

RAPPORT

ÉTAT DU RÉSEAU 2025

TRANSPORTS PUBLICS FRIBOURGEOIS
INFRASTRUCTURE (TPF INFRA) SA





Train en gare ©nonante.ch

Préambule

L'Office fédéral des transports (OFT) exige des gestionnaires d'infrastructure une évaluation annuelle de leurs actifs afin d'obtenir une vision globale de l'état des réseaux ainsi que des besoins futurs. Cette démarche vise à garantir un niveau adéquat de sécurité, de fiabilité et de disponibilité.

Dans ce cadre, pour l'exercice 2025, les Transports publics fribourgeois Infrastructure (TPF INFRA) SA ont établi leur rapport conformément aux directives R RTE 29900, obtenant une note globale moyenne de **2,81** (la note 1 étant la meilleure, la note 5 la moins bonne). Ce résultat peut être qualifié « de bon à suffisant ».

L'année 2025 a été marquée par la réalisation de travaux de renouvellement sur le tronçon de pleine voie La Verrerie-Vaulruz-Sud. Identifié ces dernières années comme le secteur le plus critique en termes d'état – notamment à la suite d'un affaissement de plus de 100 mètres survenus en 2022 – ce tronçon nécessitait une intervention prioritaire.

L'achèvement de la première phase des travaux, réalisée dans un sol marécageux, a permis d'améliorer la disponibilité de la ligne. Ce chantier constitue également le point de départ d'un vaste programme de renouvellement de plusieurs kilomètres de pleine voie entre Bulle et Palézieux, dont certaines infrastructures datent des années 1970-1980.

Par ailleurs, la mise en place à Palézieux d'une installation temporaire pour l'entretien du matériel roulant permet d'assurer la desserte ferroviaire durant les périodes de fermeture de tronçons. Ce concept a démontré son efficacité lors des travaux réalisés.

En ce qui concerne la mise en conformité à la loi sur l'égalité pour les handicapés (LHand) ainsi que le renouvellement complet des dernières gares et haltes, nous visons désormais l'achèvement du programme à l'horizon 2029. Plusieurs dossiers d'approbation des plans ont été déposés à fin 2025. Les gares de Semsales et de La Verrerie ont, quant à elles, bénéficié d'adaptations en matière de sécurité ferroviaire (ZBMS), dans l'attente de leur rénovation complète.

L'ensemble de ces projets, ainsi que les mesures d'entretien mises en œuvre, s'inscrivent dans le cadre des programmes de modernisation du réseau définis avec l'OFT dans la Convention de prestations 2025-2028 et suivantes. Ces actions concernent notamment les lignes 253 (Palézieux – Bulle – Montbovon) et 255 (Fribourg – Morat – Anet), avec pour objectif l'assainissement complet des installations en fin de vie à l'horizon 2035. Dans l'intervalle, certaines sections de voie ferrée et installations de courant de traction ont fait l'objet de mesures en 2025 visant à prolonger leur durée de vie.

En tant que gestionnaire d'infrastructure (GI), nous poursuivons la mise à jour de notre réseau afin de garantir la sécurité, la fiabilité et la disponibilité de notre réseau. Ces efforts sont essentiels pour répondre à la demande croissante des usagers.

Infos

151

Nombre de collaborateurs
TPF INFRA
(FTE)

111.38 km

Longueur du réseau
ferré (voie normale
et voie métrique)

CHF 12'404'803

Frais d'entretien selon
article K1 du WDI

CHF 38'821'431

Coûts d'investissements pour le
maintien de la qualité des
infrastructures



VOIE NORMALE

Longueur du réseau	60.193 km de voies
Ecartement des voies	1'435 mm
Nombres d'aiguillages	50
Nombre de bâtiments nécessaires à l'exploitation	28
Ponts	31
Murs de soutènement	35
Passages à niveau (superstructure)	32
Tension ligne de contact	15'000 V alternatif 16.7 Hz
Nombre de trains-kilomètres en 2025	1'400'801.42 tkm
Nombre de tonnes brutes-kilomètres en 2025	212'055'055.61 tbkm

VOIE MÉTRIQUE

Longueur du réseau	51.187 km de voies
Ecartement des voies	1'000 mm
Nombres d'aiguillages	46
Nombre de bâtiments nécessaires à l'exploitation	51
Ponts	33
Murs de soutènement	43
Passages à niveau (superstructure)	40
Tension ligne de contact	900 V continu
Nombre de trains-kilomètres en 2025	929'219.10 tkm
Nombre de tonnes brutes-kilomètres en 2025	85'668'099.12 tbkm

