

| | |
|---------------------|---|
| Zeitschrift: | Annales fribourgeoises |
| Herausgeber: | Société d'histoire du canton de Fribourg |
| Band: | 22 (1934) |
| Heft: | 1 |
| Artikel: | La construction des chemins de fer dans le canton de Fribourg [suite et fin] |
| Autor: | Buchs, Victor |
| DOI: | https://doi.org/10.5169/seals-817732 |

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 23.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

ANNALES FRIBOURGEOISES

ORGANE OFFICIEL DE LA SOCIÉTÉ D'HISTOIRE
DU CANTON DE FRIBOURG

XXII^e Année

No 1

Janvier-Février 1934



LA CONSTRUCTION DES CHEMINS DE FER DANS LE CANTON DE FRIBOURG

par VICTOR BUCHS, conseiller d'Etat,
directeur des Travaux publics.

(Suite et fin)

Le viaduc de Grandfey. — Dès l'année 1892, des signes de faiblesse s'étaient manifestés au viaduc de Grandfey: des fissures s'étaient produites au couronnement et à la base des piles en fonte qui avaient perdu de leur rigidité et subi d'appréciables déformations, si bien que la vitesse des trains fut limitée, au passage du pont, à 40 km. à l'heure au maximum. Mais il devint évident que cet ouvrage ne serait plus capable de supporter les charges plus lourdes des locomotives électriques et les effets de la pose de la seconde voie.

Les C.F.F. se décidèrent pour une solution hardie consistant à transformer l'ancien viaduc métallique en un ouvrage voûté en béton armé, sans interrompre le trafic. Ce tour de force technique fut réalisé, de magistrale façon, par les entreprises Simonnett & Prader, à Zurich, et Gremaud et Tacchini, à Fribourg, suivant les plans et calculs du bureau des ponts de la Direction générale des C.F.F. placé sous les ordres de M. Bühler, ingénieur en chef. Les travaux commencés en mai 1925, furent terminés au printemps 1927.

La gare de Fribourg. — La reconstruction de la gare de Fribourg, discutée depuis quelque temps déjà, fut déterminée par les modifications dues à l'électrification de la ligne et à l'établissement prévu de la double voie sur le territoire de notre canton.

La nécessité de doter Fribourg d'une nouvelle gare occupa les autorités cantonales et communales, dès l'année 1911 déjà. Il s'agissait alors de fixer l'emplacement de la future gare, tout en aménageant des voies d'accès appropriées au quartier du Gambach. De là, la construction du passage sous voie de Tivoli. Puis tout retomba au silence jusqu'en 1922. Les C.F.F. étaient disposés, dès cette date à s'occuper de la gare de Fribourg, mais cette opération était dans leur idée subordonnée à la suppression des ateliers fédéraux.

Les autorités fribourgeoises brûlèrent leurs dernières cartouches pour parer à cette funeste éventualité, mais rien n'y fit et, en 1925, les ateliers furent fermés. Cette mesure pèse encore sur l'économie de notre capitale.

Le maintien du passage inférieur de Beauregard fixa le choix de l'emplacement de la future gare, ce choix ayant été confirmé par le jugement d'un expert, M. le professeur Andreæ, de Zurich.

Le plan du nouveau bâtiment aux voyageurs fut soumis au Conseil d'Etat le 6 juillet 1926 et approuvé par arrêté du 25 septembre suivant.

L'édifice fut livré au public le 21 janvier 1929.

L'électrification de la ligne se poursuivait de son côté et, dès le 15 mai 1927, les voitures tirées par le courant électrique remplacèrent les locomotives à vapeur, de Palézieux à Berne.

L'installation de la double voie faisait aussi quelques progrès. Le parcours Palézieux-Romont fut d'abord aménagé, puis on s'attaqua à la besogne à partir de Flammatt en direction de Fribourg. A l'heure où j'écris ces pages, on pose la double voie entre Guin et Fribourg et l'on travaille au remplacement du passage à niveau

de Miséricorde par un passage supérieur. Je tiens à relever ici l'accord parfait avec lequel les autorités cantonales et communales ont uni leurs efforts pour l'heureux succès de ces diverses et importantes constructions.

* * *

Maintenant que, depuis trente ans déjà, l'Etat de Fribourg n'a plus aucun intérêt financier en jeu dans les lignes reprises par la Confédération, on peut se demander quel est, en fin de compte, le montant sacrifié par le canton de Fribourg dans cette entreprise ferroviaire, quelle est la somme d'argent abandonnée par l'Etat dans le nid de son chemin de fer Berne-Lausanne.

Le calcul, l'évaluation même approximative, n'en sont pas faciles et la réponse rigoureusement exacte à ce problème demeure, sans doute, impossible à articuler. Le décompte, à vue de nez, semble simple et, à premier aspect, se résume en deux additions, celles des dépenses et des recettes, puis en une comparaison entre ces deux sommes. Mais, à l'usage, la difficulté est grande lorsqu'il s'agit de fixer minutieusement et de rassembler les éléments de ces opérations. Les entrées et les sorties sont disséminées et éparpillées dans une foule de rubriques et souvent amalgamées avec d'autres chiffres d'où il est bien malaisé de les extraire. Les données ne sont pas constituées seulement par les souscriptions consenties, les subventions octroyées, les dettes reprises, les emprunts contractés et les titres vendus, mais on voit s'accumuler sur ce fonds primitif une multitude d'accessoires formant masse impressionnante, parmi lesquels, pêle-mêle, gîtent, égarés dans les budgets ou blottis dans des comptes spéciaux, des dépenses de parachèvement, des frais et des recettes de construction, l'achat et l'entretien du matériel, les honoraires du personnel régulier ou occasionnel, le service des intérêts et des amortissements, les frais d'emprunts, les fluctuations des cours, les déficits et les bénéfices d'exploitation, tout cela enchevêtré et formant un micmac à défier la

patience d'un bénédictin. A telle enseigne que, en 1887 déjà, vingt-cinq ans seulement après l'inauguration de la ligne, le Grand Conseil, où soufflait une discussion orageuse, demeura ébahie et perplexe à propos du coût effectif de sa voie ferrée; tandis que le colonel de Techtermann claironnait le chiffre fatidique de quarante-deux millions, le conseiller d'Etat Python, narquois, ramenait la perte réelle à dix millions seulement. L'écart était d'importance. Entre ces deux termes extrêmes, l'humble vérité flottait confusément, énigmatique et impénétrable aux yeux des magistrats et des députés. L'ombre, depuis lors, n'a fait que s'épaissir. Essayons de jeter un coup d'œil dans ces ténèbres.

