



Supplément édité par Le Messenger le 15 novembre 2019

Le Messenger
JOURNAL DE LA VEVEYSE - RÉGION D'ORON - JORAT
www.lemessenger.ch

Une gare et un pont créés de toute pièce

Pour supprimer la gare en cul-de-sac et gagner trois minutes entre Bulle et Palézieux, les Transports publics fribourgeois ont construit en deux ans une nouvelle gare et un pont ferroviaire.

Page 3



Un nouveau quartier sortira de terre

La nouvelle gare de Châtel-St-Denis entraînera la création, dans les prochaines années, d'un nouveau quartier d'environ 130 logements, 300 habitants, 150 emplois et 370 places de stationnement en sous-sol.



Les ouvriers partagent leurs impressions

Au plus fort des travaux, septante ouvriers cohabitaient sur le chantier de la nouvelle gare de Châtel-St-Denis. Tous garderont un souvenir particulier de ce chantier «hors normes».

Pages 13 et 15



Et aussi...

Retour sur les chantiers des gares de Remaufens, Bossonnens et Palézieux. **Page 5**

Explication sur le nouveau système de sécurité qui accompagnera la réouverture de la ligne. **Page 7**

L'avancement du chantier au fil des mois, en images. **Pages 10 et 11**

La visite des nouvelles rames. **Page 19**

L'interview du responsable TPF des transports scolaires. **Page 17**

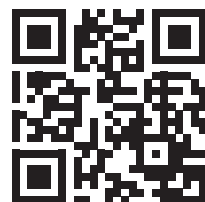
Le portrait du responsable des guichets de Châtel-St-Denis et de Palézieux. **Page 17**

Installations de sécurité ferroviaires – depuis 1988

Technique d'enclenchement suisse

En tant qu'entreprise familiale suisse, nous sommes fiers que les tpf nous aient fait confiance pour équiper les gares de Montbovon, Châtel St-Denis, Bossonens et Palézieux avec notre nouvel enclenchement électronique EUROLOCKING. Nos sincères remerciements à cet égard.

B'ÄR BAHNSICHERUNG
SMART SOLUTIONS FOR SAFE RAIL TRAFFIC



www.baer-ing.ch



La nouvelle gare de Châtel-St-Denis, un chantier où tout devient multiple: les différents projets entremêlés, les nombreux collaborateurs sollicités et les millions de francs dépensés. TPF/JO BERSIER

Un nouveau pôle de transports en commun

La nouvelle gare de Châtel-St-Denis sera inaugurée le 14 décembre. Ce chantier répondait à plusieurs enjeux, parmi lesquels l'augmentation de la cadence des trains et le respect de la Loi sur l'égalité pour les handicapés. Quatre maîtres d'ouvrages supervisaient les travaux: la commune, le canton, TPF infrastructure et TPF immobilier.

CHANTIERS CHÂTEL-ST-DENIS

Moins d'un mois. C'est le temps qu'il reste avant l'inauguration de la nouvelle gare des Transports publics fribourgeois (TPF) à Châtel-St-Denis, qui aura lieu le 14 décembre prochain. Ouverte ce jour-là à la population, elle sera déjà fonctionnelle, puisque sa mise en service se fera le 1^{er} décembre.

Si le chantier a pris une telle ampleur, c'est en raison de la convergence de plusieurs enjeux: tout d'abord la volonté des TPF de déplacer la gare, afin d'éviter aux trains d'avoir à rebrousser chemin. L'ancienne gare, depuis la fermeture de la ligne Châtel-St-Denis-Vevey en 1969, constituait en effet un cul-de-sac.

Les installations, devenues vétustes, nécessitaient une modernisation. Au niveau sécuritaire, une mise aux normes s'imposait. L'infrastructure devait également se conformer aux exigences de la Loi sur l'égalité pour les handicapés. Les TPF avaient pour autre objectif de gagner trois minutes sur le parcours Bulle-Palézieux, afin d'augmenter la cadence des trains à la demi-heure.

Nouvelle route cantonale

La commune voulait également améliorer ses accès routiers. Dans cette optique, une modification du tracé de la route cantonale a été approuvée, en 2015, par la Direction de l'aménagement, de l'environnement et des constructions du canton de Fribourg. L'idée était ainsi de désengorger le chef-lieu, tout en préparant le déménagement de l'administration communale sur le site de l'ancienne gare.

Les TPF voulaient par ailleurs disposer d'une nouvelle gare routière, au-dessous du pont ferroviaire, ainsi qu'un parking de trois cent vingt places et un P+Rail pouvant accueillir cinquante véhicules. Le transporteur fribourgeois a enfin intégré un projet immobilier autour de sa nouvelle gare. Le tout est ainsi devenu un enchevêtrement de différents projets.

Quatre maîtres d'ouvrages

Le chantier de la nouvelle gare a officiellement commencé en septembre 2017. Celui qui, depuis mai 2018, est chargé de coordonner l'ensemble se nomme Gianfranco Quaranta (*médaillon*). Ingénieur en génie civil âgé de 43 ans,

l'habitant de Neyruz succède à Eric Pointet en tant que chef de projet. «J'ai déjà travaillé sur des chantiers compliqués, confie-t-il. Mais ce qui fait la particularité de celui-là, c'est sa complexité, en raison de ses quatre maîtres d'ouvrages.»

Selon lui, la difficulté résidait à ce que «tout le monde aille à la même vitesse et dans la même direction»: «Il fallait travailler en bonne intelligence, puisque beaucoup d'entreprises différentes étaient impliquées. Pour que certains aménagement soient possibles, il leur fallait parfois attendre les unes sur les autres.»

De nombreux collaborateurs

Au plus fort du chantier, une septantaine d'ouvriers se trouvaient sur le site. Environ quarante entreprises ont été sollicitées.

Interrogé sur de potentiels incidents survenus, il revient sur un épisode anecdotique. «Des petites erreurs arrivent forcément. Je me souviens du haut d'un palier d'escalier bétonné dans le mauvais sens. Mais ce n'était rien de grave. En règle générale, aucun pépin n'a été observé et nous n'avons pas eu de mauvaise surprise, si ce n'est les quantités d'eau sur le site, parfois plus importantes que prévues.»

Durant toute la durée du chantier, des contrôles réguliers ont été effectués. Des comités de pilotage ont eu lieu quatre fois par an, ainsi que des séances des délégués deux fois par mois. Et Gianfranco Quaranta d'ajouter: «Nous coopérons avec deux principaux mandataires: le consortium BG-MGI de Lausanne, qui s'occupe de la voie ferrée et du pont ferroviaire et le bureau AF Toscano SA de Villars-sur-Glâne, pour tout ce qui a trait à la route cantonale, au ruisseau du Tatrel et à la voie de mobilité douce. Le chantier était constamment sous surveillance.»

