

**Zeitschrift:** Annales fribourgeoises  
**Herausgeber:** Société d'histoire du canton de Fribourg  
**Band:** 20 (1932)  
**Heft:** 6

**Artikel:** La construction des chemins de fer dans le canton de Fribourg [suite]  
**Autor:** Buchs, Victor  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-817529>

### **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:** 17.04.2026

**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)

Une inscription en marge de cette missive nous apprend que la Direction des Finances se fit accorder par le Conseil d'Etat l'autorisation d'émettre pour 100 000 francs de billets à 3 ou 6 mois, renouvelables, et de traiter dans ce but avec une maison de banque.

Ce document éclaire, mieux que toute autre considération, la détresse extrême où se trouvait l'entreprise du chemin de fer, du moment qu'elle se voyait obligée de conserver des ouvriers faute de pouvoir les payer au moment de leur licenciement.

Les entrepreneurs, pour leur part, avaient reçu, en guise d'acomptes sur les sommes considérables qui leur étaient encore dues, des billets négociables, mais qu'ils n'arrivaient pas à placer avec la seule signature de l'entreprise. Pleins d'inquiétude, quelques-uns d'entre eux, entre autres MM. Arnaud & Cie, tout en consentant à des prolongations d'échéances pour les valeurs qu'ils détenaient en portefeuille, demandèrent que l'Etat reconnût leurs créances en cas de prise de possession des lignes par le Canton.

Le gouvernement accéda à cette requête et, le 8 mars 1863, délivrait une déclaration suivant laquelle, en cas de prise de possession de la ligne, toutes les créances légitimes des entrepreneurs seraient reconnues.

Mais cette agonie ne pouvait se prolonger. L'entreprise se sentait à bout de souffle et la fin approchait.

Le Conseil d'Etat se rassembla au chevet de la mourante et tint une suprême consultation, pour tâcher de se rendre compte très exactement de sa position.

Voici la situation financière, telle qu'elle se présentait au 28 février 1863.

### RECETTES

#### A. Construction.

Versements sur actions primitives . . . . .	Fr. 10 436 250.—
Actions de priorité. . . . .	» 369 250.—
Prêt de l'Etat. . . . .	» 16 000 000.—
Emprunt de Londres. . . . .	» 7 500 000.—
Placements de fonds. . . . .	» 614 763.60
Obligations Genève-Versoix . . . . .	» 5 345 234.36

#### B. Exploitation.

Ligne Genève-Versoix . . . . .	» 1 536 759.63
Ligne Thörishaus-Balliswyl (1860-1862) »	227 219.53
Ligne Thörishaus-Lausanne . . . . .	» 276 004.02
Recettes diverses . . . . .	» 35 122.60

Total Fr. 42 340 603.74

Soldes créditeurs » 2 015 257.27

Balance Fr. 44 355 861.01

### DÉPENSES

Frais généraux, intérêts, port d'Estavayer . . . . .	Fr. 3 668 116.47
Exploitation Balliswyl-Thörishaus. . . . .	» 346 750.70
Intérêts sur actions . . . . .	» 1 413 286.40
Travaux, dépenses ordonnancées . . . . .	» 28 459 389.09
» dépenses non ordonnancées . . . . .	» 1 365 984.71
Frais d'exploitation Genève-Versoix et Lausanne-Thörishaus . . . . .	» 947 713.79
Intérêt aux obligations Genève-Versoix . . . . .	» 1 225 703.45
Construction du Genève-Versoix . . . . .	» 5 275 479.35

Total Fr. 42 702 423.96

Soldes débiteurs » 1 653 437.05

Balance Fr. 44 355 861.01

Voilà donc où l'on en était trois ans après l'ouverture du tronçon Thörishaus-Balliswyl et six mois après l'inauguration de la ligne entière.

L'état des dettes, qui fut dressé très soigneusement le 10 mars 1863, établissait que la compagnie se trouvait en face d'un découvert de fr. 2 971 912.32. Toutefois, comme elle possédait, en nantissement auprès de divers créanciers, des valeurs pour fr. 970 000.— env., le déficit net se ramenait au chiffre déjà respectable de fr. 1 981 919.82. Si l'on ajoutait à cette somme le montant de fr. 600 000.— env. considéré comme rigoureusement indispensable pour travaux urgents de parachèvement, frais d'entretien de la voie, traitement du personnel, frais de bâtiment, de gares, de bornage de la ligne, nous obtenons donc un découvert réel de fr. 2 581 919.26.

Cette somme, l'entreprise ne l'avait pas et n'avait plus aucun moyen de se la procurer.

