

Zeitschrift: Annales fribourgeoises
Herausgeber: Société d'histoire du canton de Fribourg
Band: 21 (1933)
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-817411>

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: 15.04.2026

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)

Aussi, par demande notifiée à l'Etat de Fribourg le 14 mai 1888, l'avocat des actionnaires, M. Eugène Gaulis, de l'étude Gaulis et Boiceau, à Lausanne, réclamait-il en leur nom un règlement de compte définitif pour les sommes qu'ils avaient investies dans l'entreprise du chemin de fer fribourgeois. Du moment que l'Etat n'a pas cru devoir leur permettre de faire valoir leurs droits lors de la cession des lignes, le moment est venu de les indemniser convenablement. Leur compte, à leur sentiment, s'établit comme suit:

Montant touché par l'Etat en 1873, à la suite de la fusion.	Fr. 43 400 000.—
Sommes dépensées à cette date pour la ligne.	» 34 015 933.60
	<hr/>
Solde	Fr. 9 384 066.40

à répartir entre les actionnaires et l'Etat pour son capital équiparé.

Les actionnaires demandent donc qu'il leur soit réparti: $\frac{1}{2}$ de fr. 9 384 066.40 moins fr. 361 000 (actions de priorité) soit fr.	4 511 533.20
plus la valeur des actions de priorité	361 000.—
	<hr/>
	Fr. 4 872 533.20

Subsidiairement, pour le cas où l'on voudrait tenir compte de la diminution de valeur des actions de la Com-

pagnie Suisse occidentale, cette prétention pourrait se ramener à Fr. 1 572 533.20

Telle fut donc la demande présentée par les actionnaires à l'Etat de Fribourg par l'entremise du Tribunal fédéral.

Cette réclamation, peut-être un brin présomptueuse et rédigée dans des termes catégoriques, trouva tout de suite à Fribourg quelqu'un à qui parler. Il y avait, au Conseil d'Etat, à côté des anciens magistrats, un jeune homme, juriste distingué, qui devait laisser chez nous, un grand souvenir. Il se nommait Georges Python. Il se fit assister, pour défendre la caisse cantonale, par un avocat habile et connaissant à fond le maquis de la procédure, Ernest Girod. A eux deux, ils menèrent la bataille. Celle-ci devait durer quatorze ans.

Au surplus, le gouvernement fribourgeois avait son mandataire officiel en matière judiciaire en la personne d'un juriste éminent, M. Emile Perrier, procureur général, qui, au moment de la conclusion du procès, avait été élevé, à la haute dignité de juge fédéral.

La réponse de l'Etat de Fribourg portant la signature de l'avocat Girod et d'Emile Perrier, procureur général, partit le 14 janvier 1889. Après avoir rappelé avec abondance les circonstances qui ont entouré la construction de la ligne, les erreurs et les manquements de la Compagnie française, les conditions de la reprise par l'Etat, le gouvernement cantonal estime que la fusion était imposée par des contingences impérieuses, afin d'éviter une nouvelle faillite, que l'Etat de Fribourg n'a fait que sauver de justesse une grande œuvre d'utilité publique et que la perte qu'il subit encore, loin d'être, comme on le prétend, inférieure à 10 millions, atteint 14 à 15 millions. Le moment n'est donc pas venu de rembourser les actionnaires. C'était donc une fin de non-recevoir qui leur fut opposée.

Ceux-ci, par la plume de MM. les avocats Gaulis et Louis Bourgknecht (syndic de Fribourg), répliquèrent le 15 avril 1889, en maintenant les conclusions de leur de-

mande. La duplique de l'Etat, du 21 octobre suivant, est cinglante et porte la marque de l'homme de gouvernement qui l'inspirait.

Les demandeurs, y lit-on, apparaissent comme des actionnaires aigris, s'efforçant par tous les moyens de regagner l'argent qu'ils ont perdu dans une entreprise manquée par leur faute et celle de ses administrateurs.

