



**NOUVEAU TRACÉ  
ROMONT — VUISTERNENS-DEVANT-ROMONT**

.....

ENSEMBLE,  
GAGNONS  
DU TEMPS





*Pont sur la Glâne*

## Calendrier

<b>Juin 2019</b>	Dépose dossier avant-projet à l'OFT
<b>Courant 2019</b>	Analyse du dossier avant-projet par l'OFT
<b>Année 2020</b>	Convention de mise en oeuvre OFT-TPF
<b>Année 2021</b>	Dépose du dossier de procédure d'approbation des plans à l'OFT
<b>Année 2023</b>	Obtention décision d'approbation des plans
<b>Année 2024</b>	Début des travaux
<b>Année 2026</b>	Mise en service

# Un projet nécessaire

Les horaires des transports publics suisses évoluent par étapes. Les prochaines sont planifiées en 2025 et 2035. Pour le Canton de Fribourg, un des objectifs d'amélioration consiste à **réduire le temps de parcours RER entre Bulle et Fribourg à 30 minutes.**

Les Transports publics fribourgeois (TPF) ont ainsi été mandatés par la Confédération pour réaliser une étude afin de répondre à ce besoin. **La solution proposée entre Vuisternens-devant-Romont et Romont permettra de réduire le temps de parcours entre Bulle et Romont.**

Ce nouveau tronçon permettra de créer un horaire avec **de meilleurs nœuds de correspondance à Bulle, Romont et Fribourg, pour les bus et les trains.** Cette solution présente également le meilleur rapport coûts-utilité-faisabilité global.

## LES TROIS POINTS FORTS

Une stabilité  
du réseau garantie  
et Bulle-Romont en  
moins de 15 minutes

Un tracé qui s'intègre  
judicieusement dans  
le paysage

3 ouvrages d'art de  
conception durable,  
robuste et  
économique

## MOINS DE 15 MINUTES POUR RELIER BULLE À ROMONT GRÂCE À UN TRACÉ PLUS DIRECT



Grâce aux performances du matériel roulant actuel, permettant de circuler dans des pentes plus conséquentes, le nouveau tracé développé est beaucoup plus direct et offre un gain de temps de trajet précieux.



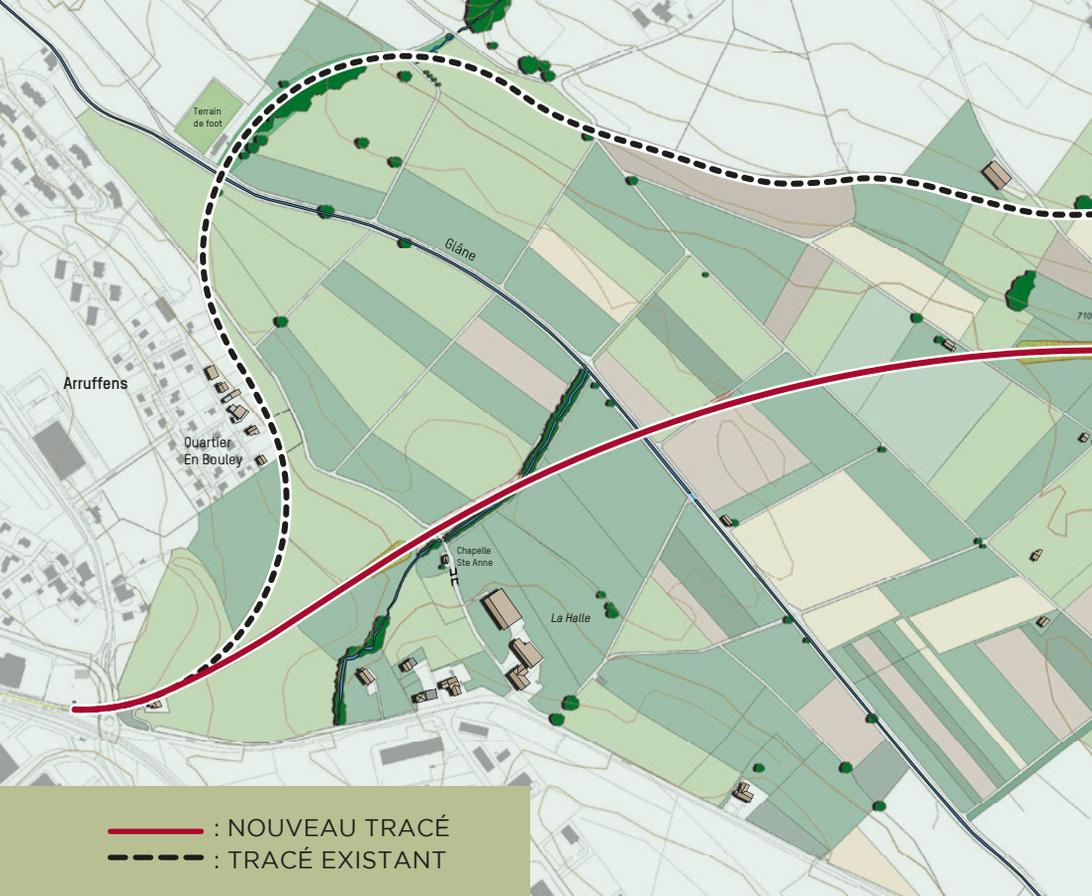
Il constitue l'élément d'infrastructure idéal pour atteindre les objectifs de l'offre coordonnée avec les Chemins de fer fédéraux (CFF) et l'Office fédéral des transports dans le cadre de Programme de développement stratégique (PRODES) de l'infrastructure ferroviaire, étape d'aménagement 2035.