Quant à obtenir un nouveau prêt, une nouvelle avance de fonds de la part de l'Etat, il était bien inutile d'y songer. Le peuple et le Grand Conseil auraient été unanimes à rejeter l'idée de lancer, aux frais du canton, une nouvelle planche de salut à l'entreprise qui avait déjà englouti des sommes énormes et qui ne cherchait plus qu'à tirer avec le moins de mal possible, son épingle du jeu.

Il ne restait donc, pour nous, qu'à liquider cette lourde succession.

### *Le sauvetage.*

Comme une embarcation ballottée par la tempête et trouée de tous côtés, ainsi la barque de l'entreprise du chemin de fer, qui portait une bonne part de la fortune et de l'avenir du canton, véhémentement secouée par la crise, allait tout droit au naufrage. Le Gouvernement lança alors à la mer le canot de sauvetage et, bravant la bourrasque, se mit en devoir de ramener au port l'esquif en détresse.

Mais, avant de raconter les phases de cette lutte épique contre le mauvais sort, il sied de nommer les membres de l'équipage de la chaloupe en péril de mort et ceux du bateau sauveur.

Voici donc quels étaient les membres du Comité de direction de la Compagnie :

MM. Vonderweid, Alfred, Conseiller d'Etat, Président ;  
de Tschann-Zeerleder, banquier, à Berne ;  
Glasson, Félix, à Fribourg ;  
de Weck-Reynold, Louis, Conseil d'Etat, à Fribourg ;  
Marcel, Sigismond, banquier, à Lausanne.

M. Julien Schlaler fonctionnait au titre d'administrateur-délégué et président du Conseil d'Administration.

Voici, d'autre part, quelle était la composition du Conseil d'Etat en cette année 1863 :

MM. Vaillant, Frédéric, de Fribourg, président dès le 7 mai 1863 ;  
Bondallaz, François-Xavier, de Nuvilly ;  
Von der Weid, Alfred, de Fribourg ;  
de Schaller, Henri, de Fribourg ;  
Hubert, Charles, de Riaz ;  
Fournier, Philippe, de Romont ;  
de Weck-Reynold, Louis, de Fribourg.

Le grand artisan de la reprise de la ligne fut Louis de Weck-Reynold, Directeur des Finances, qui avait succédé à ce poste à son frère, Rodolphe de Weck, de Bussy. Telle était donc l'équipe qui dut encourir la responsabilité des mesures extrêmement graves où le canton allait s'engager, au point de vue financier, et sur qui, *maintenant*, en rejailit tout l'honneur.

Il apparut clairement, dès le début des opérations, que le seul moyen possible était d'agir de telle manière que l'Etat, qui assumait déjà la plus grande part de responsabilité et la majeure partie des charges, fasse sienne l'entreprise du chemin de fer et devienne seul propriétaire de la ligne.

Trois procédés pouvaient être envisagés pour réaliser cette intention: la faillite pure et simple de l'entreprise, l'investiture et la cession volontaire du chemin de fer de la Compagnie à l'Etat.

La faillite, procédure extrêmement longue et lente, ne pouvait qu'entraîner des embarras et des procès sans fin, alors qu'il était évident qu'il importait d'agir promptement et nettement. Au surplus, dès le début, le Conseil d'Etat considéra la faillite comme un désastre, non seulement matériel, mais moral, qu'il fallait éviter à tout prix. Le Gouvernement voulait que le canton sortît de l'aventure la tête haute et, dès le début, repoussa toute mesure pouvant éclabousser le vieil honneur de la patrie.

Quant à l'investiture, telle qu'elle était organisée par les articles 82 et suivants de la loi, alors en vigueur, du 24 octobre 1849 sur les poursuites juridiques pour dettes, c'était une sorte de saisie des immeubles hypothéqués par les soins de la justice de paix du domicile du débiteur. Cette méthode de l'investiture aurait entraîné des lenteurs considérables, attendu que l'hypothèque sur la partie de la ligne se trouvant en territoire vaudois n'était pas régularisée et ne pouvait l'être qu'en juin ou juillet 1863, au plus tôt.

Elle avait, au surplus, le très grave inconvénient de ne pouvoir s'appliquer au Genève-Versoix, non hypothéqué et qu'il importait de conserver, puisque c'était le seul tronçon de notre ligne à peu près rentable.

A vrai dire, l'entreprise aurait trouvé son compte à cette manière de faire, qui l'aurait débarrassée de la ligne onéreuse pour la laisser tranquille propriétaire du Genève-Versoix, à la suite de quoi les actionnaires auraient vu se lever le beau temps des dividendes.

Mais le Gouvernement de Fribourg avait à sauvegarder les intérêts du pays et il le fit courageusement.

Il adopta, sans plus longues tergiversations, le procédé le plus onéreux sans doute, mais aussi le plus hono-

rable, c'est-à-dire la cession pure et simple à l'Etat de l'actif et du passif de la compagnie.