A cette date, en additionnant les déficits annuels de l'exploitation du chemin de fer, c'est-à-dire la différence entre le produit net des lignes et le service des intérêts, on évalue à fr. 37 276 618.43 la somme perdue par l'Etat dans l'entreprise des chemins de fer. Si la fortune du canton n'a pas été écornée d'autant, c'est parce que le service des emprunts a été effectué au moyen des recettes ordinaires de l'Etat.

Ceci nous mène jusqu'en 1890. Cette année-là, le juge fédéral, délégué pour suivre cette affaire, M. Hans Wæber, convoque les parties à un débat préalable qui eut lieu le 22 avril. On y convient de soumettre les questions techniques, financières et judiciaires, passablement embrouillées et controversées, à une expertise dont furent chargés MM. Kramer-Wyss, à Aussersihl, Speiser, conseiller national, à Bâle et G. Lommel, ingénieur, à Berne. (Ce dernier fut même frappé d'une amende de fr. 100.— par le juge fédéral, pour retard dans le dépôt de son rapport.)

Les conclusions de ces experts furent en général défavorables à la thèse de l'Etat de Fribourg, dont la cause, par suite, parut, sinon perdue, du moins gravement compromise.

Mais il fallait compter avec l'habileté de notre avocat et l'énergie de Georges Python, chez qui une contrariété, étant donné son tempérament fougueux et combattif, devenait aussitôt un encouragement à reprendre la lutte de plus belle.

Il s'agissait de mettre à néant le point de vue de ces experts, dont le jugement nous avait été funeste. C'est ce que les documents que la Chancellerie du Tribunal fédé-

ral a bien voulu mettre à ma disposition pour débrouiller l'écheveau de ce procès fameux, appellent *La réforme*.

Le travail de sape contre la dite expertise prit plusieurs années, et c'est là une des causes de la durée exceptionnelle de cette interminable cause judiciaire. Une consultation juridique, sollicitée de M. l'avocat F. Meili, professeur ordinaire de droit international à l'université de Zurich, ébranla sérieusement l'expertise officielle et remit en posture la thèse fribourgeoise. Là-dessus, l'avocat Girod et le procureur général Perrier rédigèrent un mémoire fulminant pour démontrer le manque de consistance de l'expertise.

Le juge fédéral délégué, M. Hans Wæber, fatigué, en présence de ces redites et ritournelles qui n'avaient jamais de fin, commença à s'opposer à la contre-expertise demandée, puis passa la main à son collègue M. Cornaz. Celui-ci fut d'emblée en butte aux artifices, remises, oppositions, requêtes de renvois, d'ajournements, de l'avocat Girod, qui avait encore cru s'adjoindre, pour l'assister dans cette affaire considérable, son collègue, M. Dupraz, avocat à Lausanne. D'ailleurs, vers cette époque, M. Girod se fit maintes fois reprendre, rappeler à l'ordre et houspiller pour les retards qu'il apportait à répondre ou à fournir les pièces voulues, sous toutes sortes d'excellents prétextes : maladies, fatigue, vacances, négligence des imprimeurs, etc. Enfin, le Juge délégué ayant fini par admettre la contre-expertise, le délai pour l'élaborer fut fixé au 1^{er} octobre 1894. Ce qui arriva le 31 décembre 1894, fut un nouveau et abondant mémoire de l'avocat Girod, comprenant 94 pages, dans lequel la thèse adverse est qualifiée de « petit roman ». Il résume comme suit la situation des actionnaires à l'égard de l'entreprise :

C'est à bout de ressources que les actionnaires, ayant échoué dans leurs dernières négociations, sont venus implorer le secours de l'Etat et ont accepté, comme bonne aubaine, les quelques chances que leur offraient leurs droits de jouissance.

En 1895, parvient une nouvelle expertise, celle de M. l'ingénieur Züblin, de Zurich, demandée par les action-

naires et favorable à leur point de vue, puis celle, décisive, de M. Oberer, directeur de chemin de fer, qui conclut « *que les prétentions des demandeurs ne sont pas fondées et que la demande doit être entièrement rejetée* ».

