

L'infrastructure ferroviaire de la nouvelle gare du chef-lieu gruérien prend forme. Ouvriers et machines de chantier œuvrent au pas de charge jusqu'à la reprise du trafic le 23 août

## ÉTAPE CRUCIALE À BULLE

« PHOTOS ALAIN WICHT  
« TEXTES THIBAUD GUISAN

**Chantier** » Une machine vérifie la qualité du lit de gravier sur lequel reposeront le ballast et les voies de chemin de fer. Juste à côté, un ouvrier prépare le support d'un mât de ligne de contact. Un peu plus loin, trois hommes s'affairent autour d'une tranchée qui servira au drainage du terrain. L'infrastructure ferroviaire de la nouvelle gare de Bulle prend forme. «La densité de tâches différentes à réaliser sur un faible espace rend le chantier particulier. Nous sommes admiratifs du travail effectué par les ouvriers au milieu des machines et du bruit», relève Cédric Marchon, directeur adjoint de la filiale de Bulle de Grisoni-Zaugg SA.

L'entreprise a été mandatée par les Transports publics fribourgeois (TPF) pour piloter le remplacement de toute l'infrastructure ferroviaire sur ce tronçon de 200 mètres, qui deviendra le cœur de l'espace par où transitent les voyageurs. Cette phase de chantier durera sept semaines. Le trafic ferroviaire, interrompu depuis le 3 juillet au soir, doit reprendre le 23 août. «Quelques minutes après la sortie du dernier train de la gare, à 20 h 45, les opérations de démontage commencent», glisse Joël Flickiger, chef de projet pour les TPF.

**Opération coup de poing**  
Sur le terrain, les responsables parlent d'opération coup de poing sur le plus grand chantier ferroviaire du canton. Les hommes – 45 au total – et les machines de chantier – 18 engins de 2 à 50 tonnes – s'activent du lundi au samedi entre le pont de la Pâla et l'actuelle gare de Bulle.

En tout, 1200 mètres de rails (six voies) ont été enlevés afin de refaire à neuf la couche de base qui supportera les nouvelles lignes de chemin de fer. Un quai provisoire de 250 mètres de long est en train d'être créé. 19 mâts seront érigés pour porter la ligne de contact, alors qu'une ancienne halle à marchandises (dernièrement occupée par le fournisseur de gaz Rime) succombe aux coups d'une pelle de démolition. L'étanchéité du pont de la Pâla, un ouvrage en béton datant de 1992, sera également assainie.

### Fosse de sept mètres

Une fosse de sept mètres de profondeur a été créée dès ce printemps. Elle permettra d'accéder, via des rampes, au passage sous-voies qui traversera la nouvelle gare. Finalement, les opérations menées par Grisoni-Zaugg sur ce tronçon auront permis d'assurer le terrassement de 10 000 m<sup>3</sup> de matériaux et de poser 1200 mètres de tuyaux électriques ainsi que 1000 mètres de canalisations.

Dès fin juillet, d'autres sociétés spécialisées entreront en action pour la pose des voies ferrées, des installations de sécurité, de contact et électriques. «Une dizaine d'entreprises travailleront durant ces sept semaines. Il y a eu un gros travail de planification en amont pour coordonner tous ces corps de métiers», note Joël Flickiger, qui indique que plusieurs bureaux d'ingénieurs de Suisse romande ont été associés à ce projet.

La pandémie de Covid-19 a contraint les TPF à stopper ses chantiers durant cinq semaines. Un retard qu'il s'agit de rattraper. «Les sept semaines de travaux étaient prévues. Par contre, des tâches supplémentaires doivent être réalisées durant cette période», explique Joël Flickiger. La mise en place des 19 mâts qui porteront la ligne de contact était planifiée pour le printemps, alors que l'assainissement du pont de la Pâla aurait dû se faire par étapes, aussi dès le

**200**  
En mètres, la longueur du tronçon où sont concentrés les travaux

**45**  
Le nombre d'ouvriers présents sur le site du lundi au samedi



Piloté par l'entreprise Grisoni-Zaugg, le chantier a commencé le 3 juillet. Au programme: travaux de terrassement, création d'un quai provisoire et préparation du passage sous-voies permettant de traverser la nouvelle gare de Bulle.



