

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 3

PDF erstellt am: **29.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-817400>

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)

Surgit alors, irrésistiblement, l'idée d'associer non seulement les produits des lignes, c'est-à-dire les recettes et les dépenses de l'exploitation, mais encore les capitaux en formant une fusion complète des trois entreprises.

Le contrat pour l'exploitation commune, à son art. 15, comme aussi la convention relative au renouvellement de cette entente, à son art. 21, prévoyaient l'éventualité d'une fusion complète.

Les résultats d'exploitation de l'année 1872 semblaient bien indiquer que l'on était sur la voie d'une amélioration réjouissante et durable du rapport des lignes ferrées. Les conséquences de la guerre franco-allemande eurent à cet égard une certaine importance. Auparavant, en effet, les chemins de fer français, principalement le Paris-Lyon-Méditerranée et l'Est, s'arrangeaient pour accaparer le trafic et le faire circuler le long de l'autre versant du Jura. Leur construction moins coûteuse que celle de nos lignes leur permettait de nous faire une lutte de tarif impossible à soutenir. La guerre rompit cette alliance en rendant allemands les chemins de fer alsaciens et lorrains et le trafic reprit son cours à travers nos cantons.

Cela donna corps et consistance au projet de fusion complète que le canton de Vaud, en particulier, estimait

préférable. Mais les négociations furent encore assez longues et ardues.

FUSION DES ENTREPRISES DE CHEMINS DE FER DE LA SUISSE OCCIDENTALE

L'année 1873, marque une nouvelle étape décisive dans l'histoire de nos lignes de chemins de fer. Elles cessèrent, cette année-là, d'être la propriété de l'Etat de Fribourg pour devenir celle d'une société appelée *Compagnie des chemins de fer de la Suisse occidentale*.

Mais avant de rappeler les circonstances et les conditions de cette nouvelle organisation, jetons encore un bref coup d'œil sur la marche de ces lignes pendant les neuf années de leur administration par les soins du gouvernement cantonal, soit de 1864 à 1873.

Le dernier rapport de cette administration porte la date du 2 décembre 1873. Le Conseil d'administration des chemins de fer de Lausanne-Fribourg-Berne et de Genève à Versoix était alors composé comme suit :

Président : M. Louis Weck-Reynold, conseiller d'Etat.

Membres du Conseil : MM. Louis Joël, syndic de Lausanne; Ph. Ogay, député au Grand Conseil du canton de Vaud; J. Repond, député au Grand Conseil du canton de Fribourg; F. Gœldlin, ancien banquier, à Fribourg; A. von der Weid, membre du Comité de direction des chemins de fer de la Suisse occidentale; F. Glasson, négociant, à Fribourg; C. Léchet, juge d'instruction à Genève et M. Chauvet, conseiller d'Etat à Genève.

Secrétaire du Conseil : M. Alfred d'Amman.

Ce rapport constate, avec une certaine satisfaction que non seulement la série des déficits d'exploitation est close et le service de la dette assuré par le rendement normal du chemin de fer, mais encore, depuis deux ans, les comptes bouclent par un bénéfice net et, n'étaient les déficits des exercices clos qu'il faut rembourser à l'Etat de Fribourg, les porteurs d'actions de l'ancienne compagnie d'Oron recevraient un léger dividende.

A ce jour, le compte capital de l'Etat de Fribourg, en ce qui concerne le chemin de fer, bouclait par un solde passif de fr. 31 449 582.54, contre fr. 31 493 383.93 l'année précédente.

Le Conseil d'administration des lignes fribourgeoises s'est dissout le 13 août 1873, laissant au conseiller d'Etat de Weck-Reynold le soin de liquider encore quelques dernières questions administratives et financières.

Des négociations et pourparlers assez vivement conduits aboutirent, d'abord, à une entente sur le principe de la fusion. Par contre, les modalités selon lesquelles elle devait intervenir amenèrent, ainsi qu'il se passe toujours lorsque les pouvoirs publics sont mêlés aux questions d'affaires, forces attermoiments, ajournements et confabulations. Derechef, ce fut avec le canton de Vaud que les difficultés se posèrent et firent sabot à la marche paisible des arrangements.

