

FRIBOURG

DÉCOUVRIR LES ABEILLES

Les abeilles sauvages vous fascinent? Rendez-vous mercredi 3 septembre de 14 à 16 h au Port de Fribourg pour une balade au bord de la Sarine en compagnie de Sophie Giriens, spécialiste des insectes au Musée d'histoire naturelle. Une inscription est obligatoire avant le 27 août à nature@ville-fr.ch. Les enfants de moins de 12 ans doivent être accompagnés d'un adulte. SSC

Les propos du directeur font réagir les syndicats

Hôpital fribourgeois » Le SSP et la FEDE réagissent aux propos du nouveau directeur de l'HFR, Philipp Müller, liés à la suppression de 71 postes.

«Les conditions de travail sont devenues plus difficiles, au cours des dernières années, pour le personnel hospitalier en général, et les employés de l'HFR en particulier.» Dans deux communiqués diffusés jeudi, le Syndicat des services publics et la Fédération des associations du personnel des services

publics (FEDE) ont tenu à clarifier les paroles du nouveau directeur de l'HFR. Dans une interview accordée à *La Liberté*, Philipp Müller, nouveau directeur de l'hôpital, avait assuré que la suppression de 71 postes depuis le début de l'année n'avait «pas créé de surcharge» pour les employés (notre édition du 20 août).

Faux, selon le SSP, qui rappelle que les mesures dictées par le Conseil d'Etat de faire des économies à hauteur de 60 millions d'ici à 2028 et de supprimer

90 EPT d'ici à la fin de l'année n'ont «de loin pas été indolores et aggravent un contexte déjà fortement dégradé», selon de représentant des employés. Ce dernier évoque aussi l'épuisement de certains services qui ont été «au bord de la rupture», d'après le SSP, durant la période estivale.

Du côté de la FEDE, on relate la différence des retours des employés sur le terrain qui «démontrent déjà une surcharge chronique des équipes soignantes». Elle se base également sur le

fort taux d'absentéisme (9,5% au début août selon les chiffres avancés): «Il aurait été opportun d'évaluer les effets directs que produisent les mesures précitées sur les conditions de travail et le bien-être du personnel», déplore la FEDE.

Dans son message, le SSP se réjouit cependant que Philipp Müller le rejoigne sur la suppression du gel des prestations d'intérêt général figurant actuellement dans le programme d'assainissement des finances de l'Etat. » **PATRICK BILLEY**

La ligne 8 des TPF, reliant Corminboeuf à Marly, circule dès 4 h 38, soit le départ le plus matinal

Le bus qui part à la première heure

LOCALISATION



Ligne 8, la plus matinale avec un départ dès 4 h 38

« DELPHINE FRANCEY

Carnet de route (5/5) » 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. Dernier épisode avec la ligne 8, qui est la plus matinale.

Il est 4 h en cette matinée de la mi-août. Dans le bâtiment de prise de service des Transports publics fribourgeois (TPF) à Givisiez, l'ambiance est calme. Frédéric Gendre apprécie son premier café de la journée. Un rituel pour le conducteur de 51 ans lorsqu'il commence le travail tôt.