A l'époque du rachat par la Confédération, c'est-à-dire à la veille de fermer le livre de caisse, la somme perdue par l'Etat de Fribourg était estimée, suivant un bordereau soumis au Tribunal fédéral, à fr. 37 276 618.43, indépendamment toutefois de la valeur des titres de chemin de fer enfermés dans le coffre-fort de l'Etat. Ce chiffre n'a pas été sérieusement contesté, on peut l'admettre comme approximativement exact.

Le rachat fit rentrer dans la caisse publique, comme nous l'avons vu, un montant de fr. 5 415 500 et la liquidation du procès d'Oron finit par une note à payer de fr. 139 676.85. Il subsiste donc, en chiffre rond, un découvert de trente-deux millions, qui représenterait le sacrifice consenti par le canton de Fribourg pour obtenir la ligne de chemin de fer Lausanne-Berne par Fribourg et Romont.

LES PROJETS ABANDONNÉS

Une fièvre aiguë de construction de voies ferrées sévisait, voici une trentaine d'années, dans notre canton de Fribourg, qui prit un moment l'apparence d'un large espalier portant, comme floraison, des grappes de projets de chemins de fer. La plupart de ces bouquets, par chance, s'étiolèrent sans donner de fruits.

Pour mémoire, rappelons quelques-uns de ces plans dont l'éclat fugace enthousiasma les bourgades et les villages et qui s'éteignirent ensuite lentement:

Châtel-St-Denis—Bulle—Montbovon (routier).

Fribourg—Farvagny—Bulle (routier).

Fribourg—Le-Bry—Bulle.

Fribourg—La-Roche—Bulle (voie étroite).

Idem (voie normale).

Fribourg—Pont de Pérrolles—Planfayon.

Fribourg—Heitenried—Schwarzenbourg.

Guin—Planfayon.

Payerne—Villars-le-Grand—Vully (routier).

Avenches—Vully—Sugiez (routier).

Romont—Payerne.

Romont—Estavayer.

Bulle—Planfayon.

Le-Pâquier—Montbarry.

Estavayer—Murist—Vuissens.

Ueberstorf—Bœsingen—Cormondes et raccordement à la B.-N.

Châtel-St-Denis—Moléson.

Bulle—Broc (routier).

La-Tour—Broc—Charmey—Zweisimmen.

Broc—La-Roche.

Baumaroche—Attalens—Bossonnens.

Ces velléités se déroulèrent le plus souvent en discours et fumées, mais devant cette effervescence, le gouvernement crut devoir créer un bureau spécial des chemins de fer régionaux. Cet office avait pour mission d'étudier et de mettre au point les études des lignes que l'on allait exécuter avec une somme de 11 millions provenant d'un emprunt décrété par le Grand Conseil.

Le bureau des études des chemins de fer régionaux fribourgeois s'installa le 1^{er} février 1908 dans les locaux de l'immeuble Grand & Cie, au Boulevard de Pérrolles. Le personnel régulier comprenait: MM. François Delisle, ing., directeur; Auguste Martin, ing., chef de section;

Alexis Chesseix, ing., chef de section ; Charles Magnenat, ing., attaché principalement à l'étude des ponts ; Gabriel Nicole, ing. ; Ernest Mayr, ing. ; Charles Curty, ing. ; Eugène Mouret, ing. ; Charles Chassot, géomètre ; Georges Schærly, technicien ; Charles Peter, secrétaire-comptable ; Edouard Buntschu, aide de bureau.

Cette équipe effectua, en peu de temps, un important travail d'études. Elle élabora les plans et devis des futures lignes Fribourg—Farvagny, Fribourg—Tavel—Planfayon, Fribourg—La-Roche—Bulle, par le pont de Pérrolles.

Mais au bout de trois années, la situation financière du canton et des considérations d'ordre économique général déterminèrent le gouvernement à ne pas pousser plus avant ; les bureaux d'études des chemins de fer régionaux furent fermés le 25 juillet 1911, et le personnel extraordinaire fut licencié.

Un autre tracé occupa longtemps l'avant-scène de nos délibérations parlementaires. Il s'appelait le chemin de fer *Vevey—Bulle—Thoune*.

Le 18 mars 1890, M. Anselmier, ingénieur à Berne, agissant au nom du Comité d'initiative constitué à Vevey avec, comme président, M. Montet et, comme secrétaire, M. Eugène Paschoud, soumettait au Conseil fédéral une demande de concession d'un chemin de fer à voie étroite de Vevey à Thoune, par Bulle.

Le but économique consistait à relier, par voie ferrée, les rives du Léman à l'Oberland bernois ; des considérations d'ordre stratégique militaient aussi en faveur de cette idée.

La concession fédérale fut accordée le 27 juin 1890.

Le 2 mai 1891, des comités constitués à Bulle et à Châtel-St-Denis, sous l'impulsion de M. Olivier Geinoz, ancien conseiller d'Etat et directeur du Crédit gruyérien à Bulle, s'adressèrent au gouvernement fribourgeois en vue d'obtenir l'appui financier de l'Etat en faveur de cette future ligne. Par décret du 15 mai 1891, le Grand Conseil octroyait à cette entreprise une subvention de fr. 800 000.—.

Mais la réalisation de cette idée se heurta à de violents obstacles. La Gruyère fit grise mine à cette voie ferrée et, de leur côté, les Vaudois ne tenaient pas très fort à envoyer leurs trains muser, par grand détour, dans les vallées fribourgeoises.

Quant au capital de construction, évalué à 18 millions, il ne put jamais être garanti. Les bailleurs de fonds se montraient renfrognés à l'égard des chemins de fer et les conseils des stratèges tombaient dans l'oreille du sourd.

Les études de bureau se poursuivirent, avec des alternatives d'espoir et de découragement, jusqu'en 1892, sous la direction de M. Vautier, ingénieur en chef, suivi d'une équipe d'ingénieurs, parmi lesquels figurait M. Amédée Gremaud, ingénieur cantonal à Fribourg. En 1897, faute d'argent, l'idée fut définitivement enterrée.

Pourtant, comme nous le verrons, la liaison par chemin de fer entre le Léman et l'Oberland se réalisa plus tard grâce à trois entreprises différentes: Les Chemins de fer électriques de la Gruyère, les Chemins de fer Veveysans et la Compagnie Montreux-Oberland bernois.

