

BULLE

FERMETURE DES BRETelles

Le chantier de prolongement des voies de sortie de l'auto-route à Bulle continue. Les bretelles depuis Rossens et Vaulruz seront fermées à la circulation, ce qui obligera les automobilistes à anticiper leur déplacement entre le 11 et le 14 août. La sortie depuis Rossens sera interdite au trafic entre 22 h et 5 h du matin entre le 11 et le 12 puis entre le 13 et le 14 août. Celle depuis Vaulruz sera fermée la nuit du 12 au 13 août. PB

Un éleveur contraint de se séparer de ses bêtes

Justice » Un agriculteur déjà sanctionné pour de graves manquements en matière de conditions de détention a été débouté en justice.

Des bovins sales, détenus à l'attache dans des espaces trop restreints, parfois sans litière adaptée, privés de sorties en plein air, certains souffrant de problèmes de santé plus ou moins alarmants (maigreurs, onglons trop longs, boiteries)... Lors de multiples contrôles effectués entre

2018 et 2024 sur l'exploitation d'un agriculteur fribourgeois, des collaborateurs du Service de la sécurité alimentaire et des affaires vétérinaires (SAAV) et de l'Association fribourgeoise des agriculteurs pratiquant une agriculture respectueuse de l'environnement et des animaux (AFAPI) avaient constaté de nombreuses négligences et irrégularités en matière de détention des animaux.

Après avoir éclopé de quatre condamnations pénales (en 2018,

2019, 2021 et 2022) et d'une année d'interdiction de détention, de commerce et d'élevage de bovins sur tout le territoire suisse en 2020, le quinquagénaire va devoir renoncer à son activité pour un bon moment: le Tribunal cantonal fribourgeois (TC) puis le Tribunal fédéral (TF) ont rejeté son recours contre une nouvelle interdiction de détention d'animaux de rente, prononcée cette fois pour une durée de dix ans.

Dans son arrêt daté du 20 décembre 2024, le TC s'est

dit «convaincu que le recourant ne sait pas faire preuve d'empathie à l'égard de ses bêtes». Les manquements constatés portent, pour certains, «sur les besoins les plus élémentaires des animaux, tels que l'accès à l'eau, au fourrage ou aux soins de base», ont constaté les juges. Pour sa défense, l'éleveur a invoqué ses problèmes de santé physique et psychique et ses difficultés financières, ajoutant avoir apporté des améliorations sur

certain points critiqués par les contrôleurs.

Sauf qu'il ne lui appartient pas de décider quels manquements sont importants et lesquels peuvent être ignorés, a rétorqué le TC. Le quinquagénaire, qui vient d'être débouté par le TF, dispose d'un délai de 90 jours à compter de l'entrée en force de l'interdiction de détention prononcée contre lui pour se séparer de tous ses animaux de rente. »

MARC-ROLAND ZOELLIG

Franchissant le col du Jaun, la ligne B259 est la plus alpestre du réseau des Transports publics fribourgeois

Un bus avec vue sur les Alpes



« MARC-ROLAND ZOELLIG

Carnet de route (4/5) » 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. Quatrième épisode entre Bellegarde et Boltigen (BE) à bord de la ligne B259, à cheval entre deux cantons.

«A l'époque, la route était meilleure du côté bernois que du côté fribourgeois. Aujourd'hui, c'est l'inverse», sourit Reinhard Schuwey. A 94 ans, cet ancien chauffeur des GFM, retraité depuis 1996, est la mémoire vivante de la ligne Bellegarde-Boltigen (BE), la plus alpestre du réseau des Transports publics fribourgeois (TPF).

A la fin des années 1950, lorsqu'il a commencé sa carrière, les bus ne franchissaient pas le col du Jaun en hiver. «Il n'y avait pas encore de remontrées mécaniques, personne n'avait besoin de monter là-haut à cette période de l'année», explique le fringant nonagénaire. Ce n'est que depuis 1997 que la ligne est exploitée en toute saison.

Les chauffeurs ne s'en plaignent pas, malgré les nombreux virages serrés à négocier et les conditions hivernales parfois extrêmes régnant au sommet du col, à plus de 1500 mètres d'altitude. «A mes yeux, c'est la plus belle ligne des TPF. J'ai presque une relation d'amour avec elle», sourit Manfred Rauber, qui l'a longtemps pratiquée en tant que chauffeur de bus. Aujourd'hui chef du secteur Gruyère des TPF, auquel est rattaché le garage de Bellegarde, il



Durant le trajet, on peut profiter d'une vue magnifique sur les montagnes fribourgeoises et bernoises. Charly Rappo

connaît chaque virage de ce tracé sinueux.

