

Zeitschrift: Annales fribourgeoises
Herausgeber: Société d'histoire du canton de Fribourg
Band: 20 (1932)
Heft: 1

Artikel: La construction des chemins de fer dans le canton de Fribourg
Autor: Buchs, Victor
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-817515>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 14.05.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

LA CONSTRUCTION DES CHEMINS DE FER DANS LE CANTON DE FRIBOURG

par VICTOR BUCHS, conseiller d'Etat,
directeur des Travaux publics.

Les lignes de chemins de fer rayonnent sur le territoire fribourgeois comme un réseau animé, plein de vie et d'activité. Les rails parallèles, fixés sur les traverses noires, courent à travers champs, longent les vallées, franchissent les rivières, se coulent sous les montagnes et se ramifient devant les gares et les stations. Des signaux compliqués et bizarres, des aiguilles et des tourniquets, des plaques lumineuses et tournantes et tout un monde d'employés à casquette et à galons président à leur marche et à leur sécurité. Ces trains ont leur horaire, leur personnel, leurs consignes et leur numéro. Ils sont entraînés par des locomotives à vapeur ou des automotrices électriques; quelques-uns courent sur les voies normales, dont l'écartement est de 1 m. 435, d'autres cheminent suivant des voies étroites, larges de 1 m. Tous sont utiles et travaillent à faciliter ces mouvements de gens et de choses qui créent le bien-être et la richesse.

Dans toute sa longueur, de Flamatt à Oron, la grande ligne des chemins de fer fédéraux traverse notre territoire; une autre suit la vallée de la Broye, de Palézieux à Chiètres, et la Transversale relie Fribourg à Yverdon. Il est des lignes qui appartiennent directement à notre canton, comme les chemins de fer électriques de la Gruyère, le Bulle-Romont, le Fribourg-Morat-Anet; il en est qui, en passant,

effleurent notre sol, comme le Montreux-Oberland bernois, la directe Berne-Neuchâtel, la Sensetalbahn, les chemins de fer électriques veveysans; toutes nous intéressent et nous rendent de grands et précieux services.

Les questions administratives qui les concernent passent par notre département des chemins de fer. Comme chef de ce département depuis mon arrivée au Conseil d'Etat, j'avais songé plus d'une fois à retrouver et à rétablir la suite des événements qui ont amené la construction de ces différentes lignes ferrées.

L'aventure où s'est engagé notre pays, en établissant la grande ligne qui passe par Fribourg et même le parcours Genève-Versoix, est une des belles pages de notre histoire cantonale. Cette œuvre fut décidée et réalisée en une période de troubles politiques dont le souvenir est plutôt pénible. La patrie fribourgeoise était divisée, les citoyens se dressaient menaçants, les uns contre les autres. Des cris de colère, des paroles de menace s'élevaient, chaque jour, comme un brouillard malsain, sur nos champs, nos villages, nos montagnes et nos douces collines.

Et pourtant, il demeurait une zone neutre, une bande de terre où les Fribourgeois se donnaient la main, et c'était la voie de chemin de fer à construire. Là où les ingénieurs et les techniciens devaient travailler pour le progrès matériel de notre peuple, les animosités firent silence, les oppositions se calmèrent, l'union se fit complète, sincère et solide. Le ballast, les rails et les rivets ne furent ni conservateurs, ni radicaux, ils furent fribourgeois, sans plus.

C'est, me semble-t-il, une raison suffisante pour évoquer ces heures de travail intense, patriotique et désintéressé, ces intervalles de labeur profitable dont nous bénéficions aujourd'hui. Et s'il m'est permis de terminer par une morale cette petite préface, j'espère montrer que rien n'est plus utile, fécond et précieux que l'effort de tous, la bonne volonté commune, le courage consciencieux au-dessus des partis politiques pour le vrai progrès et le bien-être de la patrie.

PRÉLIMINAIRES

Le 20 octobre 1845, Louis Fournier étant avoyer, le Conseil d'Etat du canton de Fribourg vit surgir pour la première fois dans son débat le problème du chemin de fer. Le sujet, à la vérité, n'était pas absolument inconnu à cette époque-là, et le Gouvernement, en l'abordant, ne se voyait point aux prises avec quelque nouveauté incongrue et suspecte.

Les gens avertis — et il y en eut de tout temps à Fribourg — savaient fort bien que, dès l'année 1825, l'anglais Stephenson, avec, au début, plus de britannique opiniâtreté que de réel succès, s'évertuait à démontrer, sur sa ligne Stockton-Darlington, les mérites et l'avenir de sa machine roulante et fumante; l'adoption de la chaudière tubulaire, découverte par le simple secrétaire de l'inventeur, Henry Booth, avait déterminé le triomphe du système à vapeur et, dès lors, la locomotive avait pris le départ pour sa course victorieuse à la surface de la terre.

Ayant inauguré, le 15 septembre 1830, la ligne Liverpool-Manchester, les machines Stephenson, sans plus attendre, sautèrent par dessus la Manche pour retomber sur le continent.

La Belgique débutait, le 3 mai 1835, par la ligne Bruxelles-Malines; le parcours Nuremberg-Ludwigshafen-a.-Rh., en Allemagne, s'ouvrait le 7 décembre 1835; le trajet Zehlendorf-Potsdam, en Prusse, était exploité depuis le 22 septembre 1838; le 29 octobre suivant, était achevée la ligne Potsdam-Berlin et, le 1^{er} décembre 1839, c'était le tour de la première ligne de l'Etat de Brunswick, de Wolfenbüttel à Harzburg. Une ligne saxonne relia Leipzig à Dresde, dès le 8 avril 1839.

Le chemin de fer à vapeur Paris-St-Germain fut inauguré le 26 août 1837, celui d'Amsterdam à Harlem, en Hollande, en 1839, celui de St-Petersbourg à Tsarskoïé-Selo, en 1838, et celui de Naples-Portici, le 3 octobre 1839.

L'Autriche avait, dès l'année 1837, la ligne Floridsdorf-Wagram (près Vienne).

Quant à la Suisse, elle ne détenait qu'un tronçon de 1800 m. St-Louis-Bâle, terminus de la ligne Bâle-Strasbourg, ouverte en 1844. La première ligne suisse Zurich-Baden dont la réalisation fut l'œuvre de Martin Escher, de Zurich, n'existait pas encore, puisqu'elle fut inaugurée en juillet 1847, et le projet de la ligne Bâle-Olten, dû à Merian et Stehelin, de Bâle, noyau du futur Central, n'avait pas encore abouti.

Cette situation, cet isolement de la Suisse en présence du développement du chemin de fer dans les pays voisins, n'était pas sans causer quelque inquiétude chez nous. Des initiatives surgissaient ici ou là et l'opinion publique commençait à ouvrir les yeux sur le nouveau procédé de transport, dont les avantages semblaient d'autant plus manifestes que notre pays n'a pas de débouché sur la mer. Un peu partout, des patriotes clairvoyants se rendaient compte du danger que couraient l'exportation du pays et son commerce de transit si la Suisse venait à se désintéresser du mode de communication rapide et puissant qui s'installait chez nos voisins.

