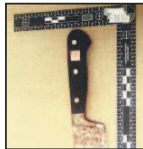




SKI DE FOND
Dario Cologna
dans son rôle
de leader > 19



MUSÉE D'HISTOIRE DE BERNE
Une exposition
autopsie les crimes
de sang > 23

SÉNÉGAL
Youssou Ndour
dans la course
à la présidence > 4



LA LIBERTÉ

QUOTIDIEN ROMAND ÉDITÉ À FRIBOURG

MERCREDI 4 JANVIER 2012 | N° 78 • 141^e année | Samedi Fr. 3.90 | Semaine Fr. 2.70
Abonnements 026 426 44 66 | Rédaction 026 426 44 11 | www.laliberte.ch | Infomanie 026 426 44 44 | Publicité 026 408 29 29

ÉDUCATION > 27

JA 17000 Fribourg 1



PETROPLUS
Des risques pour
le porte-monnaie

La Suisse ne manquerait pas de pétrole en cas de fermeture de la raffinerie de Cressier. Hausse redoutée des coûts d'acheminement. > 7

NUCLÉAIRE FRANÇAIS
Des centrales
à renforcer

L'ensemble des centrales françaises ont «un niveau de sûreté suffisant» pour exclure leur arrêt immédiat, a conclu hier un audit. > 5

INTERVIEW
«La retraite
sonne trop tôt»

La situation de l'AVS serait moins absurde si les classes d'âge concernées étaient mieux représentées à Berne, estime Eric Denzler. > 6

HISTOIRE
Le trolleybus
de la modernité

Il y a un siècle jour pour jour, la première ligne de trolleybus de Suisse était mise en service à partir de la ville de Fribourg. Souvenir. > 13

SOMMAIRE

Bourse	2
Mémento	12
Cinéma	16
Radio-Télévision	26
Jeux et mots croisés	27
Avis mortuaires	24/25



PUBLICITÉ

LA FOLIE DES SOLDES
jusqu'au 31 janvier

Bise
MEUBLES | MÖBEL
www.bise.ch

L'année 2012 lui promet des travaux d'Hercule



Depuis le 1^{er} janvier, Alain Berset a repris le département mammouth de l'Intérieur, succédant à Didier Burkhalter. KEYSTONE

ALAIN BERSET • Il ne s'agit certes pas de nettoyer les écuries d'Augias ni d'affronter une descente aux Enfers... Il n'empêche: 2012 promet des travaux d'Hercule au nouveau ministre des Affaires sociales, Alain Berset. Deuxième pilier, réseaux de soins intégrés, révision de l'AVS

ou encore débat sur la caisse unique: le Fribourgeois hérite de dossiers lourds et politiquement controversés, qui risquent de le mettre en porte-à-faux avec son parti. Le socialiste est aussi attendu au tournant cet automne lors de la publication des primes-maladie 2013. > 3



Anne Nivat dans les brouillards de la guerre

AFGHANISTAN • La journaliste française Anne Nivat a suivi des soldats québécois en Afghanistan avant de se mêler à la population. Elle a saisi le fossé d'incompréhension entre les militaires et les habitants. Dans un livre, elle raconte combien les stratégies des armées sont contre-productives. Interview. > 8



VINCENT MURITH

Des yeux pour un jeune aveugle

BROYE • L'école romande pour chiens-guides d'aveugles de Brenles a confié, pour la première fois, un labrador à un mineur malvoyant pour l'accompagner dans les difficultés de la vie quotidienne inhérentes à son handicap. Une première en Suisse où les critères de sélection imposaient jusque là aux candidats à l'acquisition d'un chien d'être âgés de plus de 18 ans. > 9



ALAIN WICHT

Combattre à travers le monde

JUDO • David Papaux, Ludovic Chammartin et Dominique Hischier sont parmi les sportifs fribourgeois qui ont avalé le plus de kilomètres en 2011. Quatre continents, plus de 200 jours sur la route: la qualification olympique est à ce prix. Le judo ne vit pas de compromis. Une défaite, et tout est consommé. Ippon, avion, maison. Dur, dur... > 15

