

Zeitschrift: Annales fribourgeoises
Herausgeber: Société d'histoire du canton de Fribourg
Band: 20 (1932)
Heft: 2

Artikel: La construction des chemins de fer dans le canton de Fribourg [suite]
Autor: Buchs, Victor
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-817518>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 24.12.2025

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.

(Suite)

Cette organisation ne tarda pas à déployer une énergique activité.

En attendant, sans perdre de temps, le Conseil d'Etat, par lettre du 16 janvier 1854, pria le Conseil fédéral de requérir de l'Assemblée fédérale l'autorisation de sanctionner une concession pour la construction d'un chemin de fer en territoire fribourgeois. Cette demande provisionnelle fut agréée et, par arrêté du 2 février 1854, le Conseil fédéral fut autorisé à ratifier au nom de la Confédération, une concession qui pourrait être éventuellement accordée au canton de Fribourg pour la continuation, sur son territoire, de la ligne de l'Ouest (Berne-Genève).

Cependant, l'Etat de Fribourg s'employait à pousser activement les études en cours pour la ligne Berne-Fribourg. Le 25 août 1854, il avait en mains le rapport de l'ingénieur Etzel. Ce rapport posait en principe que la construction du chemin de fer de Berne à Payerne par Fribourg ne pouvait en aucun cas être regardé comme inexécutable, mais que son coût occasionnerait un surcroît de dépenses de fr. 2 340 000.— sur la ligne par Morat. L'ingénieur Etzel estimait toutefois que les avantages économiques découlant du passage de la voie par Fribourg étaient tels que l'Etat et la ville devraient se déterminer à couvrir par leurs propres moyens, en tout ou en partie l'excédent de dépenses exigé par sa construction.

Quant à l'embranchement de Morat à Fribourg, dont le coût était évalué à fr. 3 870 000, M. Etzel le préconisait d'autant moins que, suivant ses prévisions, la clientèle en voyageurs et marchandises de Fribourg, fort appréciable pour alimenter une ligne principale passant par la capitale, ne suffirait jamais à procurer à l'embranchement un rendement convenable; au surplus, une fois la ligne principale par Estavayer-Morat-Laupen établie, la Compagnie trouverait le moyen d'éluder ses engagements relatifs à la construction de l'embranchement avec d'autant plus de succès que Fribourg serait alors privé de son moyen de contrainte consistant dans le refus de la concession à la Compagnie de l'Ouest pour sa grande ligne.

La Compagnie de l'Ouest revint alors à l'assaut afin d'emporter finalement le consentement du canton de Fribourg à son projet par Payerne et Morat. Par lettre du 28 septembre 1854, elle informait le Conseil d'Etat que le résultat des études opérées par son ingénieur, M. Vignolles, la confirmait dans sa première opinion que le tracé Payerne-Morat-Laupen demeurait le seul possible, le tracé par ou près Fribourg entraînant une augmentation de dépense de fr. 3 194 929.—; de plus, l'embranchement Morat-Fribourg, suivant le même rapport de la Compagnie de l'Ouest, devait entraîner une dépense de fr. 5 792 156.—. (Ces chiffres sont beaucoup plus élevés que ceux allégués par l'ingénieur Etzel.)

Dans ces conditions, la Compagnie de l'Ouest se bornait purement et simplement à réclamer l'autorisation de traverser le territoire fribourgeois par une ligne ferrée direction Yverdon-Estavayer-Payerne-Morat-Laupen, et pria le Conseil d'Etat de vouloir bien soumettre cette demande au Grand Conseil.

Vers le même moment, le gouvernement de Berne, constatant que les difficultés allaient croissant, prit l'initiative d'une nouvelle conférence afin d'arriver à un arrangement définitif entre les cantons intéressés à la solution de la question du chemin de fer Genève-Berne. Les repré-

sentants des Etats de Genève, Berne, Vaud et Fribourg se rendirent à cette séance qui eut lieu à Berne le 2 octobre 1854. Les délégués de Fribourg (Bielmann et Schaller), appuyés par la volonté populaire et se basant sur le rapport de l'ingénieur Etzel, demandèrent que la conférence admît le principe du tracé par Thörishaus et Fribourg et, subsidiairement, qu'il leur soit accordé délai jusqu'au 1^{er} janvier 1855 pour compléter les études et entamer des négociations sur cet objet. Ces propositions n'obtinrent qu'un succès fort médiocre. Les députés des autres cantons prirent même entre eux l'engagement d'insister ensemble auprès du haut Etat de Fribourg pour que ce canton ne tardât plus à liquider la concession nécessaire pour la construction de la ligne Fribourg-Berne; ils décidèrent au surplus, si Fribourg négligeait de se plier à cette invitation jusqu'au 1^{er} décembre prochain, de se concerter entre eux sur les mesures propres à assurer l'exécution de la ligne.

Le canton de Fribourg se trouvait ainsi assiégé de tous les côtés et investi comme une place forte à laquelle on donne l'assaut tous les jours.

On résista de son mieux, et Fribourg ne capitula point. A toutes les démarches et sollicitations auxquelles ils se voyait en butte, le Gouvernement ne cessa d'opposer, soit les intérêts généraux du canton et de la ville, soit les retards dus à la lenteur et aux difficultés des études. Il se retrancha aussi derrière la décision du Grand Conseil du 3 janvier 1854; enfin, il fit remarquer ironiquement que certains cantons qui insistent pour arracher une décision à Fribourg n'ont pas réglé eux-mêmes, tels Berne et Genève, la question de leurs propres concessions.

Enfin, le Conseil d'Etat revint chercher du renfort auprès du Grand Conseil.

Cette autorité, dans sa séance du 23 novembre 1854, adopta les trois résolutions suivantes:

1^o Dans l'état actuel de la question, le Grand Conseil suspend toute résolution sur l'invitation contenue dans l'art. 3 de la conférence tenue à Berne entre les Etats intéressés de Genève, Vaud,

Berne et Fribourg les 2 et 3 octobre 1854, tendant à régler, d'ici au 1^{er} décembre prochain la concession nécessaire pour la construction de toute la ligne de Genève à Berne, ainsi que sur la dernière demande de la Compagnie de l'Ouest, en date du 28 septembre 1854, qui sollicite purement et simplement l'autorisation de traverser le territoire du canton de Fribourg par une ligne ferrée dans la direction d'Yverdon, Estavayer, Payerne, Morat et Laupen;

2^o Le Conseil d'Etat est chargé d'aviser aux moyens de négocier la concession d'une ligne par Fribourg, sous réserve de ratification;

3^o Le Conseil d'Etat est chargé de faire au Grand Conseil un rapport sur les sacrifices qu'il estime pouvoir être imposés au canton de Fribourg, afin de faciliter la ligne la plus longue sur son territoire.

C'était là une batterie de taille, et le Gouvernement s'empessa de la mettre en position sur le rempart.

Il donna connaissance de ce décret aux cantons intéressés et aux deux compagnies de l'Ouest (Vaud) et du Central (Berne) en leur demandant si elles seraient disposées à entrer en négociations pour obtenir la concession totale ou partielle de la ligne sur territoire fribourgeois.