Dès les premiers mois de l'année 1863, le Gouvernement fribourgeois et la C<sup>ie</sup> du chemin de fer menèrent d'âpres et ardues négociations en vue d'aboutir à une transaction sur les bases suivantes: *Abandon à l'Etat par la Compagnie de ses concessions fribourgeoise, vaudoise et genevoise.*

En retour, l'Etat de Fribourg prendrait à sa charge toutes les dettes de la C<sup>ie</sup> après entente avec les créanciers. Une fois en possession de la ligne, l'Etat aurait délivré aux actionnaires complètement libérés des titres leur conférant des droits éventuels de jouissance sur le produit des deux lignes, lorsque ce rendement aurait atteint un coefficient à déterminer.

Mais ces transactions ne s'opérèrent point, comme on peut le penser, sans maintes difficultés préalables.

Par office du 16 mars 1863, le Comité de direction fit savoir qu'il était disposé à entrer en matière sur la cession des lignes à l'Etat. Une conférence eut lieu à cette intention le 19 mars. La Compagnie y était représentée par MM. Julien Schaller, Félix Glasson et de Tschann. Le Gouvernement, de son côté, avait délégué les conseillers Vaillant et Fournier, ainsi que M. Repond, député. Les membres du Gouvernement faisant en même temps partie du Comité de direction (Alfred von der Weid et Weck-Reynold) s'étaient, il va de soi, récusés.

La conférence, tout naturellement, tomba juste sur le point névralgique de la combinaison. Elle ergota longuement sur la marge des pertes, la dite marge étant estimée à fr. 200 000.— par les uns, à fr. 400 000.— par les autres, calculée sur les recettes et les charges découlant du rachat, au vu de quelle estimation les actionnaires toucheraient ou ne toucheraient pas une part de l'excédent des recettes.

Les dites recettes, par suite de l'adaptation de la population au nouveau mode de transport, avaient ten-

dance à augmentation, ainsi qu'il apparaît dans le tableau arrêté au 1<sup>er</sup> avril 1863, lequel témoigne d'une augmentation légère sur les mois précédents.

Les délégués, cependant, finirent par mettre sur pied une convention qui porte la date du 25 avril 1863 et qui servit de base aux tractations définitives. Voici ce document, dont l'original repose aux Archives de l'Etat de Fribourg:

#### CONVENTION

Entre l'Etat de Fribourg représenté par MM. Vaillant, vice-président du Conseil d'Etat, Fournier, membre du même Conseil et Repond, Député, d'une part, et

la Compagnie des chemins de fer de Lausanne à Fribourg et à la Frontière Bernoise et de Genève à Versoix, représentée par MM. Schaller, président du Conseil d'Administration, F. Glasson et de Tschann, membres du Comité de Direction de la Cie, d'autre part,

il a été convenu ce qui suit:

*Article premier.* — La Compagnie des chemins de fer de Lausanne à Fribourg et à la frontière bernoise et de Genève à Versoix cède et transporte à l'Etat de Fribourg, qui accepte, les lignes de chemins de fer prénommées, telles qu'elles résultent des concessions et conventions et notamment:

*a)* en ce qui concerne la ligne de Lausanne à Fribourg et à la frontière bernoise, du cahier des charges du 24 mai 1856, de l'arrêté fédéral du 23 septembre 1856 et des conventions postérieures avec l'Etat de Fribourg, pour la partie de la ligne sur le territoire fribourgeois, — de la concession et du cahier des charges du 4 août 1857 et des actes postérieurs de l'Etat de Vaud, pour la partie de la ligne sur le territoire vaudois;

*b)* en ce qui concerne la ligne de Genève à la frontière vaudoise dans la direction de Morges, y compris l'enclave de Céligny, de la convention du 16 avril 1858, et du décret du Grand Conseil du canton de Genève du 23 juin 1858, de la convention du 4 août 1855 et de la loi du 1<sup>er</sup> septembre 1855 et des actes en rapport.

ART. 2. — L'Etat de Fribourg entrera en possession, sans limites ni réserves des lignes faisant l'objet de la présente cession, avec leur matériel roulant, de leur exploitation et de leurs produits, aussitôt après l'échange des ratifications du Grand Conseil du Canton de Fribourg, d'une part, et de l'assemblée générale des actionnaires de la Compagnie, d'autre part.

L'Etat de Fribourg se charge d'obtenir, en tant que besoin sera, les autorisations à la présente cession de la part des Etats de Genève et de Vaud.

ART. 3. — En échange et pour prix de cette cession, l'Etat de Fribourg remettra à la Compagnie des titres de jouissance, appelés à participer avec lui et dans les conditions ci-après déterminées, aux produits des lignes cédées:

1<sup>o</sup> — Il sera délivré, en échange de chaque action de la Compagnie complètement libérée, une action de jouissance indivisible et au porteur, donnant droit au partage des produits des lignes cédées dans la proportion du nombre définitif des actions échangées.

