

Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: - (2012)
Heft: 1940

Artikel: Une affaire de transcendance
Autor: Ghelfi, Jean-Pierre
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1024537>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 04.02.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Les deux initiatives parlementaires, soutenues par des représentants de tous les partis, sont complémentaires. Ce tir groupé est une force. Il

pourrait devenir une faiblesse par une compétition entre les deux textes. Déjà les publicitaires suggèrent, plutôt que d'interdire la pub (Tages-

Anzeiger 17 janvier), de renforcer la prévention pour s'attaquer aux causes profondes de l'attitude dépensière des jeunes.

Une affaire de transcendance

Jean-Pierre Ghelfi • 21 janvier 2012 • URL: <http://www.domainepublic.ch/articles/19529>

Un RER et une agglomération pour transformer le canton de Neuchâtel

Avec le projet neuchâtelois⁹ de Réseau express régional (RER), les grands mots deviennent inévitables, au propre et au figuré: Neuchâtel est à la croisée des chemins. Ces grands mots, en l'occurrence, sont appropriés.

Le réseau ferroviaire actuel a été édifié, pour l'essentiel, il y a 150 ans. La voie CFF du Pied-du-Jura a certes été largement modernisée ces vingt dernières années, mais les autres lignes sont restées pratiquement comme au premier jour.

Au milieu du 19^e siècle, le Bas et le Haut, déjà, n'étaient d'accord sur rien. Les divergences étaient même féroces. Le Conseil d'Etat, issu de la révolution de 1848, n'était pas parvenu à trancher entre les projets ferroviaires des uns et des autres. Cette indécision avait provoqué l'éclatement du parti républicain révolutionnaire et la démission du Conseil d'Etat, entérinée par le Grand Conseil par 38 voix contre 33 durant

l'hiver 1852-1853.

Comment pouvait-il en être autrement? Le Haut et le Bas se trouvent de part et d'autre d'un «milieu du monde». Pour les uns, les eaux s'écoulent dans le Doubs et la Méditerranée. Pour les autres, elles alimentent l'Aar et la Mer du Nord. Ceux du Haut pensaient pouvoir relier les ports de l'Atlantique à l'Italie en passant par les montagnes neuchâteloises. Ceux du Bas optaient pour une liaison reliant Neuchâtel à Paris par le Val-de-Travers. Les premiers étaient regroupés dans le «*Jura-Industriel*», les seconds dans le «*Franco-Suisse*» (voir le livre de Johann Boillat *Une ligne à travers les montagnes neuchâteloises*¹⁰).

Les premiers inaugurent le 1^{er} juillet 1857 la liaison entre Le Locle et la Chaux-de-Fonds. Trois ans plus tard, la ligne rejoint Neuchâtel. Mais les espoirs placés dans cette ligne sont vite déçus, explique Johann Boillat. 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, la compagnie du Jura-Industriel 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 ont été victimes de la lutte sans merci que se livrent les compagnies ferroviaires françaises.

Comme le M2 lausannois

Le RER neuchâtelois permettra-t-il, 150 ans plus tard, de rapprocher les gens et les mentalités? Le projet présenté par le gouvernement neuchâtelois a deux composantes. D'une part une liaison directe, presque entièrement souterraine, qui mettrait les deux principales villes du canton à moins d'un quart d'heure. D'autre part, l'inscription dans la Constitution cantonale de la notion d'agglomération. Toute discontinuée ou éclatée qu'elle soit, elle engloberait les deux tiers de la population du canton, et s'approcherait de la population de la ville de Lausanne. RER neuchâtelois égale M2 lausannois.

Le catalogue des avantages est

impressionnant. La réduction substantielle des temps de parcours à l'intérieur du canton permet aux habitants du Haut de se rapprocher singulièrement des grandes villes du plateau. Et inversement, le canton de Neuchâtel, fait valoir le Conseil d'Etat, ne sera plus perçu «comme un flanc éloigné du plateau suisse». Les études prospectives indiquent une économie d'un million d'heures de transports par année. A quoi on peut ajouter autant de réductions d'émissions polluantes. Un tracé de 15 km en tunnel sur les quatre cinquièmes de sa longueur est nettement moins coûteux à entretenir que celui existant, de 30 km, pour les neuf dixièmes à ciel ouvert. Réduction aussi en proportion de la consommation d'énergie.

L'agglomération comme remède aux disparités cantonales?

Fondamentalement, la notion d'agglomération est basée sur la notion d'un tissu urbain continu. Neuchâtel innove. La Confédération entre en matière. Après tout, avec le RER envisagé, les temps de transports entre les principales zones urbaines seraient les mêmes que ceux qui existent entre les différents quartiers d'une grande ville. Le calcul se tient. Dans sa statistique comparative, la banque Credit Suisse ne pourrait plus relever la mauvaise accessibilité du canton de Neuchâtel!

La création d'une agglomération malgré tout un peu artificielle suffira-t-elle à alléger la pesanteur des clivages existants? Le Conseil d'Etat veut le croire. L'agglomération, écrit-il, «rassemblera les énergies et les habitants en transcendant les clivages entre le haut et le bas du canton». La version optimiste consiste à considérer que la réduction des temps de parcours peut effectivement contribuer à ce que les gens finissent pas s'appropriier l'ensemble du territoire cantonal comme le leur et se mettent à considérer comme déplacées, inappropriées ou futiles les querelles de clocher qui pèsent, quelquefois lourdement, sur les débats publics actuels. Mais il faudra probablement beaucoup de patience et autant d'énergie (positive).

Un investissement pour 100 ans

Et puis, il y a le coût du projet. 910 millions de francs en chiffres ronds. Les CFF mettent 240 millions dans la corbeille. Ce n'est pas un cadeau. C'est simplement la charge qu'ils assumeraient si, ce projet n'étant pas réalisé, ils devaient procéder aux aménagements de la ligne existante (en particulier de ses tunnels) pour la mettre en conformité avec les normes actuelles de sécurité. La Confédération apporte 110 millions au titre de la politique d'agglomération. Le solde à

charge du canton s'élève à 560 millions. La dépense paraît raisonnable si l'on veut bien considérer qu'il s'agit d'un investissement qui conservera toute son utilité pour les cent prochaines années.

L'Etat propose de créer un pot commun de financement avec les communes, qui serait amorti sur 25 ans. Ce qui est raisonnable pour un projet pensé à long terme le sera-t-il aussi pour la population qui devra se prononcer sur l'inscription dans la Constitution de la notion d'agglomération et de la réalisation du RER? Neuchâtel n'est pas un canton qui vit dans l'aisance. Ses finances publiques ont été maîtrisées, non sans mal, depuis quelques années. Mais plus d'un demi-milliard de francs de dépenses ne va-t-il pas effrayer les gens, qui resteront figés sur les chiffres et ne considéreront pas les avantages qu'apporte le projet? Et comprendront-ils que son rejet condamnera le canton, d'ici à dix ans, à financer un nouveau tunnel routier sous La Vue-des-Alpes et à vivre encore cent ans avec une voie ferrée conçue au milieu du 19e siècle ?

La votation doit impérativement avoir lieu cette année, en septembre, pour entrer dans la planification des CFF. Il ne reste que peu de mois à la transcendance pour se manifester.