La réponse de la Compagnie du Central fut évasive et dilatoire. Par contre, la Compagnie de l'Ouest, par lettre du 17 décembre 1854, répondit qu'elle n'entrerait en négociations sur la demande de Fribourg que pour autant:

1^o que l'Etat de Fribourg couvrît, par une subvention, la différence entre le coût de la ligne par Fribourg et celui du tracé par Morat, différence fixée à 3½ millions;

2^o que le canton de Vaud consentît à modifier dans le sens d'un passage par Fribourg sa concession du 10 juin 1853.

Nous voici maintenant en 1855, année décisive dans le domaine des chemins de fer fribourgeois.

Elle débute par une agression extrêmement dangereuse, partie du canton de Vaud.

En date du 2 mars 1855, le Gouvernement vaudois transmettait au Conseil fédéral une demande de la Compa-

gnie de l'Ouest par laquelle, en application de l'art. 17 de la loi fédérale du 28 juillet 1852, l'Assemblée fédérale était priée d'accorder une concession pour la continuation du chemin de fer de l'Ouest, à travers le canton de Fribourg, par Morat et Laupen, attendu que Fribourg refusait cette concession contrairement à l'obligation contractée par la convention du 2 décembre 1852. Le Conseil d'Etat de Vaud appuyait cette démarche de la manière la plus instante et pria le Conseil fédéral de soumettre cette affaire à l'Assemblée fédérale avec un préavis favorable.

Cet art. 17 de la loi fédérale sur les chemins de fer, à l'emprise duquel on entreprenait de soumettre notre canton, disait ceci :

ART. 17. — « Si un canton refuse l'autorisation nécessaire pour l'établissement sur son territoire d'une ligne qui intéresse la Suisse ou une partie considérable du pays, sans entreprendre lui-même la construction de cette ligne, ou lorsqu'un canton entraverait d'une manière notable l'établissement ou l'exploitation d'une ligne, l'Assemblée fédérale aura le droit d'intervenir; elle pourra, après examen approfondi des circonstances spéciales, évoquer l'affaire à elle et prendre l'initiative des mesures nécessaires. »

Ainsi donc, le canton de Vaud émettait la prétention de faire contraindre le nôtre, par l'Assemblée fédérale, à livrer passage, malgré lui, à la ligne de l'Ouest suisse par Estavayer, Payerne et Morat.

Fribourg ne se laissa pas désarçonner par cette attaque brusquée. Il connaissait d'abord la situation de ses antagonistes dans cette prise d'armes, et cette position était loin d'être reluisante. La Compagnie du Central se débattait dans des difficultés financières inextricables, dont nous trouvons trace dans un mémoire élaboré en juillet 1929 par M. le Conseiller d'Etat Bœsiger, directeur bernois des Travaux publics, sur « La genèse de la construction du réseau des C.F.F. dans le canton de Berne ». Pour sa part, la Compagnie de l'Ouest, qui n'avait plus les ressources nécessaires pour achever le tronçon Morges-Yverdon, devait se mettre sous la coupe d'une entreprise financière étrangère, le Crédit mobilier français, qui achetait la plus

grande partie de ses actions, dans l'intention non dissimulée d'accaparer les voies ferrées de la Suisse.

Aussi la riposte ne se fit-elle point attendre. Aussitôt après avoir reçu copie des pièces que le Conseil fédéral avait envoyées, avec invitation de faire parvenir ses observations sans tarder, le Conseil d'Etat répondit aux demandes de la Compagnie de l'Ouest et de l'Etat de Vaud par une protestation énergique du 15 mai 1855, puis par un mémoire destiné à mettre à néant les arguments avancés par les recourants.

Il représenta d'abord que la convention du 2 décembre 1852 ne pouvait pas le lier, puisque le Grand Conseil, seul compétent pour donner force de loi à un traité, ne l'avait jamais ratifié et l'avait même implicitement désavoué lorsque, dans la session du 3 janvier 1854, le gouvernement avait proposé sans succès d'en faire l'application à la concession sollicitée par la Compagnie de l'Ouest. Quant à la ratification fédérale accordée à la concession vaudoise du 4 août 1853, elle ne peut empiéter sur la souveraineté fribourgeoise qui demeure intacte. Le mémoire, après un exposé des études faites et des conséquences qui s'y rattachaient, démontrait :

1° que l'application de l'art. 17 de la loi fédérale n'était pas justifiée, puisque Fribourg, loin de rejeter ou d'entraver l'exploitation ou la construction d'une ligne, voulait au contraire la ligne Yverdon-Payerne-Berne, mais dans la direction commandée par les intérêts généraux du pays;

2° que cette application, au surplus, n'était nullement justifiée dans les circonstances actuelles, du moment que le chemin de fer sur le territoire genevois n'est pas encore concessionné et que l'exécution du tronçon bernois, de Berne à la frontière, bien que concessionné à la Compagnie du Central, n'est pas assuré à cause de la crise européenne qui avait entraîné la dépréciation de ses actions.

Le message conclut :

en première ligne : A ce qu'il ne fût pas entré en matière sur la demande formulée par l'Ouest et appuyée par le Conseil d'Etat de Vaud contre Fribourg ;

en deuxième ligne: A ce que cette demande et toutes autres analogues qui auraient pu être formulées dans la même question devant la prochaine Assemblée fédérale, fussent écartées comme contraires au droit public fédéral et non justifiées par les circonstances.

Ce mémoire, dont la copie occupe 28 pages du procès-verbal du Conseil d'Etat, porte la date du 15 juin 1855.

On voit que Fribourg ne se contentait pas de réfuter la prétention vaudoise, mais qu'il entendait encore se prémunir à l'avance contre toute autre agression du même genre.

Au milieu de ces nuages menaçants, un fugitif rayon d'espoir vint ensoleiller le ciel fribourgeois.

Par lettre du 6 juillet 1855, M. Charles Kohler, banquier à Genève, agissant au nom d'une société anonyme où se trouvaient entre autres le général Dufour, MM. Bartholony, Louis Ador, demandait au Conseil d'Etat la concession d'une ligne de chemin de fer sur le territoire fribourgeois partant de Cheyres, passant par Payerne et près de Fribourg pour aboutir à la frontière bernoise. Fribourg accueillit avec empressement ces ouvertures et le Conseil d'Etat chargea sa commission des chemins de fer d'entrer en pourparlers avec la Compagnie. Pour activer, on pria M. Kohler de formuler par écrit ses propositions, de façon à aboutir au plus tôt à une convention permettant d'obtenir la sanction de l'Assemblée fédérale dans le plus bref délai possible.