En effet, une «voie verte», ou piste à mobilité douce, longeant la voie ferrée, reliera prochainement la nouvelle gare au Cycle d'orientation de la Veveyse. Destinée aux piétons et aux vélos, elle ne sera pas empruntée par des véhicules. «Nous allons l'utiliser comme piste de chantier pour notre «opération coup de poing», confie Gianfranco Quaranta. Il s'agira des dernières démarches pour raccorder Semsales à la nouvelle gare et non plus à l'ancienne (*les trains sont remplacés par des bus, depuis vendredi dernier*

et jusqu'au 30 novembre, n.d.l.r.). Il s'agit d'une phase intensive et déterminante, c'est pourquoi nous l'appelons ainsi.» Il ajoute que les travaux concernant la voie verte et le Tatrel devraient se terminer d'ici la fin de l'année.

Dépenses importantes

Le coût total du projet se monte à 62 millions de francs environ. L'Etat de Fribourg participe à hauteur de 18 millions de francs. La commune de Châtel-St-Denis, elle, devrait déboursier près de 5,62 millions de francs. TPF Infra dépensera 31,4 millions de francs, tandis que TPF Immo, dans un premier temps, devrait investir 6,75 millions de francs. Confronté aux coûts et profits, Gianfranco Quaranta réagit, amusé: «Un gain de trois minutes peut paraître insignifiant, mais, dans le monde ferroviaire, c'est énorme. Les CFF, eux, dépensent 100 millions pour gagner une minute. Ici, TPF Infra en dépense 30 pour en gagner trois, c'est beaucoup moins cher (*sourire*).»

A quelques jours d'assister aux premiers passages de trains et à l'investissement des lieux par la population, Gianfranco Quaranta livre son ressenti: «A vrai dire, je connaissais très peu Châtel-St-Denis avant d'y travailler. Depuis que j'y suis, je m'y sens bien. Les gens sont sympathiques et accueillants. Je suis content d'arriver au bout de ce projet, mais je suis déjà un peu nostalgique à l'idée de quitter cette ville.» Le prochain chantier qu'il devra superviser se situera normalement dans les environs de Romont. Quelle que soit sa nature, il est peu probable qu'il comprenne à la fois la construction d'un pont ferroviaire et d'une gare routière souterraine la déviation d'une route cantonale.

Christian Marmy

1901 Ouverture de la gare de Châtel-St-Denis

1904 Inauguration de la liaison Châtel-St-Denis – Vevey

1969 Suppression de la ligne Châtel-St-Denis – Vevey

2015 Premières demandes en vue de déplacer la gare

15 juin 2017 Autorisation de construire délivrée par l'Office fédéral des Transports

4 septembre 2017 Début des travaux de la nouvelle gare

4 mars 2019 Fermeture de la ligne entre Châtel-St-Denis et Palézieux

8 novembre 2019 Fermeture de la ligne entre Châtel-St-Denis et Semsales

1^{er} décembre 2019 Mise en service de la ligne entre Semsales et Palézieux

14 décembre 2019 Inauguration de la nouvelle gare

BG

LA NATURE
POUR PARTENAIRE,
L'INTELLIGENCE
COLLECTIVE
POUR RESSOURCE.

www.bg-21.com

BG Ingénieurs Conseils

■ INGENIOUS SOLUTIONS

La nouvelle gare de Châtel-St-Denis a été réalisée par les bureaux d'ingénieurs BG et MGI au profit des TPF pour améliorer la mobilité de la population.



MGI Ingénieurs Conseils SA



© Joe Bersler 2019

Nouvelle gare de Châtel-St-Denis

Génie civil
Génie ferroviaire
Assainissement
Ouvrages d'art
Hydrologie
Hydraulique
Edilité
Environnement
Structure

Rte de Pra de Plan 18

Rte du Petit Moncor 14

Av. Gérard Clerc 6

Rue de Gruyères 53

Ch. de Maillefer 36

1618 Châtel-St-Denis

1752 Villars-sur-Glâne

1680 Romont

1630 Bulle

1052 Le Mt/Lausanne



Nicolas Robadey, chef de projet pour la gare de Remaufens, Bossonnens et Palézieux:
«C'était la première fois que nous menions ainsi plusieurs interventions en parallèle.» VJ

Interrompre le trafic, aussi pour moderniser trois gares

Depuis huit mois, les TPF modernisent leurs gares de Remaufens, de Bossonnens et de Palézieux. Des chantiers qui, couplés avec la construction de leur nouvelle installation à Châtel-St-Denis, ont nécessité la fermeture totale de la ligne.

CHANTIERS REMAUFENS/ BOSSONNENS/PALÉZIEUX

Une interruption totale du trafic ferroviaire pour mener d'importants travaux sur tout un tronçon. C'est ce qu'ont fait les Transports publics fribourgeois (TPF) pour moderniser leurs infrastructures entre Palézieux et Châtel-St-Denis. Le chantier était important puisqu'il s'agissait de moderniser et de les mettre en conformité avec la Loi sur l'égalité pour les handicapés (LHand) les gares de Palézieux, de Remaufens, de Bossonnens et de Châtel-St-Denis. Outre les aspects légaux et sécuritaires, le chantier va permettre d'introduire la cadence des RER Fribourg/Freiburg à la demi-heure et de gagner trois minutes de trajet entre Bulle et Palézieux. Depuis le 4 mars et jusqu'au 1^{er} décembre, un service de bus remplace les trains.

Chef de projet pour les gares de Remaufens, de Bossonnens et de Palézieux, Nicolas Robadey rappelle le caractère «inédit» de la démarche: «C'est la première fois que nous menons plusieurs interventions en parallèle. Cette interruption nous a permis de tout faire d'un coup, de gagner du temps et d'éviter des travaux de nuit, qui sont plus risqués pour les ouvriers et créent des nuisances pour les riverains.» Chaque gare dispose désormais d'un quai de cent vingt mètres permettant d'accueillir deux convois de soixante mètres. Car les TPF s'attendent à une augmentation de +65% de la fréquentation à

Palézieux et de 50% à Bossonnens et à Remaufens, pour les vingt prochaines années.

REMAUFENS, ATTÉNUER LA COURBE

A Remaufens, la principale intervention, en plus du rallongement du quai, a consisté à redresser le tracé de la voie. Le quai est ainsi plus éloigné d'une dizaine de mètres du bâtiment de la gare actuelle. Si ce dernier a été conservé, les TPF ont équipé la gare de «tous les standards modernes», selon Nicolas Robadey, avec notamment une marquise métallique sur le quai. Les deux passages à niveau de Vuarat et des Moulins ont également été modernisés. Contrairement aux gares de Bossonnens et de Palézieux, celle de Remaufens ne subira pas de modifications au cours des prochaines années. Si le chantier (2 millions de francs) n'a pas connu de «couac», il a commencé avec plusieurs semaines de retard. Les autorisations ont mis du temps à arriver, en raison de questions complémentaires sur des éléments techniques.

