

EDITION SPECIALE INAUGURATION 28 août 2012

Quai Julien-Schaller

(1807-1871) Conseiller d'Etat - Initiateur
du chemin de fer Lausanne-Fribourg-Berne

Histoire fribourgeoise

LE TRAIN À VAPEUR DÉBARQUE À FRIBOURG GENÈSE D'UNE AVENTURE (1845-1862)

Les chemins de fer et leur établissement sur le territoire cantonal sont des sujets qui ont passionné les Fribourgeois au XIXe siècle.

La voie ferrée reliant Berne à Lausanne passera-t-elle par la vallée de la Broye ou par Fribourg ? S'il passe par la capitale, le rail utilisera-t-il un itinéraire par Bulle ou par Romont ? Comment financer ces immenses infrastructures ?

Ces questions préoccupent les Fribourgeois de 1845 à 1862. C'est cette grande aventure qui est présentée ici, à l'occasion du cent-



cinquantième anniversaire de l'ouverture de la ligne ferroviaire Lausanne-Fribourg-Berne (L-F-B) en septembre 2012.

Les débuts des chemins de fer

La première voie ferrée est exploitée dès 1825 en Angleterre. Le chemin de fer gagne le continent : la Belgique, la France et les Etats allemands développent leur réseau ferré. La Suisse est très en retard : elle ne compte qu'une quinzaine de kilomètres de rail (Zurich-Baden et Bâle-Saint Louis) en 1847. La naissance de l'Etat fédéral (1848) et la bonne conjoncture économique des années 1850-1860 permettent de doter le pays d'un réseau dense.

Route et rail avant 1848

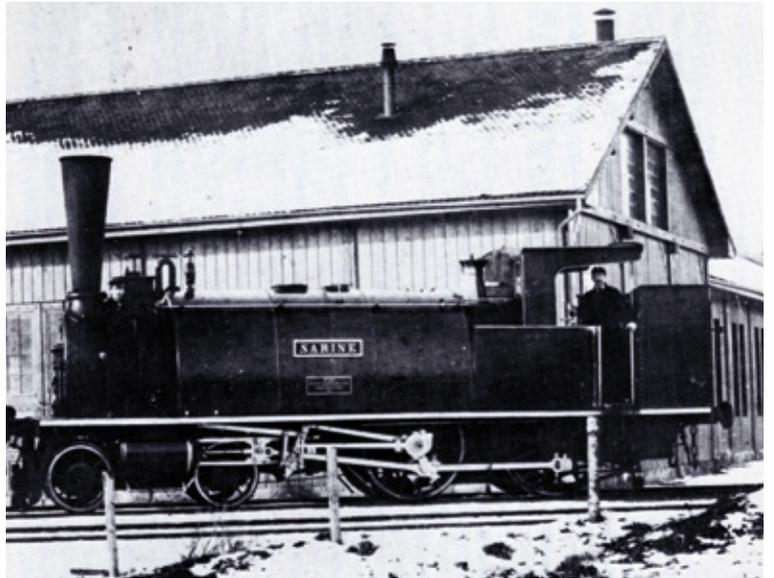
Le canton de Fribourg contrôle partiellement trois des itinéraires traversant la Suisse occidentale : Berne-Morat-Payerne-Lausanne, Berne-Fribourg-Romont-Lausanne et Berne-Fribourg-Bulle-Vevey. Les gouvernements successifs privilégient l'axe Berne-Fribourg-Bulle-Vevey, qui parcourt le canton dans toute sa longueur. Avant 1848, il s'agit de contrôler le plus de kilomètres sur les routes postales, sources de profit, et de détourner le trafic routier, soumis aux péages, sur le sol cantonal.

Le gouvernement issu de la révolution libérale de 1830 se lance dans une politique routière dynamique. Il favorise nettement l'axe passant par la capitale et par Bulle, qualifié de « colonne vertébrale du canton ». Il soutient les projets privés de Joseph Chaley (1795-1861), visant à réaliser deux ponts suspendus à Fribourg.

Le chemin de fer fait son apparition dans les affaires cantonales en 1845 : une entreprise anglaise souhaite réaliser une ligne de Genève à Constance passant par Lausanne-Fribourg-Berne-Lucerne et Zurich. Constatant que cette ligne passerait au nord de la capitale, le gouvernement mandate l'ingénieur Stuckart, qui étudie un tracé plus favorable, reliant les centres de population du canton. Des citoyens forment des comités ferroviaires à Fribourg et à Morat, soutenant des tracés divergents. Cette effervescence ferroviaire cesse au moment de la guerre du Sonderbund en 1847.

Un régime radical modernisateur (1848-1856)

Les radicaux fribourgeois s'emparent du pouvoir en



Locomotive 2/4 couplée «La Sarine» N° 10 à Fribourg

novembre 1847, à la suite de la défaite des troupes du Sonderbund. Les conservateurs, favorables à « l'alliance particulière », sont discrédités. Lorsqu'ils ne sont pas aveuglés par l'idéologie, les radicaux réalisent une œuvre considérable : Code civil, Code pénal, loi sur la santé publique, loi sur l'organisation du Conseil d'Etat et loi sur les routes.