Ces titres sont exempts du droit de timbre et de toute autre contribution.

Les porteurs d'actions de la Compagnie qui sont au bénéfice de conventions particulières pour le paiement de leurs titres auront à compléter leurs versements encore dus dans les termes stipulés, à défaut de quoi ils seront déchus de leurs droits et l'Administration procédera à la vente de leurs actions dans les conditions prévues à l'art. 15 des statuts de la Compagnie. Les acquéreurs recevront des actions de jouissance dans le cas seulement où ils acquitteraient le montant intégral des versements dus, avec frais et intérêts. A ce défaut, les actions exposées en vente seront annulées. Les versements acquittés seront appliqués par l'Etat en déduction des dettes de la Compagnie, soit à l'achèvement des travaux, soit à l'amortissement des emprunts contractés ou à contracter pour la construction ou l'achèvement de la ligne.

Les actions de jouissance délivrées en échange d'actions de priorité libérées donneront droit au porteur au prélèvement de l'intérêt jusqu'à concurrence de 5 %, dans les conditions de partage des produits, avant toute autre action. L'excédent des produits à partager, après le prélèvement de cet intérêt pour les actions de priorité, sera réparti entre les autres actions jusqu'à concurrence du 5 %. Lorsque les deux catégories d'actions auront touché un intérêt de 5 %, le surplus des produits sera réparti entre elles par égale attribution et sans distinction de titres.

2<sup>o</sup> — Tant que les charges incombant à l'Etat de Fribourg pour satisfaire aux frais et intérêts annuels des dettes contractées pour la construction et l'achèvement du chemin de fer, ou pour satisfaire aux frais et intérêts des emprunts temporaires ou avances des banques destinées à couvrir le déficit des recettes de la ligne sur ses charges, défalcation faite des frais d'exploitation, s'élèveront à quatre cent mille francs et plus, les produits des lignes cédées lui appartiendront sans aucun partage.

Lorsque les mêmes charges se trouveront abaissées dans les limites de quatre cent mille francs à trois cent mille francs, l'Etat laissera parvenir aux porteurs d'actions de jouissance le quart des produits compris dans ces limites.

Lorsque ces charges s'élèveront à une somme comprise entre trois cent mille et deux cent mille francs, l'Etat laissera parvenir aux porteurs d'actions de jouissance la moitié des produits compris dans ces limites.

Lorsque les mêmes charges se trouveront réduites dans les limites de deux cent mille francs et au-dessous, l'Etat laissera parvenir aux porteurs d'actions de jouissance les trois-quarts des produits compris dans ces limites.

Lorsque ces mêmes charges se trouveront complètement couvertes par les produits des lignes cessionnées, l'Etat continue à néanmoins à percevoir le quart de l'excédent des produits.

En échange de cette part aux produits nets qui lui est attribuée, l'Etat renonce à reporter sur les exercices futurs les avances faites ou à faire pour subvenir aux intérêts des emprunts ou obligations des lignes concédées.

3°. — l'Etat de Fribourg prend à lui:

a) l'emprunt de sept millions cinq cent mille francs contracté à Londres par la C<sup>ie</sup>, aux termes de la convention du 22 mai 1862, avec hypothèque en premier rang sur la ligne de Lausanne à Fribourg et à la frontière bernoise;

b) l'emprunt de seize millions contracté par la C<sup>ie</sup> envers le canton de Fribourg, aux termes du décret du Grand Conseil du 18 juin 1860, avec hypothèque en second rang sur la ligne de Lausanne à Fribourg et à la frontière bernoise. En conséquence, l'Etat donne quittance à la C<sup>ie</sup> du dit emprunt et autorise la radiation de l'hypothèque qui s'y rapporte.

c) la dette contractée par la C<sup>ie</sup> de Fribourg envers celle de Lyon-Genève pour prix d'acquisition de la ligne Genève à Versoix, qui est représentée par 20 000 obligations émises au cours de 270 fr. remboursables à 500 fr. et produisant un intérêt annuel de 15 fr.;

d) toutes les autres dettes et charges de la C<sup>ie</sup> existant à ce jour, sauf à en arrêter le chiffre et les conditions de paiement suivant les transactions que l'Etat de Fribourg se réserve de conclure avec les créanciers respectifs;

e) tous les emprunts et chargés qu'il sera nécessaire de contracter pour l'achèvement complet des travaux.

Il sera joint à la présente convention un état détaillé des dettes de la C<sup>ie</sup>, ainsi qu'un état et une estimation des travaux d'achèvement. Les chiffres de cette estimation, discutés et arrê-

tés d'un commun accord, seront considérés comme représentant le coût définitif des dits travaux que l'Etat exécutera à forfait et qui devront être achevés au 31 décembre 1865. Le compte définitif de construction sera bouclé à cette dernière date.

