

Zeitschrift: Annales fribourgeoises
Herausgeber: Société d'histoire du canton de Fribourg
Band: 20 (1932)
Heft: 5

Artikel: La construction des chemins de fer dans le canton de Fribourg [suite]
Autor: Buchs, Victor
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-817525>

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: 23.12.2025

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)

DESCRIPTION DE LA LIGNE

La voie ferrée part de Lausanne, à la cote de 450 m.

Le tracé se développe au long des collines de Lavaux qui forment la rive nord du lac Léman. Cette portion a rencontré certaines difficultés de construction dues à la nature et à la structure du sol, qui présente une succession de coteaux coupés de ravins profonds. Cette disposition a exigé de nombreux travaux d'art, tels que le viaduc de la Paudèze, l'aqueduc du ravin de la Lutrive, le viaduc du Châtelard, l'aqueduc des ravins de Riez et du Crêt d'Epesses; les tranchées profondes de la Brélaz et du Daley, les gros remblais des Marionnettes, de la Lutrive, de Villette et de Riez; les tunnels du Châtelard, de Grandvaux, de la Cornallaz; la constitution argileuse du sol exigea d'importants travaux d'assainissement, de consolidation et de soutènement; l'opinion pessimiste de certains experts eut, en définitive, cet heureux effet de provoquer une étude minutieuse et un surcroît de précautions.

Au tunnel de la Cornallaz, près de Chexbres, la ligne franchit un des cols des monts de Lavaux et, quittant la direction est-ouest au long du lac, se tourne vers le nord. Peu après, elle franchit, par la tranchée de Corbeyron

et à la cote de 685 m. la ligne de partage des eaux entre les bassins du Rhône et du Rhin. Là aussi finit la rampe régulière de 18‰ presque constante depuis Lausanne, sur 16 km. Jusqu'à Palézieux, règne une légère contre-pente, puis la ligne s'élève de nouveau, par des pentes de 8, 10 et 12 pour mille, jusqu'au tunnel de Vauderens, à l'extrémité nord duquel la ligne atteint son point culminant à la cote 768 au-dessus du niveau de la mer. Ce parcours compte quelques ravins, en particulier celui de la Broye, que franchit un ouvrage voûté de 12 m. surchargé d'un remblai de 28 m., celui de la Mionnaz et celui du Flon. De Vauderens à Fribourg, la ligne est assez régulière, à part un mouvement de terres considérable exécuté aux tranchées de la Maladeyre, près de Romont, de Neyruz, de Rosé et de Pérolles. Un seul ouvrage d'art important, le viaduc de Macconnens. Au delà de Fribourg, se trouve le viaduc de Grandfey, celui de Guin, les tunnels de Mühletal et de Flamatt, puis des tranchées et déblais considérables dans le flanc rocheux de la vallée de la Singine et, enfin, le viaduc de la Singine, construit à frais communs par l'entreprise fribourgeoise et la Compagnie du Centre, au-delà duquel la ligne rejoint celle de Berne établie par le Centre suisse.

La longueur exacte du tracé est de 85 kilomètres 901 mètres. La longueur totale des alignements droits donne 41,420 km. et celle des courbes 44,481 km. Le rayon moyen des courbes est de 518 m., le plus petit rayon étant de 350 m. L'ensemble comportait 6 tunnels, 3 ponts en maçonnerie sur cours d'eau, 5 ponts en fer, 3 viaducs sur vallées, 19 petits ponts en pierre de moins de 9 m., 167 coulisses et aqueducs de moins de 2 m. d'ouverture, 17 passages sur rails, 33 passages sous rails et 112 passages à niveau. Le premier ingénieur en chef fut M. Nordling, appelé plus tard au poste de directeur général des chemins de fer autrichiens ; il fut remplacé par M. Durbach qui, un peu avant l'achèvement des travaux, passa la main à M. Houël. MM. de Muttach et Jundzill fonctionnaient comme ingénieurs de sections.

La viaduc de la Paudèze, près de la Conversion, à 3,5 km. de Lausanne, fut construit par les entrepreneurs Ladet et Alphaïse, à Lausanne, sous la direction de M. Gein, ingénieur. Il comptait 12 arches de 12 m. d'ouverture, avec une longueur totale de 199 m. et une hauteur de 49 m. 50. Il fut établi entièrement en maçonnerie, avec moellons de remplissage et de parement fournis par les carrières de Meillerie. Coût total: fr. 798 000.

Le viaduc du Châtelard, à 7 km. de Lausanne, fut construit par les mêmes entrepreneurs que le précédent. Il était constitué de trois travées métalliques, d'une longueur totale de 136 m. 30; il a coûté 293 000 fr.

Le viaduc de la Mionnaz, entre Oron et Palézieux, est pareil au précédent. Sa longueur est de 125 m. 30. La surveillance du travail, confié à MM. Joseph Arnaud & C^{ie}, se fit par M. Weibel, ingénieur. Le coût s'éleva à fr. 227 750. Des travaux de consolidation durent être exécutés peu après la mise en service de la ligne.

Le viaduc de Grandfey, sur la Sarine, fut le plus important ouvrage de ce genre exécuté en Suisse.

PONT DE GRANDFEY

L'ingénieur en chef Blotnitzki avait déposé, le 11 septembre 1856, les plans et devis pour trois projets de construction du grand viaduc sur la Sarine.

Le premier projet est un pont de dix arches de pierre avec une passerelle suspendue par des fils de fer sous les voûtes pour le passage des piétons. Coût: fr. 2 282 000.—.

