

Zeitschrift:	Annales fribourgeoises
Herausgeber:	Société d'histoire du canton de Fribourg
Band:	21 (1933)
Heft:	4
Artikel:	La construction des chemins de fer dans le canton de Fribourg [suite]
Autor:	Buchs, Victor
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-817404

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: 10.01.2026

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)

Les propositions qu'elle présenta et qui furent adoptées à une imposante majorité comportaient, essentiellement, la conclusion d'un emprunt de fr. 20 millions auprès de la Société suisse pour l'industrie des chemins de fer, à Genève, ainsi qu'une modification des statuts tendant à une réduction des organes administratifs. En retour de l'appui financier qu'elle donnait à la Compagnie des chemins de fer de la Suisse occidentale, le consortium financier s'adjugeait une ingérence considérable dans la direction de l'entreprise. La principale disposition découlant de ce contrôle consistait dans la désignation d'un seul et unique directeur, nommé par le Conseil d'administration, mais avec l'agrément de la Société prêteuse.

Furent élus membres du Conseil d'administration comme représentants de notre canton:

MM. de Weck-Reynold, Gœldlin, et J. Repond.

Ce nouveau Conseil d'administration, ayant à désigner le directeur de l'entreprise, d'entente avec la Société ayant procuré l'emprunt, passa contrat à cet effet avec M. Cheronnet, ingénieur français, qui entra en fonctions le 10 décembre 1875, date à laquelle ce qui subsistait de l'ancien Comité de direction se retira. M. Cheronnet demeura à ce poste de décembre 1875 jusqu'à sa mort, survenue en 1883,

époque à laquelle son adjoint, M. l'ingénieur Emile Collomb lui succéda. M. Albert Cuony (fils de l'ancien syndic de Fribourg, le notaire Jean-Augustin Cuony) qui avait déjà fonctionné, dès l'âge de 20 ans, comme secrétaire du Comité pour la construction du chemin de fer Lausanne-Fribourg-Berne en 1852, qui fut, dès l'année 1865, secrétaire général de la Compagnie des chemins de fer de la Suisse occidentale, puis, en 1890, du Jura-Simplon et enfin du 1^{er} arrondissement des C.F.F., à Lausanne, de 1903 à



Albert Cuony.
1832—1915.

1921, et qui, dès lors, a vécu toute l'épopée de la construction et du développement de nos chemins de fer, résume en ces quelques lignes l'activité de son directeur, M. Cheronnet :

Par un système d'économies qui ménageait autant que possible le personnel et ne lésait pas les intérêts du public, il réduisit les dépenses et rétablit l'équilibre dans les budgets. Son tact et l'aménité de son caractère effacèrent les préventions qui l'avaient accueilli d'abord. L'appui de la Société financière, très onéreux les premières années, eut pour effet de relever le crédit de la compagnie, de lui faciliter la conclusion de ses emprunts et notam-

ment de convertir en emprunts amortissables dans une longue période ceux qui étaient à échéance fixe.

Le Grand Conseil du canton de Fribourg avait ratifié les actes du Conseil d'Etat à la suite de l'Assemblée des actionnaires en session ordinaire du 24 novembre 1875.

Mais avant de poursuivre plus avant les dernières étapes de notre grande ligne, il convient de rapporter, brièvement, les conditions dans lesquelles furent construites les deux lignes de la Broye, la Longitudinale Palézieux-Lyss et Fribourg-Payerne-Yverdon appelée la Transversale.

LIGNE FRIBOURG-ESTAVAYER-YVERDON

Dès l'heure où les deux grandes lignes Lausanne-Fribourg-Berne et Lausanne-Yverdon-Neuchâtel furent ouvertes, l'idée surgit naturellement de les relier en l'un ou l'autre point par une voie de raccordement.

Le 11 mai 1869, une pétition fut signée par MM. Tavel, syndic, J.-L. Chuard, lieut.-colonel fédéral, Ducrest, préfet, F. Chaney, député, Ch. Guisolan, major, Félix Perrin et François Curty, en vue d'obtenir la concession d'un chemin de fer Rosé-Payerne-Estavayer-Yverdon.

La dite concession leur fut octroyée par le Grand Conseil en date du 25 mai 1869, et le tout fut ratifié par les Chambres fédérales le 18 juillet 1871.

Cette concession étant périmée avant la mise à exécution des travaux, fut renouvelée par décret du 19 janvier 1872, avec une subvention de fr. 42 000 par kilomètre sur territoire fribourgeois.

Les premières études furent exécutées par le Département fribourgeois des ponts et chaussées.