Dès cette époque, les dépenses capitales, sauf l'amortissement des obligations, incomberont au fonds de réserve créé par le traité d'exploitation et ne pourront grever, sous aucun prétexte, les autres recettes d'exploitation. Sont cependant réservées les dépenses que le développement du trafic rendrait indispensables par la suite, telles qu'augmentation du matériel roulant, agrandissement des gares et stations, pose de la double voie, avec les travaux d'art et terrassements qui s'y rattachent, comme aussi les dépenses qui résulteraient de grands accidents de force majeure pour lesquels les ressources du fonds de réserve seraient insuffisantes.

A l'expiration du traité d'exploitation, le fonds de réserve subsistera et sera alimenté par une retenue qui ne pourra excéder le 7 % sur les produits nets des lignes cédées.

ART. 4. — Les lignes formant l'objet de la présente cession seront administrées par l'Etat de Fribourg, au moyen d'une administration distincte et une pour l'ensemble des lignes. Aucune partie ne pourra en être détachée par vente ou cession, hors les cas et conditions prévues dans les concessions, ou sans le consentement des porteurs d'actions de jouissance. Il est accordé à ces derniers un droit de présentation pour la minorité des membres de l'Administration ou Direction des chemins de fer.

Les comptes de cette administration ainsi que le rapport de gestion seront publiés chaque année et au plus tard au 31 mars de l'année suivante. Un certain nombre d'exemplaires de ces rapports et comptes annuels sera mis à la disposition des porteurs d'actions de jouissance.

ART. 5. — Les lignes concessionnées devant faire retour aux Etats à l'expiration des concessions, il sera pourvu, outre l'établissement du fonds de réserve stipulé à l'art. 3 au moyen des produits de l'exploitation et avant tout partage aux actionnaires, à l'amortissement des obligations de l'Etat et de la Compagnie, d'après les engagements contractés, ou dans la mesure et suivant la répartition qui seront fixées ultérieurement par l'Administration.

ART. 6. — Les actions de jouissance expirent avec la durée des concessions. En conséquence, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1885, il sera établi un fonds destiné à l'amortissement successif des actions avant l'époque de leur extinction. Ce fonds sera formé:

a) d'une retenue annuelle à prélever sur les bénéfices nets et à déterminer dès la date indiquée;

b) de l'intérêt des sommes non encore employées à l'amortissement ;

c) des intérêts afférents aux actions amorties ;

d) des intérêts et dividendes des actions qui n'auront pas été touchés à l'expiration des cinq ans de leur échéance et qui, par le fait, seront acquis au fonds d'amortissement dès leur disponibilité.

L'Administration de ce fonds ainsi que l'ordre d'amortissement rentrent dans les attributions de l'Administration du chemin de fer.

Les propriétaires d'actions désignées par le tirage au sort pour le remboursement recevront en numéraire le capital de leurs actions et les dividendes jusqu'au jour indiqué pour le remboursement.

Toutefois, il ne sera donné suite à l'époque indiquée à l'établissement du fonds et à l'amortissement des actions qu'à la condition que l'Etat de Fribourg ne soit plus tenu à aucune charge et que le dividende revenant aux actions d'après la même disposition s'élève à 3 % au moins. A ce défaut, l'époque sera retardée par l'Administration jusqu'au moment où ces conditions seront remplies.

ART. 7. — Pour le cas où il serait procédé au rachat des lignes formant l'objet de la présente cession, avec leur matériel, les bâtiments et les approvisionnements, il est stipulé ce qui suit :

1<sup>o</sup> — Si le rachat a lieu aux époques et conditions déterminées par les concessions, et l'indemnité étant égale au capital primitif d'établissement, l'Etat de Fribourg recevra le montant du capital des obligations et dettes subsistantes ou qui auront été amorties avec ses propres ressources. Le solde du prix d'acquisition sera distribué aux actionnaires.

Si l'indemnité de rachat est supérieure au capital primitif d'établissement, d'Etat de Fribourg, en vertu des stipulations de l'art. 3 de la présente convention, recevra le quart de l'excédent.

2<sup>o</sup> — Si le rachat a lieu avant les époques fixées par les concessions, les actionnaires seront représentés dans les négociations par une délégation de leur choix, composée de cinq membres, ayant mission de discuter les conditions du rachat. Cette délégation sera munie de pleins pouvoirs et son approbation est requise pour l'exécution du rachat. Pour le cas où cette délégation ne parviendrait pas à s'entendre avec l'Etat de Fribourg, celui-ci pourra néanmoins donner suite au rachat en offrant aux actionnaires l'alternative de se mettre eux-mêmes aux lieu et place de l'acquéreur ou de recevoir une indemnité équitable

basée sur la valeur approximative des actions, eu égard aux produits déjà connus et au rendement futur de la ligne.