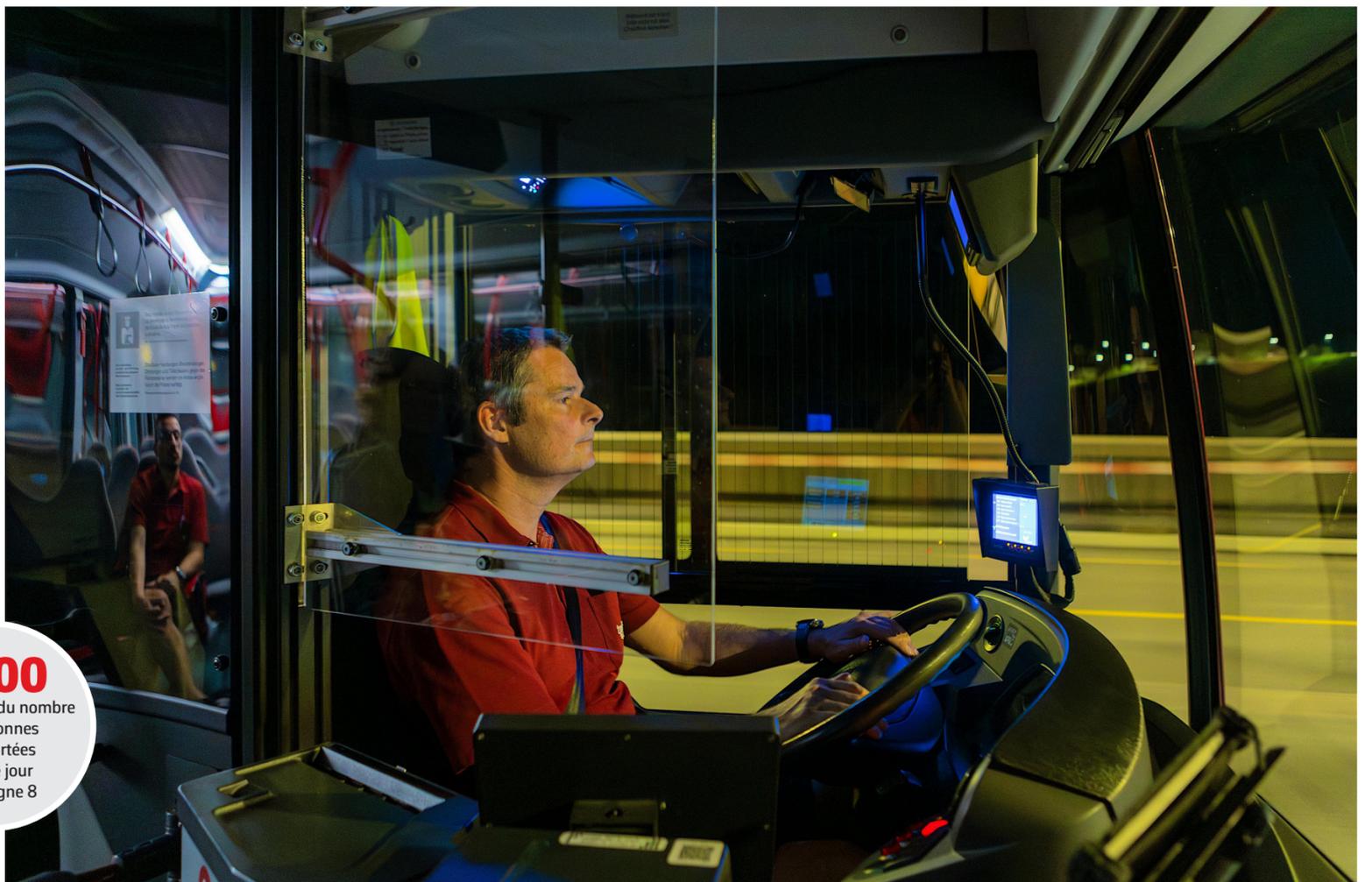
Comme d'habitude, l'habitant de Neyruz est venu à l'avance pour éviter le stress. Il doit timbrer au plus tard à 4 h 15 avant de prendre le volant du bus articulé de la ligne 8 reliant Corminboeuf à Marly. Cette ligne a la particularité d'être la plus matinale de la compagnie de transport avec un premier départ prévu à 4 h 38.

«Si je ne timbre pas, une alarme avertit le centre d'exploitation de mon absence. Celui-ci doit alors m'appeler et si besoin trouver un remplaçant», explique-t-il en passant sa clef sur un lecteur. Plusieurs informations s'affichent sur un écran dont les lignes de bus sur lesquelles le conducteur officiera durant la journée ainsi que le numéro de l'emplacement du bus dans le parking.