Cette dernière expertise fut, semble-t-il, écrasante pour le parti des actionnaires. Ceux-ci en furent décontenancés. Un troisième juge fédéral, M. Lienhard, fut chargé momentanément de rapporter sur la question qui revint enfin, quelque temps après, entre les mains du premier rapporteur, M. le juge fédéral Hans Wæber.

Plusieurs années s'écoulèrent encore, remplies par des audiences, mémoires, controverses, apport de nouvelles preuves et de nouveaux arguments. Les mandataires fribourgeois, infatigables, menaient la bataille avec acharnement. Du côté des actionnaires, on était plus réservé. D'ailleurs, on n'y possédait pas les ressources que le canton de Fribourg avait à sa disposition pour soutenir une cause aussi laborieuse. Les porteurs d'actions avaient mis en commun, pour ces frais, une certaine somme basée sur une contribution de fr. 0.50 par action ordinaire et de fr. 2.— par action privilégiée. Cela faisait à peine dix mille francs. En 1893 déjà, la note d'honoraires et débours de leurs avocats s'élevait à fr. 8405.30, décompte soumis, pour versement, à l'Etat de Fribourg et que MM. Perrier et maître Girod s'empressèrent de contester copieusement.

Enfin, vers l'année 1902, c'est-à-dire au moment où nos lignes allaient passer sous le régime des chemins de fer fédéraux, le procès était mûr et une décision judiciaire allait intervenir. Les derniers témoignages avaient été recueillis, parmi lesquels celui de M. E. Emery, trésorier de l'Etat de Fribourg, encore en fonctions aujourd'hui.

Mais, à ce moment-là, la balance de la justice penchait résolument en faveur de Fribourg et les actionnaires eurent le sentiment très net que leur cause était gravement en danger. Peut-être aussi une certaine lassitude se faisait-elle sentir, ainsi que le besoin d'en finir une bonne fois.

L'idée de composer avec l'Etat, sans attendre la sanction du Tribunal fédéral, surgit alors, sous les auspices du juge rapporteur en l'affaire.

Le 2 mai 1902, le Conseil d'Etat écrivait à M. le juge fédéral Hans Wæber, juge d'instruction dans la cause « anciens actionnaires de l'Oron contre l'Etat de Fribourg »:

Monsieur le Juge fédéral,

Par votre Office du 18 avril dernier, vous voulez bien nous faire connaître que les représentants des anciens actionnaires Lausanne-Fribourg, contre l'Etat de Fribourg sont prêts à assister à une réunion des parties, approuvée et provoquée par le Juge d'instruction pour discuter les bases d'une transaction. Vous désirez savoir si nous serions disposés à prendre part à cette conférence.

Nous avons l'honneur de porter à votre connaissance que nous sommes disposés à nous faire représenter à la réunion que vous voudrez bien convoquer et que nous avons délégué à cet effet MM. Python, vice-président du Conseil d'Etat et Théraulaz, directeur des Finances.

En vous remerciant, M. le Juge, de l'initiative que vous avez bien voulu prendre, nous vous offrons...

Au nom du Conseil d'Etat :

Le Vice-chancelier,
signé : C. GODEL.

Le Président,
signé : S. AEBY.

La transaction en question fut passée le 13 juin 1902 et ratifiée par l'assemblée des actionnaires le 31 juillet suivant.

Voici les dispositions de cette convention:

1. Le canton de Fribourg paiera à la partie demanderesse, à titre d'arrangement amiable, la somme de 7 fr. (sept francs) pour chaque action ordinaire (de 500 fr. nom.) et 60 fr. pour chaque action de priorité, valeurs payables, sur présentation des titres, par la Caisse de l'Etat de Fribourg.

2. — La partie défenderesse paiera à sa partie adverse, à titre de dépens extra-judiciaires, la somme de fr. 10 000, et les frais du Tribunal fédéral à fixer ultérieurement.

