente contradiction entre une tendance historique à la concentration des compagnies de transport (FMA : Fribourg-Morat-Anet, CEG : Chemins de fer électriques de la Gruyère, BR : Bulle-Romont) et la redistribution des TPF en trois entités : immobilier, exploitation, infrastructure.

Il n'y a aucune contradiction, mais une volonté de préciser nos différentes activités. Je pense que la concentration d'opérateurs de transport publics se poursuivra en Suisse romande. On verra des modèles identiques au nôtre apparaître, car les financements et l'organisation sont totalement différents suivant le métier dans lequel vous êtes actifs. Et c'est ce qui nous a conduits à restructurer l'entreprise TPF. Aujourd'hui, l'infrastructure est commandée, financée et surveillée par la Confédération. Donc, c'est un monde pour lui-même avec ses règles. L'immobilier devient très important aux TPF avec, là, un certain nombre de règles très particulières. Cela peut représenter une chance mais aussi un risque, c'est pourquoi, il fallait lui donner sa propre place. Quant aux activités assurant le trafic, nous avons dû également les organiser.



Modernisation des infrastructures ferroviaires comme ici à Vuisternens sur la ligne Bulle – Romont en 2011 (TPF)

Tous ces éléments traduisent la vision du développement des TPF qui s'articule autour de trois pôles : immobilier, exploitation, infrastructure. Il y a encore un gros effort dans la poursuite du développement du trafic dans le canton. L'Etat de Fribourg a publié rien que dans PRODES 2030 (Programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire) seize mesures d'offre, ce qui représente du travail pour bien des années. Sur le plan ferroviaire, on crée une épine dorsale avec le RER et ses différentes activités qui concernent aussi le BLS et les CFF. Quant aux bus, urbains ou régionaux, on les réorganise pour en optimiser le fonctionnement. C'est la partie du trafic où il y a un très gros potentiel pour le canton. L'infrastructure est un autre très gros potentiel de par son adaptation à un chemin de fer moderne, sa mise en conformité avec la loi sur l'égalité pour les handicapés (LHand), ou les projets PRODES 2030. En organisant une concentration industrielle et en réorganisant la « maison » TPF, on libère des terrains dans des

zones de moyenne importance, mais on s'implante dans des zones où l'immobilier a un poids. Donc, on a là une belle perspective de développement sur dix à quinze ans.

Les grands projets d'aménagements, d'infrastructures et d'équipements des TPF

Quand j'ai débuté, en été 2011, on a passé les premiers mois à définir une stratégie. Elle a été fixée, discutée avec les propriétaires et les commanditaires. Maintenant, on est dans la phase où on la met en œuvre et où l'on amorce les projets concernant tous les secteurs. Parmi ces projets, il y a effectivement le développement du trafic, avec la mise en œuvre du RER et de ses différentes étapes, ainsi que l'heureux dessin des réseaux de bus. On a mis la nouvelle desserte de la Broye en service, l'année passée. Cette année, on travaille sur la région du Gibloux, de la Sarine et des districts du Sud. On travaille également sur la concentration industrielle avec un grand site de maintenance à Givisiez et celui, plus petit, de Planchy, à Bulle, ainsi que sur les projets de gares. Celle de Belfaux est en construction et le permis de construire est attendu pour celle de Pensier, tandis qu'on vient de mettre à l'enquête celle de Münchenwiler. Les mises à l'enquête des gares de Courtepin, Montbovon et Châtel-Saint-Denis auront lieu au cours de l'été et de l'automne prochains. Autres grands projets, les métamorphoses de la gare de Bulle et de la ligne Bulle – Broc seront mises à l'enquête au printemps de l'année prochaine.



Modernisation des infrastructures ferroviaires comme ici à Sâles sur la ligne Bulle – Romont en 2011 (TPF)

Quel intérêt ont les TPF pour le projet d'écartement variable « TransGoldenPass » Montreux – Zweisimmen – Interlaken ?

On n'a pas pris le parti d'envisager l'écartement variable aux TPF. Un tel système est bien pour le « TransGoldenPass » qui est un produit ferroviaire à but touristique où vous pouvez vous permettre de changer de locomotive deux ou trois fois. En fait, le grand défaut de l'écartement variable est qu'on sait le faire uniquement pour les wagons et non pour les véhicules de traction. Les TPF ont surtout une mission de transport pendulaire qui demande d'être rapide et pour lequel on n'a pas le loisir de changer la locomotive en cours de route. Ensuite, la configuration locomotive-voitures de voyageurs est un modèle dépassé.

Actuellement, on opère beaucoup plus facilement avec des rames. C'est nettement plus efficace : vous n'avez pas de manœuvres, c'est réversible, ça s'accroche, ça se décroche automatiquement. Donc, l'option écartement variable convient très bien au « TransGoldenPass », mais elle est trop compliquée pour Lausanne – Palézieux – Châtel-Saint-Denis. Toutefois, au niveau de l'offre touristique, nous avons comme projet d'établir une liaison entre Bulle et Châteaueu-d'Oex, mais cette dernière ne pose aucun problème d'écartement puisqu'elle empruntera des voies à écartement métrique.

Quel est le futur souhaitable pour la ligne CFF Lausanne – Fribourg ?

A) L'impact du postulat de la députée vaudoise Christelle Luisier pour une ligne nouvelle Lausanne – Vauderens ?

Quand je vois la difficulté de mobiliser des moyens pour réaliser les projets essentiels dans le pays, je pense qu'on va attendre beaucoup d'années avant que ce type de projet voie le jour. En fait, lorsqu'on examine les besoins de développements, on constate que les priorités se trouvent entre Lausanne et Genève. Le reste vient nettement après dans le temps. Bien que je sois un partisan de la vitesse, facteur concurrentiel du train dans la compétition entre les divers moyens de transport, je pense qu'en Suisse, on n'a pas une vision très claire du développement qu'on veut et à quelle vitesse. Aujourd'hui, on entend, aussi bien à l'Office fédéral des transports (OFT) qu'aux CFF, essentiellement le mot « capacité » mais pas tellement encore le mot « vitesse ». Cela viendra pour les prochaines générations.

Au sujet du développement, je crois qu'il y a environ 18'000 voyageurs, quotidiennement, entre Fribourg et Lausanne avec une forte croissance ces dernières années. Donc, quels que soient les postulats formulés, il faudra pouvoir absorber ce trafic dont la majeure partie est d'être très peu traversant. On remarque qu'il y a de gros pôles d'échange, Fribourg en est un, Berne aussi, où les trains se vident et se remplissent de manière très importante. Bien sûr, il y a un certain trafic entre Lausanne et Berne, mais ce dernier s'étoffe très fortement au passage à Fribourg dans les deux sens. C'est une réalité que la France a sous-estimée avec les lignes à grande vitesse qui ont éliminé certains pôles et leur potentiel de remplissage intermédiaire.

B) L'impact du postulat du député fribourgeois Didier Castella sur le développement ferroviaire dans le canton de Fribourg ?

La vision de développement prévue par le canton a été atteinte et s'inscrit donc dans la perspective du postulat. Une cadence à la demi-heure dans le ferroviaire sur les lignes principales, une cadence au quart-d'heure dans l'agglomération fribourgeoise avec des temps de parcours optimisés ainsi qu'un bon lien entre Fribourg et Berne, qu'il faut continuer à renforcer, et le lien entre Fribourg, Romont, Lausanne et Genève à améliorer. On doit essayer de mettre en place une politique d'offre avec des temps de parcours les plus courts possibles. Cette politique s'intègre bien dans ce que souhaite le canton. Si, en plus de cela, un système avec davantage de vitesse est mis en place, on étudiera comment s'y intégrer et s'y harmoniser.



Première gare de nouvelle génération inaugurée en été 2013 à Bossonnens sur la ligne Châtel-Saint-Denis – Palézieux (TPF)

Vous parlez d'optimisation des temps de parcours. A ce propos, sur la ligne Fribourg – Morat qui comporte certains tronçons où la vitesse est peu élevée, avez-vous des projets de correction du tracé ?