Légendes

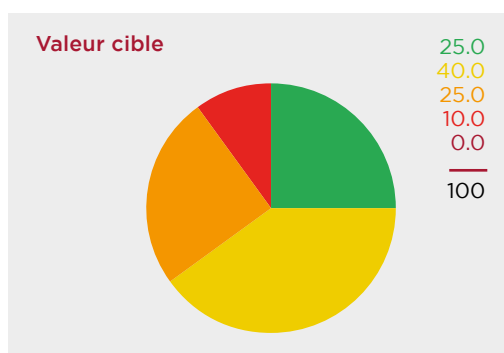
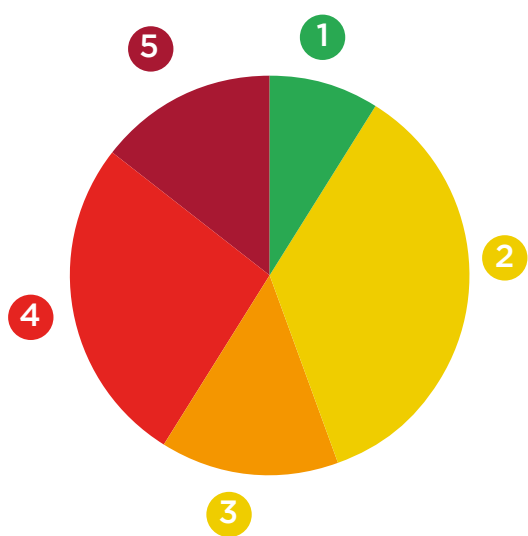
Le rapport sur l'état du réseau illustre la condition de l'infrastructure ferroviaire. Afin de planifier et de prioriser les travaux de maintenance ou de renouvellement, le GI recense régulièrement l'état du réseau ferré selon des prescriptions, critères et indicateurs uni-formes (règlement RTE 29900).

Les infrastructures sont réparties en neuf genres d'installations :

- Bâtiments et bien-fonds
- Ouvrages d'art (ponts, tunnels, etc.)
- Voie ferrée
- Installations du courant de traction
- Installations de sécurité
- Installations à basse tension
- Installations d'accueil des voyageurs (quais, passages inférieurs/supérieurs pour les voyageurs, etc.)
- Véhicules de l'infrastructure
- Moyens d'exploitation et installations diverses.

Le GI évalue essentiellement en fonction de la durée d'utilisation effective ou restante et de la phase du cycle de vie dans laquelle se trouve l'installation correspondante. Il en résulte cinq classes d'état, allant de 1 (état neuf ne nécessitant pas de mesure particulière) à 5 (état critique appelant des mesures immédiates). À noter que les exigences de sécurité sont toujours remplies, quelle que soit la classe d'état considérée. Une installation en classe 5 a certes dépassé sa durée d'utilisation normale mais répond encore aux exigences en matière de sécurité.

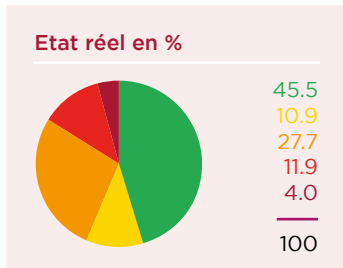
Les installations se répartissent dans cinq classes d'état :



Description

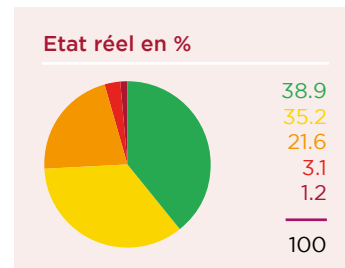
- installation neuve ou à l'état neuf (< 25% de sa durée de vie)
 - ET dommages absents ou insignifiants
 - ET aucune restriction de disponibilité
 - ET sécurité de fonctionnement jugée bonne
 - ET pas de problématique d'obsolescence technique (= pièces de rechanges encore disponibles)
- installation en milieu de cycle de vie optimal (> 25% et < 75% de sa durée de vie) ne présentant tout au plus que des dommages mineurs qui ne constituent pas un danger pour les personnes ou l'exploitation dans un proche avenir
 - ET les exigences en matière de disponibilité sont remplies
 - ET sécurité de fonctionnement jugée moyenne
 - ET pas de problématique d'obsolescence technique (= pièces de rechanges encore disponibles)
- installation en fin de cycle de vie optimal (> 75% de sa durée de vie) présentant des dommages modérés susceptibles à moyen terme de perturber l'exploitation et/ou qui auront des conséquences financières élevées s'ils ne sont pas réparés mais qui ne constituent pas un danger pour les personnes
 - ET les exigences en matière de disponibilité et de sécurité sont remplies; leur garantie entraîne éventuellement davantage d'efforts
 - ET sécurité de fonctionnement jugée moyenne
 - ET pas de problématique d'obsolescence technique (= pièces de rechanges encore disponibles)
- l'installation présente des dommages qui constituent un danger pour l'exploitation à court terme et/ou pour la sécurité des personnes à moyen terme et/ou auront des conséquences financières élevées s'ils ne sont pas réparés
 - OU les exigences en matière de disponibilité ne sont quasiment plus remplies ou ne peuvent être garanties qu'au moyen d'efforts importants
 - OU sécurité de fonctionnement jugée mauvaise; ne peut être maintenue qu'à l'aide de mesures particulières
 - OU «last call» chez le fournisseur, ou logiciel plus capable de fonctionner sur le système actuel
 - OU installation qui ne sera plus en mesure de remplir sa fonction à moyen terme (p. ex. suite à une évolution du contexte réglementaire)
- dommages importants et nécessitant un assainissement à court terme
 - OU disponibilité et/ou sécurité mise en danger, nécessité d'agir en matière de sécurité et de disponibilité à court terme
 - OU sécurité de fonctionnement jugée critique, difficile à maintenir même moyennant des mesures particulières
 - OU éventuellement, mesures immédiates indispensables
 - OU plus de matériel de rechange disponible/plus de support
 - OU installation qui ne sera plus en mesure de remplir sa fonction à court terme (p. ex. suite à une évolution du contexte réglementaire)