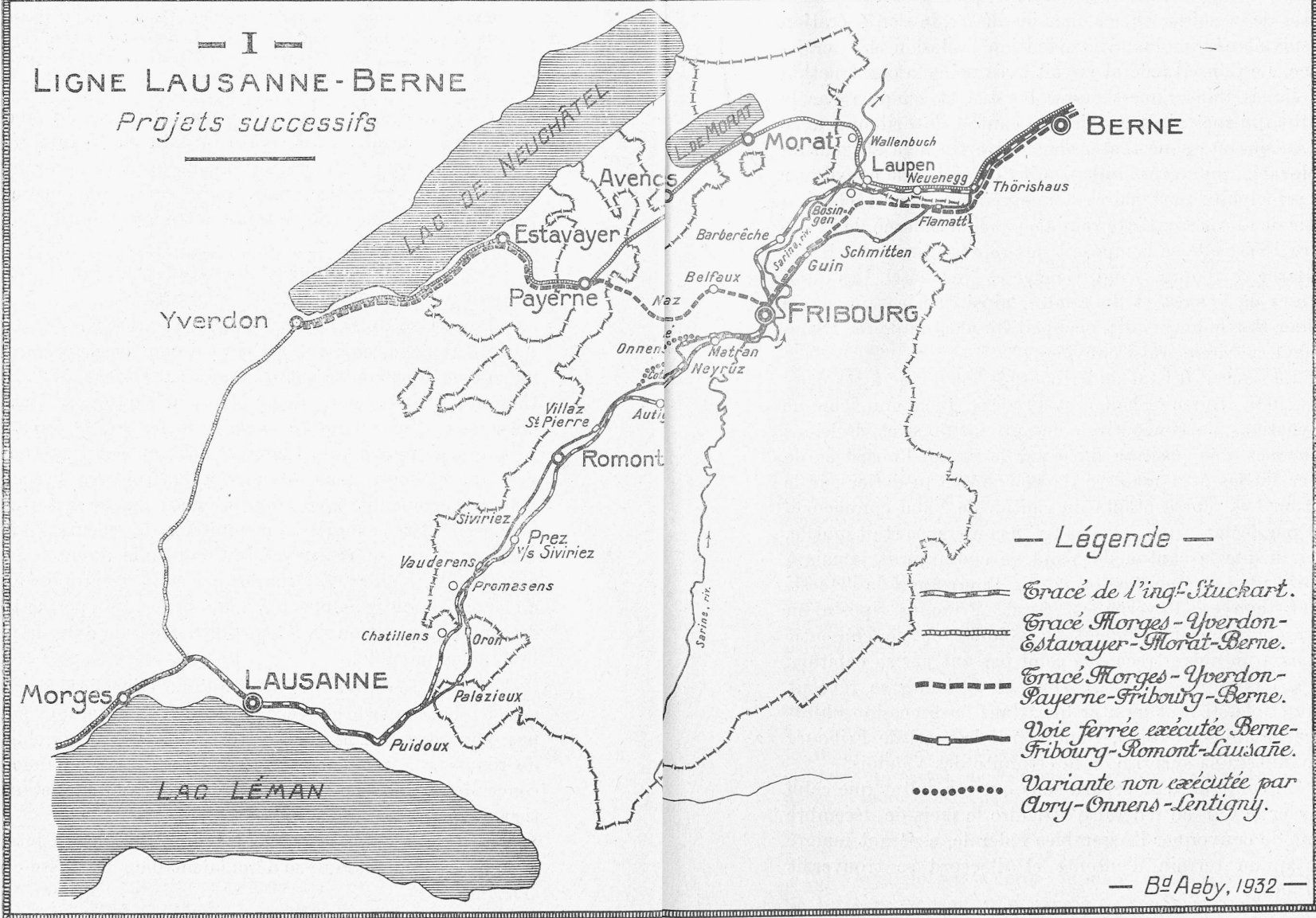
Mais cette espérance ne fut qu'une étincelle; découragée et rebutée par le gouvernement de Vaud, qui ne voulait pas démordre de son idée, cette compagnie se vit obligée de renoncer à son entreprise; elle retira sa demande de concession, et les démarches tentées pour obtenir le maintien de ses offres n'eurent aucun succès.

Le Conseil fédéral, cependant, portait un vif intérêt avec les événements qui se déroulaient dans la Suisse occidentale.

— I —

LIGNE LAUSANNE-BERNE

Projets successifs



— Légende —

-  *Tracé de l'ing^r Stuckart.*
-  *Tracé Morges - Yverdon - Estavayer - Morat - Berne.*
-  *Tracé Morges - Yverdon - Payerne - Fribourg - Berne.*
-  *Voie ferrée exécutée Berne - Fribourg - Romont - Lausanne.*
-  *Variante non exécutée par Abry - Onnens - Lentigny.*

Tandis qu'elle échappait aux risques et aux responsabilités de la naissance des chemins de fer, la Confédération en suivait néanmoins avec attention l'éclosion et la croissance. Le Conseil fédéral voyait avec peine la construction des lignes dans l'ouest suisse arrêtée et bloquée par le conflit qui mettait aux prises le canton de Fribourg avec ses voisins et, pour tenter de mettre fin à la stagnation déplorable qui en résultait, il prit l'initiative de convoquer les principaux partenaires à une réunion pour tâcher de sortir de l'impasse. Cette réunion eut lieu à Berne, le 11 octobre 1855; elle se composait des représentants des Etats de Berne, Fribourg, Vaud, Genève et Neuchâtel. Les Compagnies de l'Ouest et du Centre, ainsi que la Compagnie Kohler-Bartholony, qui s'occupait du chemin de fer Lyon-Genève, y furent aussi conviées.

Le Conseil d'Etat de Fribourg avait donné à ses délégués, MM. Julien Schaller et Frédéric Biemann, comme instructions de concourir à des propositions et décisions conformes à la position fixée par le Grand Conseil et de rester fidèles à la manière de voir suivie jusqu'ici par le canton. Les représentants du canton de Vaud commencèrent par déclarer que, à leur avis, la conférence était inutile, attendu que le canton de Vaud ne consentirait jamais à modifier le tracé concessionné à la Compagnie de l'Ouest, par Estavayer, Payerne et Morat. Fribourg riposta en affirmant inébranlablement sa volonté de ne consentir jamais à un autre tracé que celui passant par sa capitale. Ainsi, l'antagonisme entre Vaud et Fribourg se révélait irréductible. Il faut ajouter que, dans la discussion plutôt orageuse qui se déroula, Genève prit le parti de Fribourg et manifesta sa surprise de la conduite des Vaudois.

La conférence se sépara sans autre résultat que celui de prier le Conseil fédéral d'attendre le mois de décembre avant de convoquer l'Assemblée fédérale, espérant malgré tout qu'un terrain d'entente et d'accord se trouverait d'ici là.

Répondant à une nouvelle circulaire du Conseil fédéral, du 8 octobre 1855, le gouvernement fribourgeois lui adressa, en date du 7 novembre suivant un deuxième mémoire complétant celui du 15 juin. Il y reprenait, avec une nouvelle insistance, ses premiers arguments et s'employait à démontrer que le canton de Fribourg ne pouvait, sous aucun des prétextes invoqués, se trouver contraint de livrer à la Compagnie de l'Ouest le passage qu'elle exigeait à travers notre territoire.