Second projet: cinq piles et deux culées en pierre sur lesquelles repose un grillage en fer forgé, en forme de couloir, dont la paroi supérieure sert de voie pour le chemin de fer, et la paroi inférieure, de tablier pour une grande route à chars reliant les deux rives de la Sarine. Devis: 2 391 300 fr.

Troisième projet: pont semblable au précédent, avec cette différence qu'il y a une pile de plus et que la route

dans le tube est réduite à un simple passage pour les piétons et pour des charrettes. Le devis est de fr. 2 185 500. Ce dernier servit de base aux plans définitifs.

Chacun de ces modes de construction, déclare le Comité de direction, se recommande par des avantages particuliers : le premier par sa solidité éprouvée et la facilité de se procurer sur place les matériaux nécessaires, le second par une prompte exécution et par l'établissement d'une grande route destinée à la circulation locale ; le troisième enfin par une certaine économie (fr. 205 800.—) jointe à l'avantage de ne pas priver la ville de Fribourg de ses communications actuelles.

Des études complémentaires spéciales furent effectuées par les deux ingénieurs en chef de la compagnie qui se sont succédé, M. de Nordling (qui devint ensuite directeur général des chemins de fer au Ministère impérial autrichien) et M. Durbach (appelé plus tard au poste d'ingénieur en chef de l'exploitation du Chemin de fer de l'Est). Le projet subit, en outre, l'examen de MM. Didion-Jullien et Talabot, directeurs de compagnies de Lyon, de La Méditerranée et de l'Ouest.

Le projet, mis en soumission, provoqua des offres de la part de six grandes entreprises :

MM. Schneider & C^{ie}, représentant le Creusot ;

Parent et Schaken, représentant l'usine d'Oullins, près de Lyon ;

Gouin & C^{ie}, à Paris ;

Boigues, Rambourg & C^{ie}, représentants de Fourchambault ;

Emile Martin & C^{ie} ;

Dollfus, de Bâle, constructeur du grand viaduc de St-Gall.

Le choix de la Compagnie se porta sur MM. Schneider & C^{ie} représentants du Creusot. Le contrat conclu sous forme de forfait, sur la base du devis général de fr. 2 millions 360 000.— s'éleva au chiffre de fr. 2 160 000.—.

Le projet détaillé d'exécution fut élaboré par M. Mathieu, ingénieur en chef du Creusot, et la surveillance spéciale des travaux fut confiée successivement à MM. les ingénieurs Straub, Smiczinsky, et Raguski. Le Creusot sous-traita les maçonneries à MM. Studer-Wirth & C^{ie}.

Le procédé de construction au-dessus des socles en maçonnerie était, à l'époque, nouveau et remarquable. Le long tube en treillis métallique, monté complètement sur la rive droite de la Sarine, était poussé en avant au moyen d'un cabestan et glissait ainsi sur rouleaux, sur le vide de la vallée; les travées restant à terre et qu'on montait au fur et à mesure de l'avancement faisaient équilibre à celle en porte-à-faux; les flexions de ce porte-à-faux étaient neutralisées par un système de haubans. Arrivé sur l'axe d'une pile, on arrêtait le halage, puis on amenait par le tablier ainsi suspendu les fers nécessaires à la construction de la pile qu'on descendait au moyen d'une grue roulante. La pile achevée, on repartait et l'on avançait d'une nouvelle travée. Donc, pas de cintres ni d'échafaudages.

L'ouvrage commencé fin 1857, fut achevé au mois d'août 1862.

Voici quelques chiffres sur cette construction :

| | |
|---|-----------------------|
| Longueur totale: | 382 m. 64 |
| Hauteur des rails au-dessus du fond de la rivière | 78 m. 72 |
| Altitude des rails au-dessus du niveau de la mer | 600 m. 73 |
| Portée des deux travées de rives | 44 m. 90 |
| Portée des cinq travées intermédiaires | 48 m. 80 |
| Cube des maçonneries | 20 000 m ³ |
| Poids total des fers et fontes | 3 150 000 kil. |
| Hauteur du treillage | 3 m. 96 |
| Largeur entre garde-corps | 7 m. 79 |

Le coût total s'éleva exactement à fr. 2 425 120.— y compris une indemnité de fr. 169 000.— versée à l'entreprise pour un retard et perte d'intérêt, le prolongement étant dû aux difficultés financières de la Compagnie

plutôt qu'à la faute de l'entreprise qui était pour sa part en mesure de terminer dans les délais.

VIADUCS ET TUNNELS

Le viaduc de Guin, sur le Toggelibach, à Guin, long de 120 m. était formé d'une poutre métallique continue reposant sur trois piles, hautes de 32 m. M. Blotnitzki en fit le plan, M. de Muttach dirigea les travaux; MM. Glauser & C^{ie} exécutèrent les maçonneries et le tablier fut posé par la Maison Derosne et Cail, à Paris. Cela coûta fr. 260 000.—

Le viaduc de la Singine, à la limite de la concession, était en maçonnerie avec poutre métallique de 78 m. 75. Il a coûté 315 000 fr. et s'exécuta sous les ordres de MM. de Muttach et de Werdt, ing. par MM. Studer-Wirth, Herzog et Cribi pour les maçonneries et la maison Derosne et Cail, à Paris, pour le tablier en métal.

Les tunnels furent tracés avec un rayon intérieur de 4 m. à 1 m. 80 au-dessus du rail au niveau duquel ils ont une largeur de 7 m. 50. La hauteur au centre est de 5 m. 80. Les revêtements ont varié suivant la nature du sol. Ils possèdent un aqueduc central dallé de 0,35 à 0,45 m. d'ouverture. Dans les terrains très meubles on a ajouté un radier de fond.

