

Adolescent en quad grièvement blessé

Glâne » Un adolescent de 15 ans a été grièvement blessé dans un accident mercredi soir sur le parking de la place de fête de Torny-le-Grand. Vers 19 h 45, il a chuté d'un quad conduit par un homme de 20 ans, pour une raison encore inconnue, informe la police cantonale. Le passager a été transporté à l'hôpital en hélicoptère.

Le véhicule a été séquestré pour les besoins de l'enquête. Toute personne ayant des informations peut contacter le 026 347 01 17. » **VIM**

La qualité de l'air comporte encore des points noirs

Pollution » Si la qualité de l'air continue de s'améliorer chaque année dans le canton de Fribourg, certains gaz dépassent encore les valeurs limites.

Fribourg n'atteint pas encore les objectifs de qualité de l'air. La loi fédérale sur la protection de l'environnement (LPE) et l'ordonnance sur la protection de l'air (OPair) requièrent une surveillance de la pollution atmosphérique. Le Service de l'environnement (SEn) observe cela grâce à un réseau de trois stations de mesure en continu

pour les particules fines (PM10, PM2.5), l'ozone (O₃) et le dioxyde d'azote (NO₂) ainsi que des capteurs passifs répartis sur le territoire cantonal fribourgeois pour les gaz comme le NO₂ et l'ammoniac (NH₃).

Le rapport 2024 sur la qualité de l'air mis en ligne récemment par le SEn divulgue les données récoltées. Bien qu'à Fribourg la qualité atmosphérique se soit améliorée durant les dernières années, les objectifs ne sont toujours pas atteints. En effet, l'ozone et l'ammoniac dépassent encore trop souvent les

valeurs limites définies par l'OPair. Ces gaz, néfastes pour les animaux et la végétation, peuvent même nuire à la santé humaine.

Le niveau d'ozone peut être influencé par l'humidité et l'ensoleillement. Selon le rapport climatologique de MétéoSuisse, l'année 2024 a été très chaude avec des températures largement au-delà de la moyenne mais un printemps et début d'été particulièrement pluvieux. Ceci pourrait expliquer la légère baisse d'ozone par rapport aux années

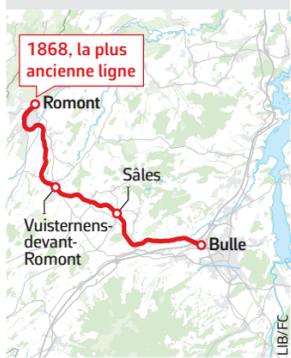
précédentes, mais le niveau reste tout de même supérieur à la valeur limite. L'ammoniac est sensible aux émissions primaires. La mesure est donc influencée par l'emplacement des capteurs et des possibles changements de l'activité agricole.

«Malgré quelques défis persistants, les efforts fournis portent leurs fruits à l'échelle cantonale et fédérale», note le rapport. Il y a une réduction des émissions d'année en année et de nouvelles mesures continuent d'être mises en place, indique le SEn. » **LENA SCHMUTZ**

Au XIX^e siècle, exclus du tracé Lausanne-Fribourg, les Bullois lançaient leur propre projet ferroviaire

Le Bulle-Romont, pari fou des radicaux

LOCALISATION



« JULIE RUDAZ

Carnet de route (2/5) » 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. Deuxième épisode entre Bulle et Romont, sur la plus ancienne ligne du réseau.

Inaugurée en grande pompe les 29 et 30 juin 1868, la ligne Bulle-Romont a placé la Gruyère sur la carte du réseau ferroviaire helvétique. «Honneur à la Gruyère et triple hurra de satisfaction à la Compagnie, à la ville de Bulle et à cette population intelligente, vigoureuse et calme dans sa force et son attitude remarquable!» se réjouit *Le Confédéré*, qui rend compte de l'événement dans son édition du 3 juillet 1868. Il faut alors une heure pour parcourir les 19 km qui séparent les deux chefs-lieux, en comptant les trois arrêts à Vaulruz, Sâles et Vuisternens.

Mais ce que le trihebdomadaire fribourgeois – et radical – ne rappelle pas, ce sont les difficultés rencontrées durant la concrétisation de ce projet. Portée par les radicaux bullois, l'aventure ne s'est pas faite sans mal et aura occupé le chef-lieu durant plusieurs décennies, impactant durablement les finances communales.

Gruériens déçus

Tout débute avant même que ne germe l'idée du Bulle-Romont. Au milieu du XIX^e siècle est lancée la ligne de chemin de fer qui reliera Berne, Fribourg et Lausanne. Reste à savoir si le tronçon passera par Bulle ou par Romont. La décision tombe en



En 2018, à l'occasion des 150 ans du Bulle-Romont, un train à vapeur datant du début du XX^e siècle a relié les chefs-lieux glânois et gruériens.

