

FRIBOURG

FESTIVAL DES CULTURES

Le festival des cultures du monde, Festic-Monde 2025, a lieu les 25, 26 et 27 juillet, à la place Georges-Python à Fribourg. Cette manifestation, dont c'est la 2^e édition, est «une célébration du vivre-ensemble, de la diversité culturelle et du partage entre les peuples», indique dans un communiqué les organisateurs, ONG CADD & Espace Cultures-Monde. Quinze communautés se dévoileront à travers la restauration et divers arts. SSC

L'école décide d'améliorer sa communication

Etat de Fribourg » Le Service de l'enseignement obligatoire (SEnOF) aura bientôt son communicant. Un poste vient d'être mis au concours.

L'annonce en a interpellé plus d'un. Le Service de l'enseignement obligatoire de langue française (SEnOF) du canton de Fribourg cherche un responsable pour sa communication. L'Etat est pourtant en train de racler les fonds de tiroir pour équilibrer son budget et a lancé

un programme d'assainissement des finances cantonales.

Responsable du SEnOF, Hugo Stern précise cependant qu'il ne s'agit pas d'un poste supplémentaire au sein de son service, mais du fruit d'une réorganisation interne. «Sa création fait suite à l'audit, même si des réflexions avaient été conduites antérieurement à ce sujet», explique-t-il. Une communication régulière est prévue dès la prochaine rentrée scolaire, ajoute-t-il. Dans sa

réponse écrite, Hugo Stern ne détaille cependant pas les postes et fonctions concernés par cette réorganisation.

L'audit en question a fait couler beaucoup d'encre. Il a été demandé par le Grand Conseil et portait sur la gestion du SEnOF, l'impact des politiques éducatives sur les performances des élèves ainsi que sur des allégations d'abus d'autorité, de mobbing et de conflits d'intérêts. Il a été publié en mai dernier.

Si les soupçons visant plus spécialement des personnes ont été levés, le rapport met le doigt sur des problèmes d'organisation du service et évoque une «communication largement déficitaire». Une amélioration dans ce domaine figure parmi ses recommandations.

La personne qui sera nommée pour occuper ce poste devra notamment gérer les relations avec les médias et les partenaires externes en collaboration avec le service de

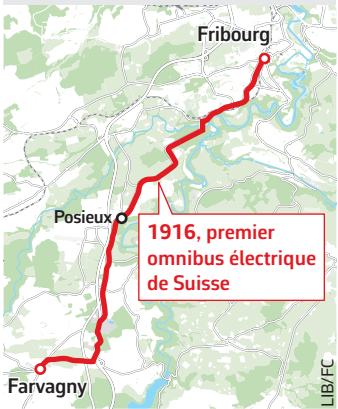
communication de la Direction de la formation et des affaires culturelles (DFAC). Il aura aussi pour mission d'«assurer la communication à l'interne du service et conseiller les cadres et le personnel du service en matière de communication», stipule l'annonce, laquelle mentionne par ailleurs, parmi les compétences requises, «une aptitude à gérer des situations sensibles avec tact et professionnalisme». »

MAGALIE GOUMAZ

En 1912, un omnibus électrique pour assurer la liaison entre Fribourg et Farvagny est inauguré

Un trolleybus en pleine campagne

LOCALISATION



« DOMINIQUE MEYLAN

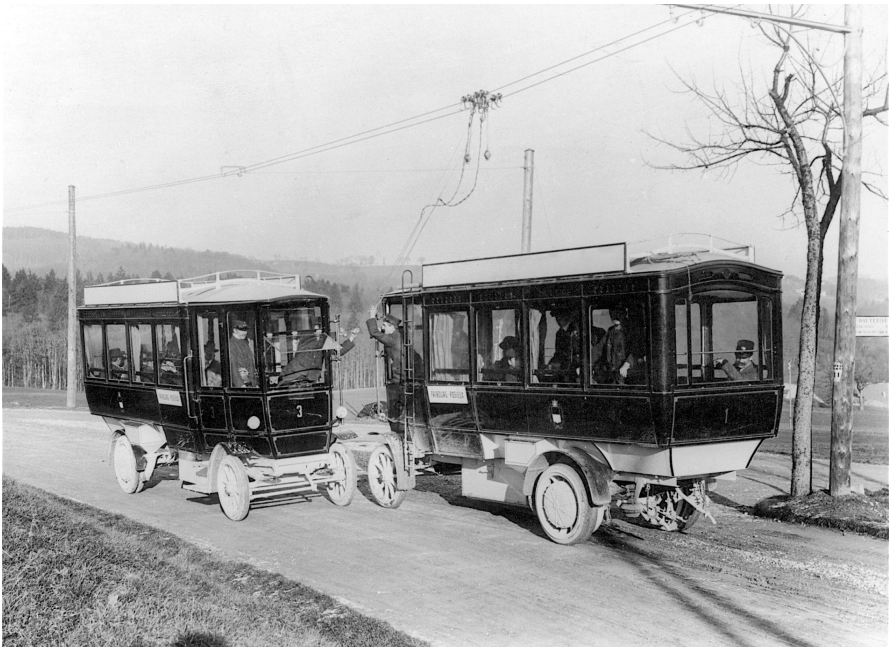
Carnet de route (3/5) » Cet été, *La Liberté* vous fait découvrir des lignes particulières des Transports publics fribourgeois, nés il y a 25 ans à la suite de la fusion des GFM et des Transports en commun de la ville de Fribourg. Troisième épisode entre Fribourg et Farvagny à la découverte de la première ligne de trolleybus de Suisse, l'ancêtre de la 336.