BOSSONNENS, PLUS QU'UN QUAÏ

Des trois chantiers, Bossonnens (4,6 millions de francs) a été le plus simple. En effet, les TPF envisagent de déplacer, dans les prochaines années, la gare de deux cent cinquante mètres, dans la plaine à proximité des installations de tennis. Ce changement permettra de supprimer le passage à niveau de la route cantonale. Le quai – qui aura une durée de vie limitée – a également été allongé et élargi. «Avec la place à disposition, et pour respecter les dispositions de la LHand, no-

tamment, nous étions dans l'impossibilité de reconstruire la seconde voie», explique Nicolas Robadey. La ligne ne disposera donc plus de gare de croisement entre Châtel-St-Denis et Palézieux. A moyen terme, les TPF devront à nouveau en avoir une pour garantir la stabilité des horaires. La salle d'attente et la zone des bus aménagée en 2013 ont été conservées. Par contre, la place de stationnement en gravier le long des voies, non officiel, sera supprimée. «Il s'agit d'une décision commune entre le Service des ponts et chaussées, la commune et les TPF», assure le chef de projet.

PALÉZIEUX, SOLUTION PROVISOIRE

A Palézieux, où 1400 pendulaires défilent chaque jour, les TPF ont procédé à l'élargissement de 2 mètres à 4,5 mètres et au rallongement de leur quai central. Ce chantier à 8 millions de francs comporte également un volet destiné à améliorer la cohabitation entre les piétons, les automobilistes et les bus sur la place de la Gare. Le chef de projet précise que les travaux réalisés à Bossonnens et à Palézieux ne s'opposent en rien aux interventions prévues à plus long terme sur ces deux sites. Même si Nicolas Robadey est conscient que la situation «n'est pas idéale», elle a le mérite de satisfaire tous les partenaires. A Palézieux, les installations de sécurité seront récupérées pour la gare commune entre les TPF et les CFF. Pour rappel, une convention – signée entre les transporteurs et la commune d'Oron – a arrêté la refonte complète de la gare de Palézieux, dès 2026 et jusqu'en 2030 environ. Le projet prévoit de déplacer la gare de trois cents mètres en direction de Lausanne et de rapprocher les voies TPF de celles de l'ex-régie fédérale. En attendant, la circulation dans le P+Rail entre les voies CFF et TPF sera améliorée. L'entrée et la sortie se feront désormais par le passage à niveau. Une boucle de contournement sera créée à la hauteur du hangar CFF pour réserver l'avant du parking aux bus et aux piétons. Les derniers travaux d'aménagements sur les trois chantiers devraient être achevés au printemps. **Valentin Jordil**

Davantage de trains et de confort dès le 15 décembre 2019

Bien plus qu'un voyage



BULLE-PALÉZIEUX
Un train toutes les 30 minutes
et correspondances vers Lausanne et Genève
Plus d'informations sur tpf.ch ou cff.ch

rer

FRIBOURG | FREIBURG

SBB CFF FFS tpf

La BCF, proche de vous !



**Banque Cantonale
de Fribourg**

simplement ouvert

www.bcf.ch

NOTRE OFFRE TELECOM & DATA



Nexans



La ligne sera gérée depuis Givisiez

La réouverture de la ligne entre Châtel-St-Denis et Palézieux, dans quinze jours, correspondra à la mise en place d'un nouveau système de sécurité. Mis en place pour la première fois sur une ligne à voie métrique, en Suisse, il permettra de gérer la ligne depuis le centre d'exploitation des TPF, à Givisiez.

INNOVATION CHÂTEL-ST-DENIS/PALÉZIEUX

Quand les Transports publics fribourgeois (TPF) rebrancheront le courant sur la ligne Châtel-St-Denis-Palézieux, ils enclencheront également leur nouveau système de sécurité. D'ailleurs, si la réouverture de la ligne interviendra le 1^{er} décembre au lieu du 4 novembre, c'est en raison de l'homologation et de la mise en place de cette nouvelle installation, élaborée par l'entreprise zurichoise Bär Bahnsicherung.

Toute la gestion de la ligne sera informatisée et gérée par le Centre d'exploitation des TPF à Givisiez. Finis donc le chef de gare à Châtel-St-Denis. Fini également les câbles en cuivre. La communication entre les gares se fera désormais par le biais de la fibre optique, installée entre 2010 et 2015 le long de toutes les voies TPF. «Nous passons ainsi d'un câble de la grosseur d'un poing à quatre câbles, d'à peine un pouce chacun. Plus facile à déployer, moins lourd et moins cher», décrit l'ingénieur des TPF Nicolas Fragnière.

Les seules installations visibles sont un petit bâtiment d'environ 20 m² à la sortie de

la gare de Palézieux, en direction de Châtel-St-Denis, et un local technique entre 30 m² et 40 m² dans la nouvelle gare du chef-lieu veveysan. A l'intérieur, des centaines de câbles de couleurs et des armoires pour des serveurs. Si l'installation n'est pas placée dans les gares, ce n'est pas un hasard. «Il n'est pas toujours facile d'intégrer ou de trouver de la place pour ces locaux dans les gares. L'espace disponible, on le réserve pour les voyageurs. Ce nouveau système permet donc de "délocaliser" l'intelligence.»

Davantage de régularité et de sécurité

Dans les prochains jours, les TPF testeront ce nouveau système, introduit pour la première fois en Suisse sur une voie métrique. Les derniers essais seront réalisés à la fin du mois. «Actuellement, la disposition technique nous contraint, en cas de pannes, à limiter la vitesse du train à 40 km/h ou à mettre en place un service de bus de remplacement, explique l'ingénieur. A l'avenir, un

autre système prendra le relais afin que le train puisse continuer à rouler normalement, sans incidence.»

Ce nouveau système permettra également d'avoir une sécurité accrue. «Il y aura un contrôle permanent de la vitesse des trains, alors que, maintenant, des aimants sont placés à la sortie des gares ou dans les courbes, par exemple, pour ralentir le train.» Des améliorations qui représentent un «vrai pas en avant» pour Nicolas Fragnière.

Concrètement, cela va-t-il changer quelque chose pour les voyageurs? «Rien. Mais cela permettra d'améliorer le croisement des trains et d'assurer moins de retard, donc une meilleure relation avec leurs correspondances», assure Nicolas Fragnière. Le système de sécurité à Châtel-St-Denis (1,5 million de francs) et à Palézieux (plus d'un million de francs) pourra être réutilisé même en cas de transformation future. L'investissement ne s'oppose en effet en rien aux interventions prévues à plus long terme sur le site de Palézieux. L'installation technique du chef-lieu veveysan servira ensuite pour contrôler le tronçon jusqu'à Bulle, avant que le nouveau système n'équipe l'ensemble du réseau ferroviaire des TPF. **Valentin Jordil**

«Il y aura un contrôle permanent de la vitesse des trains»
Nicolas Fragnière



NOUS
CONSTRUISONS
POUR
VOUS



Un nouveau quartier mis sur les rails

NOUVELLE GARE
9
Châtel-St-Denis



La construction des premiers immeubles autour de la nouvelle gare de Châtel-St-Denis devrait commencer au début de l'année prochaine. PHOTOS TPF/ÉRIC MARIA ARCHITECTES

IMMOBILIER CHÂTEL-ST-DENIS

D'ici une quinzaine d'années, Châtel-St-Denis changera de visage, avec la création d'un quartier autour de sa nouvelle gare, puis d'un autre sur le site de l'ancienne gare.