Le tunnel du Châtelard, construit par MM. Ladait & Alphaise entrepreneurs, a une longueur de 75 m. et a coûté 155 709 fr.

Le tunnel de Grandvaux, percé dans des terrains marneux, a nécessité un revêtement complet avec, par endroits, des radiers. Sa longueur est de 392 m. 50; il a coûté fr. 593 000.— Entrepreneur: Louis Favre, qui devait construire plus tard, de 1871 à 1879, le grand tunnel du Gotthard.

Le tunnel de la Cornallaz, traversant des terrains très mauvais, exigea de nombreux boisages, avec revêtement complet et radier de fond. Il fut construit également par

M. Louis Favre, sous la surveillance de M. Henri, ingénieur. Longueur: 493 m. Le coût en a été de 1 050 454 fr.

Percé en grande partie dans la molasse, le tunnel de Vauderens n'exigea que peu de revêtements. Les entrepreneurs furent MM. Vigne et Uebertal, surveillés par M. Waibel, ingénieur. La longueur est de 921 m. 50 et le coût atteignit fr. 842 170.—.

Le tunnel de Mühletal, construit par MM. Curty et Troillet, sous la direction de M. l'ingénieur Lambert, a une longueur de 399 m. et a coûté fr. 350 000.—. Il passe dans de la molasse coupée de quelques bancs marneux.

Le dernier tunnel, à Flamatt, percé par M. Lehmann, à travers de la bonne molasse, a coûté fr. 199 000.— pour une longueur de 187 m.

Les bâtiments des gares et stations furent édifiés de la manière la plus économique possible; ils firent néanmoins bonne figure et longue carrière. L'emplacement de la gare de Fribourg donna sujet à longues confabulations et divergences d'opinions. Trois emplacements se partageaient les suffrages du public: La Poya, les Places et les Pilettes. C'est ce dernier qui l'emporta. Il avait été conseillé par l'ingénieur Nordling avant son départ de Fribourg. Le Conseil communal de Fribourg ratifia ce choix le 20 février 1862. Cette première gare occupait l'emplacement du quai aux marchandises actuel. Elle offrait l'apparence d'un vaste hangar avec un large auvent, sans prétentions architecturales. En face, se trouvait le dépôt des locomotives avec la plaque tournante et les voies d'accès.

Il restait en outre à la Compagnie à aviser aux moyens d'organiser le service de l'exploitation.

A cet effet, le Comité de direction conclut, le 8 juin 1862, un traité avec M. Charles Bergeron, ingénieur français. M. Bergeron se chargea d'exploiter à ses frais, risques et périls, mais avec le matériel et sous les ordres de la Compagnie, avec le titre de directeur de l'exploitation, la ligne Lausanne-Fribourg-frontière bernoise. M. Bergeron assumait la direction du service, du mouvement, de la traction, du

trafic, des gares, la surveillance et l'entretien de la voie. Il acquitte les appointements des contrôleurs, chefs de gares, garde-voies, conducteurs, etc., et même les frais de bureau des conseils de la Compagnie.

En retour, la Compagnie lui verse: 1^o fr. 8100 pour une recette kilométrique brute annuelle allant jusqu'à fr. 18 000; 2^o le 45 % de la recette brute entre fr. 18 et 20 000 et une part variable entre 20 et 30 000 fr.; 3^o le 40 % de la recette brute au-dessus de fr. 30 000.

Cet arrangement a été ratifié par le Conseil d'Etat en date du 6 juin 1862. Il avait été conclu pour une période de 10 ans.

Ainsi, le chemin de fer possédait en MM. Wieland et Bergeron les organes voulus pour assurer les services de la traction et de l'exploitation générale.

Le lundi, 10 juin 1862, eut lieu une première course officielle de Fribourg à Romont. Le Conseil d'Etat, accompagné de quelques invités, se rendit en chemin de fer à Romont où un dîner les attendait. A cette occasion, un nommé Gumy, à Neyruz, fut tué en tirant les mortiers.

Le dimanche, 13 juillet 1862, la locomotive franchit pour la première fois le viaduc de Grandfey. Cette locomotive s'appelait *La Fribourgeoise*.

Les administrateurs étaient alors MM. Louis Weck-Reynold, Félix Glasson et André Boccard. Les vérificateurs des comptes pour l'exercice 1862, MM. Noir, à Lausanne, Jules Daler et Sprenger, à Fribourg.

Le 24 juillet, la locomotive *Fribourg* amena dans notre ville une partie de la députation aux Chambres fédérales, quelques-uns avec leur femme et leurs filles.

Une nouvelle réorganisation administrative était intervenue en vertu de laquelle le gouvernement avait accru ses prérogatives dans la marche de l'entreprise. Il constitua, par arrêté du mardi, 29 juillet, le personnel attaché au service de la voie. Ce bureau fut composé de MM. Victor Jundzill, ingénieur; Raymond Montenach, adjoint; Jean

Meyer, à Fribourg, dessinateur; Bise, Alfred, de Murist, comptable; Andrey, caissier.