Voici les conclusions de ce document :

a) Nous opposons à la demande de la Compagnie de l'Ouest une première fin de non-recevoir, parce que l'approbation fédérale accordée à la concession étant expirée, la Compagnie doit l'obtenir à nouveau de la Haute Assemblée fédérale, pour que celle-ci puisse entrer en matière sur l'objet de cette demande. En outre, nous nous opposons d'avance à ce que l'approbation lui soit accordée pour le passage sur notre territoire.

b) Nous opposons à cette demande une seconde fin de non-recevoir, tirée de ce que la haute Assemblée fédérale ne peut ni ne doit recourir à la mesure extrême de la contrainte, avant d'avoir épuisé les autres moyens qu'elle a devers elle pour terminer amiablement le différend; de ce que le canton de Fribourg n'a pas été constitué en demeure d'exécuter lui-même la ligne par la direction de Fribourg, et subsidiairement de bonifier à la Compagnie de l'Ouest la différence de coût entre les deux directions.

c) Nous concluons au rejet de la demande au fond de la Compagnie de l'Ouest, parce que Fribourg ne se trouve dans aucun des cas prévus par l'art. 17 de la loi fédérale sur les chemins de fer; parce que le droit de fixer la direction d'une ligne de chemin de fer à l'exclusion de toute autre, formant un accessoire de celui d'accorder la concession du chemin lui-même, lequel a été laissé aux cantons, Fribourg ne peut être dépouillé de ce droit.

Nous avons terminé; Daigne le Tout-Puissant, qui a inspiré la Haute Assemblée fédérale dans d'autres délibérations où les destinées du canton de Fribourg s'agitaient dans sa balance, la diriger encore dans celle-ci.

Et c'est signé:

Le Président, J. SCHALLER.
Le Chancelier, MARRO.

Ce langage, fier et ferme, montre combien, à ce moment là, Fribourg se sentait persuadé de son bon droit, comme aussi de la très grande importance qu'il y avait à obtenir

pour la capitale du canton la ligne de chemin de fer. Derrière lui, pour étayer et renforcer son action, se tenait le notaire Cuony, avec son Conseil communal de Fribourg et son Comité central des chemins de fer.

Le protocole des séances du Conseil communal de la ville de Fribourg pour l'année 1855 contient mention de nombreuses décisions ou démarches sur la question des



Jean-Augustin Cuony,
syndic de Fribourg
1849-1857.

chemins de fer. Dès le mois de janvier, on enregistre le succès plutôt platonique de demandes d'intervention de la ville de Berne pour soutenir les revendications de Fribourg au sujet du tracé.

En séance du 13 avril, le Conseil communal se trouve inopinément en face d'un projet quelque peu ahurissant d'un Muller Marcel, qui fait part d'une idée qui lui est venue de faire passer la ligne par Bourguillon et de l'amener aux environs des Pilettes au moyen d'un viaduc sous le Breitfeld, avec tunnel sous la porte de Bourguillon. Le Conseil communal classe cette proposition moyennant quelques compliments et politesses à son auteur.

Le 27 avril, le Conseil communal étudie l'idée d'intéresser la Bourgeoisie à son projet de subvention à la ligne de chemin de fer.

La ville de Fribourg s'était aussi adressée à celle de Lausanne pour la prier de la seconder dans ses travaux dans ce domaine de la voie ferrée. La réponse de la ville de Lausanne, datée du 25 mai 1855, est ce qu'elle devait être, à savoir que la grande sympathie éprouvée pour les chers voisins de Fribourg n'empêche pas la capitale vaudoise de décliner cette demande, vu la manière de voir du gouvernement vaudois.

Le 3 juillet, le Conseil communal de Fribourg fait dresser par ses forestiers un état des bois que les forêts de la ville seraient éventuellement en mesure de fournir comme prestations en nature pour traverses du chemin de fer, en lieu et place d'une subvention en espèces.

Le 12 octobre 1855, le Conseil communal entend lecture d'une missive à lui adressée par la Commission du Conseil d'Etat pour les chemins de fer. Cette lettre a la teneur suivante :

« La Commission spéciale du Conseil d'Etat pour les chemins de fer chargée par cette autorité de faire toutes les démarches utiles dans le but d'amener à bien cette question vitale pour notre canton, estime que le moment est venu pour le Conseil communal de faire usage des pleins pouvoirs qu'il a reçus de l'assemblée communale à ce sujet et d'énoncer d'une manière positive la part des sacrifices que la ville s'engage à supporter pour réaliser la ligne par ou près la capitale.

« Soit qu'il s'agisse d'obtenir un vote du Grand Conseil ou la part du canton à cette grande œuvre, soit qu'il s'agisse de démontrer par des documents sérieux et positifs à l'Assemblée fédérale que le canton de Fribourg est prêt à faciliter par des sacrifices un passage que la compagnie de l'Ouest prétend contester, il devient nécessaire de se prononcer par des offres positives.

« Nous ne doutons nullement qu'appréciant la situation critique qui nous menace de perdre à jamais les avantages de la grande voie perfectionnée de communication en présence des intérêts immenses qui se rattachent à la voie ferrée pour la ville de Fribourg, le Conseil communal prendra une attitude digne de ses précédents et de sa haute mission. Nous espérons qu'il se pronon-

cera pour une large participation à la somme des sacrifices nécessaires et que cette décision sera étayée d'un engagement formel envers l'Etat.

« De son côté, l'Etat emploiera tous ses efforts pour que dans les négociations à intervenir, ces sacrifices soient diminués autant que possible et combinés de manière à en faciliter le support quant à l'exécution. Nous référant pour tous ultérieurs renseignements aux ouvertures et communications verbales faites à votre président et au Comité central des chemins de fer dans notre conférence du 11 courant, nous vous prions d'agrèer...

Sign. : BIELMANN.
SCHALLER. »

Cette lettre du Conseil d'Etat à la commune de Fribourg est caractéristique. Elle nous fait sentir, après trois quarts de siècle, les inquiétudes du Gouvernement et la confiance qu'il mettait dans l'appui de la ville de Fribourg.

A l'heure dont nous rappelons le souvenir, en effet, le canton de Fribourg n'était pas unanime dans les revendications présentées en faveur de la capitale. Le projet de la Compagnie de l'Ouest conservait de nombreux adhérents dans la contrée nord et ouest du pays. Estavayer et Morat n'assistaient pas sans quelque inquiétude à cet effort de déplacement vers le chef-lieu, qui menaçait de les dépouiller des bénéfices qu'ils escomptaient et de briser les rêves d'avenir qu'ils avaient caressés. Pour Morat, le contre-coup du déplacement était décisif et fatal; pour Estavayer, le problème demeurait incertain, attendu que le tracé en vue demeurait, même pour les plus ardents champions de la ligne par Fribourg, celui d'Yverdon-Estavayer-Payerne-Fribourg-Berne. La direction par la vallée de la Glâne ou de la Gruyère, ne se présentait encore que confusément.

Aussi, les populations de la Broye et surtout du Lac commencèrent-elles aussi à s'agiter, à tenir assemblées et réunions pour protéger leurs intérêts.

La ville de Fribourg prit alors une attitude énergique et courageuse qui s'exprima non plus par des discours et des paroles, mais par l'engagement formel de contribuer

par une prestation financière à la réalisation du progrès qu'elle appelait de ses vœux.

