

Eté sous tension: la ligne CFF Fribourg-Berne à l'arrêt pendant deux mois

TRANSPORTS Avec plus de 30 000 passagers impactés par jour sur huit semaines, les CFF font face à l'une des plus importantes interruptions totales de ligne de son histoire, afin de mener à bien des travaux d'envergure sur ce tronçon stratégique

YAN PAUCHARD

Avec deux mois d'interruption totale de ligne (du vendredi 27 juin à 22h30 au lundi 25 août à 4h) et plus de 30 000 clients impactés par jour, les travaux d'entretien de cet été entre Fribourg et Berne représentent peut-être la plus importante coupure jamais orchestrée par les CFF. Elle n'est pas la plus longue dans la durée (la ligne Delémont-Bâle est par exemple coupée cette année durant cinq mois), mais elle concerne un tronçon ferroviaire majeur pour la mobilité du pays, véritable colonne vertébrale entre l'Arc lémanique et les grandes villes alémaniques que sont Berne et Zurich. Cette opération d'envergure permettra de concentrer plusieurs chantiers, comme la refonte complète de la gare de Schmitten, le réaménagement des aiguillages de celle de Fribourg, le remplacement de deux viaducs ou celui de 8 kilomètres de lignes entre Flamatt et Berne.

«C'est l'option la plus rapide, la plus efficace et qui offre la meilleure sécurité», a assuré ce vendredi Michel Berchtold, directeur de la région Centre des CFF, lors d'une conférence de presse à Fribourg. Sans cela, les perturbations se seraient étalées sur trois ans. Mais le choix d'une rupture com-

plète, planifiée depuis plusieurs années, n'a pas été une décision facile à prendre pour la compagnie. Son homologue pour la Suisse romande David Fattebert a confié que «des discussions au sommet de l'entreprise avaient même encore eu lieu pour savoir s'il fallait revoir le concept au moment de l'attribution à la Suisse de l'Euro féminin, un événement tombant cet été (du 2 au 27 juillet), mais trop d'argent avait déjà été engagé».

«Plus d'un million par jour»

Le coût total de l'exercice se monte à 90 millions de francs. «Ce sont plus de dix millions par semaine, plus d'un million par jour, qui vont être investis dans ces infrastructures, il faut se rendre compte de ce que cela représente», a souligné David Fattebert. Plus de 200 ouvriers seront sur site chaque jour pour mener à bien les différents chantiers. Concrètement, les travaux ont commencé en septembre 2024 et se termineront au printemps 2026, les CFF limitant l'interruption totale à deux mois durant ces vacances d'été, lorsque les clients sont les moins nombreux. Durant cette période, les passagers venant de Lausanne et Genève sont invités à utiliser la ligne du pied du Jura par Yverdon-les-Bains et Neuchâtel. Pour supporter le report d'affluence, des trains supplémentaires seront introduits sur ce tronçon.

Entre Fribourg et Berne, les trains seront remplacés par un système de bus. «Deux véhicules relieront directement les deux gares toutes les dix minutes, avec trois bus de réserve. Il

sera ainsi possible de faire partir cinq bus en rafale», détaille David Fattebert, qui rappelle qu'aux heures de pointe certains trains arrivent à Fribourg avec 700 personnes à leur bord. Il faudra compter un rallongement du temps de parcours d'une trentaine minutes. En plus de cette ligne directe, quatre autres lignes de bus seront également mises en place pour remplacer les trains régionaux. Dans ces bus «régionaux», il sera exceptionnellement possible de transporter des vélos.

«Pour notre compagnie, ce sera la plus grande opération de ce type jamais organisée»

JÉRÔME GACHET, RESPONSABLE DE LA COMMUNICATION DES TPF

Pas moins de 70 bus seront ainsi engagés, ce qui représentera 150 chauffeurs par jour. Avec 17 véhicules et 65 conducteurs, les TPF (Transports publics fribourgeois) seront au cœur du dispositif dont ils auront le *lead*. «Pour notre compagnie, ce sera la plus grande opération de ce type jamais organisée», confirme son responsable de la communication Jérôme Gachet.

Des chantiers de cette ampleur sur cette ligne stratégique sont naturellement suivis politiquement, notam-

ment à Berne au sein de la Commission des transports et des télécommunications (CTT). Si la conseillère nationale socialiste vaudoise Brenda Tuosto se félicite de ces travaux d'entretien du réseau, elle craint néanmoins ses conséquences sur le report modal, en particulier dans le bassin fribourgeois. «Des personnes qui reprendraient la voiture seraient difficiles à regagner pour le rail», souligne l'élue. L'Yverdonnoise s'inquiète également de la surcharge sur la ligne du pied du Jura, dont l'offre a été dégradée dans le nouvel horaire 2025 avec l'introduction d'un changement à Renens.

De son côté, la conseillère nationale centriste Marie-France Roth Pasquier, élue du canton de Fribourg, région la plus impactée, insiste sur l'importance du bon fonctionnement des liaisons de remplacement par bus, perçues comme «un moindre mal». «On ne va cependant pas se plaindre de travaux d'entretien qu'on a réclamés sur cette ligne importante qui relie Genève à Berne», poursuit la Gruérienne. Elle regrette néanmoins le manque de visibilité. «Nous avons demandé une planification des travaux pour les prochaines années, et pas seulement pour l'entretien. Nous avons besoin d'augmenter les capacités, d'assurer la sécurité d'exploitation avec une redondance sur cette ligne», conclut Marie-France Roth Pasquier.

Pour rappel, ce sont un tiers des voies en Suisse romande (281 km sur plus de 800 km) qui devront être renouvelées d'ici à 2029. ■