



## Réponse du Conseil d'Etat à un instrument parlementaire

Question 2026-GC-67

### Bruit des trains sur les lignes Bulle–Broc et Bulle–Montbovon

---

|                                  |               |
|----------------------------------|---------------|
| Auteur :                         | Savary Daniel |
| Nombre de cosignataires :        | 0             |
| Dépôt :                          | 18.03.2026    |
| Développement :                  | ---           |
| Transmission au Conseil d'Etat : | 19.03.2026    |
| Réponse du Conseil d'Etat :      | 29.09.2026    |

---

#### I. Question

Depuis la récente réalisation de la nouvelle voie à écartement normal reliant Bulle à Broc en lieu et place de la voie métrique d'origine, le passage des trains occasionne un bruit plus conséquent qu'auparavant, selon le témoignage de très nombreux riverains qui se sont même constitués en association pour défendre leurs droits.

La voie métrique Bulle–Montbovon a, elle aussi, été remise à neuf, mais son écartement d'origine a été conservé. Néanmoins, le bruit semble aussi avoir augmenté sensiblement sur cette ligne. Selon les observations des riverains, il apparaît que le bruit des trains sur le tracé en direction de l'Intyamon proviendrait surtout de la vitesse des convois.

En revanche, le bruit occasionné par les trains sur la ligne Bulle–Broc pourrait notamment être produit par des véhicules plus anciens, à écartement normal, qui ont été introduits ensuite de l'ouverture de la ligne rénovée. Il semble aussi que la configuration même de la ligne rénovée pourrait être la source du bruit.

Ce qui apparaît comme certain, c'est qu'avant les travaux entrepris sur ces deux lignes, il n'y avait pas de plaintes notables quant au bruit des trains. Ce n'est qu'ensuite de leur remise en exploitation que les plaintes se sont généralisées.

Exploitants de ces deux lignes de chemin de fer, les TPF sont une compagnie de transports publics aux mains de l'Etat. Je remercie donc le Gouvernement de répondre aux questions suivantes.

1. La problématique du bruit de ces deux lignes a-t-elle été traitée ? Le cas échéant, de quelle manière et avec quels résultats ? Dans le cas contraire, quelles mesures sont envisagées et à quelle échéance ?
2. Le ralentissement des trains sur la ligne Bulle-Montbovon a-t-elle été envisagé sur le tronçon problématique ? Si non, pourquoi ? Si oui, quand sera-t-il mis en œuvre ?
3. A quelle échéance est prévu le remplacement de l'ancien matériel roulant sur la ligne Bulle-Broc ?

4. Dans l'intervalle, des mesures ont-elles été envisagées afin d'atténuer le bruit des anciens trains ? Si oui, lesquelles ?
5. La mise en oeuvre de murs antibruit le long de la voie ferrée est-elle envisageable ?
6. Un dédommagement est-il envisagé pour les riverains ?

## II. Réponse du Conseil d'Etat

Tout d'abord, le Conseil d'Etat tient à rappeler que l'aménagement mais aussi l'entretien de l'infrastructure ferroviaire est une compétence fédérale. La Confédération conclut avec les entreprises de transports publics (gestionnaires d'infrastructure) des conventions avec des objectifs pour le « maintien de la qualité et l'exploitation de l'infrastructure ferroviaire ». En ce qui concerne les lignes Bulle – Broc-Chocolaterie et Bulle – Montbovon, le gestionnaire de l'infrastructure est la société Transports publics fribourgeois Infrastructure (TPF INFRA) SA détenue majoritairement par la Confédération (66,5 %), le reste du capital étant la propriété de la société mère Transports publics fribourgeois Holding (TPF Holding) SA.

Si l'actionnaire majoritaire de TPF Holding est l'Etat de Fribourg, il n'a pas de rôle direct dans les questions touchant à l'entretien du réseau ferré. Dans le cadre de la procédure d'approbation des plans, il transmet un préavis à l'autorité de décision. Par ailleurs, il mène également la planification de l'offre du trafic régional de voyageurs (TRV) dans le canton de Fribourg en collaboration avec les cantons et la Confédération, respectivement l'Office fédéral des transports (OFT). Les communes sont préalablement consultées via les régions dans le cadre de l'établissement de l'horaire des transports publics.