Aussi, dès l'année 1836 déjà, le landammann St-Gallois Baumgartner et l'ingénieur grison Richard La Nicca (qui élaborait les plans du pont de la Glâne et travailla à la première correction des eaux du Jura) s'occupaient, chacun de son côté, à l'élaboration de projets de lignes de chemins de fer. En avril 1845, une réunion se tint à Berne pour discuter des chemins de fer; dix cantons, parmi lesquels Fribourg, y furent représentés. Après avoir reconnu l'utilité d'une grande ligne de Genève au lac de Constance, l'assemblée enregistra promptement des divergences et des compétitions dès qu'il fut question de préciser quelque peu l'emplacement de la future ligne. La proposition d'une ligne par Berne et Fribourg vint se mettre en opposition ouverte avec le projet du pied du Jura. On estima prudent et expédient de requérir des études préparatoires et un

comité fut nommé. Ces débats ne semblent pas avoir eu d'autres suites.

Les choses, autour de nous, en étaient donc là, quand le Conseil d'Etat de notre canton aborda le chapitre du chemin de fer et ouvrit discussion sur cet objet.

La raison de cette entrée en matière fut une pétition d'une société anglaise qui voulait construire une voie ferrée à travers la Suisse. MM. Gibbon, Spilsbury et Emerson, mandataires d'une société anglaise au nom de « Grande Société Helvétique » formée en vue de la construction d'un chemin de fer de Constance à Genève par les voies de Zurich, Zoug, Lucerne, Berne, Fribourg et Lausanne, s'étaient adressés à quelques gouvernements cantonaux à l'effet d'obtenir une concession sur leur territoire.

Les conditions offertes étaient les suivantes :

La concession sera accordée pour 75 ans ;

A l'expiration de ce délai, le canton aura le droit d'acheter la portion de ligne touchant son territoire pour ce qu'elle aura coûté ;

Les tarifs du transport de marchandises, aussi bien que des voyageurs seront fixés par la Société. Seulement, elle s'engagera à ce que les taux de ses tarifs soient en-dessous du prix actuel de transport, soit par le roulage pour les marchandises, soit par la diligence pour les voyageurs ;

La Société aura le droit d'acheter les terres et les biens des particuliers nécessaires à son chemin, à des conditions aussi favorables que celles de l'Etat en des circonstances pareilles ;

Toute mine de charbon, de minerai ou de pierre qui sera mise au jour par la ligne de la dite société lui appartiendra et elle aura le droit de l'exploiter à son propre bénéfice ;

Si la Société a besoin de percer des souterrains, elle ne paiera que pour les terres qu'elle détruit et non pour les terres sous lesquelles le souterrain se trouve ;

La Société sera constituée comme société anonyme et sera tenue, quant à ses biens et à ses bénéfices, exempte de tout droit public ordinaire et extraordinaire, présent ou à venir ;

La Société aura le droit, pendant les six premières années de son existence, à faire venir de l'étranger tous les matériaux, soit bruts soit fabriqués, toutes les voitures, machines, etc. qui lui sont nécessaires pour la construction de la ligne, sans aucun droit public actuel ou à venir ;

La Société aura le droit de nommer un directeur anglais comme son représentant en Suisse et celui-ci sera admis à jouir de tous les droits d'un ressortissant du canton et y sera compté comme tel;

La Société commencera ses travaux avant le 1^{er} mars 1846;

La Société achèvera la ligne de Constance à Genève en moins de 10 ans;

La Société choisira ses employés au moins pour les deux tiers et ses ouvriers autant qu'il sera possible parmi les natifs du canton pour confectionner la ligne en terre fribourgeoise;

La Société s'engage à assurer sur sa ligne le transport des dépêches moyennant un tarif à convenir.

En présence de ces suggestions qui avaient fortement l'odeur d'une main-mise étrangère sur l'économie du pays, le gouvernement commença par se méfier et par ne rien répondre; au demeurant, il se détermina, comme l'aurait fait tout autre gouvernement en pareil cas: il désigna dans son sein une commission chargée d'étudier la question. Firent partie de cette commission: MM. les conseillers d'Etat Griset de Forell, Landerset, Bondallaz, Charles et Vaillant.

La dite Commission se comporta très exactement comme toute autre commission officielle: elle se réunit, se constitua, choisit son président en la personne de M. de Forell et présenta rapport.

Ce rapport, dont l'original se trouve aux Archives de l'Etat, porte la date du 20 mars 1846 et la signature du président G. de Forell.

La Commission gouvernementale ne tient aucun compte des propositions anglaises et les laisse complètement à l'écart; elle les ignore délibérément et considère le problème du seul point de vue national et surtout cantonal. Elle expose que les études préliminaires effectuées en territoire fribourgeois établissent la possibilité de traverser le canton en passant par la ville de Fribourg ou aux environs; elle émet le principe que le chemin de fer doit toucher les centres de population et les milieux industriels et parcourir la plus grande partie possible du territoire. Cette commission délégua même un de ses membres, M. Charles, conseil-

ler d'Etat, à Vevey, à l'effet de s'aboucher avec la municipalité de cette ville, pour lui suggérer l'idée de faire étudier en commun un tracé de chemin de fer Vevey-Châtel-St-Denis, études qui seraient confiées à un spécialiste autrichien, M. l'ingénieur Négrelli. La ville de Vevey se déclara favorable à ces avances.

Cette initiative qui, au premier abord, paraît singulière, excentrique et inattendue, s'explique aisément par la considération, que la Commission souligne, que des conciliabules ont lieu dans la Suisse centrale au sujet du chemin de fer, qu'une conférence de délégués des cantons, sur l'initiative de Berne, s'est déroulée à Olten, à l'insu de Fribourg, et qu'il est indiqué d'y tenir tête et de lui faire pièce. Le projet Vevey-Châtel doit être considéré comme un moyen habile d'amorcer vers Fribourg la grande ligne qui devait se construire à travers la Suisse. La commission, au surplus, insiste pour que le gouvernement prenne les mesures voulues et fasse entendre sa voix dans une affaire qui intéresse au plus haut point notre canton.

Enfin, la Commission signale le fait que des assemblées populaires se sont réunies à la Grenette et, pour leur part, ont choisi aussi un comité chargé de prendre contact avec les cantons voisins et de recueillir les renseignements propres à éclairer la question. Loin de se montrer offusquée de cette initiative privée, la Commission cantonale estime qu'il y a lieu de regarder de bon œil cette marque d'activité et même d'octroyer à ce comité indépendant, pour les dépenses courantes que lui imposent ses occupations et pour ses frais de déplacement, un subside de 50 fr.

Les autorités de la Confédération, de leur côté, ne pouvaient demeurer passives en présence de cette activité des particuliers et des cantons. Elles devaient forcément éprouver la nécessité de prendre l'affaire en mains et de se préoccuper de l'éventualité de la création d'un réseau de chemin de fer dans l'ensemble du territoire fédéral.

