

# La construction des chemins de fer dans le canton de Fribourg [suite]

Autor(en): **Buchs, Victor**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Annales fribourgeoises**

Band (Jahr): **21 (1933)**

Heft 1

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-817393>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

# LA CONSTRUCTION DES CHEMINS DE FER DANS LE CANTON DE FRIBOURG

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

(Suite)

---

Le Gouvernement, à l'avis de cette détermination dont lui fit part M. Alfred von der Weid en séance du 23 novembre, demeura d'abord abasourdi et, en grande diligence, supplia le président du Grand Conseil, M. Wulleter, d'user de son influence auprès de la dite Commission pour l'amener à renoncer à son dessein, au moins en ce qui concernait le Genève-Versoix, en raison de l'opposition que serait susceptible d'y apporter le gouvernement genevois, hostile à toute idée de cession de cette ligne au canton de Fribourg.

Mais la Commission s'entêta et déclara s'intéresser justement au Genève-Versoix, de sorte que le gouvernement fribourgeois, qui ne voulait pas entendre parler de ce voyage, dut se résigner à négocier avec Genève et Vaud l'organisation de cette inspection officielle.

Celle-ci eut lieu le 25 novembre 1863; l'Etat de Vaud y était représenté par MM. Corboz, colonel et Conseiller national, et Pellis, ingénieur.

La décision du Grand Conseil relative à cette question et la discussion sur le projet de décret furent renvoyées à l'année suivante.

Entre temps, eurent lieu diverses délibérations au sein du Conseil d'Etat sur la question épineuse de l'indemnité future aux actionnaires. Le Conseil se rasséra en son-

geant que cette affaire ne serait reprise, pratiquement, que dans de longues années et admit que, le moment venu d'en découdre, le Tribunal fédéral aurait à statuer non seulement sur la quotité, mais encore sur le principe même de cette indemnité.

Dans sa séance du 26 décembre 1863, le Gouvernement s'occupa de l'agitation populaire qui se produisait surtout dans le district du Lac au sujet de la reprise par l'Etat des lignes de chemins de fer. Il est certain que le Murtenbiet avait éprouvé une amère déception lorsque la ligne s'était écartée de Morat pour venir à Fribourg et voilà maintenant qu'il allait devoir endosser, avec le reste du canton, les conséquences financières de la reprise de cette ligne. Mais le Gouvernement fit front à l'obstruction. Ayant appris que le Comité de l'assemblée populaire de Morat avait décidé l'impression et la diffusion d'un mémoire sur la question de l'acquisition de la voie ferrée par l'Etat, le Conseil, en séance du 26 décembre 1863, chargea la Direction des Finances de réfuter point par point cette brochure subversive et de répandre cette réponse dans tout le canton. Le 31 décembre déjà, la réponse de M. de Weck-Reynold était prête.

La dernière intervention de l'Etat dans l'affaire du chemin de fer, en cette fin d'année 1863, fut l'octroi d'une concession de restaurant à la station de Flamatt, moyennant une finance de fr. 360.— et l'agrément donné, comme desservant, à M. Ackermann, chef de gare.

Les douze coups de minuit que sonnèrent la tour de St-Nicolas et les clochers du canton de Fribourg pour annoncer les derniers moments de l'an 1863 et l'avènement de 1864, tombèrent dans une atmosphère lugubre, angoissée et sombre. Les villes et les villages de notre petit pays, les villas, les fermes et les chaumières, les chefs et les administrés, les riches et les petites gens, tous éprouvaient cette impression de gravité inquiète que l'on ressent au moment de prendre une résolution sérieuse et décisive. On savait que l'Etat allait assumer une charge considéra-

ble, une charge écrasante pour sauver le chemin de fer, et le peuple fribourgeois qui, en ce temps-là du moins, redoutait fortement les dettes, demeurait craintif et plein d'inquiétude.

Des pétitions couraient de village en village, en Gruyère, dans la Broye et surtout dans le district du Lac pour faire opposition au projet de reprise de la ligne par l'Etat.

Le Grand Conseil réuni en session extraordinaire et convoqué sous serment, aborda le sujet le jeudi, 28 janvier 1864.