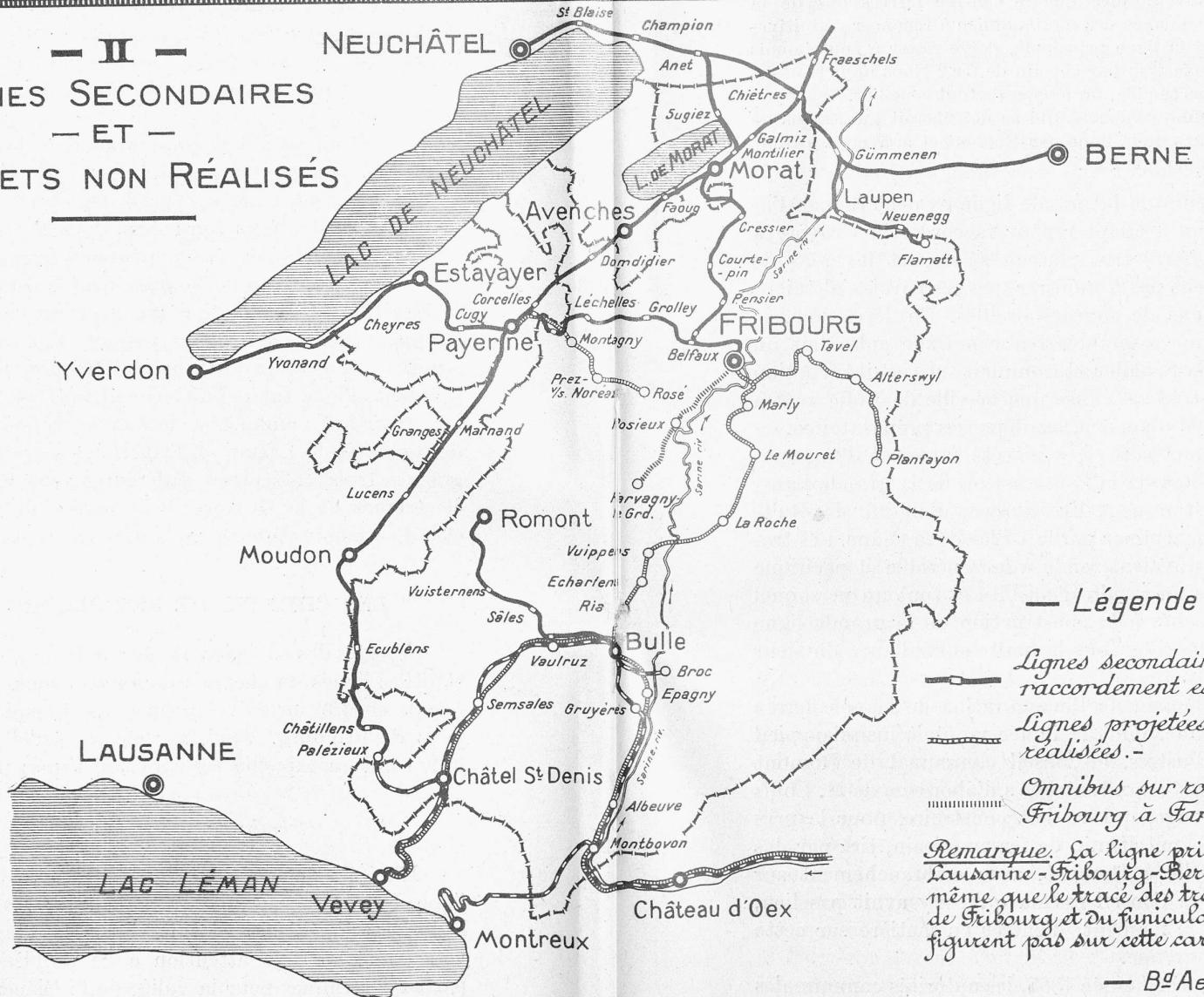
LES CHEMINS DE FER SECONDAIRES

A côté des chemins de fer fédéraux, d'importantes et utiles lignes de chemins de fer ont contribué et contribuent encore au développement économique de notre pays de Fribourg. Voici, sur chacune d'elles, une notice brève qui en rappelle les caractéristiques principales.

Chemin de fer Bulle-Romont.

En 1856 déjà, alors qu'on ne savait pas encore si la ligne Fribourg-Lausanne passerait par Romont ou par Bulle, les ingénieurs Blotnitzki et Nordling, chargés de vouer une spéciale attention à ce problème, finissaient par se déterminer pour la vallée de la Glâne, en déclarant toutefois:

— II —
 LIGNES SECONDAIRES
 — ET —
 PROJETS NON RÉALISÉS



— Légende —

Lignes secondaires et de raccordement exécutées.

Lignes projetées et non réalisées.

Omnibus sur route de Fribourg à Farvagny.

Remarque. La ligne principale Lausanne-Fribourg-Berne, de même que le tracé des tramways de Fribourg et du funiculaire, ne figurent pas sur cette carte.

— Bd Aeby, 1932 —

Maintenant est-ce à dire que la contrée intéressante de la Gruyère, que l'abondance des motifs oblige à renoncer définitivement au tracé de la ligne principale, doive rester à tout jamais privée de communication par chemin de fer ? Nous ne le pensons pas. Il y a, ce nous semble, un moyen de tout concilier. Ce moyen consiste en un embranchement qui se détacherait au-dessous de Chavannes-les-Forts de la ligne par Romont et arriverait à Bulle même en passant par Vaulruz.

Les ingénieurs de la grande ligne avaient donné d'avance la solution à adopter pour raccorder la Gruyère à la grande voie ferrée du plateau suisse, et les gens de Bulle ne tardèrent pas à montrer que ces paroles n'étaient pas tombées dans de sourdes oreilles. En 1858 déjà, le 26 décembre, une assemblée tenue à Bulle entendait un exposé de Julien Schaller et nommait un Comité d'action qui obtint d'entrée de cause que la ville de Bulle prit à sa charge, à titre d'avance, les dépenses préparatoires.

Romont, pour sa part, avait été favorisée d'une manière inespérée lors de la construction de la grande ligne, qu'on avait détournée, d'Estavayer d'abord, de Bulle ensuite, pour l'acheminer par la vallée de la Glâne. Ces travaux grandioses avaient rendu à la vénérable et pacifique Cité des Comtes un regain d'activité et tout un personnel d'employés attachés à la construction de la grande ligne animait la petite ville, sous la haute surveillance du sieur Chenagon.