Les premiers chefs de gare furent: à la Conversion, M. *Jules Monod*; à Grandvaux, M. *Hofer, anc. député*; à Oron, M. *Michod, Louis, instituteur*; à Vauderens, M. *Goumaz, anc. gendarme*; à Romont, M. *Thorin, Alexandre, anc. préfet*; à Siviriez, M. *Crausaz, Pierre*; à Villaz-St-Pierre, M. *Wuilleret, Théodore*; à Chénens, M. *Auderset*; à Cottens, M. *Folly, Théodore, capitaine*; à Matran, M. *Studmann, Joseph, de Marly*; à Fribourg, M. *Leimbach, Joseph*¹; à Schmitten, M. *Levrat*; à Flamatt, M. *Ackermann, tit.*

L'INAUGURATION

On se mit alors aux préparatifs de l'inauguration de la ligne. Survint une alerte à la dernière minute.

Le feu de la vieille querelle avec le canton de Vaud, que l'on croyait éteint, reprit brusquement, à propos des diverses modifications aux statuts intervenues à mesure que l'Etat de Fribourg augmentait ses prestations financières dans l'entreprise et, comme de juste, élargissait sa place dans les conseils de la Compagnie. Vaud se prévalut tout à coup, de ces corrections pour s'opposer à la prise d'hypothèques de la ligne sur son territoire, ce qui risquait de faire sombrer les opérations du dernier emprunt à Londres. Le conflit prit une tournure si violente que l'ouverture de la ligne fut mise en question. On finit pourtant par s'arranger provisoirement et, le 30 août 1862, le Conseil d'Etat vaudois autorisait la mise en exploitation de la ligne jusqu'à Lausanne.

Il s'en allait temps.

¹ C'était l'ancien chef de Balliswyl. Cette gare provisoire fut vendue à l'entrepreneur Giobellina, à Fribourg, qui la reconstruisit sur le plateau de Pérolles et l'utilisa comme maison d'habitation, écurie et entrepôt. (Quelques-uns de ces détails me furent fournis par M. Etienne Fragnière, imprimeur à Fribourg, un des rares survivants de cette époque.)

L'inauguration était fixée aux 2 et 3 septembre 1862 suivant. Le mardi, 2, eut lieu la cérémonie de la bénédiction de la ligne et des installations. Après un office à St-Nicolas, un cortège se rendit à la gare. Le clergé précédait et les autorités civiles suivaient l'évêque, Mgr Marilley, revêtu des insignes pontificaux. A la gare, eut lieu la bénédiction des locomotives et, à Grandfey, celle du viaduc. Deux petits choralistes de St-Nicolas soutenaient la chape épiscopale: un s'appelait Paul Schœnenweid, que tout Fribourg a connu, et l'autre, Jean Bornet, qui devint chanoine et Curé de Ville.

Dans la soirée, par une pluie battante, arriva le train officiel. Cortège immense, concert d'orgues de Vogt, banquet servi par M. Monney, à la Halle aux blés, illumination de la tour de St-Nicolas et de la statue, toute neuve, du P. Girard. Des discours enthousiastes de *Julien Schaller*, *Stämpfli*, président de la Confédération, *Charles*, président du Conseil d'Etat, *Migy*, président du gouvernement bernois, *Dapples*, syndic de Lausanne, *Challet-Vanel*, président du Conseil d'Etat de Genève, *Eytel*, président du Conseil d'Etat vaudois, *Alfred Vonderweid* et *Weck-Reynold*, conseillers d'Etat de Fribourg, *Schmidlin*, président du Central, *Aigoïn*, représentant du Creusot. Un bal termina la soirée. Le Conseil communal de Fribourg ayant sollicité un crédit de fr. 1000 pour frais d'illumination, l'assemblée bourgeoise s'empressa de le *refuser*. La commune dut recourir à une souscription publique. Mgr l'évêque figure en tête de liste par une somme de fr. 80.

Voici comment l'annaliste fribourgeois *Ræmy de Berligny* raconte la fête du lendemain.

A 8½ h. du matin, un convoi remorqué par deux locomotives emportait 1000 à 1200 personnes dans la direction de Lausanne, chaque invité ayant eu la faculté de conduire deux dames avec lui.

Le trajet se fit en quatre heures et demie, soit parce que la prudence conseillait de ne pas accélérer le mouvement d'une première course, soit parce qu'on dut, comme on va le voir, s'arrêter à chaque station.

Dès Neyruz, toute la population, en habits de fête, était aux abords des gares. A toutes les stations, un préposé du lieu adressait un discours auquel répondait un membre du gouvernement ou de la commission de chemin de fer. L'artillerie tonnait; toutes les cloches des églises célébraient leurs plus joyeux carillons; les bravos et les cris de bienvenue ne cessaient pas. Les rafraichissements se prodiguaient dans tous les wagons, apportés par de gracieuses jeunes filles endimanchées, sur la physionomie desquelles se reflétait la cordialité des habitants. Plus on avançait, plus la réception devenait sympathique, et plus aussi l'émotion et l'attendrissement gagnaient tous les cœurs. Les larmes inondaient tous les visages, larmes de joie et de bonheur, impressions heureuses, mais trop fugitives, de dévouement et de fraternité.

A Oron, 24 jeunes filles, vêtues de blanc et portant chacune une écharpe verte, servirent des rafraichissements. La musique militaire donnait en même temps ses meilleurs refrains. On avançait toujours, et les manifestations de sympathie allaient croissant. On aurait dit que les Vaudois voulaient faire oublier en ce jour ce que leur conduite précédente avait laissé de fâcheux.