Ainsi que le rappelle M. le professeur Gariel dans son intéressante étude: « La centralisation économique en

Suisse », la commission de la Diète fédérale estima nécessaire de donner au pouvoir central la faculté de légiférer dans ce domaine et introduisit dans le projet de constitution de 1847 un article lui attribuant des compétences étendues en matière de travaux publics.

Cependant, la redoutable crise politique qui secouait notre pays et qui devait transformer la Confédération prenait un cours violent et une tournure aiguë, et le murmure pacifique des conférences et des assemblées pour le chemin de fer fut, durant un certain temps, étouffé sous le bruit des gros canons roulant vers Fribourg et Gislikon.

LA LOI FÉDÉRALE DU 28 JUILLET 1852

Dès que la fumée des batailles fut dissipée et que la terre helvétique eut retrouvé le calme et la tranquillité, les nouvelles autorités fédérales et fribourgeoises s'empresèrent de s'atteler au problème du chemin de fer et de reprendre les études au point où les avaient laissées leurs prédécesseurs. L'art. 23 de la Constitution fédérale de 1848 donne au pouvoir central la faculté d'intervenir dans ce domaine; il est ainsi conçu:

La Confédération peut ordonner à ses frais ou encourager par des subsides les travaux publics qui intéressent la Suisse ou une partie considérable du pays. Dans ce but, elle peut ordonner l'expropriation moyennant une juste indemnité.

Cette disposition constitutionnelle signifiait, en réalité, que la Confédération avait le pouvoir de résoudre comme elle l'entendait la question du chemin de fer.

Aussi, sans tarder, dès le 18 décembre 1849, le Conseil fédéral se faisait-il donner mandat par l'Assemblée fédérale de lui soumettre:

1° Le plan d'un réseau général de chemins de fer suisses, dressé avec le concours d'experts impartiaux, désignés pour procéder aux travaux techniques;

2° des rapports et des propositions concernant la part que devait prendre la Confédération à l'exécution de ce réseau, les

conditions des concessions à accorder dans le cas où ils seraient établis par des sociétés privées.

Le Conseil fédéral se mit à l'œuvre sans attendre. Il commença par récolter et rassembler les travaux et la documentation préparés les années précédentes. C'est ainsi que, par circulaire du 11 juin 1850, il invitait les gouvernements cantonaux « à lui soumettre le résultat des études qui avaient été faites durant les années antérieures pour l'établissement des chemins de fer ».

La réponse du gouvernement fribourgeois ne se fit pas attendre; elle partit le lendemain, et porte la date du 12 juin 1850. Elle s'appuie fortement sur les travaux exécutés vers 1845 par l'ingénieur Stuckart; ce dernier n'a laissé aucun plan, aucun tracé, aucun écrit, mais seulement un rapport verbal présenté devant le Conseil d'Etat, qui est le fruit de patientes et sérieuses études pour un tracé de Berne à Lausanne.

Le projet de cet ingénieur Stuckart admettait comme emplacement de la future ligne une direction qui ne diffère pas sensiblement de celui qui a été finalement exécuté.

La voie de fer, partant de Berne, devait passer près de Bumplitz, traverser la vallée d'Oberwangen, entrer sous Thörishaus dans la vallée de la Singine par Neueneck et Bösingén, puis, traversant la Sarine, cheminer par Grünburg jusqu'à Barberêche. De là, elle aurait franchi le vallon de la Crausaz et la route de Morat et suivi la vallée de la Sonnaz par Pensier, pour s'orienter sur Agy et arriver au Petit Rome. Elle se dirigerait ensuite vers les Pilettes, passant le ravin de Bonnefontaine près de la porte des Etangs, traversait la route de Payerne et le rempart près du châtelet Rossier. Depuis les Pilettes, la ligne se dirigerait vers la vallée de la Sarine, puis vers celle de la Glâne à partir de Matran, par Neyruz, les Riallés, Cottens, Autigny, Chénens, Villaz-St-Pierre, la Fille-Dieu sous Romont, franchirait la Glâne en aval du moulin de la Pierre, cheminerait par Prez sur le col et le village de

Vauderens, au-dessus de Promasens et sous Gillarens et Oron, puis ayant enjambé la Broye à Châtillens, aurait rejoint la ligne Lausanne, lac de Bret et Oron. Ce parcours, d'environ 14 lieues, desservait les contrées les plus peuplées et les plus fertiles du canton de Fribourg.

Les conclusions de ce rapport verbal sont remarquables en ce sens qu'elles se superposent, à peu de chose près, à la ligne qui fut enfin construite et que nous utilisons encore maintenant.

Dans le même moment, le Conseil fédéral, en exécution de la mission dont il avait été chargé, s'adressait à deux spécialistes anglais éminents, MM. Stephenson et Swinburne, et les pria de lui préparer un rapport sur le réseau de chemin de fer qu'ils estimaient le plus utile et le plus avantageux à l'ensemble du pays. Il leur était prescrit, en particulier, d'indiquer les grandes artères du réseau à construire, en tenant compte de la circulation intérieure, des conditions du transit, des nécessités de la défense nationale et des possibilités de rendement.

Le Conseil fédéral voulut s'entourer aussi des avis et des lumières d'experts du pays, et prit conseil de deux personnalités indigènes éminemment qualifiées pour cette tâche, le conseiller Karl Geigy, président du collège financier bâlois et futur président de la compagnie du Central suisse, et l'ingénieur Ziegler, de Winterthour. Il les invita à lui donner un préavis motivé sur l'opportunité de la construction et de l'exploitation des chemins de fer en Suisse et sur le mode le plus convenable, du point de vue financier, de doter la Suisse d'un réseau de chemin de fer.

Ces experts présentèrent assez promptement leurs rapports. Un troisième rapport complémentaire fut au surplus préparé et rédigé par M. Gottlieb Koller, ingénieur et directeur du bureau fédéral des chemins de fer à Berne, auteur du premier projet de chemin de fer alpin et de nombreux mémoires techniques sur la matière.

Le rapport des ingénieurs anglais offre ces deux suggestions intéressantes qu'ils se prononcent nettement

contre les lignes franchissant les Alpes, comme difficiles et coûteuses, et qu'ils conseillent la création d'une grande ligne à travers le plateau suisse Constance-Genève, en utilisant le plus possible, partout où faire se peut, les lacs ou cours d'eau (Genève-Morges, Yverdon-Soleure). Sur ces parcours, la voie ferrée sera interrompue, ce qui procurera une sensible économie. Au surplus, fait curieux à noter de la part d'Anglais bien placés pour apprécier le régime de la libre concurrence dans le domaine des chemins de fer, MM. Stephenson et Swinburne conseillent la construction et l'exploitation par l'Etat, qui tient mieux compte de l'ensemble des intérêts du pays. Là où la concurrence existe, disent-ils, le public n'en retire aucun profit, celui-ci tombant dans la poche des actionnaires; par contre, les administrations des lignes improductives s'entendent fort bien pour exploiter encore mieux la clientèle.