Dès le lendemain de l'inauguration de la voie ferrée Fribourg-Lausanne, dont la fumée montait jusqu'au pied des remparts illustres, le Conseil communal de Romont se vit déjà en butte aux tentatives d'abordage de M. Louis Giroud, de Carouge, qui voulait construire, pour le prix de fr. 650 000.— un chemin de fer américain, tiré par des chevaux, de Bulle à Romont, avec embranchement sur Semsales. Mais le Conseil estima qu'il n'y avait pas lieu, du moins pour le moment, d'entrer en matière sur cette proposition saugrenue.

Par contre, dès l'année 1865, les autorités communales de Romont se mirent à étudier diverses propositions

du comité de chemin de fer Bulle-Romont, dont le centre d'activité se trouvait à Bulle.

Ce comité d'initiative se dépensa en courageux efforts qui, d'abord, n'eurent pas grand succès. L'Etat de Fribourg et la Compagnie Lausanne-Fribourg-frontière bernoise avaient sur les épaules suffisamment de préoccupations financières, corollaires inévitables d'une entreprise colossale, pour s'estimer en droit de fermer l'oreille aux appels venant de la Gruyère. D'autre part, les populations, pleines d'épouvante à la vue de ces misères et de ces dettes énormes, s'effrayaient des conséquences d'une nouvelle ligne ferrée.

Les choses changèrent en 1863.

Devenu propriétaire de la ligne, au prix de lourds sacrifices, l'Etat de Fribourg, bien loin de se replier sur lui-même et d'attendre passivement les événements, s'employa à procurer à son chemin de fer de nouvelles sources de rendement, et jeta les yeux sur la Gruyère, dont les nombreux produits lui échappaient en grande partie. Il chargea l'ingénieur Leuba d'étudier une voie de communication entre Bulle et Romont.

Le 23 novembre 1864, le Grand Conseil prenait un décret octroyant à la ville de Bulle une concession pour construire et exploiter un chemin de fer destiné à relier Bulle à la ligne Lausanne-Fribourg. La durée de la concession était fixée à 94 ans, à l'expiration de laquelle le chemin de fer appartiendrait au canton de Fribourg. L'Assemblée fédérale ratifia cette concession le 14 décembre 1864. L'Etat de Fribourg allouait aux concessionnaires une subvention de fr. 750 000.— indépendamment d'une contribution de fr. 50 000.— en faveur de la ville de Bulle. Les plans avaient été élaborés par l'ingénieur Jundzill et le devis atteignait un total de fr. 2 250 000.—. Les travaux furent adjugés à M. Burn, entrepreneur anglais. MM. Laurent et Bergeron furent chargés de l'exploitation de la ligne. Les études définitives s'effectuèrent par les soins de l'ingénieur Leuba.

Les travaux furent attaqués le 17 juillet 1865 à Bulle ; ils se poursuivirent après une interruption passagère, sous la direction de l'ingénieur Pinhorn. L'ouverture à l'exploitation eut lieu le 1^{er} juillet 1868.

Mais en 1870 déjà, les vérificateurs des comptes signalaient l'état critique des finances de la Compagnie, dû au manque d'économie et au souci des administrateurs de se préoccuper beaucoup plus de leurs jetons de présence que des intérêts bien compris de l'entreprise. Ce rapport est signé par L. Compondu et F. Decroux, fils.

Une nouvelle administration fut désignée, sous la présidence du député Duvillard, dont le premier acte fut de décider que ses membres ne toucheraient aucun jeton de présence et que les frais généraux seraient réduits au minimum possible.

La ligne a une longueur de 18 km. 200. Elle est à voie normale et à traction à vapeur.

L'exploitation, confiée jusqu'à ces dernières années aux chemins de fer fédéraux, a été reprise dernièrement par la Compagnie.

Les comptes de l'Etat de Fribourg portent chaque année une rubrique dans laquelle figure un certain montant qui représente l'augmentation de valeur de la nue propriété du Bulle-Romont.

Le siège de l'entreprise est à Bulle et l'administrateur-délégué est, actuellement, M. James Glasson, syndic de Bulle.

Les chemins de fer électriques de la Gruyère.

Les initiateurs de l'importante entreprise de transport qui porte le nom de « Chemins de fer électriques de la Gruyère » furent Louis Morard, député et notaire à Bulle ; Louis Rodieu, receveur à Château-d'Œx ; Xavier Bæriswyl, directeur de banque à Bulle ; Eugène Glasson, syndic de Bulle ; Joseph Philippone, président à Châtel-St-Denis ; Louis Genoud, député à La Tour-de-Trême ; Jules Dubois,

inspecteur forestier à Rossinières et Jean Gillet, ancien député à Montbovon.

La concession fédérale pour une ligne Châtel-frontière vaudoise en aval de Montbovon porte la date du 25 novembre 1897 et, le 25 novembre de la même année, le Grand Conseil fribourgeois décidait de reporter sur le chemin de fer Châtel-Montbovon par Bulle la subvention dont il avait fait bénéficier le défunt Bulle-Thoune.

Le 29 juin 1899, une concession fédérale était octroyée pour le prolongement de la ligne prévue jusqu'à Palézieux. L'ouverture à l'exploitation du Châtel-Palézieux eut lieu le 23 avril 1901. En 1900, commençaient les travaux entre Châtel et Bulle et entre Bulle et Montbovon. Les parcours Châtel-Vuadens et La Tour-Montbovon furent desservis dès le 23 juillet 1903 ; le Vuadens-Bulle s'ouvrit le 11 août 1904 et le 21 novembre suivant, on relia Bulle à La Tour-de-Trême, en sorte que la ligne était terminée.

Le 11 mai 1910, le Grand Conseil du canton de Fribourg allouait la somme de fr. 305 000.— pour la construction de la ligne Bulle-Broc, qui fut mise en chantier à la fin de cette même année et ouverte au public, le 29 janvier 1912 entre Bulle et Les Marches et, jusqu'à Broc le 25 juin suivant.

La ligne est à voie étroite, et à traction électrique. Elle mesure : de Palézieux à Châtel, 7 km. 024 ; de Châtel à Bulle, 19 km. 491 ; de Bulle à Montbovon, 17 km. 500 ; de Bulle à Broc, 5 km. 440, soit en tout 49 km. 455. La fusion du Châtel-Montbovon avec le Châtel-Palézieux eut lieu le 1^{er} janvier 1907. L'entreprise, dirigée d'abord par MM. Frey et Cosandey, eut comme directeurs M. Delisle (1913-1914) puis M. V. Ryncki (1914-1917) et maintenant M. X. Remy, qui dirige également la Cie Fribourg-Morat-Anet et la Société des tramways de Fribourg.