Mais, comme, dans ce même moment, se délivrait une concession pour la ligne dite Longitudinale qui mettait Payerne en communication plus directe avec Lausanne par Moudon et Palézieux que par Romont, le point de raccordement à Rosé fut abandonné et reporté à Fribourg.

Cela se fit par décret du 30 avril 1872, ratifié par le Conseil fédéral, le 9 septembre suivant.

Par convention des 3 janvier, 27 février et 11 mars 1873, la concession fut cédée à la Compagnie des chemins de fer de la Suisse occidentale, et ce transfert reçut la haute approbation de la Confédération les 17 et 26 juillet de la même année.

En ce qui concerne la partie de la ligne située sur le canton de Vaud, soit la traversée des communes de Corcelles et de Payerne, ainsi que le tronçon Yvonand-Yverdon, la concession avait été octroyée par le canton de Vaud au Comité intercantonal de la Longitudinale qui la transféra également, à son tour, à la Compagnie des chemins de la Suisse occidentale le 31 mars 1873.

Ces études définitives, commencées par M. l'ingénieur Napier, furent menées à chef par son successeur, l'ingénieur anglais M. John Pinhorn. Ce dernier, après un bref examen d'un projet par Corminboeuf et Seedorf, et appuyé en cela par les autorités communales de Fribourg, représentées par les conseillers communaux Guérig et Ch.-Aug. von der Weid et les ingénieurs Herzog, Vicarino et Gremaud, choisit le parcours par Belfaux et Grolley. Quant à la seconde section, entre Payerne et Yverdon, on se décida, après divers projets, pour celui qui desservait le mieux Estavayer et suivait les grèves du lac, tout en permettant l'utilisation commune de la gare de Payerne, déjà commencée par l'entreprise de la Longitudinale.

Les études et les travaux furent menés sous la direction d'un Fribourgeois, M. J. Meyer, ingénieur en chef de la Compagnie Suisse occidentale, avec, comme principaux collaborateurs, M. Colomb, ingénieur adjoint, M. Perey, ingénieur chef de bureau, et M. Pinhorn, ingénieur de la section Fribourg-Payerne, remplacé, en cours d'exécution, par M. Stikelberger et M. de Saussure, ingénieur de la section Payerne-Yverdon. Quelques travaux en régie, effectués pour éviter de laisser périr les délais concessionnels, furent entrepris en 1873, mais la besogne ne commença

réellement qu'en 1874, sur la première section Fribourg-Payerne et en 1875, entre Payerne et Yverdon.

La première section accomplit déjà un premier service provisoire du 15 au 25 juin 1876, à l'occasion des grandes fêtes du quatrième centenaire de la bataille de Morat, mais l'ouverture définitive n'eut lieu que le 25 août 1876. Quant à la seconde section, Payerne-Yverdon, qui fut reconnue par les autorités fédérales à la fin de 1876 et dont l'ouverture était d'abord fixée au 7 janvier 1877, elle entra en service le 1^{er} février 1878.

La ligne part de Fribourg, emprunte d'abord, sur une longueur de 1157 m. la plateforme de la voie ferrée Fribourg-Berne, puis s'en détache près du Petit-Rome, contourne le monticule de Tory, coupe la route cantonale Fribourg-Payerne sous Givisiez, franchit le Tiguelet, passe au-dessus de Belfaux, dessine ensuite un lacet considérable pour franchir à Chenalleyre la vallée de la Sonnaz par une pente et contrepente de 0,020 d'inclinaison, à la cote 597,65. A Rosière, la voie franchit le col qui sépare les vallées de la Sonnaz et du Chandon, traverse le plateau marécageux de Grolley puis, après avoir derechef coupé la route, descend doucement jusqu'à Léchelles, contourne le coteau de la Brameyre, passe l'Arbogne dont elle suit la rive droite (le cours d'eau a dû, lors de la construction, être dévié en trois endroits) et atteint, au village de Corcelles, la frontière vaudoise et le thalweg de la Broye, puis se raccorde à la ligne longitudinale avant de gagner la gare de Payerne. Ensuite, elle traverse la Broye, pénètre encore en terre fribourgeoise à Cugy, enjambe la Petite Glâne sous Montet et le ravin de l'Arrignon près de Frasses, puis, ayant atteint, près de Sévaz, son point culminant qui est à la cote 482,07, descend paisiblement vers Estavayer, puis suit la rive du lac de Neuchâtel par Cheyres et Yvonand, passe la Mentue et le Buron et, à l'entrée à Yverdon, s'accoste à la voie ferrée Morges-Yverdon. La longueur de la ligne est de 50 km. 069.