Pourvu de cette abondante documentation, le Conseil fédéral élaborait son message du 7 avril 1851 par lequel il présentait aux Chambres le résultat de ces travaux et leur soumettait un projet de loi sur l'établissement des chemins de fer en Suisse. Ce projet sanctionnait le principe suivant lequel la détermination des lignes de chemins de fer, ainsi que le règlement des conditions dans lesquelles ils seraient établis et exploités seraient du ressort de la Confédération. Par contre, on comptait faire appel aux cantons comme associés et garants et aussi comme bailleurs de fonds. Pour réaliser les capitaux nécessaires, il serait émis des obligations de 500 fr. auxquelles la Confédération garantissait un intérêt de $3\frac{1}{2}\%$. Dans le cas où le produit net de l'exploitation se serait trouvé insuffisant pour faire le service de ses intérêts, la Confédération comblerait ce déficit pour un tiers, et les cantons pour les deux tiers. Les chemins de fer, au surplus, seraient exempts de tous droits ou impôts cantonaux ou communaux. La somme nécessaire pour construire le réseau projeté était évaluée à une centaine de millions.

Le message mentionnait également les grandes lignes du réseau suisse dont la construction était envisagée.

Ces voies étaient les suivantes :

- 1^o La ligne Genève-Morges-Yverdon ;
- 2^o La ligne Yverdon-Soleure, avec embranchement sur Berne ;
- 3^o La ligne Soleure-Zurich ;
- 4^o La ligne Zurich-Rorschach, par Winterthour et Romanshorn ;
- 5^o La ligne Winterthour-Schaffhouse ;
- 6^o La ligne Rorschach-Coire ;
- 7^o La ligne Bâle-Olten ;
- 8^o La ligne Aarbourg-Lucerne ;
- 9^o La ligne Biasca-Locarno.

Ainsi qu'on le voit, Fribourg se trouvait presque complètement laissé de côté dans ce projet du réseau suisse.

La Commission du Conseil national, composée de 11 membres, pour examiner ce projet de loi, fut unanime à reconnaître non seulement l'utilité, mais encore la nécessité de l'adoption du nouveau moyen de transport en Suisse. Par contre, elle se divisa en deux camps sur la question des moyens à adopter pour atteindre ce but.

Tandis que la majorité de six membres (MM. Pioda, Bischoff, Stämpfli, Peyer im Hof, Siegfried et Steiger) se rangeait aux propositions du Conseil fédéral, une minorité de cinq membres composée de MM. Escher, Kern, Blanchenay, Bavier et Hungerbühler, était d'avis de laisser aux cantons qui désiraient des chemins de fer le soin de les construire eux-mêmes comme ils l'entendaient, au besoin par voie d'adjudication à des particuliers ou à des compagnies. Elle excluait de même toute combinaison mixte par laquelle on aurait cherché à intéresser directement la Confédération, soit par un prêt, soit par une garantie d'intérêt, les subventions pouvant entraîner la Confédération dans un engrenage dangereux, et les garanties d'intérêt

paraissant susceptibles d'induire les compagnies à une fâcheuse indolence.

Le projet du Conseil fédéral et de la majorité de la Commission parlementaire sombra lamentablement devant les Chambres. Après des débats aussi longs que solennels, le Conseil national, par 68 voix contre 22, puis le Conseil des Etats, par 33 voix contre 11, adoptèrent un projet de loi dans le sens de la minorité de la Commission du Conseil national. Elles écartèrent, non seulement l'idée de l'exploitation directe des chemins de fer par la Confédération, mais encore toute coopération directe de cette dernière.

Parmi les cantons qui acceptèrent le projet officiel, se trouvent Fribourg, Tessin et Schaffhouse.

Il est surprenant, à première vue, de voir Fribourg se ranger au projet fédéral, projet impopulaire et qui nous laissait à l'écart du réseau à construire. Mais il faut se rendre compte que, à cette heure difficile, notre canton se sentait muselé par les compagnies puissantes qui couvaient autour de lui et qui le considéraient, non pas comme partenaire et commensal, mais simplement comme une enclave encombrante, un obstacle sur le parcours de leurs lignes. Le gouvernement fribourgeois voyait dans la protection du pouvoir central le moyen de réaliser des souhaits qui lui tenaient à cœur; il avait déjà, au surplus, tenté des démarches pressantes pour sauvegarder les intérêts qu'il avait pris en mains. Par lettre du 24 mars 1852, le gouvernement de Fribourg, en rappelant au bon souvenir du Conseil fédéral le mémoire verbal de l'ingénieur Stuckart, le pria de faire étudier, par les ingénieurs et spécialistes qui s'occupaient des chemins de fer suisses, la possibilité de diriger la voie de fer de Berne à travers le canton, en passant par Fribourg et continuant ensuite par la vallée de la Glâne vers la frontière vaudoise, en direction d'Oron. Il réclamait, par surcroît, que fut présentée une comparaison entre les deux projets possibles, celui par Fribourg, et celui par Yverdon, aux points de vue de la distance,

du coût, comme aussi des avantages futurs qui en découleraient.

Il apparaît ainsi clairement que le gouvernement fribourgeois, tout en adhérant aux propositions de loi du Conseil fédéral, entendait ne point abandonner et laisser au hasard l'avenir et le développement de Fribourg et de sa capitale.

C'est dans ces conditions que fut adoptée la loi fédérale du 28 juillet 1852 sur les chemins de fer.

Cette loi comprend 21 articles. En voici quelques dispositions essentielles :

ART. 1. — Le droit d'établir des chemins de fer sur le territoire de la Confédération et de les exploiter demeure dans la compétence des cantons et peut être concédé à l'industrie privée.

ART. 2. — Les concessions à des particuliers ou à des compagnies pour la construction de chemins de fer seront accordées par les cantons. Elles devront toutefois être approuvées par la Confédération.

ART. 12. — La Confédération déterminera les dispositions nécessaires pour assurer, au point de vue technique, l'exécution uniforme des chemins de fer suisses.

ART. 14. — Dans chaque cas particulier, il y aura lieu à fixer soit le délai à l'expiration duquel la Confédération aura le droit, moyennant indemnité, de racheter le chemin de fer avec tout son matériel, soit les conditions sous lesquelles ce rachat pourra avoir lieu.

Cette première charte des chemins de fer suisses consacre ainsi la suprématie des cantons en matière ferroviaire, alors qu'en 1848, lors de l'élaboration de la Constitution, le principe centralisateur paraissait définitivement acquis dans ce domaine ; c'est un des premiers exemples de ces retours offensifs du fédéralisme qui montre la volonté des cantons de sauvegarder soigneusement leur autonomie dans le cadre de la Confédération. Ce fut un échec signalé au parti centraliste et au Conseil fédéral. Toutefois, nous y observons que la Confédération conserve un droit général de surveillance et de coordination et, surtout, qu'elle s'est réservé la faculté de racheter, plus tard, les lignes construites par les Etats confédérés. En somme,

toute l'histoire des chemins de fer suisses, jusqu'à nos jours, se trouve en germe et en puissance dans cette loi. L'article 14 est le berceau des chemins de fer fédéraux.

CONVENTION DU 2 DÉCEMBRE 1852

Dès le lendemain de l'entrée en jeu de la nouvelle loi, les demandes de concession se mirent à pleuvoir sur les cantons suisses.