La gare de Châtel-St-Denis ne ressemblera pas à une gare «classique»... en tout cas dans un premier temps. Les trois cents pendulaires qui y défilent quotidiennement devront attendre la fin 2021 pour voir les premiers commerces et habitants s'y installer, ainsi que l'aménagement d'une place de la Gare de 2000 m², dédiée à la mobilité douce. En effet, les Transports publics fribourgeois (TPF) ont choisi de ne pas mener en parallèle leur chantier ferroviaire et leur projet immobilier dans le chef-lieu veveysan.

QUARTIER EN FOSSIAUX

Un premier quartier, appelé En Fossiaux, est prévu autour de la nouvelle gare, qui est à bout touchant. Mise à l'enquête en juin dernier, la construction des six premiers immeubles – imaginée par le bureau genevois d'architectes Eric Maria, lauréat du concours d'architecture – devrait commencer en début d'année prochaine, après la réception du permis de construire attendue dans quelques semaines.

Ce nouveau quartier, dont le Plan d'aménagement de détail (PAD) a été adopté en avril 2018, accueillera environ 130 logements, 300 habitants et une centaine d'emplois. «Au premier coup d'œil, ces chiffres peuvent faire peur, reconnaît Frédéric Lampin, directeur adjoint de TPF Immo. Nous avons pris notre temps, en nous appuyant sur des études de marché et en collaborant avec la commune, pour être sûrs de développer un projet à l'échelle de Châtel-St-Denis. L'objectif est de s'intégrer au bâti existant et d'agrandir le cœur dynamique de la ville.» Si les TPF reconnaissent que le quartier attirera majoritairement des pendulaires, ils misent aussi sur des personnes seules, des couples avec un enfant ou encore des seniors. «Nous souhaitons créer des lieux de vie, pas seulement des logements, insiste Frédéric Lampin. Notre objectif est de créer des quartiers à forte mixité, en amenant de l'activité économique.»

Le quartier accueillera également un parking souterrain de 370 places. Environ 120 places sont déjà construites sous la gare. «Nous agrandirons au fur et à mesure ce parking jusqu'à atteindre les 370 places», indique le directeur adjoint de TPF Immo. En attendant la mise en service de la gare routière, sous le pont ferroviaire, les cinquante places du P+Rail se trouveront donc en sous-sol. Le coût de ce premier quartier est évalué entre 70 et 80 millions de francs. En parallèle, les TPF vont construire une centrale de chauffage à pellets à la jonction entre la route de Vevey et

celle des Paccots – dont les contours sont encore à définir – pour alimenter les deux quartiers.

QUARTIER GARE

Le site de l'ancienne gare accueillera, quant à lui, l'administration communale et pourra accueillir 300 logements, soit environ 600 habitants, 120 emplois et 425 places de stationnement en sous-sol. Sur les quatorze immeubles que prévoit le PAD, huit seront construits par les TPF. Un quartier qui se veut plus intime, où il y aura moins de passage que dans celui d'En Fossiaux. Le site disposera également d'un accès à la nouvelle école des Pléiades. Quant au bâtiment de la gare actuelle – qui accueille deux appartements, des bureaux et des commerces – il va être «remis au goût du jour», à la fin 2021, en vue d'une nouvelle affectation commerciale.

«Plusieurs pistes sont encore à l'étude, précise le directeur adjoint de TPF Immo. Nous allons prendre le temps de la réflexion.» La planification n'est pas encore arrêtée. Les procédures pour ce second quartier ne devraient pas débiter avant 2022-2023. «Nous resterons prudents et attentifs à l'évolution du marché, explique Frédéric Lampin, qui se veut confiant. Nous voulons assurer la location des biens sur le site En Fossiaux avant de lancer le second projet.» Il faudra attendre une quinzaine d'années pour apercevoir ce nouveau visage de Châtel-St-Denis.

Valentin Jordil





Vingt-huit mois en onze

RÉTROSPECTIVE. Pour Châtel-St-Denis, le déménagement de la gare a commencé en 2017, avec le premier coup de pioche, les travaux ont avancé à toute vitesse pour donner naissance à une nouvelle gare et un pont ferroviaire, pouvant accueillir les voyageurs.



ois de chantier e photos

La gare constitue, sans doute, le chantier du siècle. Lancés en août à toute vitesse pour faire sortir de terre, en deux ans et quatre mois, voies et les quais. Retour en onze images sur ce chantier.





connect
groupe e

À CHÂTEL-ST-DENIS ET DANS 12 AUTRES LIEUX DE FORMATION

Connect Academy, c'est plus de 160
apprentis(es) dans les filières suivantes :

- Installateur-électricien
- Electricien de montage
- Télématicien
- Planificateur-électricien
- Automaticien
- Monteur-automaticien
- Electricien de réseau
- Installateur en chauffage
- Projeteur en technique du bâtiment chauffage
- Employé de commerce
- Logisticien



www.connect-academy.ch

connect
Academy+

Châtel-St-Denis

coop

Pour moi et pour toi.

**DÈS MERCREDI
27 NOVEMBRE**

**De retour
au centre!**

**CHOIX ET CONFORT D'ACHAT
CONCOURS ET ANIMATION**



lu-je 7h30 – 19h
ve 7h30 – 21h
sa 7h30 – 16h

Coop Châtel-St-Denis
Chardonnerets 14
1618 Châtel-St-Denis

coop
vitality pharmacie

coop
restaurant

coop

Les gilets orange vont bon train

PAROLES D'OUVRIERS CHÂTEL-ST-DENIS

Le chantier de la nouvelle gare de Châtel-St-Denis, ainsi que les rénovations des gares de Remaufens, de Bossonnens et de Palézieux ont nécessité de faire appel à de nombreuses entreprises et intervenants. A un mois de l'inauguration de la nouvelle gare, la parole est donnée à celles et ceux qui l'ont construite.

Aymeric Schenk, 25 ans, La Tour-de-Trême, installateur, Groupe E Connect

Mon travail, en tant qu'installateur électrique, a consisté à conduire tous les travaux de ce secteur, du tubage au tirage de câbles. Je m'occupe également de la pose des appareils, avec leur mise en service et les essais indispensables. En qualité de chef de chantier pour la partie des installations électriques, je suis intervenu depuis le mois de septembre 2017, donc dès le tout début des travaux. Ce chantier était très important et difficile. Je devais faire face à beaucoup d'informations venant de toutes parts. Si le début m'a semblé assez calme, très vite, il y a eu une montée en pression qui ne s'est plus arrêtée. Gérer une équipe de sept ou huit personnes était assez nouveau pour moi. Mais j'ai été bien aidé par mon chef monteure, Roland Mariller. Pour moi, le chantier a été très intéressant, en particulier, du fait d'avoir à intervenir sur les sites des différentes gares en travaux.