Oui, clairement. On trouve dans PRODES 2030, des projets fribourgeois visant à améliorer la desserte entre Fribourg et Neuchâtel. Ce qu'on vise ici, c'est deux choses : la première, et là je suis en parfaite adéquation avec le canton, c'est d'avoir une cadence à la demi-heure en desserte régionale et d'avoir en plus un train accéléré permettant d'améliorer le temps de parcours entre Fribourg et Neuchâtel. Cela va forcément déclencher des adaptations d'infrastructures dans le temps. Si je prends un horizon de quinze ans, cette infrastructure vieillissante devra forcément être renouvelée. Au cours des prochaines années, on aura des discussions avec l'OFT, tronçon par tronçon, en se demandant : est-ce qu'on refait tout complètement ou est-ce qu'on construit une nouvelle infrastructure, plus efficace, en parallèle ? La cohérence va être donnée par les études qui seront à faire dans le cadre de PRODES 2030 et la réalisation se fera dans cette cohérence-là, avec une vision intégrale en fonction des tronçons à renouveler.

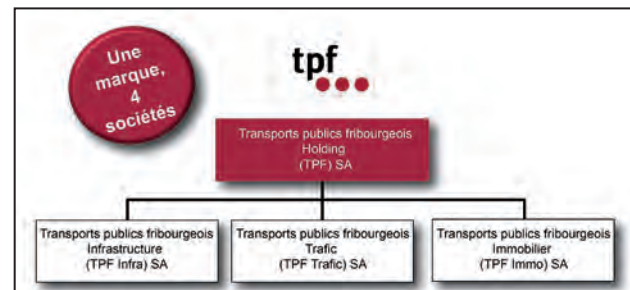
Les dés du développement de l'offre en termes d'engagement de personnel ?

Actuellement, les TPF dont l'effectif de collaborateurs est de 800, parviennent encore à trouver du personnel. En fait, c'est plus difficile dans le domaine de l'ingénierie où l'on a engagé des gens jeunes qu'on forme au contexte du transport public. C'est une chance pour eux. Concernant le personnel d'exploitation, on trouve plus facilement. En revanche, on est souvent légèrement en sous-effectif à cause des délais légaux lors des changements d'employeurs. Néanmoins, la situation globale n'est pas mauvaise. Dans le domaine ferroviaire, on forme nous-mêmes les conducteurs et cette façon de procéder nous permet d'anticiper régulièrement. On va adopter ce même modèle de formation pour le domaine routier.

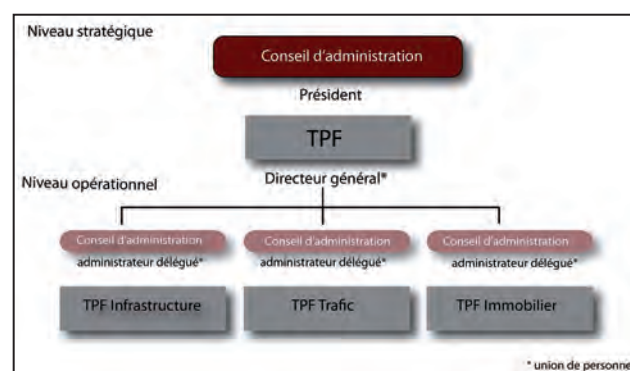
Le fait de planifier en étapes, avec les cantons commanditaires, permet de connaître à l'avance ce qui nous attend durant les cinq à six prochaines années en termes de ferroviaire et sur les douze à vingt-quatre prochains mois en termes de bus. Jusqu'à pré-

sent, on n'a pas eu de réels soucis. Cependant, avec les commandes tardives de cette année, il nous a fallu un peu plus jongler, mais si l'on respecte les calendriers établis par l'OFT, j'estime qu'il est tout à fait possible de recruter le personnel nécessaire.

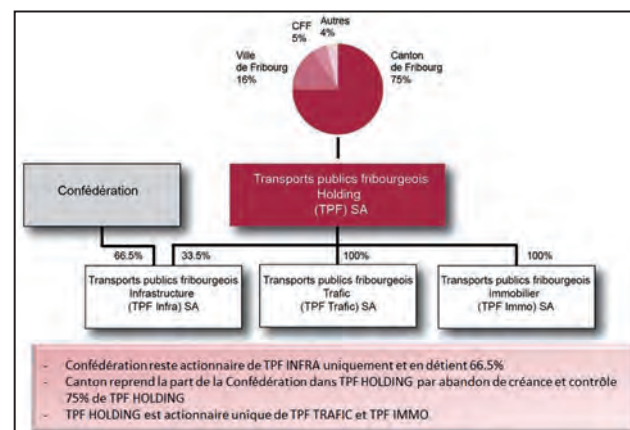
Propos recueillis par Daniel Mange et Philippe Claude



La nouvelle structure de l'entreprise (TPF)



La gouvernance de l'entreprise (TPF)



L'actionnariat de l'entreprise (TPF)



Nouveau garage pour les bus régionaux inauguré en automne 2013 à Estavayer-le-Lac (TPF)

Métamorphose des gares fribourgeoises et de leurs alentours

Faire des friches industrielles de nouveaux lieux de vie

Les Transports publics fribourgeois (TPF) ont lancé un vaste programme de réaménagement de la trentaine de gares qui compose leur réseau. En point de mire, il y a bien sûr l'objectif de la mise en conformité des quais aux normes de la Loi fédérale sur les personnes handicapées (LHand) d'ici au 31 décembre 2023. Mais la démarche va bien au-delà avec, pour chacun des projets, une réflexion sur l'intégration à l'espace public et pour les plus grands une vision globale de réaménagement urbanistique. C'est le cas notamment à Bulle, Châtel-Saint-Denis et Estavayer-le-Lac.

« Nous utilisons encore aujourd'hui le réseau et les infrastructures construites, il y a un plus d'un siècle. Nos pères avaient tout prévu. Ils ne pouvaient cependant pas imaginer qu'un jour une loi obligerait à avoir des quais droits... », aime à le répéter avec le sourire Vincent Ducrot, Directeur général des TPF, en ajoutant : « le réseau ferroviaire fribourgeois est extraordinairement bien pensé, mais il faut maintenant le moderniser et redresser la quasi-totalité des quais pour les voyageurs. »

Une kyrielle de transformations

Cette obligation légale entraîne de facto toute une série de transformations qui touchent à la géométrie des voies, à la signalisation, aux systèmes de commandes et plus globalement aux installations de sécurité. Dans la foulée, les moyens d'information pour les voyageurs, la signalétique et l'accueil de la clientèle sont intégrés aux travaux de génie civil. Ces modifications ont aussi leurs incidences sur l'aménagement des interfaces de transports, comme les arrêts de bus, les « Parc+Rail » (P+R) ou plus largement sur les espaces publics.

Alors, pour appréhender de façon optimale l'ensemble de ces changements parfois prévus sur une période de plusieurs années, les TPF ont pris le parti d'intégrer à chaque fois, dès les premières réflexions l'ensemble des acteurs concernés.

A Bulle, un nouveau centre-ville

Aujourd'hui, la majeure partie du Plateau de la gare du chef-lieu Gruyérien est constitué de friches industrielles et de bâtiments vieillissants affectés à l'exploitation des transports publics. Demain, l'ensemble de

ces activités seront déplacées en périphérie de l'agglomération, libérant ainsi un immense espace au cœur même de la deuxième ville du canton. A Bulle, le dossier de procédure d'approbation des plans (PAP) sera déposé à l'automne 2015. Le déplacement des quais prévu pour l'horizon 2019-2022 a entraîné dans son sillage une vision appelée à ses débuts « Bulle 2030 ».