Pour les seules années 1852 et 1853, le Conseil fédéral eut à ratifier des concessions accordées par la plupart des Etats confédérés: Zurich, Berne, Lucerne, Glaris, Soleure, Bâle-Ville, Bâle-Campagne, Schaffhouse, St-Gall, Grisons, Argovie, Thurgovie, Tessin, Vaud, Valais, Uri, Genève, Appenzell.

Pour Fribourg, point.

Et pourtant, il n'était pas possible que notre canton se tint à l'écart de ce mouvement général qui se produisait autour de lui et du remous de l'activité fébrile qui bouillonnait partout et venait battre ses frontières. Placé comme il l'est en travers du corridor que forme le plateau suisse, il ne pouvait manquer de se sentir touché par les projets de voie ferrée qui se préparaient et dont la construction s'annonçait impétueusement.

C'est ainsi que, par arrêté du 17 août 1852, l'Assemblée fédérale ratifiait la concession accordée par le gouvernement du canton de Vaud à la Société dite « L'Ouest Suisse », représentée par l'ingénieur Sulzberger, pour la construction d'un chemin de fer conduisant de Morges et Lausanne à Yverdon.

Faisant concurrence à cette entreprise vaudoise, il se fondait à Genève, sous le patronage du gouvernement, une Société anonyme Fox-Henderson & C^{ie}, à Londres, ayant comme projet et raison d'établir une voie ferrée de Genève à Olten, par Nyon, Rolle, Morges, Lausanne, Oron, Rue, Payerne, Avenches, Morat.

En date du 6 octobre 1852, le Conseil d'Etat du canton de Genève sollicitait du gouvernement fribourgeois l'autorisation d'opérer des études préliminaires sur notre territoire en vue de l'établissement d'une voie ferrée; le 7 novembre suivant, la Société Fox-Henderson & C^{ie} présentait une demande formelle de concession pour une ligne de chemin de fer passant par Estavayer, Payerne, Avenches et Morat et continuant sur Laupen et Berne.

Le fonds social de cette entreprise se montait à 60 millions de francs, divisés en actions de 500 fr. Les actions devaient être émises sur la place de Londres, un tiers toutefois étant réservé à la Suisse; le siège social de la compagnie se trouvait à Londres et à Genève.

Avant de prendre une décision sur ce point, le gouvernement de Fribourg crut devoir nantir les Etats de Genève, Vaud et Berne de la demande qui lui était parvenue et les prier de lui faire connaître leurs propres intentions à cet égard. De plus, en conformité des dispositions de l'art 16 de la loi fédérale du 28 juillet 1852, il avisa également le Conseil fédéral de la demande formulée par la Compagnie Fox-Henderson.

Le gouvernement du canton de Genève prit alors l'initiative de convoquer les représentants des cantons touchés par la future ligne, c'est-à-dire Fribourg, Vaud, Berne, Soleure, Bâle et Argovie, à une réunion qui aurait pour objet de convenir des conditions communes pour l'établissement d'une ligne continue de Genève à Bâle. La circulaire, signée James Fazy, président du Conseil d'Etat du canton de Genève, porte la date du 16 octobre 1852. La conférence aurait en particulier à réaliser une entente sur le tracé le plus convenable aux intérêts des cantons contractants, comme aussi à fixer les conditions communes des concessions à octroyer, lesquelles concessions seraient accordées à une seule compagnie qui pourrait englober les compagnies ayant déjà obtenu des concessions partielles.

Les Etats de Berne, Vaud et Fribourg seuls acceptèrent de siéger à cette réunion qui fut convoquée par lettre du

gouvernement de Genève du 26 novembre 1852 et fixée au 2 décembre suivant, à Berne.

Dans sa séance du 28 novembre 1852, le gouvernement fribourgeois désigna les conseillers d'Etat Frédéric Biemann et Julien Schaller pour le représenter à cette réunion.



Frédéric Biemann,
Directeur des Travaux publics.

Ces deux magistrats composaient, au sein du Conseil d'Etat, une sorte de commission des chemins de fer. Julien Schaller, fils de Charles, qui fut avoyer de Fribourg, était chef du Gouvernement de 1848 à 1856; il devint, dans la suite, directeur des chemins de fer Berne-Fribourg-Lausanne, puis des chemins de fer de l'Etat de Berne. Quant à Frédéric Biemann, de Montagny, il avait succédé, comme conseiller d'Etat, à Jean Broye, le 5 octobre 1850 et demeura en fonctions jusqu'au 15 juin 1857. Il était à la tête de la direction des Travaux publics.

A cette conférence du 2 décembre 1852, les délégués des cantons représentés arrêterent entre eux, sous réserve de ratification par leurs gouvernements, les termes d'une convention dont voici la teneur exacte:

CONVENTION

*entre les cantons de Berne, de Vaud, de Fribourg et de Genève,
sur une ligne continue de chemin de fer, de Bâle à Genève, arrêtée
en conférence à Berne, le 2 décembre 1852.*

Entre les soussignés délégués des cantons de Berne, de Fribourg, de Vaud et de Genève, réunis en conférence à Berne, il a été convenu ce qui suit, sauf ratification de leurs gouvernements respectifs:

ART. I. — Dans le but de coordonner autant que possible les concessions des cantons ci-dessus dénommés, pour l'établissement d'un chemin de fer passant par leurs territoires respectifs et formant une ligne continue de Bâle à Genève, les cantons contractants ont arrêté entre eux une ligne partant de Bâle-Ville, dans la direction de Liestal, par le Hauenstein, d'Oltén, d'Aarbourg, de Langenthal (Herzogenbuchsee) de Berthoud, de Berne, de Morat, d'Avenches, de Payerne, d'Estavayer, d'Yverdon, de Morges, de Rolle, de Nyon, de Coppet, de Versoix, de Genève.

ART. II. — Les cantons sus-désignés s'engagent à tenir la main à ce que le parcours par leurs cantons soit exécuté par les compagnies auxquelles ils ont déjà fait des concessions dans les directions indiquées.

ART. III. — Ceux des cantons qui n'ont point encore accordé toutes les concessions de ce parcours qui les concernent, se réservent et s'engagent entre eux, à n'accorder en cas de concession, qu'à une seule compagnie, ce qui reste à concéder, et sous la condition que cette compagnie s'engagera à confectionner le chemin à double voie, déposera un cautionnement de la valeur du dixième de son fonds social, et que, sur les actions qui seront souscrites, il soit versé immédiatement au moins les deux cinquièmes du montant de chaque action. Ils se réservent en outre, et s'engagent entre eux à n'accorder les concessions qu'à la compagnie qui, sur d'autres points, offrirait les conditions les plus avantageuses.

Si, au lieu d'accorder une concession, un canton préférerait exécuter lui-même ce qui le concerne, il le pourrait en observant le parcours indiqué et faisant le chemin à double voie.

ART. IV. — Le canton de Berne s'engage à accorder la concession concernant les deux enclaves de Clavaleyres et Villars-les-Moines, aux mêmes conditions et à la même société que le canton de Fribourg pour le parcours sur son territoire.