ART. 8. — Les règles posées dans l'article qui précède s'appliquent par analogie aux cas de vente, cession ou fusion embrassant la totalité des lignes énumérées à la présente convention.

ART. 9. — A part les droits et les attributions dévolues aux porteurs de titres de jouissance en vertu de la présente convention, les actionnaires renoncent à tout autre droit ou immixtion dans l'Administration des chemins de fer cessionnés et la Société anonyme des chemins de fer de Lausanne et à la frontière bernoise et de Genève à Versoix est et demeure dissoute dès après la ratification du présent contrat, l'Etat de Fribourg étant subrogé dès lors à tous les droits, charges et engagements de toute nature de la Compagnie. Toutefois, en ce qui concerne les dettes et charges prévues à l'art. 3 § 3, litt. *d* ci-dessus, la subrogation de l'Etat n'aura lieu qu'au fur et à mesure des transactions à venir.

ART. 10. — Toutes contestations relatives à l'interprétation et à l'exécution de la présente convention seront portées directement devant le Tribunal fédéral, dont la sentence sera définitive et sans appel.

Fait et signé en double expédition, à Fribourg, le vingt cinq avril mil huit cent soixante trois.

Les délégués de la C <sup>ie</sup> sous réserve de ratification.	Les délégués de l'Etat de Fribourg sous réserve de ratification
(signé) Jul. Schaller de Tschann Félix Glasson	Vaillant Ph. Fournier J. Repond

Approuvé par le Comité de direction de la C<sup>ie</sup> et proposé à la ratification du Conseil d'administration.

Fribourg, le 25 avril 1863.

Le Président:  
(signé) Alf. von der Weid.

\* \* \*

Ce contrat préliminaire, dont il est opportun de bien peser les termes, nous révèle assez bien les dispositions des deux camps en présence, l'Etat d'une part, la Compagnie de l'autre, le premier reprenant à son compte une entreprise en déconfiture parce que l'économie publi-

que y était engagée. On peut retenir de ces articles la sollicitude manifestée à l'égard des porteurs d'actions. Le canton de Fribourg prend l'engagement de les renflouer dès que le rendement du chemin de fer le permettra et, de plus, laisse, sur une entreprise qui lui appartiendra, un droit de regard et de contrôle à des particuliers qui n'ont plus aucune responsabilité et dont l'unique souci est de sauver, à plus ou moins brève échéance, les fonds qu'ils ont engagés. Cette bienveillance est justifiée, par ailleurs, par la considération que ces gens, dont beaucoup sont des étrangers, ont aventuré sur la ligne des sommes considérables, atteignant quelque 10 millions, y compris les actions de l'Etat et de la ville de Fribourg.

Les actionnaires, eux, ont grand soin de tirer parti de ces favorables dispositions pour entourer leur créance de toutes les précautions possibles.

Le tout offre l'aspect d'une étoffe où deux fils se mélangent et se confondent. De cet enchevêtrement d'intérêts, préparé pour les années qui suivront la liquidation de l'affaire, devaient fatalement résulter, dans l'avenir, des tiraillements et des conflits. Ce contrat donne la matière d'un nid à chicanes et, en fait, le règlement de compte final n'eut lieu que quarante années plus tard à la suite d'un long et mémorable procès.

La convention mise sur pied, il y avait lieu de la faire ratifier par l'assemblée des actionnaires d'un côté et, de l'autre, par le Grand Conseil fribourgeois.

Au milieu de ces graves conjonctures, toutefois, l'exploitation allait son petit train et les populations prenaient conscience des avantages du nouveau moyen de transport. Ainsi, le 20 mai 1863, la commune de Villars-s.-Glâne crut expédient d'adresser au Gouvernement une pétition en due forme, à l'effet d'obtenir une station au village. Cette requête, on le comprend, fut renvoyée à des temps meilleurs.

Une assemblée ordinaire des actionnaires se tint le 11 mai, à 3 heures de relevée, à Fribourg, sous la pré-

sidence de M. Julien Schaller, président du Conseil d'administration, assisté de M. Albert Cuony comme secrétaire. Les plus forts actionnaires représentant l'Etat et la Ville, soit MM. Vaillant et Gœldlin, firent office de scrutateurs.

