

Zeitschrift:	Annales fribourgeoises
Herausgeber:	Société d'histoire du canton de Fribourg
Band:	20 (1932)
Heft:	3
Artikel:	La constructions des chemins de fer dans le canton de Fribourg [suite]
Autor:	Buchs, Victor
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-817521

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: 25.12.2025

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)

Là dessous, s'étouffaient, croyait-on, les cris d'alarme et les objections de ceux qui redoutaient l'aventure où se lançait notre canton en entreprenant seul une ligne de chemin de fer à travers le territoire, sur une longueur de plus de 46 km. à raison de fr. 300 000 par km. Enfin le Gouvernement se déchargeait sur les épaules d'une société lointaine du cuisant souci de déterminer le tracé à partir de Fribourg en direction de Lausanne.

Le Grand Conseil fut convoqué en session ordinaire en mai 1856 pour délibérer sur la ratification de cette convention.

Cette session eut comme préface une vive effervescence populaire pour influencer, dans l'un ou l'autre sens, le vote des députés. Le district du Lac arriva avec une pétition portant 2519 signatures et la Broye, avec 1718 signatures pour réclamer le rejet de la convention. Dans ces deux districts, des assemblées houleuses avaient eu lieu. Dans la Broye, le député Pillonel avait harangué ses électeurs à Estavayer, et le citoyen Duruz avait fulminé à Montet.

Par contre, les communes de la Singine, dont les délégués s'assemblèrent à Tavel, le 7 mai, sous la présidence du préfet Egger, manifestèrent à l'unanimité leur adhésion et leur enthousiasme et se déclarèrent prêtes à partager les sacrifices de l'Etat en cas de versement de la subvention.

Au surplus, l'adresse suivante, venue de la Glâne, parvint au Grand Conseil deux jours après la clôture des débats:

AU GRAND CONSEIL DU CANTON DE FRIBOURG

Monsieur le Président et Messieurs,

Au moment où vous allez vous occuper de l'importante affaire du chemin de fer Fribourgeois, les communes formant le 3^{me} cercle de justice de paix de la Glâne craindraient d'être accusées d'in-souciance à l'endroit des intérêts généraux de notre canton si elles ne venaient dans ce moment solennel vous prier de voter la ratification passée entre le Conseil d'Etat et la Compagnie Française qui se charge de la construction de ce chemin de fer. Les motifs qui militent en faveur de cette décision sont assez connus pour qu'il ne soit pas nécessaire de les énumérer. Les communes soussignées les laissent en toute confiance à votre appréciation, tout en vous faisant observer que tout en émettant ces vœux, les soussignés entendent que la construction se fasse par la vallée de la Glâne, qui est la voie la plus économique.

Veuillez...

Pour le Conseil communal d'Ursy :

ANT. DESCHENAUX. FRANÇOIS BUTTY, syndic.

Pour le Conseil communal de Rue :

PRÉLAZ, secrétaire. J. CONUS, syndic.

Pour le Conseil communal de Bionnens :

JOSEPH ROUVENAZ, syndic.

Pour le Conseil communal de Montet :

NICOLAS DEMIERRE, syndic. DEMIERRE NICOLAS, secrétaire.

Pour le Conseil d'Auboranges :

<i>Le secrétaire, JOSEPH BERSET.</i>	<i>Le Syndic Président,</i>
	JACQUES DÉCOTTERD.

Pour le Conseil communal de Vauderens :

JN. RICHOZ, Syndic.

26 mai 1856.

La ville de Fribourg qui, si bravement s'était démenée pour conquérir la voie ferrée, ne pouvait point, dans cette agitation générale, demeurer impassible. Son intervention ne prit pas la forme de protestations platoniques et de vagues démonstrations. Fidèle à sa méthode, elle étaya l'édifice gouvernemental par un appui réel, immédiat et tangible. Le 15 avril 1856, le Conseil communal écrivait à la Commission du Conseil d'Etat:

Le Conseil communal s'est occupé de la circulaire que vous lui avez adressée en date du 10 courant, relative à la subvention de fr. 50 000 par kilomètre à garantir par l'Etat à la Compagnie entreprenante, à teneur et dans le sens de l'art. 8 de la convention du huit de ce mois.

Nous avons l'honneur de vous annoncer que le Conseil communal, faisant usage des pouvoirs discrétionnaires et illimités qui lui ont été délégués par l'Assemblée générale de la Bourgeoisie, le 25 mai 1855, a décidé de participer *pour un cinquième* à la subvention éventuelle que l'Etat de Fribourg serait dans le cas de supporter pour la construction de la ligne dans notre canton et sur le pied déterminé dans dite convention.

Le Syndic, Président:

Signé: CUONY, notaire.

Le Secrétaire de Ville:

Signé: VILLARD, aîné, 1^{er} adjoint.

Le Conseil d'Etat, par l'intermédiaire de la Préfecture, s'empressa d'exprimer à la commune sa satisfaction.