La ligne, entièrement à simple voie, repose sur une plateforme de 5 m. de large. Il y a de nombreuses tranchées, dont la plus importante est celle de Rosières, et des remblais, dont le plus considérable est celui de la traversée de la Sonnaz, près de Belfaux, mesurant 800 m. de long, 21 m. 60 de haut, et ayant fait remuer 175 000 mètres cubes de terre. En ce point spécialement, les mécomptes se montrèrent copieux et les glissements de terre causèrent de sérieux soucis aux ingénieurs et aux entrepreneurs.

On avait primitivement prévu, au lieu du remblai, un grand viaduc à 11 arches, mais on y renonça après que les sondages eurent démontré la difficulté de poser des fondations solides.

Il fallut aussi, vu la nature argileuse et humide des terres, procéder à d'importants travaux de drainage, d'assainissement et de consolidation, comme aussi assécher la couche de tourbe, fort heureusement peu épaisse, par des fossés latéraux.

La tranchée de Rosière donna aussi du fil à retordre parce qu'on y tomba sur de mauvais terrains imbibés d'eau.

Une autre difficulté se rencontra à la tranchée près d'Estavayer. Cette tranchée, longue de 1187 mètres, s'ouvrit dans un marais formant cuvette et propice aux éboulements jusqu'à ce que les talus eussent été revêtus d'une couche de terre végétale, ensemencés et plantés en acacias. Un autre travail de consolidation important se présenta au remblai des Condémines, sur la côte du Lac, ainsi qu'à la tranchée des Grands-Vignes, sous le village de Font, à celle du Moulin de Cheyres, à Fresin. Il y eut, en tout, 896 040 mètres cubes de terrassements, dont le coût fut de fr. 2 par m³. Il fallut poser deux grands ponts, sur la Broye et sur la Mentue, 19 petits ponts, dont 12 entièrement en pierre, aménager 140 coulisses et aqueducs, 6 ponts pour passages supérieurs et 5 pour passages inférieurs. On disposa 108 250 m. cubes de ballast venu de Belfaux, de Léchelles et d'Yvonand.

Les travaux de construction de la ligne, divisés en plusieurs lots, furent adjugés à M. F. Herzog, à Fribourg, à M. Ermoglio, à Montpellier, à MM. Bect, Combes et Marsaudout, à Paris, à M. Debaptiste, à Simandre (Ain) et à M. Pasquet, à Lausanne qui céda son lot à M. Dorsat, à Yverdon. Les bâtiments ont été construits par M. Bachelin, à Yverdon et les tabliers des ponts métalliques furent adjugés à M. Schmied, à la Cluse (Genève).

La dépense totale atteignit fr. 9 053 630.—, soit fr. 180 082.30 au kilomètre.

Le capital-actions, souscrit par les cantons et les communes s'éleva à fr. 1 652 000.— dans quoi l'Etat de Fribourg figure par une souscription de 1400 actions de fr. 100, soit par fr. 140 000, indépendamment d'une subvention de fr. 835 554. Estavayer s'inscrivit allègrement pour 100 000 fr. et Fribourg pour 150 000. Cugy offrit 20 000 fr. et la plupart des communes intéressées apportèrent leur appoint.

La ligne est à voie simple et normale et desservie par des locomotives à vapeur. Dès le début de sa construction, elle fit partie du réseau de la Compagnie des chemins de fer de la Suisse occidentale, dont elle suivit le mouvement jusqu'à son admission, avec les autres lignes, dans le grand réseau des chemins de fer fédéraux. La subvention de l'Etat de Fribourg lui fut, lors du rachat, remboursée par fr. 831 054.

LIGNE PALÉZIEUX-PAYERNE-LYSS, DITE LONGITUDINALE

La construction des deux grandes lignes Lausanne-Fribourg-Berne et Morges-Yverdon-Neuchâtel eut pour effet de laisser à l'abandon la longue et fertile vallée de la Broye qui, depuis les temps anciens, était un passage très fréquenté. Les populations de cette contrée, gens actifs et entreprenants, aguichés par la vogue intense des chemins de fer, se mirent en devoir de réaliser elles-mêmes les lignes

dont elles avaient besoin. Le succès de la ligne de Jougne, en 1866, donna corps et consistance à ces aspirations.