Les communications sont jugées prioritaires par le nouveau régime. L'enjeu est de sortir Fribourg de l'isolement qui est le sien dans le nouvel Etat fédéral. Le Conseil d'Etat écrit en 1848, dans son premier rapport de gestion :

« ...une population isolée des autres se flétrit, se dégrade et devient tôt ou tard la victime de l'erreur ou de la tyrannie. En revanche, les voies de communication établissent entre les peuples une communauté de vue et d'intérêt aussi favorable au progrès des idées qu'à celui de la liberté. »

La modernisation des routes est une des premières préoccupations des radicaux, qui y consacrent 20 à 25% des dépenses de l'Etat. Ils mettent au point la loi sur les routes de 1849, si moderne qu'elle restera en vigueur jusqu'en 1923 ! Cette loi crée un réseau de 472 kilomètres (234 kilomètres selon la loi de 1830). Le régime radical conçoit un réseau routier dense et commence à le réaliser. Il construit le Pont de la Glâne. Il fait procéder au rachat des péages



A gauche: James de Rothschild, (1792-1868): banquier de Paris et pionnier des chemins de fer français et suisses. Il finance la ligne Berne-Fribourg-Lausanne.

A droite (de g. à dr.): Les frères Isaac (1806-1880) et Emile Pereire (1800-1875), banquiers parisiens et concurrents des Rothschild pour la construction des chemins de fer en suisse occidentale.



privés pour les ponts suspendus de la capitale : le Grand Pont et le Pont du Gottéron. On comprend donc que les hommes au pouvoir de 1848 à 1856 se sentent concernés par un nouveau moyen de communication : le chemin de fer !

Une question ferroviaire complexe

La question de la ligne devant relier l'arc lémanique à la région bernoise est une affaire complexe qui comporte trois dimensions :

- Une dimension internationale : le Crédit mobilier des frères Pereire et la Réunion financière des Rothschild se disputent les tracés en France et en Suisse. Les Pereire soutiennent le projet par la vallée de la Broye, alors que les Rothschild soutiennent le tracé par Fribourg.
- Une dimension intercantonale : les autorités fribourgeoises sont favorables à une voie ferrée passant par le cœur du canton, alors que le Conseil d'Etat vaudois veut réaliser une ligne par Payerne et Morat.
- Une dimension cantonale : les districts du Lac et de la Broye veulent une ligne les irriguant, alors que la Singine, la Sarine et les districts du sud espèrent une ligne sur leur territoire.

Dans ce jeu complexe, le leader des radicaux, Julien Schaller (voir sa biographie ci-dessous), est une pièce essentielle dans la défense des intérêts du canton.

La phase des études de tracés (1850-1852)

L'Etat fédéral suisse naît en 1848. Ses dirigeants radicaux, munis de peu de moyens financiers, mènent une politique ferroviaire prudente : la construction du rail sera laissée au secteur privé pendant un demi-siècle, la Confédération jouant un rôle d'arbitre en cas de conflit entre des concessions cantonales. Le Conseil fédéral fait procéder à des études par des experts : leurs rapports suscitent de vives réactions, car ils prévoient une ligne Genève-Morges-Yverdon-Soleure-Zurich qui évite Lausanne, Fribourg et Berne !

Les gouvernements cantonaux protestent, car le chemin de fer est perçu comme un enjeu essentiel : il permet de transporter voyageurs et marchandises à des vitesses trois fois supérieures et à des coûts

divisés par deux, par rapport à ceux des diligences, des chars ou du transport fluvial.

Le Conseil fédéral consulte les cantons. L'Etat de Fribourg défend le tracé reliant Berne-Fribourg-Romont-Lausanne (9 janvier 1850) déjà étudié par son mandant l'ingénieur Stuckart. Connaissant les projets pour la vallée de la Broye, le Conseil d'Etat ne veut pas tout miser sur une seule carte et il décide d'engager l'ingénieur polonais Stryjenski, afin d'établir les plans d'une ligne Berne-Fribourg-Payerne. Ce tracé représente une solution de repli pour les autorités cantonales : il irrigue la Singine, la Sarine et la Broye. Elles demandent aussi à Stryjenski d'étudier des variantes avec leur coût.

Le rapport dressé par Stryjenski conclut à la réalisation de plusieurs lignes, mais à des coûts fort différents :

- Berne-Laupen-Morat-Payerne, 5'900'000 de francs ;
- Berne-Thörishaus-Fribourg, 8'012'000 de francs ;
- Berne-Morat-Payerne-Yverdon, 15'000'000 de francs ;
- Berne-Fribourg-Romont-Lausanne, 30'000'000 de francs.

On constate que le relief tourmenté du Plateau fribourgeois joue en défaveur des projets passant par le centre du canton. Le Conseil d'Etat doit étudier des arguments économiques et démographiques pour défendre les tracés reliant la capitale au réseau ferré. Il sait aussi qu'il faudra que le canton « mette la main à la poche ».