C'est au milieu de cette rumeur et de cette fumée que se réunit le Grand Conseil en session ordinaire de mai 1856. Le vendredi, 23 mai, fut ouverte la discussion sur la question du chemin de fer.

Le message du gouvernement, après avoir rappelé les vicissitudes et fortunes diverses par lesquelles a passé le projet de chemin de fer dans le canton, s'arrête longuement sur les motifs qui ont déterminé la décision de l'Assemblée fédérale du 6 février 1856. Il expose ensuite l'économie de la convention avec la société française et laisse entendre que la ligne devra s'acheminer vers Lausanne, non plus par Estavayer, mais plutôt par Romont.

La Commission parlementaire, composée de MM. les députés Perrier, Schaller, Chatoney, Bondallaz, Charles, Clément et Pittet, choisit ce dernier comme rapporteur.

Dans un exposé très fouillé, le rapporteur expose avec clarté la situation et s'efforce de justifier l'attitude et l'activité du gouvernement dans cette affaire difficile. Il propose d'adopter le projet de décret, portant la ratification de l'emprunt et l'approbation de la convention. Deux membres de la Commission, MM. Chatoney et Bondallaz,

représentants du Lac et de la Broye, firent minorité et proposèrent de refuser l'approbation au projet du Conseil d'Etat.

Enfin, le Grand Conseil adopta, le 24 mai 1856, le décret suivant:

1. — La convention du 8 avril 1856, avec son annexe, est ratifiée, en tout ce qui concerne le canton de Fribourg, sous les réserves suivantes:

Le tracé passera par la vallée de la Glâne ou par celle de la Gruyère, suivant les études à faire par la Compagnie qui conserve ses droits.

Le choix de l'ingénieur en chef et des ingénieurs de section sera soumis, ensuite d'entente préalable, à l'agrément du Conseil d'Etat.

2. — Les dispositions de l'art. précédent sont subordonnées à la décision de l'Autorité fédérale et n'entreront en vigueur qu'après la sanction prononcée par cette haute autorité.

Aussi longtemps que cette sanction ne sera pas intervenue, le décret du 27 novembre 1855 continuera à déployer ses effets. Il sera suivi à son exécution, particulièrement pour la section Thörishaus-Fribourg et sur toute l'étendue du tracé applicable aux deux directions.

En d'autres termes, le Grand Conseil sanctionnait la convention intervenue, mais ordonnait, en attendant, la continuation des études et des travaux par les soins du canton de Fribourg.

A cet usage, un décret fut pris le même jour pour approuver les plans et devis établis par l'ingénieur en chef Blotnitzki pour le tracé Fribourg-Thörishaus. Ce devis s'élevait à fr. 5 867 060.—.

On voit, aux termes de ce décret, que le tracé par Estavayer et Yverdon tombait en disgrâce et que, demeuraient en concurrence les directions par Romont ou par Bulle. Le décret, au surplus, se reposait, pour ce choix, sur les études à mener par l'entreprise.

