

**Zeitschrift:** Annales fribourgeoises  
**Herausgeber:** Société d'histoire du canton de Fribourg  
**Band:** 21 (1933)  
**Heft:** 2

**Artikel:** La construction des chemins de fer dans le canton de Fribourg [suite]  
**Autor:** Buchs, Victor  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-817396>

### **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)

---

C'est ainsi que, à l'heure même où la bonne harmonie revenait entre les gouvernements de Vaud et de Fribourg, un rapprochement s'opérait entre les compagnies de chemin de fer rivales, qui avaient été la cause de ces dissensions.

Mais on ne tarda pas à aller plus loin dans ce domaine du bon accord.

Une fusion complète des entreprises était encore prématurée, à cause de la situation différente des trois entreprises voisines. Par contre, il fut possible, sans plus tarder, d'envisager une combinaison qui, tout en laissant à chaque entreprise son entière autonomie, en lui assurant la propriété intégrale de ses installations et la faculté d'en disposer à sa convenance, procurerait néanmoins une parfaite communauté d'exploitation et de profits.

Toutefois, le canton de Fribourg avait apporté au premier projet certaines réserves qui ne permirent pas la mise en exécution immédiate de l'exploitation unique. Ces réserves furent atténuées au cours de laborieuses confabulations et, finalement, l'acte d'association fut sanctionné par le Grand Conseil le 18 novembre 1864.

Voici quelles sont les principales dispositions de ce document, qui a son importance historique, puisqu'il nous

rappelle le premier pas utile vers l'unité de nos lignes de chemin de fer en Suisse.

**ACTE D'ASSOCIATION**  
**des compagnies de chemins de fer de la Suisse occidentale.**

*Entre les soussignés*

1. La Compagnie de l'Ouest des chemins de fer suisses, ayant siège à Lausanne, pour laquelle agissent ici Messieurs Louis Aubert et Isaac Bonna, membres du Conseil d'administration;
2. La Compagnie du chemin de fer Franco-Suisse, ayant siège à Neuchâtel, pour laquelle agissent ici Messieurs Louis de Pury, président du Conseil d'administration et Jules Philippin, secrétaire général;
3. L'Administration des chemins de fer de Lausanne à Fribourg et à la frontière bernoise et de Genève à Versoix, ayant siège à Fribourg, pour laquelle agissent ici Messieurs Julien Schaller et Weck-Reynold, délégués de la dite Administration,

Il a été, sous réserve des ratifications de droit, dit et convenu ce qui suit :

**I. EXPOSÉ**

I. La situation des Compagnies de chemins de fer dans la Suisse occidentale appelle un remède énergique et immédiat.

II. L'opinion des hommes spéciaux est, d'accord avec l'opinion générale, que les entreprises des chemins de fer dont il s'agit souffrent de la division excessive du réseau, entraînant à sa suite une concurrence ruineuse et un manque d'unité dans l'exploitation, préjudiciables à la fois au public et aux intérêts des entreprises.

III. Le remède à appliquer consiste donc à réunir dans un seul intérêt les réseaux divisés et à supprimer les effets d'une concurrence qui s'exerce au préjudice des capitaux qui ont servi à la construction des chemins de fer.

IV. Dirigées par ces considérations, les Administrations désignées ci-dessus sont convenues de ce qui suit :

**II. CONVENTION**

*Article premier.* — Les Compagnies sus-nommées déclarent réunir en un seul intérêt commun l'exploitation des voies ferrées dont elles sont concessionnaires et qui comportent :

Pour la Compagnie de l'Ouest-Suisse, toutes ses lignes en exploitation dans le canton de Vaud, plus la partie lui appartenant de la section Bex-St-Maurice, sur territoire valaisan, soit

en tout . . . . .	150 km.
Pour la Compagnie Franco-Suisse, ses lignes exploitées dans le canton de Neuchâtel, savoir :	
La ligne du littoral . . . . .	36 km.
La ligne entre la frontière française et Auvernier . . .	36 km.
Pour l'Etat de Fribourg, la ligne de Lausanne à la fron- tière bernoise, près Thorishaus . . . . .	87 km.
Et celle de Genève à la frontière vaudoise, plus l'enclave de Céligny . . . . .	12 km.
En tout	321 km.