Que dire de la réception qui attendait les Fribourgeois à Lausanne? A l'arrivée dans cette ville, vers une heure après midi, les transports d'affection éclatèrent de tous côtés. Le cortège parcourut les principales rues, précédé de la musique. Tous les murs étaient tapissés de fleurs et de verdure, et les rues traversées d'arcs de triomphe et d'inscriptions. La population aux fenêtres et sur le passage acclamait les arrivants. Les mouchoirs s'agitaient en signe de bienvenue et des pluies de fleurs ne cessaient d'inonder nos têtes. Le cortège ne resta pas insensible à ces manifestations. Il y répondit par de continuelles et chaleureuses acclamations. C'est au milieu de cet enthousiasme délirant qu'après une heure de marche, au milieu d'un beau soleil, le cortège arriva au lieu du repas, à Montbenon, où plus de 1000 convives prirent place au banquet.

Lorsque le moment des toasts officiels eut son tour, l'un des représentants du canton de Vaud (M. Berner, conseiller d'Etat) trouva l'occasion de faire l'éloge du courage et de la persévérance de Fribourg dans la construction du chemin de fer. M. Charles, président du Conseil d'Etat de Fribourg, répondit en fort bons termes qu'en présence de cette journée radieuse et de ce beau lac, le premier sentiment qui se présentait à l'esprit était un sentiment de profonde reconnaissance pour la Providence qui nous avait si visiblement protégés.

Il ajouta dans son discours que, si des nuages s'étaient élevés entre Vaud et Fribourg à l'occasion du tracé de la voie ferrée,

ces nuages étaient emportés et ne laissaient plus qu'un ciel rasséréné; qu'il espérait que le succès de Fribourg ne coûterait de regrets à personne; bien au contraire, que toutes les populations des cantons limitrophes puiseraient dans cette voie de nouveaux sujets de prospérité. L'orateur revenant à sa place, est accueilli par un triple vivat. On saluait en lui plus encore le Fribourgeois que l'éminent homme d'Etat qui venait de quitter la tribune.

L'heure du départ était arrivée. On quitta Lausanne à 6 h. du soir, enchanté, subjugué, ravi, et, à 10 h. 5 minutes, le convoi rentrait à Fribourg.

ÉTAT GÉNÉRAL DE LA LIGNE AU MOMENT DE L'OUVERTURE A L'EXPLOITATION

Le terrain nécessaire pour la double-voie avait été acquis tout le long de la ligne, mais les terrassements avaient été effectués de manière à achever d'abord, sur le profil normal à deux voies, la partie la plus facile à construire. C'est ainsi que la voie simple était installée tantôt sur le côté droit, tantôt sur le côté gauche de la plateforme à deux voies. On avait estimé que les avantages résultant d'une prompte mise en activité compenseraient largement les désagréments qu'occasionnerait, plus tard, au moment de la pose de la deuxième ligne, le déplacement partiel de la première ligne posée.

Dans ces conditions, les talus n'étaient pas partout complètement aménagés. Leur réglage et leur gazonnement présentaient encore quelques lacunes, ce qui provoquait certains inconvénients en cas de pluie au point de vue de la propreté et de l'entretien de la voie. Sur les talus achevés, on avait fait des plantations d'acacias.

Pour préserver les talus en tranchée et même en remblai, il fallut recourir à de très nombreuses mesures d'assainissement; favorisés par une température particulièrement sèche, ces travaux s'exécutèrent dans de bonnes conditions.

Les murs de soutènement formaient et forment encore un accessoire très important de la ligne, spécialement

sur le parcours Chexbres-Lausanne, où il s'agissait de préserver les installations contre les éboulements menaçants.

Les murs de soutènement à voûtes horizontales étaient renforcés, de place en place, par des blocs de maçonnerie ancrés dans le roc du sous-sol. Quant au talus en rocher sujet à décomposition ou en contact avec l'air, on a appliqué des murs inclinés avec système de voûte. Ce fut le cas par exemple, à la Brélaz.

Toutes ces diverses maçonneries furent construites en grès d'assez bonne qualité que l'on trouvait, en général, dans des carrières voisines. Les blocs étaient, selon le cas, taillés au marteau ou liés avec du mortier.

Les ouvrages d'art, depuis le viaduc de Grandfey jusqu'aux petits aqueducs, ainsi que les tunnels, étaient en parfait état. Le viaduc de La Paudèze, en particulier, méritait une mention spéciale et fut considéré par les spécialistes comme un chef-d'œuvre.

Le ballast sortit de trois carrières, à Fribourg (Creux du Loup), Romont et Chexbres. Cette dernière livra d'excellents matériaux, les deux autres fournirent des matériaux contenant de la terre glaise, de sorte que les traverses, dont ce gravier constituait l'armature, pourrissaient plus rapidement que là où l'eau s'écoulait facilement.

Au long de la voie, courait une ligne télégraphique à trois fils supportés par des poteaux en bois imprégnés chimiquement.

Les traverses employées étaient en bois de chêne, de hêtre et de mélèze.

Les rails choisis furent ceux dits de Vignole, c'est-à-dire à patin et à champignon unique, avec joints ordinaires et éclisses, à l'exclusion toutefois des plaques de joints. Les rails reposaient directement sur les traverses. Ces rails furent achetés, en partie aux usines du Creusot et en partie à la maison française Wendel. Tout ce matériel, ainsi que les crampons, les aiguilles et les appareils de croisement, fut de bonne qualité. Il y avait trois plaques tournantes, à Fribourg, à Palézieux et à Lausanne.

Les bâtiments dans les stations furent édifiés, un peu partout, au titre d'édifices provisoires destinés à être remplacés, au bout de quelques années, par des constructions plus durables.

A Schmitten et Flamatt, les bâtiments rappelaient le système bernois. Guin n'avait qu'une baraque légère.

