



Ce train Broc-Chocolaterie - Berne est aperçu peu avant Romont (septembre 2025 ; L. Michel).

Suisse : vent de renouveau pour Romont - Bulle

La ligne Romont - Bulle du canton de Fribourg relie le district de La Glâne à celui de la Gruyère. Assumant un rôle grandissant vis-à-vis de la mobilité des personnes, elle va prochainement bénéficier d'aménagements importants. Il s'agit notamment d'un nouveau tronçon, plus direct à la sortie de Romont, qui est sur le point d'être construit.

PAR SYLVAIN MEILLASSON

La section Romont (alt. 707,2 m) - Bulle (alt. 771,2 m) a été établie à voie unique, avec l'écartement de 1 435 mm, en 1868 (voir encadré) et électrifiée en 15 kV 16,7 Hz (alimentation depuis Romont par les CFF) dès 1946. Son tracé n'est pas des plus accommodants (déclivités max. de 27 %, rayons min. de 302 m, les vitesses varient de 70 à 100 km/h) et comporte trois points de croisements : Vuisternens (alt. 790,7 m, Km 6,55), Sâles (alt. 838,3 m, Km 10,44), Vaulruz-Nord (alt. 827,2 m, Km 12,89) (1). Exploitée à partir de 1942 par le GFM et depuis 2000 par les TPF, la ligne de 17,4 km a bénéficié d'une première refonte en 2010 (avec transformation des gares en

simples évitements télécommandés depuis Bulle) qui a permis l'introduction de courses directes Berne, Fribourg, Bulle dès décembre 2011. La création de la section « double système » en direction de la Tour-de-Trême (voir Rail Passion n° 296) et l'adaptation de la ligne de Broc à la voie normale permettant la desserte directe de l'un des sites les plus visités de Suisse, la chocolaterie Cailler, sont intervenues en 2023. Incidemment, ces réalisations visent d'abord à attirer en nombre les pendulaires, travaillant ou étudiant dans de grands centres urbains comme Berne, Fribourg ou Lausanne mais habitant la Gruyère, vers les transports publics et le rail. De fait, la ligne

Berne - Fribourg - Romont - Bulle - Broc-Chocolaterie connaît aujourd'hui un succès grandissant (3 millions de voyageurs par an), grâce à une offre cadencée à la demi-heure (19 RE2 Berne - Broc-Chocolaterie et 19 RE3 Düdingen - Bulle quotidiens) qui est complétée par des bus pour la desserte locale. La priorité est en l'état donnée à la robustesse de l'exploitation et à la rapidité (trajet actuellement couvert en 18-19 min, les trains ne marquent l'arrêt à Vuisternens généralement que pour croiser). Il faut donc pouvoir encore gagner du temps, ce qui implique d'adapter l'infrastructure et ce qui sera réalisé dans le cadre des Étapes d'aménagements 25 et 35.

Cette ambition se traduira en premier lieu par des interventions locales. Les TPF s'apprêtent à réaliser, en aval de Romont, un nouveau tracé en direction de Vuisternens, alors que, d'entente avec les CFF, le plan de voie de ce nœud ferroviaire régional sera remanié, afin d'autoriser des sorties et entrées plus rapides côté sud. Le gain sera de 3 min et les croisements s'effectueront à Sâles. Très sinueux, l'actuel parcours Romont - Vuisternens est pérorant en matière de vitesse et doit être par ailleurs totalement régénéré. Plutôt que d'investir plusieurs dizaines de millions de francs suisses dans une opération aux retombées limitées, l'option d'une nouvelle section plus directe (- 910 m au niveau du

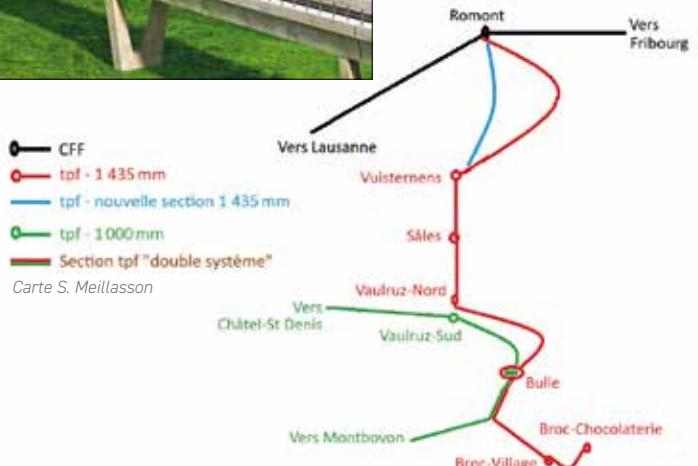
linéaire) et empruntable à une vitesse nettement plus élevée (théoriquement 142 km/h selon des simulations) a été proposée par les TPF et retenue par les instances fédérales. Devisé à 85,6 millions de francs suisses (environ 91,64 millions d'euros), le projet consiste à construire une « ligne nouvelle » d'environ 3,2 km avec :

- un viaduc en béton précontraint et avec voie ballastée, le viaduc de Sainte Anne ;
- deux ponts (de la Crête et du Payet) ;
- un passage supérieur (pour la route) à Mézières.