Le nouveau président, M. Fracheboud, qui fonctionna en outre comme rapporteur de la Commission parlementaire, avait adressé à ses collègues une allocution émue pour les engager à bien examiner l'intérêt général du pays et conclut par ces mots :

« Nous ne pouvons mieux faire, chers collègues, que d'invoquer l'appui de Celui que nos pères, dans les temps difficiles, n'ont jamais invoqué en vain. »

Le Grand Conseil entendit lecture des pétitions, avec protestation qui lui avaient été adressées à l'encontre du projet de cession des lignes à l'Etat de Fribourg. La pétition du district du Lac était revêtue de 2543 signatures ; celle de la Broye, de 2331 signatures et celle de la Gruyère était appuyée par 1359 citoyens.

Le ton violent et les exagérations de ces manifestes (ainsi Morat lançait, comme prix du chemin de fer, le chiffre absurde de 55 millions) firent le plus grand tort à la cause qu'ils voulaient défendre et contribuèrent en fin de compte à procurer le succès des opérations qu'ils se proposaient d'empêcher.

Les députés avaient en mains, outre le message et le projet de décret, le rapport de la Commission parlementaire, rapport imprimé sous forme d'une brochure de cinquante pages, contenant également les rapports des deux experts, MM. Granicher et Perrier.

La Commission parlementaire propose l'entrée en matière et ajoute :



Nous n'avons pas besoin de vous dire aussi, en finissant, que c'est sous une pénible impression que nous avons délibéré et formulé notre préavis. Nous nous sommes convaincus que, loin de vous proposer un remède qui guérit, nous avons dû rester à l'idée d'obtenir, par les voies amiables, la propriété de la ligne. Ce n'est qu'un palliatif, sans doute, mais à nos yeux le seul palliatif que comporte la situation actuelle du canton. Nous n'avons pas trouvé d'autre expédient.

M. Friedrich-Gustave Gränicher, ingénieur en chef de la Compagnie du Central Suisse, appelé à titre d'expert, était arrivé aux conclusions suivantes :

1<sup>o</sup> — Que l'état actuel de la ligne de Lausanne à Fribourg et à la frontière bernoise, au point de vue de la construction et de la solidité, considéré d'une manière générale, peut être déclaré tout-à-fait satisfaisant ;

2<sup>o</sup> — Que l'état actuel de la section de Genève à Versoix, sous le rapport de la construction, des locaux affectés au service et de l'entretien, peut être considéré en général comme bon.

Certains travaux seront encore nécessaires sur divers points pour prévenir les dangers et amener sur tout le parcours la consolidation et la solidité désirables.

M. Ferdinand Perrier, ingénieur du contrôle de la ligne, déclara, pour son compte :

1<sup>o</sup> — Que si la voie présente, comme dépense, une somme considérable au-dessus des évaluations, cette erreur d'appréciation doit être attribuée moins aux personnes qu'au temps, au terrain, au tracé, aux circonstances, aux difficultés tout exceptionnelles de la construction.

2<sup>o</sup> — Que si l'économie nécessaire aux ressources bornées d'un petit Etat n'a pas toujours strictement présidé à tous les détails de la construction, la faute ne peut en être assignée qu'aux raisons ci-dessus, ajoutées à l'organisation vicieuse d'une grande compagnie agissant sur un faible tronçon, sans ressources suffisantes et malheureusement toujours entravée.

3<sup>o</sup> — Que, en fin de cause, toute recherche posthume de frais frustraires et inutiles dans l'exécution, serait la recherche d'une inconnue très difficile à dégager quand on ne peut éliminer de l'équation ni le Comité de direction, ni la haute Administration, ni même le Grand Conseil.

On voit que l'ancien aide de camp de Turquie n'y allait pas avec le dos de la cuillère.

De bonne heure, avant l'ouverture de la séance du Grand Conseil, de nombreux campagnards avaient envahi les tribunes, et les abords de l'Hôtel cantonal étaient remplis de citoyens curieux d'apprendre quelque chose sur les délibérations. Il ne fut bientôt plus possible de pénétrer dans la salle.

La discussion dura de 9 h. du matin à 4 heures de relevée.

Elle débuta par une communication du Gouvernement informant que des négociations s'ouvraient entre les compagnies de chemins de fer de la Suisse occidentale en vue d'une fusion éventuelle et que Fribourg, si la cession de la ligne était décidée, prendrait part à ces négociations.

Le Gouvernement avisa également le Grand Conseil que les pourparlers pour le transfert du Genève-Versoix avaient bonne tournure.

Puis on aborda la question de la reprise des lignes par le canton.

