

tpf info No 6 - De nouveaux véhicules dans le Grand Fribourg

Juillet 2004

Le parc des véhicules urbains des TPF s'est modernisé ces derniers mois avec la mise en service de 9 trolleybus à traction bimode construits par l'entreprise soleuroise Hess AG. Doté d'un plancher bas intégral, d'un système de traction performant et d'appareils électroniques à la pointe du progrès, le dernier-né des TPF constitue une amélioration notoire du service à la clientèle. La mise en circulation de ces trolleybus flexibles marque une étape importante dans le renforcement du transport en mode électrique dans l'agglomération fribourgeoise.



Convoi atypique sur le pont de Pérolles

"La place du trolleybus n'est pas dans un musée" telle était la conclusion univoque de la 20e journée du trolleybus organisée dans le cadre du colloque annuel de l'Union des transports suisses en septembre dernier à Lucerne. A cette occasion, 5 entreprises présentaient leurs trolleybus à traction bimode, parmi lesquels celui des TPF. A elles seules, les 14 villes suisses, dont Fribourg, qui ont opté pour les trolleybus comp-tabilisent 544 véhicules pour quelque 255 millions de personnes transportées par année. Cette liste s'est depuis allongée avec les commandes

passées par les compagnies de transport de Genève, La Chaux-de-Fonds et Winterthur. Pourquoi ce regain d'intérêt pour la traction électrique ? Intégré à une flotte et à un réseau suffisamment importants, le véhicule à traction électrique offre des avantages écolo-giques incontestables (suppression des nuisances sonores et des émissions de gaz), ainsi qu'une image positive de la ville.

L'alternative entre objectifs écologiques et contraintes techniques

Les lignes urbaines de la ville de Fribourg étaient jusqu'à fin 2003 desservies par 3 trolleybus et 12 trolleybus articulés à traction bimode, le reste du parc étant composé de véhicules diesel équipés pour la plupart de filtres à particules. Cette répartition du parc de véhicules s'explique principalement par l'électrification partielle des lignes. Sur les 7 lignes urbaines, seule celle du Jura (3) est complètement électrifiée. Les lignes 1 et 2 ne le sont que partiellement entre Marly et Portes-de-Fribourg et entre Moncor - Les Dailles et le Schoenberg. Le problème représenté par la longueur du tronçon non électrifié de la ligne 1 pourra être résolu par la mise en circulation des trolleybus à traction bimode. L'électrification du tronçon des Dailles de la ligne 2 devrait être terminée cette année encore.

Outre le niveau d'électrification du réseau, le choix des trolleybus à traction bimode offre une grande flexibilité en cas de pannes du système d'alimentation électrique, de manifestations ou de travaux. Les perturbations causées par le chantier des Grand Places, qui devrait s'étaler sur 18 à 24 mois, pourront ainsi

être solutionnées avec ce type de véhicule bien particulier. S'il est plus cher à l'achat, il permet de limiter le nombre de véhicules de réserve et dégage ainsi une économie compensatrice. Côté conducteur, le changement de mode - électrique ou diesel - n'occasionne pas une charge de travail supplémentaire : l'emperchage s'effectue automatiquement.

La technologie au service du confort



Monter dans le bus devient un jeu d'enfant grâce au plancher bas intégral

Avec ses 40 places assises et ses quelque 90 places debout, le trolleybus à traction bimode a été conçu de manière à accroître encore le confort de la clientèle des TPF. C'est ainsi que les voyageurs sont en tout temps informés des prochains arrêts grâce à deux panneaux électro-niques placés au milieu et à l'avant du bus. Les 9 véhicules sont dotés d'un plancher bas inté-gral ainsi que d'une rampe électrique facilitant l'accès pour les personnes à mobilité réduite et les poussettes. A l'intérieur, un espace a par ailleurs été spécialement aménagé pour ces passagers.