LES PREMIERS TRAVAUX

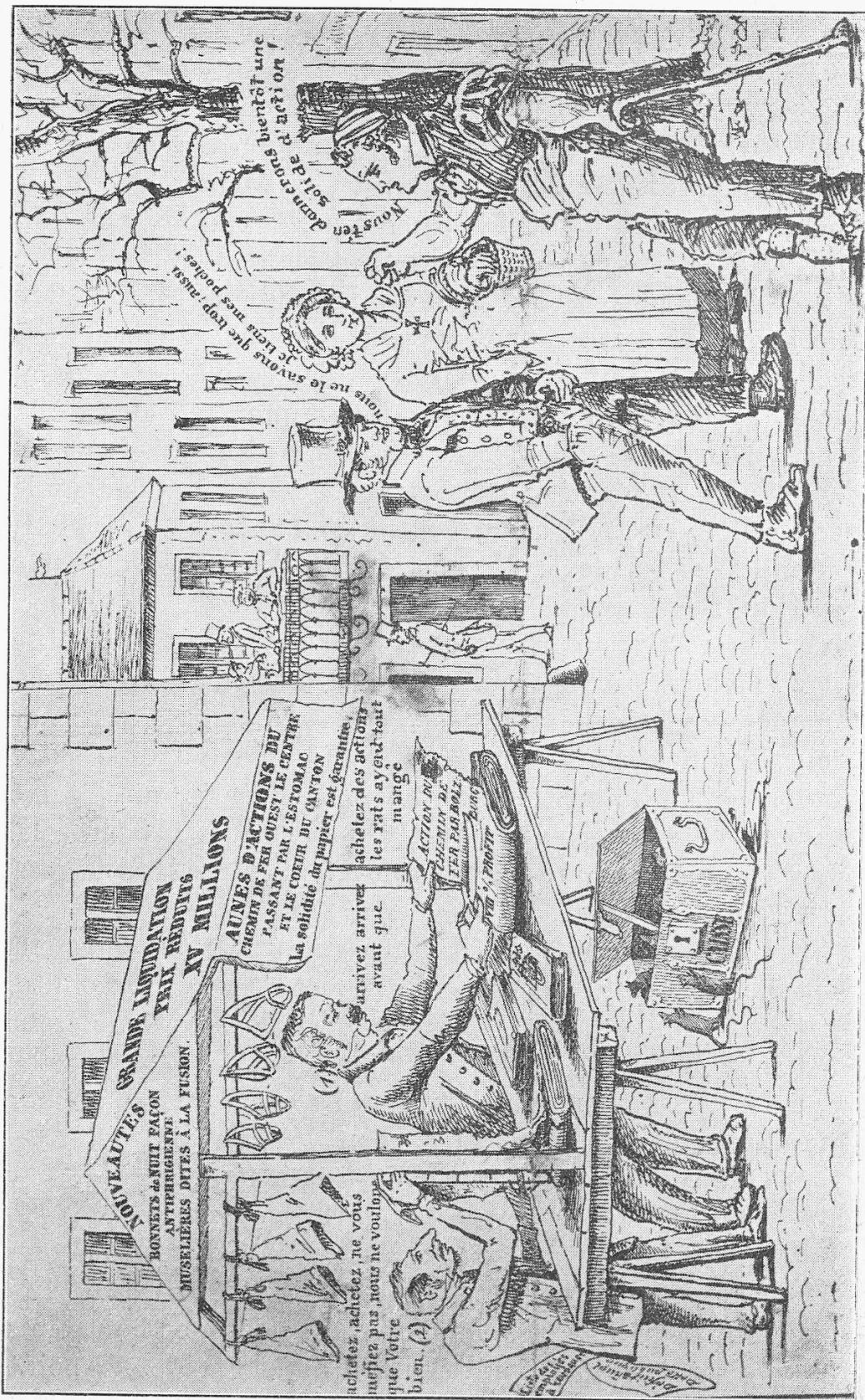
En attendant de confier la tâche au nouveau consortium et pour se disposer à se conformer à l'arrêté fédéral, le Comité du chemin de fer fribourgeois s'employa de son mieux à mettre en chantier les premiers travaux.

L'ingénieur en chef Blotnitzki, de Genève, avec l'aide de l'éminent cartographe Stryjenski et se basant sur l'excellente carte Dufour et les relevés des géomètres, déposa, le 30 avril 1856, le plan général et le profil en long de la section Fribourg-Thörishaus. C'est ce plan qui reçut, le 24 mai, l'approbation du Grand Conseil. La Compagnie concessionnaire en eut également connaissance. Les plans détaillés et les devis d'exécution de l'ensemble de cette section furent remis successivement jusqu'au 5 juillet. Le léger retard apporté à ce travail de bureau se justifie par le mauvais temps qui empêcha, pendant plusieurs semaines, toute exploration sur le terrain, comme aussi par une modification projetée par la Compagnie du Centre au tracé sur le territoire bernois, changement qui a exigé de nouvelles études de la part des ingénieurs fribourgeois. Les plans du viaduc de Grandfey étaient également près d'être mis au point.

Les négociations relatives aux expropriations entrèrent aussi, pour une large part, dans les occupations du Comité. La plus grande partie de ces expropriations se liquidèrent à l'amiable.

Le prix moyen pour le terrain s'éleva à fr. 1570.— par pose, suivant le rapport du Comité de direction.

Une condition essentielle de la sanction octroyée par l'Assemblée fédérale au décret du 27 novembre 1855 stipulait que les travaux de terrassement fussent entrepris avant le 1^{er} juillet 1856. Afin de ne point encourir la déchéance, faute de n'avoir pas mis à profit le temps limité mis à sa disposition, le Comité jugea opportun de ne point attendre qu'un entrepreneur fût en mesure de se mettre



LÉGENDE

La planche que nous publions ci-contre nous a été obligamment communiquée par M. Pierre de Zurich et provient de la collection de documents fribourgeois réunie par son grand-père, M. Pierre de Reynold de Pérrolles.

Elle représente les Conseillers d'Etat Julien Schaller et Frédéric Bielmann fort affairés à placer des titres d'un emprunt pour le chemin de fer, mais sans grand succès.

Cette caricature satirique date très probablement de l'année 1856. Elle porte, en pied, une légende qui prétend être malicieuse et dont voici le texte. Il s'agit d'un dialogue entre les marchands d'actions (Bolzbourgeois) et les Gruyériens.

A

LES BOURGEOIS

1. « Gruyériens ! population énergique, loyale, intelligente, généreuse, etc. »
2. « dont les destinées ont été *constamment et étroitement liées*....
3. « Vous ne balancerez pas votre *antique* attachement...
4. « Vos intérêts bien compris nous en sont un sûr garant, écoutez !»