Fribourg possédait un bâtiment aux voyageurs, installé à peu près à l'endroit où se trouve le quai actuel aux marchandises. C'était l'ancienne gare de Wylerfeld (près de Berne) avec marquise couverte. Comme constructions plus robustes, on avait : une remise à wagons, pouvant contenir 16 voitures ; une remise pour 9 locomotives, avec ateliers, quais et grues, ainsi qu'une halle aux marchandises.

Romont et Chexbres possédaient des stations de deuxième classe et se faisaient gloire de leurs bâtiments aux voyageurs indépendants des halles pour marchandises, tandis que Matran, Cottens, Villaz-St-Pierre, Siviriez, Vauderens, Oron, Palézieux, Grandvaux et Conversion ne disposaient que d'une seule bâtisse pour gens et colis. Neyruz se contentait d'un édicule provisoire, sans logement pour le personnel, un simple point d'arrêt. Chénens montrait aux passants une modeste construction reposant sur un socle en pierre.

A Lausanne, se trouvait une gare commune pour notre ligne et la Compagnie de l'Ouest.

Entre Lausanne et la Singine, se trouvaient 98 gardes et aiguilleurs, dont 13 bénéficiaient d'une frêle maison d'habitation.

A part le cas de Neyruz, qui ne jouissait d'aucune installation spéciale, et de Cottens muni d'une modeste voie de rebroussement, sur toutes les stations de Lausanne à Fribourg fonctionnaient des voies de garage complètes avec rampes de chargement. Il se trouvait des stations d'eau à Lausanne, Chexbres, Palézieux, Romont et Fribourg, disposant de deux grues et offrant cet avantage

que l'eau, venant de sources, entraît par sa propre pression dans les réservoirs.

Voilà donc dans quelles conditions, en somme plutôt favorables au point de vue technique, commença, dès le 4 septembre 1862, le service régulier des trains entre Berne et Lausanne.

D'une cité à l'autre, cheminèrent chaque jour quatre paires de trains, trains omnibus avec wagons de marchandises.

En été, fut introduit un convoi direct au commencement de l'après-midi.

La durée du parcours, entre Berne et Lausanne, était de quatre heures. Le prix de la simple course, en 3^{me} classe, s'élevait à fr. 5.15. Il était de fr. 8.20 pour la double course. Entre Fribourg et Lausanne, ces tarifs s'élevaient à fr. 3.40 simple course et, avec retour, à fr. 5.40. Les trains ordinaires comportaient des premières, deuxième et troisième classes; les directs, seulement des premières et deuxième.

A titre de comparaison, ces taux sont aujourd'hui, pour le billet Fribourg-Lausanne, de fr. 4.95 pour la simple course, et de fr. 7.95 avec retour, ceci sans surtaxe. L'augmentation est donc de $\frac{1}{3}$ depuis l'entrée en service des premières locomotives.

Passé l'engouement inévitable du début, après que tous les curieux eurent essayé une fois le nouveau moyen de locomotion et eurent épuisé leur capacité de curiosité, l'exploitation se poursuivit d'une manière calme et modeste.

Choisissant une semaine quelconque, du 4 au 11 novembre 1862, nous relevons le tableau suivant des recettes d'exploitation;

1^o. — Lausanne-Frontière bernoise (86 km.):

| | |
|-----------------------------|---------------|
| 6 416 voyageurs | fr. 11 369.65 |
| bagages et chiens | 765.95 |
| marchandises | 6 667.55 |
| Total | fr. 18 803.15 |

2°. — Genève-Versoix:

| | |
|-----------------------------|--------------|
| 5 826 voyageurs | fr. 5 316.55 |
| bagages et chiens | 313.50 |
| marchandises | 3 085.90 |
| Total | fr. 8 715.95 |

Du 4 septembre au 16 décembre 1862, le rapport total de la ligne Lausanne-Flamatt atteignait la somme de fr. 277 508.89, soit, rapportée à une année, en moyenne fr. 13 000.— par kilomètre annuellement.

Après avoir soldé la facture des frais d'exploitation, par fr. 8 100.— au km., il restait, comme bénéfice d'exploitation, un montant de fr. 4900.— par km. La ligne ayant, en définitive, coûté au km. fr. 426 136.—, le rendement net du capital engagé s'élevait à 1,2 % env.

Plus profitable, le Genève-Versoix accusait, pour sa part, un excédent de recettes annuel de fr. 199 220.— servant ainsi un intérêt de 3,6 % à son capital de construction de fr. 5 600 000.—.

Tandis que l'entreprise mettait ainsi en marche ses machines et ses voitures, de nouvelles négociations furent reprises avec le gouvernement vaudois pour mettre au point diverses questions encore en suspens. Une conférence fut tenue à Lausanne le 6 novembre 1862. Le canton de Fribourg reprit ses propositions antérieures, c'est-à-dire:

- a) augmenter de deux membres, fournis par le canton de Vaud, l'effectif du Comité de Direction;
- b) renoncer, en ce qui concerne Fribourg, à certaines fonctions et attributions plutôt honorifiques et borner notre activité, dans la gestion de l'entreprise, au contrôle financier.

Ces offres pleines d'esprit de conciliation ne furent néanmoins pas agréées, de sorte que le Gouvernement de Fribourg, approuvé par le Grand Conseil en session du 19 décembre, prenait à sa charge les obligations du canton de Vaud à l'égard de l'entreprise, tout en se réservant d'obtenir de la Compagnie les sécurités nécessaires

pour les capitaux et les intérêts prêtés ou garantis par notre canton.

C'est ainsi que Fribourg, par une nouvelle concession et en endossant à lui seul le poids des soucis présents et les responsabilités de l'avenir, résolut ce dernier conflit et dissipa les nuages qui se levaient sur les bords du Léman.