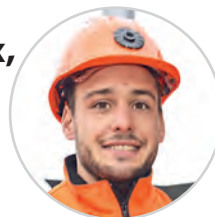
Claire-Lise Jeanrenaud, 38 ans, Siviriez, directrice, SI Jeanrenaud sécurité

Je suis en activité sur la gare de Châtel-St-Denis depuis deux ans. Je m'occupe de la sécurité des différents chantiers situés sur la ligne entre Palézieux et Châtel-St-Denis. Cette activité consiste à organiser et surveiller tous les mouvements, toutes les manœuvres sur l'ensemble de cette ligne. Mon poste de commandement se trouve sur le site châtelais. J'assure la liaison téléphonique avec les différentes entreprises qui interviennent selon le planning de travaux. C'est mon rôle d'indiquer à quels moments elles peuvent opérer. Je donne aussi l'accord pour tous les accès sur la voie ou les passages à niveau, en fonction des passages des trains. Par exemple, pour un itinéraire d'un point A à un point B, la voie est-elle libre ou non? Je peux être amenée à demander à telle ou telle équipe de se retirer. Au démarrage du chantier, j'ai trouvé le début des travaux assez longs. Puis, tout d'un coup, tout est sorti de terre et le pont a surgi. Le décor n'était plus le même et les choses se sont accélérées. Evidemment, c'est une grosse charge, car ce sont, au total, les mouvements d'environ une cinquantaine d'ouvriers auxquels je dois veiller. Mais je suis satisfaite de l'avancée des travaux. Pour moi, tout a bien fonctionné. Même si je suis habituée à de gros chantiers, celui-ci était très important et très motivant. La bonne coopération entre les divers personnels a été satisfaisante. Oui, vraiment, tout a bien fonctionné.



Samuel Pochon, 26 ans, Belfaux, monteur en installation d'électricité, Bär Bahnsicherung

Je suis sur ce site depuis deux ans. Je participe à la mise en place du système de sécurité ferroviaire. Mon rôle consiste à assurer le montage et la mise en place des balises ferroviaires et des compteurs d'essieux. A chaque passage des trains, ces balises enregistrent et sécurisent le passage tandis que le comptage des essieux s'opère à l'entrée et à la sortie des tronçons prédéfinis. J'ai travaillé sur toute la ligne. J'ai très bien vécu cette période. Pour ces nouveaux systèmes de sécurité, j'ai suivi en interne une formation spécifique, très intéressante, qui m'a fait découvrir de nouveaux aspects de mon activité. Je reconnais aussi que cela me va très bien parce que le site n'est pas loin de chez moi. Evidemment, il y a eu beaucoup de travail. Si à Bossonnens et à Palézieux, c'est globalement fini, le plus gros morceau a été le travail sur Châtel-St-Denis. Avec la contrainte d'une partie de la ligne qui est restée toujours en service, ce qui obligeait à organiser en permanence des ajustements. Ce n'est pas si fréquent de vivre une réalisation sur trois gares différentes, avec la liaison entre elles. J'ai eu de très bons contacts avec les autres équipes des entreprises.



Rogelio Beccero, 50 ans, Lausanne, étancheur, Colas

Mon rôle vise à assurer les travaux d'étanchéité sur l'ensemble du site de la gare. Ces travaux concernent aussi bien les rails et les quais que les différents espaces autour de la gare. J'ai aussi une activité de chef d'équipe avec cinq à sept personnes à diriger en fonction des périodes. En fait, l'entreprise est intervenue par intermittence selon l'avancée des autres travaux. Les opérations se déroulent en trois phases: une première consiste à commencer par la pose de tous les matériaux assurant l'étanchéité, une deuxième permet la mise en place de la couche d'asphalte et la troisième celle du revêtement par enrobé. Ces opérations se sont bien passées. C'est vrai que c'est toujours un peu la même chose. Mais, pour les chemins de fer, les exigences sont plus fortes et l'étanchéité doit être irréprochable. C'est important pour la viabilité des ouvrages, leur sécurité et leur durabilité. Qualité et rapidité doivent être au rendez-vous. L'intervention de notre entreprise s'est faite dans de bonnes conditions. Seules quelques difficultés nous ont obligés à nous adapter, par exemple quelques raccords de dernière minute ou l'étanchéité très spéciale de la structure des quais. Nous avons eu aussi une bonne météo, dans l'ensemble. J'ai tout de même un regret: il n'y a pas eu de bouquet de fin de chantier, en raison de la rapidité de tous les travaux et des délais à tenir. (Suite en page 15)



RM

VOIE FERREE SARL

Delegué de sécurité
Protecteur /chef de sécurité
Inspection des voies ferrées



Tél +41 21 683 01 94 - info@rmvoieferree.ch

www.rmvoieferree.ch

Les gilets orange vont bon train (suite)

NOUVELLE GARE
15
Châtel-St-Denis

Carlos Baptista, 57 ans, Bulle, aide-maçon, Consortium JPF - Grisoni Zaugg-Antiglio

Je suis aide-maçon et je fais un peu de tout, en étant assez polyvalent, pour répondre à différentes demandes sur le chantier. Par exemple, je suis en train de démonter des coffrages au pied des piliers du quai pour permettre le montage des futurs guichets. Je me trouve sur ce chantier de la gare depuis deux ans, en étant membre d'une équipe de quatre personnes effectuant le même genre de tâches. J'ai participé à la pose des collecteurs pour la nouvelle route, à la mise en place de pavés, de bordures et de joints. Mon travail à Châtel-St-Denis a été varié. J'ai l'habitude des gros chantiers, je n'ai donc pas été impressionné par son ampleur. Mais je suis quand même content de voir la fin des travaux arriver. J'ai un souvenir assez fort lorsqu'il a fallu: piquer des pierres qui étaient dures comme du fer. Nous avons cru que nous n'allions jamais en venir à bout, malgré l'aide d'une machine très puissante. C'était plus difficile et beaucoup plus long que nous ne l'avions imaginé.



Paul Maillard, 56 ans, Le Pâquier, maçon, Grisoni-Zaugg

Mon rôle principal est celui de contremaître en génie civil. Je suis arrivé sur le chantier en janvier 2018. Je suis donc en charge de tout ce qui a trait aux opérations de génie civil, que ce soit sur la gare elle-même, sur le chantier de la route (RC1), sur la mise en place des collecteurs, des routes d'accès, des déviations, des parkings, ou même des trottoirs. Cela concerne aussi, par exemple, les déviations des conduites de gaz, d'eau potable et usée ou encore la défense incendie. Ce chantier, je le vis ni bien ni mal... je le vis. J'ai l'avantage de l'expérience et de la passion. J'aurai, en effet, quarante ans de métier le 15 juillet prochain. Ici, j'enchaîne encore avec deux années d'interventions dans un environnement qui tient compte de la circulation des trains, même si, sur une partie du tracé, il n'y a plus de trafic depuis le mois de mars. Heureusement, je suis passionné par mon métier et issu d'une famille de maçons entrepreneurs. Dans ce genre d'activité, il faut, comme pour un architecte ou un journaliste, aimer ce que l'on fait. Et le gros avantage, c'est que nous voyons ce que nous faisons contrairement à d'autres métiers. J'ai donc du plaisir, car je vois les choses évoluer, je constate le résultat. Au cours du chantier, deux choses m'ont frappé: il faut un tempérament affirmé pour diriger une équipe qui peut, selon les moments, être amenée à changer, avec des variations d'effectifs et des collaborateurs d'origines différentes. Il faut donc bien connaître les personnalités et savoir en tenir compte pour faire le travail dans les temps. Par ailleurs, c'est le rythme qui est devenu très pressant. Le monde de la construction a beaucoup changé. Il y a, bien sûr, toujours eu des problèmes, mais maintenant tout doit toujours aller très vite, dans des délais toujours plus courts, ce qui impose des corrections incessantes à apporter. Dans une journée, je peux passer deux heures au téléphone rien que pour cela. Nous pouvons donc avoir de la peine à suivre.



