

TRANSRUN Le regard de l'historien sur la ligne La Chaux-de-Fonds-Neuchâtel.

En 1860, la construction de la ligne a coûté l'équivalent de 16 milliards

PASCAL HOFER

Trop cher, le Transrun? Dans une année, lorsque les Neuchâtelois seront amenés à se prononcer en votation populaire, les opposants ne manqueront pas de brandir le coût du projet. Soit 850 millions de francs. Nous verrons encore d'ici là comment le canton, les CFF et la Confédération se répartissent le financement de cette ligne ferroviaire souterraine entre La Chaux-de-Fonds et Neuchâtel. Dans l'inter valle, coup de projecteur sur le passé: combien a coûté l'actuelle ligne de train, qui date de... 1860?

«Pour le tronçon entre La Chaux-de-Fonds et Neuchâtel, on peut articuler un montant équivalent à 16 milliards de nos francs», répond l'historien Johann Boillat. «Pour l'ensemble de la ligne entre Le Locle et Neuchâtel, on atteint même 25 milliards.» L'universitaire parvient à ces chiffres sur la base d'une calculatrice proposée par l'Office fédéral de la statistique.

A l'époque, la construction de la ligne Locle - Neuchâtel a coûté 23 millions de francs. Soit un montant pharaonique pour le canton de Neuchâtel. Le débat actuel sur le Transrun? Il est bien moins vif que les tensions des années 1850...

Johann Boillat, vous parvenez à un montant de 16 milliards de nos francs. Comment expliquez un tel coût?

C'est effectivement de la folie pure. De nombreux facteurs sont à l'origine de ce montant, parmi lesquels le coût de construction de toute façon élevé des lignes de chemins de fer. Mais on peut aussi citer l'explosion du budget initial, puisqu'on est passé de 6 millions au départ à 23 millions. Mais l'une des rares personnes qui a vu juste, qui a tiré la sonnette d'alarme et qui a même prédit tout ce qui allait se passer par la suite, l'ingénieur et directeur James Ladame, a été poussé à la démission.

Pouvez-vous donner un exemple de la pertinence de ses réflexions?

James Ladame a vu que ça allait coûter beaucoup plus cher que prévu, il l'a fait savoir, mais les personnes en charge du dossier ont préféré cacher la vérité à la population. C'était pour la plupart des avocats, des notaires et des industriels de La Chaux-de-Fonds qui n'avaient aucune compétence dans le domaine ferroviaire. Ils ont utilisé la ligne entre Le Locle et La Chaux-de-Fonds, puis entre La Chaux-de-Fonds et Neuchâtel, comme ascenseur social. Le train, c'était le progrès, c'était prestigieux, c'était leur «joujou», et ils n'ont rien voulu entendre. Il y avait pas moins de 32 administrateurs pour 32 kilomètres, une situation sans doute unique en Europe. On peut donc parler de méconnaissance, de naïveté et d'enthousiasme, mais aussi de prétention et de démagogie. Ces personnes étaient par ailleurs convaincues que leur ligne allait relier la Bretagne au Bosphore. Sur ce point, elles ont été victimes de facteurs internationaux sur lesquels elles n'avaient pas prise (réf: voir ci-dessous).

La toute première ligne, entre Le Locle et La Chaux-de-Fonds, était-elle reliée à une autre ligne?

Non, à rien, alors qu'en principe on construisait une nouvelle ligne en partant d'une ligne existante. Et comme, en plus, il a été décidé de construire la ligne La Chaux-de-Fonds - Neuchâtel depuis le haut, il a fallu monter tout le matériel, locomotive comprise, à dos de chevaux et de bœufs le long de la Vue-des-Alpes. De la folie pure! Selon les auteurs qui se sont penchés sur le sujet, c'était comme au Far West... Vous imaginez les conséquences en temps et en argent.

Le coût de construction de la ligne Le Locle - Neuchâtel, et la faillite qui a suivi, ont-ils donné lieu à une polémique?



Sur cette carte postale de 1904, une diligence attend un passager à la gare de Chambrélien. COLLECTION SÉBASTIEN JACOB

Très certainement, mais le travail de recherche n'a pas encore été fait. Les procès-verbaux du Grand Conseil et les documents des départements cantonaux sont à disposition des historiens aux archives de l'Etat...

Y a-t-il eu d'autres polémiques?

Oui, plusieurs. La principale est même à l'origine d'une crise politique majeure avec la démission du Conseil d'Etat, en 1853, donc avant la construction.

Sur quoi a-t-elle porté?