Vue de synthèse vers les nouvelles place et gare de Bulle (MEP)

Tout a démarré en automne 2012, avec le lancement d'un mandat d'études parallèles (MEP). Huit bureaux ont travaillé sur l'aménagement d'une zone de 90'000 mètres carrés avec pour seule contrainte l'emplacement des infrastructures ferroviaires, ainsi que la préservation du bâtiment de la remise pour le matériel roulant de la voie étroite, objet protégé. Quatre bureaux ont été retenus pour un deuxième tour. Le MEP a été piloté par un collège de 17 personnes, représentant les différents partenaires (TPF, Ville de Bulle et autres propriétaires fonciers privés) ainsi que des experts en matière d'aménagement et d'urbanisme. Il était présidé par Bruno Marchand, architecte-urbaniste à Genève et professeur à l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL). Les idées retenues dans le MEP émanent des bureaux d'architectes « group8 » à Genève pour le pôle de la gare et « deillon delley architectes » à Bulle pour les quartiers d'habitation. Afin de faire découvrir à la population le futur visage du Plateau de la gare de Bulle, une maquette animée a été présentée lors du Comptoir gruérien qui s'est tenu à l'Espace Gruyère de Bulle à l'automne 2013. Quelque 25'000 personnes en ont profité pour se rendre compte de l'impact du changement pour l'ensemble de la ville et la région. Le résultat du MEP a ensuite servi de base pour le plan d'aménagement de détail du Plateau de la gare



Vue de synthèse de la nouvelle place de la gare de Bulle (MEP)

(PAD), lequel devrait être mis à l'enquête publique à la même période que la procédure d'approbation des plans (PAP), à l'automne 2015.

Le nouveau visage de Châtel-Saint-Denis

Dans cette localité de plus de 6000 âmes, la même démarche a été appliquée. Les résultats du MEP ont été présentés en novembre 2013 et les études pour les PAD ont été lancées dans la foulée. La population a ainsi pu découvrir une vision d'aménagement qui va modifier en profondeur et de manière durable l'équilibre de plusieurs quartiers.



Vue de synthèse de la nouvelle gare de Châtel-Saint-Denis (MEP)

Si le chef-lieu Veveysan est plus petit que Bulle, le projet urbanistique déclenché par les travaux ferroviaires est encore plus impressionnant. Le MEP propose une vision cohérente du développement urbanistique et immobilier de quelque 100'000 mètres carrés de terrains. Dans trois ans, la commune de Châtel-Saint-Denis retrouvera ainsi une gare traversante sur le tracé naturel de la ligne de la voie étroite Palézieux – Bulle. L'anomalie de la gare en impasse consécutive à la désaffectation de la ligne ferroviaire Châtel-Saint-Denis-Vevey, en 1969, sera ainsi en partie compensée avec l'instauration d'une véritable cadence à la demi-heure entre Bulle et Palézieux. Le déplacement de la gare en périphérie induit une nouvelle interface avec les bus, les taxis, un parking P+R et vélos. Cette nouvelle gare pose de nouveaux défis en termes de

circulation, d'urbanisme et d'aménagement. Le projet est indissociable du déplacement de la route cantonale, des axes de mobilité douce et des aménagements verts. Le Conseil d'Etat a donné un signal fort le 13 mars dernier en apportant son soutien à un projet qui fait partie des priorités stratégiques pour le développement de la région.

Sur le plan de l'organisation, un comité de pilotage (Etat, commune, TPF) chapeaute le programme dans son entier et assure la conduite stratégique. Un groupe technique analyse et coordonne les études menées dans les différents domaines. Un groupe d'accompagnement est également prévu. Il comprend des représentants des partis politiques, des représentants des riverains et des commerçants. Diverses associations seront également intégrées à cette assemblée qui aura un rôle d'observateur avec avis consultatif. La mise à l'enquête commune de la gare et du premier tronçon de la route cantonale est programmée pour l'automne 2015. A cette même époque, les PAD devraient être prêts pour l'enquête préalable au sein des services de l'Etat. La mise en service de la gare est prévue pour 2018. Pièce essentielle du RER Fribourg | Freiburg dans le sud du canton, elle permettra l'instauration d'une cadence semi-horaire entre Bulle et Palézieux.

Martial Messeiller

Responsable communication et relations publiques
TPF

Estavayer-le-Lac

Métamorphose de la gare et de son quartier

La gare d'Estavayer-le-Lac devra subir, prochainement, des travaux d'adaptation aux normes des nouvelles rames de trains et permettre ainsi un accès plus aisé pour les voyageurs. Ce réaménagement devra être coordonné à la métamorphose programmée de tout un quartier.

Le réaménagement des gares est un élément important dans l'offre en transports publics, notamment



Vue de synthèse du mandat d'études parallèles du quartier de la gare de Châtel-Saint-Denis (MEP)

pour les personnes à mobilité réduite. Les travaux relèvent d'une urgence particulièrement relevée, du fait que l'introduction des rames Domino et Flirt, au demeurant nettement plus confortables que les précédentes, ont un marchepied plus haut et plus difficile.

Dans la Broye, certaines gares ont déjà vu leurs quais réaménagés, avec des améliorations notables des environnements. Le réaménagement de la gare d'Estavayer-le-Lac n'est pas prévu pour tout de suite, mais la perspective de ces changements d'envergure a inspiré la commune et des partenaires privés à repenser tout le quartier de la Gare. Les réflexions ont abouti à un large « masterplan » concernant d'une part le concept urbanistique du quartier et, d'autre part, à une large réflexion concernant la densification des bâtiments dévolus à l'habitat ou aux activités tertiaires. Par la suite, un mandat d'étude parallèle (MEP) sur une partie de la friche est venu consolider ces réflexions avec une planification à cinq ans donnant un potentiel de logements pour près de 500 personnes.

Force est de constater que les travaux de réaménagement des gares doivent être considérés comme stratégiques pour la redéfinition de l'urbanisme aux alentours des gares et pour répondre au besoin de densification du patrimoine bâti à cet endroit. L'augmentation démographique dans une région comme la Broye est forte et elle appelle à trouver des solutions créatives en termes d'infrastructures. Une des composantes d'importances dans la solution du futur consiste à améliorer l'infrastructure ferroviaire, et notamment les gares.

Pierre-André Arm

Directeur de la Communauté régionale de la Broye (COREB)

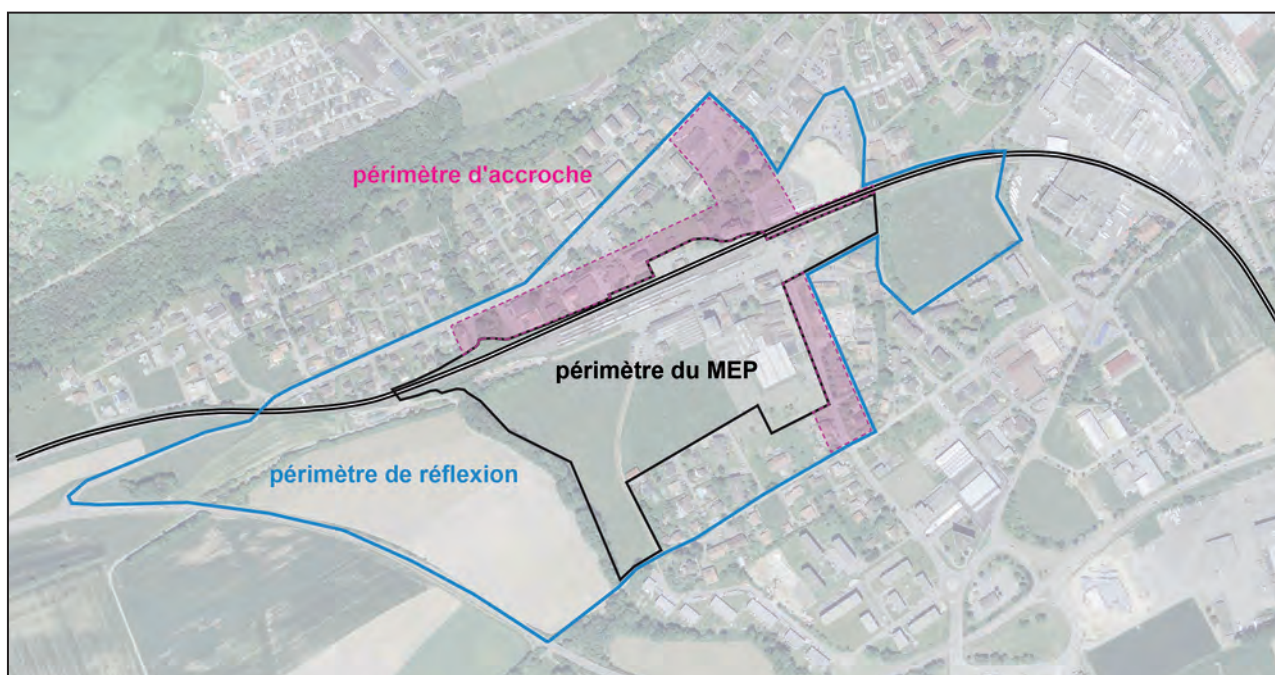
Lien à établir entre les gares routière et ferroviaire d'Estavayer-le-Lac