M. Engelhard pose une question préjudicielle concernant la participation aux délibérations des députés ayant des intérêts personnels dans l'entreprise.

La discussion sur l'entrée en matière donna lieu à une passe d'armes extrêmement passionnée entre les tenants et les opposants du rachat. MM. Vaillant, Ruffieux, Julien Schaller, von der Weid, Henri Schaller, conseiller d'Etat, Cardinaux, Wuilleret, Maillard, Musy, Jaquet, Moura et Bondallaz, conseiller d'Etat, s'expriment dans un sens favorable aux projets du Gouvernement; par contre, MM. Liechty-Grivel, Engelhard, Bise, Vissaula, Huber et Dubey y font énergique opposition. Le rapporteur, M. Fracheboud, s'exprima avec une grandeur de vue qui fit une puissante impression.

Enfin, le conseiller d'Etat Louis de Weck-Reynold, avec calme, précision, une logique froide et une force tranquille, mit le Grand Conseil en présence de la claire réalité et lui fit voir que, seule, la solution proposée était possible et bonne. Voici, après soixante-huit ans, un écho de cette grande voix:

On prétend qu'il faut laisser aller tout à la dérive. Mais personne ne peut empêcher que l'Etat soit créancier de la Compagnie, d'abord de 16, puis de 7  $\frac{1}{2}$  millions. La Compagnie ne peut payer; elle ne peut être prise à partie que pour les sommes qu'elle a déjà engagées; elle ne possède que ses lignes, et s'il ne s'agissait que de la ligne Lausanne-Fribourg-Berne, il suffirait d'un ordre au receveur lui enjoignant de prendre investiture; il y aurait quelques chances de s'en tirer à meilleur compte; mais les raisons qui ont déterminé la Compagnie à acquérir le Genève-Versoix existent de même pour l'Etat; ce tronçon double la valeur de la ligne principale, si bien que sans lui, les Compagnies rivales pourraient complètement nous isoler. Il est d'un intérêt majeur de ne pas s'en priver. Nous ne pourrions l'obtenir sans entente amiable avec la Compagnie; pour cela, il a bien fallu lui donner une petite compensation qui l'engage à le faire, autrement elle ne perdait rien en laissant arriver la faillite.

Le langage de Louis de Weck-Reynold ne fut point, certes, celui d'un tribun enflammant les foules, ce fut celui d'un homme d'affaires; il ne présenta point au Grand Conseil de grands effets oratoires, il lui soumit un bilan sec, précis et net.

Les représentants du peuple le comprirent et l'entrée en matière sur le projet de cession fut votée par 72 voix contre 13.

Le décret, dans son ensemble, fut adopté en séance de relevée du 30 janvier 1864.

C'est ainsi que, une fois de plus, l'Etat de Fribourg, par un courageux effort, sauva son chemin de fer en incorporant les rails au domaine cantonal.

Mais au prix de quels sacrifices!

Le décret du Grand Conseil du 30 janvier 1864 se fonda sur une nouvelle convention portant la date du 12 novembre 1863, à laquelle il apporta encore diverses modifications.

Il fut décrété, entre autres, que, en attendant la ratification de la cession par les cantons de Vaud et de Genève, le Comité de direction de la Compagnie continuait à administrer pour le compte et sous la surveillance de l'Etat de Fribourg.



Au surplus, diverses dispositions furent précisées en ce qui concernait les porteurs d'actions.

Ceux-ci n'étaient pas admis à gêner ou entraver l'administration des lignes cédées; ils ne pouvaient s'opposer en aucun cas à la vente, cession ou fusion de l'ensemble des lignes; enfin, le canton n'était tenu de choisir qu'un seul administrateur parmi la corporation des porteurs de 10 actions et plus. En retour, on admit les actionnaires à un partage des produits, dès que le rendement permettrait de couvrir toutes les charges de l'entreprise, déduction faite d'un capital égal à celui des actions libérées.

Entre temps, au surplus, le Gouvernement, par les soins de ces deux rudes joueurs qu'étaient Louis de Weck-Reynold et Alfred von der Weid, amena l'entreprise générale Arnaud et C<sup>ie</sup> à réduire sa créance, pour solde de tout compte, au chiffre de fr. 700 000.—.