Les compagnies mettent également en commun, pour le service de l'exploitation, l'usage du matériel roulant et celui des ateliers et bâtiments de dépôts, avec leur matériel fixe, leur outillage et ce qui en dépend.

Le 8 avril 1864, après de laborieuses négociations, fut arrêté un avant-projet d'exploitation unique entre les lignes de l'Ouest-Suisse, du Franco-Suisse, de Lausanne-Fribourg-frontière bernoise et de Genève à Versoix.

Le 1<sup>er</sup> août 1864, le Conseil d'Etat adressait au Grand Conseil un message très explicite pour lui proposer d'entrer, en ce qui concerne le canton de Fribourg, dans cette association.

La commission parlementaire, composée de MM. Visaula, Weck-Reynold, Genoud, Bise, Repond et Dupasquier et siégeant sous la présidence de M. Fracheboud, étudia cette affaire avec une très sérieuse attention et présenta ses observations dans un rapport étendu qui, imprimé, forme une petite brochure de 37 pages. Constatant que la communauté d'exploitation procurerait à l'Etat de Fribourg une mieux-value de plus de fr. 80 000.— par année, la commission estime qu'il convient de laisser de côté les considérations de prestige cantonal, de ne pas s'obstiner, contre vents et marées, à gérer isolément notre ligne et de se ranger résolument du côté de l'entente avec les compagnies voisines.

En attendant la session extraordinaire du Grand Conseil, les langues allaient leur train et les orateurs de guinguette exerçaient copieusement leurs talents fleuris. Une tradition établie depuis nombre d'années exigeait que chaque débat de l'assemblée législative sur les chemins



de fer fût assaisonné de quelques pétitions populaires pour ou contre le projet. Dans le cas particulier, on eut soin de ne point faillir à l'usage et la coutume ne tomba pas en désuétude. Ce furent les bons bourgeois de la capitale qui s'en chargèrent. Par une pétition où se suivaient, en rangs serrés, 870 signatures recueillies au cours d'une assemblée tapageuse, les gens de Fribourg perpétuèrent la coutume en exprimant leur opposition formelle à l'arrangement en cours et en suppliant les députés de le prendre en exécration et de n'entrer point en matière sur ce funeste objet. Avaient-ils raison, ces ronchonners ? Avaient-ils tort ? Qui le dira ?

En dépit des sentiments des électeurs du chef-lieu, le Grand Conseil, par 64 voix contre 16, prit en considération le projet de décret qui fut voté, dans son ensemble, le 26 août 1864, en séance de relevée.

Le Conseil communal de Fribourg, se conformant à une résolution de l'assemblée bourgeoise, pria le Conseil d'Etat de faire tous ses efforts pour qu'à l'occasion des conventions qui pourraient intervenir avec les autres compagnies de chemin de fer, les intérêts de la ville de Fribourg soient sauvegardés. Le Conseil communal désirait surtout que les ateliers de construction et de réparation qui occupent déjà un si grand nombre d'ouvriers fussent maintenus à Fribourg.

Les actionnaires du chemin de fer furent convoqués le 11 juillet 1864 pour se prononcer sur le rachat du chemin de fer par l'Etat et le projet de fusion de l'exploitation.

Cette assemblée eut lieu sous la présidence de M. Julien Schaller (dont on parlait alors comme successeur possible de M. Pioda au Conseil fédéral). Elle adopta les propositions de rachat et de fusion de l'exploitation et nomma comme membres de la commission de surveillance prévue à l'art. 4 du traité de cession, MM. Mercier (Lausanne), Bugnon (id.) Kohler (Genève) Gœldlin et Alphonse Diebach.

La fusion ne fut pas mise en train très aisément. La Compagnie du Franco-Suisse n'accepta point les réserves formulées par le Grand Conseil fribourgeois (octobre 1864).

Cependant, cette compagnie se ravisa, et, le samedi, 12 novembre, l'avis de l'acceptation arrivait à Fribourg.