Le périmètre du mandat d'études parallèles (MEP) offre quelque 19'000 mètres carrés de surfaces bâties à proximité de la gare routière et à une centaine de mètres de la gare CFF d'Estavayer-le-Lac. 72 % de cette surface sont affectées au logement, principalement en appartements locatifs. Commune et entreprise ont travaillé ensemble sur ce projet. Un nouveau bâtiment à usage mixte permettra de faire la liaison entre les gares routière et ferroviaire, ainsi que la zone réservée aux P+R et B+R pour les voitures et vélos des pendulaires. Cette construction abritera des commerces et des boutiques ainsi que des espaces de services et des locaux administratifs. La zone comprend également 470 places de parc publiques qui permettent de pallier le manque de stationnement dans le centre historique.

Martial Messellier



La gare routière pour les bus régionaux à Estavayer-le-Lac (TPF)



Le secteur du mandat d'études parallèles du quartier de la gare d'Estavayer-le-Lac (Municipalité d'Estavayer-le-Lac)

Revitalisation de la ligne Bulle – Broc

Passage en voie normale d'ici à 2020

En avril 2014, l'Office fédéral des transports (OFT) a donné son feu vert pour transformer les 5,4 kilomètres de la ligne à voie métrique Bulle – Broc (FR) en voie normale. Estimé à 50 millions de francs, le projet profite directement du oui du peuple suisse au financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF). Ce nouvel aménagement du rail va dynamiser la mobilité des pendulaires et servir le potentiel touristique et économique de la région, tout en offrant de nouvelles perspectives pour le trafic marchandises. Les Transports publics fribourgeois (TPF) prévoient une mise en service à l'horizon 2019-2020.

« Le Bulle – Broc gagne la bataille du rail »

Le titre du journal *La Gruyère*, le 3 mai 2014, avait des accents de triomphalisme pour toute une région. Il évoquait surtout le soulagement de pouvoir sauver une ligne ferroviaire centenaire et lui offrir un renouveau quasi inespéré. En 2012, la ligne Bulle – Broc figurait en effet sur la liste de l'OFT au titre d'objet menacé. Il s'agissait alors d'étudier sérieusement le remplacement des trains par un service de bus. Les chiffres étaient impitoyables : avec un taux de couverture inférieur à 20 %, l'espoir était maigre de pouvoir encore prétendre longtemps à un subventionnement de la Confédération, au titre du trafic régional. Cette situation précaire était d'autant plus frustrante que les TPF venaient de célébrer les 100 ans de la ligne avec à la clé un grand succès populaire. Dans le même temps, les investissements consentis par Nestlé sur le site de Broc-Fabrique portaient leurs fruits, le musée du chocolat, la Maison Cailler détrônant le Château de Chillon au classement des lieux les plus visités de Suisse romande avec quelque 400'000 personnes par an.



Les infrastructures ferroviaires actuelles à voie étroite de la gare de Broc-Village (TPF)

L'opportunité de FAIF

L'ambiance était morose, l'avenir ferroviaire compromis. Comment dès lors a-t-on pu s'extraire de cette impasse ? Et bien par l'intervention de la Confédération. Le même OFT, par qui l'ombre était arrivée sur la région, a soudain remis le Bulle – Broc dans la lumière. Non pas par un changement radical des critères de financement du trafic, mais par les infrastructures, tout simplement en proposant de modifier l'écartement et de faire passer la ligne de voie métrique à la voie normale. Le projet de FAIF était passé par-là et surtout les TPF avaient déjà réalisé toutes les études préliminaires pour un repositionnement complet de la gare de Bulle, en prévision de la mise en conformité des infrastructures à la Loi sur l'égalité des personnes handicapées (LHand). L'OFT a ainsi demandé à l'entreprise d'inclure la problématique du Bulle – Broc dans son projet de la gare de Bulle, de vérifier la faisabilité du passage à la voie normale et d'en estimer le coût. Résultat : le changement d'écartement est réalisable sur l'entier de la ligne sans modification du



Les infrastructures ferroviaires actuelles à voie étroite de la gare de Broc-Fabrique (TPF)

tracé, ni emprises supplémentaires conséquentes sur les terrains situés en bordure de la voie. Les études préliminaires concluent à un coût estimé à quelque 50 millions de francs.

Un nouvel avenir pour le trafic marchandises

Ce projet relance la filière marchandises vers le site de Broc-Fabrique. Actuellement, seule la marchandise transformée quitte l'usine Cailler par le rail. Les TPF et CFF Cargo n'assurent plus le transport du sucre qui constituait l'essentiel du trafic, en raison des coûts du transbordement des wagons sur des bogies à écartement étroit en gare de Bulle. La perspective de la nouvelle ligne à voie étroite a réveillé l'intérêt de Nestlé, prêt à réévaluer le potentiel du rail pour l'entier des transports logistiques entrant et sortant. Du coup, le trafic des fèves de cacao pourrait reprendre et le retour du sucre sur le rail ne tient plus de l'utopie.

La revitalisation de la ligne Bulle – Broc va également permettre de repenser la desserte en bus régionaux en raccrochant plusieurs lignes au RER tout en évitant le centre-ville de Bulle. Une opportunité qui pourrait s'avérer très intéressante dans l'organisation future des transports publics dans la région. Avec 20'000 habitants aujourd'hui, le chef-lieu de la Gruyère connaît l'un des plus forts développements démographiques du pays. Sa population pourrait doubler d'ici une quinzaine d'années. En offrant une seconde vie à la ligne ferroviaire, le projet de voie normale prend ainsi tout son sens, à l'aube d'une urbanisation croissante de la région. Plus que jamais, la Gruyère est à moins d'une heure de Berne.

Martial Messeiller
Responsable Communication aux TPF

Un défi technique et électrique

Sur un plan technique, deux éléments fondamentaux sont à étudier : comment concilier le tronçon commun de la future voie normale vers Broc et la voie étroite de la ligne Bulle – Montbovon, entre Bulle et La Tour-de-Trême et quelle géométrie adopter pour appréhender la descente vers Broc-Fabrique ? Le tronçon commun aux deux écartements fera environ 700 mètres ; il comportera deux rails supplémentaires à l'extérieur des rails existants et devra faire coexister deux systèmes d'alimentation électrique avec une seule caténaire équipée d'un système automatique d'enclenchement différencié. Dans le cadre de l'avant-projet, des dizaines de variantes ont été étudiées afin de déterminer les meilleures options de géométrie ferroviaire. Certains points devront être corrigés à Broc pour y garantir un plus grand rayon de courbure. C'est le cas de chaque côté du viaduc sur la Sarine et, surtout, dans la rampe qui descend vers Broc-Fabrique où d'importants remblais devront sans outre être aménagés.

Martial Messeiller



Les infrastructures ferroviaires actuelles de la gare de Bulle où cohabitent les voies normales, au premier plan, et étroites, en arrière-plan (TPF)

Solutions techniques pour faciliter l'utilisation du train et du bus

Les Transports publics fribourgeois (TPF) innovent

Le bus part dans deux minutes. Il faut encore prendre un billet. Tout en sprintant, les pensées s'entrechoquent. Quel type de billet faut-il prendre ? Court parcours ? Zone 10 ou 30 ? S'il y a la file aux automates, le bus n'attendra pas. Alors puisque de nos jours les gens pressés sont polyvalents, le retardataire sort son téléphone intelligent de sa poche, achète son billet via internet et saute dans le bus.