PLAGE DE VIE

Très Sûrement Retardé

À la TSR, quand le rédacteur en chef de l'information, Bernard Rappaz, adresse ses vœux à ses centaines de collaborateurs, voilà ce que cela donne: «Sans pouvoir faire un listing exhaustif, 2010 aura été la porte d'avancées remarquables.» La porte pour un voyage vers le futur, comme dans les romans de science-fiction? Peut-être. Surtout qu'il mentionne la séquence «Passé Présent» de l'émission «Mise au point!» Plus loin, la lettre de Bernard Rappaz poursuit sur sa lancée: «En 2011 nous allons

continuer à traquer l'information originale, à enquêter en profondeur et à trouver des synergies entre télévision, radio et multimédia.» Avec toutes ces synergies, ils devraient pouvoir mettre la main sur un calendrier pas trop périmé. Et quand le collaborateur de la TSR lit encore plus loin qu'il y a un «grand chantier qui traversera l'année avec la mise en place de FuturNews», il est en droit d'attendre, dans exactement une année, les bons vœux de Bernard Rappaz pour 2014. JC

PUBLICITÉ

NOEL continue sur Y-deal.ch!
Jusqu'à 80% de rabais sur:
Hôtels, restaurants, boutiques, coiffeurs, etc.

Offres actuelles:
Pizza à 9.90 au lieu de 16.90 CHF
Ski à Anzère: 299 CHF au lieu de 570 CHF
Pâtes à 11 CHF au lieu de 21 CHF
D'autres offres à Fribourg sur www.y-deal.ch



Un trolleybus nommé Fribourg

HISTOIRE • Il y a exactement 100 ans, une ligne de trolleybus était inaugurée entre Fribourg et Posieux. Il s'agissait alors du premier moyen de locomotion électrique de ce type en Suisse. Une révolution pour l'époque.

SAMUEL JORDAN

Les historiens relèguent souvent Fribourg dans le groupe des cantons rétrogrades. Conservateur, agricole et peu ouvert au progrès. C'est l'image qui colle au canton jusqu'à une période pas si lointaine. Et pourtant... On oublie quelques tranches d'histoire qui disent le contraire. Comme celle qui débute un certain 4 janvier 1912. Ce jour-là, il y a exactement un siècle, la première ligne de trolleybus de toute la Suisse était mise en service à partir de la ville de Fribourg. A l'époque, l'usage de ce moyen de locomotion électrique était aussi révolutionnaire qu'avant-gardiste, selon les spécialistes de l'histoire des transports.

Si l'inauguration récente du RER entre Bulle et Fribourg a ravivé les Fribourgeois, celle du trolleybus a carrément subjugué les citoyens de l'époque: «Avec un enthousiasme bien visible, les premiers passagers sont entrés dans l'élégant véhicule. A peine se sont-ils installés dans les confortables sièges que le trolleybus se mettait silencieusement en branle de la gare de Fribourg vers Pèrolles, Les Daillettes et la Glâne.

Il s'agit vraiment d'une nouvelle sorte de chemin de fer. «Sans odeur et sans mouvement brusque, on a l'impression de voyager à bord d'un bateau à vapeur», rapportait par exemple les «Freiburger Nachrichten» au début janvier 1912. L'article indiquait également le prix d'une course jusqu'au terminus: 60 centimes.

Des moteurs Porsche

Le parcours de l'«ovni fribourgeois» reliait d'abord Fribourg au village de Posieux, avant d'être prolongé en 1916 jusqu'à Farvagny. Les 12,5 km de routes non goudonnées étaient parcourus en 50 minutes et comportaient une quinzaine d'arrêts. En 1912, l'horaire comprend quotidiennement sept courses aller et retour Fribourg-Posieux et 13 courses aller et retour Fribourg-La Glâne-Les Daillettes.

