

RAPPORT

de la

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

(Du 12 Juillet 1871.)

Tit.,

Les pièces suivantes ont été soumises à l'examen de la Commission :

a. Adresse du Comité du district de Morat à la Municipalité de Morat, concernant les plans du Gouvernement de Fribourg (embranchement Morat-Fribourg), dans laquelle sont donnés les motifs pour le maintien du projet du Comité intercantonal et le rejet des plans et mémoires de la Municipalité adressés au Gouvernement de Fribourg, motifs qui ont été adoptés et ensuite desquels ces plans ont été retirés.

b. Adresse de la Municipalité de Corcelles, annonçant que la Municipalité revenant de sa précédente décision a décidé d'accorder une subvention de fr. 50,000 pour la ligne longitudinale.

c. Mémoire écrit du Comité exécutif des communes du district de Morat, devant servir de supplément au mémoire du Comité intercantonal.

(Lecture des pièces, si elle est demandée.)

En date du 26 Juin 1870, le Comité intercantonal pour le chemin de fer de la vallée de la Broye a adressé au Conseil fédéral la demande d'une concession forcée sur le territoire du Canton de

Fribourg pour la construction d'une voie ferrée devant conduire de Palézieux à Lyss par la vallée de la Broye et Morat. Par message du 30 Juin 1871, le Conseil fédéral recommande l'adhésion à cette demande et présente aux Chambres un projet d'arrêté à cet effet. Votre Commission a étudié les nombreux matériaux, tant anciens que nouveaux, soumis à son examen, et sa majorité est arrivée à la même conclusion. La grave question que nous avons aujourd'hui à résoudre est née des anciens conflits entre la ligne d'Oron et celle de Morat. Alors sans doute personne ne pouvait songer qu'il serait un jour possible d'établir trois lignes sur le territoire actuellement en question. Chacun des deux projets trouvait la condition essentielle de sa réussite dans l'exclusion momentanée de l'autre. Chacun des deux partis devait prendre d'abord à tâche d'écarter par tous les moyens un rival aussi dangereux. La ligne d'Oron sortit victorieuse de la lutte et le Canton de Fribourg fut doté dans toute sa longueur d'une voie ferrée qui devenait le plus court chemin de Berne à Genève. Aujourd'hui les circonstances se sont améliorées au point de permettre à une contrée, jadis déshéritée, de jouir des bienfaits de ce moyen de transport que nous ont donné les temps modernes. C'est en s'appuyant sur le paragraphe 17 de la loi sur les chemins de fer qu'elle est venue nous demander notre concours. Partout en effet se manifeste un élan inattendu pour la construction de voies ferrées et celles-ci ont pris un développement que l'on ne pouvait prévoir. La Suisse voit s'accroître les moyens d'étendre son réseau de chemins de fer, de manière que l'on ne saurait se représenter de contraste plus frappant que celui qui existe entre l'inquiétude qui régnait en cette matière dans la période des années 1850 et la force d'initiative, toujours plus puissante, que l'on applique aujourd'hui à la construction et à l'extension des voies ferrées. On ne peut donc actuellement chercher des motifs pour la solution de ces questions dans les idées en cours lors de la concession de la ligne d'Oron. Nous ne saurions nous plaindre de ces changements, dont nous devons au contraire nous réjouir pour l'avenir de notre pays.

Le Conseil d'Etat du Canton de Fribourg, dans son mémoire et dans sa réponse adressés au Conseil fédéral et relatifs à la concession forcée demandée par le Comité intercantonal, s'oppose à la concession que l'on demande de Fribourg. Le conflit prévu par la loi existe donc et doit être tranché, nous paraît-il, par la solution des deux questions suivantes :

- a. La demande du Comité intercantonal est-elle au bénéfice de l'art. 17 de la loi sur les chemins de fer ? Et si cette question est résolue affirmativement ;

b. La Confédération s'est-elle engagée par des décisions précédentes à repousser la demande du Comité intercantonal?

a. L'art. 17 de la loi sur les chemins de fer donne à la Confédération le droit « d'accorder de son chef des concessions de chemins de fer et en général d'intervenir lorsqu'un Canton refuse une concession qui intéresse une partie considérable de la Confédération, sans entreprendre lui-même la construction de la ligne, ou lorsqu'un Canton entrave d'une manière notable son établissement ou son exploitation ».