B

LES GRUYÉRIENS

1. « Maître Corbeau sur un arbre perché tenait en son bec un fromage... nous la connaissons... la fable et la morale...
2. « Allons donc, n'allez-vous pas nous faire un mérite de nous avoir traités pendant trois siècles en peuple conquisé... ne parlons pas du passé.
3. « Taisez-vous donc ; nous avons déjà assez de peine à oublier par qui le corps de notre brave châtelain Chenaux a été écartelé...
4. « Nous tenons à *nos* marchés et nous n'irons certes pas à vous pour apprendre notre livret...

Les personnages représentés ne sont pas désignés dans la pièce. Les indications (1) et (2) sont dues à la plume de M. Pierre de Reynold de Pérrolles et permettent de reconnaître (1) Julien Schaller et (2) Bielmann, conseillers d'Etat.

à la besogne et fit commencer les premiers travaux en régie.

Le 8 avril déjà, on pouvait constater que le tracé de la Poya jusqu'à Grandfey était piqueté et en partie nivelé. Le 9 juin, on entreprit, en régie, des travaux de terrassements, près de Guin et de Schmitten. Ces travaux comportèrent une dépense globale de fr. 4952.21¹. Entre temps, la fourniture de traverses en bois de chêne était mise en soumission, ainsi que les travaux de terrassement maçonnerie, ballastage, etc. A noter que les offres de soumission indiquaient l'évaluation du devis pour chaque poste.

Les travaux de terrassement du 3^{me} lot (près Garmiswyl), furent adjugés à MM. Schramm et Ampert, entrepreneurs à Berthoud.

La mise en chantier de ce premier bout de ligne eut pour escorte les inévitables et indispensables satellites de toute entreprise: l'inventeur plein de génie qui déballe plans et projets de haute fantaisie et qui encombre les bureaux de sa personne et de ses rouleaux de papier, le paysan dont on a touché le domaine et qui prétend à la forte indemnité, enfin le roublard qui entend tirer parti de la présence des ouvriers pour leur vendre au juste prix victuailles et liquides.

A peine, en effet, les géomètres eurent-ils planté leurs premiers jalons qu'un sieur Dévaud, agent d'affaires à Genève, se présentait avec un projet de son invention consistant en un système propre à remorquer les locomotives par des pentes de 35 %, faisant ainsi l'économie des ponts, viaducs et tunnels; le 10 mai 1856, le propriétaire Glauser, à Guin, exige un dédommagement pour les fouilles, attendu qu'il ne fera plus de récoltes sur une surface de 8 pieds carrés environ; le 2 mai, le fermier Philippe Toffel, à Grandfey réclame indemnité pour les dommages causés

¹ Le salaire pour les piqueurs, s'élevait à fr. 2.50 à 3.50 par jour; celui des manœuvres atteignait fr. 1 à 1.50 par jour également.

par les ingénieurs sur le domaine qu'il exploite ; le 24 avril, Jean Krattinger, aubergiste à Guin, se déterminait déjà à présenter requête à la Direction de l'Intérieur en vue de tenir cantine au Toggeliloch.

Afin d'absoudre complètement le programme imposé par les Chambres fédérales et mériter ainsi leur adhésion définitive, il restait au gouvernement fribourgeois à s'aboucher avec les cantons de Berne et de Vaud, en vue d'assurer la liaison de notre ligne avec celles du Centre, vers le Nord et l'Est, et celle de l'Ouest en direction de Genève.

Ici, encore, on fit activité et diligence. Le 17 avril 1856, le gouvernement s'adressait aux deux cantons de Berne et de Vaud pour leur communiquer la convention du 8 avril et les prier de donner au canton de Fribourg la possibilité de se raccorder à leurs réseaux et de réaliser par là les conditions fixées.

L'attitude du canton de Berne fut, à l'égard de Fribourg, amicale, déférente et cordiale. Le gouvernement s'empressa, par lettre du 25 avril, de soumettre à sa Compagnie du Centre les propositions, en les appuyant et en recommandant d'une manière particulièrement pressante, de prendre en considération la requête fribourgeoise tendant à obtenir :

soit la concession en faveur de la Compagnie de MM. Rivet & Cie de la section de chemin de fer depuis Berne à la frontière fribourgeoise ;

soit l'abandon, en faveur de la dite Compagnie, de l'exploitation seule de cette section et de la jouissance de la gare de Berne.

La Compagnie du Centre opposa, il est vrai, à cette demande, certaines objections fondées sur l'incertitude où l'on se trouvait encore quant au succès final de l'entreprise fribourgeoise. Toutefois, par une seconde lettre du 16 mai 1856, le gouvernement bernois assurait encore le canton de Fribourg de son fidèle appui.

Tout autre fut l'accueil du gouvernement vaudois. Par lettre du 23 avril 1856, il répondit laconiquement qu'il

demeurait dans son point de vue que le seul tracé convenable était celui de Morges-Yverdon-Morat-Berne et que, au surplus, il ne voyait pas la nécessité et l'utilité de la conférence demandée par Fribourg pour examiner la situation. Enfin, il se refusa à examiner le plan de la ligne.