3. — Par cette transaction, toutes les prétentions que la partie demanderesse a fait valoir dans son procès contre l'Etat de Fribourg sont liquidées et écartées.

Ont signé :

Pour les actionnaires : *Grenier, prof., Louis Bourgnécht, Boiceau, av.*

Pour l'Etat de Fribourg : *Alph. Théraulaz, Georges Python, E. Girod, av.*

Cela fait, l'affaire fut rayée du rôle du Tribunal fédéral où elle avait figuré pendant quatorze ans.

Au lieu de la somme de plus de 4 millions réclamée par les actionnaires, l'Etat déboursa, en tout et pour tout, frais de procès compris, la somme de fr. 139 676.85.

Ainsi se termina, après maintes chaudes alarmes, ce célèbre débat ; l'Etat de Fribourg se tira sans trop de dégâts d'une affaire épineuse et délicate. Quant aux actionnaires, il est permis de regretter que les fonds considérables qu'ils avaient engagés dans l'entreprise du chemin de fer, si utile au développement économique de notre canton, aient été presque entièrement perdus pour eux. Une dernière escarmouche mit aux prises, sur cette affaire, en session du Grand Conseil du 7 mai 1903, le conseiller d'Etat Python et l'avocat Louis Bourgnécht, député et syndic de Fribourg, un des principaux animateurs du procès d'Oron, à propos du droit de la ville de Fribourg au maigre remboursement de ses 4000 actions, sous prétexte que ces titres étaient égarés et que la ville n'était pas en mesure de les produire.

Enfin, le Conseil d'Etat fribourgeois écrivit, le 8 août 1902, une lettre aimable à M. le Juge fédéral, H. Wæber, en le remerciant pour « *vos efforts et votre longue patience* » dans le mémorable procès d'Oron, dont je viens de rappeler, ci-dessus les phases principales.

LES CHEMINS DE FER FÉDÉRAUX

De la longue et persévérante campagne qui mit entre les mains de la Confédération les grandes voies ferrées du pays, nous ne retiendrons ici que les épisodes qui ont eu

pour théâtre les chemins de fer de notre canton de Fribourg.

Dès l'origine, en 1854, dès l'instant où il fut question de poser des rails sur notre territoire, l'Assemblée fédérale en était saisie et sanctionnait une concession de chemin de fer en pays de Fribourg, tout en réservant pour plus tard la faculté de rachat de cette entreprise par la Confédération.

A partir de ce moment, les pouvoirs de la Confédération exercèrent une action de haute surveillance sur l'établissement de ces lignes, posant des conditions à leur assentiment et usant de leur autorité pour en déterminer la situation et en assurer l'exploitation. Ce fut le cas par exemple lors de la mémorable solution du conflit qui mit aux prises les Etats de Vaud et de Fribourg sur le point de savoir si la voie ferrée Lausanne-Berne passerait par Fribourg ou par Yverdon.

Mais si, de Berne, on s'intéressait à l'établissement des lignes, cet intérêt n'allait pas jusqu'à y contribuer financièrement. Les bons conseils et l'appui de la Confédération ne nous ont point manqué, mais le coffre-fort fédéral demeurait soigneusement fermé.

C'est de la sorte que Fribourg, sous l'œil bienveillant du pouvoir central, construisit et mit en marche à ses frais ses lignes de chemins de fer.

Cet état de choses dura jusqu'en 1890. Nos lignes principales faisaient alors partie du Jura-Simplon, une des cinq grandes compagnies ferroviaires qui se partageaient le réseau suisse. Les quatre autres s'appelaient : Le Central Suisse, le Nord-Est, l'Union suisse et le Gothard.

En 1890, la Confédération eut l'idée d'acquérir du canton de Berne 30 000 actions de priorité du Jura-Simplon au prix de 600 fr. par action payables en titres de rente 3% au cours de 90.

Cet achat ayant été ratifié par les Chambres, on ne s'arrêta pas en chemin et, peu après, 47 000 autres actions

de la même compagnie gonflaient le portefeuille de la Trésorerie fédérale.

