

Les dettes de l'État de Fribourg [suite]

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **Bulletin pédagogique : organe de la Société fribourgeoise d'éducation et du Musée pédagogique**

Band (Jahr): **5 (1876)**

Heft 6

PDF erstellt am: **17.08.2024**

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.

dont le titulaire perçoit 4,500 fr. par année. On est unanime à reconnaître l'utilité de cette nouvelle institution. Obwald n'a qu'un seul inspecteur cantonal; Genève en compte deux, et Schwytz, quatre.

(A suivre.)

R. HORNER.



LES DETTES DE L'ÉTAT DE FRIBOURG

CHAPITRE IX.

SUBVENTION A LA LIGNE BULLE-ROMONT.

La ville de Bulle ayant demandé la concession d'une ligne ferrée destinée à relier la Gruyère au chemin de fer Lausanne-Fribourg-Berne; à la station de Romont, le Grand Conseil fit droit à cette demande, par décret du 23 novembre 1864. De plus, dans un motif d'équité, il accorda à la ville de Bulle, ou à la compagnie qu'elle indiquerait, une subvention au capital de 800,000 fr., qui n'était exigible qu'après l'achèvement complet et la réception des travaux.

Cette somme représentait à peine le coût de la construction d'une nouvelle route entre Bulle et Romont, qui venait d'être étudiée, et qui était urgente, à défaut du chemin de fer. La subvention ne constituait donc pas une charge réelle pour l'Etat. De plus, la construction d'une ligne ferrée a épargné à l'Etat l'entretien de la route Bulle-Romont, qui ne peut pas être estimé à moins de 4,000 fr. par an; elle a diminué aussi dans une proportion très-forte l'entretien de la route Bulle-Vevey, par où se faisaient la plupart des charrois de la Gruyère.

Malgré cela, l'Etat de Fribourg ne s'engageait pas à verser ce capital de 800,000 fr., mais seulement à s'en constituer débiteur envers la ville de Bulle, et à en servir l'intérêt, dont le taux ne pourrait pas excéder le 6 %. La ville de Bulle devait emprunter cette somme en lieu et place de l'Etat, qui ne s'engageait pas à la rembourser avant un délai de 25 ans.

La reconnaissance des travaux eut lieu le 23 juin 1868, et l'ouverture de la ligne le 1^{er} juillet de la même année. C'est à partir de cette date que l'Etat paie l'intérêt de la subvention de 800,000 fr.

L'intérêt payé est compté au taux du 5 1/2 pour cent, et a été, pour l'exercice de 1874, de 44,758 fr. d'après les comptes de l'Etat.

Celui-ci est plus que couvert de cette dépense; car

1^o Il reçoit 48,000 fr. de la Suisse-Occidentale, comme compensation de l'augmentation du trafic par suite de la création de la ligne Bulle-Romont. En effet, la création de cette ligne a apporté

au chemin de fer Lausanne-Fribourg-Singine un trafic très-considérable ; elle a aussi été avantageuse à la ligne de l'Ouest, car auparavant les produits de la Gruyère transportés par le roulage à Vevey, prenaient la voie du lac jusqu'à Genève. Ces produits sont les bois et les fromages, qui ont leur écoulement en France et qui parcourent le réseau de la Suisse-Occidentale jusqu'à la frontière.

2° Les bénéfices des chemins de fer de la Suisse-Occidentale étant en outre accrus de 21,000 fr., la part de l'Etat de Fribourg à cette augmentation est d'environ 7,000 fr., comme propriétaire de la ligne de Lausanne-Fribourg-Singine.

L'exploitation de la ligne Bulle-Romont a fait l'objet d'une entente avec les chemins de fer de la Suisse-Occidentale. Elle a coûté, en 1875, 146,000 fr., et la recette brute a été de 191,000 fr.

CHAPITRE X.

SUBVENTIONS AUX LIGNES FERRÉES DE LA BROYE.

Un comité intercantonal s'étant formé, en 1869, pour prendre l'initiative d'une ligne reliant Fribourg à Yverdon, en partant de Rosé et passant par Payerne et Estavayer, le Grand Conseil accorda, le 17 novembre, à ce comité, la concession de la ligne susdite. Une subvention de 400,000 fr. était garantie pour la première section, soit Rosé-Payerne.

Le 19 février 1870, un nouveau décret modifia la forme de la subvention, qui fut garantie au tiers du prix coûtant de la construction sur le territoire fribourgeois, sans que néanmoins, la moyenne kilométrique de cette subvention puisse dépasser 42,000 fr.

Le Grand Conseil eut à s'occuper de nouveau de cette ligne au mois de janvier 1872, pour renouveler la concession qui était périmée. Il saisit cette occasion de faire droit à une demande des contrées intéressées en permettant de remplacer la ligne Rosé-Payerne par une ligne directe de Fribourg à Payerne par Belfaux-Grolley-Léchelles-Cousset. La subvention fut fixée d'une manière absolue à 42,000 fr. par kilomètre pour cette section.

Le comité concessionnaire, après avoir fait les études nécessaires, déclara, le 20 août, renoncer au tracé Rosé-Payerne et adopta définitivement le tracé direct Fribourg-Payerne. Cette dernière direction était préférable au point de vue technique et desservait mieux le district de la Broye et une partie plus peuplée du district de la Sarine. Le conseil d'Etat et le Conseil fédéral s'empressèrent de ratifier cette modification du tracé.

