

Une pièce unique qui mérite d'être préservée

Il est difficile de croire que cela existe encore aujourd'hui. Au milieu de la ville de Fribourg se trouve un funiculaire qui fonctionne encore avec un système de contrepoids avec des eaux usées. Le propriétaire de l'installation, Transports publics fribourgeois Holding (TPF) SA, entretient le patrimoine culturel national et la gestion technique de l'installation est entre les mains de Remec AG depuis le 1er janvier 2022.



Le funiculaire circule sur un imposant pont en acier.

Texte: TPF, Photos: Damian Bumann

À la fin du XIXe siècle, Fribourg comptait environ 16'000 habitants, mais était en mouvement après la fondation de l'université, de l'usine d'électricité et de diverses entreprises commerciales. Les 3'600 habitants du quartier de la Neuveville se voient défavorisés par la croissance de la ville haute, même si quelques usines et entreprises commerciales s'y sont installées. Von Roll a pris en charge les travaux de construction de ce qui était alors le funiculaire Neuveville - St-Pierre avec 3 000 litres de contrepoids d'eau et les freins à crémaillère de Rigenbach. Celles-ci ont duré de mars à décembre 1898. Les voitures en bois offrent 20 places dans un compartiment ouvert et

fermé, qui sont toujours utilisées aujourd'hui, fidèles à l'original. Après avoir terminé les essais sur route, le Conseil fédéral a délivré le permis d'exploitation le 4 février 1899. Le coût de ce projet était de près de 140 000 francs.

L'entreprise a rapidement réalisé des bénéfices. La brasserie Cardinal a repris la majorité des actions en 1901 et les a vendues à la ville de Fribourg en 1965. A la demande de la commune de Fribourg, la Société des transports en commun de Fribourg, a repris au premier janvier 1970, l'exploitation du Funiculaire Neuveville-St-Pierre. En 1976, la Société du Funiculaire Neuveville - St-Pierre a été absorbée par la Société des transports en commun de Fribourg.

Dès le début des années 1990, la vétusté du système est perceptible. Les voitures sont alors rénovées dans les ateliers de la Société des transports en commun de Fribourg. En octobre 1996, un essieu d'une voiture se casse, tant est si bien que l'OFT ordonne une révision totale. Différents scénarios ont été envisagés, de la démolition complète à l'entraînement électrique en passant par le fonctionnement automatique. En raison des protestations de la population, le conseil d'administration a décidé de conserver et de restaurer ce système unique en son genre. Lors de ces travaux, Von Roll est à nouveau à l'œuvre. Après plusieurs décennies en rouge, le funiculaire réapparaît dans son vert d'origine lors de sa remise en service le 3 juillet 1998. Il est déclaré bien culturel national suisse la même année. En 2000, la Société des transports en commun de Fribourg fusionne avec les Chemins de fer Gruyère-Fribourg-Morat (GFM) pour former les Transports publics fribourgeois Holding (TPF) SA.

Pour les TPF, l'exploitation du funiculaire signifie un effort financier et en personnel considérable. Étant donné que les véhicules ne peuvent être utilisés que sous supervision, le système nécessite quatre employés sur l'année, qui sont en service pratiquement toute l'année. Le funiculaire n'est fermé qu'en automne pour des travaux d'entretien. Depuis cette année 2022, les travaux mécaniques sont réalisés et exécutés

Les pages UCTR



Sous la place Georges-Python se trouvent deux grands réservoirs d'un volume total de 150'000 litres.



Laurent Bütikofer, Remec AG, à gauche, et l'employé, Laurent Verdon, TPF, sont satisfaits de l'état de conservation de l'installation.

par la société Garaventa, et les travaux électriques et la responsabilité de la gestion technique sont assurés par Remec AG.

Sous la place Georges-Python se trouvent deux grands réservoirs d'un volume total de 150000 litres. Les eaux usées s'y déposent et de là rejoignent la station amont à 50 m. Lorsque le véhicule arrive à la station amont, le préposé au véhicule ouvre le robinet de la ligne pour qu'il puisse entrer dans le réservoir d'eau du véhicule. En même temps, le préposé au véhicule ouvre le robinet d'eau de la station inférieure pour vider le réservoir du véhicule. En 8 minutes environ, environ 2000 litres d'eaux usées sont remplis et vidés, ce qui assure le fonctionnement du funiculaire. L'opérateur

ouvre les freins de la voiture à la station amont et c'est parti sans électricité pour les passagers sur le système de 121 m de long, qui surmonte un dénivelé de 60 m. L'opérateur de la machine règle lui-même la vitesse jusqu'à 1,2 m par seconde. S'il ne pouvait pas le faire, le système s'arrêterait automatiquement en cas de survitesse. Depuis plusieurs années, l'installation est également accessible aux personnes dépendantes d'un fauteuil roulant.

Les deux véhicules ne sont reliés qu'avec une corde. Les connexions des câbles aux chariots sont sécurisées par des têtes moulées. Cela signifie qu'une seule poulie est nécessaire dans la gare amont pour le passage du câble, puisque le funiculaire fonctionne par gravité. Avec ce système, l'installation est décrite comme le funiculaire le plus durable. C'est le seul en Suisse qui fonctionne encore avec un contrepoids d'eau. Et fait donc à juste titre partie du patrimoine culturel national de la Suisse.

Une autre étape importante

En reprenant le funiculaire en 1976, la Société des transports en commun de Fribourg a prouvé très tôt que la durabilité était une préoccupation importante pour elle et n'a ménagé aucun effort pour reprendre l'installation historique. Aujourd'hui, l'entreprise TPF franchit une nouvelle étape

durable dans sa gestion d'entreprise.

De mi-novembre 2021 à mi-mars 2022, cinq véhicules électriques ont été progressivement mis en service. Entretemps, les 240 conducteurs de bus ont été formés à l'utilisation des bus électriques et à la recharge des batteries. Les bus peuvent être rechargés directement à la gare routière de Fribourg en cinq minutes à l'aide d'un pantographe. Pour charger complètement la batterie, la charge se poursuivra pendant la nuit au dépôt. Les frais d'acquisition des cinq nouveaux véhicules s'élèvent à CHF 3 millions. Les coûts d'adaptation de l'infrastructure de la gare routière s'élèvent à 750'000 CHF.



Les voitures du funiculaire sont encore utilisées aujourd'hui dans leur état d'origine.



La station inférieure du funiculaire dans le quartier de La Neuveville.