«En été ou en hiver, par beau temps ou sous la neige, même lorsqu'il y a du brouillard et qu'on émerge de la nappe au sommet du col, c'est absolument magnifique», s'enthousiasme-t-il en désignant la vue sur les montagnes, qui porte jusqu'au Stockhorn, dans les Alpes bernoises.

Au bord du vide

Juste avant de pénétrer en terres bernoises, la route emprunte un tunnel. Cet ouvrage réalisé sur territoire fribourgeois permet d'éviter d'emprunter l'ancien tracé, qui longe un à-pic plongeant vers la Jogne. «Lorsque nous passions encore par cette petite route, qui contourne maintenant le tunnel, certains passagers un peu angoissés



«Lorsque des touristes voulaient faire une photo, on s'arrêtait un peu plus longtemps»

Reinhard Schuwey

changeaient de siège pour s'éloigner du vide», sourit Manfred Rauber.

Si la chaussée est aujourd'hui plus roulante – du moins côté fribourgeois –, elle n'en reste pas moins une route alpestre. Comme pour rappeler cette réalité au bon souvenir des voyageurs, un camion venant de Boltigen débouche soudain dans un virage, obligeant Beat Buchs à reculer pour permettre le croisement. C'est lui qui tient le volant du bus ce jour-là, et il savoure le trajet.

«On est complètement immergé dans la nature. Au niveau des passagers, c'est vraiment très diversifié. Il y a notamment beaucoup de touristes, avec qui on a toujours plaisir à discuter», apprécie-t-il. «Au printemps et en automne, je me réjouis aussi toujours de

transporter les enfants qui rejoignent l'école en plaine.»

Un certain Franjo

Des enfants très bien élevés, puisqu'ils ont coutume d'adresser leur reconnaissance au chauffeur en lui lançant un «*Merci fürs Fahre*» (merci d'avoir conduit) en sortant du bus, rênchérît Manfred Rauber. «C'est quelque chose qui peut sembler étonnant de nos jours, mais ici c'est la normalité.» L'un des écoliers polîs ayant fréquenté la ligne B259 fait aujourd'hui partie des skieurs les plus prometteurs du cadre national suisse.

«Je connais bien la famille de Franjo Von Allmen. Nous venons d'ailleurs de passer à côté de leur maison», sourit Beat Buchs. «C'est aussi ce que j'apprécie sur cette ligne, le fait de connaître beaucoup de monde»,

raconte celui à qui il arrive parfois de faire une petite halte supplémentaire pour amener son casse-croûte à un alpagiste.

La ligne Bellegarde-Boltigen n'est toutefois pas épargnée par l'air du temps: comme partout ailleurs, le rythme s'est accéléré, et le transport de passagers a été optimisé. «A l'époque, on avait des bus d'une capacité de 30 places, nettement plus petits. Et on roulait aussi moins vite», se souvient Reinhard Schuwey. «Les chauffeurs sont davantage sous pression aujourd'hui. Autrefois, lorsque des touristes voulaient faire une photo, on s'arrêtait un peu plus longtemps.»

Halte patriotique

Alors que le bus passe à proximité du restaurant Eschhalten, dans la descente vers Boltigen, le vétéran se souvient d'une coutume qui semblerait de nos jours très surprenante. «Lorsque des clients du restaurant voulaient prendre le bus, le serveur accrochait un drapeau suisse devant la fenêtre. Comme ça, nous savions que nous devions nous arrêter pour les embarquer», explique le retraité.

A les entendre, lui et ceux qui lui ont succédé derrière le volant, la gratitude des passagers et la bonne ambiance régnant dans les véhicules a toujours compensé les menus inconvénients liés à l'exploitation d'une ligne alpestre, dans les années 1950 comme aujourd'hui. «Il arrive parfois que la saison hivernale soit un défi», concèdent Manfred Rauber et Beat Buchs. Comme il y a un important dénivelé entre le col du Jaun et Boltigen, la neige ne descend pas forcément jusqu'en plaine et la gestion de l'utilisation des chaînes est parfois difficile.

«Mais rouler entre deux murs de neige de plusieurs mètres de haut procure quand même un sentiment incomparable», apprécie Manfred Rauber, qui se souvient d'un hiver 1999 particulièrement enneigé. «Un jour, ils étaient en train de fermer la route au moment où je m'apprêtais à monter au col. Avec la bénédiction des responsables, je suis tout de même passé pour répartir les écoliers sur les différents arrêts. C'est en redescendant, après le tunnel, que je me suis retrouvé bloqué par les coulees. J'ai patienté trois heures jusqu'à ce que tout soit déblayé. C'était l'aventure!»