

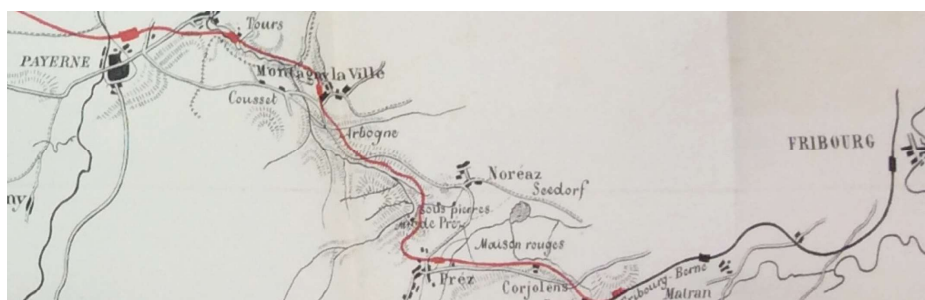
Plus de renseignements, inscription des bénévoles et achat des billets « Cloclo » sur www.belfaux2018.ch

La Lyre de Belfaux

L'HISTOIRE DES LIGNES FERROVIAIRES À BELFAUX

Belfaux présente la particularité d'avoir deux lignes ferroviaires régionales qui traversent son territoire : celle qui relie Fribourg à Payerne-Yverdon et celle qui relie Fribourg à Morat-Anet.

Les travaux de la ligne CFF Fribourg-Payerne débutent en 1872 déjà, la même année que le percement du tunnel du Gotthard, à peine 25 ans après la création de la première ligne ferroviaire suisse entre Zurich et Baden, 10 ans après celle de Fribourg-Berne et bien avant la création des CFF en 1898. Le premier projet, datant de 1870, prévoit un tracé différent : le projet de ligne relie Payerne à Rosé, en passant par Montagny-la-ville, Prez et Corjolens.

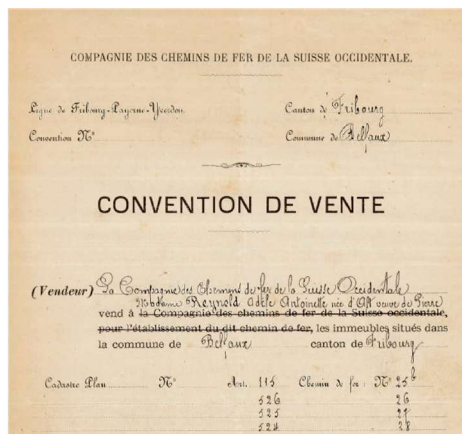


Le projet de viaduc enjambant la Sonnaz au lieu du remblai actuel

PUBLICITÉ

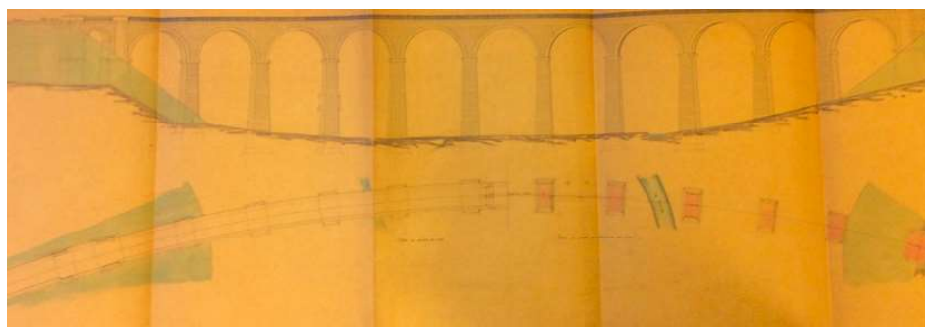


La ligne Fribourg-Payerne est finalement réalisée par la compagnie des chemins de fer de la Suisse occidentale, selon le tracé tel que nous le connaissons aujourd'hui (décret du 30 août 1872).



Pour ce faire, des terrains sont achetés à des propriétaires privés, puis parfois partiellement revendus après travaux, comme c'est le cas avec Madame Reynold d'Alt, propriétaire à cette époque du domaine de Chenaleyres, dont les terres s'étendaient des deux côtés de l'actuel remblai.