Dans sa séance du 12 octobre 1855, le Conseil communal de la ville de Fribourg prenait l'engagement de contribuer par une somme de fr. 70 000.— pour la construction du viaduc de Grandfey. Quelques jours après, le 30 octobre, il décidait de convertir cette participation en une prise d'actions de deux millions pour le cas où l'Etat deviendrait concessionnaire de la ligne par Fribourg.

Entre temps, le Comité central, présidé également par le syndic Cuony, lançait un manifeste dans le public pour signaler et souligner la nécessité absolue d'un chemin de fer par le centre du canton. L'appel se terminait par ces trois affirmations lapidaires :

Il nous faut un chemin de fer.

Il faut que le chemin de fer passe par le centre du canton.

Pour atteindre ce but, nous sommes prêts aux plus grands sacrifices.

Cette proclamation rencontra un écho sympathique et enthousiaste. Communes et particuliers offrirent leur adhésion et promirent leur participation effective.

Ainsi, Fribourg affirmait ses droits et se déclarait prêt à la lutte pour les défendre. La ville et une grande partie de la campagne se levaient et manifestaient une inébranlable volonté d'aller de l'avant courageusement, malgré les obstacles et les périls. C'est dans cette atmosphère que se réunit le Grand Conseil en session d'octobre 1855. Le message du Gouvernement, en vue de la construction par l'Etat avait été tiré à 1200 exemplaires français et allemands distribué et répandu dans tout le canton.

Voici la conclusion de ce message :

Fondés sur ces motifs, nous n'hésitons pas à vous proposer :
Que le chemin de fer, sur territoire fribourgeois faisant partie de la ligne Berne-Genève partant de Thörishaus et passant par

Fribourg, Payerne, Estavayer pour aboutir à la frontière vaudoise près de Cheires sera entrepris par l'Etat.

Après une discussion qui occupa deux journées pleines, le Grand Conseil adopta, en séance du 27 novembre 1855, le décret relatif à l'établissement du chemin de fer dans le canton de Fribourg, dont voici les principales dispositions :

1. — La construction de la ligne de chemin de fer faisant partie de la ligne de Berne à Genève, située sur le territoire fribourgeois, est déclarée d'utilité publique.

L'Etat de Fribourg entreprend l'établissement de cette partie de la ligne, dans la direction de Thörishaus-Fribourg-Payerne-Estavayer-Yverdon.

2. — L'entreprise portera le nom: *Chemin de fer du canton de Fribourg*, soit *Centre-Ouest Suisse*.

3. — Aucune autre entreprise de chemin de fer ne sera autorisée sur territoire fribourgeois, dans la direction de Thörishaus à Payerne.

4. — La construction du chemin de fer du canton de Fribourg, soit *Centre-Ouest-Suisse* évaluée au capital de neuf millions, s'exécutera au moyen d'actions et d'obligations de 500 fr. chacune sous la garantie spéciale du chemin de fer et de ses valeurs. Il pourra être émis des coupons d'actions de 100 fr.

5. — L'Etat a la direction et la surveillance générale de l'entreprise. Il y contribuera par un capital en actions, qui ne sera pas inférieur à deux millions et qui ne pourra pas excéder trois millions.

Les plans et devis de l'ingénieur Etzel serviront de base à la construction du chemin, sauf les améliorations d'exécution.

.....

8. — En vue des dispositions de l'article précédent et aussitôt que les actions souscrites auront atteint le chiffre provisoire de cinq millions, les actionnaires se réuniront en Société...

18. — Le Conseil d'Etat nommera l'ingénieur en chef, chargé de la direction des travaux techniques, pendant toute la durée de la construction.

.....

22. — Les travaux de terrassement et de construction du viaduc sur la Sarine devront commencer au plus tard le 1^{er} juillet 1856.

La construction du chemin de fer devra être achevée au plus tard le 1^{er} juillet 1861.

.....

Donné en Grand Conseil, à Fribourg, le 27 novembre 1855.

Le Président : LÉON PITTET.

Le 2^{me} secrétaire : AD. MONNERAT.

Ayant pris cette héroïque décision, le Grand Conseil se sépara, laissant au Gouvernement le soin d'en poursuivre l'application et l'exécution.

Ces débats à peine terminés, les compagnies voisines bernoises et vaudoises revinrent à la charge pour demander cette fois-ci solidairement, la concession d'un chemin de fer par Faoug et Morat, sur Laupen.

Le Conseil d'Etat répondit simplement en adressant à chacune de ces compagnies un exemplaire du décret récemment porté par le Grand Conseil. Ce décret fut également communiqué aux Etats qui avaient signé la convention du 2 décembre 1852, comme aussi au Conseil fédéral qui était prié, au surplus, de porter la question, pour ratification, devant l'Assemblée fédérale.

Il s'agissait encore, pour le canton de Fribourg, d'obtenir la ratification de l'Assemblée fédérale en faveur de son décret récent.

Les autorités fédérales se trouvaient en présence de deux sollicitations opposées: l'une, celle de la Compagnie de l'Ouest, appuyée de toutes ses forces par l'Etat de Vaud, réclamait le passage forcé par Yverdon-Estavayer-Payerne-Morat-Laupen pour se souder à la ligne bernoise; l'autre, celle du canton de Fribourg, consistait dans la construction par l'Etat, de la ligne Yverdon-Estavayer-Payerne-Fribourg-frontière bernoise, à l'exclusion de tout autre tracé.

Les préliminaires du débat devant les Chambres fédérales prirent fâcheuse et déconcertante tournure. Le Conseil fédéral, en effet, émit un préavis nettement défavorable aux projets fribourgeois, en date du 28 décembre 1855. Il se prononça pour la direction par Morat, faisant par là fléchir la souveraineté de notre canton au profit du canton de Vaud, et proposa à l'Assemblée fédérale de ne pas entrer en matière sur le décret du Grand Conseil fribourgeois, mais au contraire, de l'astreindre à accorder une concession forcée aux compagnies de l'Ouest et du Centre en direction de Laupen-Morat-Payerne-Estavayer.

Entre temps, le peuple de Fribourg déployait une ardeur merveilleuse, et les souscriptions affluaient. Leur chiffre atteignit promptement les prévisions du décret. En séance du 14 janvier 1856, le Conseil d'Etat apprenait que le montant d'un million de fr. demandé aux communes et aux particuliers était déjà dépassé et qu'on pouvait convoquer les actionnaires.

L'Assemblée fédérale se réunit dans le courant de janvier 1856. Elle refusa de suivre le Conseil fédéral et de porter atteinte à la souveraineté du canton de Fribourg.

Après des débats solennels qui durèrent plusieurs jours, l'Assemblée fédérale prit l'arrêté du 6 février 1856, concernant le chemin de fer dans le canton de Fribourg. En voici les dispositions essentielles :

ART. 1. — L'approbation fédérale est accordée au décret du Grand Conseil du canton de Fribourg, du 27 novembre 1855, concernant l'établissement d'un chemin de fer dans le canton de Fribourg dans la direction de Thörishaus, Fribourg, Payerne et Yverdon.