Autre jour, autre cas de figure. Soudain le train s'arrête. Les lumières clignotent. Les questions fusent : « Que se passe-t-il ? », « Pourquoi nous arrêtons-nous ? », « Aurons-nous du retard ? ». Chacun se met alors en quête d'informations ; si certains tendent l'oreille dans l'attente d'une annonce sonore, d'autres ouvrent l'œil afin de ne pas manquer un avis via les écrans installés dans les trains. Mais le plus souvent, la majorité dégage son téléphone pour mener l'enquête via les réseaux sociaux et les sites internet.



Une information aux voyageurs optimale est une priorité pour les Transports publics fribourgeois (TPF)

Dans une société avide d'informations et de technologies, le défi des entreprises de transport public est d'innover sans cesse pour rester au goût du jour tout en prenant en compte les besoins de leurs clients. Alors, pour répondre au mieux aux attentes des voyageurs et parce que la satisfaction et l'information des clients sont au centre de leurs préoccupations, les TPF recherchent sans cesse de nouveaux moyens techniques pour faciliter l'utilisation du transport public. Voici un panorama des différents moyens mis en place de 2012 à 2015 pour répondre aux nouvelles exigences des voyageurs, améliorer l'information et simplifier la vente.

Multiplication des canaux de vente

Au cours des trois dernières années, les TPF ont régulièrement proposé de nouveaux canaux de vente à leurs clients dans le but de répondre au mieux à leurs attentes et à leurs besoins. De février 2012 à mars 2015, les TPF ont ainsi successivement lancé un billet SMS, de nouveaux automates, une nouvelle TPF Card, un nouveau système d'achat de titres de transport dans les bus régionaux et finalement une application permettant l'acquisition de billets.

Billet SMS

Les TPF ont lancé en février 2012 le billet SMS. Première suisse, cette mesure a pour but de simplifier l'achat

des titres de transport. La méthode est simple. Il suffit d'envoyer l'abréviation correspondant au type de billet désiré (10, J10, 10R ou encore J10R) au numéro 873. Le voyageur reçoit alors en retour un SMS qui fait office de ticket. Dans un premier temps limité à la zone 10 de la ville de Fribourg, l'offre a été étendue dès le 9 décembre de la même année à la zone 30, à Bulle. Ce nouveau service a constitué la première étape du renouvellement intégral du système des ventes visant à faciliter l'utilisation des transports publics.



Achat d'un titre de transport par SMS en envoyant l'abréviation correspondant au type de billet souhaité (TPF)

Nouveaux automates

Deuxième étape : le remplacement de l'ensemble des automates. Deux raisons ont motivé cette décision. Tout d'abord, les anciennes machines ne respectaient plus les prescriptions légales de la loi sur l'égalité pour les handicapés (LHand). De plus, la satisfaction des clients n'était plus garantie. Ces derniers demandaient et attendaient avec impatience des appareils rendant la monnaie et une utilisation plus simple. Huit premières machines ont donc été installées en novembre 2013, suivi par le remplacement intégral des automates entre mars et mai 2014 en ville de Fribourg et dans les gares. Les retours sont extrêmement positifs, puisque les voyageurs se disent très contents de ce changement.



Les nouveaux automates à billets plus faciles à utiliser (TPF)

TPF Card

Qui dit nouvel automate, dit nouvelle TPF Card. Avec le renouvellement des appareils de vente, les TPF ont lancé en mars 2014, la TPF Card sans contact. Simple et innovante, cette dernière s'inscrit dans la straté-

gie globale de distribution de l'entreprise. La nouvelle carte s'utilise comme un porte-monnaie électronique. Elle est conçue selon la technologie sans contact de type RFID, similaire à la technologie utilisée pour les forfaits de ski. Avec l'installation des nouveaux automates, la TPF Card est toujours utilisée par de nombreux clients.

Pupitre de vente chauffeur

Après le changement des automates, au printemps 2014, et le lancement de la nouvelle TPF Card, le déploiement du système de vente des titres de transport dans les bus régionaux constitue la dernière étape de la mise en œuvre de la nouvelle stratégie de vente des TPF. Suite à la pose des nouveaux automates, les bus régionaux ont été équipés d'appareils permettant aux clients d'acheter eux-mêmes leurs titres de transport. Toutefois, ce système ne convenant pas à la clientèle, les TPF sont revenus, en juillet 2014, à la vente des billets auprès des chauffeurs. A nouveau, les TPF en ont profité pour innover. Moins perceptible pour le public, la nouveauté prend la forme d'une machine permettant aux chauffeurs de retirer et déposer leurs fonds de caisse au début et à la fin de la journée. Afin de faciliter la vie du client, les clients peuvent payer avec des billets, de la monnaie, la nouvelle TPF Card, les chèques Reka ou avec des euros.

Application TPF

Suite au succès du billet SMS, les TPF ont lancé, début mars 2015, une application pour « smartphones » destinée à simplifier l'achat des titres de transport. Il est donc désormais possible d'acquiescer en un simple clic des billets et cartes journalières pour l'ensemble de la Communauté tarifaire Frimobil. Cette nouvelle application, disponible pour les systèmes d'exploitation Android et iOS, prévoit de nombreuses évolutions dans les prochains mois. Le paiement s'effectue par carte de crédit (VISA, Mastercard) ou de débit (Postfinance). Cette application complète l'offre de canaux de vente proposée par les TPF.

Amélioration de l'information aux voyageurs

En parallèle à la multiplication des canaux de vente, les TPF ont également développé de nouveaux outils afin d'informer au mieux les voyageurs non seulement des horaires mais aussi des mesures prises en cas de dérangements ou d'accidents sur le réseau. De la gestion centralisée de l'exploitation, à un nouveau concept de guichet en passant par la création d'un nouveau site internet, les TPF cherchent constamment des moyens pour fournir à leurs clients tous les renseignements qu'ils désirent.

Gestion centralisée de l'exploitation

Au changement d'horaire 2014, les TPF ont mis en service un centre unique d'exploitation à Bulle. Cette plateforme a pour mission de gérer non seulement les réseaux ferroviaires, voie étroite et voie normale, mais aussi les bus régionaux ou urbains. La gestion centralisée de réseaux routiers et ferrés constitue une première en Suisse. En réunissant sous un même toit la gestion des bus et des trains, l'entreprise s'est donnée les moyens d'assurer une meilleure coordination des ressources engagées en temps réel sur le terrain.

Cette vue d'ensemble permet aux TPF d'être plus efficaces et plus rapides dans la gestion des situations extraordinaires et d'améliorer ainsi l'information aux voyageurs, car les clients sont au cœur de ce changement. Au centre d'exploitation, un opérateur est affecté en permanence à l'information des voyageurs. C'est lui qui renseigne directement par haut-parleur les voyageurs en cas de dérangement. Il met également à disposition les informations sur les différents supports tels que le site internet, les écrans présents dans les bus et les trains ainsi que sur les réseaux sociaux.



Ecrans d'information embarqués dans les trains (TPF)

Site internet convivial

Fin juin 2014, les TPF ont mis en ligne leur nouveau site internet. Doté d'une ergonomie plus intuitive que l'ancien et d'un design moderne, le nouveau site « web » est résolument au goût du jour. Le client est au cœur du concept de cette plateforme : la page d'accueil est entièrement consacrée à l'information voyageurs et propose un module de recherche d'itinéraire ainsi qu'un module d'info trafic en temps réel qui s'appuie sur les dernières technologies. Toutes les données nécessaires à la planification d'un déplacement sont ainsi directement accessibles dès l'arrivée sur le site. En vitrine, on retrouve tout ce qui concerne le client : plans, horaires, travaux, courses spéciales pour les manifestations, partenaires, etc. L'arrière-plan est consacré à des pages plus « corporate » présentant l'entreprise, ses valeurs et son fonctionnement. Le site internet a été créé de manière entièrement responsive. Autrement dit, il s'adapte à tous les formats, « smartphones » et tablettes y compris.