Il est intéressant de noter qu'à la place du remblai de Belfaux avait été initialement prévu un viaduc enjambant la Sonnaz de type de celui construit à Grandfey. Des plans détaillés du 31 décembre 1873 l'attestent.



PUBLICITÉ

JARDINIER-PAYSAGISTE
A. Angéloz Sàrl
 Production et vente
 de plantes en pots
 Espace fleurs coupées
 Création & entretien de jardins

026 475 52 51 1 782 Belfaux
www.horticulture-angeloz.ch

ETSA
ÉTANCHÉITÉ SA
 ISOLATION • TOITURES • RESINE • DALLAGES • JOINTS

etancheitesa@bluewin.ch **etsa.ch**
 T 026 402 81 21 Route des Mueses 1A
 F 026 401 00 58 **1753 MATRAN**

La ligne est inaugurée le 24 août 1876 et ouverte à la circulation le 15 octobre 1876. Au début, seuls trois trains circulent chaque jour, avec départ de Fribourg à 8h05, 11h40 et 20h25. Le 28 septembre 1879 a lieu une assemblée à Payerne réunissant 1'500 personnes se mobilisant pour un 4^e train. La bataille est rude et finit par un jugement du tribunal fédéral qui tranche en faveur d'un 4^e train, mais en été uniquement. Le tarif pour voyager de Belfaux à Fribourg est de 65 centimes en 2^e classe et 50 centimes en 3^e classe. La 1^{ère} classe n'est pas disponible sur cette ligne.

En 1906 ont lieu des démarches en vue de la création d'une gare à l'actuel emplacement du passage à niveau de la route d'Autafond. Le 4 décembre 1906 a même lieu une vision locale avec l'ingénieur de section, M. Nicod. Le projet n'aboutit toutefois pas.

En avril 1911 commence le projet d'éclairage électrique de la station de Belfaux. En 1912, une voie d'évitement est installée et en 1917 est réglée la question de l'alimentation en eau potable de la gare.

En 1946 ont lieu de nouveaux travaux : ceux de la jonction des voies 2 et 3 à la voie 1. Un courrier motivant ce projet évoque la situation de l'époque : « Les installations, très modestes, des voies de la station de Belfaux ont suffi jusqu'à maintenant au trafic très faible de wagons complets ; cependant, il faut prévenir à l'avenir une augmentation de ce trafic si les terrains disponibles, en bordure de la gare, sont utilisés par des industriels. Nous avons déjà reçu, à ce sujet, une offre de la fabrique Alma S.A. de Fribourg. »

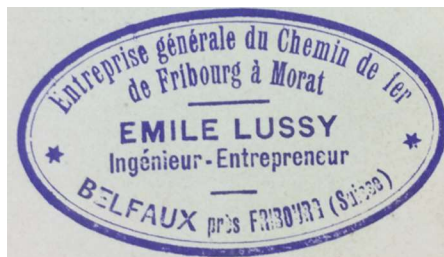
Le 4 mai 1947 apparaît la traction électrique sur cette ligne. Cette électrification est exécutée en courant alternatif CFF de 15kV, 16 $\frac{2}{3}$ périodes, et revêt un caractère quelque peu particulier. En effet, la pénurie de matériaux durant les hostilités de la 2^e guerre exige l'utilisation de fil de contact en fer ou bimétal au lieu du cuivre. Des locomotives à vapeur, surtout pour les trains marchandises, continuent de circuler jusqu'en 1964.

PUBLICITÉ



Une garde-barrière est active au passage à niveau de la Route d'Autafond jusqu'à la fin des années 1970.