Catastrophe.

La Société française s'était lancée dans la construction de la ligne Thörishaus-Lausanne, avait acquis le Genève-Versoix et engagé des capitaux, non point, évidemment, en vue de servir simplement l'intérêt du bon peuple fribourgeois, mais surtout dans une intention de spéculation et en vue de retirer avantage et bénéfice de son initiative. Elle ne tarda pas à se rendre compte que le rendement de l'exploitation ne répondait que de fort loin à son attente et que l'entreprise ne serait de longtemps pas en mesure de satisfaire ses actionnaires. Aussi le zèle des souscripteurs se refroidit-il promptement et aucun d'entre eux n'éprouva-t-il plus ample appétit à lancer de nouveaux fonds dans cette piètre affaire. L'argent devint de plus en plus rare dans les caisses de la Compagnie et les embarras financiers, fourriers des débâcles prochaines, s'établirent à demeure dans ses bureaux.

La déconfiture fut déclarée par une lettre du 20 décembre 1862, adressée par le Comité de Direction au Gouvernement cantonal.

Le Comité de Direction informait le Conseil d'Etat des tracassés financiers auxquels l'entreprise se voyait en proie. Ces embarras provenaient spécialement de l'impossibilité où la Compagnie se trouvait de régler les factures des entrepreneurs ayant exécuté des travaux et de l'incapacité de se procurer de nouvelles ressources pour procéder aux ouvrages encore nécessaires. Le prêt de 16 millions opéré par l'Etat de Fribourg était englouti, comme aussi l'emprunt de fr. 7 millions et demi contrac-

té par la Compagnie. La situation financière, arrêtée au 15 décembre 1862, révélait, entre les disponibilités et les comptes à payer, un découvert de 3 millions de francs. Et, pour comble de malheur, il ne s'agissait pas, en l'occurrence, de dépenses facultatives qu'il aurait été possible d'ajourner ou même d'écarter. Les notes pour travaux déjà exécutés ou pour objets déjà livrés par des entrepreneurs ou par des fournisseurs atteignaient un total de



Louis Weck-Reynold,
Conseiller d'Etat.

plus d'un million ; le solde comprenait l'achèvement urgent des gares et stations, l'achat indispensable de nouveau matériel roulant ainsi que le complément des terrassements et ballastages rigoureusement exigés pour consolider la voie, prévenir les accidents et garantir la sécurité des voyageurs.

A cette révélation brutale, le Gouvernement fut d'abord stupéfait. On l'aurait été à moins.

Mais il ne perdit pourtant pas courage et s'employa, une fois la première émotion apaisée, à rechercher les moyens propres à tirer la compagnie de cette impasse.

Il passa, en de nombreuses séances, la revue complète des mesures que l'on pourrait envisager pour échapper à cette désagréable crise.

Il s'en prit d'abord aux actionnaires qui n'avaient pas encore payé leurs parts, s'ingéniant à leur démontrer l'utilité qu'ils auraient, pour éviter une expropriation, à compléter leurs versements. Mais ces bailleurs de fonds firent unanimement la sourde oreille et l'appel ne fut point entendu.

M. Alfred Vonderweid, Conseiller d'Etat, passa même à Paris les fêtes de la nouvelle année, en essayant de négocier avec les puissants actionnaires français, mais, le 2 janvier 1863, il rentrait, tristement, à Fribourg, pour informer ses collègues qu'il n'existait plus aucun espoir quelconque d'amener ces gens à opérer leurs derniers versements sur les actions de la C^{ie}.

L'idée lui vint ensuite, fatalement, d'essayer de lancer un nouvel emprunt. Mais on dut renoncer promptement à ce moyen, en considérant que cette mesure, dans l'état précaire de notre crédit, n'aurait servi qu'à augmenter encore les charges du budget. Au demeurant, les possibilités de pouvoir émettre un emprunt avec quelques chances de succès et dans des conditions supportables se révélaient bien faibles.

Le Gouvernement, ne sachant plus où donner de la tête et harcelé par les cris de détresse de l'entreprise, se résigna à heurter à la porte du Conseil fédéral et à solliciter quelque secours. Les Conseillers d'Etat Vaillant et Weck-Reynold avaient rencontré à Berne Julien Schaller qui les avait assurés que le Conseil fédéral serait disposé à accueillir une demande de subside.

A cette intention, le Président du Conseil d'Etat, M. Hubert Charles, accompagné de M. Weck-Reynold, Directeur des Finances, se rendit à Berne pour déposer entre les mains du Gouvernement fédéral une demande tendant à prier la Confédération d'accorder au canton de Fribourg, à titre de subside, la somme nécessaire pour achever complètement la ligne de chemin de fer.

Le Gouvernement ne se résolut point d'un cœur léger à cette humiliante démarche et se rendait compte du désagréable retentissement qu'elle ne manquerait pas d'avoir d'une frontière à l'autre de la Suisse. Mais il importait, en dépit de tout, de sauver le canton, et celui-ci était acculé dans une impasse où son crédit et sa fortune étaient en péril grave. Le Conseil d'Etat se sentit encouragé par le sentiment que Fribourg, en somme, avait déployé un grand courage dans la question du chemin de fer et qu'il avait épuisé tous les moyens en son pouvoir pour conjurer la crise qui le menaçait. Il se sentait dès lors quelque droit à solliciter l'aide et l'assistance de ses confédérés et à faire appel à leurs sentiments de solidarité et de fraternité.

