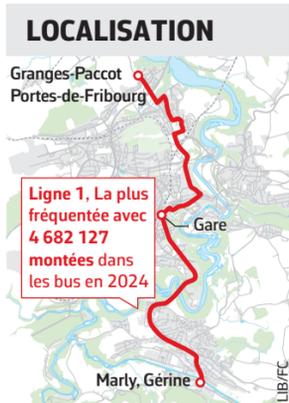


Comme tout le réseau de la compagnie de transport, la ligne 1 de l'agglomération est supervisée depuis Givisiez

La tour de contrôle des TPF



« THIBAUD GUISAN

Carnet de route (1/5) » Cet été, *La Liberté* vous fait découvrir des lignes particulières des Transports publics fribourgeois, nés il y a 25 ans à la suite de la fusion des GFM et des Transports en commun de la ville de Fribourg. Premier épisode avec la ligne 1 de l'agglomération.

Au siège des Transports publics fribourgeois (TPF), à Givisiez, cet espace de travail a des allures de tour de contrôle. C'est là, au centre d'exploitation, que sont supervisées toutes les liaisons, routières et ferroviaires, assurées par la compagnie. Le dossier du fauteuil de Laurent Richoz est orné d'un pictogramme figurant un bus. C'est lui, ce matin, qui a pour mission de veiller sur le réseau de l'agglomération, qui circule dans le Grand Fribourg.

La ligne 1, qui relie Marly-Gèrène aux Portes-de-Fribourg, à Granges-Paccot, mérite une attention particulière. De loin la plus fréquentée du canton, elle transporte à elle seule 12% des voyageurs embarqués annuellement par les TPF. En semaine, hors périodes de vacances, ce sont en moyenne 17 000 personnes qui empruntent chaque jour ce tracé urbain de 9,4 kilomètres, qui transite par la gare de Fribourg. En 2024, 4,7 millions de montées ont été comptabilisées dans les bus et trolleybus.

Quinze écrans

Laurent Richoz fait face à quinze écrans. Sur l'un d'eux, il peut suivre en temps réel le déplacement de la septantaine de véhicules roulant sur le réseau de l'agglomération. La ligne 1 mobilise des bus diesel et des trolley-



Laurent Richoz, opérateur route aux Transports publics fribourgeois, surveille le réseau de l'agglomération depuis le centre d'exploitation de la compagnie, à Givisiez. Il fait face à pas moins de quinze écrans. En moyenne, 17 000 voyageurs empruntent quotidiennement la ligne 1 de l'agglomération. Chloé Lambert/Charles Ellena-archives

bus à batterie, qui assurent 266 courses par jour du lundi au vendredi. Ce jeudi, 45 chauffeurs – sur les plus de 700 employés par les TPF – se relaieront sur ce tracé. Un bus est par exemple parti avec six secondes d'avance sur l'horaire, tandis qu'un autre a 57 secondes de retard. «Le but n'est pas d'être dans le dos de chaque chauffeur, mais de pouvoir intervenir en cas de perturbation», résume l'opérateur route, équipé d'un casque.

En cas de retard, il s'agit parfois de remettre les pendules à l'heure. «On ne peut pas dire aux bus d'aller plus vite. Par contre, quand un chauffeur a déposé des clients, on peut lui ordonner de faire un bout de route à vide pour se remettre à l'heure», détaille Laurent Richoz.

Sur la ligne 1, les véhicules parcourent entre 240 et 300 kilomètres par jour. L'opérateur route a un contact régulier

«Il y a tout le temps un problème à régler» Laurent Richoz

avec les conducteurs, qui doivent signaler toute avarie. «Cela va d'un enrouleur de ceinture défectueux à un problème d'éclairage extérieur ou une griffure sur la carrosserie», illustre Laurent Richoz, qui transmet les informations à l'atelier de réparation de l'entreprise, en vue d'une future maintenance. En cas de panne, c'est également l'opérateur qui sera chargé de trouver un véhicule de remplacement. Un de ses écrans lui permet justement d'avoir un aperçu sur les bus de réserve stationnés à Givisiez, mais aussi dans les garages à Bulle et à Romont.

La ligne de contact de la ligne 1 apparaît sur un autre écran de l'opérateur. D'un simple clic de souris, le spécialiste peut couper l'alimentation électrique d'un tronçon particulier. «Cela peut arriver à la demande des pompiers ou lorsqu'il y a un dégât qui nécessite l'intervention de nos équipes», in-

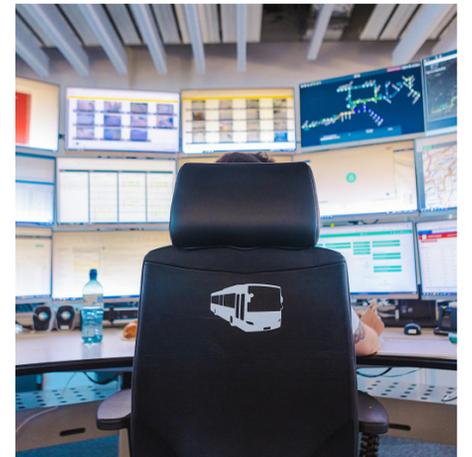
dique Laurent Richoz, qui se souvent avoir été sollicité après qu'un camion avait arraché une partie de la ligne sur le boulevard de Pérolles.