Le rapport du Comité de direction s'exprime avec une robuste franchise sur les causes et les circonstances qui ont amené l'entreprise au bord du gouffre. En voici un passage caractéristique, émouvant dans son éloquente véracité :

Dans les conditions qui ont servi de bases à la constitution de notre Compagnie, en 1856, l'entreprise du chemin de fer Lausanne-Fribourg était, que l'on nous passe l'expression, une excellente affaire. Ce qui le prouve, ce sont les résultats déjà obtenus. Si les actionnaires avaient versé intégralement et en temps utile, le capital social qui était fixé à 20 millions, les travaux auraient marché rapidement ; la ligne eût été achevée au bout de deux à trois ans ; on eût économisé les sommes énormes qui représentent, pour chaque année de construction, les frais généraux, les dépenses du personnel, l'intérêt des fonds engagés etc. Il eût été facile de conclure un emprunt sans recourir au crédit de l'Etat de Fribourg et sans supporter les commissions, frais de banques, pertes sur le cours d'émission et toutes ces charges qui pèsent si lourdement sur le débiteur obligé de se procurer de l'argent à tout prix et de subir la loi du prêteur.

La ligne serait ouverte depuis longtemps et les actionnaires auraient probablement touché déjà une part de ses produits. Si tous ces résultats, qui étaient certainement dans la pensée des fondateurs de notre entreprise, n'ont pas été atteints, avons-nous besoin d'en expliquer la cause ? Il nous répugne d'évoquer de nouveau le souvenir de ces longues luttes dont notre Compagnie a été l'objet et qui, pendant cinq années, ont constamment menacé son existence et entravé sa marche. Personne non plus n'a oublié ces grandes crises financières qui ont ébranlé tous les marchés de l'Europe et qui devaient naturellement atteindre plus fortement les entreprises naissantes comme la nôtre. En présence de tous ces obstacles, le découragement s'empara des actionnaires. Le dédoublement des actions devint une mesure nécessaire pour éviter une défection générale. Il fallut recourir à des emprunts dont les conditions étaient d'autant plus onéreuses que le chiffre en était plus fort. Pendant que l'on avait à lutter contre ces difficultés, la durée des travaux se prolongeait au-delà de toute-

attente; les frais généraux, les dépenses du personnel, les intérêts aux actions et aux obligations s'accumulaient. L'on n'exagère pas en attribuant à ces causes réunies une augmentation de dépenses de six à huit millions. Faut-il s'étonner que dans ces circonstances toutes les prévisions aient été dépassées, tous les calculs démentis par la triste réalité ? Il n'est donc pas juste de dire que nous nous soyons livrés sciemment à des illusions dont les causes sont imputables à d'autres que nous, mais dont nous supportons fatalement les conséquences.

Il y a incontestablement, dans ce plaidoyer de la dernière heure, une part de vérité.

Mais l'assemblée, sur la proposition du Conseil d'administration, fit opposition au projet de cession proposé par le Comité de direction. Ainsi, tout demeura en suspens, au moins momentanément.

La situation de la C<sup>ie</sup>, pendant ce temps, devenant de plus en plus intenable, le Conseil d'Etat, sur la proposition de M. Alfred von der Weid, examina l'idée d'une réunion des trois cantons touchés par la ligne, soit Fribourg, Genève et Vaud. Cette séance eut lieu à Lausanne. Fribourg était représenté par MM. von der Weid et de Weck-Reynold, Genève par M. Challet-Venel, président du Conseil d'Etat et futur Conseiller fédéral, Vaud, par les Conseillers Roguin et Duplan.

L'objet principal de la discussion était d'aplanir les difficultés possibles entre les trois cantons en cas de reprise de la ligne par l'Etat de Fribourg.

Le canton de Vaud se déclara d'accord. Par contre, Genève fit opposition et ne voulut pas admettre qu'un autre canton se rende propriétaire du Genève-Versoix.

Ajoutons que l'ingénieur du contrôle de la ligne était alors M. Ferdinand Perrier, d'Estavayer-le-Lac, ancien aide-de-camp de Soliman Pacha et chef, avec Carrard, de l'insurrection de 1853 contre le régime radical. C'est le père du « Bien public ».

Une assemblée générale extraordinaire des actionnaires de l'entreprise, fixée d'abord au 6 août, puis au 31 août, se tint finalement à la Grenette le 28 septembre

1863, sous la présidence de M. Julien Schaller. Elle réunit 46 actionnaires, représentant 9 193 actions donnant droit à 326 voix. MM. Vaillant et Gœldlin fonctionnèrent comme scrutateurs et M. Albert Cuony tint la plume.

Elle adopta les deux résolutions suivantes :

*Première résolution :*

L'Assemblée générale autorise le Conseil d'Administration à émettre, pour le compte de la Compagnie, un emprunt jusqu'à concurrence de quatre millions de francs, à telles clauses et conditions qu'il jugera convenables, et à affecter à cet emprunt, à titre d'hypothèque, tout ou partie des lignes appartenant à la Compagnie.