Les services d'autobus C.E.G.

Les services d'autobus qui desservent maintenant de vastes régions de notre canton et débordent même au-delà de nos frontières, sont nés d'une initiative hardie de MM. Fernand et Louis Fasel, qui obtinrent à cet effet une première concession, en date du 3 juillet 1914, pour exploiter un service d'automobiles entre Fribourg et Planfayon par les routes de Bierhaus et de Mariahilf. Ces mêmes entrepreneurs amorcèrent en 1915 un service Fribourg-Bulle. La Compagnie des chemins de fer électriques de la Gruyère leur racheta cette concession et assuma elle-même cette exploitation, dès le 1^{er} mai 1916 et reprit le service des autobus de la Singine dès le 16 septembre 1917. Cette exploitation ne tarda pas à prendre un grand développement. En octobre 1919, entraînait en activité la section Bulle-Farvagny. Le 1^{er} juin 1920, on cheminait sur la route Farvagny-Romont et, 15 jours plus tard, les voitures de nos C.E.G. faisaient leur apparition à Bellegarde; en 1923, on alla de Cugy à Vuissens par Estavayer.

Aujourd'hui, les autobus des C.E.G. cheminent sur les routes suivantes: Bulle-Charmey-Bellegarde-Boltigen; Fribourg-La Roche-Bulle; Fribourg-Farvagny-Bulle; Bossonnens-Attalens-Vevey; Fribourg-Chevrilles-Planfayon-Lac Noir; Fribourg-Dirlaret-Schwefelberg; Fribourg-Tavel-Schwarzenbourg; Romont-Vuisternens-en-Ogoz; Domdidier - Estavayer - Vuissens - Cugy; Domdidier - St-Aubin-Portalban.

Ligne Vevey-Châtel-St-Denis.

L'initiative de cette ligne partit de Vevey, en 1899, sous le patronage de M. Gaudard, avocat et conseiller national.

La concession fédérale porte la date du 28 juin 1901.

La ligne fut construite sous la direction de M. l'ingénieur Palaz qui prit comme principal collaborateur M. l'ingénieur Ryncki, qui devait assumer ensuite la direction de la Compagnie, avant de s'en venir diriger dans notre

canton les Chemins de fer électriques de la Gruyère et les Entreprises électriques fribourgeoises.

La ligne fut ouverte le 2 août 1904. Elle a une longueur de 10 km. 990. Elle a un mètre d'écartement et se tient dans toute sa longueur sur une plateforme indépendante. Elle franchit la Veveyse en Fenil sur un viaduc métallique, système Cuvelier, haut de 85 m. et long de 230 m. Elle utilise la traction électrique. La ligne, avec ses installations et son matériel, a coûté la somme de fr. 1 840 000.—.

Le siège de l'entreprise est à Vevey et le directeur en est actuellement M. G. Chappuis.

Montreux-Oberland bernois.

La belle ligne ferrée Montreux-Oberland bernois intéresse le canton de Fribourg parce qu'elle touche, tout au sud, son territoire, qu'elle relie la Gruyère avec le Pays d'En-Haut, le Simmenthal et le Léman, et aussi au titre de cliente importante de nos Entreprises électriques fribourgeoises qui lui fournissent l'énergie employée à la traction de ses trains.

Une première concession fédérale Montreux-Montbovon fut octroyée le 16 avril 1898.

La section Montreux-Sonzier s'ouvrit le 25 septembre 1901 ; celle de Montreux-Montbovon, le 10 octobre 1903 ; le parcours Montbovon-Château-d'Œx fut mis en service le 19 août 1904, Château-d'Œx-Gstaad le 20 décembre 1904 et Gstaad-Zweisimmen, le 6 juillet de la même année.

La ligne entière a une longueur de 62 km. 44, dont 8 km. 300 en territoire fribourgeois entre Les Cases et La Tine. La liaison avec les C.E.G. s'effectue à Montbovon. La ligne est à voie étroite et utilise la traction électrique.

L'ouvrage a coûté la somme de fr. 12 445 454.57, soit fr. 200 000 environ au km.

Le canton de Fribourg y a contribué par une souscription de 474 actions à la charge de la Société des Usines électriques de Montbovon.

Il a, en retour, droit à une représentation au sein du Conseil d'administration de l'entreprise. Ce délégué est, dans la règle, le directeur des Travaux publics.

Le Montreux-Oberland bernois est le type de la belle ligne de tourisme. Son siège social est à Montreux et elle a comme directeur, à l'heure qu'il est, M. le Dr Zehnder.

Les Tramways de Fribourg.

Une société des tramways de Fribourg se constitua le 12 janvier 1897 et passa avec l'administration des Eaux et Forêts un contrat lui assurant une force de 60 chevaux. Les travaux de la ligne Pont-Suspendu-Gare furent commencés le 19 avril 1897 et l'ouverture à l'exploitation eut lieu le 27 juillet de la même année. Pour les lignes Gare-Beauregard et Gare-Pérolles, les travaux furent commencés en mai 1899 et l'entrée en activité de ces deux tronçons se fit le 15 juin 1900.

Le 9 octobre 1912, s'ouvrit la ligne Tilleul-Cimetière (1642 m.), le 9 juin 1913, le parcours Poya-Grandfey (1513 m.) et, le 15 novembre 1924, les voitures bleues franchissaient pour la première fois le nouveau pont de Zähringen.

L'écartement des rails est de 1 m. La longueur de la section Pont-suspendu-Gare est de 1310 m., celle des parcours Gare-Beauregard et Gare-Pérolles atteint une longueur de 1728 m. Les ateliers de garage et de réparation se trouvent maintenant à l'ancienne scierie de Pérolles.

Funiculaire Neuveville-St-Pierre.

Ce funiculaire relie le quartier de la Neuveville à celui des Places. La traction s'opère par le système de contrepoids d'eau, chacune des deux voitures ayant entre les longerons de son chassis un réservoir de 3 m. cubes de capacité. A la station supérieure, ces réservoirs s'emplissent avec l'eau d'un réservoir de 150 m. cubes et se vident à la

station inférieure. Un cable clos relie les deux convois, celui qui descend faisant monter l'autre grâce à son poids.