Les véhicules électriques – de couleur rouge foncé, puis jaune – s'apparentaient plus à des diligences qu'à des trolleybus que nous connaissons aujourd'hui. Leur motorisation futuriste était assurée par des moteurs installés dans les moyeux de roues, développés par le fameux inventeur Porsche qui utilisait le même type de moteurs pour entraîner ses premières voitures électriques. Alors que le captage du courant s'effectuait par une sorte de petit chariot roulant sur les deux fils de la ligne électrique aérienne et tiré par un câble. Ce n'est qu'en 1932 que le système de trolleybus à perches a été introduit pour la première fois en Suisse, à Lausanne précisément.

Chauffés et éclairés

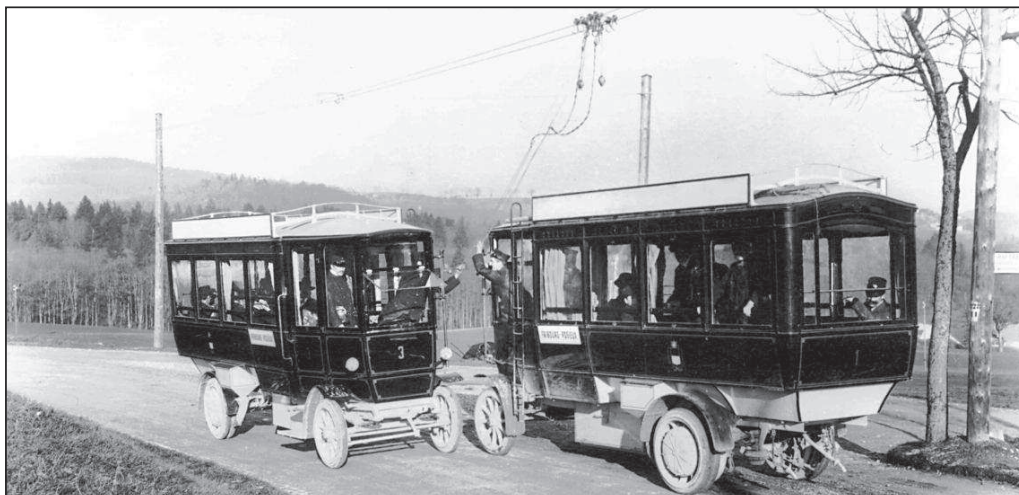
Durant son exploitation par une compagnie privée qui a duré jusqu'en 1932, la ligne comprenait une flotte de quatre véhicules, trois pour le transport de passagers et un pour le transport de marchandises. Pour la petite histoire, il est question, en 1917, de remplacer le service électrique par des autobus à benzine. Les usagers font opposition à ce projet, préférant les trolleybus qui étaient éclairés, chauffés et plus spacieux.

Pourquoi les initiateurs – l'idée est venue des ingénieurs Blaser et Schenker – ont-ils porté leur dévolu sur le tronçon Fribourg-Farvagny? Parce que depuis plusieurs années, un projet de train entre Bulle et Fribourg était en souffrance. Les ingénieurs ont alors décidé de proposer à moindre coût la construction d'un «chemin de fer sans rails». Le tronçon jusqu'à Farvagny devait être la première étape, avant de continuer vers Bulle. Mais faute de moyens financiers, cette intention restera finalement un vœu pieu.

Plus de trace des trolleys

Le développement rapide des bus à traction thermique, face à la précarité d'un système éternellement fragile ont finalement sonné le glas de ce mode de traction entre Fribourg et Farvagny en 1932.

Aujourd'hui, il ne reste plus trace d'aucun des véhicules de la mythique ligne. Seuls deux vestiges ont survécu à l'aventure. Les anciens garages-ateliers à trolleybus de Villars-sur-Glâne et de Farvagny. I



En haut, un trolleybus emprunte le passage sous voie de la gare de Fribourg. Ci-dessus, deux trolleybus se croisent dans la campagne près de Grangeneuve. Les deux photographies datent de 1912. DR

UNE EXPO POUR LE TROLLEY

Un anniversaire, cela se fête, surtout quand le jubilaire, la ligne de trolleybus Fribourg-Farvagny, célèbre les 100 ans de sa fondation. C'est ce que s'est dit le Club du Tramway de Fribourg (CFT). Toujours aussi entreprenante que passionnée, cette association active depuis 20 ans dans la sauvegarde du patrimoine historique des transports publics à Fribourg, va organiser une exposition, dans le cours de l'année, consacrée à fameuse la ligne de trolleybus, disparue depuis belle lurette.