ART. V. — D'un autre côté Berne, pour sa concession faite à la Société dite du Centre, Vaud pour la concession d'un chemin de fer de Morges à Yverdon, s'engagent à faire leur possible pour

obtenir des compagnies concessionnaires l'exécution de leur part de chemin, la double voie, des cautionnements d'un dixième de leur fonds social et le versement immédiat des deux cinquièmes des actions lors de leur émission, et cela dans le but d'assurer contre tout événement l'exécution du chemin dont le parcours entre Genève et Bâle a été ci-dessus indiqué.

ART. VI. — Tous les cantons contractants s'engagent à faire leurs efforts pour tâcher de faire opérer la fusion en une seule et même compagnie des sociétés à qui les concessions auront été accordées.

ART. VII. — Si l'une des sociétés déjà autorisées venait à manquer à ses engagements, la compagnie qui aurait obtenu les nouvelles concessions qui restent à faire en ce moment, par Genève, Vaud et Fribourg, aurait la priorité pour se charger du parcours interrompu, aux mêmes conditions que celles qui sont fixées ci-dessus.

ART. VIII. — En arrêtant entre eux une ligne continue de Genève à Bâle, les cantons contractants s'engagent en outre à faire tous leurs efforts pour faciliter l'établissement d'une ligne d'Olten au lac de Constance par l'Argovie et Zurich, qui leur paraît dans les intérêts généraux de la Confédération.

ART. IX. — D'un autre côté, ils s'engagent à favoriser autant que possible tous embranchements soit dans les cantons de Vaud et de Fribourg, soit sur Neuchâtel et Soleure.

Fait en quadruple exemplaire.

Berne, le 2 décembre 1852.

Les délégués de Berne,

EV. BLÖSCH.

FÜETER.

Membres du Conseil exécutif,

ANT. SIMON.

Les délégués du canton de Vaud,

L.-J. DELARAGEAZ, conseiller d'Etat.

L. BLANCHENAY.

Les délégués de l'Etat de Fribourg,

SCHALLER.

BIELMANN, directeur des Travaux publics.

Le délégué de l'Etat de Genève,

JAMES FAZY, v.-prés. du Conseil d'Etat.

Le Conseil d'Etat du canton de Fribourg approuva cette convention en date du 6 décembre 1852.

Le texte de la convention fut publié par le *Narrateur fribourgeois* du 29 décembre 1852.

Ce petit traité est instructif à plus d'un égard. On y relève d'abord la position de notre canton en présence du mouvement de création des chemins de fer à travers la Suisse. Alors que Vaud et Berne avaient déjà octroyé des concessions, l'un de Morges à Yverdon, l'autre de Berne à Laupen, la marche des événements semblait condamner la ville de Fribourg à demeurer isolée et privée de l'avantage de se trouver sur le passage de la grande ligne. Les ingénieurs et spécialistes anglais ou suisses, consultés par la Confédération, tenaient pour impraticable le passage par Fribourg. D'autre part, la décision, en apparence définitive, d'un tracé direct Berne-Laupen semblait exclure irrévocablement la continuation sur Fribourg, vu ses grandes difficultés. Enfin, le gouvernement de Fribourg pouvait entrevoir, dans les propositions acceptées, l'espoir de créer à Morat un important nœud de voies ferrées, un centre de ralliement où seraient venus se raccorder les embranchements de Neuchâtel et de Fribourg à la grande ligne centrale.

Néanmoins, le texte de la convention trahit à plus d'une place les scrupules et les inquiétudes de la délégation fribourgeoise. C'est sur ses instances, entre autres, que, aux mots: près de Berne, Laupen, Morat, etc. que portait le projet de convention, fut substituée dans le texte définitif l'expression: *dans la direction de...* qui n'implique encore aucune précision et laisse intacte la question du tracé à réaliser. On trouve un indice de cette tactique dans l'art. 4 qui suppose la possibilité d'une voie ferrée par Villars-les-Moines et Clavaleyres, ce qui montre bien que rien n'était encore fixé complètement à ce sujet.

Enfin, on observe, à plus d'une reprise, la volonté d'établir la ligne à double voie, ce qui témoigne de la confiance des représentants des cantons dans l'avenir et le développement du trafic par chemin de fer.

La question du tracé définitif laissant à l'écart la ville de Fribourg, était si peu résolue aux yeux du Conseil d'Etat fribourgeois qu'il pria, par lettre du 16 décembre 1852, le Conseil fédéral de bien vouloir lui retourner les plans et documents préparatoires exécutés dans le temps pour les études de cette ligne, afin d'examiner encore si et dans quelles conditions une ligne ferrée serait praticable par la capitale du canton ou à sa proximité.

Le même jour, il décidait de charger l'ingénieur Stryenski, l'auteur de la carte fédérale, d'examiner quelles étaient les lignes de chemin de fer qui pourraient s'exécuter sans trop de difficultés dans le canton et quelle serait la direction la plus utile à leur donner. Le 26 décembre, il demandait de plus au même savant un rapport circonstancié sur la possibilité de passage d'une ligne par Fribourg.

On voit ainsi que le gouvernement, malgré des conditions extrêmement défavorables, entendait bien prendre toutes les mesures possibles pour sauvegarder les intérêts de la ville de Fribourg. Mais la lutte devenait chaque jour plus acharnée.

A côté de l'entente admise entre les cantons, les compagnies privées ne demeuraient point inactives. La compagnie de l'Ouest, qui se proposait de construire la ligne Genève-Bâle et qui bénéficiait déjà de la concession sur le canton de Vaud, demanda, le 22 décembre 1852, le passage par Estavayer, Payerne, Avenches et Morat jusqu'à la frontière bernoise. Fidèle à l'engagement pris le 2 décembre à Berne, Fribourg répondit, en date du 31 décembre, qu'il ne pouvait point se déterminer avant de s'être entendu avec les cantons contractants. Le même jour, le Conseil d'Etat, par circulaire lancée aux Etats de la conférence, manifestait le désir que des études soient faites pour rapprocher le plus possible la voie ferrée du centre du canton.

Entre temps, le gouvernement fribourgeois eut vent d'une tentative partie de Neuchâtel en vue de tirer la ligne projetée encore plus à l'Ouest et de la mener par Lyss,

Aarberg, Chiètres et Morat, afin d'en profiter en soudant à Aarberg l'embranchement vers Neuchâtel. Fribourg ne manqua pas de protester avec énergie et de déjouer cette manœuvre qui menaçait de ruiner définitivement tout espoir de sauver notre capitale. Par lettre du 31 décembre 1852, il avisait des menées qui surgissaient les gouvernements de Vaud, Berne et Genève; il leur annonçait également qu'il avait en cours des études pour faire passer la ligne vers le centre du canton.