Fribourg se heurtait donc à l'ouest à une porte obstinément close et voyait systématiquement repoussées ses tentatives d'arrangement. Une nouvelle lettre pressante et explicite, datée du 27 mai, n'obtint pas davantage de réponse.

Le moment était cependant venu, pour Fribourg, de rendre compte aux autorités fédérales de la manière dont il s'était acquitté des obligations à lui imposées pour mériter que la ligne soit dirigée sur Fribourg. Il le fit par un long mémoire qui porte la date du 16 juin 1856.

Après avoir rappelé la lettre et l'esprit de la décision fédérale du 6 février 1856, le gouvernement fribourgeois expose de quelle manière il a satisfait de son mieux aux obligations et aux devoirs qui lui étaient assignés.

1^o Les travaux de terrassement ont été commencés le 9 juin, ils se poursuivent activement ; un lot de fr. 145 000 a été adjugé et des marchés ont été conclus pour la fourniture de 4232 traverses.

2^o Comme moyen d'exécution, la convention passée le 8 avril avec MM. Rivet, Hély d'Oissel et Kohler, et ratifiée par le Grand Conseil, donne toutes garanties ; le Conseil d'Etat la soumet à la sanction définitive de l'autorité fédérale.

3^o Quant aux moyens de jonction, si les affaires se présentent bien du côté bernois, malheureusement la mauvaise volonté du gouvernement vaudois et de la Cie de l'Ouest empêche toute tentative d'arrangement. Le canton de Fribourg prie le Conseil fédéral d'aviser aux mesures propres à terminer ce pénible conflit.

L'Assemblée fédérale, par arrêté du 25 juillet 1856, décida de renvoyer à sa session de septembre sa décision relative au conflit du tracé, afin de permettre au Conseil

fédéral de compléter sa documentation et ses études. L'ajournement fut voté par 55 voix contre 46.

LES EXPERTISES

Conformément au mandat qu'il venait de se faire délivrer par l'Assemblée fédérale, le Conseil fédéral ordonna une étude attentive du tracé Berne-Lausanne.

En date du 1^{er} août 1856, il chargea deux éminents spécialistes, M. le chevalier Frédéric Auguste de Pauli, directeur de la Commission des chemins de fer à Munich, et M. l'Eveillé, ingénieur en chef des ponts et chaussées à Châlons-sur-Saône, de donner leur avis sur les différents tracés envisagés, soit : Berne-Fribourg-Romont-Lausanne ; Berne-Fribourg-Payerne-Yverdon-Lausanne ; Berne-Lau-pen-Morat-Payerne-Yverdon-Lausanne.

Les experts fédéraux arrivèrent à Fribourg le 7 août 1856 ; M. Blotnitzki, ingénieur en chef, fut chargé par le Conseil d'Etat de les accompagner. Le Conseil d'Etat vaudois se fit représenter à cette occasion par M. Lalanne, ingénieur en chef, et M. Fraisse, directeur de la Cie de l'Ouest. Quand le groupe des experts fut parvenu à Grandvaux, au cours de sa vision locale, l'ingénieur Blotnitzki, indigné du parti-pris et du manque d'objectivité dont il était le témoin, abandonna l'expertise, ne voulant pas s'associer, par sa présence, aux actes de partialité qui se passaient sous ses yeux. Par lettre du 19 août, adressée au Conseil fédéral, M. Blotnitzki proteste

contre cette espèce d'expertise faite à la légère et sous l'empire de préoccupations étrangères à la question technique du chemin et sans les soins dont doit être entourée une opération de cette importance.

Le rapport des experts porte la date du 18 août 1856. Il conclut en déclarant que la direction Fribourg-Romont-Lausanne est *irréalisable* à cause des difficultés insurmontables que présente le tronçon Lac de Bret—Lausanne. Entre les deux autres tracés demeurant en discussion, le

passage Yverdon-Berne par Fribourg est plus onéreux que celui par Morat.

L'expertise était ainsi nettement défavorable aux projets du canton de Fribourg.

Mais le gouvernement de Fribourg n'entendit pas demeurer sous le coup de cette expertise défaitiste. Il sollicita une contre-expertise dont furent chargés MM. Jacquin et Schlemmer, ingénieurs de la Compagnie du chemin de fer de Lyon à Genève. Leur conclusion, contresignée par M. Thyrion, directeur de la Compagnie, en date du 29 août 1856, est que le tracé de Lausanne au Lac-de-Bret est *parfairement réalisable*.

Cette controverse attira l'attention du monde universitaire et savant. Deux géologues, M. Charles Vogt, professeur de géologie à l'université de Genève, et M. Gabriel Mortillet, ingénieur civil, professeur de géologie et conservateur du musée d'Annecy, en Savoie, se posèrent la question suivante et offrirent au Conseil d'Etat de Fribourg de la résoudre objectivement :

« La nature du terrain entre le lac de Bret et Lausanne rend-elle impossible ou est-elle favorable à l'établissement du chemin de fer ?