On voit très bien à la lecture de ce premier article, qu'il s'agit, non pas d'une fusion de trois entreprises en une seule, mais d'une mise en commun *de l'exploitation* seulement. Toutefois, cela supposait, ainsi qu'il est prévu aux paragraphes suivants, une mise à disposition de l'exploitation commune des lignes et du matériel fixe ou roulant.

A cet effet, l'acte de convention précise que *chaque compagnie s'engage à livrer les lignes dont elle apporte l'usage à la communauté complètement achevées et en bon état d'entretien ou à faire à ses frais le parachèvement.*

Afin de donner suite à cette disposition, il fut convenu que, au préalable, il sera effectué une reconnaissance des voies ferrées, gares, stations, etc., ainsi qu'un inventaire du matériel.

Les compagnies avaient l'obligation de procéder aux travaux de parachèvement de leurs lignes.

De plus, comme les voies ferrées et le matériel demeuraient leur propriété, les compagnies devaient continuer à pourvoir à leur bon entretien.

Il demeurerait entendu que les produits de l'exploitation formeraient une masse commune à répartir entre les différentes compagnies contractantes, suivant une échelle déterminée.

L'administration de cette communauté était dévolue à un comité de trois membres, chaque partie contractante en désignant un ; de plus, il était constitué un Conseil de surveillance de sept membres, élus par les Conseils d'administration, dont trois pour l'Ouest-Suisse, deux pour le Franco-Suisse et deux pour la ligne de Fribourg.

Ce traité, à son art. 7, posait le principe d'un contrat général d'exploitation sur une base uniforme, à conclure

avec MM. Laurent, Bergeron & C<sup>ie</sup>. Ce contrat fut passé à Lausanne, le 9 juillet 1864. En voici les dispositions essentielles :

Art. 1. — Messieurs Laurent et Bergeron sont revêtus des fonctions de directeurs de l'exploitation du réseau des chemins de fer de la Suisse occidentale.

Ils sont chargés, en cette qualité, à leurs risques et périls et aux conditions ci-après énumérées, de l'exploitation et de l'entretien des chemins de fer dont les compagnies de l'Ouest, du Franco-Suisse et Lausanne-Fribourg ont mis en commun l'exploitation.

La convention réédite ensuite les prescriptions du traité touchant le bon état du matériel et des lignes, leur estimation et leur inventaire et leur aménagement.

Quant à la rémunération de leurs services, MM. Laurent et Bergeron, les entrepreneurs de cette exploitation à forfait, touchaient une somme de fr. 8000.— par km. et par année avec toutefois une augmentation lorsque les recettes atteindraient un certain plafond.

Rappelons ici que ces mêmes entrepreneurs, comme on l'a vu plus haut, pour pourvoir à l'exploitation des seules lignes de l'Etat de Fribourg, étaient payés à raison de fr. 8100.— au km. annuellement. L'économie, pour le canton de Fribourg, s'élevait, donc, de ce seul chef, à fr. 10 000.— environ par année.

En retour, l'entreprise d'exploitation assumait tous les frais quelconques se rapportant à la marche des chemins de fer, tels que salaires du personnel, chauffage, éclairage, etc. Elle avait la nomination de tout le personnel de l'exploitation, sauf cependant à se conformer aux prescriptions imposées aux compagnies au sujet de la nationalité des employés, à choisir comme chefs de stations, dans la règle, des ressortissants du canton et à informer le Comité d'exploitation de toute mutation ou nomination intervenue. Les horaires devaient être établis par le comité d'exploitation sur la proposition des directeurs. L'entreprise devra composer les trains de manière à transporter tous les voyageurs qui se présentent et auront la faculté de



compléter les trains de voyageurs, directs exceptés, avec des wagons marchandises.

D'autre part, comme les entrepreneurs de transport étaient tenus d'établir autant de trains de marchandises qu'il serait nécessaire pour l'enlèvement journalier des colis, il leur était loisible d'y adjoindre des voitures de voyageurs de 3<sup>me</sup> classe.