Claude-Alain Meylan, 60 ans, Châtel-St-Denis, monteur de voies, TPF

Employé aux TPF depuis 1986, je suis responsable des équipes de monteurs de voies sur le chantier de l'ensemble des gares et de la nouvelle ligne. Nous intervenons une fois que le travail de génie civil est achevé et qu'il nous rend la plateforme préballastée. Notre travail consiste, après une opération de marquage, à distribuer les rails neufs, de 36 mètres de long, sur les bords du tracé. Chaque mètre de rail pèse 54 kg. Tout le matériel nécessaire est également déposé, comme les traverses espacées de 60 cm. Je supervise l'ensemble de ces opérations, manage une dizaine de personnes, voire plus en cas de renfort nécessaire. J'organise, contrôle et si besoin fais revenir le géomètre pour des vérifications. Cela peut parfois arriver. Sur place depuis le mois de juillet, j'ai bien vécu ce chantier, bien qu'il soit important et fasse intervenir beaucoup d'entreprises et d'ouvriers. Dans l'ensemble, tout s'est bien passé. Ayant assuré nos stocks de matériaux dès le début d'année, nous étions prêts en temps voulu. Je suis surtout très heureux et fier de travailler ici, car c'est «ma gare». J'avais d'ailleurs demandé aux TPF, en tant que Châtelois et proche de la retraite, de pouvoir intervenir ici. Je suis même venu certains dimanches me promener aux alentours pour mieux me rendre compte de l'évolution des travaux. Il a tout de même fallu supporter la période de canicule. Les rails, les matériaux, tout était très chaud... même les délais.



Pedro Gallego, 33 ans, Lausanne, géomètre, TPF

Arrivé en début d'année aux TPF, j'avais auparavant participé à la préparation de ce chantier. Mon travail est orienté sur la dynamique et le profil du train, lors de ses déplacements. Quand le train est sur la voie, aucun obstacle ne doit empêcher son passage. Je ne contrôle pas la position des constructions, mais tout ce qui relève de la géométrie, du gabarit du convoi et des espaces libres afin de vérifier les dégagements de sécurité et les variations dues à la courbe de la voie, aux situations de dévers. Un travail préalable important est réalisé sur ordinateur, pour dessiner l'axe de la voie avec un logiciel qui calcule le rayon de la courbe en fonction de la vitesse. Nous sommes une équipe de trois personnes placées sous la responsabilité de Philippe Morel et nous intervenons le plus souvent en binôme. J'ai rejoint les TPF pour ce genre de projets. Celui-ci est important et très intéressant et, comme j'avais déjà des contacts avec l'entreprise, cela a facilité les choses. J'ai été marqué par le changement de configuration du site entre le moment d'engagement des travaux et maintenant. J'ai aussi en mémoire des étapes clefs, comme celle de la suppression d'un passage à niveau, en pleine ville.



Propos recueillis par
Michel Machicoane Stocker

Votre sécurité : notre priorité



Surveillance
Intervention
Prévention
Protection de biens et de valeurs
Régulation de trafic
Protection de chantiers ferroviaires



SIJeanrenaud Sàrl - David-Pierre Bourquin 21 - CH-2300 La Chaux-de-Fonds

Tél. +41 32 913 26 34 - www.sijeanrenaud.com - info@sijeanrenaud.com



Grâce aux tpf, de nouvelles possibilités offertes
aux "Dzihya kouétre" pour se déplacer

Av. Auguste-Tissot 4
1006 Lausanne

www.transitec.net
Suisse • France • Belgique • Portugal • Maroc • Afrique du Sud

**carrières
d'Arvel SA**

Carrières d'Arvel SA

Z.I. - CP 60 - CH - 1844 Villeneuve

Tél. +41 21 967 19 40 - Fax +41 21 967 15 41 - E-mail arvel@arvel.ch - www.arvel.ch

**Granulats durs
concassés
Graves de fondation
concassées
Décharge inerte
et terreuse**



L'homme qui s'occupe d'amener les enfants à l'école

NOUVELLE GARE
17
Châtel-St-Denis

Les élèves disposeront bientôt d'arrêts de bus différents, à des endroits plus sécurisés. Ceux du COV auront même une voie à mobilité douce spécialement pour eux. TPF/JO BERSIER

INTERVIEW CHÂTEL-ST-DENIS

Les élèves des établissements scolaires châtelais connaîtront prochainement des changements dans leur trajet vers l'école. Responsable des transports scolaires pour le canton de Fribourg, Jean-Jacques Schmid en livre tous les détails.

Des arrêts de bus déplacés, une voie verte, rien n'a été laissé au hasard pour sécuriser le cheminement des élèves châtelais. Responsable des transports scolaires pour les TPF, Jean-Jacques Schmid (*médaillon*) connaît bien cette problématique. Depuis 2010, il fait en sorte que les enfants arrivent à temps pour le début des cours.

Son activité comporte trois aspects: que les TPF acquièrent de nouveaux cercles scolaires; gérer ceux qui ont déjà recours au transporteur fribourgeois et mettre en place les transports spéciaux, pour les courses d'école par exemple.

Les élèves châtelais représentent 350 jeunes qui, tous les jours, arrivent en train depuis la Basse-Veveyse et 100 autres qui sortent des bus en provenance de la Haute-Veveyse.

Quels changements vont connaître les élèves châtelais, avec la nouvelle gare?

Jean-Jacques Schmid: Tout d'abord, l'arrêt de bus situé à l'emplacement de l'ancienne gare va se maintenir, mais sera désormais nommé «Châtel-St-Denis Centre». Il y aura quotidiennement 230 élèves qui y seront déposés. Ceux du Cycle d'orientation de la Veveyse (COV) qui arrivent en train, disposeront d'un chemin piétonnier, depuis la nouvelle gare, jusqu'au COV. Il ne sera pas prêt pour le 1^{er} décembre, en raison des oppositions dont il fait l'objet. Enfin, les élèves du COV qui arrivent en bus seront désormais déposés à l'école primaire du Lussy. Ils n'auront qu'un petit trajet à faire à pied, dans un secteur calme et sécurisé. Cela pour éviter qu'ils traversent la ville, ce qui engendre des embouteillages et du danger.

Quelle différence y a-t-il entre l'organisation de transports scolaires et celle de transports destinés à des passagers ordinaires?