La ligne projetée, partant, au sud, de Palézieux et se prolongeant, au nord, jusqu'à Lyss, a une étendue d'environ 80 kilomètres (77). Elle traverse trois Cantons : Vaud, Fribourg et Berne. Elle est d'une importance majeure en ce qu'elle met en communication trois riches districts vaudois avec Lausanne et Genève et dans un autre sens avec Morat, le Seeland bernois et les chemins de fer du Jura. Il s'agit ici des intérêts d'une contrée riche et populeuse, qui possédait jadis une voie de grand transit et à laquelle cet avantage fut enlevé. Elle veut aujourd'hui, grâce à des sacrifices considérables, bénéficier des moyens de transport qui sont devenus une condition indispensable du transit moderne. Des subventions considérables ont été faites en faveur de ce chemin de fer. En matière de chemins de fer, de telles considérations sont assez puissantes pour autoriser pleinement l'application de l'art. 17, sans qu'il soit besoin d'en forcer l'interprétation, cela surtout si l'on tient compte de la grandeur de la Suisse. L'art. 17 ne peut être compris dans ce sens qu'il donne aux Chambres le droit de n'intervenir que suivant leur bon plaisir. Sa signification a une plus grande portée. Notre législation actuelle sur les chemins de fer date d'une époque où l'on s'exagérait la difficulté d'établir des chemins de fer dans notre pays; elle laisse aux Compagnies et aux Cantons une compétence très-grande et les droits que l'on réserve à l'Etat sont peut-être trop infimes. De ces droits, celui qui est consacré à l'art. 17 de la loi sur les chemins de fer, est justement le plus important. Son but est d'ouvrir une voie à la liberté de transit. Lorsque les conditions qu'il impose sont remplies, les Chambres n'ont pas seulement le *droit*, mais c'est aussi leur *devoir* de l'appliquer. Elles comprendraient bien mal la tâche qui leur incombe de conserver et d'augmenter le bien public, si elles la négligeaient, alors qu'elles peuvent accorder à une partie considérable du pays les bienfaits d'une voie ferrée et si elles voulaient laisser aux contrées plus heureuses la jouissance exclusive de ce moyen de transport, en d'autres termes si elles donnaient au monopole la préférence sur le bien public. Et, alors même qu'il ne s'agirait que d'une ligne toute locale et n'intéressant point

une partie considérable du pays, ce qui a cependant lieu dans le cas actuel, l'art. 17 devrait encore trouver ici sa place. Les grandes lignes sont pour la plupart établies, les besoins locaux se font aujourd'hui sentir et c'est avec droit que l'on demande que le réseau soit parfait pour faire participer à ce moyen de transport le plus grand nombre de localités possible. Les efforts considérables faits dans ce sens, les sacrifices que s'imposent si volontiers les Cantons et les communes, méritent d'attirer notre attention et justifient en tout point notre sympathie et notre concours. L'art. 17 ne doit-il pas profiter à ces lignes locales? Ne doit-il profiter qu'à quelques lignes principales? *Nous ne le pensons pas.*

Le Conseil fédéral considère comme condition préalable pour l'application de l'art. 17 la preuve que les projets présentent une certaine garantie d'exécution. Le Conseil d'Etat du Canton de Fribourg conteste l'existence de ces garanties dans le cas particulier. Votre Commission partage sans doute l'opinion du Conseil fédéral que l'application de l'art. 17 demande des projets sérieux et présentant des garanties d'exécution prochaine. Ce ne peut être la tâche des Chambres de trancher des conflits de ce genre en vue de projets vagues et de possibilités éloignées, et d'ordonner une application éventuelle de l'art. 17, qui donnerait ainsi lieu à de graves abus. Mais, contrairement à l'opinion du Conseil d'Etat du Canton de Fribourg, nous pensons que la condition préalable, exigée par le Conseil fédéral, a été réellement remplie dans l'espèce. Les Cantons de Vaud et celui de Berne se sont intéressés pour des sommes considérables dans cette entreprise, sans parler des subventions de toutes les localités que touche la ligne. Et l'on n'en est pas resté aux paroles. Ainsi la population du Canton de Vaud a voté pour la construction de cette ligne une

subvention de	fr. 1,500,000
Les communes des districts vaudois intéressés	» 885,750
Les districts fribourgeois du Lac	» 698,000
La commune d'Aarberg	» 200,000
Le Canton de Berne	» 600,000
Il faut ajouter Corcelles qui, d'après les derniers renseignements, fait une subvention de	» 50,000