Pour assurer la régularité, il fut convenu que, pour tout retard non justifié par un cas de force majeure, MM. Laurent, Bergeron & C<sup>ie</sup> seront passibles d'une amende. Cette amende fut fixée à 1 fr. par chaque minute de retard. Elle ne sera toutefois pas exigée pour des retards de moins de 10 minutes, pourvu que des retards de ce genre ne se manifestent pas pour un même train plus de cinq fois par mois. Passée cette tolérance, l'amende sera appliquée.

L'établissement des tarifs est réservée exclusivement à l'association des compagnies. MM. Laurent, Bergeron & C<sup>ie</sup> ne pouvaient que proposer au comité les mesures leur paraissant propres à améliorer le rendement des lignes.

Les cartes de libre parcours sur les lignes ne peuvent être délivrées que par le comité d'exploitation. Cependant, les entrepreneurs avaient la faculté d'en accorder, pour un seul voyage et retour, à leurs employés.

Le contrat d'exploitation fut prévu pour une durée de huit années, soit jusqu'en 1872. En cas de résiliation prématurée une indemnité devait être versée aux entrepreneurs. Ceux-ci devaient fournir un cautionnement de francs 300 000.—. En cas de mort de l'un des deux directeurs, le survivant devait continuer seul, ses fonctions. Si les deux venaient à trépasser, leurs ayant-droit pouvaient, ou résilier le contrat, ou présenter un directeur subrogé.

Les contestations pouvant surgir étaient soumises à l'appréciation définitive d'un tribunal arbitral.

Ces questions administratives liquidées, on passa immédiatement à l'examen et à l'inventaire des lignes et du matériel des trois entreprises intéressées. Cette opération délicate fut confiée à trois experts : MM. de Billy, inspecteur



général des mines au service de France, à Paris, Beck, ancien ingénieur du chemin de fer Nord-Est-Suisse, résidant à Stuttgart et Bridel, ingénieur expert fédéral, à Yverdon. Au cours d'une réunion préliminaire, tenue à Lausanne, le 4 juin 1864 et à laquelle assistaient, en outre, MM. Aubert, Vonderweid, Philippin, Vertray et Meyer, ingénieur adjoint de la Compagnie Lausanne-Fribourg et Laurent, ingénieur représentant l'entreprise, le programme de travail de cette commission fut arrêté. Puis elle se mit à la tâche et présenta ses conclusions le 9 juillet suivant.

En ce qui concerne les lignes appartenant au canton de Fribourg, les experts constatent que la ligne, spécialement le tronçon genevois, est en bon état; toutefois des mesures de sécurité, dues spécialement à la nature du terrain, doivent encore être prises entre Lausanne et Schmitten. Les gares et bâtiments, à l'exception de celles de Chénens et de Guin, en construction, et de celle de Fribourg qui n'est que provisoire, sont pourvues de bâtiments en bois montés sur fondations en maçonneries, et les services y sont commodément installés. Les ateliers de Fribourg sont des bâtiments définitifs à pans de bois. Quant au matériel roulant, la Compagnie possède douze locomotives, d'une valeur utile de 672 000 fr., 40 voitures pour voyageurs et 180 wagons pour marchandises, le tout estimé à 980 000 fr. Les ateliers de Fribourg, bien établis, possédaient un outillage estimé à fr. 61 000.—. En ajoutant à cela la valeur des installations établies en divers points du parcours, les experts estimèrent à fr. 1 768 000.— la valeur utile du matériel de la Société de Fribourg.

Restait encore à désigner les représentants du canton de Fribourg dans les conseils de cette association.

Notre délégué au Comité d'exploitation fut M. Alfred von der Weid, conseiller d'Etat et président du Comité de direction des chemins de fer fribourgeois où il avait remplacé M. Julien Schaller, appelé à la direction des che-

mins de fer de l'Etat de Berne <sup>1</sup>. Dans le conseil de surveillance, l'Etat était représenté par MM. Weck-Reynold et Joseph Repond. M. Albert Cuony fonctionna comme secrétaire de l'Association.



Alfred von der Weid.