.....

(Suivent des art. relatifs au rachat futur par la Confédération.)

ART. 4. — Les travaux de terrassement pour le chemin de fer devront commencer d'ici au 1^{er} juillet 1856 et il sera en même temps fourni une justification suffisante d'un côté des moyens de continuer l'entreprise sur le territoire fribourgeois, de l'autre côté pour une jonction assurée avec une ligne allant à Genève; l'expiration de ce délai sans l'accomplissement de ces conditions aura pour effet de faire considérer l'approbation fédérale comme nulle et non avenue pour le décret du Grand Conseil du canton de Fribourg.

Le Conseil fédéral est invité à veiller à ce que les travaux de quelque importance ne soient pas commencés sur le territoire fribourgeois avant que ce canton ait fourni d'une manière satisfaisante la justification demandée des moyens pécuniaires nécessaires à la construction du chemin de fer sur le territoire fribourgeois.

.....

ART. 7. — Il n'est pas donné suite, pour le moment, aux demandes des Compagnies du Centre et de l'Ouest tendant à obtenir une concession forcée contre le canton de Fribourg pour l'établissement d'un chemin de fer sur le territoire fribourgeois dans la direction de Laupen par Morat à Payerne et Yverdon.

Pour le cas toutefois où Fribourg n'observerait pas le délai fixé à l'art. 4, le Conseil fédéral est chargé déjà actuellement de faire les propositions nécessaires à la session ordinaire de l'Assemblée fédérale en juillet 1856, pour accorder la direction par Morat et déterminer les conditions de la concession à établir à cet égard.

Ce décret fédéral fut voté le 1^{er} février 1856 par le Conseil national et le 6 février 1856 par le Conseil des Etats.

Les raisons qui commandèrent la décision des Chambres fédérales, ainsi qu'il ressort de la lecture des rapports des commissions et du compte-rendu des débats, furent sans doute le souci de ne point léser l'autonomie d'un canton confédéré et de ne pas porter atteinte aux intérêts du canton de Fribourg. Mais le débat fut dominé par des considérations stratégiques.

Les menaces de guerre surgissaient de différents côtés, puisque, à la fin de cette année 1856, Dufour devait conduire l'armée fédérale aux frontières pour défendre Neuchâtel contre la Prusse.

Les intérêts militaires de la Confédération exigeaient de toute évidence, une ligne intérieure, centrale, à l'abri d'un coup de main et capable de transporter les troupes et le matériel en toute sécurité. Les colonels des Chambres fédérales conseillaient même déjà alors au canton de Fribourg de se diriger, à partir de la capitale, directement vers Lausanne, sans opérer le détour par Yverdon.

L'arrêté fédéral du 6 février 1856 contient l'amorce des deux grandes lignes actuelles, Genève-Lausanne-Berne-Zurich-Romanshorn et celle du pied du Jura.

En résumé, après une lutte laborieuse de plus de dix ans, le petit peuple de Fribourg, avec un beau courage, avait conquis pour sa capitale la ligne de chemin de fer.

LA CONSTRUCTION DE LA LIGNE

**L'Etat de Fribourg entreprend l'exécution de la ligne
de chemin de fer.**

Le décret de l'Assemblée fédérale du 7 février 1856, qui sanctionnait la décision du Grand Conseil de diriger sur Fribourg la voie ferrée à construire, portait, comme un cerf-volant sa charge de papillottes, des conditions rigoureuses et des réserves sérieuses, dont l'inexécution entraînait pour notre canton la peine de forclusion.

Ces clauses et obligations visaient la date du commencement des travaux (1^{er} juillet 1856), les garanties à fournir et la liaison de la voie ferrée en direction de Genève.

Pour se conformer aux prescriptions de l'arrêté fédéral et se mettre en mesure de les exécuter ponctuellement, le Gouvernement fribourgeois fit diligence.

Le 9 février 1856, il adressait à sa commission spéciale du chemin de fer, composée des conseillers d'Etat Schaller et Biemann, la missive suivante:

Comme la question relative au chemin de fer du canton de Fribourg a obtenu une solution très favorable, et qu'il est urgent de donner suite à cette affaire, nous avons l'honneur de vous faire connaître que nous avons maintenu la mission qui vous a été confiée, de préparer et d'activer les travaux préparatoires du chemin de fer en tout ce qui concerne l'Etat, dans la ferme conviction que vous continuerez à y vouer tout le zèle et l'activité que vous y avez voué jusqu'ici.

Agréez....

Signé: p. *Le Président,*
WICKY.

Le Chancelier,
MARRO.

Ensuite, sans perdre un seul instant, le Gouvernement s'employa à se procurer la collaboration d'ingénieurs pour procéder aux études et à leur réalisation prochaine. Il passa, le 17 février 1856, avec M. Blotnitzki, ingénieur

au service de l'Etat de Genève, une convention dont voici les dispositions essentielles:

CONVENTION

passée entre le Conseil d'Etat du canton de Fribourg d'une part et M. l'ingénieur Blotnitzki, d'autre part.

ART. 1.

Le Conseil d'Etat du canton de Fribourg nomme M. l'ingénieur L. Blotnitzki, ingénieur en chef de l'entreprise du chemin de fer fribourgeois et le charge d'exécuter les travaux préparatoires ainsi que de diriger la construction des voies ferrées:

a) depuis le point de jonction du chemin de fer du Centre-Suisse à la frontière des cantons de Fribourg et Berne, près de Thörishaus, jusqu'à Fribourg;

b) depuis Fribourg jusqu'à la jonction du chemin de fer de l'Ouest, frontière vaudoise, dans la direction fixée par le décret du 27 décembre 1855 (Direction Payerne-Yverdon) ou qui sera ultérieurement fixée par le Grand Conseil en vertu de l'art. 24 du même décret.

(On observe ainsi que, si le tracé Thörishaus-Fribourg demeurerait, aux yeux du Conseil d'Etat, définitivement acquis, par contre, la suite en direction de Lausanne restait encore indéterminée.)

ART. 2.

M. Blotnitzki s'engage à commencer, immédiatement après la conclusion de la présente convention, les travaux préparatoires pour la première section du chemin de fer du canton de Fribourg désignée à l'art. 1 litt. *a* et d'en hâter l'achèvement, selon les instructions jointes à la présente convention, de telle façon que la Direction soit en mesure:

a) d'accorder son approbation à la direction générale du tracé depuis la frontière bernoise et fribourgeoise jusqu'à Fribourg, à la situation du pont sur la Sarine près Fribourg et à l'emplacement des embarcadères et stations de cette section du chemin de fer du canton de Fribourg, au plus tard jusqu'au 1^{er} mai 1856;

b) de concéder à des entreprises un ou plusieurs lots pour les travaux de fondations du chemin de fer, au plus tard, jusqu'au 1^{er} juin 1856;

c) d'être nanti des plans et devis complets concernant les travaux de fondation de la dite section au plus tard jusqu'au 15 juillet 1856.