La tension monte (1853-1854)

Le danger devient évident lorsque deux sociétés ferroviaires obtiennent des concessions fédérales pour une ligne Morges-Lausanne-Yverdon et pour une voie ferrée Genève-Lausanne-Payerne-Morat-Olfen. Ces deux entreprises fusionnent en 1853 pour devenir la Compagnie de l'Ouest suisse. Face à cet adversaire, le Conseil d'Etat défend inlassablement les intérêts fribourgeois lors de conférences ferroviaires intercantonales. Il soutient discrètement les efforts du Comité central des chemins de fer, mené par le syndic de Fribourg Cuony et favorable à un tracé par le centre du canton.

Le canton de Fribourg est bientôt sollicité par la

Karl von Etzel (1812-1865)

Né à Heilbronn en Allemagne, fils d'un inspecteur des bâtiments. Ingénieur des chemins de fer, d'abord à Paris où il se rend en 1835 (ligne de Versailles) et à Vienne, puis au service de l'Etat du Wurtemberg avec le titre d'inspecteur des bâtiments. Il construit le tunnel de Rosenstein près de Stuttgart, la gare de Stuttgart et le viaduc de Bietigheim terminé en 1853. Ingénieur en chef de la Compagnie du Central-Suisse (1852), auteur en 1854 du projet de gare provisoire de la Lange Gasse 84-86 à Bâle (tronçon Bâle-Liestal). Chef des travaux de l'Union-Suisse. Il édifie aussi entre 1856 et 1858 l'immeuble de la Banque de Bâle (Marktplatz 11).

Casimir Aleksander Stryjenski (1804-1875)

Né à Bialystok (Prusse,auj. Pologne). Ecole militaire à Varsovie. S. participa à la guerre russo-turque (siège de Varna en 1828). Lors de l'insurrection polonaise (1830-1831), il devint capitaine. Réfugié en Suisse, il s'installe dans le canton de Berne en 1833, puis à Genève en 1839. Employé dans l'administration genevoise, il participe aux travaux de la carte Dufour (canton de Fribourg) et dessine des cartes scolaires (Fribourg et Genève). En tant qu'ingénieur, il est mandaté en 1850 par le Conseil d'Etat de Fribourg pour étudier différentes variantes de lignes de chemin de fer traversant le canton.

Compagnie de l'Ouest suisse, qui demande une concession sur le territoire fribourgeois, dans la Broye et dans le Lac. Le gouvernement et le parlement amendent le projet de convention en ajoutant :

« Si, après de nouvelles études que le Conseil d'Etat et la Compagnie font faire, il est démontré que la direction par ou près de la ville de Fribourg soit possible, sans être plus onéreuse pour la Compagnie, notamment aussi lorsque la possibilité de cette direction étant reconnue, la différence de la dépense de construction ne serait pas à la charge de la Compagnie, elle devra, à la réquisition du Conseil d'Etat, la préférer à la ligne par Morat. »

Cette décision fribourgeoise du 2 janvier 1854 amène la rupture des relations avec la Compagnie de l'Ouest suisse. Une bataille de chiffres commence. Un rapport rédigé par l'ingénieur Etzel, mandaté par le Conseil d'Etat, conclut qu'une ligne Thörishaus-Fribourg-Payerne coûterait 9'180'000 francs, alors que celle reliant Thörishaus-Morat-Payerne reviendrait à 8'100'000 francs. La Compagnie de l'Ouest suisse estime que le surcoût serait de 3'200'000 francs. Le Grand Conseil fribourgeois charge le Conseil d'Etat, en novembre 1854, de ne pas accorder de concession par Morat en l'état, de négocier une concession pour une ligne par Fribourg et de faire un rapport : « sur les sacrifices qu'il estime pouvoir être imposés au canton de Fribourg, afin de faciliter la ligne la plus longue sur son territoire. »

Le « conflit du Chemin de fer de l'Ouest » (1855-1856)

Le Conseil d'Etat, sous l'impulsion de Schaller et Biemann, tente de trouver une entreprise prête à construire une voie ferrée passant par le centre du canton. Il négocie avec le Centralbahn, qui détient déjà la ligne Bâle-Berne. Ces négociations échouent durant l'été 1855, car le Crédit Mobilier des frères Pereire, qui possède déjà la Compagnie de l'Ouest suisse, acquiert le Centralbahn.

Julien Schaller et Biemann ne se résignent pas et agissent. Ils font entrer deux libéraux-conservateurs,

Jean-Augustin Cuony (1803-1885)

Né à Fribourg, fils d'un potier alsacien naturalisé en 1809. Collège Saint-Michel à Fribourg, puis philosophie et théologie à Lucerne (1823). Patente de notaire en 1840. Secrétaire-adjoint au Conseil communal (1828), premier secrétaire de ville (1832-1840), suppléant au tribunal du district de Fribourg (1837), greffier du tribunal du district allemand (1840-1848), juge de paix (1848-1849). Président du tribunal de commerce (1868-1876). Libéral, C. entre en 1844 au Conseil communal de Fribourg: il est syndic de 1848 à 1857 lorsque le gouvernement cantonal est radical. Membre fondateur de la Caisse hypothécaire (1853).



von der Weid et Bondallaz, au Conseil d'Etat, afin de créer une union sacrée en faveur du rail par Fribourg. Le Conseil d'Etat autorise aussi le retour de l'évêque Marilley, alors exilé, ce qui tend à apaiser le conflit religieux à l'intérieur du canton. Ces mesures sont bien destinées à unir les esprits. Le journal radical Le Confédéré ne s'y trompe pas, le 1^{er} décembre 1855, en appelant « à la vraie fusion, celle des intérêts » et en voulant faire du Conseil d'Etat « un gouvernement de chemin de fer ».