La voie est ancrée dans des massifs en béton ou aux poutres de deux ponts, dont l'un a 36 m. de longueur en trois travées de 12 m. et l'autre 33 m. en trois travées de 11 m. Elle est unique aux deux extrémités, avec croisement au milieu. L'écartement des rails est de 1 m. 20. Les caractéristiques du tracé sont les suivantes:

Rampes à partir de la station inférieure:

49,5 % sur 10 m. 049;

51,5 % sur 42 m. 740;

53,556 % sur 42 m. 956;

55 % sur 31 m. 955.

Rayons du croisement: 120 m.

Longueur mesurée horizontalement: 112 m. 58.

Longueur mesurée suivant la pente: 127 m. 700.

Les voitures comportent un compartiment fermé de 10 places assises et un compartiment ouvert de 10 places également. Un soin spécial a été voué, ce qui se comprend, à l'établissement des freins, et les perfectionnements appliqués sont dus à M. Pauli, ingénieur du contrôle fédéral des chemins de fer.

Les ponts métalliques ont été construits par les usines Bell & Cie, à Kriens; la voie, les voitures et autres installations mécaniques furent livrées par les ateliers des Usines L. de Roll.

L'ouverture à l'exploitation eut lieu le 4 février 1899.

Son administrateur-délégué est, actuellement, M. Paul Blancpain, à Fribourg.

Le Fribourg-Morat-Anet.

Dès le début de l'établissement des chemins de fer dans notre canton, il fut question de Morat, soit comme tête de ligne des artères projetées, soit ensuite au point de vue de la liaison du chef-lieu du Lac avec la grande ligne Berne-Lausanne qui l'avait laissé à l'écart. Dès ce moment-

là, les gens du Murtenbiet ne cessèrent de batailler pour obtenir à leur tour la voie ferrée. La mise en activité de la ligne de la Broye Palézieux-Payerne-Morat-Lyss leur donnait déjà une certaine satisfaction, mais contribuait encore à les éloigner de Fribourg.

Le 7 novembre 1888, MM. E. Girod, avocat à Fribourg, A. Tschachtli, président du tribunal, Dr F. Stock, L. Cardinaux, major, les trois à Morat, et A. Beyeler, ingénieur à Berne, présentaient au Conseil fédéral une demande de concession pour l'établissement et l'exploitation d'un chemin de fer régional à voie normale de Morat à Fribourg. Cette concession fut octroyée le 21 décembre 1888 pour une durée de 20 ans, avec siège à Morat. Le 7 novembre 1891, ce même comité réclamait l'extension de sa concession jusqu'à Anet par Sugiez, ce qui fut accordé le 28 janvier 1892.

Cinq ans plus tard seulement, les actionnaires étaient trouvés et rassemblés. Des statuts furent approuvés et un premier conseil d'administration était nommé, conseil de 10 membres qui furent: MM. Constant Dinichert, conseiller national; Alphonse Hayoz, juge; Emile Auderset, syndic; Alphonse Théraulaz, conseiller d'Etat; Louis Cardinaux, conseiller d'Etat; Jean Benninger, juge; Ernest Girod, avocat; Edouard Bielmann, avocat; Menoud, directeur de la Banque de l'Etat; Charles Wuilleret, préfet. Furent élus censeurs MM. Gustave Wattelet et Emile Emery, trésorier d'Etat, qui remplit encore ces fonctions à l'heure qu'il est.

Le 22 mai 1897, les travaux de construction de la ligne étaient adjugés à M. Lussy, entrepreneur à Pensier et le 15 février 1898, le siège de la société était transféré de Morat à Fribourg. La ligne Fribourg-Morat fut ouverte le 23 août 1898; la traction était à vapeur et l'exploitation était confiée à la compagnie du Jura-Simplon. 4 trains par jour circulaient dans chaque sens.

Sans tarder, on se mit à l'étude de la prolongation de la voie ferrée jusqu'à Anet. Un emprunt fut émis, en

même temps que l'on s'employait à remplacer la vapeur par la traction électrique. L'électrification fut établie sur le parcours Fribourg-Morat le 1^{er} janvier 1903 et le nombre des trains, dans chaque sens fut porté de quatre à sept. Le tronçon Morat-Anet, avec encore les locomotives à vapeur fut ouvert le 1^{er} mai 1903. La ligne entière, toutefois, était électrifiée dès le 23 juillet 1903.

L'entreprise, ayant dès lors décidé de pourvoir elle-même à l'exploitation de sa ligne, désigna son directeur en la personne de M. Rodolphe de Weck, ingénieur, et passa avec lui un contrat le 4 novembre 1905. L'administration partageait ses bureaux avec celle des tramways de Fribourg, dont M. de Weck assumait également la direction.

La ligne est à voie normale et à traction électrique. Sa longueur est de 32 km. 3, et le coût s'en est élevé à fr. 1 375 000.—

Après la mort de M. R. de Weck, survenue subitement le 23 avril 1927, l'entreprise désigna comme directeur M. X. Remy, encore en fonctions actuellement.

Chemin de fer Berne-Neuchâtel (Ligne directe).

Après une longue période de discussions en vue de rapprocher Berne de Neuchâtel et les deux grandes lignes du Plateau et du Jura par une liaison directe, M. Beyeler, ingénieur à Berne, demandait une concession pour la construction et l'exploitation d'un chemin de fer de Berne à Neuchâtel. Cette concession lui fut octroyée par l'Assemblée fédérale, le 10 octobre 1890.

Le projet, bien épaulé par les cantons de Berne et de Neuchâtel, malgré la défection du Jura-Simplon, fut, non sans peine, mis à flot et, le 8 mai 1897, l'assemblée constitutive de la Compagnie se tenait au Café Roth, à Berne.

L'Etat de Fribourg souscrivit, pour sa part, 430 actions de fr. 500.— soit fr. 215 000.— en échange, à vrai dire, d'une subvention égale de l'Etat de Berne en faveur

du Fribourg-Morat-Anet, et fut, dès lors, représenté dans le Conseil d'administration de la Cie par son directeur des Travaux publics.

La ligne fut terminée au mois de juin 1901. Le 29 juin, elle transportait les tireurs neuchâtelois qui accompagnaient à Lucerne la bannière fédérale et l'ouverture à l'exploitation se fit le 1^{er} juillet 1901.

La ligne est à voie normale. Sa longueur est de 42 km. 900. Elle traverse, sur une étendue de 4,1 km. la région nord de notre canton et dessert l'importante contrée de Chiètres. De plus, elle se soude, en gare d'Anet, à notre F.-M.-A.

Au début et pendant de nombreuses années, ce chemin de fer marchait à la vapeur. En 1927, il adopta la traction électrique, en faveur de quoi le canton de Fribourg vota une souscription d'obligations pour une valeur de fr. 480 000.—.