La principale différence, c'est qu'il existe énormément de courses scolaires dédiées, mises en place expressément pour les écoles. Elles sont organisées en fonction des horaires des cours, «à la carte» en quelque sorte. C'est le cas dans les cinquante cercles scolaires avec

qui nous travaillons. L'autre option, ce sont les courses d'une ligne déjà établie. Les enfants montent dans les mêmes transports que les pendulaires. Souvent, il faut rajouter des renforts, pour augmenter les capacités.

Comment faites-vous pour concilier l'horaire scolaire avec celui des bus?

C'est un véritable casse-tête chinois (*rires*). Voir même un Rubik's Cube: on cherche, on envisage plusieurs possibilités et, finalement, on trouve la bonne solution (*sourire*). Plus sérieusement, nous tenons compte des horaires actuels des lignes. Nous négocions ensuite avec les écoles. Les établissements scolaires peuvent procéder à de légères modifications, comme jouer avec la durée des récréations par exemple. Il faut que cela reste dans des limites acceptables, car des modifications d'horaires peuvent avoir des incidences énormes en ce qui concerne l'organisation des écoles et des familles. Lorsque l'horaire de la ligne ne correspond pas à celui des cours, il y a aussi la possibilité de rajouter des courses. Le canton accepte ou non de rajouter des courses en fonction de la fréquentation d'une ligne. A partir de 20% de fréquentation, nous pouvons rajouter des courses. Tout cela est défini par la Loi fédérale sur les transports publics.

Propos recueillis par Christian Marmy



Derrière le guichet

PORTRAIT CHÂTEL-ST-DENIS/PALÉZIEUX

Daniel Frochaux, le responsable du guichet TPF à Palézieux-Gare, devra bientôt gérer un autre point de vente: celui de la nouvelle gare de Châtel-St-Denis.

A Palézieux-Gare, au guichet TPF, se trouve Daniel Frochaux, responsable, toujours prêt à accueillir le client. Il aura bientôt un deuxième point de vente à gérer. Celui de la nouvelle gare de Châtel-St-Denis. «Dans un premier temps, il s'agira d'un guichet provisoire, installé dans un container, explique l'homme de 46 ans. Mais ce sera tout de même mieux qu'ici: il s'agira de locaux plus spacieux et,

surtout, ouverts. Ce sera plus accueillant. A Palézieux, la gare est encore un peu «à l'ancienne» et le point de vente, de l'extérieur, est fermé par une porte vitrée.»

Un guichet provisoire châtelais installé durant environ deux ans dans un Portakabin. Le temps pour TPF Immo de faire sortir de terre les premiers immeubles entourant la nouvelle gare. «Ensuite, notre guichet sera dans l'un de ces nouveaux bâtiments», annonce Daniel Frochaux.

Service aux petits oignons

Le souhait principal de Daniel Frochaux? Satisfaire le client: «Ma priorité, c'est qu'il sorte content de mon guichet. Après, il est vrai que mon autre objectif est de faire

tourner la ligne: vendre des voyages combinés avec des offres hôtelières, par exemple.»

Daniel Frochaux a toujours aimé les voyages et le monde des transports. «A l'époque, c'était un métier très diversifié. J'ai travaillé durant vingt ans aux CFF avant de rejoindre les TPF. Nous nous occupons de la circulation des trains, de la vente, mais aussi, par exemple, d'aider un agricul-

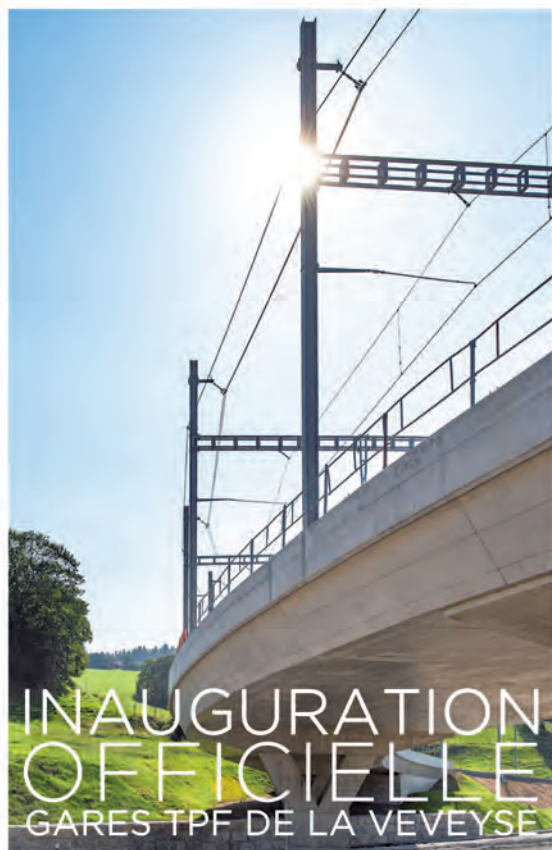
teur à remplir des wagons-cargo de pommes de terre.»

Prix «relativement» élevés

Marié, père de deux enfants, Daniel Frochaux estime que satisfaire le client est un devoir: «Il faut le respecter. En Suisse, les prix des transports sont relativement chers. Le client a donc droit à un service impeccable. Après tout, c'est grâce à lui que nous vivons.» **Christian Marmy**



Daniel Frochaux: «Pour moi, le plus important, c'est la satisfaction du client. Je tiens à le conseiller au mieux et qu'il sorte content de mon guichet.» CM



INAUGURATION
OFFICIELLE
GARES TPF DE LA VEVEYSE

tpf.ch

**LE 14 DÉCEMBRE 2019
DÈS 11H00**

**DÉGUSTEZ UNE FONDUE
À BORD DU RESTO RAIL
EN GARE DE PALÉZIEUX**



**RÉSERVEZ
VOS PLACES**
tpf.ch/restorail
ou au 026 913 05 25



A VENDRE



**PORTES
OUVERTES**

**16 NOVEMBRE 2019
DE 10H A 15H**

CHEMIN DE MONTMOIRIN 13-20, CHÂTEL-ST-DENIS

39 appartements et 12 villas contiguës

- 3 appartements 2.5 pièces dès CHF 385'000.-
- 8 appartements 4.5 pièces dès CHF 645'000.-
- 28 appartements 3.5 pièces dès CHF 505'000.-
- 12 villas contiguës de 5.5 pièces dès CHF 1'070'000.-



+41 26 322 02 22



visite virtuelle



www.quartier-montmoirin.ch



Nouvelles gares, nouvelle ligne, nouvelles rames, les voyageurs de la Veveyse sont gâtés. Vont-ils se laisser convaincre par la nouvelle offre des transports publics? MMS

Des trains flamboyants neufs

La nouvelle ligne et les quais flamboyants neufs de la gare de Châtel-St-Denis accueilleront dès le 1^{er} décembre la nouvelle cadence des convois ferroviaires. Pour ne pas se contenter de voir passer les trains, détour par une visite guidée des rames, avant d'y voyager.