Puis après études et inspection, ces deux savants adressèrent au Conseil fédéral et au gouvernement de Fribourg un long mémoire imprimé de 24 pages, dont voici la conclusion :

Nous devons dire, en âme et conscience, que sur tout le tracé du chemin de fer entre le lac de Bret et Lausanne, les conditions des terrains sont tout-à-fait favorables, et que l'on trouverait même peu de tracés qui, sous le rapport de la solidité du fond, de la facilité du travail et de l'abondance des matériaux propres à la construction, puissent se comparer à ce tracé.

Le gouvernement fribourgeois fit distribuer ce rapport aux membres de l'Assemblée fédérale et au gouvernement bernois.

De son côté, M. Buchwalder, expert de la ville de Lausanne, rendait aussi une déclaration dans le sens de la possibilité du tracé en question.

Brochant sur le tout, l'Ingénieur Etzel, ingénieur en chef de la Cie du Centre Suisse, déclarait, le 4 septembre 1856, après inspection locale, que la ligne directe Fribourg-Lausanne est *exécutable*.

Battue en brèche et sapée de toutes parts, l'expertise officielle s'effondra, submergée de ridicule. Une allusion ironique et plaisante de Camperio, au Conseil national, lui tint lieu d'épitaphe¹.

SOUSCRIPTION DE LA VILLE DE LAUSANNE

Tandis que le gouvernement vaudois s'obstinait à faire pièce et obstacle, par tous les moyens possibles, à la ligne Fribourg-Lausanne, la ville de Lausanne s'engageait, vis-à-vis de l'Etat de Fribourg à participer financièrement à la subvention accordée à la compagnie chargée de la construction de la ligne Berne-Lausanne, par Fribourg, dans la proportion d'un septième, jusqu'à concurrence de fr. 600 000.—.

L'acte authentique fut passé entre MM. Victor Gaudard, syndic, Philippe Delisle et François Gonin, municipaux, pour la ville de Lausanne, et Julien Schaller, conseiller d'Etat, pour l'Etat de Fribourg, le 26 juin 1856.

Le lendemain, devait avoir lieu la ratification de cette mesure, par le Conseil communal de Lausanne. Le gouvernement vaudois, furibond, donna ordre au préfet de Lausanne de se présenter avec tous ses insignes à la séance du Conseil communal, afin d'intimider la commune et de l'amener à refuser sa sanction à cette souscription.

Le Conseil communal ratifia la convention passée avec Fribourg, par 46 voix contre 23.

La position prise par la ville de Lausanne en cette conjoncture s'explique aisément. Le projet officiel vaudois

¹ M. Camperio achève ensuite MM. Pauli et L'Eveillé dont l'expertise est tombée dans le ridicule à tel point que les partisans les plus décidés de l'Ouest n'osent plus en parler. (Longue hilarité.)

consistait à partir de Morges pour atteindre Yverdon, puis Morat et Berne. Lausanne se trouvait ainsi reléguée en cul de sac, en station accessoire, alors que son intérêt évident se trouvait d'être logée en tête de ligne.

La Municipalité de Lausanne, au surplus, manda une adresse à l'Assemblée fédérale en faveur de la ligne directe Lausanne-Fribourg-Berne. D'autre part, M. Bachelard, député de Vevey au Grand Conseil adressa une énergique proclamation à ses concitoyens pour leur représenter les avantages de la ligne par Fribourg, en insistant d'une manière spéciale sur l'intérêt qu'il y a à faire parvenir les vins vaudois par le plus court chemin dans les caves fribourgeoises et bernoises.

Le geste de la ville de Lausanne fut hautement apprécié en pays de Fribourg. Un échange de lettres cordiales eut lieu et, le 8 juillet 1856, une délégation de la ville de Lausanne, sous la conduite de M. le syndic Gaudard, étant de passage à Fribourg, fut l'objet, de la part de notre Conseil communal, d'une cordiale réception. Il y eut discours chaleureux et les deux conseils burent à leur santé réciproque.

Le gouvernement vaudois, cependant, exaspéré par les échecs successifs que rencontrait sa politique d'obstruction, s'en prit à la ville de Lausanne et, par arrêté du 29 octobre 1856, ordonnait l'annulation de cette subvention, suspendait de toutes ses fonctions la Municipalité de Lausanne et plaçait la ville sous régie.

Le Grand Conseil vaudois ratifia cette mesure dans sa séance du 26 novembre 1856, par 107 voix contre 66.

En même temps, sous l'œil paterne du gouvernement vaudois, des pétitions se couvraient de signatures dans les communes d'Oron à Lausanne, pour repousser le chemin de fer. Les gens de Romont suivaient ces opérations, du haut de leurs remparts et, pleins d'anxiété, suppliaient l'Etat de Fribourg de tenir ferme.