Alain Wicht-archives

novembre 1856. «On choisit Romont, car le trajet est plus court, se fait à plus basse altitude – on craint alors la neige – et parce que la construction coûtera moins cher», explique l'historien fribourgeois Jean-Pierre Dorand. Les Gruériens sont déçus. «A l'époque, on pensait qu'une région non reliée au chemin de fer était condamnée au dépérissement économique», relève-t-il.

Fief radical, Bulle réagit dans un sursaut d'orgueil et lance, en 1858, le projet d'un embranchement la reliant à Romont, et par là au réseau de chemin de fer suisse. Il faudra toutefois attendre plusieurs années pour que les choses prennent véritablement forme. «Les édiles bullois reprennent l'initiative en août 1864 et nomment un comité d'action qui trouve un entrepreneur anglais, Charles

Burn, prêt à construire la ligne pour 2,25 millions de francs», écrit Jean-Pierre Dorand dans son ouvrage *La politique des transports de l'Etat de Fribourg 1803-1971* (Ed. universitaires Fribourg, 1996).

Mais la fiabilité financière de l'entrepreneur laisse à désirer, les liquidités manquent et les travaux prennent du retard. Des subventions cantonales sont prévues, à hauteur de 800 000 francs, mais il était convenu qu'elles ne soient versées qu'une fois les travaux terminés, précise l'historien. Pour mener à bien son projet, la ville de Bulle n'a d'autre choix que de s'endetter auprès de banquiers lausannois. De plus, les premières années de la ligne – dont l'exploitation est confiée à la Compagnie Suisse Occidentale – sont difficiles. Il faut plus de dix ans avant que ne soit at-

teint l'objectif annuel, soit 25 000 tonnes de marchandises. Et ce n'est qu'à la toute fin du XIX^e siècle que ces résultats positifs permettent à la ville de résorber sa dette, ajoute Jean-Pierre Dorand.

«L'âge d'or» du train

Suit, jusqu'en 1914, «l'âge d'or du Bulle-Romont», observe l'historien. L'époque est d'ailleurs propice aux projets ferroviaires, qui foisonnent entre la fin du XIX^e et le début du XX^e siècle. Peu après le Bulle-Romont, l'idée germe d'une liaison entre Bulle et Thoun. Un projet «ambitieux» qui ne verra toutefois pas le jour, note Jean-Pierre Dorand.

Compagnie née d'une initiative conservatrice, les Chemins de fer électriques de la Gruyère (CEG) ont quant à eux davantage de succès. En 1903, ils

s'érigent littéralement face aux radicaux bullois et construisent, vis-à-vis de la gare du Bulle-Romont, leur propre gare, où convergent les lignes de Châtel-Saint-Denis, Montbovon et Broc. Contrairement au Bulle-Romont – à vapeur et sur voies normales – ces lignes circulent sur des voies métriques et électrifiées. Moins onéreuse, la voie métrique empêche de plus tout raccordement au réseau ferroviaire suisse et donc une reprise de la ligne par la Confédération, que les conservateurs veulent à tout prix éviter.

Mais, alors que les conflits entre les deux partis s'entremêlent, les compagnies finissent par se rapprocher. «En 1939, la loi fédérale sur les chemins de fer brise un tabou», explique Jean-Pierre Dorand. «La Confédération est prête à subventionner les trains régionaux,

mais il faut pour cela un réseau d'une certaine ampleur.» En 1942, les CEG, le Bulle-Romont et le Chemin de fer Fribourg-Morat-Anet fusionnent pour former les Chemins de fer Gruyère-Fribourg-Morat (GFM), dont le siège social est alors à Bulle. Grâce au soutien fédéral qui en résulte, la ligne Bulle-Romont est électrifiée en 1945.

«Une aventure ouverte»

Loin de couler des jours tranquilles, la ligne Bulle-Romont est aujourd'hui encore «une aventure ouverte», observe Jean-Pierre Dorand. Le lancement du RER Berne-Bulle en 2011 est sans conteste, estime-t-il, un autre fait marquant de cette histoire longue de plus de 150 ans. Plus récemment, la liaison directe de Berne à Broc ou l'inauguration de la nouvelle gare de Bulle, en 2023, ont également été largement relayées.



«On pensait qu'une région non reliée au chemin de fer était condamnée au dépérissement économique»

Jean-Pierre Dorand

Pour ce qui est de l'avenir, plusieurs questions se posent, selon l'historien. Le tracé, quasi identique à celui d'origine, sera-t-il revu? Quel gain de vitesse sera encore possible sur cette ligne? Le projet de viaduc entre Vuisternens-devant-Romont et Romont (notre édition du 7.11.24) devrait apporter quelques réponses à ces interrogations. A l'horizon 2028, ce raccourci de 800 mètres doit permettre de relier Bulle à Romont en quinze minutes, soit trois minutes de moins qu'actuellement. »