Le comité concessionnaire entra bientôt après en négociation avec la compagnie des chemins de fer de la Suisse-Occidentale, et lui céda la concession aux conditions ci-dessus. Cet accord conclu le 3 janvier 1873, fut ratifié, le 13, par le Grand Conseil,

et les charges qui en résultent pour le canton de Fribourg furent définitivement fixées comme suit :

a) Pour la section Fribourg-Payerne, est maintenu le subside promis de 42,000 fr. par kilomètre. Ce subside est payable au fur et à mesure de l'avancement des travaux, en titres 5 % de la dette publique calculés au pair et non exigibles avant 20 ans. Pour payer cette subvention, la Direction des finances a été autorisée à créer pour 800,000 fr. d'obligations 5 % au porteur, dont le remboursement est exigible à partir du 1^{er} janvier 1894, moyennant avertissement de six mois, l'Etat ayant en tout temps le droit de rembourser tout ou partie de l'emprunt, aussi moyennant avertissement de six mois.

Il a été fait, en 1873, une première remise de ces obligations spéciales pour une somme de	Fr. 95,000
En 1874, il a été fait une nouvelle remise d'obligations, qui a porté le capital souscrit à	» 393,000
Enfin les 407 obligations restantes ont été remises par l'Etat, en 1875	» 407,000
Total des obligations	Fr. 800,000

b) Le canton de Fribourg s'intéresse à l'ensemble de l'entreprise par une prise d'actions au pair de 1,400 actions de 500 fr. chacune. Ces actions n'auront droit aux revenus que graduellement, par cinquième, d'année en année, le premier cinquième devant entrer en part une année après la mise en exploitation de la totalité de la ligne Fribourg-Yverdon.

Il a été payé, en 1873, le premier quart de cette souscription d'actions, par	Fr. 175,000
En 1874, le second quart, par	» 175,000
En 1875, les troisième et quatrième quarts, par	» 350,000
Total des actions	Fr. 700,000

Le paiement des actions s'est fait, partie avec des titres de l'emprunt 4 1/2 % de 1872 au cours de 98, et le restant avec diverses valeurs, sans création de titres spéciaux. De sorte que la subvention aux lignes de la Broye ne figure ici, comme émission d'emprunt, que pour les obligations spéciales créées en faveur de la section Fribourg-Payerne. (Voir *litt. a.*)

Le total de la subvention à la ligne transversale est	
En obligations 5 %	Fr. 800,000
En prise d'actions	» 700,000
Total	Fr. 1,500,000

Les 800,000 fr. d'obligations constituent seuls un emprunt nouveau.

L'Etat de Fribourg a fait pendant plusieurs années une vive opposition à la ligne longitudinale de la Broye, savoir la ligne Palézieux-Payerne-Morat-Lyss, et a tenté de lui opposer une ligne de raccordement de Morat à Fribourg. Mais les communes

du district de Morat ont préféré favoriser la ligne longitudinale. En 1873, la fusion de cette ligne s'étant faite avec les chemins de fer de la Suisse-Occidentale depuis Palézieux jusqu'à Freschels, l'opposition de l'Etat de Fribourg n'avait plus de raison d'être. Le Grand Conseil, désirant venir au secours des communes du district du Lac, qui s'étaient chargées de 1,400 actions, proposa, par décret en date du 8 mai 1873, de prendre à son compte la moitié, soit 700 actions représentant un capital de 350,000 fr. La généralité des communes s'empressa d'accepter cette proposition. Le versement de ces actions a eu lieu en totalité en 1874, sans émission d'emprunt spécial, avec les fonds disponibles à la trésorerie d'Etat. Les actions de la longitudinale ne produiront probablement pas de longtemps de revenu. Ces titres ne toucheront d'intérêt que lorsque la Suisse-Occidentale sera couverte, par le revenu de l'exploitation, de l'intérêt du capital-obligations de la longitudinale.



PARTIE PRATIQUE

Arithmétique agricole.

§ 4.

Les prairies et les plantes fourragères.

64. Un pré naturel produit en moyenne, par pose, en foin, regain, herbe d'automne, 45 quintaux valeur-foin : quel serait le rapport de 3 poses de prés naturels ?

65. Un agriculteur a $6\frac{1}{2}$ poses de prairies naturelles ; combien de quintaux valeur-foin lui donnent annuellement ces prairies ?

66. Combien faudrait-il de poses de prés naturels pour rapporter 225 quintaux, valeur-foin ?

67. Combien de poses de prairies naturelles faudrait-il pour produire le fourrage nécessaire à l'entretien de 5 vaches, sachant que chacune d'elles consomme annuellement 72 quintaux, valeur-foin ?

68. Quelle est la valeur du rapport en foin, regain, etc., d'un pré naturel de la contenance d'une pose, à 3 fr. 50 c. le quintal ?

69. Combien vaudrait le produit annuel d'une prairie naturelle de $4\frac{1}{2}$ poses ?

70. La seconde année, le trèfle donne en moyenne par pose 60 quintaux, valeur-foin : quel serait le produit de $3\frac{1}{2}$ poses de trèfle ?

71. Un agriculteurensemence chaque année $5\frac{1}{2}$ poses en trèfle ; combien de quintaux de ce dernier fourrage récolte-t-il, année moyenne ?