Ces subsides font une somme totale de . fr. 3,933,750

Sur ces bases, des maisons sûres ont offert de livrer encore fr. 4,000,000 (la construction de la ligne doit coûter en tout, suivant des hommes experts, 9 à 10 millions de francs) et de se charger de la construction (voir le message du Conseil fédéral). Ces données prouvent en suffisance qu'il ne s'agit point ici de

projets peu mûris, mais bien d'une entreprise sérieuse pour l'exécution de laquelle de solides garanties ont été cherchées et trouvées.

Les conditions préalables d'une concession forcée nous paraissent donc entièrement remplies.

Le Gouvernement fribourgeois conteste d'autre part qu'une concession forcée soit ici possible, vu qu'il n'y a pas *refus positif* de sa part. Cette objection, un peu spécieuse suivant nous, est basée sur les motifs suivants. On refuse sans doute la concession telle qu'elle est demandée, mais on fait des offres équivalentes. On accorderait ainsi :

- a. une ligne longitudinale qui viendrait se souder à la ligne d'Oron au nord de Vauderens (avant Romont) et opérerait la communication des districts de la Broye et du Lac avec Fribourg ;
- b. une ligne transversale avec certaines modifications, enfin
- c. la longitudinale elle-même avec le tracé demandé, pourvu que l'on adoptât le système de chemin de fer à écartement de voie réduit, ce qui ne permettrait pas le passage direct sur les grandes lignes.

Telles seraient en résumé les déclarations du Gouvernement de Fribourg, si nous les avons bien comprises.

Le Conseil d'Etat, dans les développements qui suivent, soutient qu'il n'est pas ici question d'un refus de concession, et, pour donner à cette manière de voir quelque apparence de raison, il interprète l'art. 17 dans ce sens « que la Confédération n'est autorisée à intervenir que lorsque la ligne demandée « ou une ligne semblable » « n'a pas été accordée ». Or l'art. 17 ne dit pas un mot d'offres équivalentes ou de « ligne semblable ». Une ligne transversale n'est point ce que demandent le Comité intercantonal, les Cantons et les communes ; il n'est point indifférent non plus au Canton de Vaud d'avoir, en place de la ligne demandée, une ligne longitudinale qui laisse Moudon en dehors du tracé et qui, joignant la ligne d'Oron beaucoup plus au nord, devient une simple ligne locale. Les subsides décrétés seraient du reste aussitôt retirés. Enfin une ligne à écartement de voie réduit, qui ne pourrait jouir des avantages éminents de l'unité technique pour la jonction avec d'autres lignes, est encore bien moins ce que l'on désire. Toutes ces modifications constituent en effet *autre chose* que ce que l'on demande. *Mais on ne veut pas accorder ce qui est demandé et au fond on le refuse positivement.* Nous nous trouvons ainsi dans les conditions de l'art. 17.

Et de fait n'est-ce pas en première ligne aux Cantons et aux localités intéressés à désigner le tracé de la ligne qu'ils demandent ? Ils apportent leur argent, c'est donc à eux à déterminer les stations et les localités que la ligne doit desservir. On ne peut pourtant pas soutenir que l'on ne refuse pas leur demande lorsque l'on change les communications et le tracé de leur ligne. Il ressort évidemment des dernières adresses des intéressés, ainsi que des adresses précédentes, que ces modifications ne les satisfont en aucune manière et que les offres faites ne peuvent être considérées comme équivalentes puisqu'ils les refusent catégoriquement. Suivant toute prévision, une ligne transversale ne se fera du reste pas longtemps attendre, une fois que les trois lignes longitudinales auront été établies ; bien au contraire, la ligne pour laquelle on demande aujourd'hui une concession n'excluera non-seulement pas la ligne équivalente proposée, mais en favorisera au contraire l'exécution. — Il va sans dire que le Canton de Vaud ne refusera pas une concession pour une ligne transversale, mais se laissera appliquer même poids et même mesure.