Deux tracés se trouvèrent en présence, l'un dit ligne longitudinale, soutenu par la population et le gouvernement du canton de Vaud, destiné à desservir toute la vallée de la Broye, de Palézieux à Lyss, et l'autre, dit ligne transversale reliant la ligne Fribourg-Lausanne à Payerne et Yverdon, provoqué et lancé par l'Etat de Fribourg qui l'avait mis en avant comme dérivatif du premier dont il redoutait la concurrence.

Après une lutte fertile en péripéties, on s'arrêta à la construction des deux lignes, chacune concédée à une société différente; toutefois, l'entreprise de la Broye longitudinale fut chargée en même temps de la partie de la transversale en terre vaudoise. La convention pour la concession de ce chemin de fer, en ce qui concernait le canton de Fribourg, fut ratifiée par le Grand Conseil, le 17 novembre 1871.

Lorsque se discuta le traité de fusion entre les trois grandes compagnies de la Suisse occidentale, soit l'Ouest Suisse, le Franco-Suisse et l'Etat de Fribourg, le canton de Vaud mit à son assentiment certaines conditions très formelles, dont voici celles qui intéressent la ligne Longitudinale:

1. — Engagement par la Compagnie de la Broye de construire sa ligne pour le prix forfaitaire de fr. 7 900 000.—.

2. — Engagement par la Suisse occidentale de fournir le capital obligation (fr. 3 950 000) et de parfaire le capital de construction par un prêt jusqu'à concurrence de fr. 1 500 000.—.

3. — Cession par la Compagnie de la Broye de sa concession pour la partie vaudoise de la Transversale, dotée d'une subvention de fr. 600 000.—.

4. — Liquidation de la Compagnie de la Broye à l'achèvement de la construction, contre la remise de 7900 actions Suisse occidentale, représentant au pair le capital actions de fr. 3 950 000.—.

5. — Contrôle de la construction par la Compagnie de la Suisse occidentale, vis-à-vis de laquelle la Compagnie de la Broye se trouvait en quelque sorte, dans la situation d'une société de construction ou d'un entrepreneur général.

C'est ainsi que, par le traité de fusion du 31 mars 1873, la Compagnie de la Broye longitudinale fut amalgamée avec la grande Compagnie des chemins de fer de la Suisse occidentale. Elle fut, ainsi que la Transversale, pour cette société un boulet qui alourdit sa marche au point de la conduire, deux ans plus tard, au bord de la faillite.

Avant de rapporter, succinctement, les étapes de la construction de cette ligne, il sied de faire revivre, en quelques mots les démêlés homériques dont la cité de Morat fut l'arène à ce propos.

La ligne projetée Palézieux-Lyss comprenait essentiellement deux tronçons, l'un allant de Palézieux à Fraeschels, l'autre en pays bernois, de la frontière fribourgeoise nord jusqu'à Lyss. Le premier parcours seul relevait de la Compagnie Suisse occidentale, le second étant soumis au gouvernement bernois.

Le district du Lac, Morat en particulier, s'était intéressé à cette entreprise d'utilité publique par des souscriptions dont le total s'élevait à fr. 685 000.—.

Or, le 24 avril 1873, le Conseil communal de Morat, fit voter par l'Assemblée bourgeoisiale, par une majorité massive contre 6 voix, le transfert de sa subvention à l'Etat de Berne et à la Compagnie des chemins de fer du Jura, à la condition que celle-ci se charge de la concession du tronçon moratois de la ligne.

C'était là un geste de mauvaise humeur contre le gouvernement fribourgeois qui, pendant plusieurs années, avait fait pièce au projet de la Longitudinale et ne s'était laissé arracher son assentiment que sous la pression des événements et après un recours à l'Assemblée fédérale.

A la suite de cette grave décision de l'Assemblée bourgeoisiale de Morat, la partie fribourgeoise de la ligne se trouvait avoir deux concessionnaires, la Compagnie Suisse occidentale d'une part et celle du Jura d'autre part.

Mais un groupe de citoyens moratois, estimant que la décision de l'Assemblée bourgeoisiale était inopportun, lui firent opposition.

Une brochure fut même publiée *Der See-Bezirk und die Eisenbahnfrage* pour remettre les choses au point. Elle fut signée par MM. Domon, fils, horloger, L. Friolet, notaire, C. Fasnacht, avocat, J. Pellet, négociant, Alfred Liechti, agriculteur, L. Bangerter, maître carrier, L. Stock, médecin, J. Forster, charron, L. Vacheron, notaire, C. Dinichert, horloger, L. Mesey, ferblantier, D. Stock-Bourne, fabricant de cigares, E. Cléménçon, horloger, C. Rustaller, professeur, O. Domon, père, fabricant, J. Weger, négociant, J. Herdener, agriculteur, W. Wegmüller, pharmacien, A. Fasnacht, commerçant et J. Jenny-Beck, gérant.