« L'exploitation en commun des trois entreprises de chemin de fer de la Suisse occidentale, écrivait M. Albert Cuony, eut les résultats qu'on en attendait. Le rendement suivit une progression ascendante très réjouissante. Possédant le réseau le plus étendu, qui constituait le lien naturel entre le Midi de la France et la Suisse centrale et orientale, l'Administration exerçait une influence légitime pour la formation des tarifs et des horaires. Le système d'exploitation à forfait, nécessaire au début pour réduire les dépenses de manière à éviter une crise financière, ne tarda

---

<sup>1</sup> M. Alfred Von der Weid fut nommé à ce poste, par le Grand Conseil, le 22 février 1865. Son traitement fut fixé, comme celui de ses collègues, à fr. 10 000. —. Il abandonna, pour occuper ses nouvelles fonctions, sa charge de conseiller d'Etat.

pas cependant à provoquer des plaintes. Les intérêts du public se trouvaient forcément en conflit avec ceux des entrepreneurs qui poussaient les économies au-delà des besoins du trafic. Aussi la Direction crut-elle devoir dénoncer, pour le 31 décembre 1871, le traité conclu avec MM. Laurent, Bergeron & C<sup>ie</sup> et prendre elle-même en régie l'exploitation du réseau. »

Cette période, durant laquelle les lignes fribourgeoises Thörishaus-Lausanne et Genève-Versoix, tout en demeurant propriété de notre canton, firent, en ce qui concerne l'exploitation, ménage commun avec celles de l'Ouest et du Franco-Suisse, s'étendit du 18 novembre 1864 au 2 décembre 1873.

La conjoncture la plus insolite à laquelle l'administration eut à faire face, au cours de ces neuf années, se présenta lors de l'internement en Suisse de l'armée française de l'Est, en 1871. Une grande partie de cette armée, que les vicissitudes de la guerre contraignaient à se réfugier à l'abri de nos frontières, et qui comptait près de 90 000 hommes avec une grande quantité de chevaux et de voitures, se présenta inopinément aux Verrières, le 31 janvier 1871, sans qu'aucune mesure eût pu être prise pour la recevoir. Par dépêche du 1<sup>er</sup> février, le chef de l'Etat-Major de l'armée suisse informa l'administration des chemins de fer qu'il prenait possession des lignes. Il ordonna la suspension du trafic des marchandises et l'acheminement, vers les Verrières, de tout le matériel roulant disponible. Pendant les mois de janvier et de février, 132 trains spéciaux transportèrent, de la frontière à l'intérieur du pays, 84 000 hommes, 2600 chevaux, 317 wagons chargés de voitures de guerre et 3600 tonnes de matériel et d'approvisionnements. Tous ces transports ont pu s'effectuer régulièrement, sans confusion et sans retards, bien que, fait observer le Comité de direction, *il y ait eu souvent de l'indécision et des contradictions dans les ordres de l'autorité militaire*. Le service des voyageurs, pendant ce temps, ne subit aucune interruption, sauf sur la section



Pontarlier-Verrières, occupée d'abord par l'armée française, puis par l'armée allemande, et où la circulation des trains fut suspendue du 1<sup>er</sup> février au 8 mars. Le rapatriement des internés français, qui eut lieu du 13 au 23 mars 1871, sous les ordres des autorités militaires, eut lieu sans complications, à raison de 7 trains spéciaux par jour.

Les recettes d'exploitation suivirent, sous ce régime d'exploitation commune, une réjouissante progression. De 6 millions en 1864, elles atteignirent, par bons successifs, 8 202 420.47 en 1870 et le chiffre record de 10 733 116.17 en 1871. Cette année-là, les trains cheminant sur le réseau de la Suisse Occidentale avaient parcouru 1 755 081 kilomètres. Voici, pendant cette période, le rendement des lignes, par km.

1864	. . . . .	Fr. 18 020.62
1865	. . . . .	» 19 302.07
1866	. . . . .	» 19 237.60
1867	. . . . .	» 19 804.98
1868	. . . . .	» 20 512.90
1869	. . . . .	» 22 098.91
1870	. . . . .	» 24 706.08
1871	. . . . .	» 32 328.65

En cette même année 1871, la part de l'Etat de Fribourg sur les recettes d'exploitation s'éleva à la somme de fr. 1 875 698.94, dont fr. 394 065.69 provenaient du Genève-Versoix. Après les versements prévus à la caisse d'amortissement, au fonds de réserve de l'association et à la caisse de retraite de l'association, la caisse de l'Etat obtint la somme de fr. 1 614 023.75 qui figura dans l'ensemble des recettes ordinaires de l'Etat.