L'ingénieur Blotnitzki reçut d'abord fr. 10 000.— comme indemnité fixe payée une fois pour toutes, puis un traitement annuel de fr. 10 000.—. Il était prévu, en outre, une indemnité globale de fr. 10 000.— au cas où, après son entrée en fonctions, une autre solution interviendrait, qui obligerait l'ingénieur en chef à renoncer à son emploi.

Cette convention fut approuvée par le Conseil d'Etat, en date du 22 février 1856.

Les instructions, ou cahier des charges, qui accompagnaient cet engagement, portaient, in fine, cette disposition générale :

Le travail complet que M. Blotnitzki devra fournir à la Direction du chemin de fer du canton de Fribourg, touchant les travaux de fondation de la voie consiste donc dans les pièces suivantes :

1. — Plan de situation et profil en long pour déterminer la direction générale du tracé, échelle 1 : 25 000.

2. — Plan de situation détaillé de tout l'emplacement de la voie, divisé par communes et porté sur les plans cadastraux, à l'échelle de 1 : 1000, pour servir à l'acquisition des terrains, ainsi qu'un état divisé par communes, des terrains à acquérir.

3. — Plan de situation détaillé de tout l'emplacement de la voie, échelle 1 : 1000.

Profil en long 1 : 2000, respectivement 1 : 200.

Profils en travers: 1 : 100.

Projets pour tous les travaux d'art et devis, divisé par lots, pour servir à la concession et à l'exécution des travaux de fondation.

En plus, la Commission se réservait la latitude de soumettre encore les résultats des travaux de son ingénieur à l'appréciation de M. Etzel, ingénieur de la Compagnie du Centre Suisse.

M. Blotnitzki se mit aussitôt à la besogne. Il s'adjoignit, pour ses travaux préliminaires, son compatriote Stryjenski, réfugié polonais et cartographe éminent, qui prit le titre d'ingénieur de section.

Ici, nous voyons reparaître, pour la seconde fois, la silhouette un peu énigmatique de l'ingénieur hambourgeois Stuckart qui, on s'en souvient, avait en 1845 déjà,

montré du doigt au Conseil d'Etat le tracé auquel, après onze ans de lutttes, d'hésitations et de variations, on allait enfin revenir.

Le Gouvernement crut expédient de consulter ce précurseur, qui au surplus, se recommandait de l'ingénieur Etzel, sous les ordres de qui il avait travaillé, et qui, pour lors, prenait logis à l'hôtel Zæhringen; on lui confia le soin d'étudier, pour sa part, un tracé Fribourg-Thörishaus, moyennant une récompense de fr. 100.— au km. courant. Mais des difficultés ne tardèrent pas à surgir entre lui et l'ingénieur en chef Blotnitzki, de telle sorte qu'une lettre de Julien Schaller à son collègue Biemann, du 5 mars 1856, nous apprend que le vieux Stuckart est devenu grincheux et malcommode et qu'il ne reste plus décidément qu'à le congédier.

Le 15 avril 1856, le Conseil d'Etat était déjà en mesure de prononcer l'adjudication du levé cadastral de la ligne de chemin de fer entre Fribourg et Thörishaus. Suivant le cahier des charges, ce travail devait s'opérer sous la direction de l'ingénieur en chef et, pour le moment, se limiter aux parties de la ligne comprises entre la Sarine et le ravin de Guin ainsi qu'à celles comprises entre Mühletal et la frontière bernoise, près de Thörishaus. Le tracé devait se faire sur une largeur de 250 pieds de chaque côté de la ligne prévue. Le travail fut adjugé à MM. les commissaires Müller et Sudan, au prix de fr. 2.— les 100 pieds courants pour la partie comprise entre la Sarine et le Mühletal et de fr. 2.50 pour la partie de Mühletal à Thörishaus.

L'organisation de la Société des chemins de fer fribourgeois, de son côté, marchait cependant bon train. Le décret cantonal du 27 novembre 1855 avait institué une entreprise, déclarée d'utilité publique, dont l'Etat aurait la direction et la haute surveillance. La partie économique et financière devait être gérée par les actionnaires, dont l'Etat était le principal intéressé, avec la commune de Fribourg. Cette société se devait constituer dès que le capital souscrit atteindrait le chiffre de 5 millions.

La première assemblée des actionnaires eut lieu le dimanche, 27 janvier 1856, à la Grenette, à Fribourg. 792 actionnaires, porteurs de 9776 actions, étaient présents. M. Julien Schaller, président du Conseil d'Etat, dirigea les débats. Il rappela, dans un discours vibrant, le décret du Grand Conseil et informa l'assemblée que le nombre d'actions du chemin de fer, de fr. 500.— souscrites à ce jour, s'élevait, outre les 8000 actions de l'Etat et de la Ville, à 2597 $\frac{1}{2}$. Le total des souscriptions atteignait ainsi fr. 5 298 750.—.

A l'unanimité, l'assemblée adopta d'abord les deux résolutions suivantes :

1^o Il sera fait un premier versement de fr. 50.— par action au 31 mars prochain et un second versement du même montant au 30 juin.

2^o Le Conseil d'administration est invité de continuer, vu l'élan général qui se manifeste, la souscription d'actions, jusqu'à concurrence de six millions.

Les scrutateurs de l'assemblée furent :

MM. Chollet, ancien commissaire général ;

Girod-Buchs, député, à Romont ;

Kolly, Jean-Baptiste, anc. député, à Treyvaux ;

Pillonel, receveur, à Estavayer.

MM. Guérig, notaire et Cosandey, inspecteur des ponts et chaussées, fonctionnaient comme secrétaires de l'assemblée.

On procéda ensuite à l'élection des six membres du Conseil d'administration dont la désignation était dévolue à l'assemblée suivant l'art. 11 du décret du Grand Conseil. Le nombre de votants étant de 792, la majorité absolue est de 397.

Ont obtenu des suffrages :

MM. Schaller, Julien, président 780

Vonderweid, Alfred, conseiller d'Etat . 791

Cuony, syndic de Fribourg 780

Diesbach, Alphonse, de Rosières . . . 791

Gœldlin, Franç., négociant, à Fribourg. 787

Tschann-Zeerleder, banquier, à Berne	790
• Castella, Eugène	9
Chollet, commissaire	4
Ræmy, capitaine	8
Bielmann, Frédéric, conseiller d'Etat	3
Girod-Buchs, notaire	1

Furent en conséquence nommés membres du Conseil d'administration, MM. Schaller, Vonderweid, Cuony, Diesbach, Gœldlin et Tschann-Zeerleder.

Ce même dimanche soir, le Conseil d'Etat a nommé, pour sa part, membres du Conseil d'administration: MM. Pittet, directeur de la Caisse hypothécaire, Frédéric Bielmann, conseiller d'Etat, et Maurice Techtermann, ancien conseiller d'Etat.

Ainsi mis sur pied, le Conseil d'administration s'est réuni le lendemain matin pour se constituer. Il a désigné comme président, M. Julien Schaller; vice-président, M. Maurice Techtermann; secrétaire, M. Albert Cuony.

