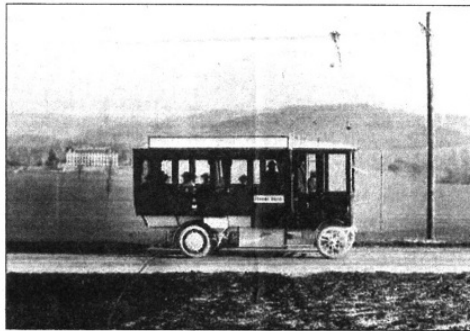
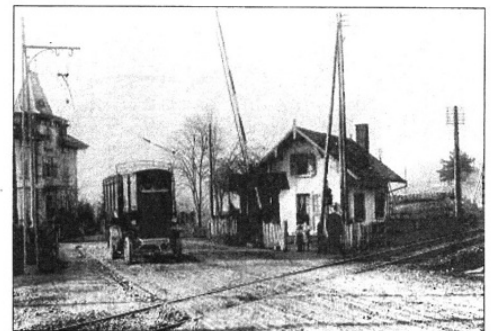




Du côté de Villars-sur-Glâne, le dépôt existe toujours, près du pont de la Glâne.



Le Fribourg-Farvagny, non loin de Grangeneuve.



Le passage à niveau de la Glâne, avant l'électrification de la ligne CFF en 1927. ARCH - TFF

# Posieux, berceau insoupçonné du trolleybus en Suisse

**CURIOSITÉ.** Il y a un siècle, la première ligne de trolleybus en Suisse reliait Fribourg à Posieux. Le Club du tramway de Fribourg rappellera cette aventure dans une exposition l'été prochain.

JEAN GODEL

L'histoire du trolleybus en Suisse a commencé à Posieux. Il y a cent ans presque jour pour jour. Le 4 janvier 1912 était inauguré le premier service de trolleybus du pays, entre Fribourg et Posieux. A l'occasion de ce centenaire, le Club du tramway de Fribourg (CTF) organisera l'été prochain une exposition retraçant cette étonnante aventure et lance un appel en vue de récolter des objets, photos ou témoignages qui pourraient compléter le matériel déjà rassemblé.

Si des essais de prototypes ont eu lieu dès 1901 sur la Riviera vaudoise, la Compagnie de l'omnibus électrique Fribourg-Farvagny (FF) était la première en Suisse à exploiter une ligne régulière de trolleybus – en 1916, elle avait pu être prolongée jusqu'à Farvagny, la route ayant été améliorée.

## De Porsche à Michelin...

Fabriqués par la filiale autrichienne de Daimler Benz, les quatre véhicules (trois omnibus et un camion pour les marchandises), de conception avant-gardiste, étaient des Mercedes-Stoll dotés de moteurs électriques installés dans le moyeu des roues – des moteurs, soit lit en passant, développés par un certain Ferdinand Porsche, ingénieur de génie, père de la Volkswagen et futur inventeur des voitures de légende. Autre

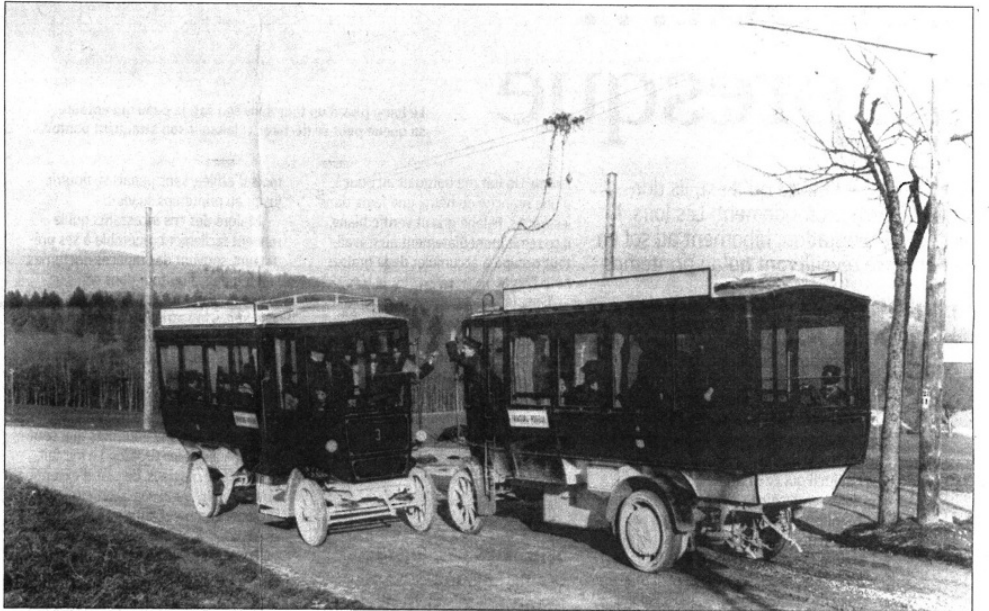
parenthèse, ce concept de moteur électrique dans les roues inspirera le Centre de recherche Michelin à Givisiez pour son récent prototype de voiture électrique!

Il y a un siècle, ces trolleybus autrichiens, déjà vendus jusqu'en Afrique du Nord, connaissent bien des péripéties en terres fribourgeoises. Le poids des moteurs, associé à des pneus à bandages pleins, des suspensions quasi inexistantes et des routes souvent non goudronnées aura raison de cette première ligne: malgré des modernisations successives, les trolleys seront remplacés en 1932 par des autobus à moteur thermique, dont la technologie avait fait de gros progrès.

