

Relativement aux projets d'arrêté concernant les concessions vaudoise et bernoise pour la ligne de la vallée de la Broye, la Commission propose l'amendement suivant à l'article 3 du projet du Conseil fédéral :

« A dater du jour où la concession forcée pour la continuation de la ligne sur territoire fribourgeois aura été adoptée, etc. » (Motiver verbalement cette proposition.)

Pour traduction conforme :
E. Soutter,
 traducteur du Conseil des Etats.

RAPPORT

de la

minorité de la Commission des chemins de fer du Conseil des Etats, concernant la demande d'une concession forcée pour le chemin de fer de la vallée de la Broye, contre le Canton de Fribourg.

(Du 12 Juillet 1871.)

Tit.,

En présence des propositions bien arrêtées de la majorité de la Commission tendant à adopter purement et simplement les propositions du Conseil fédéral, je ne me fais aucune illusion sur le sort qui est réservé aux conclusions du Canton de Fribourg, entrepreneur et propriétaire de la ligne Berne-Lausanne.

Si je prends la parole, au nom de la minorité de la Commission, c'est surtout afin de justifier et d'expliquer l'attitude du

Gouvernement de Fribourg ainsi que de la population fribourgeoise dans cette question des chemins de fer de la Broye.

Il semble à première vue que l'Etat de Fribourg devait accueillir avec empressement une ligne qui ne lui coûte rien et qui dessert les intérêts d'une partie de ses populations de la Broye et du Lac. Il en serait ainsi, si la situation économique faite au Canton par les luttes pénibles de l'Oron et la construction de cette ligne importante pour la Suisse entière ne lui faisait un devoir impérieux de sauvegarder les intérêts de ses ressortissants.

En refusant la concession demandée par la ligne de la vallée de la Broye, telle qu'elle se présente aujourd'hui à votre sanction, l'Etat de Fribourg ne fait que remplir un triple devoir :

1° Engagement formel vis-à-vis de la Compagnie d'Oron. Le Conseil fédéral le reconnaît dans son message; nous ne pouvions accorder la concession demandée sans éluder un contrat formel, sans violer la parole donnée. L'art. 6 de la convention du 8 Avril 1856 passée entre les délégués de l'Etat de Fribourg et MM. Rivet, Hély d'Oissel et Kohler, convention ratifiée le 24 Mai 1856, statue formellement que les Cantons intéressés s'engagent à ne faire pendant 20 ans aucune concession qui pourrait établir une concurrence sur la partie du territoire comprise entre la ligne concédée et la rive droite du lac de Neuchâtel. L'art. 6 du cahier des charges du chemin de fer d'Oron, décrété par le Grand-Conseil de Fribourg sous date du 24 Mai 1856 et sanctionné par l'arrêté fédéral du 23 Septembre 1856, statue les mêmes dispositions.

Vrai est-il que l'Etat de Fribourg a dû plus tard se substituer aux droits de la Compagnie et achever la ligne qu'elle était impuissante à conduire à bon terme. Mais ce ne fut point au moyen d'une liquidation juridique. L'Etat passa une convention avec les actionnaires déterminant leurs chances éventuelles et garantissant ses engagements primitifs en faveur de l'entreprise.

Malheureusement l'Assemblée fédérale ne voulut point consentir à ratifier formellement cette clause de la concession. Dans son arrêté du 6 Février 1856, art. 6, elle s'exprime entr'autres ainsi:

« L'art. 3 du décret concernant la jonction de tout autre chemin de fer dans la même direction ne devra pas non plus porter atteinte aux droits qui compètent à l'Assemblée fédérale aux termes de l'art. 17 de la loi sur les chemins de fer. »

Il est clair que l'Assemblée voulait conserver sa liberté d'action, mais elle n'a pas non plus révoqué l'engagement pris par l'Etat de Fribourg. Bien au contraire, lorsque la Compagnie, à bout de ressources et de crédit, s'adressa à l'Assemblée fédérale pour obtenir

la sanction de ce privilège, les Chambres s'exprimèrent comme suit dans le deuxième considérant de l'arrêté du 31 Juillet 1857 :