En échange des lignes de chemin de fer, avec leurs installations, leurs bâtiments, leur matériel roulant, l'Etat prenait à sa charge tout le passif de l'entreprise, soit:

- a) l'emprunt de fr. 7 500 000.— contracté à Londres;
- b) l'emprunt de fr. 16 000 000.— contracté par la C<sup>ie</sup> envers le canton de Fribourg;
- c) la dette de fr. 5 345 234.36 du Genève-Versoix;
- d) les autres dettes, soit: versement sur actions primitives fr. 10 436 250.—, actions de priorité fr. 369 250.—.
- e) les autres emprunts et charges nécessaires pour terminer la voie et qui formaient, à fin 1863, un découvert de fr. 2 971 912.32.

Ainsi donc, les lignes de chemins de fer Lausanne-Fribourg- frontière bernoise et Genève-Versoix coûtèrent à l'Etat de Fribourg la somme, aussi exactement calculée que possible, de fr. 42 622 646.68.

Lorsque nous disons, donc, couramment que Fribourg a dépensé pour sa ligne de chemin de fer plus de



quarante millions, cette affirmation correspond rigoureusement à la réalité.

\* \* \*

Maintenant que Fribourg est devenu maître et seigneur de sa ligne, jetons un coup d'œil sur les frais de construction et d'établissement des autres parties du réseau suisse. Ce sera une comparaison intéressante.

La ligne d'Oron (Lausanne-frontière bernoise) a coûté, au km. . . . .	fr. 426 136.—,
le Genève-Versoix . . . . .	» 466 666.—,
l'Ouest-Suisse . . . . .	» 461 729.—,
le Franco-suisse . . . . .	» 361 111.—,
le Jura-Industriel . . . . .	» 484 657.—,
le Bienne-Neuveville . . . . .	» 286 666.—,
le Central . . . . .	» 324 362.—,
le Nord-Est . . . . .	» 292 390.—,
l'Union suisse . . . . .	» 271 849.—,
la ligne du Valais . . . . .	» 296 875.—,
le Bienne-Berne-Lucerne . . . . .	» 186 666.—,
le Zurich-Lucerne . . . . .	» 236 363.—,
le Langnau-Lucerne . . . . .	» 272 727.—.

Cela donne, pour les chemins de fer suisses, une moyenne de fr. 324 016.50 au km. Notre ligne a donc coûté fr. 100 000.— au km. de plus que cette moyenne.

Voici encore un coup d'œil sur les résultats financiers de l'exploitation du chemin de fer fribourgeois en 1864.

L'excédent des recettes d'exploitation s'est élevé pendant cette année 1864, à fr. 672 304.11.

Les charges sociales à couvrir pour le service de la dette publique relative au chemin de fer s'élèvent à fr. 1 346 766.70.

Il resta donc, pour cette première année d'exploitation par l'Etat, un découvert de fr. 674 462.59.

## ORGANISATION DE L'ADMINISTRATION DU CHEMIN DE FER

Le canton de Fribourg se trouvait donc propriétaire de la ligne, de Lausanne à la frontière bernoise, et du Genève-Versoix, mais, retenons-le bien, simplement à titre privé et non pas en sa qualité d'Etat souverain. Ces entreprises demeuraient au bénéfice et charges des concessions qui les régissaient et constituaient une administration séparée, sous la surveillance de l'Etat.

Une loi organique fut votée par le Grand Conseil le 19 mai 1864 pour mettre sur pied cette exploitation.

Il était prévu deux sections distinctes : l'administration générale et le service de l'exploitation.

L'administration générale était constituée par un Conseil de six membres, dont trois ressortissants fribourgeois, deux vaudois et un genevois, en sus du président qui était, de droit, un conseiller d'Etat fribourgeois. La nomination des membres fribourgeois était réservée au Grand Conseil. Ce Conseil était désigné pour cinq ans, renouvelable par cinquième et rééligible. Il avait sous sa juridiction toutes les opérations administratives, comptables et financières de l'entreprise. Il devait, en particulier, verser à la caisse, chaque jour, les recettes brutes du chemin de fer et, à la fin de chaque mois, ordonnancer, sur ces versements, les dépenses d'exploitation. Par contre, les dépenses touchant le compte de construction étaient ordonnancées directement sur la caisse de l'Etat.

Le président de ce conseil était choisi par le Conseil d'Etat dans la personne d'un membre de cette autorité. De plus, le Conseil d'Etat se réservait de désigner, parmi les membres du Conseil d'administration, un directeur à qui seraient délégués les pouvoirs pour l'expédition des affaires courantes. Son traitement fut arrêté au début à fr. 3000.—. Le siège de l'administration se trouvait à Fribourg.