Les populations du Lac et de la Broye, par ailleurs, manifestaient énergiquement leur opposition au nouveau

tracé par lequel s'évanouissaient des espoirs longuement caressés. Un comité s'agitait à Estavayer afin de procurer une entente entre Fribourg et Vaud pour donner à la Compagnie de l'Ouest la concession Fribourg-Yverdon. Par une longue lettre, du 14 août 1856, ce comité, sous la signature de son président, Alexandre Bise, commissaire-arpenteur, et de son secrétaire, Vincent Berthoud, notaire, adjure en termes pathétiques le Gouvernement d'entrer dans ces vues. Une délégation de ce même comité sollicita en outre audience et fut reçue, assez sèchement à la vérité, par les conseillers d'Etat Schaller et Bielmann, le 15 août.

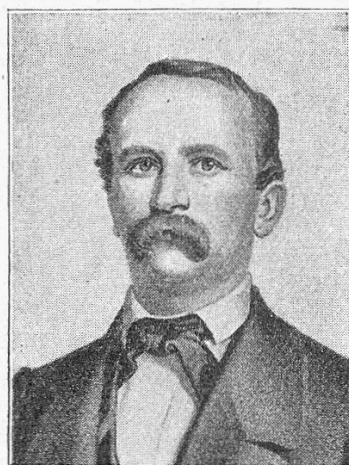
Une grande assemblée populaire eut lieu à Payerne, le dimanche 13 juillet 1856, pour soutenir le point de vue vaudois contre celui de Fribourg. Les fanfares de Payerne et de Morat ouvraient la marche.

La Gruyère avait aussi mis en branle son artillerie oratoire. Déjà, le dimanche 10 février 1856, une assemblée des délégués des communes de la Gruyère, convoquée par la Municipalité de Bulle, avait réclamé la voie par ou près de Bulle. Elle avait nommé un comité composé de MM. Fracheboud, député, Remy, président du Grand Conseil, Moura, négociant, Ruffieux, Spühler, Charles, député, Glasson, commissaire, Mouret et Perroud. Par lettre du 8 août 1856, ce comité, présidé par M. Jacques Remy, négociant, sollicitait communication des cartes et documents nécessaires pour entamer les études d'un chemin de fer Fribourg-Bulle-Vevey.

Entre temps, dans sa séance du samedi, 6 juin 1856, le Grand Conseil avait approuvé la garantie donnée par le Gouvernement à la Compagnie d'Oron de prendre à sa charge la subvention à verser par le canton de Vaud, au cas où ce dernier s'obstinerait dans son refus. Fidèle alliée, la ville de Fribourg s'offrit à supporter sa part de cette prestation supplémentaire éventuelle.

ASSEMBLÉE FÉDÉRALE DE SEPTEMBRE 1856

L'Assemblée fédérale s'ouvrit le 15 septembre 1856. Le conflit du chemin de fer figurait en bonne place dans les tractanda. Il s'agissait donc d'homologuer enfin la décision du Grand Conseil fribourgeois sur la convention du 8 avril chargeant la Compagnie Rivet de construire le chemin de fer Berne-Fribourg-Lausanne. Le Conseil fédéral était très divisé et l'assemblée, particulièrement houleuse.



Jakob Staempfli, conseiller fédéral.



Général Dufour.

(Clichés reproduits avec l'autorisation des éditeurs du D.H.B.S.)

Les débats sur cet objet commencèrent dès le premier jour de la session, soit le 15 septembre, et la décision ne fut rendue que le 23 septembre, à 6 h. du soir.

La Commission du Conseil national se divisa en deux camps. Une majorité de quatre membres, soit les conseillers nationaux Escher, Fueter, Hæberlin et Jäger, demandait que l'approbation fédérale ne s'appliquât qu'au territoire fribourgeois, sans exercer son effet sur le canton de Vaud. Par contre, la minorité, formée des conseillers nationaux Hoffmann, Luvini-Perseghini et Riedmatten, proposait d'accorder la sanction fédérale au décret fribourgeois, d'inviter les cantons de Fribourg et de Vaud à trouver un

terrain d'entente et, faute de cette dernière, d'autoriser le Conseil fédéral à prescrire le passage par Oron.

La bataille oratoire fut engagée par le général Dufour. Ce grand patriote, soldat et savant, sur les épaules duquel reposait la défense du pays en cette période troublée, montra à l'Assemblée le danger que courrait la sécurité de la Confédération si le point de jonction des deux lignes du pied du Jura et du Plateau se trouvait à Yverdon, position éminemment exposée aux coups de main d'un envahisseur. Il s'exprima fortement en faveur de la ligne Lausanne-Oron-Fribourg-Berne. Son discours eut incontestablement une influence décisive sur le vote des Chambres fédérales.