Nouveau concept de guichet de vente ouvert

Moins technologique, mais tout autant important, les guichets de vente. Les TPF en ont récemment repensé l'architecture. Le premier espace nouveau concept a été ouvert à Bulle, en décembre 2014. Les anciens guichets ont été remplacés par un espace ouvert et chaleureux dédié aux voyageurs. La surface, séparée du hall de la gare et accessible aux personnes à mobilités réduites, permet aux collaborateurs des TPF d'accueillir les clients dans le calme et de répondre à leurs différentes questions dans des conditions optimales. En parallèle aux différentes innovations technologiques, il est important pour les TPF de garder un contact humain et chaleureux avec leur clientèle.

Julie Reuteler

Département communication et relations publiques
TPF

Futur centre industriel à Givisiez

Tout l'entretien des trains et des bus réuni sous un même toit

Les Transports publics fribourgeois (TPF) ont décidé d'investir dans la création d'un centre industriel de maintenance et d'exploitation pour l'ensemble de leurs activités routières et ferroviaires dans le Grand Fribourg. L'entreprise a trouvé les terrains pour l'implantation d'une telle structure dans la zone industrielle de Givisiez. D'ici à cinq ans, plus de 500 personnes travailleront sur ce site stratégique unique. Le projet doit permettre des économies d'échelle dans la production, profitables aux commanditaires. Il devrait avoisiner les 100 millions de francs.

Rassembler sur un seul site la plupart des services de l'entreprise pour donner naissance à un grand centre d'entretien, de maintenance et d'exploitation pour la route et le ferroviaire : c'est le grand défi que se sont lancés les TPF. L'objectif est double : gagner en efficacité et augmenter la performance des prestations fournies à la clientèle. Le futur centre industriel de Givisiez doit permettre d'optimiser l'engagement des véhicules, d'améliorer le système de maintenance et d'entretien du matériel et surtout présenter pour l'entreprise un outil de travail qui puisse répondre aux besoins de développement de l'offre en mobilité.

Site idéal trouvé avec des potentialités de développement

Les dépôts, ateliers et centres d'entretien des TPF dans le Grand Fribourg sont aujourd'hui dispersés. Les installations sont désuètes, les possibilités de modernisation trop contraignantes et les nuisances sonores à proximité de quartiers à forte densité de population sont trop importantes. Les TPF ont donc longtemps prospecté dans toute la couronne de l'agglomération pour dénicher les terrains appropriés. Il s'agissait notamment de trouver des parcelles suffisamment grandes, assez loin des habitations, pas trop éloignées du réseau urbain et à proximité directe des axes routiers et du chemin de fer, le tout avec des possibilités de développement futur.

L'entreprise a finalement trouvé le site idéal avec quelque 60'000 mètres carrés de terrains dans la zone industrielle de Givisiez grâce à deux partenaires expérimentés tant dans la connaissance des lieux que

dans l'implantation industrielle. Le CIG (Consortium de la nouvelle zone industrielle du Grand Fribourg) et la Société SAPCO SA, entreprise de planification générale, ont ainsi contribué de manière déterminante à la préparation et l'accompagnement de ce projet d'envergure.



Le BLS louera une partie du futur centre industriel des TPF pour y entretenir ses trains pendant une période transitoire de sept ans (BLS)

En l'état, le projet est devisé à 100 millions de francs. Le financement est assuré principalement par les TPF. En février dernier, le BLS a confirmé qu'il deviendra locataire d'une partie de ce centre multimodal. La compagnie bernoise y entretiendra ses trains avec son propre personnel dès la mise en service du site, prévue au début 2019, et ce pour une période transitoire de sept ans. Les TPF sont heureux de pouvoir proposer cette solution rationnelle au BLS. Cet accord permettra de profiter des expériences et du savoir-faire dans le domaine spécifique de l'entretien au sein des deux entreprises de transport actives dans la région fribourgeoise. Le projet de Givisiez a été dimensionné en conséquence. Sa mise à l'enquête est prévue pour la fin de l'année 2015.

Martial Messeiller

Responsable communication et relations publiques
TPF



Vue du site où sera construit le nouveau centre industriel des Transports publics fribourgeois (TPF)

L'agglomération de Bulle

Moteur d'une région en plein développement démographique et économique

Jean Hohl, Ingénieur de Ville, et Eric Pichonnaz, Architecte de Ville, présentent les réalisations et projets de l'agglomération bulloise.

Quel est le bilan global de la desserte en transports publics de l'agglomération bulloise, cinq ans après sa mise en place ?

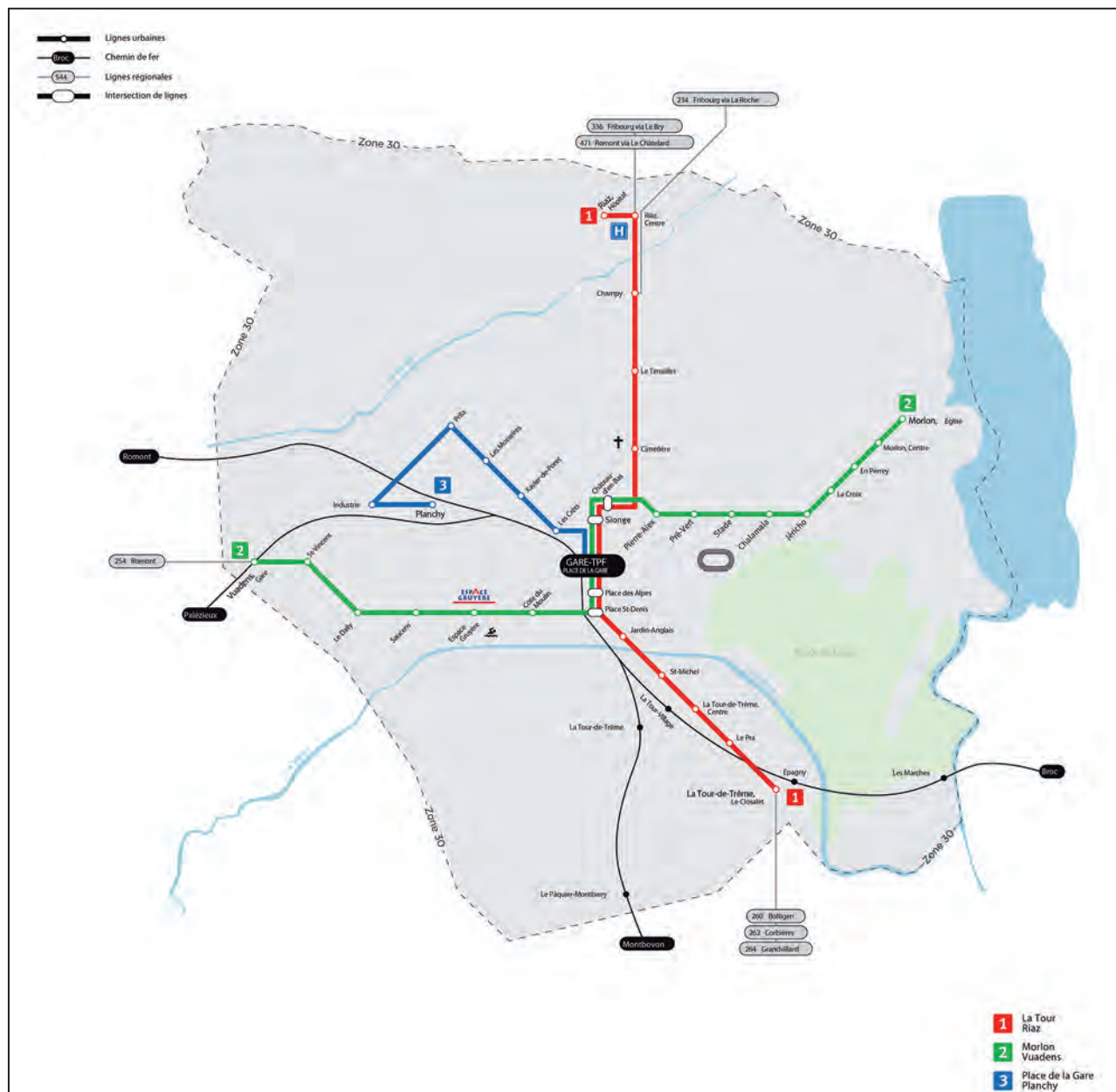
Depuis le début de l'exploitation des lignes Mobul, en décembre 2009, nous sommes passés de 500'000 voyageurs en 2010 à plus de 1'000'000 en 2013. En 2014, la fréquentation a été stable. Quant au coût d'exploitation des trois lignes, il se monte à 3'040'000 de francs, avec un taux de couverture moyen de 23 %. Il faut cependant admettre que l'agglomération bulloise bénéficie encore d'excellentes conditions d'accès et de stationnement pour le trafic individuel motorisé. Si la diminution de ce trafic n'est pas un but en soi, l'augmentation importante de la population, ces prochaines années, et la saturation des voiries