Le Conseil d'Etat peut aussi compter sur l'appui de la municipalité radicale de la ville de Fribourg, qui s'engage à prendre pour deux millions de francs d'actions en faveur d'une ligne passant par la capitale.

Le gouvernement fait tout pour amener le rail à Fribourg. Julien Schaller négocie en secret, n'hésitant pas à intoxiquer ses adversaires au moyen de fausses nouvelles et à pratiquer le bluff. Le Conseil d'Etat propose au Grand Conseil que le canton de Fribourg construise, pour 9'000'000 de francs, la ligne Berne-Fribourg-Payerne. La majorité des députés suit le Conseil d'Etat : 51 oui contre 21 non. Les citoyens s'expriment par pétition : 6'563 soutiennent ce projet, alors que 7'535 s'y opposent. Les avis favorables émanent de la Singine, de la Sarine et de la Broye, alors que les opinions négatives proviennent du Lac et des trois districts du Sud. En réalité, ce projet est un leurre qui ne sert qu'à gagner du temps.

Dans le même temps, le banquier Urbain Schaller et le négociant François Goeldlin se rendent discrètement à Paris. Ils signent un projet de convention avec la Réunion financière des



Frédéric Biemann (1801-1865)

Né à Montagny. Etudes de droit à Fribourg, précepteur en Pologne. Receveur d'Etat, géomètre arpenteur. Député radical au Grand Conseil de 1838 à 1848. Préfet du district d'Estavayer de 1848 à 1850. Au Conseil d'Etat de 1850 à 1857, directeur des Travaux publics. B. fut avec Julien Schaller l'un des promoteurs du chemin de fer Berne-Fribourg-Lausanne.



Rothschild. Une concession de 99 ans est accordée à l'entreprise française, qui doit réaliser en cinq ans la ligne directe Berne-Fribourg-Lausanne. Le Conseil d'Etat accepte cette convention le 8 avril 1856. Le Grand Conseil l'adopte et accorde une subvention cantonale de 50'000 francs par kilomètre : 48 députés sont d'accord et 20 (Lac et Broye) manifestent leur opposition. On laisse ouverte la question du tracé par Bulle ou par Romont.

Comment réagissent les Chambres fédérales ? Il y a un conflit de tracés entre la concession de l'Etat de Vaud par la vallée de la Broye et celle de Fribourg par le centre du canton. La situation géopolitique favorise Fribourg. La Suisse vient d'être menacée par la Prusse dans le cadre de l'affaire de Neuchâtel, ancienne possession rattachée unilatéralement à la Confédération en 1848. Par ailleurs, la France de Napoléon III s'affirme de plus en plus sur le plan militaire. Les tensions internationales sont alarmantes. Les officiers membres du Parlement fédéral interviennent, notamment avec l'appui du général Dufour. Leur raisonnement est le suivant : une voie ferrée (Bienne-Neuchâtel-Yverdon-Lausanne) parcourt déjà les pieds du Jura, ce qui signifie que la sécurité nationale exige que la seconde ligne allant vers le Léman emprunte un itinéraire intérieur et passe par Fribourg. La demande de concession fribourgeoise l'emporte par 59 voix contre 47 au

Conseil national et par 24 voix contre 16 au Conseil des Etats (septembre 1856).

Reste à trancher entre Bulle et Romont. Le Conseil d'Etat s'appuie sur la convention signée avec la Réunion financière et les décrets cantonaux et fédéraux pour laisser l'entreprise française choisir, non sans que des études établissent quelle est la ligne la plus directe et la moins dispendieuse. Le 19 novembre 1856, ces études concluent qu'il faut passer par Romont et non par Bulle. Le tracé par Romont est plus court de six kilomètres. Son altitude maximale est de 80 mètres inférieure à celle de la ligne passant par la Gruyère. Son coût serait de 4'000'000 de francs moins onéreux.

Le canton de Fribourg a obtenu de haute lutte un tracé défendant ses intérêts. Julien Schaller peut être qualifié « d'initiateur du chemin de fer Berne-Fribourg-Lausanne ». Il ne pourra le réaliser comme conseiller d'Etat, car les radicaux sont écrasés lors des élections au Grand Conseil en décembre 1856. C'est la fin du régime radical à Fribourg.

La réalisation de la ligne Berne-Fribourg-Lausanne (1857-1862)

Fribourg ayant gagné la bataille des tracés, il lui reste à veiller à ce que la Compagnie du Lausanne-Fribourg-Berne (ci après L-F-B), aux mains des Rothschild parisiens, réalise la voie ferrée. Ce n'est pas une mince affaire, car les devis ont été trop optimistes : la ligne doit coûter 26 millions de francs, alors qu'elle sera construite pour 42 millions de francs, soit un dépassement de plus de 61% ! La difficulté des travaux a été sous-estimée : tunnels multiples, terrassements immenses et viaduc de Grandfey créent des surcoûts massifs.