C'est ce qu'on appelle «la guerre des tracés». Il y avait deux camps dans le canton, le camp francosuisse, favorable à la construction d'une ligne reliant la France en passant par le Val-de-Travers, et le camp du Jura industriel, favorable à la ligne des Montagnes. Une vraie guerre de tranchées. Le Conseil d'Etat a finalement opté pour le tracé des Montagnes. ●

Rien à voir avec les années 1850

Le coût de construction du Transrun fait actuellement débat. On peut même parler de polémique. Le terme fait presque sourire Johann Boillat: «Nous sommes loin, très loin, de ce qui s'est passé dans les années 1850, à commencer par la différence entre les montants: l'équivalent de 16 milliards d'un côté, moins d'un milliard de l'autre. Et puis, le fonctionnement démocratique n'est pas comparable. Enfin, et il faut s'en réjouir, le débat sur le coût a lieu avant et non pas après la construction.»

Selon l'historien chaux-de-fonnier, il y a deux raisons principales à cela: «D'abord, nous disposons aujourd'hui de l'expérience nécessaire pour débattre. Depuis 150 ans, beaucoup de grandes infrastructures ont été construites dans le canton et ailleurs en Suisse. Parfois d'ailleurs avec d'importants dépassements de budget, d'où une prudence légitime. Ensuite, parce que nous savons aujourd'hui très bien construire un tunnel ferroviaire, alors qu'en 1850, les inconnues étaient multiples.»

Alors, pas visionnaire, le Transrun? Si, répond Johann Boillat, qui se dit favorable au projet: «Il est visionnaire dans la mesure où il fa-

vorise un développement durable, en rappelant que ce dernier ne se limite pas à la protection de l'environnement - en l'occurrence la diminution du trafic routier -, mais prend également en compte les aspects économiques et sociaux. Le Transrun sera par exemple un outil performant pour gérer des flux de personnes qui sont amenés à exploser. Quant au prix, l'histoire montre que le Transrun est relativement bon marché.» L'historien, en revanche, ne pense pas que l'éventuelle nouvelle ligne atténuera le clivage Haut/Bas: «On disait la même chose avant l'ouverture des tunnels routiers, et ils n'ont pas changé grand-chose. On peut changer la géographie, plus difficilement les mentalités...»

Les erreurs à ne pas commettre? Johann Boillat: «Ce qui a été particulièrement néfaste au projet dans les années 1850, c'est le fait que quelques-uns ont fait passer leur gloriole personnelle avant l'intérêt général. En outre, la seule personne vraiment compétente a été écartée. Laissons faire ceux qui s'y connaissent. Enfin, il faut éviter de politiser un projet d'une telle ampleur.» ● PHO

Le plus long tunnel de Suisse

L'HISTOIRE

Le livre publié par Johann Boillat résume les faits ainsi: «Le 1er juillet 1857, toute la population des villes du Locle et de La Chaux-de-Fonds est réunie pour assister à un événement extraordinaire: l'arrivée du premier train reliant les deux localités. Trois ans plus tard, la ligne rejoint Neuchâtel et le réseau suisse. Cette ligne est le symbole de l'accès à la modernité pour les deux villes, c'est aussi l'espoir que la liaison ferroviaire favorisera le développement industriel et commercial (...). Les espoirs placés dans cette ligne seront vite déçus: pour raccorder les Montagnes à la ville de Neuchâtel, il faut creuser le plus long tunnel de Suisse, ce qui, avec un tracé en forte pente, augmente considérablement les coûts. Lorsque la ligne est inaugurée (réf: en 1860), la compagnie est au bord du gouffre financier et, quelques mois plus tard, elle est en faillite. Second espoir déçu, la liaison entre la Suisse et la France passe par le Val-de-Travers et évite les montagnes, les promoteurs de

la ligne par Le Locle et La Chaux-de-Fonds ayant été victimes de la lutte sans merci que se livrent les compagnies françaises.»

L'HISTORIEN

Agé de 33 ans, Johann Boillat (photo Richard Leuenberger) est Chaux-de-Fonnier. Licencié en lettres de l'Université de Neuchâtel (histoire, géographie et sociologie), il enseigne au Gymnase français de Bienne tout en menant une thèse de doctorat en histoire sur les cartels horlogers entre 1919 et 1939. Paru en 2005 (éditions Alphil), son livre est intitulé «Une ligne à travers les montagnes - la première compagnie de chemin de fer du Locle à Neuchâtel: le Jura industriel (1857-1865)». ● PHO



«Jura neuchâtelois - la station des Convers en hiver», dit cette carte postale de 1904. COLLECTION SÉBASTIEN JACOB



FOOTBALL
Xamax
et ses drôles
de transferts

PAGES 4 et 21

ARCHIVES ERIC LAFARGUE

JEUDI 18 AOÛT 2011 | www.arcinfo.ch | N° 190 | CHF 2.50 | J.A. - 2002 NEUCHÂTEL

Le Transrun coûtera seize fois moins que la ligne de 1860

TRANSPORTS Inaugurée en 1860, la ligne de chemin de fer La Chaux-de-Fonds-Neuchâtel a coûté l'équivalent de seize milliards de nos francs.