Ces citoyens, estimant que la décision prise par l'Assemblée bourgeoisiale était du ressort du Conseil général, adressèrent un recours au Conseil d'Etat qui, sur la proposition de la Direction de l'Intérieur, annula la décision de la dite assemblée.

Peu à peu, le calme se rétablit, mais l'alerte avait été chaude et le tapage qui se produisit à cette occasion à Morat est encore présent à la mémoire des rares citoyens qui ont vécu, voici soixante ans, les péripéties de ces escarmouches, et dont l'un d'eux, — le frère de l'auteur de cette notice — nous rapporta à ce sujet des épisodes intéressants.

Pour finir, la ligne, de Palézieux à Fraeschels, fut construite par les organes de la Compagnie de chemin de fer de la Suisse occidentale, qui s'étaient superposés à la compagnie primitive de la Longitudinale.

Cette compagnie de la Broye eut pour ingénieur en chef M. Delarageaz, assisté par MM. de Carlshausen, Emery, Kewiscinski et Duboux, ingénieurs de section. Le contrôle de la Compagnie Suisse occidentale fut exercé par M. J. Meyer, ingénieur en chef du service de la construction de la compagnie, aidé par M. Perey, ingénieur chef de bureau.

Le tracé se détache, à la station de Lyss, de la ligne Berne-Bienne, traverse l'Aar près d'Aarberg, atteint la frontière fribourgeoise en pénétrant sur le territoire de Fræschels et, de là, suit la lisière orientale du Grand-Marais,

parvient au lac de Morat, d'où elle remonte un peu pour toucher, du côté est le chef-lieu du district du Lac, redescend vers Faoug et continue à longer la plaine de la Broye, par Avenches, Domdidier, Dompierre, Corcelles, Payerne et suit la rive droite de la Broye jusqu'à Lucens, où elle passe sur la rive gauche qu'elle côtoie jusqu'à Moudon. Dans tout ce trajet, long de 50 kilomètres, la ligne est posée sur une plaine régulière et continue, coupe quelques ruisseaux (le Chandon, l'Erbogne) et ne rencontre quelques difficultés de terrain qu'au défilé de Boulex, près de Payerne, où elle se tient sur les flancs de falaises marneuses et moliassiques érodées par la rivière.

Les 18 kilomètres, de Moudon à Palézieux, posèrent aux constructeurs quelques problèmes plus délicats. Il fallut traverser la Broye à plusieurs reprises et se tirer de l'embarras des gorges abruptes de Brivaux, Villangeaux et Eschiens, qui ont exigé des terrassements importants, un viaduc et un tunnel.

Enfin, après avoir traversé encore la Broye près d'Oron le tracé se développe, comme le rapporte M. l'ingénieur J. Meyer,

par des lacets très prononcés pour atteindre, sans dépasser la limite de rampe admise, la ligne de Fribourg à Lausanne, sur le grand remblai de la Broye, près de la station de Palézieux, de là emprunte la plateforme de cette ligne jusqu'à la station de Palézieux où se fait le raccordement effectif des deux lignes.

En somme, cette construction a été relativement facile. Les principaux ouvrages remarquables consistent en quatre ponts sur la Broye, ayant tous un biais plus ou moins prononcé, à tablier métallique et poutre en treillis. Ceux de Lucens et d'Oron sont à poutres paraboliques, celui de Moudon à poutre trapézoïdale et celui de Bressonnaz à poutres rectangulaires. A ce dernier est accolé un passage inférieur voûté de 4 m., percé dans une des culées.

Le viaduc de Villangeaux, construit pour éviter des remblais trop considérables au long de quatre couloirs sur le flanc abrupt du coteau, est plutôt un mur de soutènement

ment percé de quatre voûtes de décharge en plein cintre. Il a coûté 44 000 fr.

Quant au tunnel de Villangeaux, long de 424 m., percé dans la molasse, avec section elliptique de 4 m. 80 aux naissances et 5 m. 40 de hauteur sur rail, il a absorbé une somme de 241 000 fr.

La ligne est, comme la Transversale, à voie simple et normale. Elle a une longueur de 67 km. 5 et a coûté fr. 8 940 000.— soit fr. 132 444 au kilomètre.

Absorbée par la Compagnie de la Suisse occidentale, elle en a partagé toutes les vicissitudes jusqu'à son entrée dans la famille des chemins de fer fédéraux.

(A suivre.)