Le nouveau régime libéral-conservateur doit affronter ces difficultés. Il reconnaît les capacités ferroviaires de Julien Schaller et fait élire celui-ci au Conseil des Etats pour la période 1857-1858. Le nouveau Conseil d'Etat nomme, comme son prédécesseur, une Commission des chemins de fer. Elle est composée de son leader, Hubert Charles, de son spécialiste ès rail, Alfred von der Weid, et de ... Julien Schaller ! Le responsable des Finances, Rodolphe Weck-Bussy, doit gérer l'appui à fournir au L-F-B. Cette entreprise a l'occasion d'acheter la ligne Genève-Versois pour 5 millions de francs. Cela

6 Chemins de fer de la Suisse-Occidentale. Lausanne-Fribourg-Berne. Service à dater du 15 octobre 1865.

Dist. Kil.	Taxes de Lausanne.				Simple course.		
	21	23	113	27	I.	II.	III.
Sion	—	5	—	4040	1045	715	526
St-Maurice	5435	617	940	4225	536	385	275
Vevey	605	740	4119	250	2	140	4
Lausanne . arr.	645	870	42	330	—	—	—
Genève . dép.	5425	670	950	45	660	455	330
Lausanne . arr.	630	825	455	350	—	—	—
— Lausanne B dép.	505	9	4215	455	—	—	—
5 La Conversion (Lutry)	518	913	4229	500	50	35	25
9 Grandvaux (Cully)	532	927	4244	523	4	70	50
43 Chexbres (Vevey)	546	941	4	537	150	105	75
21 Palézieux (Ch.-St-Denis)	610	1005	430	602	225	160	115
25 Oron	622	1017	444	615	275	195	140
31 Vauderens (Moudon)	638	1033	202	631	325	230	165
36 Siviriez	648	1043	214	641	375	265	190
41 Romont B	702	1057	240	656	425	3	215
46 Villaz-St-Pierre	712	1107	253	706	475	335	240
50 Chénens	722	1117	308	716	525	370	265
53 Cottens	728	1123	317	723	550	385	275
56 Neyruz	735	1130	326	730	6	420	3
61 Matran	745	1140	338	740	650	455	325
67 Fribourg B { arr.	755	1150	350	750	7	490	350
72 Guin { dép.	805	1215	415	805	—	—	—
78 Schmitten	816	1226	427	816	750	525	375
84 Flamatt	827	1237	441	827	825	580	415
89 Thörishaus	838	1248	458	838	875	615	440
93 Bümplitz	849	1259	510	849	925	650	465
96 Berne (Buffet) arr.	858	1268	521	858	975	685	490
	910	1270	535	910	1025	720	515

En haut: Horaire et prix des billets de trains sur la ligne L-F-B en octobre 1865. Le trajet de Lausanne à Fribourg prend alors un peu moins de 3 heures. (Les billets aller-retour valables dans la journée bénéficient d'une réduction de 20%!)

A droite: La première gare provisoire de Fribourg (1862-1873), ensuite remplacée par le bâtiment de l'actuelle «Ancienne gare». Avec la grande plaque tournante pour les machines et le dépôt des locomotives.

AEF Photographies 5046 A





Rodolphe Weck, dit « Weck-Bussy » (1826-1861)

Né à Fribourg dans une famille appartenant à la bourgeoisie privilégiée, fils de François Weck, député, préfet de Morat et juge au Tribunal d'Appel. Il est le frère cadet de Louis Weck-Reynold. Après des études au collège St-Michel, il s'occupe de ses domaines. Favorable au Sonderbund, il reste à l'écart de toute fonction publique sous le régime radical. Il est élu député de la Singine en décembre 1856 et entre au Conseil d'Etat, où il hérite de la Direction des Finances. Il doit exécuter la politique ferroviaire de Julien Schaller et soutenir à bout de bras la ligne L-F-B dont les frais de construction explosent. Il s'épuise à la tâche et meurt en 1861, à l'âge de 35 ans, à un moment où le financement du chemin de fer est le souci principal des autorités et de la population. Son frère reprendra la tâche de maintenir et rentabiliser la ligne L-F-B.



Louis Weck, dit « Weck-Reynold » (1823-1880)

Né à Fribourg, fils de François Weck et frère aîné de Rodolphe « Weck-Bussy ». Après des études au collège St-Michel à Fribourg, il occupe diverses fonctions administratives et militaires. Il ne se lance dans la politique qu'après la mort de son frère en 1861, au moment où le canton doit assumer la construction du chemin de fer et les dettes du Sonderbund. Conservateur prononcé, il devient député et conseiller d'Etat. Il reprend la Direction des Finances, département qu'il occupera jusqu'à sa mort. Conseiller aux Etat (1863-1866), puis conseiller national (1866-1880), auteur du compromis du Gottard (1878).

lui permet de contrôler un tronçon stratégique. Le Conseil d'Etat ratifie cet accord prometteur, le 28 août 1858. La même année, Julien Schaller lance l'idée d'un embranchement Bulle-Romont à la ligne du L-F-B. Cette initiative est favorable à l'entreprise, car elle amènera du trafic supplémentaire à la ligne principale.