« Considérant, d'autre part, que par les arrêtés fédéraux rendus
 « au sujet du conflit des chemins de l'Ouest, et notamment celui
 « du 31 Juillet 1857, concernant la demande réitérée d'une con-
 « cession forcée, formée par le Canton de Vaud contre celui de
 « Fribourg, pour un chemin de fer par Morat, l'Assemblée fédérale
 « a reconnu que la ligne intermédiaire entre celle d'Oron (Thöris-
 « haus-Fribourg-Lausanne) et celle du littoral (Bienna-Neuveville-
 « Neuchâtel-Yverdon) ne se trouve pas dans les conditions d'intérêt
 « général et a ainsi donné à la Compagnie d'Oron les garanties
 « qui, tout en se conciliant avec les prescriptions de l'article pré-
 « cité, sont de nature à sauvegarder les intérêts légitimes des pé-
 « tionnaires. »

Ainsi l'appui formel des Chambres était acquis à la construction de la ligne d'Oron, leur appui moral était acquis à l'exclusion d'une ligne concurrente; l'engagement de Fribourg restait et demeure entier.

2° Nous avons en outre un devoir à remplir envers nos créanciers. Par suite des débats mémorables et de la sanction des Chambres fédérales, la ligne directe de Berne à Genève par Fribourg et Lausanne fut construite au moyen d'immenses sacrifices. La Compagnie d'Oron ne réalisa pas la moitié de son capital action, par conséquent elle ne put émettre aucun capital obligation. L'Etat de Fribourg, qui avait subventionné la ligne et attachait un haut prix à son achèvement, ne recula devant aucun sacrifice. Il se chargea de l'achèvement des travaux et contracta dans ce but un premier emprunt de 16 millions, puis un second emprunt de 14 millions avec hypothèque en premier rang sur la ligne achevée. Si l'on ajoute à cette dette de 30 millions l'emprunt du Genève-Versois, l'emprunt hypothécaire de 5 millions à 4 $\frac{1}{2}$ % et la dette flottante, on trouvera qu'un Canton suisse de 110,000 âmes est obéré d'une dette de 43 à 44 millions, et que si les revenus d'un chemin de fer acquis au prix de si grands sacrifices viennent à tarir, l'Etat se trouvera dans l'impossibilité absolue de faire face à ses engagements. Tous nos emprunts à l'étranger sont éteints, nos créanciers sont Suisses, et jusqu'ici nous avons rempli envers eux nos engagements avec la plus ponctuelle exactitude. Nous devons à nos créanciers de garantir la valeur de leur gage et la perception des revenus qui nous permettent de faire le service des intérêts et de l'amortissement d'une dette de 30 millions contractée uniquement en faveur de la ligne Berne-Fribourg-Lausanne.

3° Enfin nous avons le même devoir à l'égard de nos contribuables. Le peuple fribourgeois a supporté courageusement les charges nouvelles qui lui ont été imposées. Avant 1848 il ne savait pas ce que c'était que l'impôt. Dans l'espace de 12 à 15 ans il vit surgir l'impôt foncier qui a atteint le 3 ‰, l'impôt sur les capitaux, l'impôt sur les revenus du commerce et de l'industrie, l'impôt d'enregistrement et des successions. Les impôts directs et indirects forment un revenu annuel de plus d'un million et demi. Si l'on y ajoute les charges communales et paroissiales, les cotisations d'assurances, etc., on trouvera une somme de charges qui n'est supportée par aucun autre Canton de la Suisse. Faut-il dès lors être surpris que les populations s'inquiètent, qu'elles sollicitent l'appui du Gouvernement et des Chambres fédérales, qu'elles s'effrayent à l'idée du danger que présente pour la situation financière du Canton la construction d'une ligne parallèle qui inévitablement doit amener une réduction notable des recettes de l'Etat? Voyez le langage des journaux fribourgeois, à quelque nuance politique qu'ils appartiennent. Vous les trouverez unanimes pour solliciter votre appui dans la circonstance. Les charges publiques pèsent du reste sur toutes les parties du Canton, et la contrée de Morat ne saurait se faire illusion non plus sur l'avenir difficile qu'elle se prépare en subventionnant la nouvelle ligne de la Broye, au moment où le dessèchement des eaux du Jura imposera déjà à sa population des sacrifices considérables et momentanément improductifs.