L'atmosphère générale des débats nous est donnée par une lettre pittoresque de Julien Schaller à son collègue Bielmann, le 16 septembre 1856. Il lui écrit, de Berne, au fil de la plume :

La journée d'aujourd'hui a été fort brillante pour nous. Stämpfli a parlé pendant trois heures de temps avec feu et une logique admirables. L'impression a été grande.

Puis Blanchenay (député vaudois) a été remouché d'une maîtresse manière par Camperio (de Genève). Aussi, Blanchenay vient de l'engueuler sur la terrasse, à quoi Camperio a répondu qu'il lui offrait une partie de coups de poing et de boxe, en se promettant de lui enfoncez quatre dents. Encore une fois, les rieurs ont été pour ce dernier.

Demain, continuation. Cela ne finira guère avant jeudi. Des deux côtés, on a télégraphié aux absents. On intrigue beaucoup, mais j'espère que nous l'emporterons.

La Compagnie de l'Ouest fait des réserves. Par une première lettre officielle, elle a déclaré qu'elle retirait son offre de se charger de la ligne Payerne-Thörishaus. Elle comptait alors sur Morat. Aujourd'hui, voyant ses actions en baisse, elle a *retiré sa retraite*. Farceurs !

Votre bien dévoué collègue et mille choses à nos amis.

Signé: JUL. SCHALLER.

J'oubliais de dire que Dufour a ouvert la séance par un excellent discours concernant les intérêts militaires. Il a été écouté avec une religieuse attention, quoique fort enroué.

Voici les dispositions de l'arrêté fédéral qui fut adopté :

ART. 1. — L'approbation fédérale est accordée, sous les conditions et réserves suivantes, au décret du Grand Conseil du canton de Fribourg du 24 mai 1856 et à la convention qui lui sert de base, concernant la construction et l'exploitation d'un chemin de fer depuis la frontière bernoise, près de Thörishaus, jusqu'à Lausanne, par Fribourg.

ART. 2. — La direction demandée par le canton de Fribourg pour le chemin de fer depuis la frontière fribourgeoise par Oron jusqu'à Lausanne est approuvée en principe.

Les conditions détaillées de la concession pour cette ligne vaudoise feront, sous la médiation du Conseil fédéral, le sujet de tentatives d'arrangement entre le canton de Fribourg, soit les concessionnaires présentés par ce dernier d'une part, et le canton de Vaud d'autre part. Si une entente ne peut être obtenue, l'Assemblée fédérale fixera les conditions détaillées de la concession.

Toutefois, le Conseil fédéral est, dès maintenant, autorisé à approuver le tracé et les plans du chemin de fer sur le territoire vaudois, pour le cas où le canton de Vaud et les concessionnaires de la ligne ne pourraient pas tomber d'accord sur ce point, et à permettre l'application de la loi fédérale sur les expropriations pour le tracé et les plans adoptés.

Le Conseil fédéral est pareillement autorisé à approuver le tracé dès Fribourg à la frontière fribourgeoise, près Oron.

Le délai pour l'achèvement de toute la ligne de Thörishaus à Lausanne est prolongé jusqu'au 30 juin 1860.

Cet arrêté fédéral fut voté au Conseil national le jeudi, 18 septembre 1856, par 59 voix contre 47. Trois membres de la députation fribourgeoise, MM. Charles, Vonderweid et Wuilleret, répondirent favorablement à l'appel nominal ; MM. Engelhard et Bondallaz se sont abstenus.

Le Conseil des Etats ratifia ce décret le 23 septembre par 24 voix contre 16. Dans la majorité acceptante, figurent les noms des deux conseillers aux Etats fribourgeois, Nicolas Glasson et Julien Schaller.

Cet arrêté fédéral avait pour effet de sanctionner définitivement le passage de la ligne par Fribourg et Oron en direction de Lausanne. Le parcours par Payerne-Estavayer-Yverdon se trouvait virtuellement condamné. Et le canton

de Vaud, qui n'avait pas réussi à obtenir le passage sur territoire fribourgeois pour sa ligne favorite Yverdon-Morat-Laupen se voyait contraint d'ouvrir sa porte au chemin de fer Fribourg-Lausanne par Oron. Mais cela n'alla pas, comme nous le verrons, sans quelque obstruction.

Comme de juste, cette décision fut bruyamment célébrée et non moins copieusement arrosée.

Lausanne illumina aux lampions et tira un superbe feu d'artifice à la Riponne.

Fribourg reçut aux flambeaux ses députés retour de Berne ; les détonations des mortiers accompagnèrent les accords des fanfares et ponctuèrent les discours officiels. Puis, le Conseil communal offrit aux députés fédéraux et au Conseil d'Etat une collation à l'hôtel Zähringen.

Le Conseil communal de Fribourg adressa, en date du 26 septembre 1856, une chaleureuse lettre à M. Stämpfli, président de la Confédération, pour le remercier d'avoir, par son intervention énergique et décisive, fait pencher la balance en faveur de Fribourg.

(*A suivre.*)