*Deuxième résolution :*

Pour le cas où, pour une cause quelconque, il ne pourrait être donné suite à la résolution qui précède, d'ici au premier novembre prochain, l'Assemblée générale autorise le Conseil d'Administration à céder au canton de Fribourg les droits que la Compagnie possède sur les chemins de fer de Lausanne à Fribourg et à la frontière bernoise et de Genève à Versoix. Tous pouvoirs sont donnés au Conseil d'Administration pour conclure définitivement un traité de cession sur la base du projet annexé au rapport du dit Conseil et avec les modifications que le cours des négociations rendrait nécessaires, ainsi que pour apporter aux statuts de la Compagnie, s'il y a lieu, les changements qu'entraînerait l'application du traité de cession.

Le projet d'emprunt mentionné dans la première résolution était considéré par tous comme la suprême planche de salut avant la faillite. S'il n'était pas obtenu, la cession à l'Etat de Fribourg devenait inévitable.

De nombreuses négociations eurent lieu, auxquelles prirent une part active les deux représentants du Gouvernement faisant partie du Comité de direction de l'entreprise, MM. Alfred von der Weid et Louis de Weck-Reynold, qui avaient ainsi à cœur de sauver l'entreprise et en le faisant, d'épargner au canton la lourde charge qui l'attendait en cas d'échec.

Ces deux magistrats se rendirent à Paris le 8 juillet 1863, pour essayer de négocier la vente des lignes à la Maison Parent-Schacker, qui était également en tractations avec la Compagnie de l'Ouest.

Des pourparlers poussés jusqu'à une convention en forme, furent même menés avec M. Bartholony, le plus puissant actionnaire de l'Entreprise, qui refusa carrément de donner un sou de plus, mais qui s'offrit à consentir un prêt sous certaines conditions.

Mais tous les efforts tentés de côté et d'autre demeurèrent infructueux et, le 9 octobre 1863, le Conseil d'Etat prit ses dispositions pour soumettre au Grand Conseil, en sa session de novembre, un projet de reprise pure et simple des lignes de chemins de fer.

Entre temps, la C<sup>ie</sup> continuait à diriger son entreprise comme si elle devait toujours présider à ses destinées. C'est ainsi que, le 24 octobre 1863, elle appelait aux fonctions de second secrétaire au Comité de direction M. Philippe Jæger, professeur-surveillant au Collège St-Michel. Celui-ci donna sa démission de professeur, au Conseil d'Etat qui en prit acte en séance du 28 octobre, mais qui, estimant cette nomination inopportune, fit toutes ses réserves en ce qui concernait la création de ce nouvel emploi à la veille de la cession des lignes à l'Etat.

Après avoir épuisé tous les moyens de se remettre à flot par ses propres moyens, la C<sup>ie</sup> de chemin de fer, par une lettre du Conseil d'administration du 10 novembre 1863, informa le Gouvernement *qu'elle a adhéré au projet de cession de ses lignes à l'Etat de Fribourg et désigné*, pour en signer l'acte, MM. Julien Schaller, Sigismond Marcel et Félix Glasson.

Il restait maintenant à venir devant le Grand Conseil.

Le Conseil d'Etat fit élaborer par la Chancellerie d'Etat un résumé historique des diverses phases par lesquelles avait passé la construction des chemins de fer dans notre canton et le distribua à MM. les députés. Par un message très complet, il renseignait le Grand Conseil sur les diverses éventualités à envisager et lui soumettait un projet de décret en vue de la reprise des lignes par l'Etat.

La Commission parlementaire fut composée de MM. les députés Fracheboud, Vissaula, de Weck, Genoud, Dupasquier, Kolly et Bise.

Le 14 novembre, une motion signée par 21 députés demandait qu'avant toute discussion, il soit présenté au Grand Conseil un état détaillé de l'actif et du passif, c'est-à-dire le bilan de la Compagnie.

La dite motion fut mise en discussion le 17 novembre 1863. Deux opinions s'affrontèrent, l'une estimant que la motion, n'ayant pas de raison d'être puisque le Grand Conseil était nanti de toute la documentation réclamée et que le Conseil d'Etat se déclarait prêt à fournir tous les éclaircissements voulus, ne devait pas être prise en considération, et l'autre insistant pour qu'elle soit adoptée. Il s'en suivit un échange de vue aigre-doux, au cours duquel M. le Conseiller d'Etat de Weck-Reynold, excédé, rabroua vertement quelques parlementaires. Mais MM. Liechti-Grivel, Engelhard, Pochon, Dubey, Monney et Collaud, ne l'entendirent pas de cette oreille et sortirent en claquant la porte.

Sur le désir de l'assemblée, le président fit auprès d'eux une démarche qui eut pour effet de les déterminer à regagner leur siège.

Un intermède comique vint ensuite égayer quelque peu ces délibérations pénibles.

La Commission parlementaire émit, tout soudain, la prétention de procéder elle-même à une visite complète et à une inspection en forme des lignes à reprendre par l'Etat.

*(A suivre)*