Cela étant précisé, le Conseil d'Etat répond comme suit aux questions posées par le Député Daniel Savary.

1. *La problématique du bruit de ces deux lignes a-t-elle été traitée ? Le cas échéant, de quelle manière et avec quels résultats ? Dans le cas contraire, quelles mesures sont envisagées et à quelle échéance ?*
3. *A quelle échéance est prévu le remplacement de l'ancien matériel roulant sur la ligne Bulle-Broc ?*

En date du 21 août 2026, les TPF ont annoncé l'acquisition de treize trains Flirt Evo auprès du constructeur Stadler. La première rame devrait être introduite sur le réseau en décembre 2028. Toujours selon les TPF, l'arrivée de ce matériel roulant permettra le retrait progressif des Dominos, rames généralement considérées comme particulièrement bruyantes. Les TPF précisent également que la grande majorité des Dominos devrait être retirée vers 2031 (La Liberté du 31 août)

4. *Dans l'intervalle, des mesures ont-elles été envisagées afin d'atténuer le bruit des anciens trains ? Si oui, lesquelles ?*
5. *La mise en œuvre de murs antibruit le long de la voie ferrée est-elle envisageable ?*

Pour la ligne Bulle – Broc-Chocolaterie, une procédure est en cours auprès de l'Office fédéral des transports (OFT). Une première mesure a été ordonnée par cet office en collaboration avec l'office fédéral de l'environnement (OFEV – autorité spécialisée) en mars 2025, consistant en la pose de semelles hybrides<sup>1</sup>. Cette mesure a été mise en œuvre par les TPF dans la foulée. Les TPF ont

---

<sup>1</sup> [https://www.tpf.ch/Portals/0/Images/Fichiers/Medias/FR/20250321\\_CP\\_Bruit\\_ferroviaire.pdf](https://www.tpf.ch/Portals/0/Images/Fichiers/Medias/FR/20250321_CP_Bruit_ferroviaire.pdf).

ensuite produit à l'OFT en mai 2026 un rapport sur l'efficacité de cette intervention et des propositions de mesures complémentaires pour traiter les éventuels dépassements résiduels. Ces informations sont en cours d'examen par les autorités fédérales compétentes. D'éventuelles mesures complémentaires pourraient être ordonnées sur les points qui ne respecteraient pas le cadre légal. Cela figurera dans la décision finale que doit rendre prochainement l'OFT.

Les mesures d'assainissement examinées pour cette ligne se déclinent selon trois axes d'intervention :

- > mesures techniques (source) : utilisation de semelles hybrides sur l'ensemble de la ligne (déjà mise en œuvre en 2025), autres mesures techniques au niveau de la voie ferrée pour réduire les nuisances acoustiques ;
- > mesures constructives (sur le chemin de propagation) : pose de parois antibruit (PAB) dans les secteurs où les mesures à la source ne suffiraient pas à garantir le respect des valeurs de planification ;
- > mesures d'exploitation : le renouvellement du matériel roulant (rames Flirt) ainsi que l'analyse d'une diminution de la vitesse ou de la cadence.

Pour la ligne à voie métrique Bulle – Montbovon, les TPF indiquent avoir transmis récemment à l'OFT un « complément à leur prise position » sur la plainte déposée par l'association Riverains TPF.

*2. Le ralentissement des trains sur la ligne Bulle-Montbovon a-t-elle été envisagé sur le tronçon problématique ? Si non, pourquoi ? Si oui, quand sera-t-il mis en œuvre ?*

Cette mesure sera analysée dans le cadre de la procédure décrite ci-dessus. Il est toutefois à rappeler que sur une ligne à voie unique avec des possibilités de croisement limitées, un ralentissement des trains peut impliquer une réduction de l'offre sur la ligne Bulle – Broc-Fabrique, un tronçon de la ligne étant commun. Or, la réduction de l'offre n'est pas compatible avec les objectifs du Conseil d'Etat.

*6. Un dédommagement est-il envisagé pour les riverains ?*

Cette question n'est pas du ressort de l'Etat.