L'opération, comme le fait observer M. le prof. Gariel, ne fut pas brillante au point de vue financier, puisque le compte ouvert pour cette affaire se clôturera sur une perte de plus de 800 000 fr., mais, en mettant la main sur une des grandes compagnies ferroviaires du pays, la Confédération avait enfin réalisé un premier pas effectif sur le chemin de la nationalisation des voies ferrées.

Le 17 décembre 1891, prenait siège au gouvernement de la Confédération, le conseiller fédéral Zemp, de Lucerne, ancien administrateur du « Central », qui devait devenir le grand artisan du rachat des chemins de fer par la Confédération. C'est à cette occasion que la « Liberté » de Fribourg formulait cette observation dont l'expérience nous a démontré la justesse: « L'entrée d'un membre de la minorité au gouvernement n'est pas une rose sans épines ».

La manœuvre qui devait aboutir à emporter le rachat des chemins de fer fut longue et laborieuse. La première bataille fut l'adoption de la loi sur la comptabilité des chemins de fer en remplacement de la loi de 1883. C'était l'institution d'un contrôle de surveillance des compagnies par la Confédération et l'attribution au Tribunal fédéral de la décision suprême en cas de contestations entre la Confédération et les Compagnies. Ce projet fut repoussé d'abord par le Conseil des Etats, puis, finalement, adopté par les Chambres et ratifié par le peuple, le 4 octobre 1896, par 223 228 voix contre 176 557. Fribourg, avec les cantons romands, prit rang parmi les opposants.

Cette position stratégique une fois acquise et cette première victoire indirecte une fois remportée, le Conseil fédéral mit tout aussitôt en chantier l'étude même du rachat. A la suite d'un copieux rapport dû à la plume de M. Placide Weissenbach, ancien directeur du Central, le projet vint devant les Chambres fédérales en 1897.

La discussion, devant les deux Conseils de la nation, fut particulièrement vive et rapide. Une prise d'armes

très violente mit aux prises le conseiller fédéral Zemp et le Fribourgeois Georges Python, qui s'était institué le champion du fédéralisme. Le Conseil des Etats adopta le rachat le 1^{er} juillet 1897, par 25 voix contre 17.

Au Conseil national, en automne, le projet rencontra une majorité beaucoup plus compacte de 98 voix contre 29. Tous les députés fribourgeois figurent parmi les rejetants, sauf M. Dinichert de Morat, qui représente seul notre canton dans la majorité qui voulut, le 7 octobre 1897, mettre les chemins de fer suisses entre les mains de la Confédération.

Contre cette décision, qui était devenue la loi du 15 octobre 1897, le referendum populaire fut requis, appuyé par 85 505 signatures, chiffre dans lequel Fribourg figure par le plus fort contingent de 13 416.

Les adversaires de la loi fédérale menèrent une campagne très énergique. Georges Python, à Fribourg, et Numa Droz, à Neuchâtel, en furent les héros. Leur plan de guerre fut monté spécialement sur le terrain financier. « Si tout va pour le mieux, disaient-ils, on paiera les intérêts de la dette, mais la dette augmentera. Le rachat sera une mauvaise opération financière. » Il faut reconnaître que les événements actuels donnent à cette prophétie une singulière justification.

Les radicaux fribourgeois, pour leur part, soutenaient avec ardeur la théorie que le réseau des chemins de fer suisses ne devait plus rester entre les mains des financiers étrangers, des banquiers de Francfort, mais qu'il devait prendre place dans le domaine de la Confédération. « Les chemins de fer suisses au peuple suisse » fut le cri de ralliement des partisans du rachat.

Le peuple se rendit aux urnes le 20 février 1898 et, par 386 643 voix, décida le rachat des chemins de fer, contre une minorité de 182 718 non. Fribourg jeta dans la mêlée, comme on pouvait s'y attendre, une masse de 17 560 *non* contre 6785 *oui*.