par le trafic automobile va devoir s'accompagner de transfert modal. Ce transfert sera pour une part fait vers le transport public.

Le réseau de bus « mobul » compte actuellement trois lignes. Des extensions de ce réseau et de l'offre sont-elles envisagées ?

Plusieurs améliorations de l'offre sont en discussion. Sur la ligne 1, une analyse est en cours sur son éventuel prolongement jusqu'à Epagny. Sur la ligne 2, le déplacement du terminus dans la zone artisanale du Maupas est d'ores et déjà planifié pour 2017. L'augmentation de la cadence à quinze minutes des lignes 1 et 2 est également à l'étude. Il faut cependant veiller à ce que les taux de couverture des coûts permettent toujours un subventionnement des déficits par le canton. Comme précisé précédemment, les conditions de circulation en ville sont encore très favorables, rendant le transfert modal hypothétique.

L'aménagement du Plateau de la gare de Bulle prévu dans le cadre de la reconfiguration des



Les trois lignes de bus du réseau Mobul (TPF)

infrastructures ferroviaires, « Bulle 2030 », n'est-il pas une belle opportunité de densification urbaine au cœur de l'agglomération ?

La mutation de friches ferroviaires en développement urbain est un sujet récurrent pour de nombreuses villes et agglomérations. « C'est un lieu d'échange, un lieu de vie, un lieu de projet et un lieu monumental » comme le décrit Marcel Belliot, urbaniste qualifié OPQU (Office Professionnel français de Qualification des Urbanistes) dans la revue française Urbanisme n° 365 de mars-avril 2009. Espace d'intermodalité efficace entre les différents systèmes de mobilité, le site stratégique de la gare de Bulle est au cœur des enjeux de polarité et de mixité fonctionnelle pour la ville, l'agglomération et toute une région en plein développement démographique et économique. En complément pour limiter l'augmentation de la pendularité, des espaces de « co-working » partagés et équipés du numérique peuvent être proposés pour favoriser le travail au plus proche du domicile, les téléconférences, les réunions de groupe, etc., cela pour tout un bassin de population et d'entreprises.

Avec la requalification de 70'000 m² de surface bâtie, ce nouveau centre de vie urbaine présente pour Bulle un fort potentiel de ville contemporaine dense et durable à construire, mais aussi une réelle opportunité de revitalisation de son ancienne ville et de son économie de centre avec le renforcement des liaisons piétonnes et des aménités citadines. A l'échelle de la Ville de Bulle, le parti urbanistique et architectural du projet de la gare permet d'instaurer avec respect une dualité avec le tissu bâti historique en gage d'innovation.

La Ville de Bulle est-elle directement impliquée dans la réalisation de l'important projet urbanistique « Bulle 2030 » ?

A l'origine, l'obligation des Transports publics fribourgeois (TPF) de mettre leurs infrastructures en règle avec la nouvelle loi sur l'égalité pour les handicapés (LHand) a donné l'impulsion à une réflexion sur le secteur et à l'échelle de la ville. Propriétaire majoritaire, la Ville de Bulle et les TPF ont initié, avec la participation de l'ensemble des propriétaires du secteur, un processus de mandat d'études parallèles (MEP) selon la norme SIA 143 (Société suisse des Ingénieurs et des Architectes). Active au sein du groupe de pilotage et groupe technique, la Ville de Bulle poursuit actuellement la préparation du plan d'aménagement de détail (PAD) sur la base du résultat du MEP et du développement du projet par les mandataires adjudicataires.

Quels sont les autres projets urbanistiques emblématiques en termes d'architecture, d'intégration environnementale et de développement durable dans l'agglomération bulloise ?

Avec 22'000 habitants aujourd'hui, la Ville de Bulle pourrait compter jusqu'à 35'000 habitants en 2030 dans les limites d'urbanisation de son plan d'aménagement local (PAL). Les sites stratégiques de l'ancien Arsenal, du Terraillet, de la Pâla ainsi que le site industriel de la Prila sont particulièrement représentatifs des enjeux d'urbanisme durable à grande échelle de réalisation. Son développement est conforme à la nouvelle Loi fédérale sur l'aménagement du territoire approuvée en 2013 favorisant la densification en milieu bâti.

Un article paru dans Le Temps du 30 octobre 2014 avait pour titre « Bulle, le vertige de la grandeur » et soulignait que le développement urbain du chef-lieu de la verte Gruyère est parmi les plus fulgurants de Suisse. Le rythme de cette progression



Vue de synthèse du réaménagement urbanistique du Plateau de la Gare (MEP)

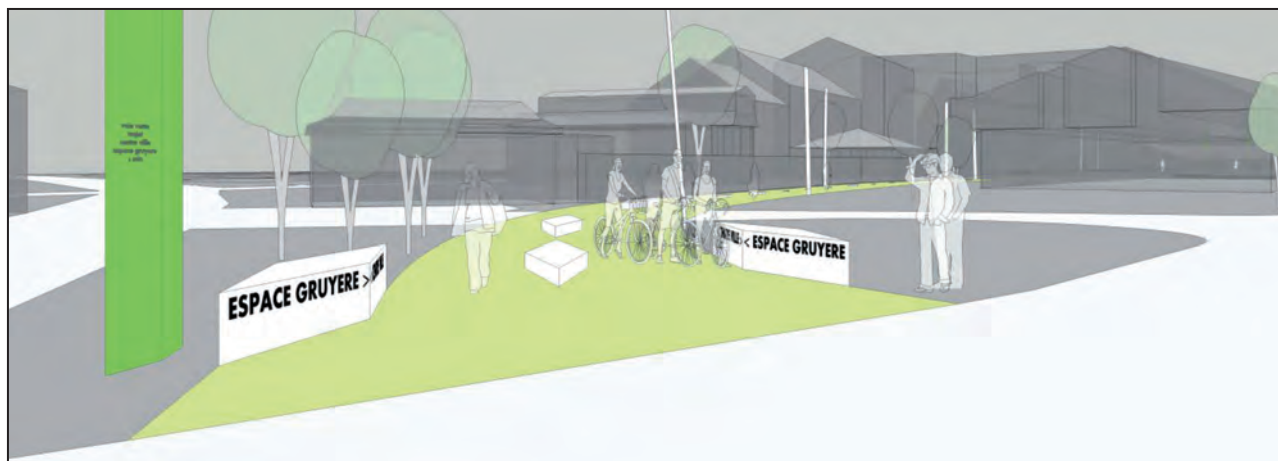
peut-il continuer ainsi ou faut-il tendre à un tempo plus mesuré ?