CONCESSION A LA SOCIÉTÉ DE L'OUEST

Le Grand Conseil du canton de Vaud avait accordé à la Compagnie de l'Ouest une nouvelle concession pour la construction d'un chemin de fer, sur territoire vaudois, de Genève à Morges, et d'Yverdon à Berne, en direction d'Estavayer, Payerne, Avenches et Morat. C'était, en somme, une extension, de part et d'autre, de la concession Morges-Yverdon déjà octroyée précédemment; elle fut ratifiée par l'Assemblée fédérale du 4 août 1853. Munie de cette nouvelle concession, la Compagnie de l'Ouest renouvela auprès du Gouvernement de Fribourg ses instances précédentes pour le passage en terre fribourgeoise par Estavayer-Morat. Le gouvernement vaudois appuya ces ouvertures en prenant l'engagement de faire son possible pour obtenir de la Compagnie de l'Ouest l'exécution d'un embranchement Morat-Fribourg. Le Conseil d'Etat du canton de Fribourg répondit par lettre du 18 juillet 1853, en se retranchant derrière la convention du 2 décembre 1852. Toute défavorable qu'elle fût, cette convention permettait néanmoins d'éluder toute requête qui n'aurait pas été réalisée en commun par les quatre cantons intéressés.

Le 15 août 1853, une nouvelle conférence entre les cantons se tint à Lausanne, en vue de soumettre à une discussion générale et approfondie la détermination de la voie ferrée depuis Yverdon en direction de Berne. Nos délégués

(les conseillers d'Etat Schaller et Biemann) partirent munis d'instructions formelles et avec mandat de faire tout leur possible pour obtenir que la ligne Yverdon-Berne passât par Fribourg ou du moins près de cette ville. Nos deux représentants ne faillirent point à leur tâche au sein de cette conférence où seuls ils étaient présents avec les délégués de Berne et de Vaud. Berne manifesta les meilleures dispositions pour soutenir le point de vue fribourgeois, et Vaud déclara ne point faire opposition au passage par Fribourg, à condition qu'une entreprise s'offre à exécuter la voie dans cette direction aussi promptement que par Morat et sans qu'il en résulte une augmentation de frais.

Cette conférence, qui avait été convoquée par M. Blösch président du Conseil exécutif du canton de Berne, marque, sur l'échiquier où se jouait le destin des chemins de fer suisses, un point en faveur de Fribourg; elle démontre aussi que le gouvernement, qui au fond avait toujours veillé, bataillé et travaillé pour attirer vers la capitale la ligne de fer, découvrait maintenant ses batteries et paraissait tenir ferme, malgré les contingences éminemment défavorables dans lesquelles il se débattait.

Accusant et soulignant encore cette politique, nous trouvons une décision du Conseil d'Etat du 18 septembre 1853 pour prier M. Etzel, ingénieur en chef de la Compagnie du Central, d'étudier sous toutes ses faces, la possibilité d'un tracé près ou par Fribourg.

Cependant, la lutte devenait chaque jour plus serrée et, bientôt, les positions fribourgeoises se trouvèrent de nouveau compromises. Ses deux antagonistes les plus déterminés, champions et tenants de la ligne par Yverdon-Morat-Berne, la Société de l'Ouest et la Société Fox-Henderson, fusionnèrent en une nouvelle Compagnie de l'Ouest qui, ainsi renforcée, voulut aller résolument de l'avant et forcer le passage qu'elle avait choisi.

Les négociations, démarches, correspondances se multiplièrent au point qu'il n'est possible que d'en donner un résumé succinct, le tout, pour Fribourg, avec des alter-

natives d'espoir et d'échecs. Pour commencer, le gouvernement charge sa Commission des chemins de fer d'accorder à la compagnie la concession demandée en territoire fribourgeois, sous la réserve toutefois que l'on étudie également dans le projet la ligne par ou le plus près possible de Fribourg.

Le 16 décembre suivant, le gouvernement fribourgeois avait pris peur en considérant les combinaisons qui s'échauffaient à Neuchâtel pour conduire la grande ligne par le pied du Jura; le succès de ces manœuvres aurait eu pour effet, sinon de compromettre définitivement le tracé par Fribourg, du moins d'enlever au chemin de fer par le plateau suisse son caractère de ligne principale.

Se résignant à choisir le moindre mal, le gouvernement fribourgeois, après de sérieuses hésitations et à grand regret, signa à Fribourg un projet de concession à la Compagnie de l'Ouest, par lequel la ligne de Morat était adoptée en principe. Les délégués du gouvernement et de la compagnie signèrent le 22 décembre 1853, le Conseil d'Etat donna sa sanction le 23 et le Conseil d'administration de la compagnie le 26 décembre.

L'acte de concession comprenait 48 articles. L'art. 1^{er}, le plus critique, avait la teneur suivante:

Une concession est accordée à la Compagnie de l'Ouest des chemins de fer suisses pour la continuation du chemin de fer de Genève à Berne, sur les portions du territoire fribourgeois dans la direction d'Yverdon, Estavayer, Payerne, Avenches, Morat et Laupen.

Si après de nouvelles études que le Conseil d'Etat et la Compagnie font faire, il est démontré que la direction par la ville de Fribourg soit possible sans être plus onéreuse par la Compagnie, elle pourra, avec l'approbation de l'Etat de Fribourg, la substituer à la précédente sans qu'il soit besoin de recourir à un nouvel acte de concession.

Dans le cas contraire, où la direction par la ville de Fribourg ne pourrait pas avoir lieu, la Compagnie de l'Ouest prend l'engagement de mettre cette ville en communication avec la ligne principale par un embranchement dans les limites des conditions mentionnées ci-après, à l'art. 27.

Cet art. 27 disait ceci :

ART. 27. — Dans le cas prévu à l'art. I, la Compagnie prend l'engagement, si elle en est requise par l'Etat de Fribourg dans les dix années à partir du 1^{er} janvier 1855, de construire un embranchement direct de Morat à Fribourg aux conditions suivantes :

Elle y consacrera quatre vingt dix mille francs par kilomètre pour l'acquisition des terrains, les terrassements et les travaux d'art.

La compagnie prendra à sa charge le ballast, les rails, la construction d'une gare principale à Fribourg, des stations, des maisons de garde, de la clôture, du matériel roulant et les frais d'administration.

L'Etat fournira le surplus de la dépense, à titre de subvention pour l'établissement de cette ligne.

Les études pour cet embranchement seront faites de compte à demi entre l'Etat et la Compagnie.

Les travaux s'exécuteront en soumission, d'après les devis approuvés par l'Etat, sous la direction de l'administration de la Compagnie et le contrôle de l'Etat.

Le chemin de fer de Morat à Fribourg devra être livré à la circulation au plus tard trois ans après que la compagnie aura été requise d'en faire la construction.

Ces multiples précautions prises en vue de la construction de la voie de raccord Fribourg-Morat montrent encore bien clairement que le tracé principal par Estavayer-Yverdon-Morat-Laupen était considéré comme admis définitivement.

La ville de Fribourg se voyait ainsi isolée de la grande ligne Genève-Constance.

Alors le peuple et le Grand Conseil entrèrent en action et la bataille prit une tout autre tournure.

La concession octroyée à la Compagnie de l'Ouest appelait la ratification par le Grand Conseil, qui se réunit à cet effet en session extraordinaire, le 2 janvier 1854.

Le Grand Conseil entendit la lecture de deux pétitions émanant l'une du Conseil communal de la ville de Fribourg, l'autre du Comité central fribourgeois des chemins de fer. L'une et l'autre tendaient à procurer le tracé de la ligne par Fribourg ou sa proximité.