Le Conseil d'administration commença par élaborer ses statuts dont le projet avait été préparé par son président, Julien Schaller. Les actionnaires approuvèrent ces statuts dans leur assemblée générale du 25 mai 1856, sans discussion et à l'unanimité. Ils procédèrent ensuite à la nomination de deux membres du Comité de direction, qui furent MM. Julien Schaller et Vonderweid, conseillers d'Etat. Le Gouvernement approuva ces statuts le surlendemain et désigna M. Pittet, directeur, comme son représentant. Albert Cuony fonctionna également comme secrétaire de ce comité.

Ce comité du chemin de fer du canton de Fribourg, soit du Centre-Ouest Suisse, dura du 1^{er} juin au 31 décembre 1856.

EMPRUNT DE 4 MILLIONS

L'Etat et la ville de Fribourg avaient souscrit chacun 4000 actions de fr. 500.— pour le chemin de fer. En vue

de trouver les moyens de s'acquitter des obligations que leur imposait cet engagement, on finit, après de nombreuses démarches infructueuses, par trouver prêteur auprès de la Banque d'assurance sur la vie et d'Epargne, et de la Banque Benedikt frères, à Stuttgart, pour la somme de fr. 4 000 000.—. Les préliminaires de cette opération furent posés à Berne, le 18 mars, et l'acte, sur papier timbré, fut signé, le 6 mai 1856, par le syndic Cuony, pour la ville de Fribourg, et par le président du Gouvernement Castella, pour l'Etat.

L'intérêt était fixé au 5%, et les prêteurs s'attribuaient une provision de 3%, dont 2 pour cent seront acquittés sur la somme entière de 4 millions, par fr. 80 000.— par prélèvement sur le premier versement capital, et le 1% acquitté à raison de chaque versement. En d'autres termes, le prêteur retiendra sur le premier versement stipulé une somme de fr. 85 000.— et sur les paiements suivants un montant de fr. 5000.— pour chaque fr. 500 000.—. Les versements devaient s'échelonner sur les années 1856, 1857, 1858 et 1859. L'amortissement de cette dette devait commencer au plus tard, à partir du 1^{er} avril 1863, de manière que le capital entier soit remboursé en 35 annuités; l'annuité comportera, y compris l'intérêt annuel, le 6,3% soit fr. 63.— par 1000 fr.

Ce fut le premier emprunt fribourgeois pour le chemin de fer, contracté en commun par l'Etat et la ville de Fribourg.

LA COMPAGNIE FRANÇAISE

Tandis que l'Etat de Fribourg se mettait bravement à l'œuvre pour entreprendre son chemin de fer, une nouvelle éclata comme une aurore boréale dans le ciel fribourgeois, le soir du 21 mars 1856. Un bulletin extraordinaire des journaux informait la population que deux délégués du canton de Fribourg, MM. Gœldlin et Urbain Schaller (frère du conseiller d'Etat) venaient de signer à Paris une con-

vention avec une Compagnie puissante, laquelle se charge de la construction de la ligne de chemin de fer entre Berne, Fribourg et Lausanne à des conditions très abordables.

Les fondements de l'entente avaient été fixés à Paris le 18 mars 1856 et la convention définitive fut signée à Fribourg le 8 avril suivant, à la suite d'une conférence tenue le 5 avril. Voici les principales dispositions de cet acte, qui offre une très grande importance, puisqu'il pose les bases définitives sur lesquelles va se construire le chemin de fer.

CONVENTION

*concernant la concession de la ligne de Berne, à Lausanne,
par Fribourg.*

Entre MM. Julien Schaller et Biemann, conseillers d'Etat, composant la Commission spéciale du Conseil d'Etat du canton de Fribourg, pour la question des chemins de fer, d'une part

Et MM. Jean-Charles Rivet, administrateur de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest et celle du chemin de fer de Lyon à Genève, demeurant à Paris, rue du Marché d'Aguesseau, N° 8, agissant tant en son nom qu'en vertu des pouvoirs à lui donnés par M. Antoine Pierre Hély d'Oissel, vice-président du Conseil d'administration du chemin de fer de Lyon à Genève, administrateur de celui de Lyon à la Méditerranée, demeurant à Paris, rue d'Anjou St-Honoré, N° 32, dont une expédition est ci-annexée,

Et Christian-Frédéric Kohler, administrateur du chemin de fer de Lyon à Genève, banquier, demeurant à Genève, d'autre part,

Il a été convenu ce qui suit:

ART. 1. — Le Conseil d'Etat au nom de l'Etat de Fribourg, et sous ratification des pouvoirs compétents, concède à MM. Rivet, Hély d'Oissel et Kohler, ou à la Compagnie qu'ils indiqueront, laquelle compagnie devra être agréée par le Conseil d'Etat, le droit d'établir et d'exploiter un chemin de fer sur le territoire du canton de Fribourg, dans les directions ci-après désignées.

ART. 2. — La durée de la concession est de quatre vingt dix neuf ans, à partir de l'ouverture de la ligne entière ou, au plus tard, du 31 décembre 1859...

ART. 5. — Le tracé du chemin de fer sur le territoire du canton de Fribourg partira de la frontière bernoise, près Thörishaus, passera à Fribourg, pour aller de là directement à Lausanne.

L'Etat de Fribourg s'engage à faire auprès des Etats de Berne et de Vaud les démarches les plus actives pour assurer à la Compagnie la concession entière d'un chemin de fer de Lausanne à Berne.

Dans le cas où un arrangement en ce sens sera intervenu entre les deux Etats de Berne et de Vaud et la Compagnie, la présente convention deviendra définitive et engagera la Compagnie envers l'Etat de Fribourg.

Dans le cas contraire, la présente convention sera nulle et non avenue, à moins que l'Assemblée fédérale n'en assure la ratification.

ART. 6. — Les cantons intéressés s'engagent, chacun en ce qui concerne son territoire, à ne faire, pendant 20 ans, à d'autres compagnies aucune concession qui pourrait établir une concurrence de Berne à Genève, entre les lignes concédées et la rive droite du lac de Neuchâtel.

ART. 7. — La Compagnie commencera les travaux aussitôt après l'approbation fédérale de la présente convention.

Ils devront être terminés, et l'exploitation ouverte sur la ligne entière, dans le délai de cinq ans.

Sur la partie comprise entre Berne et la ville de Fribourg, les travaux devront être terminés dans le délai de trois ans.

ART. 8. — La Compagnie, mettant pour condition absolue une subvention de cinquante mille francs en moyenne par kilomètre, à partir de la frontière bernoise jusqu'à Lausanne, l'Etat de Fribourg s'engage à lui assurer le paiement, tant par lui-même que par le canton de Vaud, de cette somme de cinquante mille francs par kilomètre exécuté.

Toutefois, si le coût définitif du chemin ne s'élevait pas à trois cent mille francs par kilomètre, la différence serait déduite des cinquante mille francs de la subvention.

Ainsi, aux termes de cette convention, l'Etat de Fribourg, moyennant une subvention maximum de fr. 50 000 par km. voyait son chemin de fer se construire et, après 99 ans, lui appartenir. On comprend le soulagement que le Gouvernement et le canton ont éprouvé lors de la mise sur pied de cette convention.

(A suivre.)