Ce rendement représente environ le 4 % des sommes investies par l'Etat dans la construction du chemin de fer. On peut néanmoins le considérer comme satisfaisant, en regard des contingences défavorables dont fut entourée cette grande opération de progrès économique. La différence entre ce rendement et les sommes nécessaires au service des dettes contractées pour les chemins de fer, dont

le taux général était de 5 %, demeurait sans doute encore considérable. Mais ce déchet trouvait sa compensation dans l'utilité publique du chemin de fer et le développement industriel de la ville et du canton. Une ère d'activité semblait alors se lever à notre horizon. Une fabrique de wagons s'installait à Pérolles et l'ingénieur Ritter montait sa grandiose entreprise des Eaux-et-Forêts, sur laquelle on fondait d'immenses espoirs, qui, il est vrai, ne se sont réalisés que beaucoup plus tard et d'une manière imprévue.

Enfin, ces comptes de 1871 conservent une certaine importance par le fait qu'ils ont servi de base aux dispositions financières du traité de fusion qui devait intervenir deux ans plus tard.

*Loi du 7 mai 1864 sur la police des chemins de fer.*

La ligne étant établie et les trains cheminant chaque jour, la nécessité apparut, fatalement, de prendre des mesures au sujet de la sécurité de ce nouveau mode de transport, de régler ses rapports avec le public et, par suite, de légiférer à ce sujet. Notre parlement cantonal fribourgeois ne faillit point à cette tâche.

Une loi fut préparée, discutée rondement et mise en vigueur, pour déterminer les dispositions ayant trait à l'exploitation et à la police des chemins de fer, le tout dans l'intérêt de la sûreté publique.

Cette loi admet en principe que, sous réserve de certaines modifications, les chemins de fer, en ce qui concerne les mesures de police qui leur sont applicables, doivent être assimilés aux routes et considérés comme des dépendances du domaine public.

Pour prévenir les dangers d'incendie, il était interdit d'établir, à moins de 100 pieds d'un chemin de fer, des couvertures en bois ou des meules de foin et de paille. Des mesures disciplinaires sévères menacent ceux qui exposent à quelque danger les voyageurs ou qui provoquent des accidents. Ces dispositions s'appliquent aussi bien au pu-

plic qu'aux employés de l'entreprise. Les employés de l'administration du chemin de fer, préposés à la surveillance des installations, sont assimilés aux agents de la force publique et prêtent serment entre les mains des autorités de police. Les directeurs des Travaux publics et de la Police, ainsi que l'inspecteur des Ponts et Chaussées, ses ingénieurs, le commandant de gendarmerie, les préfets et les fonctionnaires de la police judiciaire ont libre accès dans tous les locaux, les stations et sur les voies. Les agents que le Conseil d'Etat prépose à cette surveillance bénéficient d'un permis gratuit de circulation.

Par arrêté d'exécution du 23 juillet 1864, le Conseil d'Etat fixait diverses dispositions très méticuleuses concernant les barrières, les aiguilles, la traversée des voies, les signaux, l'éclairage des gares, l'état du matériel, l'organisation des trains, leur marche et leur conduite, etc.

### CONSTRUCTION DE LA GARE DE FRIBOURG

La première gare de Fribourg, sorte de vaste hangar à large auvent, édifié à l'endroit où se trouve actuellement le quai aux marchandises, avait été considérée, dès le principe, comme un édifice provisoire, en attendant un bâtiment mieux approprié.

Dès l'année 1866 déjà, le Grand Conseil de notre canton adoptait, par mains levées, le 25 mai, une proposition du gouvernement en vue d'autoriser l'Administration des chemins de fer à ouvrir un concours pour la construction de la gare définitive de Fribourg, d'après les plans des architectes Bardy et Conod et accordant à cet effet, un premier crédit de 25 000 fr.