DANS LE TRAIN CHÂTEL-ST-DENIS

Si la Veveyse peut se targuer d'une évolution conséquente de ses transports publics à travers la construction de la nouvelle gare de Châtel-St-Denis et des transformations sur la ligne, le matériel roulant n'a pas non plus échappé à cette entreprise de rénovation. Il a même devancé la prochaine mise en service des nouvelles infrastructures, puisque dès 2015, les TPF ont entamé son remplacement progressif. «Les gens accoutumés aux commodités de leur voiture veulent voyager dans des wagons répondant aux normes actuelles de confort» indique Luc Meyer, responsable du département technique aux TPF.

La modernisation est donc aussi passée par le renouvellement des rames automotrices à voie métrique (*voie à encombrement restreint propre aux trajets sinueux de montagne, n.d.l.r.*). Elles se constituent de trois éléments, avec une «locomotive» à chaque extrémité, et sont longues de 55 mètres. Sur six rames, mises en service entre les années 1970 et 1990, quatre, avec plus de quarante ans de service, durée moyenne de vie d'une rame, s'avéraient avoir fait leur temps. «L'élément déclencheur a été la Loi sur l'égalité pour les handicapés (LHand) exigeant que l'ensemble des accès et des installations soient adaptés aux personnes handicapées», explique Frédéric Pasquier, responsable du département ferroviaire TPF trafic (*médaille*).

Visite guidée

D'autres facteurs ont aussi joué leur rôle: «L'augmentation constante de la fréquentation des voyageurs et la nécessité d'amplifier le trafic avec la nouvelle cadence des trains impliquaient de faire évoluer le matériel», pré-

cise Luc Meyer. En comparant les différents modèles, toujours aux mêmes couleurs des TPF, le passage de formes cubiques, avec ouvertures et fenêtres étroites des anciennes rames, aux arrondis des nouvelles, nanties de larges surfaces vitrées, invite à monter à bord. Le plancher du compartiment se situe au même niveau que les quais. L'accès se fait donc sans encombre par des portes à vantaux louvoyants et coulissants, avec marchepieds escamotables. Chaque rame dispose de trois portes par côté.



Les éclairages à lampes LED, comme la grandeur des espaces permise par ces planchers bas, apportent clarté et profondeur. Pourtant, les nouvelles rames disposent d'une largeur de 2,65 mètres, identique aux précédents véhicules. La liaison des trois compartiments permet une bonne mobilité des voyageurs à l'intérieur des wagons. Le rehaussement du plancher imposé par l'emplacement des bogies (roue des trains) amène, certes, des marches en quelques endroits, mais offre également des places en hauteur et un positionnement différent.

Confort et sécurité renforcés

D'autres aménagements ont été pensés pour l'amélioration générale du confort, mais pas seulement. La sécurité a aussi fait l'objet de toutes les attentions. C'est le cas pour la disposition des sièges, l'ouverture facilitée des portes intérieures, ou encore l'introduction de toilettes. Dans chaque compartiment, des écrans diffusent des données sur le trajet, les actualités du jour et d'autres informations. Dans chacune des voitures, la présence de caméras assure une surveillance en continu des flux de voyageurs et signale d'éventuels incidents. Enfin, les quais rallongés sécurisent la montée à bord.

Une rame de trois éléments compte cent trente-trois places assises en deuxième classe et quinze en première. S'ajoutent quatorze strapontins ainsi que l'espace nécessaire pour que cent septante-huit voyageurs puissent se tenir debout. Frédéric Pasquier précise: «La conception des véhicules autorise quatre personnes se tenant debout par mètre carré. Mais cent-vingt personnes ne doivent pas se tenir dans cette position plus de quinze minutes. C'est pourquoi les TPF n'attendent pas d'atteindre ce maximum.» Pour pallier à cette problématique, une à deux rames supplémentaires peuvent être mises. «L'installation d'unités multiples consiste à ajouter trois éléments, augmentant ainsi la capacité d'accueil en cas d'intensification du trafic, comme aux heures de pointe ou lors de voyages particuliers, tels que des sorties scolaires», explique Luc Meyer.

Un train peut en cacher un autre

Les atterrages automatiques rapides, sans à-coups, offrent confort et gain de temps lors de l'augmentation des capacités pour faire face au nombre de voyageurs. Les «locomotives» à chaque bout évitent d'avoir à manœuvrer la rame. Les nouvelles cadences, qui ont nécessité davantage de conducteurs avec une formation spécifique, permettent d'accroître le nombre de trains dont la vitesse peut monter jusqu'à 100 km/h.

Le système de sécurité pour la circulation et le croisement des trains a été modernisé. Autant d'aspects qui ont modifié la fluidité des trajets. Chaque nouvelle rame automotrice à voie métrique de trois éléments, construite par Stadler Rail SA, coûte un peu plus de huit millions de francs. Aux six rames acquises en 2015 par les TPF, mises en service en 2016, s'ajouteront encore trois nouvelles à l'horizon 2023. En attendant, trois anciennes restent en circulation, en cas de renfort nécessaire.

C'est donc une révolution sur toute la ligne qui, en quelques années, voit les transports publics répondre aux enjeux de la mobilité en Veveyse et au-delà. La gare de Châtel-St-Denis, dans quinze jours, ne constituera plus un cul-de-sac. Elle rentrera désormais dans la catégorie de grandes gares de passage, équipées de matériel de pointe, et verra certainement affluer de nouveaux voyageurs.

Michel Machicoane Stocker



INAUGURATION des gares de la Veveyse

Une journée de festivités pour petits et grands

Les Transports publics fribourgeois (TPF), la commune de Châtel-St-Denis et l'Etat de Fribourg ont le plaisir de vous convier à l'inauguration de la toute nouvelle gare TPF de Châtel-St-Denis et à la découverte des stations rénovées de Remaufens, Bossonnens et Palézieux le samedi 14 décembre 2019.

De 9 h à 16 h, les visiteurs sont invités à venir découvrir ces nouveaux lieux d'échange. **A Palézieux**, voyagez dans le temps à bord de la rame 131 de GFM Historique ou partagez une fondue dans le Train Rétro.

Faites une halte à Châtel-St-Denis, où vous pourrez vous restaurer et profiter d'animations pour petits et grands.

INFOS PRATIQUES

Date: 14 décembre 2019

Horaire: 9 h - 16 h

Entrée libre

Billet spécial: un billet commémoratif de l'événement sera remis à votre arrivée en gare.

Grâce à lui, vous pourrez voyager librement sur la ligne S50/60 entre Châtel-St-Denis et Palézieux.

AU PROGRAMME

CHÂTEL-ST-DENIS

- Thé et vin chaud
- Distribution de biscuits
- Petite restauration
- Animations pour les enfants
- Tyrolienne
- Découverte de la nouvelle gare et de ses infrastructures

PALÉZIEUX

- Thé et vin chaud
- Distribution de biscuits
- Fondue à bord du Resto Rail
- Exposition dans la rame de GFM Historique

BOSSONNENS

- Thé et vin chaud
- Distribution de biscuits
- Découverte des améliorations et modernisations de la station

REMAUFENS

- Thé et vin chaud
- Distribution de biscuits
- Découverte des améliorations et modernisations de la station

Plus d'infos sur
tpf.ch/inauguration-veveyse