La deuxième ligne, Fribourg – Morat, est plus récente. Certes un projet est déjà présenté en 1869 par le Conseil d'Etat fribourgeois au Grand Conseil aboutissant au décret du 22 février 1870 selon lequel était assurée une subvention pour cette ligne dont le montant maximum était fixé à 1'200'000.- et le minimum à 840'000.-. C'est en exécution de cette décision que le Conseil d'Etat charge Monsieur l'ingénieur Herzog d'élaborer les plans et devis pour l'établissement de la ligne en question. Alors que le tracé Fribourg – Yverdon est construit, ce projet s'enlise. Une nouvelle demande de subvention est votée en 1891. Le 19 mai 1897 est signée une convention entre la Compagnie du Chemin de fer Fribourg-Morat et l'ingénieur-entrepreneur de Belfaux Emile Lussy d'établir le chemin de fer Fribourg-Morat pour le prix unique à forfait de 790'000.-, conformément aux plans, cahiers des charges et pièces faisant partie intégrante de la convention. M. Lussy s'engage à conduire les travaux de manière à ce que la ligne soit mise en exploitation au plus tard le 1^{er} juillet 1898. Les travaux ont débuté en juillet 1897 et sont poursuivis sans interruption, grâce à un temps exceptionnellement favorable. L'entrepreneur prend toutefois du retard, ce qui donne lieu à un combat juridique entre les parties. Emile Chappuis, ingénieur à Lausanne, est désigné expert le 19 octobre 1898. La ligne est finalement ouverte à la circulation à la fin de 1898.



On paie, à cette époque, pour se rendre de Belfaux à Fribourg 80 centimes en 2^e et 60 centimes en 3^e classe et pour se rendre de Belfaux à Morat 1 franc 15 et 85 centimes.

PUBLICITÉ

**Gigawatt
Electricité**



Giovanni Vona SA

Rte du Châtelet 5
1723 Marly
Impasse de la Fontaine 9
1782 Belfaux

Entreprise de gypserie
peinture et papiers peints
Giovanni Vona SA

Natel 079 / 634 72 01
Tél. + Fax 026 / 475 38 12
Email : giovanni.vona@bluewin.ch

TARIF GÉNÉRAL

Kilomètres officiels	Fribourg de et à	Grande vitesse	Expéditions partielles		Wagons complets							
			1	2	Classes générales		I		II		III	
					A	B	a	b	a	b	a	b
Prix par 100 kilogrammes en centimes												
6	Belfaux-village	39	21	19	16	15	13	12	12	11	11	9
10	Pensier.	52	27	24	21	20	17	16	16	14	14	11
13	Courtepin	63	33	28	26	24	21	19	19	17	17	13
17	Cressier sur Morat . . .	76	39	33	31	29	25	23	23	20	20	15
21	Münchenwyler-Courgenax .	90	46	39	37	35	30	27	27	23	23	17
23	Morat	98	50	42	40	38	32	29	29	25	25	19
Belfaux-village												
de et à												
6	Fribourg	39	21	19	16	15	13	12	12	11	11	9
4	Pensier.	32	17	16	13	13	11	10	10	10	10	8
7	Courtepin	42	22	20	17	17	14	13	13	12	12	10
12	Cressier sur Morat . . .	59	31	27	24	23	20	18	18	16	16	12
15	Münchenwyler-Courgenax .	69	36	31	28	27	23	21	21	18	18	14
17	Morat	76	39	33	31	29	25	23	23	20	20	15

Tarifs du transport de marchandises

Il est intéressant de mentionner qu'en 1912 a lieu l'établissement d'une voie de raccordement du bâtiment du syndicat agricole de Belfaux à la station de Belfaux-village.

En 1924, le maximum de vitesse des trains à traction électrique et à vapeur ne doit pas dépasser dans chaque direction 55 km/h sur les sections Fribourg - Givisiez et Morat - Anet et 45 km/h pour la section Givisiez - Morat.

Le groupe de recherches historiques

Sources :

- Archives SBB Historic, Windisch
- VGB_GEM_CFFLS3_014_05 : viaduc de Belfaux, 1873
- AI_BF : gare de Belfaux : 1875
- AEF, fond TPF (non classé)
- AEF Cfi 186 : décret de concession et cahier des charges du chemin de fer Rosé-Payerne-Estavayer-Yverdon, 1869 – 1870
- Jules Repond, Journal (non publié)

PUBLICITÉ

IMAGIPEG
communication visuelle

Champ Bonnard 8
CH - 1782 Belfaux +41 78 637 63 22 info@imagipeg.com
www.imagipeg.com

JP INFORMATIQUE
Services pour particuliers
et petites entreprises

Jean-Philippe ERARD 079/515.78.52

support@jp-informatique.ch www.jp-informatique.ch