Une première conférence eut lieu, le 23 octobre 1872, au château de Lausanne, entre les délégués du gouvernement vaudois, MM. Ruchonnet, Delarageaz et Bonjour, et le Comité de direction des chemins de fer de la Suisse occidentale, MM. Aubert, Philippin et von der Weid. Le canton de Vaud posait comme condition à son adhésion à la fusion diverses exigences, telles que l'engagement, par la nouvelle compagnie, de s'intéresser pour au moins 5 millions au percement du Simplon, d'obtenir une concession pour une ligne directe Vevey-Palézieux et d'admettre dans la fusion les deux lignes de la Broye, dont la construction était en cours, la Longitudinale Palézieux-Lyss et la Transversale Fribourg-Payerne-Yverdon. De nouvelles réunions eurent lieu, le 2 novembre 1872, les 6 et 20 janvier 1873, pour discuter ces propositions. Tout cela retarda la décision sur le traité de fusion élaboré le 7 août 1872. Ce dernier fut adopté par le Grand Conseil du canton de Fribourg en sa session du 15 février 1873.

Les principales dispositions de ce traité sont les suivantes: les trois entreprises, jusqu'ici propriété de l'Ouest-

Suisse, du Franco-Suisse et de l'Etat de Fribourg se réunissaient en un seul être juridique nouveau sous la forme d'une société anonyme et sous la dénomination de *Compagnie des chemins de fer de la Suisse Occidentale*. Cette fusion déployait ses effets rétroactivement dès les 1^{er} janvier 1872. Les trois entreprises apportaient à la nouvelle société non seulement leurs lignes, mais encore tout ce qui en dépend, sans exception, en particulier le matériel fixe et roulant, les bâtiments, les hors-lignes, les ateliers, l'outillage et le mobilier. En échange, chaque compagnie recevait la contre-valeur de son réseau, sous forme d'actions, d'obligations et de prise en charge de ses dettes. Le total général de ces indemnités atteignit, pour les trois entreprises, le chiffre nominal de fr. 151 693 600.

En ce qui concerne l'indemnité touchée par le canton de Fribourg, en échange des lignes dont il faisait abandon, il faut d'abord rappeler que, pour égaliser les apports, on attribua à la Compagnie de l'Ouest une majoration de 11 millions sur la valeur de ses installations et trois millions au Franco-Suisse, tandis que l'Etat de Fribourg, dont le compte de construction (pour le Lausanne-Fribourg-frontière bernoise et Genève-Versoix) atteignait à ce moment la somme de fr. 46 899 764.— voyait sa créance ramenée à fr. 41 000 000.— laissant ainsi une perte initiale de fr. 5 899 764.—.

Cette somme de 41 millions qui fut bonifiée à l'Etat de Fribourg en échange de ses lignes se décomposait comme suit:

1.— Emprunts hypothécaires de l'Etat repris au compte de la nouvelle compagnie:	
a) pour la ligne Lausanne-Fribourg-Singine:	fr. 14 000 000.—
b) pour la ligne Genève-Versoix	» 6 300 000.—
2.— 5 700 obligations de fr. 1000, 5 %	» 5 700 000.—
3.— 30 000 actions de fr. 500 de la nouvelle compagnie	» 15 000 000.—
	<hr/>
	Total fr. 41 000 000.—

De plus, en ce qui concerne le canton de Fribourg, il fut réservé, ainsi que nous le verrons plus loin à propos du célèbre « procès d'Oron », que l'Etat se chargeait encore à lui seul, de régler ses comptes avec ses anciens actionnaires et que, sur les 30 mille actions qui lui seraient délivrées, 15 mille, représentées par un seul titre, seraient conservées inaltérables pendant dix ans.

Moyennant quoi, la nouvelle compagnie *succédait d'une manière complète, absolue et sans réserve dans la propriété et dans la jouissance des chemins de fer et de leurs dépendances jusqu'ici possédés par l'Etat de Fribourg.*

Pour finir, rappelons encore que, si les 30 000 actions de fr. 500.— avaient été acceptées au pair par notre canton, leur valeur en bourse tomba rapidement jusqu'à fr. 280.— et jusqu'à fr. 200.— chiffre auquel elles furent ramenées plus tard.