Mais si le peuple et les autorités fribourgeoises ont eu le regret de ne pouvoir accéder aux vœux du Comité intercantonal qui vous demande aujourd'hui une concession forcée, est-ce à dire qu'ils se refusent à satisfaire aux besoins légitimes d'une contrée importante, avec laquelle ils ont toujours eu les plus étroites relations? Non, Messieurs. Loin cela de notre pensée. Voyez le procès-verbal de la conférence de Lausanne du 31 Août 1864. Déjà alors les délégués de Fribourg donnent avec empressement les mains au projet d'un chemin de fer de la vallée de la Broye se raccordant entre le Corbeyron et Vauderens. Ce procès-verbal ne fut point transmis à la ratification du Conseil d'Etat de Fribourg et le Canton de Vaud poursuivit ses projets sans aucune entente ultérieure avec Fribourg, bien qu'il dut emprunter son territoire. Ce procédé en amena d'autres, que pour mon compte j'ai regretté et qui n'ont pas peu contribué à rendre plus difficile une entente si désirable en pareille matière. Quoi qu'il en soit, les messages du Conseil d'Etat du 20 Septembre 1867 et du 4 Février 1870, ainsi que les études et la concession du Rosé-Payerne et du chemin de fer Morat-Fribourg établissent suffisamment que l'Etat de Fribourg

n'a cessé de vouer une grande sollicitude au réseau des chemins de fer de la Broye. Ce fut lui qui prit l'initiative de nouvelles conférences à Romont et à Oron avec le haut Etat de Vaud, et je suis bien persuadé que si ces conférences, auxquelles j'ai eu l'honneur de prendre part, avaient suivi la conférence de Lausanne de 1864 au lieu d'intervenir 5 ou 6 ans plus tard, elles auraient été couronnées de succès. En effet, Messieurs, que voulions-nous tous alors? Des chemins de fer régionaux reliant la vallée de la Broye à la grande ligne construite au prix de si énormes sacrifices. Dans ce but l'Etat de Fribourg avait déjà, sur la demande du Gouvernement de Vaud, construit tout un réseau de routes perpendiculaires dans les directions d'Avenches, de Payerne et de Moudon; dans ce but nous montrions disposés à souder le réseau régional au chemin de fer vers Oron ou Vauderens; dans ce but nous faisons étudier les chemins de fer à voie étroite qui sont destinés à rendre d'immenses services à la circulation locale et sont établis dans les Etats scandinaves, en Autriche, en Belgique. Toutes nos offres de conciliation vinrent se briser devant des faits accomplis en dehors de notre participation et une idée bien arrêtée.

Le chemin de fer de la Broye n'a plus un caractère régional, comme le prétendent les recourants. C'est bien une ligne de grand transit, une ligne qui doit se substituer aux chemins de fer Lausanne-Fribourg-Berne, Yverdon-Neuchâtel-Bienne, pour relier le réseau des chemins de fer jurassiens au Simplon et s'emparer de la circulation entre le Nord de la France et l'Ouest de l'Allemagne, d'un côté, et l'Italie de l'autre. Voilà ce que ne cachent point les partisans de la concession forcée, voilà ce qui explique le déplacement des intérêts qui, en 1856, encourageaient Fribourg dans sa grande entreprise nationale, voilà ce que reconnaît le message même du Conseil fédéral, dont j'apprécie du reste la bienveillance et l'impartialité.

