

Le train à NEYRUZ depuis 1862

Pour les habitant(e)s de Neyruz, le fait de se rendre à la gare et prendre le train est aujourd'hui quelque chose d'évident, voire de banal.

Et pourtant, si cela est possible depuis près de 160 ans, cette réalité relève cependant de plusieurs concours de circonstances successifs, voire d'une grande part de hasard.

Sans entrer dans trop de détails historiques, politiques ou financiers de la construction des chemins de fer dans ce coin de pays, il est cependant intéressant d'en relever les grandes lignes pour justifier l'existence d'une gare à Neyruz, ce qui n'est pas évident.

Il faut rappeler tout d'abord que dès la moitié du XIX^{ème} siècle la planification et la construction du réseau des voies ferrées est l'affaire de sociétés privées, indépendantes et partiellement subventionnées par les pouvoirs publics, lesquels accordent à ces sociétés privées des concessions pour élaborer puis gérer les différents projets.

Ces sociétés sont en général étrangères (françaises, britanniques), et les ingénieurs (polonais, anglais, français). Gustave Eiffel sera d'ailleurs l'ingénieur du pont métallique de Grandfey bien avant la construction à Paris de la Tour qui porte son nom !

Les principaux financiers sont parisiens, les frères Pereire du Crédit mobilier ou la famille Rothschild de la Banque de Paris.

La Confédération n'intervient qu'en cas de litige entre les cantons et ce n'est qu'une cinquantaine d'années plus tard en 1902 que le réseau des chemins de fer passera en mains de la Confédération.

Et il y aura précisément un litige entre les cantons de Fribourg et de Vaud à propos du tracé de la ligne de chemin de fer qui doit relier Berne et Lausanne, et cela aura une importance décisive quant à la construction d'une gare à Neyruz.

Durant les années 1845/1850 le projet initial de la ligne reliant Berne à Lausanne passe par la Broye (Payerne et Yverdon). C'est en gros le tracé actuel de l'autoroute A1.

Largement soutenu par le canton de Vaud et les banquiers Pereire de Paris, le profil offre en outre moins d'obstacles topographiques et se situe à une altitude plus basse (moins de neige) que la variante passant par la ville de Fribourg, défendue avec vigueur par le canton de Fribourg et la banque Rothschild de Paris.

L'intense activité politique des parlementaires fribourgeois à Berne pour promouvoir le tracé par Fribourg va porter ses fruits et faire bénéficier notre région de Neyruz d'un premier concours de circonstances. La perspective de construire le pont de Grandfey (ingénieur Eiffel) sera déterminante !

En plus de cela, l'analyse de la situation stratégique faite alors par l'Etat-Major (Général Dufour) souligne l'insécurité de la frontière du Jura en raison des tensions entre la Confédération et la Prusse d'une part (à propos du rattachement du canton de Neuchâtel à la Confédération) et en raison de l'instabilité politique de la France de Napoléon III d'autre part.

Comme une ligne de chemin de fer entre Neuchâtel et Lausanne existe déjà au pied du Jura, il est donc stratégiquement préférable de retenir une deuxième liaison entre Berne et Lausanne en parallèle mais plus éloignée de la frontière jurassienne que l'axe de la Broye.

Cet argument jouera un rôle important dans la décision du Parlement qui votera finalement en 1856 en faveur du tracé par Fribourg.

Désormais il y a deux projets envisagés pour relier Fribourg à Lausanne. L'un passe par Bulle et Vevey (en gros le tracé de l'autoroute A9), le second par Romont.

Après diverses analyses et quelques tergiversations, c'est le trajet par Romont que sera retenu définitivement, celui-ci étant plus court de 6 km, financièrement moins onéreux, et parce qu'il évite en hiver la région souvent très enneigée à l'époque entre Bulle et Châtel-St Denis.

Mais le tracé en direction de Romont n'est pas initialement prévu par Neyruz et, pour justifier l'existence de la gare actuelle, il reste donc à examiner encore un élément déterminant.

Depuis Rosé en effet, la ligne naturelle du terrain, pratiquement sans obstacle et en ligne droite, se dirige en direction de Romont en passant par Onnens et Lentigny.

On peut dès lors se poser la question de savoir pourquoi, en quittant Rosé, la ligne du chemin de fer amorce aujourd'hui une longue courbe de 90° vers le sud, puis une nouvelle courbe de 90° vers l'ouest, débouchant donc sur la gare de Neyruz située de surcroît dans un virage...

Soulignons surtout le fait qu'il a fallu creuser de nombreuses tranchées à la pelle et à la pioche entre Rosé et Neyruz, puis construire et consolider les talus entre Neyruz et Cottens.... Et que le parcours vers Romont en est rallongé.

Sans qu'il soit possible de trouver dans les documents de l'époque la raison exacte pour laquelle le village d'Onnens a été évité, la "rumeur" a longtemps mentionné le fait qu'une importante famille de propriétaires terriens d'Onnens avait obtenu cette décision par crainte que les étincelles des locomotives ne mettent le feu à ses récoltes. Mais rien ne permet de confirmer cela.

Un autre argument serait qu'il était nécessaire d'éviter un terrain marécageux ("Pierraz-Fattaz") entre Onnens et Lentigny, ce que semble contredire l'étymologie du nom de ce lieu qui signifie "poche de pierres", et ce que conteste également un chroniqueur des potins de l'époque de la région.

Construite en région fribourgeoise entre 1856 et 1862, c'est finalement en **septembre 1862** que sera ouverte et inaugurée la ligne de chemin de fer qui passe par la gare de **Neyruz**.

A priori cet évènement n'était donc pas évident et il dépendait de plusieurs concours de circonstances que nous avons tenté d'esquisser.

Pour l'anecdote, on relèvera qu'à cette époque, une diligence mettait six heures pour relier Fribourg à Lausanne et que le chemin de fer en mettra désormais trois.

Précisons également que, selon l'horaire du chemin de fer de 1865, quatre trains par jour circulent entre Lausanne et Berne via Fribourg.

Le trajet depuis Lausanne dure un peu plus de 3 heures jusqu'à Fribourg et 4 heures ½ jusqu'à Berne.

Toujours en 1865, le prix du billet simple course entre Neyruz et Lausanne est de 3.- francs en III^{ème} classe et de 6.- francs en I^{ère} classe (soit environ 55 francs actuels).

Il est donc intéressant de souligner pour terminer que ce même billet ne coûte aujourd'hui "que" 36.20 francs.... Bon voyage !

Michel Fiaux