En 1933, la compagnie demanda et obtint d'être transférée dans le réseau des chemins de fer secondaires.

Le siège de la compagnie est à Berne et son directeur actuel est M. le Dr Vollmar.

Le Sennetalbahn.

Lorsque fut prise la décision de construire la directe Berne-Neuchâtel et que le tracé par Rosshäusern fut arrêté, les communes de la vallée de la Singine éprouvèrent le besoin de se relier par un chemin de fer avec la grande ligne Fribourg-Berne à Flamatt et avec la nouvelle voie à Gummelen. Sur la demande d'un comité d'initiative, une concession fédérale fut délivrée le 1^{er} juillet 1898. L'Etat de Berne y alla de sa subvention. Les communes apportèrent leur contribution, et la compagnie Jura-Simplon se chargea de la transformation de la gare de Flamatt. Par contre, la B.-N. et l'Etat de Fribourg ne purent se résoudre à soutenir l'entreprise.

Sur la base d'un devis de fr. 1 400 000.—, les travaux

débutèrent en août 1902. Ils furent sérieusement contrariés, en 1903, par les crues de la Singine et l'ouverture à l'exploitation eut lieu le 23 janvier 1904. Cette exploitation fut au début assurée par la B.-N. En 1910, l'entreprise assuma elle-même son service d'exploitation qui donna d'abord d'excellents résultats. Le même chef dirigeait simultanément le Senetalbahn et la ligne Berne-Worb.

Puis, de nouvelles difficultés surgirent, la fabrique de lait condensé de Neuenegg ferma ses portes. La compagnie de chemin de fer adopta, dès 1922, une administration complètement autonome, avec siège à Laupen. Le directeur actuel est M. J. Schneider, auteur d'une intéressante notice d'où nous avons extrait les données succinctes ci-dessus.

La ligne, à voie normale et à traction à vapeur, part de la gare des C.F.F. de Flamatt et va rejoindre la ligne Berne-Neuchâtel à Gümmenen. Sa longueur est de 11 km. 400 m.

Le Fribourg-Farvagny.

Cette petite entreprise de transport offre un caractère particulier dans les annales de nos chemins de fer, tant par le système spécial adopté que par sa brève existence qui dura à peine vingt ans.

L'idée d'une ligne de chemin de fer Fribourg-Bulle par la rive gauche et desservant principalement la contrée du Gibloux et des environs était vieille déjà.

Le 21 décembre 1900, Léon Girod, ingénieur, occupé à la construction du tunnel Thusy-Hauterive, et le député Villet, à Vuisternens-en-Ogoz, déposaient une demande de concession pour un chemin de fer Fribourg-Farvagny-Bulle. Cette idée mit, pour un temps, en pleine ébullition les pentes du Gibloux, puis tout retomba au silence.

Le département cantonal des chemins de fer, créé spécialement pour étudier et préparer la réalisation du réseau de nos chemins de fer secondaires, inscrivit la ligne

de la rive gauche dans son programme de travail et, par la suite, élabora des plans et dressa des devis. Aussi, le décret du Grand Conseil du 21 novembre 1907 portait-il, parmi les lignes de chemin de fer auxquelles l'Etat devait d'abord vouer son intérêt, le tracé Fribourg-Farvagny. Le devis, non compris l'aménagement de l'accès à la gare de Fribourg, atteignait la somme de fr. 1 300 000.—.

Voici que, en automne 1908, le conseiller d'Etat Cardinaux, faisant un voyage en Autriche, en compagnie de M. Maurer, ingénieur en chef de nos Services industriels, eut l'occasion de voir des voitures roulant sur routes, sans rails, mais entraînées par un courant électrique logé dans une ligne aérienne. Le système, qui faisait merveille là-bas, portait le nom « Mercédès-Stoll ». Nos deux pèlerins revinrent au pays pleins d'enthousiasme et firent si bien que le comité d'initiative pour un tramway Fribourg-Les Daillettes renonça à sa concession, en juillet 1909, au profit d'une entreprise d'omnibus électriques Fribourg-La Glâne-Ste-Appoline. Ce comité fusionna peu après avec un autre également en activité et convoqua à Posieux, le 9 janvier 1910, une assemblée des délégués de 13 communes, laquelle à son tour, constitua un comité d'action dont le président fut M. Wuilleret, préfet à Fribourg, et le secrétaire, M. Ernest Michel, député.

Ce comité, à son tour, éprouva le besoin de se renseigner aux sources et sur place quant aux mérites du fameux système autrichien, si bien qu'un mois plus tard, MM. Antoine Morard, Ernest Michel et Paul Menoud prenaient le train à destination de Vienne. Là, ils cheminèrent sur les routes utilisées par des omnibus, Weidling, Pressbourg, Karlsburg et Potzleinsdorf et en ramenèrent la conviction que ce procédé était applicable et recommandable pour le futur Fribourg-Farvagny. Leur rapport porte la date du 25 février 1910.

C'est au vu de ces conclusions que l'on décida de renoncer à la voie ferrée, décidément trop coûteuse, pour se raccrocher à des voitures empruntant la route cantonale

et mues par des moteurs puisant l'énergie électrique nécessaire dans un cable aérien, relié à la voiture par un trolley mobile. Les moteurs, au début, devaient être encastrés dans les roues et demeurer indépendants les uns des autres.

Le devis global fut arrêté à 450 000 fr. dont le canton, à la suite du décret du Grand Conseil du 13 mai 1911, prit à sa charge le 50 %, soit fr. 225 000.—. Les communes et quelques particuliers apportèrent l'autre moitié de la somme nécessaire.

La compagnie se constitua définitivement le 7 août 1912. Les communes nommèrent six membres du Conseil d'administration, qui furent :

MM. Ernest Weck, syndic de Fribourg ;
 Ducrest, député à Rossens ;
 Joseph, Marchon, syndic à Vuisternens-en-Ogoz ;
 Joseph Chavaillaz, député à Ecuvillens ;
 Honoré Rolle, syndic à Farvagny-le-Grand ;
 Joseph Clerc, entrepreneur, à la Glâne.