Eh bien, Messieurs, c'est en vain que vous chercherez à nous rassurer sur les dangers de la concurrence de la ligne de la Broye. Ces dangers ne sont pas immédiats, mais ils ne sont que trop réels. Le Canton de Fribourg a fait d'immenses sacrifices pour construire une voie ferrée reliant directement les grands centres de la Suisse occidentale, Berne, Fribourg, Lausanne, Genève, une voie ferrée qui a été reconnue d'intérêt général et nécessaire à la défense du territoire helvétique; Fribourg a été livré à ses propres forces pour cette œuvre gigantesque, mais il ne s'est laissé arrêter par aucun obstacle, car il avait derrière lui l'appui moral de la Confédération. Relisez les termes de l'arrêté fédéral du 23 Décembre 1857 et vous verrez s'il n'était pas en droit de compter sur votre appui.

La ligne d'Oron a été ouverte en 1862 seulement, il y a à peine 9 ans, et déjà vous allez sanctionner une concurrence écrasante, ruineuse pour un Etat confédéré qui se sentait fort de votre appui! Le rapport de majorité parle de 15 années depuis la concession, mais il oublie de dire que pendant 7 ans nous avons dû lutter contre les rivalités des lignes concurrentes, l'hostilité d'un Etat voisin, les difficultés de construction et les circonstances les plus défavorables à une entreprise financière. Le message pense que c'est le cas d'appliquer ici à Fribourg la même mesure qui a été appliquée à Vand en 1856. Je me permettrai seulement de méconnaître l'analogie entre les deux positions. En 1856 la concession forcée excluait une ligne par Fribourg et une ligne par Neuchâtel pour concentrer tout le mouvement de circulation dans la seule vallée de la Broye. Cette ligne allant de Berne à Lausanne par Yverdon imposait à la circulation un immense détour et une augmentation de frais considérable; elle favorisait uniquement les intérêts de sociétés privées. Aucun Etat confédéré n'était engagé directement dans l'entreprise. Aujourd'hui au contraire deux lignes desservent les intérêts des divers Cantons de la Suisse occidentale; la Broye est reliée au chemin de fer d'Oron par tout un réseau de bonnes routes; on lui offre un réseau de chemins de fer régionaux; enfin les intérêts d'une partie de la population suisse sont subordonnés aux conséquences de la nouvelle concession.

Messieurs, nous désirerions pouvoir dire à nos compatriotes fribourgeois que vous avez su apprécier leurs efforts et que vous leur tendez une main bienveillante. La majorité de la Commission vous propose d'accorder la concession forcée en principe. Mais était-elle bien en mesure d'apprécier la demande qui vous est adressée? A-t-elle eu sous les yeux les plans, l'avant-projet de la ligne projetée? On nous a distribué une petite carte lithographiée où figure une ligne rose qui part de Lyss, passe par Aarberg, Morat, Avenches, Payerne, Moudon, longe pendant près de 2 lieues la ligne d'Oron à $\frac{1}{4}$ de lieue de distance et finit par se souder à Palézieux! Mais où sont les profils de cette ligne? Où est la convention relative au point de soudure avec la ligne d'Oron? Où est le devis des travaux à construire? Où sont les engagements relatifs aux subventions et à la solidité de l'entreprise à forfait?

Il me semble, Messieurs, qu'avant de prononcer la concession forcée contre un Etat souverain, avant de l'exproprier d'une partie de son territoire, il faudrait au moins que l'Assemblée fédérale puisse se rendre compte des conditions de l'entreprise. Nous n'avons rien de tout cela. Le message nous dit, il est vrai, que les prix de construction sont évalués par MM. Studer et Bridel à fr. 118,000 par kilomètre, soit sur 77 kilomètres à une somme de fr. 9,086,000.