L'acte de fusion, passé en quatre exemplaires, fut signé, pour la Compagnie de l'Ouest Suisse, par MM. Louis Ormond, président, Louis Aubert, administrateur délégué et Isaac Bonna, membre du Conseil d'administration ; pour l'Etat de Fribourg, par MM. Louis de Weck-Reynold, président, Alfred von der Weid et Joseph Repond, membres du Conseil d'administration des chemins de fer Lausanne-frontière bernoise et Genève-Versoix ; pour la Compagnie du Franco-Suisse, par MM. Louis de Pury, président, Jules Philippin et Marcelin Jeanrenaud, membres du conseil d'administration.

Ce nouvel organisme, résultat de la reprise de trois compagnies ferroviaires, entraîna, forcément, la mise en jeu d'un rouage administratif battant neuf et adapté à son objet.

Le siège de la nouvelle compagnie fut établi à Lausanne. Toutefois, pour tenir compte des besoins et des droits des autres cantons dont le réseau fusionné empruntait le territoire, il fut entendu que la Société aurait un domicile légal, avec représentant du Comité de direction, dans les villes de Genève, Neuchâtel et Fribourg.

Le fonds social fut fixé à 71 millions de francs, d'abord, puis à 85 millions.

L'Assemblée générale se composait des actionnaires porteurs d'au moins dix actions; elle se réunissait, dans la règle une fois par année à Lausanne.

La Compagnie était dirigée et administrée par un Conseil d'administration de 36 membres, dont huit étaient nommés par les gouvernements des cantons de Genève, Vaud, Neuchâtel et Fribourg, à raison de deux par canton, et les 28 autres par l'assemblée générale des actionnaires qui devra faire son choix de telle manière que chaque canton ait au moins quatre ressortissants dans le Conseil, en sus de ceux désignés par le gouvernement.

Ce Conseil d'administration constituait, dans son sein, une commission administrative de huit membres, chargée de statuer sur les questions qui devraient lui être soumises par le Comité de direction. Enfin, la Compagnie était dirigée par un comité de quatre membres, élu par le Conseil d'administration et formé d'un Vaudois, d'un Fribourgeois, d'un Neuchâtelois et d'un Genevois et portant le nom de *Comité de Direction des chemins de fer de la Suisse occidentale*. Les membres de ce Comité portaient le titre de Directeurs et devaient tout leur temps à la compagnie qui les rétribuait. Ce comité présidait à la marche régulière de l'entreprise et s'occupait en général, de toutes les affaires relatives à l'exploitation.

Les membres fribourgeois de l'administration du L.-F.-B. firent partie d'office de ce nouveau Conseil.

Puis ce mécanisme se mit à fonctionner.

En 1872, le canton de Fribourg encaissa, comme dividende sur ses actions de la Compagnie des chemins de fer de la Suisse occidentale la somme de fr. 300 000 (fr. 240 000 en 1873 et 216 000 en 1874). Les obligations produisaient un revenu de fr. 1 460 000.—

Mais cela n'alla pas longtemps.

En 1875, au milieu de la consternation et de la stupéfaction générales, l'entreprise, nageant en plein désarroi

et s'en allant droit au naufrage, lançait le signal d'alarme et appelait au secours.

Les causes de cette déconfiture ?

Le capital-actions, de fr. 85 millions, n'est pas en rapport, croyait-on alors, avec les dettes hypothécaires ou les emprunts.

La Compagnie a subventionné au-delà de ses forces les lignes nouvelles en construction, soit les lignes de la Broye, Longitudinale et Transversale, la ligne de Jougne et celle du Simplon.

De plus, les frais et les dépenses ont été très élevés, ce rouage administratif étant trop lourd, trop compliqué et trop onéreux.

Depuis quelque temps déjà, le public s'entretenait de la situation difficile de l'entreprise et de ses embarras croissants ; les journaux faisaient écho à ces rumeurs.

L'administration chercha d'abord divers moyens de sortir de l'impasse et convoqua une assemblée de ses actionnaires pour le 28 août 1875.