Basée sur les considérations qui précèdent, votre Commission estime qu'au point de vue de la forme comme au point de vue du fond les conditions nécessaires à l'application de l'art. 17 ont été remplies dans l'espèce.

b. La Confédération s'est-elle engagée par des décisions précédentes des Chambres à rejeter la demande actuelle de concession forcée ?

Si la Confédération s'est engagée vis-à-vis de la Compagnie de la ligne d'Oron et du Canton de Fribourg, elle doit tenir sa parole ou s'en délier, cela s'entend de soi. Nous pensons avec le Conseil fédéral que cet engagement n'existe pas et nous puisons cette conviction essentiellement dans les décisions des Chambres fédérales sur lesquelles s'appuie le Conseil d'Etat du Canton de Fribourg. Pour ne pas remonter trop haut, nous ne relèverons que les décisions qui, suivant notre opinion ne différant guère *en ce point* de celle du Gouvernement fribourgeois, doivent être prises en considération dans cette question.

Ces décisions sont les suivantes :

- a. Ratification de la concession forcée du 23 Septembre 1856.
- b. Arrêté fédéral sur la demande du Gouvernement vaudois d'une concession forcée pour une ligne passant par Morat, contre le Canton de Fribourg, du 31 Juillet 1857.

- c. Décision des Chambres fédérales concernant le conflit de compétence soulevé par le Canton de Vaud le 19 Décembre 1857; enfin
- d. Arrêté fédéral concernant la demande de la Compagnie d'Oron sur l'exclusion de lignes concurrentes, du 23 Décembre 1857.

L'acte de ratification de la ligne d'Oron, du 23 Décembre 1856, ne nous paraît point du tout justifier les prétentions du Gouvernement de Fribourg. L'acte de concession *cantonal* donnait sans doute à la Compagnie des droits exclusifs, en ce sens que le *Canton* s'engageait à ne point concéder de lignes concurrentes pendant un temps déterminé, mais l'acte de ratification fédéral dit textuellement à cet égard dans son article 8 :

« L'article de la convention concernant l'exclusion d'autres lignes de chemins de fer ne doit en particulier pas empiéter sur les droits qui compétent à l'Assemblée fédérale en vertu de l'art. 17 de la loi précitée (loi sur les chemins de fer). »

La Confédération, ici comme ailleurs, s'est réservé de la manière la plus catégorique et la *plus solennelle*, d'ouvrir à la circulation les voies ferrées que les Cantons auraient refusé de concéder. La Compagnie d'Oron et le Canton de Fribourg ne pouvaient donc avoir aucun doute sur le fait que ces réserves, accordées par les Cantons, *n'ont pas de valeur* auprès de la Confédération.

b. Une concession forcée contre Fribourg pour la ligne de Morat a sans doute été refusée au Gouvernement du Canton de Vaud à diverses reprises (voir les arrêtés cités sous lettres b et c). Mais il n'est résulté de là aucun droit pour la Compagnie de la ligne d'Oron, dont la position vis-à-vis de la Confédération reste nettement déterminée par l'acte de ratification, cité plus haut, du 23 Septembre 1856. La Compagnie de la ligne d'Oron ne saurait tirer de droits d'actes passés entre tierces personnes (Vaud et la Confédération). Du reste le refus d'accorder la demande du Gouvernement vaudois n'était pas un refus pour toujours, mais il avait sa raison d'être dans les circonstances du moment et ne peut être opposé aujourd'hui où ces circonstances ont changé du tout au tout. De tels refus n'empêchent pas et n'empêcheront jamais de tenir compte des changements survenus dans l'état des choses. Les demandes de concession ont en vue les circonstances du moment où elles sont faites, sans qu'il soit nécessaire de le dire. Mais la question des chemins de fer a bien changé aujourd'hui, pour la ligne d'Oron en particulier. Jadis l'adoption de la ligne de Morat, à la dévotion de l'Ouest-Suisse et joignant la ligne du Central, aurait rendu la ligne d'Oron impossible. C'était du moins à la manière de voir de la majorité des Chambres. On