Frédéric Gendre ne sera pas soumis à un test d'alcoolémie aujourd'hui. Un test qui est effectué sporadiquement auprès

6000

La moyenne du nombre de personnes transportées chaque jour sur la ligne 8



Même si les rues sont encore désertes tôt le matin, Frédéric Gendre doit rester très concentré. Chloé Lambert

des collaborateurs, rappelle Luca Krattinger, chef de groupe du secteur Sarine. Le chauffeur contrôle une dernière fois si les indications transmises sur sa tablette, notamment les chantiers sur le parcours de près de 11 km, sont à jour.

«Je regarde toujours la veille de ma prise de service les travaux prévus sur le tracé. J'anticipe ainsi les éventuelles déviations ou les manœuvres spéciales que je devrai entreprendre», poursuit-il.

Ancien boulanger

En tant qu'ancien boulanger-pâtissier, reconverti comme chauffeur aux TPF il y a trois ans, il est habitué à se lever la nuit. «Quand je commence comme ça tôt, je vais me coucher vers 21 h. Je suis plus du matin. J'aime bien, c'est calme dans le bus et sur la route.» Il est temps pour lui de contrôler son véhicule avant de prendre la route. Le bus diesel de 18 m

«Rouler la nuit demande davantage de concentration car la visibilité est différente»

Frédéric Gendre

de long, pouvant transporter plus de 130 passagers, est stationné dans le grand parking souterrain du bâtiment de prise de service.

Après avoir enlevé la prise électrique qui sert au maintien de charge du véhicule et le tuyau du circuit d'air, il fait le tour avec un œil de lynx pour s'assurer que tout soit en ordre, que ce soit les pneus, le moteur, les rétroviseurs, la carrosserie, etc.

Se rendre au travail

Le chauffeur entre le numéro de ligne dans le tableau de bord, qui répertorie la vingtaine d'arrêts du parcours et qui l'informe, entre autres, des éventuelles avances ou retards par rapport à l'horaire. Il insère sa carte tachygraphe, qui enregistre toutes les données du trajet. Des informations précieuses pour établir par exemple les circonstances en cas d'accident.

Frédéric Gendre est fin prêt pour quitter le dépôt et com-

mencer sa course depuis Corminboeuf. Les rues sont plongées dans la nuit. Elles sont désertes. Les trois premiers passagers montent sept minutes plus tard, à la hauteur de Givisiez gare. Parmi eux, il y a Sara Jesus, employée au CHUV à Lausanne. Elle va prendre le train à Fribourg pour pouvoir commencer son service à 7 h. Olivier Teko, assis près d'elle, va rendre visite à des membres de sa famille à Olten (SO).

Le silence règne dans le bus. Même si la route est encore déserte au centre de Fribourg, le chauffeur reste concentré sur le comportement des usagers, que ce soit les conducteurs, les piétons, les cyclistes et les gens en trottinettes électriques. Pour assurer la sécurité, il a l'interdiction d'engager la conversation avec les passagers tant qu'il conduit.

Après avoir fait une halte, il s'engage sur la gauche, mais soudain un véhicule déboule et

le dépasse. «Il faut toujours être attentif au moindre détail. Rouler la nuit demande davantage de concentration car la visibilité est différente. L'avantage de circuler le matin? C'est plus calme sur la route et encore plus pendant les vacances scolaires. On a l'impression que c'est un métier tranquille, mais il est stressant au quotidien. Il faut faire attention aux comportements des usagers, aux cyclistes qui roulent à 45 km/h...», énumère-t-il en attendant au terminus.

Après 36 minutes de déplacement, il est l'heure de faire le parcours inverse. Il est 5 h 30, le bus se remplit petit à petit. Cette ligne transporte en moyenne 6000 voyageurs par jour lors de 150 courses. En 2024, elle représentait le 5% des passagers du réseau. Frédéric Gendre effectuera au total trois trajets avant de prendre sa pause et de poursuivre sa matinée sur une autre ligne. »