M. le professeur Gariel apprécie en ces termes la décision populaire (*La Centralisation économique en Suisse*) :

Le citoyen suisse, fier de ses vieux hôtels de ville, de ses postes, de son palais fédéral, veut aussi ses chemins de fer. Il porte sur le terrain fédéral l'orgueil collectif — municipal ou cantonal — d'autrefois. Il se voit déjà voituré presque gratuitement dans de confortables wagons qui seront à lui et non plus au capitalisme étranger.

La question financière ne l'inquiète pas. Que les chemins de fer fédéraux fassent grand. Il paiera volontiers ce luxe comme celui des palais fédéraux. D'ailleurs, la Confédération est riche; ses budgets bouclent le plus souvent en excédent, sa dette est insignifiante. Le paysan cossu veut avoir ses chemins de fer. Une des habiletés du Conseil fédéral a été d'opposer sur ce terrain non pas les cantons à la Confédération, mais « l'oligarchie financière », les compagnies au peuple lui-même. Celui-ci a chargé sans regrets, avec enthousiasme, sur ses épaules encore robustes, un fardeau dont il ne sentira qu'à l'expérience tout le poids.

Le rachat décidé, restait encore à exécuter la loi, c'est-à-dire reprendre les cinq compagnies et organiser les chemins de fer fédéraux.

Voici donc, brièvement, comment la chose s'est passée en ce qui concerne le Jura-Simplon et notre canton en particulier :

La dénonciation du rachat se fit par une lettre du 19 avril 1900 adressée par le Département fédéral des postes et des chemins de fer à la Direction des chemins de fer Jura-Simplon. L'échéance en était fixée au 1^{er} mai 1903.

L'assemblée générale des actionnaires qui allait prononcer la dissolution du Jura-Simplon se réunit à Berne le 18 avril 1903. Elle adopta, sans autre, la résolution suivante :

Le Compagnie des chemins de fer Jura-Simplon, ayant son siège à Berne, inscrite au Registre du Commerce les 30 novembre 1889 et 9 janvier 1890, est dissoute et entre en liquidation à partir du 1^{er} mai 1903.

Elle décida ensuite de confier les opérations de liquidation à une Commission de neuf membres, dont firent

partie MM. *Ernest Ruchonnet, William Ochsenbein, Victor Duboux, Ernest de Stockalper, Emile Lambelet, Albert Brosi, Edgar de Capitani, Hippolyte de Weck* (de Fribourg) et *Ernest Hentsch*.

Le Conseil fédéral présenta à la C^{ie} du Jura-Simplon les offres suivantes:

Le 1^{er} mai 1903, tout le réseau des chemins de fer du Jura-Simplon, à l'exception du tunnel Brigue-Iselle devient, en vertu de la loi, propriété de la Confédération. Il nous semble qu'il est dans l'intérêt de tous de transférer aussi à la Confédération, à la même date, l'obligation résultant des emprunts consolidés du Jura-Simplon. Ce transfert de la dette sur la base d'une entente entre la Compagnie débitrice et la Confédération est parfaitement admissible en droit, suivant les rapports concluants de MM. Huber & Laband et de M. Oberer. La Confédération reprendra les dettes d'emprunt en les déduisant du prix de rachat, et cela au pair en ce qui concerne les emprunts à 3 ½ % et en bonifiant la différence capitalisée en ce qui concerne les deux emprunts portant intérêt à 3 % et à 2.8/11 %.

Cette proposition fut adoptée et ouvrit la série des arrangements à prendre pour la remise à la Confédération du réseau de la C^{ie} Jura-Simplon.

Les négociations furent menées d'abord par MM. Comtesse et Hauser pour le Conseil fédéral et par MM. Ruchonnet et Stockmar pour le Jura-Simplon.

On adopta en principe la somme de fr. 104 millions à verser à la dite Compagnie par la Confédération en échange des installations de l'entreprise du chemin de fer.

De plus, on admit que les cantons, communes et corporations intéressés à l'entreprise du Simplon seront libérés de tous versements et engagements ultérieurs.