La situation géographique de la Ville de Bulle, au milieu de terres romandes encore disponibles, est le facteur principal de l'attractivité du chef-lieu gruérien. Les causes extralégales en matière d'aménagement du territoire sont très difficiles à maîtriser par les pouvoirs de l'Exécutif et du Législatif. Le rythme de progression provient de paramètres externes incontrôlables comme le développement démographique, la conjoncture économique, l'augmentation de la mobilité ou l'aspiration à une forme d'habitat pavillonnaire, etc. Des mesures d'aménagement sont actuellement étudiées par les élus pour garantir au quotidien une qualité de vie à toute une population impactée depuis une bonne dizaine d'années par les nombreux chantiers immobiliers et d'infrastructures publiques d'une ville en pleine métamorphose.

Propos recueillis par Philippe Claude



La Place de Vevey réaménagée dans le centre de l'agglomération bulloise (Ville de Bulle)



Vue des aménagements esquissés pour la mobilité douce vers l'Espace Gruyère (Ville de Bulle)



Vue de synthèse du réaménagement urbanistique du Plateau de la Gare (MEP)

FriPass.ch
TRANSPORTS - MUSÉES - ACTIVITÉS
TRANSPORT - MUSEEN - AKTIVITÄTEN

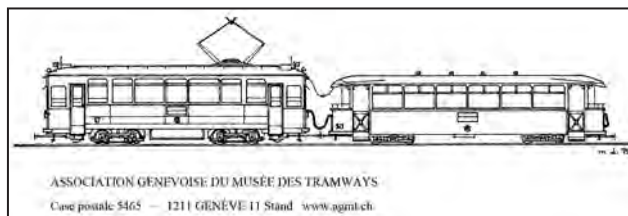
Tout le canton de Fribourg pour 40.-
Der ganze Kanton Freiburg für 40.-

www.fripass.ch

FRIBOURG REGION
SUISSE - SCHWEIZ - SWITZERLAND

tpf

FRANK®



Tram touristique à Genève

Promenade-découverte en tramways historiques

Dimanches 3 mai, 7 juin, 5 juillet, 2 août, 6 septembre, 4 octobre 2015

Comme chaque année, lors des premiers dimanches des mois de la belle saison, le convoi historique 67+363 assurera les courses du Tram Touristique. La balade de 90 minutes permet de découvrir les rues de Genève et de Carouge en empruntant les terminus des Nations, du rondou de Carouge et de la gare des Eaux-Vives. L'arrêt gare Cornavin est desservi à chaque passage.

Tarifs (billets en vente à bord du véhicule)

• 90 minutes : CHF 8.- (6-16 ans : CHF 6.-)

• Journée : CHF 12.- (6-16 ans : CHF 8.-)

50 % de réduction avec un titre de transport valable dans la zone unireso 10.

Documentation en vente à bord des véhicules, en particulier :

DVD Genève et ses anciens trams : Deux heures d'images d'archives

Cahier AGMT no 1 : Le convoi historique 67+363

Cahier AGMT no 3 : Du tram à cheval au Tango

Cartes postales en couleur : Trams historiques et modernes genevois

Le tome III de l'« **Histoire des transports publics dans le canton de Genève** » (2^e moitié du XX^e siècle) paraîtra ce printemps. Le prix de souscription est prolongé jusqu'au 15 avril 2015.

Pour plus d'informations :

www.agmt.ch ou info@agmt.ch



Tram historique dans les rues Basses à Genève (AGMT)

citrap-vaud.ch

communauté d'intérêts pour les transports publics, section vaud

La parole à nos membres

A l'exemple du Valais : pourquoi pas un horaire Vaud ?

Depuis quinze ans, les divers transporteurs du Valais et du Chablais éditent un **Horaire Valais – Haut-Léman** qui regroupe toutes les informations nécessaires en matière d'horaires de trains, bus, bateaux et installations de remontées mécaniques du canton ; il débord même sur le Chablais vaudois et la Riviera, ainsi que sur une partie de l'Oberland bernois.

Son format (12 cm x 18 cm, 2 cm d'épaisseur pour 420 pages en 2015) le rend nettement plus pratique à consulter que l'Indicateur officiel. Il est vendu 2 CHF.



Certes, il est figé pour une année : les (rares) modifications apportées aux horaires avant la fin de validité n'y figurent pas. **Pourtant, il continue à rendre service !** Pour preuve : il est parfois épuisé dans certains points de vente et, malgré l'usage toujours plus répandu d'Internet et des « smartphones » pour consulter l'horaire des transports publics, il a été à nouveau édité pour 2015.

A plus d'une reprise, la citrap-vaud.ch a demandé qu'un tel horaire soit édité en terres vaudoises. **L'exemple valaisan pourrait-il convaincre la Direction générale de la mobilité et des routes du canton de Vaud d'encourager et soutenir une telle initiative ?**

Pierre Seidel

Membre du Comité de la citrap-vaud.ch

Pour plus d'information et/ou pour devenir membre :

www.citrap-vaud.ch

secretariat@citrap-vaud.ch

Spécial Fribourg

Cette rubrique se retrouve sur le nouveau site Internet de **TRANSPORTS ROMANDS** à l'adresse: <http://transrom.ch> Vous trouverez sur ce site tous les liens vous permettant d'accéder aux documents originaux.

L'actualité de la mobilité est jugée ici, de très réjouissante à très attristante :



Transports publics jurassiens

Conception directrice en consultation

Le canton du Jura a mis sa vision du développement de ses transports publics en consultation du 16 mars au 6 juin 2015. Outil de planification à long terme, cette vision présente : un diagnostic, onze principes directeurs se déclinant en 38 objectifs spécifiques, cinq axes stratégiques et 26 exemples d'actions concrètes. Dans la stratégie d'offre deux actions sont mentionnées : la création d'un RER Jura avec une offre cadencée à quinze minutes entre Delémont et Porrentruy et à 30 minutes entre La Chaux-de-Fonds, les Franches-Montagnes et Delémont ; la création de liaisons rapides, sans transbordement, entre La Chaux-de-Fonds, Le Noirmont et Delémont. Les différents documents peuvent être consultés et téléchargés sur le site <http://www.jura.ch/cdtp>

Un nouveau patron à la tête de Léman 2030



Ingénieur cantonal à l'Etat de Genève depuis 2009, **René Leutwyler**, 53 ans, va quitter cette fonction pour diriger dès le 1er juin 2015 le projet Léman 2030. C'est au renforcement de la liaison Genève-Lausanne (doublement de la capacité en places assises) qu'il se consacrera à l'avenir. Sa nomination s'inscrit dans une réorganisation de la direction CFF de Léman 2030. Il assumera les fonctions que se partageaient jusqu'ici Laurent Stafelbach et Charles-André Philipona (24 heures du 6 mars 2015).

Le TransGoldenPass a le feu vert jusqu'à Interlaken

Le dernier écueil au lancement d'un train direct entre Montreux et la station bernoise est levé : le Conseil d'Etat bernois a finalement adopté, le 12 février 2015, une subvention cantonale de 1,21 million de francs pour financer la station de changement d'écartement des bogies qui doit être aménagée en gare de Zweisimmen (24 heures du 14 février 2015).

2015

- **24 avril, 10h:**
assemblée générale d'OuestRail au Club 44 à La Chaux-de-Fonds.
- **14 au 17 mai:**
centenaire du tunnel ferroviaire du Mont d'Or et de la ligne Frasne - Vallorbe, fêtes à Vallorbe et à Frasne ainsi dans les haltes situées le long de la ligne.



- **13 juin, 10h:**
rendez-vous à la gare de Bâle CFF pour l'assemblée générale de CITraP Suisse.
- **18 juin, dès 12 h 15:**
assemblée générale du Comité du Lötschberg à l'Hôtel-de-Ville de Berne.
- **9 au 11 septembre:**
Palexpo Genève : première édition du Ferroworld CEO-Forum.
- **1er octobre:**
100 ans du tunnel Moutier - Granges et de la ligne Moutier - Lengnau.



Portail Sud du tunnel Moutier - Granges

- **6 novembre, de 09 h-14 h:**
colloque d'OuestRail à Yverdon-les-Bains.
- **13 décembre:**
changement d'horaire avec les adaptations liées à la réalisation des projets du programme Léman 2030.