Chauffeurs à dénicher

Durant son service (il était en poste de 4 h 15 à 12 h 40 lors de notre visite), l'opérateur route saute du coq à l'âne. En plus de superviser le réseau urbain, il a pour mission de pallier les absences de chauffeurs dans tout le canton. Certaines défections sont annoncées à l'avance, en cas de maladie par exemple, mais d'autres surviennent sans préavis, parce que le conducteur n'a pas présenté son badge comme prévu au lieu de son entrée en service. «Dans ce cas, un quart d'heure avant, nous recevons une alerte. Il faut alors essayer de trouver au plus vite quelqu'un pour prendre le relais. Cela fait partie des coups de chaud», expose Laurent Richoz, qui, ce matin-là, a été confronté

au cas d'un chauffeur resté endormi du côté de Châtel-Saint-Denis. Un autre écran permet d'accéder à une liste de conducteurs disponibles. Une dizaine de retraités peuvent notamment être activés, sur une base volontaire.

Mécanicien sur automobile de formation, Laurent Richoz a travaillé durant treize ans comme chauffeur aux TPF, depuis Fribourg et Bulle. L'habitant de Villarsvirivieux, 47 ans, a rejoint le centre d'exploitation il y a six ans. «Par rapport à ma vie familiale, il était plus facile de travailler ici que d'être chauffeur, dont les journées, entrecoupées de pauses, sont très longues.» Comme sur la route, l'opérateur de route doit se montrer zen. «Face à des collègues parfois stressés, il faut calmer le jeu et être diplomate. En travaillant ici, il faut aimer être dans les soucis, car il y a tout le temps un problème à régler», sourit l'ancien chauffeur. >>



GUIN

LAMPADAIRES ÉTEINTS

Les zones résidentielles de Guin seront plongées dans le noir de minuit à 5 h du matin dès cet automne. Groupe E et la commune ont annoncé lancer la modernisation de l'éclairage public. Au menu, l'extinction partielle des lampadaires hors routes principales, passages piétons et gare. Guin se mettra ainsi en accord avec la stratégie cantonale qui imposera l'extinction nocturne des feux dès 2028. PB

Vigilance maintenue à la commune de La Brillaz

Mentorat » L'instruction préliminaire concernant le fonctionnement de l'exécutif se poursuit, a annoncé la Préfecture de la Sarine.

L'instruction préliminaire concernant le fonctionnement du Conseil communal de La Brillaz se poursuivra, a annoncé ce jeudi la Préfecture de la Sarine. Cette mesure avait été prise en avril à cause d'importantes dissensions internes au sein de l'exécutif.

Désignée par la préfète Lise-Marie Graden comme mentore, Nadia Savary a rendu son rapport de situation. Celui-ci indique que le Conseil communal reste incapable de «travailler en équipe et de mettre les profondes dissensions entre certains de ses membres de côté», relève un communiqué. Les mesures proposées par Nadia Savary ainsi que sa présence aux séances de l'exécutif ont «seulement permis une stabilisation de la situation et pas une amélioration notable.»

Selon la mentore, les problèmes principaux concernent le secret de fonction et la collégialité, que tout le monde ne respecterait pas: «J'ai rappelé ces règles à la fin du mois d'avril, mais certains ne les ont toujours pas appliquées», précise-t-elle. Cependant, des tensions ont pu être canalisées par sa présence, assure le communiqué. Le rapport relève aussi l'énergie investie individuellement par la majorité des membres du Conseil communal

dans la conduite de leurs dicastères ainsi que l'implication de l'administration. Autant d'éléments permettant d'assurer «les services à la population à un niveau satisfaisant.»

C'est pourquoi la priorité est donnée au maintien de ces services et prestations plutôt qu'à la «recherche chronophage» des motifs ayant conduit aux dissensions. Aucune enquête administrative ne sera ouverte, mais le mentorat se poursuivra

jusqu'à la reconstitution de l'exécutif après les élections de mars 2026. «J'aurai les mêmes tâches qu'actuellement, mais j'irai plus profondément dans certains dossiers. Les conseillers communaux et le personnel communal m'ont réitéré leur confiance. Ils veulent aller de l'avant et essayer d'améliorer la situation», assure Nadia Savary. Contacté, le syndic Bernard Oberson n'a pas souhaité faire de commentaires. >>

LISE-MARIE PILLER