Le contrat définitif de rachat fut signé le 23 octobre 1903 par MM. Zemp et Comtesse pour le Conseil fédéral et par MM. Ruchonnet et Lambelet pour la Compagnie.

La situation de l'entreprise fut établie comme suit:

Actif.	Fr. 396 052 201.12
Passif	» 292 052 201.12
Actif net.	Fr. 104 000 000.—

L'assemblée générale des actionnaires du Jura-Simplon ratifia le contrat de rachat le 20 novembre 1903. Le Conseil national le sanctionna le 12 décembre suivant et le Conseil des Etats, le 18 du même mois.

La cloture de la liquidation du Jura-Simplon fut prononcée par l'assemblée générale qui se tint à Berne, à l'hôtel des Boulangers, le mercredi 29 novembre 1905, à 2 h. 30 de l'après-midi.

A ce moment-là, la Commission de liquidation était présidée par M. Ochsenbein, qui avait remplacé M. Ruchonnet, décédé.

La somme totale à verser par la Confédération à la C^{ie} du Jura-Simplon se présentait comme suit:

Actif net de l'entreprise au 31 déc. 1903	Fr. 104 100 800.—
Intrérêts au 31 décembre 1905	» 7 480 582.60
	soit Fr. 111 581 382.60
dont à déduire les frais de liquidation par	Fr. 384 722.60
Il reste disponible une somme de . . .	Fr. 111 196 660.—

qui fut répartie comme suit:

Fr. 55 738 800.—	aux actions privilégiées;
» 52 644 360.—	aux actions ordinaires;
» 2 813 500.—	aux bons de jouissance.

Tous ces événements ne se déroulèrent pas, cela va sans dire, sans exercer leur répercussion dans notre ménage cantonal fribourgeois.

Nos comptes portent encore la trace de ces opérations aux rubriques suivantes: Remboursement de nos titres sur le Jura-Simplon, subvention à la ligne du Simplon et indemnité pour droits de réversion, ces deux derniers postes étant enchevêtrés l'un dans l'autre, d'une façon assez curieuse.

Nous avons déjà rapporté dans quelles conditions, en 1887, l'Etat de Fribourg s'était déclaré intéressé par une subvention de 2 millions à la construction de la ligne du Simplon. Par décret du 18 novembre 1897, le Grand Conseil reportait sur la C^{ie} Jura-Simplon la subvention votée

dix ans plus tôt en faveur de la C^{ie} Suisse-Occidentale-Simplon.

Mais, au lieu de verser ce montant en espèces, l'Etat de Fribourg s'arrangea pour l'imputer au droit dit de « réversion » qui devait lui revenir sur la nue propriété des lignes Lausanne-Berne et Palézieux-Lyss. Voici en quoi consiste ce « droit de réversion » :

L'acte de concession de la ligne Lausanne-Fribourg-Singine, portait qu'à l'expiration de la concession accordée pour une durée de 99 ans, à partir du 31 décembre 1859, donc au 31 décembre 1958, la ligne de chemin de fer devenait la propriété exclusive de l'Etat de Fribourg. Il en était de même pour la Longitudinale Palézieux-Lyss. C'est ce que l'on appelle le droit de réversion, c'est-à-dire le retour gratuit au canton de la ligne à l'expiration du délai de concession. Chaque année donc, le droit de l'Etat sur la propriété intégrale de la ligne concédée allait en augmentant. En 1897, après de longues discussions et expertises, la valeur de cette prétention de l'Etat sur la future propriété des lignes ferrées du Jura-Simplon sur son territoire fut estimée à fr. 1 800 000.— chiffre qui fut accepté d'un commun accord par les parties. C'est sur cette créance que furent prélevés les acomptes versés par l'Etat de Fribourg en faveur de la ligne du Simplon, acomptes qui, au moment du rachat par la Confédération, s'élevaient à la somme de fr. 816 000.—.