Pour s'acquitter de sa mission, le Conseil d'administration disposait d'un secrétariat, d'une caisse centrale et du personnel nécessaire pour la comptabilité et le contrôle. Ce personnel se composait, outre le secrétaire (dont le traitement annuel était de fr. 2000.—), d'un expéditionnaire et de son aide, d'un agent du service des titres, à Paris, d'un caissier, d'un teneur de livres et d'un garçon de bureau.

En ce qui concerne l'exploitation, dont l'exécution demeurait attribuée à M. Bergeron sur les bases des contrats anciennement passés, l'administration se réservait un droit de direction, confié à trois chefs de service: le chef de l'exploitation, le chef de service de la traction et le chef de service de la voie (ingénieur du chemin de fer). La durée de fonctions de ces employés était illimitée.

Le premier budget comportait, pour l'exploitation, un excédent de recettes de fr. 889 827.52.— et, pour la construction, un excédent de dépenses de fr. 486 685.—.

En cette année 1864, des trains de plaisir furent organisés entre Berne et Genève, par Fribourg. Il y en eut un le dimanche, 24 avril et un autre, le dimanche, 8 mai et d'autres ensuite. Le prix de la course Fribourg-Genève et retour s'élevait à fr. 8.— en deuxième classe et à fr. 5.— en troisième.

### EMPRUNT DE 14 MILLIONS

Le gouvernement fribourgeois, en présence de l'énorme dette qui pesait sur le pays à la suite du rachat de la ligne de chemin de fer, s'imposa, comme tâche principale, non seulement de faire face à ces obligations, mais encore de réduire le plus tôt possible ce poids trop lourd. Il envisagea, dès le début de l'année 1864, un emprunt de conversion de 14 millions, destiné à diminuer les dépenses du service des intérêts et, aussi, à s'assurer les sommes nécessaires au parachèvement de la ligne. L'économie réalisée



par cette opération était évaluée à fr. 66 000.— par année. Il était donc de bonne politique de la réaliser.

Mais cela n'alla pas tout seul. Le crédit de l'Etat de Fribourg était fortement ébranlé. En face d'un actif de fr. 25 380 010.— le passif s'élevait au chiffre de fr. 37 millions 600 000.— de sorte que l'excédent du passif sur l'actif s'exprimait par fr. 12 219 990.—.

Les prêteurs se laissaient un peu tirer l'oreille avant de confier leur argent à un Etat ainsi mal en point.

Devant cette difficulté, la Ville de Fribourg vint au secours du canton et lui offrit d'apporter, pour la conclusion de cet emprunt, une garantie de un million. Cette offre détermina le conseiller d'Etat H. Schaller, directeur de l'Intérieur, à obliger toutes les communes du canton de se porter cautions de l'Etat dans cet emprunt. Cette proposition suscita, dans tout le pays, un grand émoi et souleva auprès des communes de vives rumeurs. Emu par cette effervescence, le Conseil d'Etat adoucit la mesure envisagée et se borna à prier les communes, par l'entremise des Préfectures, de donner à l'Etat des garanties hypothécaires en vue d'assurer le succès de l'emprunt. Un grand nombre de communes, dans un beau geste de confiance et d'enthousiasme, répondirent à l'appel.

Par un acte passé devant les notaires Cuony, à Fribourg, et Jaquet à Bulle, l'Etat donnait aux banques prêteuses une hypothèque en second rang sur la voie ferrée et toutes ses dépendances sur le territoire fribourgeois, et en premier rang sur la voie ferrée de la frontière fribourgeoise à Lausanne. Quant aux communes, elles engagèrent leurs propriétés, forêts, champs, prés, pâturages, chalets, estivages, rochers improductifs, maisons d'école, scieries, places publiques, granges, forges, jardins, écuries, lambeaux de terre, talus, fenils, communs, hangars, jusqu'à des pressoirs, remises pour la pompe et exploitations de tourbe. Le tout pour une valeur de 2 358 875 francs fédéraux, indépendamment de la garantie de la commune de Fribourg.

Cinquante quatre communes avaient donné suite à l'appel du Gouvernement, dont 10 dans le district de la Sarine, 27 de la Gruyère, 2 du Lac, 12 de la Glâne, 1 de la Broye et 2 de la Veveyse.