Malgré la disposition favorable des terrains, il nous est impossible d'admettre ce chiffre comme définitif. Aucun chemin de fer en Suisse n'a été construit à de semblables conditions. Les subventions souscrites s'élèveront, nous n'avons pas de peine à le croire, à la somme de 4 millions, mais il existe encore bien des doutes sur l'exécution du traité à forfait passé à Payerne le 14 Avril 1871 avec trois entrepreneurs étrangers. Après les expériences de la Compagnie d'Oron et de l'entreprise Bulle-Romont par Mr. Burn, il est permis de conserver quelque doute sur la viabilité de semblables entreprises. Nous n'avons aucune garantie non plus concernant les frais d'exploitation. Bien que destinée à devenir un jour ligne de transit entre le réseau jurassien et le Simplon, la ligne de la Broye située à 2 lieues du chemin de fer d'Oron, à 4 lieues du chemin de fer du littoral neuchâtelois, n'est pas de nature à rassurer les capitalistes, et il est probable que ses actions, comme celles des autres chemins de fer de cette partie de la Suisse, seront d'un rendement illusoire pendant bien des années. Or, Messieurs, je trouve que dans de semblables conditions la concession forcée est prématurée. Je me permettrai en conséquence de formuler une conclusion de minorité: elle est basée sur les motifs invoqués en 1856 par la majorité de la Commission du Conseil national contre la Compagnie d'Oron. Je désire surtout que l'intervention bienveillante du Conseil fédéral amène un accord entre la Compagnie d'Oron et le Comité intercantonal de la Broye pour déterminer le point de jonction des deux lignes. Alors seulement l'Assemblée pourra se rendre compte de la portée de la mesure qui lui est proposée. Dans ce but j'ai l'honneur de présenter les conclusions suivantes:

PROPOSITION DE MINORITÉ.

L'Assemblée fédérale,

considérant que le Comité intercantonal du chemin de fer de la Broye n'a pas suffisamment justifié des moyens de construire la ligne dont il demande la concession forcée sur territoire fribourgeois;

considérant qu'il ne peut convenir de faire usage des attributions conférées à la Confédération par l'art. 17 de la loi sur les chemins de fer, pour aussi longtemps que la justification des moyens financiers n'a pas établi que la demande est sérieuse et que l'entreprise peut recevoir son exécution; que du reste l'intervention amiable du Conseil fédéral est nécessaire pour déterminer le point de jonction du chemin de fer projeté avec la ligne d'Oron, et que

les conditions de cette jonction doivent être connues avant qu'il puisse être prononcé définitivement sur la demande de concession,
arrête:

Il n'est pas entré en matière pour le moment sur la demande de concession forcée du Comité intercantonal de la Broye du 16 Juin 1871.

Berne, le 12 Juillet 1871.

*La minorité de la Commission des chemins
de fer du Conseil des Etats:*

H. Schaller.

Extrait des délibérations du Conseil fédéral.

(Du 1^{er} Septembre 1871.)

Un Consul suisse ayant demandé s'il y a lieu de viser les passeports d'étrangers se rendant en Suisse, le Conseil fédéral a adressé à tous les Consuls suisses la circulaire suivante :

« Monsieur,

« Nous apprenons par un de nos Consuls que récemment des étrangers, notamment des Français, ont réclamé le visa de leurs passeports pour la Suisse; il demande en conséquence des directions sur la manière dont il devra procéder à l'égard de ces demandes en présence de notre arrêté du 16 Avril 1862.*)

« Nous nous trouvons engagés par là à répondre en général que nous maintenons aussi pour l'avenir l'arrêté précité, le visa d'un représentant diplomatique ou consulaire de la Confédération n'étant pas nécessaire pour voyager en Suisse; toutefois, si l'on insiste pour obtenir le visa des passeports, nous vous autorisons à percevoir un émolument de fr. 3 en faveur de la Société suisse de secours de votre place; cet émolument ne sera cependant pas exigé ou en partie seulement, s'il s'agit d'ouvriers ou d'indigents.»

*) Voir Recueil officiel, tome VII, page 270.

**RAPPORT de la minorité de la Commission des chemins de fer du Conseil des Etats,
concernant la demande d'une concession forcée pour le chemin de fer de la vallée de la
Broye, contre le Canton de Fribourg. (Du 12 Juillet 1871.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1871
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	36
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	09.09.1871
Date	
Data	
Seite	254-261
Page	
Pagina	
Ref. No	10 062 013

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.