**«C'est un chantier qui va rester dans les mémoires»**

Cédric Marchon

PHOTOS [liberte.ch/photos](http://liberte.ch/photos)

## LES RIVERAINS PRENNENT LEUR MAL EN PATIENCE

**Durant sept semaines, les habitants des quartiers de la gare, de Montcalia et de Taillemou doivent composer avec les nuisances d'importants travaux.**

Les travaux effectués cet été à Bulle sur l'infrastructure ferroviaire ne se limitent pas aux abords de la gare. En parallèle, un autre chantier se déroule juste à côté, dans le secteur de Planchy. Les sept semaines d'interruption du trafic permettront le renouvellement de plus de 1,5 km de voies normales et métriques dans les secteurs Taillemou et Montcalia, la poursuite de l'aménagement du doublement de la voie normale dans ces mêmes secteurs et la mise en place d'un passage sous-voies pour la voie verte de la ville de Bulle. Ces travaux, pilotés par la société JPF, se déroulent jusqu'au 22 août. Les ouvriers œuvrent la journée mais également de nuit la plupart du temps.

Un autre habitant du quartier évoque «un bruit constant, jour et nuit». «Le plus terrible, c'est la poussière. Il y en a partout. Pour ce qui est des travaux de nuit, j'ai le sommeil assez profond, mais le

**Les riverains**, informés au préalable des nuisances sonores à venir par les Transports publics fribourgeois (TPF), prennent leur mal en patience. Ils doivent com-

poser avec du bruit, des vibrations, de la poussière et un important éclairage à la nuit tombée, rapportent-ils. «Nous avons été prévenus de ces travaux, mais nous ne nous attendions pas à un chantier aussi important. L'autre jour, ça tremblait dans l'appartement. Le bruit est là, nous faisons avec», indique une riveraine, philosophe.

Un autre habitant du quartier évoque «un bruit constant, jour et nuit». «Le plus terrible, c'est la poussière. Il y en a partout. Pour ce qui est des travaux de nuit, j'ai le sommeil assez profond, mais le

bruit des machines de chantier reste assez pénible.»

**L'homme s'étonne** aussi que de nombreux camions – jusqu'à 200 en une journée – ont accédé au chantier en passant par le quartier de villas de Montcalia au début du chantier. «Nous avons reçu un flyer des TPF annonçant les travaux, mais nous n'avons pas été informés qu'un tel trafic transiterait par le quartier. La route a été abîmée, et nous n'avons pas d'information pour la remise en état.»

Responsable du programme Bulle pour les TPF, Jean Slavik

indique qu'un état des lieux de la route d'accès a été réalisé avant les travaux et qu'une discussion aura lieu avec la commune de Bulle, propriétaire. «Nous n'avons pas d'autre choix que d'utiliser cet accès au début du chantier. On s'en est principalement servi pour les travaux de terrassement initiaux, car il y avait beaucoup de matériaux à sortir. Des agents de sécurité ont été engagés pour régler la circulation», expose-t-il.

**Chef de projet** aux TPF, Joël Flickiger estime que le travail d'information a été fait et indique

que les travaux les plus bruyants, «comme l'hydrodémolition», sont programmés en journée. «Nous nous trouvons en milieu urbain et ces travaux génèrent une gêne importante. Mais c'est en condensant les travaux avec une forte activité jour et nuit que nous réduisons l'impact pour les riverains. Si une telle opération n'était pas possible, il faudrait réaliser ces travaux durant l'exploitation du trafic. Ils se dérouleraient donc uniquement de nuit quand les trains sont à l'arrêt. Les nuisances seraient donc plus longues à supporter.» **»** TG