Il remplacera le tracé existant dont l'infrastructure et la superstructure ne répondent plus aux normes en vigueur et devront être renouvelées à court terme.



Près de 3 millions de voyageurs par an et 2 à 4 trains marchandises par jour bénéficieront de cette nouvelle qualité de circulation.



## Caractéristiques techniques

Longueur du nouveau tracé:	3'336 m
Longueur de l'ancien tracé:	4'200 m
Longueur du pont sur la Glâne:	970 m
Hauteur libre du pont sur la Glâne:	5-7 m
Vitesse de circulation max:	160 km/h
Passages à niveau supprimés:	4
Surface prévisionnelle rendue à l'agriculture:	5'000 m <sup>2</sup>



## La variante retenue



**Offre un bilan des emprises de terrain positif et prévoit de rendre 5'000 m<sup>2</sup> à l'agriculture**

Le nouveau tracé nécessite des surfaces inférieures à celles remises à l'agriculture ou utilisées pour des mesures de protection de l'environnement. De plus, les surfaces sous les ponts pourront encore être utilisées pour l'agriculture.



**Présente la meilleure intégration environnementale en évitant l'effet barrage**



**Maîtrise les risques géologiques**



**Ne perturbe pas ou très peu le réseau de drainage existant**



**Garantit une plus grande perméabilité et ne demande qu'un faible remaniement parcellaire**



*Pont de la Crêta*



### **Permet la suppression de 4 passages à niveau**

La sécurité sur la ligne sera améliorée grâce à la suppression de 4 passages à niveau de l'ancien tracé qui n'ont pas besoin d'être remplacés.

## **PROJETS CONNEXES**

- La route de contournement de Romont prévue par le canton de Fribourg risque de traverser le nouveau tracé ferroviaire. Un passage inférieur sera probablement nécessaire.
- Le nouveau tracé passe sous 3 lignes à haute tension des CFF et du Groupe E. Des adaptations seront entreprises pour harmoniser leurs implantations.



Pont sur la Glâne

*« Les ouvrages d'art sont conçus de manière durable et économique, tout en respectant le milieu environnant. »*

**Vincent Ducrot**

Directeur général des Transports publics fribourgeois (TPF)

## **DES PONTS DICTÉS PAR LA GÉOLOGIE ET POUR UNE MEILLEURE INTÉGRATION PAYSAGÈRE**

Avec la présence de couches géologiques supérieures de faible portance, abritant un important réseau de drainage de la plaine, la construction de ponts est plus avantageuse qu'un remblai et est donc privilégiée.

Cette solution technique s'intègre de manière optimale et discrète dans le paysage. Les ouvrages d'art sont conçus de manière durable, robuste et économique, respectant le milieu environnant et garantissant une intéressante perméabilité. Les aspects « Nature et Paysage » et « Biens culturels », ont été abordés avec les services cantonaux et de la Confédération.

Leurs exigences ont été intégrées et le projet proposé a été jugé comme « approprié » par les différents services.

# Financement

PAR LE FOND D'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE (FIF)  
100% CONFÉDÉRATION

---

PROJET VOTÉ LE 11 JUIN 2019 PAR LE PARLEMENT  
DANS LE CADRE DE L'EXTENSION DE L'OFFRE 2035

## Estimation des coûts

(CHF BASE 2018, +/- 20 %, FRANCS SUISSES HORS TVA)

<b>Total (hors TVA)</b>	<b>71.5 millions</b>
-------------------------	----------------------

## Contact

### **Transports publics fribourgeois Holding (TPF) SA**

Communication et relations publiques

Case postale 1536 - 1701 Fribourg

E: [communication@tpf.ch](mailto:communication@tpf.ch)

T: 026 351 02 00