



Communiqué de presse

Nouveau tracé Vuisternens-devant-Romont - Romont

Bulle bientôt à quinze minutes en train de Romont

Comme annoncé, le tracé de la ligne Bulle-Romont sera modifié entre Vuisternens-devant-Romont et Romont. Le trajet aux courbes lissées et à la longueur raccourcie de 800 mètres, notamment grâce à la construction d'un pont de 970 mètres à travers la plaine glânoise, permettra aux trains des Transports publics fribourgeois (TPF) de gagner trois minutes. De quoi améliorer la mobilité globale, de mieux garantir les correspondances en créant un nouveau tracé pour remplacer une voie qui devait de toute manière être renouvelée. Le projet, assorti de mesures environnementales fortes, sera mis à l'enquête à la fin de la semaine prochaine. Le début des travaux est prévu au printemps 2026 pour une mise en service de la ligne en 2028.

Un quart d'heure pour relier Romont et Bulle: le RER Fribourg-Freiburg passe la vitesse supérieure. Elle atteindra même 140 km/h lorsque le tracé entre Vuisternens-devant-Romont et Romont aura été modifié. Ce projet, qui redessinera le parcours emprunté par le train, sera mis à l'enquête publique par TPF INFRA vendredi 15 novembre 2024. Il prévoit notamment la construction d'un viaduc de 970 mètres de long et une traversée plus rectiligne de la plaine en direction de Romont. De quoi gagner trois précieuses minutes sur le trajet Bulle-Romont.

Ce gain de temps est très important pour les TPF. Il permettra d'assurer une meilleure intégration de leur offre dans l'horaire du réseau national et une plus grande stabilité des nœuds de correspondance. La marge dégagée offrira aux voyageurs·ses une meilleure garantie de pouvoir poursuivre sans encombre sur la correspondance voulue. L'objectif est de rapprocher Bulle et Fribourg à trente minutes de trajet par le rail, à l'horizon 2035.

Mesures en faveur de la biodiversité

Le nouveau tracé ferroviaire comptera 3,4 km entre Vuisternens et Romont, au lieu des 4,2 km actuels. L'ancienne voie sera démantelée et le terrain libéré sera ainsi rendu à la nature ou à l'agriculture. Alors que l'emprise du tracé était de 48000 m², elle sera de 43000 m² après les corrections. Des efforts particuliers de renaturation et de revalorisation des sites seront menés. Ce sera le cas notamment au Clos des Lattes, un secteur situé à proximité des terrains de foot de Mézières et qui abrite un site à batraciens d'importance cantonale. La remise à ciel ouvert de plusieurs cours d'eau, le reboisement et le réensemencement des secteurs libérés sont également prévus, avec une attention particulière portée à la biodiversité.

La construction d'un viaduc permet une meilleure intégration au paysage de la voie ferrée. Cet ouvrage évitera l'effet barrage pour la faune, les cours d'eau, les chemins et l'exploitation agricole. De plus, la modification du parcours permet la suppression de quatre passages à niveau. D'un point de vue sécuritaire, cet élément a également une importance significative.

Une réfection indispensable

Ces améliorations ont été imaginées alors que la voie et ses fondations, en bout de course, nécessitent une réfection complète pour que l'exploitation puisse se poursuivre dans les meilleures conditions. Tout comme le tracé, dessiné en 1868, ces infrastructures ne répondent en effet plus aux normes et aux exigences du matériel roulant et de la clientèle actuelle.

En 2019, cette proposition d'amélioration et de modernisation du tracé avait fait l'objet d'une première présentation publique, alors qu'elle n'était qu'un avant-projet. Le Parlement s'est positionné favorablement dans le cadre de l'extension de l'offre 2035 (Etape d'aménagement EA 2035) jugeant le projet particulièrement pertinent dans son rapport coûts/utilité. Des changements dans les choix technologiques des aménagements ferroviaires par les CFF ont ensuite nécessité de nouvelles études, amenant plusieurs améliorations. La phase d'analyse a ainsi été prolongée, modifiant les échéances figurant sur le calendrier annoncé en 2019.

Sous réserve que les procédures se prolongent ou d'éventuels aléas du chantier, la mise en service du nouveau tracé Vuisternens-devant-Romont/Romont coïncidera avec l'entrée en vigueur du nouvel horaire en décembre 2028.

Givisiez, le 6 novembre 2024

Transports publics fribourgeois Holding (TPF) SA est un groupe de quatre sociétés, actif dans le transport public, l'infrastructure ferroviaire et l'immobilier. Le groupe emploie plus de 1400 personnes. Son siège est basé à Givisiez.