000 Bâtiments et terrains



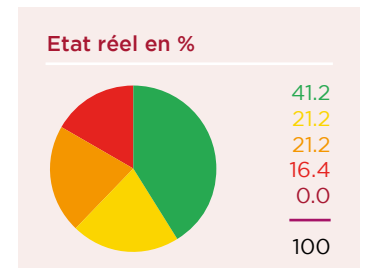
_Etat moyen 2.7
_Valeur de remplacement
37.07 millions CHF

100 Ouvrages d'art



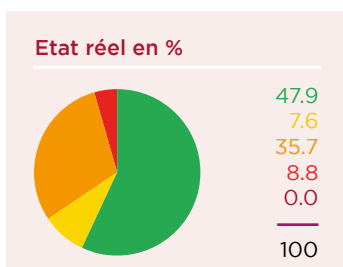
_Etat moyen 2.4
_Valeurs de remplacement
257.60 millions CHF

200 Voie ferrée



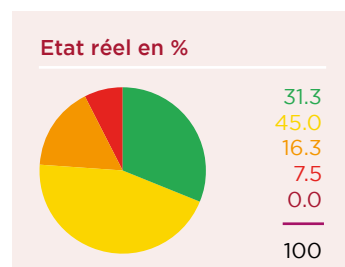
_Etat moyen 2.6
_Valeurs de remplacement
378.38 millions CHF

300 Installations de courant de traction



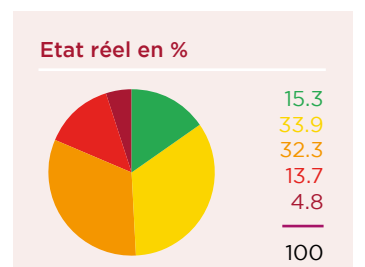
_Etat moyen 2.6
_Valeurs de remplacement
101.05 millions CHF

400 Installations de sécurité



_Etat moyen 2.5
_Valeurs de remplacement
106.28 millions CHF

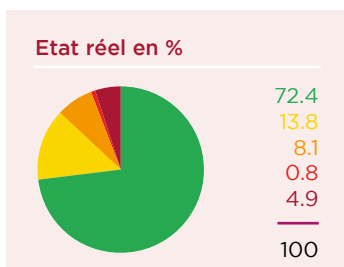
500 Installations basse tension



_Etat moyen 3.1
_Valeurs de remplacement
29.53 millions CHF

600

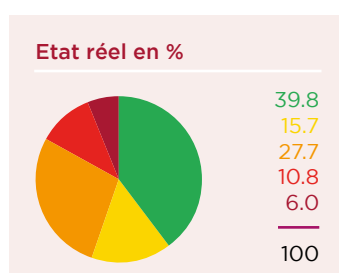
Installations d'accueil



_Etat moyen 2.0
_Valeurs de remplacement
30.98 millions CHF

700

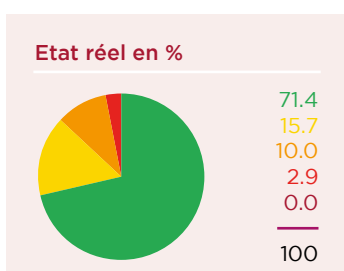
Véhicules de l'infrastructure



_Etat moyen 2.7
_Valeurs de remplacement
41.33 millions CHF

800

Moyens d'exploitation et divers



_Etat moyen 1.9
_Valeurs de remplacement
7.39 millions CHF

Editeur:
Transports publics fribourgeois Infrastructures (TPF INFRA) SA
Route du Vieux-Canal 6
1762 Givisiez
T. +41 26 351 02 00
tpf.ch

Concept, réalisation graphique:
Protentiel SA
Route de Mareindeux 65B
1870 Monthey
www.protentiel.ch



Gestion des modifications
Version: 1.0
Avril 2026