Il faut dire aussi que l'alimentation était plutôt archaïque et posait de gros problèmes d'exploitation: «Le captage du courant se faisait par un petit chariot à quatre roues posé sur les deux fils de la ligne aérienne et relié au véhicule par un câble», raconte Helmut Eichhorn, président du CTF. Plus d'une fois, dans la montée de Grangeneuve, les conducteurs ont dû courir pour récupérer le chariot qui s'était décroché et filait vers Villars-sur-Glâne. Quand il ne tombait pas tout simplement. Et puis, la ligne électrique étant unique, il fallait s'échanger les chariots à chaque croisement...

## Des soucis au passage

En 1927, lors de l'électrification de la ligne CFF Lausanne-Berne, le passage à niveau de la Glâne a contraint la FF à démonter la ligne de contact à cet endroit. Des solutions de fortune ont alors été trouvées pour franchir l'obstacle: à la descente, la force de gravité, à la montée, l'intervention d'un employé muni d'une perche pour transborder le chariot...



La ligne bifilaire étant unique, il fallait s'échanger les chariots de contact à chaque croisement. ARCH - TFF

A ces soucis techniques se sont ajoutées des difficultés financières et l'idée première de relier Bulle est vite abandon-

née. «Pourtant, l'accord de toutes les communes traversées avait été obtenu», constate Helmut Eichhorn. Qui rappelle

qu'un premier projet de chemin de fer le long de la rive gauche de la Sarine avait tenu en haleine les Fribourgeois durant les premières années du siècle. «En mal de financement, le projet avait capoté.» En comparaison, le trolley, sorte de «chemin de fer sans rails», était moins cher, ce qui a permis la création du Fribourg-Farvagny.

Des affaires en déclin et les progrès des autobus décidèrent la FF aux Chemins de fer électriques de la Gruyère, qui exploitoient déjà de nombreuses lignes de bus. L'exploitation sera stoppée le 21 mai 1932. Les autobus prennent le relais, entre Bulle et Fribourg, sans transbordement à Farvagny.

Ne restent plus de la FF que les deux dépôts, l'un à Villars-sur-Glâne, au bas de la descente vers le pont de la Glâne, l'autre à Farvagny. Ils constitueront l'une des attractions que le CTF se propose de faire découvrir cet été lors de visites guidées à bord d'un ancien bus, le long de la ligne historique du Fribourg-Farvagny.

Ironie du sort, 1932 verra l'apparition, à Lausanne, des premiers trolleybus modernes équipés de perches. ■

Infos sur [www.fritram.org](http://www.fritram.org)  
Sources: Fribourg en tram, Sébastien Jacobi, 1985 (épuisé); Un siècle de transports publics à Fribourg, collectif, CTF éditeur, 1997

## EN FAITS ET EN CHIFFRES

**La ligne.** Les 12,5 km s'effectuent en 50 minutes au tarif de 3 fr. 40 l'aller-retour.

**La société.** Capital-actions de 450 000 fr. souscrit à 50% par l'Etat de Fribourg et à 50% par les communes intéressées.

**Le trafic.** De 98 777 voyageurs en 1913, il passe, après de nombreuses fluctuations, à 66 493 en 1931.

**Les véhicules de 1912.** Deux moteurs électriques de 20 CV chacun, 3,2 t de poids total, 24 places dont 17 assises, 20 km/h de vitesse maximale. Un autobus à benzine Saurer complétera le parc en 1917. Les trolleybus ont tous disparu, malgré un projet de rénovation, en 1941, du N° 1 pour le futur Musée suisse des transports de Lucerne. Un tailleur de pierre de Beaufort transformera l'un des châssis en remorque tandis qu'un agriculteur de Cormanon utilisera l'un des caisses comme poulailler. JNG

# La décision repoussée à plus tard

**11 MARS.** Le PLR sera présent à l'élection complémentaire destinée à repourvoir le siège au Conseil des Etats laissé vacant par Alain Berset, nouveau conseiller fédéral. Mais le nom du ou des candidats à la candidature n'est pas encore connu. Annonce pour mardi soir à l'issue d'une réu-

dent Jean-Pierre Thürler. Parmi les papables figurent le conseiller national Jacques Bourgeois et l'ancien conseiller d'Etat Claude Lässer. Le président du PLR espère d'ores et déjà que le PDC, qui ne présente pas de candidat – Urs Schwaller étant déjà aux Etats – soutiendra son poulain.

blée des délégués le 11 janvier pour décider d'une éventuelle candidature. Quant au PS, il fera certainement partie de la course, mais n'a pas encore indiqué qui sera son candidat. Certains donnent le conseiller national Christian Levrat partant. A l'UDC, l'heure est aussi à la ré-

## EN BREF

### PREZ-VERS-NORÉAZ ET SCHIFFENEN Deux appels à témoin

La police lance deux appels à témoin en lien avec deux touchettes. Le premier concerne deux voitures qui, en se croisant, se sont frottées le flanc avant gauche, lundi vers 17 h 30 sur la route de Payerne, entre Prez-vers-Noréaz et Grandsvivaz. Les dégâts ne sont que matériels. L'autre émane d'un automobiliste qui, roulant lundi vers 12 h 40 sur le barrage de Schiffenen en direction de Guin, a tenté d'éviter une voiture venant en sens inverse qui s'est fortement déformée hautant con-