Avant de se rendre à cette séance, les mandataires du canton de Fribourg prirent les ordres du gouvernement lequel, à son tour, rassembla le Grand Conseil en session extraordinaire pour le renseigner sur la ligne de conduite qu'il se proposait de tenir et se couvrir devant le pays. Le gouvernement estimait en effet que le canton de Fribourg était trop intéressé dans les affaires de la Compagnie des chemins de fer de la Suisse occidentale pour que le Grand Conseil ne se prononçât pas sur cette question, et que la décision à prendre avait trop de gravité pour que le Conseil d'Etat en assumât seul la responsabilité. Il s'agissait donc de prendre l'avis du pays avant de se présenter devant l'assemblée des actionnaires qui allait adopter les mesures de sauvetage nécessaires. A cette date, l'Etat de Fribourg était engagé dans la Compagnie de la Suisse occidentale, en y comprenant les nouvelles subventions aux chemins de fer de la Broye, pour une somme totale de fr. 36 280 400.

Le Grand Conseil, en sa séance du 27 août 1875, adopta la résolution

d'approuver toutes les démarches faites par le Conseil d'Etat dans le but de chercher à améliorer la position financière de la Compagnie des chemins de fer de la Suisse occidentale, et de charger les représentants du canton à l'assemblée des actionnaires de demain de voter en faveur de l'emprunt à contracter auprès du syndicat des banquiers suisses, ainsi que le traité d'union avec le Jura-Berne, à moins qu'une solution plus avantageuse aux intérêts du canton et en rapport avec l'influence qu'il doit justement exercer dans les Conseils des chemins de fer de la Suisse occidentale ne surgisse.

L'assemblée générale des actionnaires se tint le 28 août 1875, dans la grande salle du théâtre de Lausanne. Diverses propositions étaient présentées.

L'assemblée fut nombreuse et, dès le début, la discussion prit une tournure très violente. Un incident, en apparence insignifiant, déclencha une effroyable tempête: la Compagnie détenait en portefeuille un certain nombre de ses actions, dont 676 actions privilégiées réservées à des souscripteurs français et 2950 actions ordinaires destinées aux actionnaires de la Broye. Elle avait distribué ces titres entre ses membres et ses employés supérieurs, pour les représenter à l'assemblée. Quelques actionnaires élevèrent une protestation contre cette manière d'agir, dans laquelle ils discernaient une manœuvre déloyale, une vente fictive et un abus de confiance. Pour finir, il fallut décider que les voix correspondant à ces actions ne seraient pas comptées. Après ce premier échec, la discussion continua, tumultueuse, bruyante et charivarique, au cours de laquelle les convenances, non seulement parlementaires, mais même simplement élémentaires, ne furent pas observées et, pour finir, par 3590 voix contre 2640, on refusa d'approuver la gestion pour l'année 1874. Là-dessus, le Conseil d'administration donna, séance tenante, sa démission.

Cela fait, la dite assemblée, ayant pris acte de cette démission collective, désigna une Commission exécutive de neuf membres, avec le double mandat :

1. — De suivre aux négociations ayant pour but de pourvoir aux nécessités financières de la Compagnie;
2. — De proposer à l'assemblée générale un projet de revision des statuts.

Cette commission financière fut composée comme suit : MM. de Weck-Reynold, conseiller d'Etat, à Fribourg, président ; Bory-Hollard, banquier à Lausanne, vice-président ; de Seigneux, avocat, à Genève, secrétaire ; de Muralt, ingénieur à Berne ; Renevey, avocat, à Fribourg ; G. Blösch, à Bienne ; A. de Gingins, à La Sarraz ; Lommel, ingénieur à Lausanne ; Fred. Etzensberger, à Zurich.

Cette commission financière, sorte de Comité de Salut public, déploya, sous l'active impulsion de son président, le conseiller d'Etat de Weck-Reynold, une infatigable activité. Après avoir mené, avec des fortunes diverses, de laborieuses négociations avec la Banque fédérale, avec la Compagnie de chemin de fer Jura-Berne-Lucerne et les Compagnies du Central et du Nord-Est, comme aussi avec les cantons intéressés, elle rendit compte de son mandat à l'assemblée des actionnaires qui eut lieu le 11 octobre 1875.

(A suivre.)