ne pensait pas alors que deux lignes principales puissent trouver place l'une à côté de l'autre et les besoins locaux n'osaient pas encore se manifester ; ils n'avaient pas encore le sentiment de leur propre raison d'être. La ligne de Morat d'alors et la ligne de la vallée de la Broye d'aujourd'hui sont dans leur tracé et leurs buts choses différentes. Aussi le refus de la concession demandée par le Canton de Vaud ne donne à la Compagnie du chemin de fer d'Oron absolument aucun droit. Dans le conflit de compétence soulevé par le Canton de Vaud le 19 Décembre 1857 (lettre c) une partie des Commissions des Chambres fédérales voulait sans doute motiver ce refus par le fait que la Compagnie du chemin de fer d'Oron pouvait opposer à la demande du Canton de Vaud un droit acquis. Mais les Chambres, en repoussant ces motifs, ont donné une nouvelle confirmation à notre manière de voir.

Le Gouvernement fribourgeois s'appuie surtout sur l'arrêté fédéral du 23 Décembre 1857. La Compagnie du chemin de fer d'Oron s'était enfin adressée directement aux Chambres et avait demandé que le droit d'exclusion qui lui était reconnu dans la concession cantonale soit sanctionné par la Confédération pour le terme de 20 ans, c'est-à-dire que la Confédération renonce en faveur de la ligne d'Oron à l'application de l'article 17 de la loi sur les chemins de fer pour une durée de 20 ans. Et cependant les majorités des chambres, favorables à la ligne d'Oron, ne purent se décider à abandonner les droits que leur confère l'article 17. Les Chambres pressentaient alors déjà l'importance que devait acquérir bientôt cet article dans l'intérêt du pays. Le dispositif de cet arrêté, dispositif concluant du reste, porte : « Il ne sera pas donné autrement suite à la demande du Comité d'administration de la ligne d'Oron et du Gouvernement de Fribourg. » Les droits de la Compagnie vis-à-vis de la Confédération restent réglés par l'arrêté de ratification du 23 Septembre 1857. Le Conseil d'Etat du Canton de Fribourg relève les termes d'un considérant dont nous parlerons tout à l'heure, ainsi que les lacunes du rapport de la majorité de la Commission à ce sujet, mais il ne parle pas du dispositif si concluant de l'arrêté refusant la demande de la Compagnie. La Commission était unanime sur ce point. Le rapport de la Commission s'exprime entre autres comme suit :

« Le refus de la concession d'une ligne de Morat ne peut avoir en aucune façon pour conséquence que la Confédération ait accordé à la ligne concédée des privilèges spéciaux, etc. Mais les Chambres, bien au contraire, se sont réservé, vis-à-vis du droit d'exclusion donné par le Canton de Fribourg à la Compagnie de l'Oron pour le terme de vingt ans, d'appliquer à l'avenir l'article 17, comme

dans toutes les autres concessions, en d'autres termes elles ont affirmé leur droit de tenir compte des intérêts généraux, si jamais la position devait changer, etc. »

C'est ainsi que s'exprime le rapport de la Commission, et cette manière de voir est autorisée par le refus de la demande principale.