Les travaux doivent commencer à l'été 2026 et aboutir à une mise en service en 2029. La démarche a requis en amont un gros travail de négociation, du fait du remembrement de parcelles, et d'études diverses (insertions vis-à-vis des lignes HT du Groupe E et des CFF, du site, de l'environnement). Le chantier impliquera aussi de désenquiper et d'assainir les 4,2 km du tracé historique ou encore de renaturaliser, aux abords de la Glâne (zone protégée pour les batraciens), une partie de la plate-forme ferroviaire. La déclivité (jusqu'à 45 %) du futur parcours revêt un caractère assez dimensionnant. Cette caractéristique va conduire les TPF à définir précisément les conditions d'exploitation, notamment vis-à-vis des exigences en matière d'efforts de retenue, y compris pour les trains



Représentation du futur viaduc de Sainte-Anne (TPF/Barak).



de fret. De manière analogue à celles réalisées pour le projet de liaison directe Neuchâtel - La Chaux-de-Fonds (voir Rail Passion n° 375), une campagne de mesures associant une rame Flirt à une Re 460 des CFF serait envisagée. Les TPF et les CFF se sont également coordonnés vis-à-vis du plan de voie en gare de Romont. Afin de permettre l'accélération de la desserte TPf, CFF Infrastructure va ajouter deux diagonales (soit quatre aiguillages), pour permettre le passage des circulations de et vers la Gruyère, à 80 km/h contre 40 km/h actuellement. Les installations de sécurité de la gare devront être adaptées. Notons que la ligne vers la Gruyère sera basculée en ETCS niveau 2 à l'horizon 2050. L'amélioration de la section Romont - Fribourg (ligne CFF Lausanne - Berne) est aussi étudiée afin, dans un second temps, de gagner de trois à quatre minutes supplémentaires et de reporter les

croisements des RE dans les deux seules gares avec arrêts commerciaux, à savoir Romont et Bulle. Le développement de l'offre en transports publics atteste de changements profonds au niveau du territoire romand et confère à Romont ainsi qu'à Bulle une stature nouvelle, à l'échelle de la Suisse. Mais les deux villes conservent en propre une certaine dynamique économique, parfois encore portée par le rail. Contrairement à Bulle, la connexion ferroviaire de Romont permet ainsi le

développement de l'activité industrielle, avec notamment Nespresso (site à partir duquel la desserte de la chocolaterie de Broc s'effectue par... route) et EFSA qui produit principalement des traverses métalliques en auge. Faisant partie du groupe Tracknet (voir Rail Passion n° 306), cette société demeure active pour les marchés suisses (CFF et compagnies privées) mais aussi étrangers (Union européenne, États-Unis...). ♦

(1) Altitude maximum 843,4 m.

Les dessertes de Romont et de Bulle : entre rivalité et compagnies



Machine du Bulle - Romont n° 3 à Bulle.

La desserte de Romont par le chemin de fer en 1862 marque l'aboutissement d'une lutte de six ans, pour l'établissement d'une liaison ferroviaire de Genève à Berne, entre les cantons de Vaud et de Fribourg, celui-ci finissant par l'emporter. La réalisation de l'itinéraire Lausanne - Fribourg via Oron laisse cependant la Gruyère de côté et incite la commune de Bulle à prendre l'initiative tant pour la réalisation d'une ligne vers Romont que pour l'octroi de la concession attenante qui relèvera, de 1868 (année de l'inauguration) à 1942, du chemin de fer Bulle - Romont (BR). Mais l'exploitation incombera d'abord à l'Association des chemins de fer de Suisse Occidentale (dont fait partie le Lausanne - Fribourg - Berne) devenue en 1872 Suisse Occidentale, puis au Suisse Occidentale Simplon à partir de 1881, au Jura Simplon de 1890 à 1903 pour incomber ensuite aux CFF. C'est seulement en 1929 que le BR prendra sous sa responsabilité directe le matériel et les gares, puis en 1934, la traction. Issu de la fusion du BR avec les chemins de fer électriques de la Gruyère et le Fribourg - Morat - Anet, le GFM aura à sa charge la ligne, avant de fusionner avec les transports en commun de Fribourg [NDLR: la ville] et de devenir les transports publics fribourgeois (TPF).