En automne 1868, une commission parlementaire, composée de MM. Weck-Reynold, Repond, Sudan, Vis-saula, Wæber, Grangier et Ignace Genoud, fut désignée à l'effet d'examiner le projet de construction de cette gare, puis le Grand Conseil décida de remettre la question à plus tard.



Au temps où l'on préparait le renouvellement, pour une plus longue durée, de l'association d'exploitation des chemins de fer de la Suisse Occidentale, le Conseil de surveillance, sous la signature de son président, M. Is. Bonna, et de son secrétaire, M. Albert Cunoy, présenta au Conseil d'Administration, le 8 juillet 1871, un rapport détaillé sur la situation des diverses compagnies et dans lequel il était prévu « que la Compagnie de Fribourg sera chargée des frais de construction du bâtiment aux voyageurs à la gare de Fribourg et aux stations de Guin et de Chénens ».

De telle sorte que la construction de la seconde gare de Fribourg fut une des dernières préoccupations, avant la fusion, de l'administration des chemins de fer.

L'emplacement donna lieu à longues discussions, deux emplacements étant en concurrence, l'un à la place de la butte de Tivoli, et l'autre en face des Pilettes. Finalement, c'est ce dernier qui l'emporta.

L'architecte de ce nouvel édifice fut M. Adolphe Fraisse, à Fribourg. L'entreprise en fut confiée à MM. Curty et Fischer.

Vers la fin de l'année 1872, le bâtiment était sous toit, et l'administration pouvait espérer que tout serait terminé dans le courant de l'été suivant, c'est-à-dire dans les délais prescrits. Mais la lenteur ou l'indolence de certains maîtres d'état, conjuguée avec diverses circonstances défavorables, comme aussi la perspective, pour l'administration responsable, de toucher définitivement au terme de son mandat, firent que les travaux n'avancèrent plus, en 1873, qu'avec une désespérante lenteur.

Ce n'est que le 2 décembre 1873 que le bâtiment put être livré à l'exploitation. Un journal de Fribourg, *Le Confédéré*, relatant sobrement cet événement, se contentait de cet entrefilet:

C'est ce matin, 2 décembre, qu'a été ouverte à la circulation la nouvelle gare de Fribourg. La population de notre ville accueillera avec satisfaction ce changement, car l'ancienne gare devenait de plus en plus impraticable.

La marquise n'est pas encore placée. Espérons que l'on ne tardera pas trop.

Ce nouveau bâtiment fut l'objet de la part de la nouvelle administration des chemins de fer de la Suisse occidentale, dont nous allons rappeler la constitution au chapitre suivant, de réserves assez peu flatteuses, formulées en particulier à la suite d'une inspection passée par M. J. Meyer, ingénieur en chef de la construction aux chemins de fer de la Suisse Occidentale.

En même temps que la nouvelle gare, l'administration des chemins de fer mettait en construction la remise demi-circulaire pour 14 locomotives, la démolition et le transfert de l'ancienne remise et son aménagement en atelier de peinture, la construction d'un bâtiment d'habitation, d'un quai à combustibles et l'aménagement d'une plaque tournante.

Quant à la gare provisoire, construction en bois, simple et primitive, elle fut utilisée, après la construction de la nouvelle gare, comme remise de voitures, après quoi elle servit de réfectoire à l'usage des ouvriers de la voie. Elle fut ensuite déplacée et affectée aux réparations, au séchage des bâches et au dépôt du matériel de la voie. Elle servit même d'entrepôt de sel et plus d'un troupier se souvient d'y avoir tenu ses cantonnements au cours des mobilisations en particulier pendant la dernière guerre.

En l'année 1863, furent construits aussi les ateliers du chemin de fer, exploités pendant une année par M. Wieland et, ensuite, après la résiliation du contrat qui liait l'Etat de Fribourg à ce dernier, par MM. Laurent, Bergeron et C<sup>ie</sup>, qui étaient chargés à forfait de l'exploitation de nos lignes. De 1890 à 1906, le chef des ateliers fut M. Auguste Mons, puis MM. Amédée Caillas, Rudolf Weyermann et Charles Müller, qui se trouvait en fonctions au moment de la suppression de ces ateliers, le 1<sup>er</sup> juillet 1925.