Pour sa part, l'Etat se fit représenter par

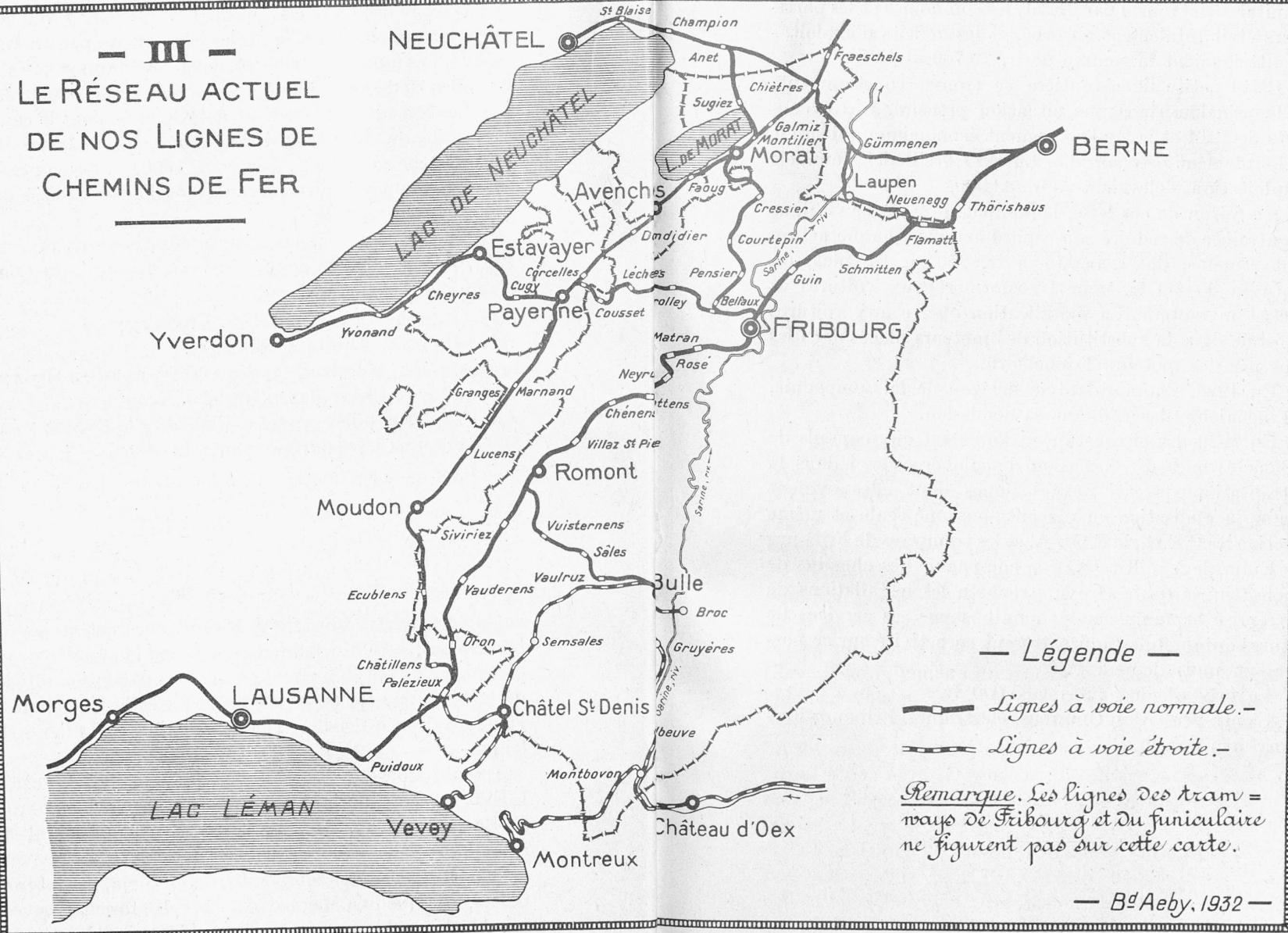
MM. Louis Cardinaux, conseiller d'Etat ;
 Charles Wuilleret, préfet à Fribourg ;
 Ernest Michel, député à Fribourg ;
 Antoine Morard, député au Bry.

Les travaux d'installation commencèrent en septembre 1911 et, le 15 décembre déjà, eut lieu la première course d'essai ; le 29 décembre 1911, se fit la collaudation officielle de la ligne par les autorités fédérales et le lendemain vit l'inauguration officielle et la bénédiction de la ligne électrique.

Seule alors, était établie la ligne Fribourg-Posieux. L'Etat mit en chantier la construction de la nouvelle route Es-Bous-Farvagny. De son côté, l'entreprise procédait au cylindrage de la route Périsses-Pont de la Glâne.

A partir du 1^{er} octobre 1913, on put déjà, par intermittences, aller jusqu'à Magnedens. En 1916, furent achevés et mis en activité les parcours Es Bous-Farvagny. A cette date,

— III —
LE RÉSEAU ACTUEL
DE NOS LIGNES DE
CHEMINS DE FER



— Légende —

- Lignes à voie normale. —
- Lignes à voie étroite. —

Remarque. Les lignes des tramways de Fribourg et du funiculaire ne figurent pas sur cette carte.

— B^dAeby, 1932 —

le capital social fourni par l'Etat, les communes et les particuliers était totalement absorbé, et les déficits d'exploitation atteignaient la somme de fr. 19 700.—.

Cette petite ligne routière se trouva constamment, dès le principe, dans une situation précaire. Les événements de 1914 et le bouleversement économique qui suivit ont lourdement pesé sur elle. En 1917, les déficits annuels d'exploitation s'élevaient à fr. 33 900.—.

En raison de ces faits, la Compagnie F.-F. se vit dans la contrainte de réduire son capital-actions, chaque action étant ramenée de fr. 500.— à fr. 250.—. De plus, on emprunta 45 000 fr. pour transformer deux voitures et acheter un moteur. La modification opérée aux voitures consistait dans la substitution des moteurs placés dans les roues par des moteurs Triebelhorn.

En 1920, l'administrateur-délégué de la Compagnie, M. l'ingénieur Blaser, donna sa démission.

En 1929, les circonstances donnèrent aux conseils de la Société du F.-F. l'occasion d'englober celle-ci dans la centralisation de nos petites lignes dont elles avaient entamé la réalisation en plaçant sous une seule et même direction les C.E.G., le F.-M.-A. et les tramways de Fribourg.

Enfin, le 5 juillet 1930, la compagnie des chemins de fer électriques de la Gruyère racheta les installations de l'entreprise et remplaça les omnibus par ses services de voitures automobiles, qui entrèrent en activité sur ce parcours au mois de mai 1932.

Le prix d'achat fut de 85 000 fr.

L'entreprise des Omnibus électriques Fribourg-Farvagny avait vécu.