ENTRETIEN L'historien neuchâtelois Johann Boillat raconte dans quel contexte cette ligne a vu le jour. Les polémiques et les crises politiques n'ont pas manqué.

DÉMOCRATIE Au-delà des montants eux-mêmes, une grande différence entre les années 1850 et aujourd'hui: le débat sur le coût a lieu avant et non pas après la construction. **PAGE 3**



L'ÉDITO

PASCAL HOFER
phofer@lexpress.ch

L'audace ferroviaire au 19e siècle

La scène se déroule à la fin des années 1850. Le Conseil d'Etat neuchâtelois doit fournir du pain aux ouvriers qui construisent la ligne de chemin de fer entre La Chaux-de-Fonds et Neuchâtel. La compagnie du Jura industriel, chargée des travaux, n'a plus le moindre centime en caisse et ne paie plus les salaires.

Il faut dire que la construction de l'actuelle ligne entre les deux villes a coûté l'équivalent de 16 milliards de nos francs, comme l'explique l'historien qui a planché sur cette construction et sur les crises politiques et financières qui l'ont entourée. Les responsables du projet ont largement sous-estimé le coût du projet, puis ont caché la réalité à la population...

Les opposants au Transrun se frottent déjà les mains. Ils ont tort. Car le projet de ligne souterraine entre La Chaux-de-Fonds et Neuchâtel est nettement moins cher: seize fois moins! Les tunneliers ont remplacé le cheval. Débat démocratique et votation populaire il y aura. Rien à voir avec les années 1850.

Il y a une autre chose qui a changé: l'audace. Les responsables de l'époque ont commis des erreurs et même des fautes. La compagnie du Jura industriel, comme beaucoup d'autres à cette époque, a fait faillite. Mais le canton n'avait pas hésité à se lancer un pari fou: creuser ce qui était alors le plus long tunnel de Suisse.

Plus de 150 ans plus tard, réaliser le Transrun, en comparaison, ne relève même plus du courage, mais de la logique, celle d'un canton urbain. **o**

Berne vole à la rescousse de l'export et de l'hôtellerie



KEYSTONE

FINANCE Présent hier en Valais, le Conseil fédéral a adopté les grandes lignes de sa stratégie contre le franc fort. Deux milliards seront destinés à soutenir notamment le secteur touristique et l'industrie d'exportation, particulièrement affectés. **PAGE 15**



ARCHIVES DAVID MARCFON

LA VUE-DES-ALPES
Le feuilleton de «Chez Assunta» se poursuit

PAGE 7

LE LOCLE
Cabinet médical collectif soutenu par les autorités

PAGE 8

ORIENTATION
Rollier frise le podium aux Mondiaux

PAGE 23

MÉTÉO DU JOUR

piet du Jura à 1000m



18° 30°



15° 27°

SOMMAIRE

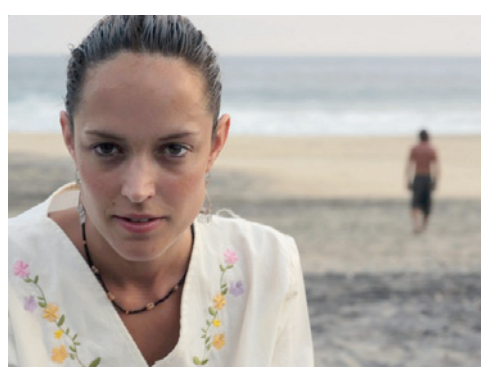
Feuilleton et BD **PAGE 12**
Cinéma **PAGE 13**
Télévision **PAGE 25**
Carnet **PAGES 26-27**



DÉMÉNAGEMENT Le garage Robert quitte Neuchâtel pour Cortaillod

Le seul concessionnaire Renault du canton va quitter les locaux qu'il occupait depuis plus de soixante ans à Neuchâtel. Le garage Robert s'installera dès décembre à Cortaillod pour avoir une plus grande surface et un meilleur accès. **PAGE 5**

RICHARD LEUENBERGER



CINÉMA Un film suisse pour rêver au paradis sur terre

«Mangrove» s'interroge sur les idéaux d'une génération en quête de paradis terrestre. Les deux réalisateurs, Frédéric Choffat et Julie Gilbert, accompagneront le spectateur dans son voyage, samedi à Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds. **PAGE 11**

AGORA



9 771660 745006 4 0 0 3 3