Le second considérant de cet arrêté fût ajouté comme une sorte de fiche de consolation. Il dit en résumé « que le refus réitéré de « la concession de la ligne de Morat offre les garanties qui sont « propres à protéger les intérêts justifiés des pétitionnaires, sans « toutefois porter atteinte à l'article 17 de la loi sur les chemins « de fer. » Mais ce considérant ne peut pourtant pas détruire le dispositif unique du rejet de la demande. Ajoutons en outre que la ligne qui est aujourd'hui en question n'est plus l'ancienne ligne de Morat, que les circonstances actuelles sont autres. Que l'on pense à la création des chemins de fer du Jura, au percement du Mont Cenis, au développement qu'ont pris dès-lors les chemins de fer de la Suisse occidentale, et l'on ne pourra songer à voir dans ces paroles de consolation, qui ne constituent point du tout le dispositif de l'arrêté, un engagement, même moral, de la part de la Confédération. Et puis cette déclaration eût-elle une valeur, offrit-elle une garantie quelconque, nous pensons qu'aux yeux même de l'actionnaire le plus crédule elle doit avoir une valeur moindre que la demande principale qui ne portait cependant que sur un droit d'exclusion pendant 20 ans, ce qui fut refusé. Dès-lors jusqu'au jour où commencera l'exploitation de la ligne de la Broye, il n'y aura pas moins de 17 ans d'écoulés. La déclaration que l'on oppose aura donc rempli son but, elle a même plus tenu qu'elle ne *promettait*. Aussi nous estimons que la Confédération n'est ni juridiquement ni moralement liée vis-à-vis du Canton de Fribourg dans l'application de l'art. 17 de la loi sur les chemins de fer à la concession actuelle. Le Canton de Fribourg ne peut pas non plus se prévaloir de sa position économique en face de l'article 17 précité et du devoir de la Confédération de l'appliquer. Nous ne pouvons, nous ne devons pas refuser à une partie du pays le moyen moderne de transport par voies ferrées par le motif qu'une concession pourrait diminuer les recettes d'une autre ligne. L'article 17 même s'y oppose.

La Confédération a assisté avec un vif intérêt aux luttes économiques qui ont si cruellement éprouvé le Canton de Fribourg; les efforts énergiques de cet Etat pour supporter dignement une si lourde charge ont commandé son respect, et nous nous réjouissons tous de voir sa position s'améliorer. Mais la crainte que la concession actuelle ne retarde cette amélioration ne doit point nous empêcher

de faire notre devoir à l'égard d'autres parties du pays. Nous partageons du reste la manière de voir du Conseil fédéral dans son message, c'est que les craintes de Fribourg ne sont pas fondées. Car, si cette nouvelle ligne, qui n'est cependant pas indépendante et n'accaparera point le transport (à l'exception du transit local), enlève à la ligne d'Oron quelques bénéfices, elle lui en procure bien d'autres en augmentant le transit soit au Nord soit au Sud. Du reste, le développement qu'ont pris les chemins de fer de la Suisse occidentale ne nous permet pas de craindre que la situation de la Compagnie de la ligne d'Oron puisse en somme empirer.

Votre Commission a exprimé dans le temps auprès du Conseil fédéral le vœu que l'on cherchât à concilier les parties. Mais dans l'état actuel des choses elle doit s'avouer que, suivant la manière de voir du Conseil fédéral, la conciliation est impossible. Les propositions d'arrangement faites par Fribourg sont connues depuis longtemps déjà des autres parties (Vaud et Berne). Mais les pièces montrent que ces propositions ont été rejetées de la manière la plus catégorique. Les subventions considérables que l'on a réunies une à une et à grand'peine pour cette ligne tomberaient l'une après l'autre à chaque modification. Les choses en sont venues trop loin, la manière de voir différente de chaque partie est trop arrêtée pour que l'on puisse espérer encore quelque chose de démarches conciliatrices. C'est pourquoi la majorité de la Commission en fait abstraction. Fribourg a sa voie ferrée qui traverse le Canton dans toute sa longueur. On veut enfin tenir compte des intérêts de Morat en accomplissant ainsi la réconciliation des différentes parties du Canton. Le rapporteur défendait jadis le bon droit du Canton de Vaud et du district de Morat. Il se réjouit de voir que les choses ont assez changé et que les chemins de fer en Suisse se sont assez développés pour qu'il puisse être fait droit à la demande des contrées intéressées à la concession actuelle.

La majorité de la Commission conclut à l'adoption des propositions du Conseil fédéral.

Berne, le 12 Juillet 1871.

Au nom de la Commission,

Le Rapporteur:

C. Kappeler.

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

**RAPPORT de la majorité de la Commission du Conseil des Etats pour les chemins de fer
concernant la demande d'une concession forcée au 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	244-254
Page	
Pagina	
Ref. No	10 062 012

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.