Le canton de Fribourg aurait donc, si les choses avaient suivi leur cours, versé peu à peu pour la ligne du Simplon, d'abord les 1 800 000.— lui revenant par ses droits de réversion, plus fr. 200 000.— pour compléter la subvention totale de 2 millions.

Mais voilà que survint, en 1897, la loi du rachat des chemins de fer par la Confédération, et les choses prirent une autre tournure.

Par suite du rachat, le canton de Fribourg fut libéré du solde de sa subvention en faveur du Simplon ; de plus, il perçut la somme lui revenant des droits de réversion, après

déduction de la somme de fr. 816 000.— déjà versée, soit fr. 984 000.—.

Enfin, la Trésorerie fribourgeoise détenait en portefeuille, en 1897, 9430 actions du J.-S., 3300 obligations et 4130 bons de jouissance, qui lui furent remboursés.

En ce qui concerne la Transversale Fribourg-Yverdon, Fribourg avait renoncé à son droit de réversion; par contre, sa subvention lui fut restituée par fr. 831 054.—. Ce chiffre n'entre ainsi pas en ligne de compte, puisqu'il s'agit simplement d'un retour de subvention.

Le décompte de l'Etat de Fribourg à la suite du rachat s'établirait donc de la sorte :

Droits de réversion	Fr. 1 800 000.—
Remboursement de 9430 actions à fr. 200.	» 1 886 000.—
Remboursement de 3300 obligat. à fr. 500.	» 1 650 000.—
Remboursem. de 775 bons de jouissance à fr. 16.—	» 12 400.—
Remboursement de 3355 bons de jouis- sance, à fr. 20.—	» 67 000.—
Total	Fr. 5 415 400.—

Ces sommes rentrèrent successivement au cours des années 1897 à 1905. Cette année-là, le solde encore à encaisser fut de fr. 206 000.—.

* * *

Ici se clot une longue page de notre histoire économique.

Initiateur de la grande ligne, puis constructeur, ensuite commanditaire, actionnaire et propriétaire, enfin associé, Fribourg dut céder, en 1903, tous ses titres à la Confédération. Sur ces grandioses installations ferroviaires qu'il avait créées en se saignant à blanc, il ne lui resta plus que les quelques droits modestes découlant des institutions politiques et conservées au canton comme vestige de son ancienne souveraineté sur les chemins de fer, c'est-à-dire une représentation au sein des conseils des C.F.F. et la faculté d'émettre un préavis en matière de construction

et d'horaires. Par contre, le canton esquivait les lourdes responsabilités de cette entreprise d'utilité publique. Ce nouvel ordre, en ce qui nous concerne, s'applique à la grande ligne Lausanne-Berne, à la Longitudinale Palézieux-Lyss et à la Transversale Fribourg-Yverdon, sur le territoire cantonal.

Le changement de régime, c'est-à-dire la prise de possession de nos lignes par la Confédération s'opéra sans modification et sans bouleversement. Le premier train fédéral de notre région fut le train n° 1 quittant Genève le 1^{er} mai 1903, à 1 h. du matin, en direction de Lausanne, Fribourg, Berne. Toute la différence entre la marche des affaires sous le Jura-Simplon et les C.F.F. se borna à quelques détails de costume et d'uniforme. L'habillement civil des chefs de gare fut remplacé par un uniforme à l'allemande, avec tunique à boutons d'or, longs pans et col droit. L'employé chargé d'ordonner le départ des trains fut affublé d'une casquette rouge, et les hommes d'équipe mirent, à la place des lettres J. S. une petite cocarde rouge avec la croix fédérale au milieu. Ce fut tout.

Le canton de Fribourg fit, dès le début, partie du 1^{er} arrondissement des chemins de fer fédéraux, dont le siège est à Lausanne.

Les chemins de fer fédéraux exécutèrent des travaux importants sur territoire de notre canton. Les principaux furent la construction de la gare de Romont, la transformation des viaducs de Grandfey et de Guin, la construction de la nouvelle gare de Fribourg, l'électrification de la ligne Lausanne-Berne et l'établissement de la double voie.

(A suivre.)