En attendant, pour écarter, pendant les négociations qui allaient s'ouvrir, l'ogre de la débâcle toujours prêt à faire irruption, l'Etat se mit encore en devoir de fournir à l'entreprise aux abois les moyens de subvenir aux besoins les plus urgents et de payer les dettes les plus criardes. La Direction des Finances fut autorisée à livrer à la Caisse de la Compagnie une avance par aval de fr. 140 000.—, à valoir sur le compte à régler ultérieurement.

Cependant, le Gouvernement estimait que le moment était arrivé de s'assurer, par quelques garanties, de la récupération de ses sacrifices continuels. A cette intention, dans sa séance du 11 janvier 1863, sur la proposition du Directeur des Finances, il décida de faire usage de la faculté qui lui était octroyée par l'art. 3 du décret du Grand Conseil du 19 décembre 1862 et, en tant que bailleur de fonds et garant des engagements de la Compagnie, réclama du Comité de Direction un acte de nantissement en règle sur toutes ses recettes.

Cet acte de nantissement fut passé devant Jean-Augustin Cuony, notaire, ancien syndic de Fribourg, le 29 janvier 1863. Le document original se trouve aux Archives de l'Etat. Par cet acte, la Compagnie prend l'engagement de verser intégralement et chaque jour à

la Banque cantonale tous les produits de sa ligne. Il était spécifié que, sauf les prélèvements stipulés aux art. 5 et 6 du contrat d'exploitation avec M. Bergeron, les recettes devaient

servir, avant tout autre emploi, au paiement des intérêts et de l'amortissement des deux emprunts de vingt trois millions cinq cent mille francs, et la Compagnie du chemin de fer ne pourra pas en disposer dans un autre but sans une autorisation spéciale du Conseil d'Etat de Fribourg. Elle donne en outre à l'Etat de Fribourg à titre de nantissement pour être laissé en dépôt à la dite Banque, et sa part au fonds de réserve, et les parts qui pourraient lui revenir sur l'excédent de ce fonds de réserve, après que celui-ci aura atteint le chiffre de fr. 200 000. —.

Par cet acte, le Conseil d'Etat mettait donc la main sur les recettes de l'Entreprise et, s'étant substitué aux actionnaires défaillants pour livrer les fonds, s'estimait en droit de s'assurer quelques miettes sur les maigres recettes de l'exploitation.

En attendant, on espérait que le Conseil fédéral, en présence de l'appel à l'aide du canton de Fribourg, s'empresserait, encore pour la session des Chambres qui allait s'ouvrir, de préparer un préavis et de soumettre des propositions à l'Assemblée fédérale. Mais cet espoir fut encore déçu. Le Département fédéral de l'Intérieur, chargé de l'examen de notre demande, crut bon de faire procéder à une expertise des installations; le mauvais temps fit retarder cette opération, et tout fut remis à plus tard.

Et pourtant, à Fribourg, le mal empirait de jour en jour. La Compagnie, bien malade, périssait de consommation et, penché sur son chevet, le Conseil d'Etat délibérait sur les remèdes à employer, administrait, quand les crises devenaient trop aigües, un petit ballonnet d'oxygène sous forme de subside et s'occupait déjà de liquider au mieux la peu reluisante succession de la mourante.

La piètre état des affaires nous est dévoilé dans toute sa tragique réalité par une lettre qu'adressait, le 1^{er} février 1863, le Conseiller d'Etat Alfred Von der Weid,

Président du Comité de Direction. à la Direction des Finances du canton de Fribourg. La voici :

Monsieur le Directeur,

En présence de la situation difficile dans laquelle se trouve la Compagnie du chemin de fer, le Conseil d'administration et le Comité de direction ont ordonné la suspension de tous les travaux dont l'exécution n'est pas urgente, la suppression d'une partie du personnel, l'ajournement de tous les paiements qui peuvent être remis à plus tard sans de trop grands inconvénients, en un mot toutes les mesures propres à réduire les dépenses au strict nécessaire.

Nous sommes arrêtés dans l'exécution de ces mesures par le manque des fonds nécessaires au paiement des tâcherons. Ceux-ci dont la position est généralement peu aisée ne peuvent congédier leurs ouvriers sans les payer et, n'ayant pas reçu de la C^{ie} le montant de leur situation de novembre et de décembre, ils sont incapables d'opérer le paiement. Ainsi, faute de payer les tâcherons, la C^{ie} est entraînée à conserver des ouvriers et à continuer des travaux qui pourraient être remis à plus tard.

D'un autre côté, il est certaines dépenses que nous ne pouvons pas ajourner: ce sont les appointements du personnel de l'administration, ceux des gardes-voie, hommes d'équipe et ouvriers employés à l'entretien de la ligne. Nos ressources sont insuffisantes à couvrir même ces dépenses. Une somme d'environ fr. 100 000. — nous rentrera, il est vrai, vers la fin de février ou le commencement du mois prochain, par suite de vente de traverses, mais nous ne pouvons ajourner nos paiements jusqu'à cette époque.

Dans ces circonstances, nous prenons la liberté de solliciter du haut Etat de Fribourg, dans l'intérêt même de la réduction de nos dépenses, une avance de fr. 100 000. — qui nous permette d'acquitter les choses les plus urgentes et, sinon de solder les tâcherons, du moins de leur donner de forts à-comptes dans les premiers jours du présent mois.

Dans l'espoir que cette demande sera favorablement accueillie nous avons l'honneur de vous offrir, Monsieur le Directeur, l'assurance de notre considération la plus distinguée.

Au nom du Comité de direction

Le président:

(signé) *Alf. von der Weid.*

(A suivre,)