L'emprunt fut opéré auprès de la Société de crédit suisse à Zurich, de la Banque commerciale, à Genève, et de la Banque fédérale, à Berne. Il fut employé à éteindre la dette flottante de l'Etat, à rembourser l'emprunt de fr. 7 500 000.— contracté à Londres, et à subvenir aux dépenses du parachèvement de la voie après avoir réglé les factures en souffrance des entrepreneurs.

En retour de l'appui qu'elles avaient apporté, les communes intéressées furent mises au bénéfice d'un décret du Grand Conseil, du 26 août 1864, par lequel il leur était accordé, aussi longtemps que ces hypothèques subsistaient, divers allègements et une garantie d'indemnisation intégrale au cas où il résulterait pour elles quelque perte ou dommage.

### EXPLOITATION EN COMMUN DES LIGNES DE LA SUISSE OCCIDENTALE

Cependant, le réseau des chemins de fer suisses s'était ramifié et rayonnait sur une étendue de plus de 1000 kilomètres, réparti entre une douzaine de compagnies. La plupart de ces entreprises traversaient des heures difficiles: les capitaux recueillis pour la construction avaient été engloutis et les négociations en vue de trouver l'argent indispensable au parachèvement se révélaient laborieuses et ardues; sur la plus grande partie du réseau, les bénéfices d'exploitation ne suffisaient même pas à payer les intérêts des obligations; il n'était pas question de dividendes aux actionnaires.

Un cinquième à peine du réseau offrait une situation saine.

Une des causes de cette gêne, de cet étouffement dans lequel se débattait un mode de transport plein d'avenir

et d'espérances, il fallait la chercher dans le grand nombre, la concurrence et la rivalité des compagnies et dans la multiplicité des organes administratifs et techniques, chaque entreprise devant entretenir un vaste personnel.

L'idée d'une fédération, d'une simplification de tous ces rouages juxtaposés, surgit très rapidement.

En 1857, puis en 1862, le Conseiller fédéral Stämpfli écrivait et publiait des brochures sur le *Rachat des chemins de fer suisses*, dans lesquelles il préconisait la reprise, par la Confédération, des lignes ferrées. Ce grand magistrat, un des artisans de la Suisse actuelle, écrivait ceci :

Cependant, s'il y a une branche de service en Suisse, qui ait besoin d'être centralisée, ce sont les chemins de fer. Il en est ici comme ci-devant des postes et des péages; tous les obstacles et barrières à l'intérieur ont dû disparaître et l'on a été unanime pour saluer ces mesures comme un bonheur.

Et, comme conclusion :

Nous convenons que la question que nous soulevons provoquera bien des discussions et bien des luttes, mais les choses ne peuvent devenir pires qu'elles ne sont maintenant, en présence de toutes nos disputes et de toutes nos divisions suscitées par les chemins de fer. Mieux vaut-il entreprendre une bonne fois une cure radicale, afin d'assurer la paix et la guérison dans l'avenir.

Peu après, M. Charles Bergeron, directeur de l'exploitation des chemins de fer Lausanne-Fribourg-Berne, lançait à son tour une publication intitulée *Les chemins de fer à bon marché*, dans laquelle il s'efforçait de démontrer, par l'exemple des autres pays, surtout de l'Angleterre, les possibilités de réduire, au moyen d'une administration centrale bien comprise, les dépenses d'exploitation et, par suite, le rapport de nos lignes ferrées. (On a vu plus haut que M. Bergeron avait pris sur lui toutes les charges de l'exploitation et de l'entretien du chemin de fer, d'abord de Lausanne à la frontière bernoise, puis, ensuite, de Lausanne à Berne, moyennant un prix minimum de fr. 8100 au km.). M. Bergeron s'exprime comme suit :

Si les cantons de la Suisse ont compris qu'il y a nécessité d'établir entre eux un gouvernement central ayant pour mission



d'assurer, par la protection de tous, l'indépendance de chaque Etat, de traiter les affaires générales du pays et de mettre la Suisse au rang des nations qui pèsent sur les destinées de l'Europe, il est à espérer que les Compagnies des chemins de fer, prenant pour modèle la constitution politique de leur pays, finiront par substituer à l'état de division et de rivalité où elles se trouvent, une administration centrale analogue au *Clearing house* de Londres.

M. Bergeron ne préconise pas la reprise des lignes par la Confédération, mais un organe central, indépendant de chaque compagnie, cependant placé sous le contrôle commun de toutes leurs administrations.