L'année 1859 est beaucoup moins favorable au L-F-B. L'argent vient à manquer, car les actionnaires français n'investissent plus de capitaux. Les Rothschild ont atteint leur but en bloquant l'expansion des Pereire sur le réseau suisse et n'en demandent pas plus. Le L-F-B devient moins intéressant et, de plus, ses coûts de construction grimpent, ce qui promet moins de dividendes. Où trouver l'argent nécessaire pour finir le chantier ? L'Etat et le L-F-B signent une convention le 8 mai 1859. L'Etat prend plus d'actions de l'entreprise (12'000 au lieu de 4'000) et

Signatures sur le procès-verbal de la reconnaissance de la ligne de Lausanne à Fribourg et à la frontière bernoise. On remarque la signature de Louis Weck-Reynold, président du conseil d'administration, et d'Alfred von der Weid, l'un des directeurs de la Compagnie de la Suisse Occidentale.

AEF, Ponts et chaussées, Procès-verbal de reconnaissance, 1868

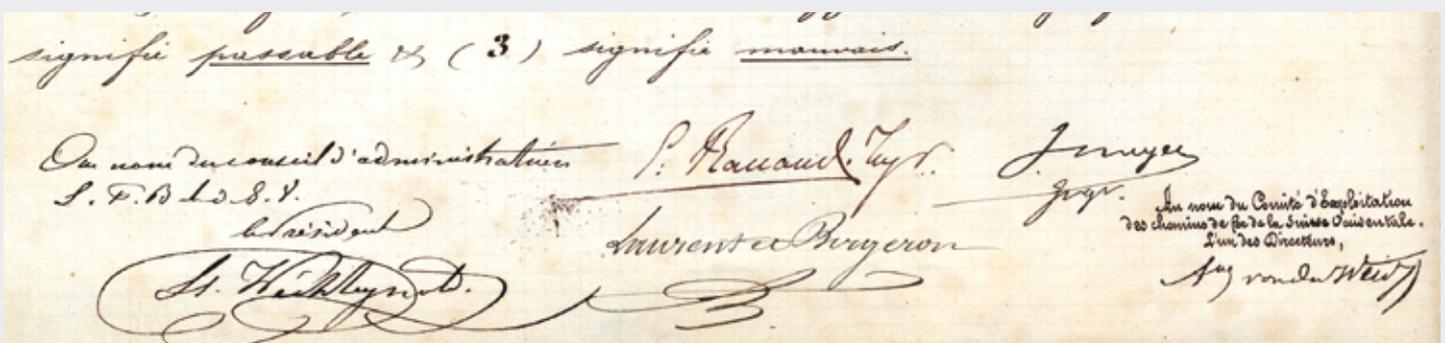
s'engage à libérer la somme de 1'500'000 francs jusqu'à la fin de l'année. Il est dès lors plus fortement représenté au conseil d'administration de la compagnie ferroviaire. Le Grand Conseil doit ratifier cette injection d'argent frais. Il le fait avec réticence : 42 députés pour et 34 contre.

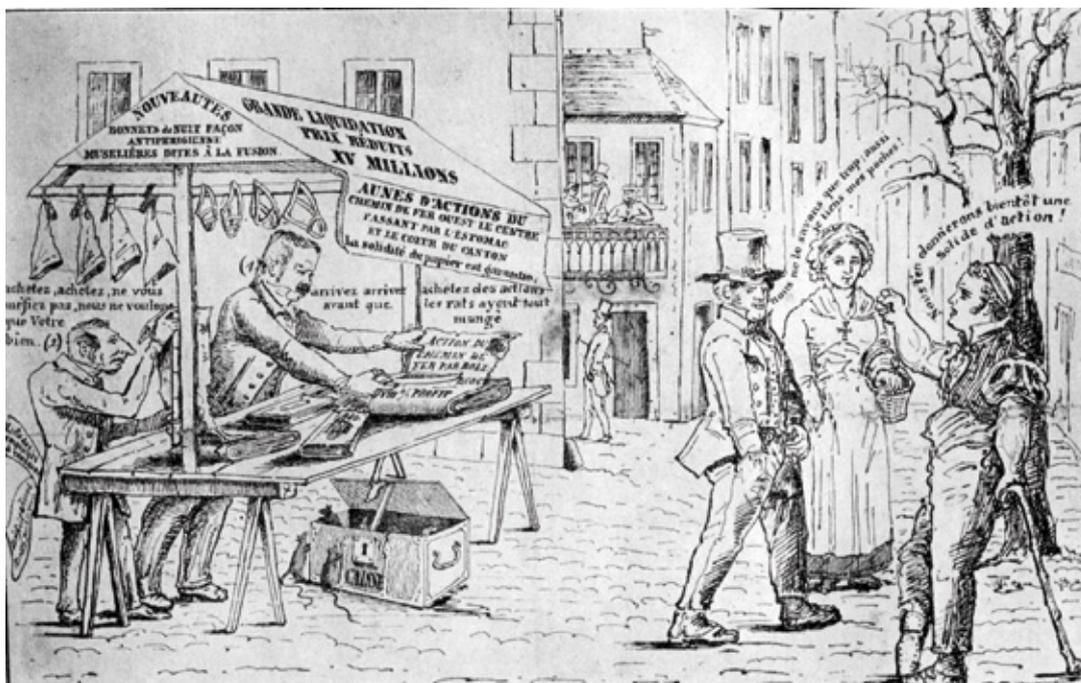
En 1860, les difficultés financières s'accroissent : le L-F-B est dans l'incapacité de lever de nouveaux capitaux. L'Etat vient à son secours : il se propose d'emprunter 16 millions de francs, qu'il prête ensuite au L-F-B. Les débats sont violents au Grand Conseil, mais le projet passe par 40 voix contre 35, avec la promesse de travaux routiers et portuaires d'un montant de 400'000 francs pour les