Une commission de sept membres, composée de MM. les députés Chatoney, Perrier, Schaller, Girod, Vonderweid,

Perroud et Pillonel, fut nommée pour examiner l'affaire et présenter rapport à la séance du lendemain.

Le 3 janvier 1854, la discussion s'ouvrit après lecture d'une nouvelle lettre du Conseil communal de Fribourg annonçant son intention de faire des sacrifices pour attirer la voie ferrée sur Fribourg ou à sa proximité.

La Commission, dans sa majorité de six membres, seul M. Chatoney de Morat ayant fait exception, s'attache aux inconvénients et aux dommages qui résulteraient pour les intérêts de la majeure partie du canton de Fribourg de l'adoption du projet de décret. Elle propose les modifications ci-après :

ART. 1. — Une concession est accordée à la Compagnie de l'Ouest des chemins de fer suisses pour la construction du chemin de fer de Genève à Berne sur les portions du territoire fribourgeois dans la direction d'Yverdon, Estavayer, Payerne et Berne.

La question du tracé entre Payerne et la frontière bernoise est réglée conformément aux clauses et conditions, art. 1 et 2.

ART. 2. — Cette concession est accordée aux clauses, charges et conditions dont suit la teneur :

1^o Si, après de nouvelles études que le Conseil d'Etat et la Compagnie font faire, il est démontré que la direction par ou près la ville de Fribourg soit possible, sans être plus onéreuse pour la Compagnie ; notamment aussi lorsque la possibilité de cette direction étant reconnue, la différence de la dépense de construction ne serait pas à charge à la Compagnie, elle devra, à la réquisition du Conseil d'Etat, la préférer à la ligne par Morat.

Dans le cas, au contraire, où la direction par ou près la ville de Fribourg ne pourrait pas avoir lieu, la Compagnie de l'Ouest prend l'engagement de mettre cette ville en communication avec la ligne principale, par un embranchement, dans les limites des conditions mentionnées à l'art. suivant :

2^o Dans le cas prévu à l'art. précédent, la Compagnie prend l'engagement... (suite comme à l'art. 27 du projet).

3^o La compagnie construira à ses frais une gare de première classe dans celle des villes qui, aux termes de l'art. 1 des conditions, aura obtenu la préférence pour la ligne principale.

Donc, la Commission du Grand Conseil imprimait au tracé prévu par la concession une direction différente ; le parcours Yverdon-Estavayer-Payerne-Morat-Laupen per-

dait la préséance au profit de la direction Yverdon-Estavayer-Payerne-Fribourg-Berne, et passait au rang de projet éventuel au cas où la voie par la capitale ne pourrait réellement pas se réaliser.

Le projet officiel du gouvernement ne rallia que 12 voix, et fut écarté par une majorité de 47 voix qui approuvèrent la proposition de la Commission.

Ainsi, par sa décision mémorable du mardi, 3 janvier 1854, le Grand Conseil marquait nettement sa volonté de ne laisser passer la ligne de chemin de fer que par Fribourg et le centre du canton.

LA CONSTRUCTION DU CHEMIN DE FER PAR L'ÉTAT

Dès qu'elle fut informée de cette décision, ce qui ne se fit point attendre, la Compagnie de l'Ouest, par lettre du 12 janvier 1854, fit savoir qu'elle n'acceptait pas les modifications apportées par le Grand Conseil à la convention du 23 décembre 1853. Elle avisa par la même occasion le gouvernement que si la dite convention n'obtenait pas l'adhésion pure et simple du Grand Conseil fribourgeois, elle se considérerait comme dégagée de son côté et agirait conformément aux nécessités de sa position.

C'était la rupture des négociations avec la Compagnie de l'Ouest.

A cette heure-là et pour la première fois, le gouvernement cantonal qui, jusqu'alors, avait négocié suivant sa propre impulsion et au milieu de l'indifférence à peu près complète de l'opinion publique, s'aperçut que le peuple fribourgeois était, en cette discussion, d'accord avec lui et déterminé à le soutenir vigoureusement dans les revendications qu'il avait avancées en faveur de Fribourg et de sa capitale. Dès lors, bien décidé à ne plus se résigner à des compromis boiteux, il se ressaisit et reprit avec intrépidité la lutte où l'avenir du pays était mis en jeu.

Le Bulletin du Grand Conseil qui relate la séance des 2 et 3 janvier 1854, signale des pétitions émanant du

Conseil communal de la ville de Fribourg et du Comité central fribourgeois des chemins de fer. Ces deux organisations, l'une administrative, l'autre populaire, avaient la même tête, le même président, Jean Augustin Cuony, notaire à Fribourg.

Ce notaire Cuony, musicien et administrateur, présida le Conseil communal de 1849 à 1857. En cette qualité, il eut la conduite et la responsabilité des initiatives prises par la Ville de Fribourg pour obtenir la voie ferrée.

Il présidait aussi le Comité central pour les chemins de fer créé à Fribourg; la première manifestation officielle de cette association fut la lettre adressée au Grand Conseil avant sa session du 2 janvier 1854. La brochure d'Albert Cuony « Les origines du chemin de fer dans le canton de Fribourg » donne la liste des membres de ce Comité populaire :

Cuony, notaire, syndic de Fribourg, président;
 Comte, François, député à Romont;
 Esseiva, Louis, négociant, à Fribourg;
 Folly, juge cantonal, à Fribourg;
 Frossard, juge cantonal, à Fribourg;
 Gerbex, Charles, colonel, à Fribourg;
 Girod-Buchs, député, à Romont;
 Glasson, Boniface, négociant, à Fribourg;
 Glasson, Nicolas, député, à Fribourg;
 Goeldlin, François, député, à Fribourg;
 Gottrau, Edmond, de Granges;
 Perroud, Syndic et député à Bulle;
 Ræmy, Joseph, capitaine, à Fribourg;
 Alfred Reynold, Nonan;
 Remy, Jacques, député, à Bulle;
 Schaller, Urbain, directeur, à Fribourg;
 Surbeck, Louis, commandant, à Fribourg;
 Techtermann, Maurice, à Fribourg;
 Thurler, Ignace, colonel, à Fribourg;
 Von der Weid, Alfred, député, à Fribourg;
 Wuilleret, François, commerçant, à Romont;
 Cuony, Albert, à Fribourg, secrétaire.

Cette Commission battit le fer avec une inlassable énergie et déploya une merveilleuse et débordante ardeur ; nous la retrouverons sur la brèche, ferraillant et bataillant, apportant au Conseil d'Etat aide, appui et réconfort jusqu'au jour où la première locomotive entra, triomphante, en gare de Fribourg.

(A suivre.)

Nota. — Nous aurions voulu mettre sous les yeux de nos lecteurs le portrait du Conseiller d'Etat Julien Schaller, qui fut un des grands artisans de la ligne Berne-Lausanne, par Fribourg. Malheureusement, toutes les recherches entreprises pour nous procurer le portrait de cet homme d'Etat sont demeurées, jusqu'ici, sans succès.