Lorsqu'une idée bien assise trouve, comme interprètes, des hommes d'Etat tels que le Conseiller fédéral Stämpfli et des organisateurs comme Bergeron, elle est bien près de rencontrer sa prochaine réalisation. Les chemins de fer se faisaient entre eux une ruineuse concurrence ; une fédération, un accord, une unité d'exploitation ne pouvait que profiter aux partenaires, qui, de compétiteurs jaloux, tendraient à devenir des associés réciproquement intéressés.

Les administrations des diverses compagnies comprirent très promptement que leur avenir et leur succès dépendaient non pas de leur rivalité, mais, au contraire, de leur entente, de leur accord, de leur soutien réciproque. Elles ne tardèrent pas, dès lors, à s'entendre pour organiser le service direct des voyageurs, des marchandises et des bagages, pour assurer la correspondance des trains, pour accorder leurs horaires, laisser circuler les voitures d'un réseau à l'autre, unifier les tarifs et coordonner leurs règlements. Déjà en 1860, dès que leurs rails parvenaient à se raccorder, les compagnies de l'Ouest, du Franco-Suisse, du Central et du Nord-Est instituèrent des conférences régulières pour assurer leur entente sur ces points essentiels.

Notre entreprise ne pouvait qu'emboîter le pas à cet irrésistible et utile mouvement de collaboration.

Une première entente fut signée le 27 février 1863, c'est-à-dire avant même la reprise des lignes par l'Etat, en vue de répartir le trafic. Il fut admis que, pour les

voyageurs, il serait établi des billets directs valables sur les deux lignes, celle de Neuchâtel et celle de Fribourg, chaque fois que la différence de parcours n'excédait pas 10 km. En ce qui concernait les marchandises, on adopta le principe de la plus courte distance, mais avec un partage de la recette entre les points en concurrence, Morges et Herzogenbuchsee, par Neuchâtel, d'une part, Lausanne et Herzogenbuchsee, par Fribourg, d'autre part, de telle manière que la compagnie ayant à effectuer le transport prélevait d'abord pour sa peine 4 centimes par tonne et par kilomètre; le surplus était réparti à raison des  $\frac{17}{24}$  pour la ligne à laquelle le transport revenait en vertu de la plus courte distance et  $\frac{7}{24}$  pour l'autre ligne, en compensation de sa renonciation à toute tentative de détournement.

*(A suivre.)*

---

## **TALISMALT VILLARS**

**Le reconstituant idéal.  
Le plus délicieux déjeuner**

composé de

**Malt, Lait, Oeufs  
Cacao et Miel**

Boîte 500 g frs. 3. -  
Boîte 250 g frs. 1. 60  
Cornet 500 g frs. 2. 80



En vente dans toutes les succursales et  
dépôts Villars et dans les pharmacies.

**2, RUE DE ROMONT, 2**

6-6





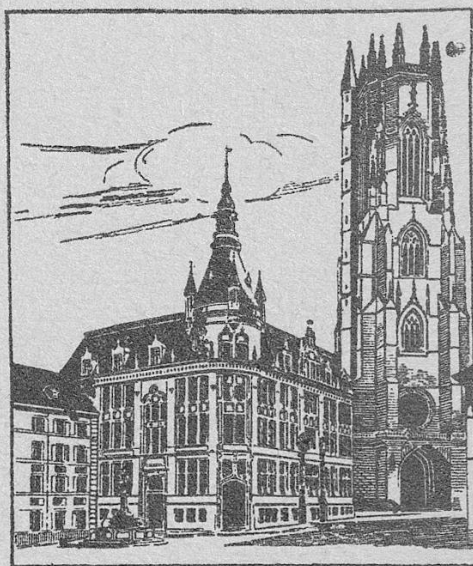
Les délices du palais

6-6

## BANQUE DE L'ÉTAT DE FRIBOURG

CAPITAL: fr. 30.000.000.—

■ GARANTIE DE L'ÉTAT ■



Agences: St-Pierre à Fribourg,  
Bulle, Châtel-St-Denis, Chlè-  
tres, Domdidier, Estavayer-le-  
Lac, Farvagny-le-Grand, Mo-  
rat, Romont, Tavel.



76 Correspondants  
d'Épargne  
dans les principales localités  
du canton  
de Fribourg.



Traite toutes les opérations de banque  
aux meilleures conditions

6-6