La mobilité électrique a aujourd'hui la cote. Mais c'est loin d'être une nouveauté comme en témoigne l'histoire de l'omnibus électrique Fribourg-Farvagny. Il s'agit de la première ligne de bus décarbonée du canton, qui a été inaugurée en 1912. Cette aventure a duré vingt ans. En 1932, l'omnibus électrique est remplacé par un bus thermique, donnant naissance à la ligne 336 des Transports publics fribourgeois (TPF).

Un besoin couplé à une opportunité technique est à l'origine du Fribourg-Farvagny. La région du Gibloux cherche à se rapprocher de Fribourg. Un projet de ligne de tramway en direction du quartier des Daillettes et le train qui devait relier Fribourg à Bulle auraient pu remplir cette fonction. Mais ces perspectives piétinent et le Gibloux s'impatiente. La situation se débloque avec une innovation technique: il s'agit d'un omnibus électrique, commercialisé par la société autrichienne Daimler-Motoren.

Ce véhicule, muni d'un chariot reposant sur une ligne électrique, a l'apparence d'une diligence. «A l'époque, la traction thermique était peu développée», explique Helmut Eichhorn, historien, membre du comité

Le Fribourg-Farvagny devait traverser la ligne de chemin de fer, ce qui a posé d'importants problèmes au moment de son électrification. Les conducteurs, qui roulaient par tous les temps, procédaient à un échange de câbles au moment de croiser. DR



du Club du tramway de Fribourg. A l'inverse, la traction électrique est bien maîtrisée, comme en témoigne le tram qui circulait depuis plusieurs années à Fribourg. La Compagnie des omnibus électriques Fribourg-Farvagny SA (FF) obtient un financement et une concession pour la ligne Fribourg-Farvagny. L'aventure peut démarrer.

En grande pompe

La ligne est inaugurée le 30 décembre 1911 et mise en service le 4 janvier 1912. Dans un premier temps, le trolleybus ne circule que de Fribourg à Posieux. En 1913, la ligne est prolongée jusqu'à Magnedens. Le tronçon aboutissant à Farvagny est inauguré le 1^{er} novembre 1916.



«Avec les trous et la pluie, les moteurs tombaient facilement en panne»

Helmut Eichhorn

Les omnibus électriques, de couleur rouge foncé, comptaient 17 places assises et 7 debout et roulaient à 25 km/h. Il y avait une seule ligne électrique. «Au moment du croisement, les conducteurs devaient déboîter la prise et s'échanger les chariots», raconte Helmut Eichhorn. Ce système débrayable est source de passablement de problèmes. «Dans leurs récits, les conducteurs racontent que, dans certaines descentes, la prise se décrochait et le chariot partait tout seul. Ils devaient alors le récupérer pour raccorder le trolleybus. C'était très artisanal», décrit l'historien.

La route entre Fribourg et Farvagny n'était pas goudronnée. Or, les moteurs électriques

étaient placés sur les moyeux de roue. «Avec les trous et la pluie, les moteurs tombaient facilement en panne», rapporte Helmut Eichhorn. L'emplacement des moteurs a été rapidement déplacé.

La présence d'un passage à niveau sur l'itinéraire a constitué une autre difficulté. Avec le train à vapeur, les câbles électriques pouvaient passer au-dessus des voies. Mais au moment de l'électrification, il n'était plus possible de faire cohabiter les deux systèmes et la ligne Fribourg-Farvagny a été coupée sur quelques mètres. Le trolleybus avait plusieurs mètres de câble, ce qui lui donnait suffisamment d'autonomie pour traverser le passage à niveau. «Puis le conducteur allait décrocher le chariot pour le porter de l'autre côté», décrit Helmut Eichhorn.

Extension envisagée

En 1917, se pose une première fois la question de remplacer les trolleybus par des bus à essence. «Mais les usagers s'opposent à ce changement, parce qu'ils apprécient d'avoir des véhicules éclairés, chauffés et spacieux», développe l'historien. Parmi les autres anecdotes, un prolongement a été envisagé jusqu'à Sainte-Apolline. Mais la pente est forte. Les véhicules sont équipés d'une barre à l'arrière, pour les bloquer s'ils reculent intempestivement. Ce tronçon n'a toutefois jamais été ouvert.

La compagnie FF rencontre de nombreuses difficultés, que ce soit au niveau technique ou financier. En 1930, elle est vendue aux Chemins de fer électriques de la Gruyère (CEG) qui continuent d'exploiter l'omnibus électrique pendant deux ans. Ils gèrent parallèlement la ligne de bus qui mène les voyageurs de Farvagny à Bulle. En 1932, les CEG fusionnent les deux tronçons et conservent uniquement des bus thermiques, donnant naissance à la ligne 336 qui relie aujourd'hui encore Fribourg à Bulle par Le Bry en passant par Posieux et Farvagny. Les seuls vestiges de l'omnibus électriques sont deux dépôts à Farvagny et Villars-sur-Glâne. Pour retrouver un trolleybus à Fribourg, il faudra attendre la fin des années 1940 avec la mise en service de la ligne du Jura. »