La gare de Fribourg demeura en service pendant plus de 55 ans, jusqu'au 21 janvier 1929, où elle passa la main au bâtiment aux voyageurs actuel.

*Loi fédérale du 23 décembre 1872.*

L'année 1872 vit naître, le 23 décembre, la loi fédérale encore en vigueur, concernant l'établissement et l'exploitation des chemins de fer sur le territoire de la Confédération Suisse. Cette loi détermine, entre autres, les rapports qui doivent exister entre la Confédération, d'une part, les cantons de l'autre, en ce qui touche aux chemins de fer. Dans le principe, elle donne à la Confédération l'autorité suprême, mais l'oblige à tenir compte des désirs et de l'avis des autorités cantonales, soit en ce qui touche à la construction, soit également quant à l'octroi des concessions. Il est prévu, par exemple, à l'art. 14 :

Le Conseil fédéral fournira aux gouvernements des cantons et, par leur intermédiaire, aux autorités locales, l'occasion de défendre leurs intérêts relativement au tracé, aux passages à travers les routes, à la situation des gares et des routes qui y aboutissent, etc.

La loi donne aux cantons le droit de se faire représenter lors de l'inspection de la ligne qui va être mise en exploitation et oblige les compagnies de donner aux gouvernements des cantons intéressés un compte-rendu de leur exploitation. Les horaires doivent également leur être communiqués en temps utile.

La période héroïque de la construction de notre grande ligne est maintenant achevée. L'épopée écrite voici bientôt trois quarts de siècles s'achève, la ligne existe, les trains circulent.

Il nous reste encore à nous rappeler les diverses modalités d'administration qui se sont succédé et les principaux faits qui ont marqué l'exploitation de nos chemins de fer jusqu'à nos jours.

## RENOUVELLEMENT DE L'ASSOCIATION POUR L'EXPLOITATION

La mise en commun de l'exploitation des lignes appartenant aux trois compagnies de l'Ouest, du Franco-Suisse et des lignes fribourgeoises ayant obtenu des résultats favo-



rables, on songea naturellement à la renouveler pour une longue période. Le Conseil de surveillance se réunit à cet effet et délibéra à diverses reprises ; il élaborait un projet de convention pour le renouvellement de l'association mettant en intérêt commun les dépenses et les recettes des trois entreprises. Cette convention, signée le 24 juin 1871, par MM. de Weck-Reynold, L. Joël et Repond pour Fribourg, Is. Bonna, Marc Constançon et Bory-Hollard pour la Compagnie de l'Ouest et Louis de Pury et F. Lambelet pour le Franco-Suisse, fut, en ce qui concerne notre canton, ratifiée par le Grand Conseil le 26 juillet 1871, sous la signature de Laurent Frossard, vice-président, et J.-P. Renevey, secrétaire. L'Association d'exploitation était, par cet acte, renouvelée pour une durée de 30 ans.

Mais cette convention ne fut pas appliquée parce que, jusqu'en 1873, des retards et des difficultés soulevées par l'Etat de Vaud pour donner son assentiment en ce qui concernait la partie du réseau construit sur son territoire, en ajournèrent la mise en vigueur. Pendant ce temps, mijotait tout un plan d'unification complète des trois entreprises.

L'augmentation considérable du trafic, la multiplication du matériel roulant, les agrandissements inévitables des gares et des ateliers, l'établissement des doubles voies, la progression rapide des recettes et des dépenses soulignaient de mois en mois les avantages, mais aussi les inconvénients inhérents au système de la simple association. De fait, les trois compagnies, tout en conservant leur propre autonomie et la propriété de leurs lignes, voyaient cependant les débours et les bénéfices communs s'enchevêtrer de plus en plus. On se mit à entrevoir et à évaluer les difficultés inextricables qui se présenteraient le jour où, après une communauté d'exploitation prolongée, surviendrait une dissolution, une séparation. Comment ferait-on, à ce moment, pour distinguer les capitaux engagés, liquider les dépenses immobilières et rendre à chacun son dû ?

Et, pourtant, l'association était trop avantageuse à tous pour que l'on pût penser à la rompre.

(A suivre.)