régions à l'écart du rail. Weck-Bussy s'épuise à la tâche et meurt à 35 ans, le 17 septembre 1861. Son frère aîné, Louis Weck-Reynold, lui succède aux finances cantonales. Il est le chef du régime libéral-conservateur de 1870 à 1880.

L'année 1862 commence mal : il manque encore 7,5 millions de francs pour terminer la ligne. Comme le crédit du L-F-B est faible, le Conseil d'Etat accepte de soutenir un emprunt en offrant aux banquiers prêteurs l'hypothèque qu'il détient sur la ligne. Cette action de postposer cette créance passe sans mal au Grand Conseil, tous voulant voir la ligne terminée.

La ligne est ouverte dans son ensemble les 2 et 3 septembre 1862. Pourtant, le L-F-B n'est pas au bout de ses difficultés : il lui manque, à la fin de l'année 1862, trois millions pour payer des travaux déjà effectués ou à réaliser urgemment. Weck-Reynold multiplie les contacts dans le monde bancaire, sans succès. L'Etat n'a pas d'autre choix que d'acquiescer le L-F-B en 1864. Il le cède, contre un gros paquet d'action à la Suisse Occidentale en 1872. Des emprunts de conversion, négociés par Weck-Reynold, permettent de diminuer les dettes étatiques.





Dans cette caricature, datant probablement de 1856, les conseillers d'Etat Julien Schaller (sous l'étalage à droite) et Frédéric Bielmann (à gauche) essaient sans succès de vendre des titres d'un emprunt pour le chemin de fer aux Gruériens. Seule image connue de Julien Schaller.

Qui était Julien Schaller ?

Julien Schaller est une figure originale de l'histoire fribourgeoise, qui mérite d'être mieux connue quant on sait le rôle majeur qu'il a joué dans les réformes des années 1848-1856 et dans l'aventure du rail évoquée ci-dessus. Il naît le 15 octobre 1807 à Fribourg. Il est le fils de Charles (de) Schaller (1773-1842) et de Marie-Elisabeth, née Daguët, tous deux issus de familles de la bourgeoisie privilégiée de la capitale. Son père est un homme politique libéral important : il est conseiller d'Etat et avoyer (1833-1835, 1837-1839), plusieurs fois chargé de missions diplomatiques délicates par la Diète fédérale. Il a la sagesse de renoncer à sa particule, en vrai libéral.

Julien Schaller est mis en pension, de 1813 à 1820, à l'abbaye de Rheinau, dirigée par un de ses oncles. Il y est maltraité et son frère aîné y meurt, ce qui déclenche chez Julien Schaller un fort esprit anticlérical. Il étudie ensuite au collège Saint-Michel, puis fait du droit aux universités de Freiburg in Breisgau et d'Heidelberg. Il décide de se vouer à l'art forestier et l'étudie à Munich, Interlaken, Villingen et à Aarau, auprès de la famille Zschokke. Il passe ses examens d'ingénieur forestier dans le canton de Fribourg en 1830 et devient inspecteur

général des forêts du canton. Parallèlement, il s'engage en politique. Il est conseiller communal de Fribourg (1843-1847) et député radical. Violamment opposé au Sonderbund, il participe à la tentative de putsch contre le gouvernement conservateur en janvier 1847. Le coup d'Etat échoue et Schaller est arrêté. Il s'évade et se réfugie dans le canton de Vaud, où son ami Druëy, conseiller d'Etat, le protège. Les troupes fédérales occupent Fribourg en novembre 1847. Schaller revient à Fribourg et prend siège dans le gouvernement provisoire, qu'il préside.

Après l'adoption de la nouvelle constitution, le Grand Conseil élit Schaller en 1848 et le réélit en 1855 au Conseil d'Etat, qu'il préside à deux reprises. Il quitte son poste à l'arrivée au pouvoir des libéraux-conservateurs (juin 1857). Au Conseil d'Etat, Schaller est à la tête de la Direction de l'instruction publique et des cultes (1848-1850), devenue Direction de l'instruction publique (1850-1855). Il refond entièrement le système de formation dans un sens radical et centralisateur. Il est l'auteur de la loi sur l'instruction publique de 1848 et de la loi sur l'enseignement agricole de 1851. Il est rédige aussi les règlements sur les écoles de filles (1849), sur les écoles primaires (1850), sur la construction des maisons d'écoles (1854) et sur l'enseignement ménager (1855). Il est l'initiateur de la loi de 1850 sur l'administration civile des biens du clergé. En 1856-1857, il passe à la Direction des Finances, au moment critique de la question ferroviaire.