«L'idée est d'honorer la mémoire de cette aventure qui fit du canton de Fribourg un pionnier», explique avec enthousiasme Helmut Eichhorn,

président de la CFT. L'exposition sera mise en place en été 2012 et sera accompagnée de visites guidées à bord d'un ancien autobus, le long du parcours historique.

Pour étoffer son exposition et profiter d'étendre les travaux de recherches historiques, la CFT lance un appel aux Fribourgeois. Elle invite ceux qui auraient des souvenirs, des images, des photos ou encore des objets – uniformes, titres de transport, etc... – en rapport avec le trolleybus en question, à prendre contact avec elle.

Adresses de contact: 100ans-trolleybus@fritram.org ou par téléphone au 031 372 26 57 (Patrick Jucker). SJ

REPÈRES

- Le trolleybus de 1912**
- > Lieu de construction en Autriche en 1911 par la société Daimler Motoren.
- > Longueur 5,6 m.
- > Largeur 1,8 m.
- > Poids 2850 kg.
- > Capacité 17 places assises et 7 debout.
- > Vitesse maximale 25 km/h.
- > En 1924, les roues pleines en bois sont substituées par des pneumatiques.
- > Voyageurs par année 99 000 en 1912, 68 000 en 1917, 96 000 en 1922, soit plus de 250 passagers par jour les meilleures années. SJ

BULLETIN D'ENNEIGEMENT – Données du mardi 3 janvier 2012 à 17 h

Ski alpin / Snowboard	Km pistes (ouvertes/total)	Etat de la neige	Etat des pistes	Pistes de descente jusqu'à la station
Bulle – La Chia	0 / 3	dure	fermé	0 / 2
Charmey	25 / 30	dure	bonnes-pistes	1 / 2
Téléskis Mont-Gibloux	0 / 1	-	fermé	0 / 2
Bellegarde/Jaun	25 / 25	mouillée / dure	bonnes-prat.	4 / 4
La Berra	12 / 25	poudreuse / dure	bonnes	1 / 2
Les Pacots	16 / 20	poudreuse	bonnes	1 / 2
Moléson s/Gruyères	20 / 30	mouillée	bonnes-prat.	0 / 2
Rathvel-s/Châtel-St-Denis	8 / 8	poudreuse	bonnes	4 / 4
Le Lac-Noir	18 / 20	mouillée	bonnes-prat.	1 / 1
Gstaad – Château-d'Œx	10 / 30	printemps	bonnes	0 / 3
Gstaad – Saanen – Rougemont	43 / 58	poudreuse / prin.	bonnes	5 / 5
Les Mosses – La Léchère	99 / 100	poudreuse / mouill.	bonnes	15 / -
Jaunpass – Boltigen	20 / 20	poudreuse / dure	bonnes	0 / 2

Ski de fond / Skating	Km ski de fond Etat des pistes	Km skating Etat des pistes
Charmey – La Villette – Bellegarde	16 / bonnes	16 / bonnes
La Forêt – Sorens	0 / pas d'info	0 / pas d'info
Les Monts-de-Riaz	0 / pas d'info	0 / pas d'info
Gstaad – Château-d'Œx	8 / praticables	8 / praticables
Le Crêt	pas d'info	pas d'info
Les Mosses – La Léchère	5 / bonnes	5 / bonnes
Jaunpass – Boltigen	10 / bonnes	10 / bonnes
Gantrisch	45 / bonnes	45 / bonnes

Luge	Etat de la piste
Charmey	fermée
Bellegarde	bonne
La Berra	fermée
Le Moléson	praticable
Le Lac-Noir	praticable
Gstaad – Saanen – Rougemont	bonne

Données relevées sur www.myswitzerland.com