Extrait du discours de l'évêque Marilley lors de l'inauguration de la ligne L-F-B, le 2 septembre 1862

[...] Quoi de plus juste, en effet, que de nous montrer reconnaissants envers le Seigneur pour l'assistance accordée aux hommes dévoués, qui ont conçu et mené à bonne fin une entreprise si importante sous tous les rapports? Tout semblait se réunir pour y opposer des obstacles moralement insurmontables. Il y avait, d'un côté, d'innombrables inégalités du sol à aplanir, des montagnes à traverser, des abîmes à franchir; d'un autre côté, des préventions hostiles à combattre, des manœuvres rivales à déjouer; d'autre part enfin d'énormes sacrifices à imposer à une population dont

les ressources sont relativement fort limitées. Mais grâce à la protection du ciel, grâce aussi à l'union et au bon esprit d'un peuple uni de cœur et de volonté au gouvernement qu'il s'est choisi et qui possède sa confiance, les obstacles, abordés avec une volonté forte et persévérante, ont été vaincus. [...]

Extrait de l'allocution de S. G. Monseigneur Marilley, évêque de Lausanne et de Genève pour la bénédiction du chemin de fer entre Lausanne et la frontière bernoise (imprimé, Fribourg 1862).

AEF, Imprimés des chemins de fer fribourgeois, CFI 171



Train voyageur avec en tête la locomotive « Bulle ». En arrière-plan l'emplacement de l'actuel « Ancienne gare ».

AEF, Photographies 5045 A

Schaller profite de ses mandats fédéraux pour défendre les intérêts fribourgeois à Berne. Le peuple fribourgeois l'élit au Conseil national (1851-1852) et le Grand Conseil l'adopte au Conseil des Etats en 1850-1851, 1855-1856 et même en 1857-1858, alors que le parlement cantonal est devenu libéral-conservateur. Cette réélection de 1857 en dit long sur les compétences de l'homme et sur son aura.

Julien Schaller est une forte personnalité, de nature impérieuse. Il est le leader des radicaux intransigeants et anticléricaux, qui dominent le Conseil d'Etat de 1848 à 1851. Leurs adversaires les qualifient de « schallerie ». Cette fraction décline en influence à partir de 1851 face aux radicaux plus modérés, dont le chef est Léon Pittet.

Son mandat exécutif se terminant en juin 1857, Julien Schaller rebondit dans le domaine des chemins de fer. Il est brièvement directeur du chemin de fer Lausanne-Fribourg-Berne en 1857, puis directeur des chemins de fer de l'Etat de Berne de 1857 à 1871. Malade, il meurt à Fribourg le 20 juin 1871.

Julien Schaller a suscité de son vivant bien des polémiques. Âme du régime radical et de son aile la plus « jacobine », l'homme politique a longtemps souffert de cette réputation « sulfureuse ». Son œuvre vaut la peine d'être examinée avec recul et objectivité. Elle vise à moderniser le canton de Fribourg, notamment ses écoles, son économie et ses voies de communications. Julien Schaller, qui n'a exercé le pouvoir que pendant 10 ans, est une des trois personnalités marquantes du canton des années 1848-1880 avec Hubert Charles et Louis Weck-Reynold.



Finalement, c'est Romont qui obtint le passage du chemin de fer en 1862. L'ancienne gare de Romont, en 1902, avec le buffet de la gare, le château d'eau et la halle aux marchandises.



Les régions luttent pour obtenir le chemin de fer chez elles. A gauche le Comité du chemin de fer de la Gruyère et à droite la réponse du Comité de la Glâne (mai et juin 1856). AEF, Imprimés des chemins de fer fribourgeois, Cfi 143 et 149

Auteur: Jean-Pierre Dorand
Traduction allemande: David Blanck, Kathrin Utz Tremp
Rédaction: David Blanck
Photos: D. Blanck

Littérature:

- Victor Buchs, « La construction des chemins de fer dans le canton de Fribourg », Fribourg, 1934
- idem, « Les premiers chemins de fer en Suisse occidentale », dans : Nouvelles Etrennes Fribourgeoises, 1949-1950
- Albert Cuony, « Les origines des chemins de fer dans le canton de Fribourg », Lausanne, 1902
- Jean-Pierre Dorand, « Chemin de fer et régions dans le canton de Fribourg », Fribourg, 1980
- idem, « La politique des transports de l'Etat de Fribourg, 1803-1971 », Fribourg, 1996
- Gaston Maison, « Les chemins de fer en pays fribourgeois », Aigle, 1977

Sources:

- Archives de l'Etat de Fribourg (AEF)
- Service des Ponts et Chaussées (SPC I), en cours de classement
 - Photographies et Cartes postales
 - Imprimés des chemins de fer fribourgeois

© Archives de l'Etat de Fribourg, Août 2012
Maquette: J.-Fr. Zehnder, Fribourg