

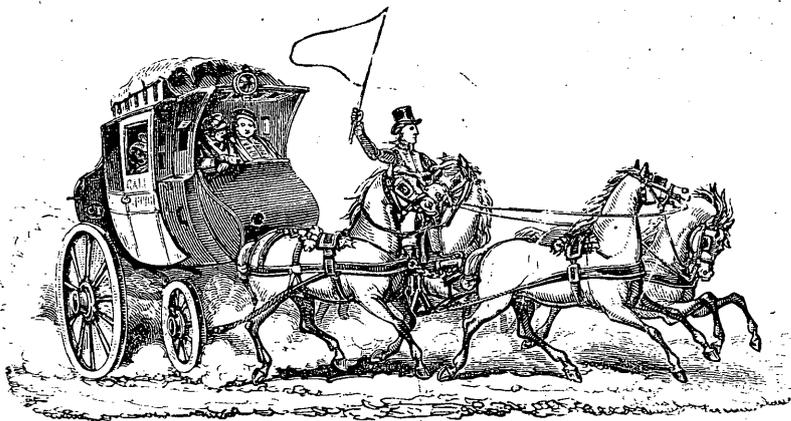
A PROPOS D'UN CINQUANTENAIRE

Le chemin de fer du Val-de-Travers

Au temps des diligences.

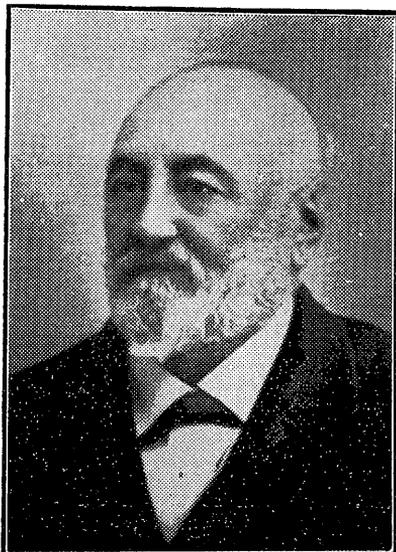
Lorsque du vignoble l'on regarde, avant que ne tombe le crépuscule, les couchers de soleil flamboyants de la Trouée de Bourgogne, lorsque les nuages s'étirent légers en nœuds de banderoles fantastiques, lorsque très haut par-dessus nos têtes, des rayons affaiblis dorment encore nos Alpes, lorsque les vignes soudain deviennent noires, que le contour des choses s'assombrit et s'estompe dans une atmosphère si curieusement méditerranéenne, avez-vous jamais envoyé une pensée à nos bons amis du Val-de-Travers qui, derrière ce gigantesque écran, là-bas, entre le ciel incendié et nous, vivent de notre vie ?

La voie ferrée, l'automobile ont fort raccourci la distance qui jadis nous séparait d'eux, de cette grande conque curieuse et sauvage qu'était le Val-de-Travers. Il fallait, pour y parvenir, grimper d'arides chemins aux patients détours,



Une diligence en 1830.

suivre à pied, à cheval ou en diligence, le long ruban de la Clusette en face de roches fracassées dominant terres et forêts dévalant vers l'Areuse. Plus haut, la rivière, avant de se précipiter dans sa gorge avec frénésie, s'étalait comme un reptile glauque et lent glissant dans un âpre corridor de sapinaies, de verdure et de cailloux.



M. Edouard Petitpierre
président du conseil d'administration
1882-1892.



M. Edouard Dubied
président du conseil d'administration
1892-1911.

Le sifflet de la locomotive n'avait point encore rompu le silence de cette agreste vallée où l'on s'adonnait à l'industrie d'une dentelle merveilleuse, à celle de la bâtisse, de la petite mécanique, des compas, des outils à planter, des tours à burin, des pignons, de la gravure, des toiles peintes, de l'orfèvrerie. On y extrayait de l'asphalte et l'on y fabriquait de l'absinthe, au moyen d'une plante introduite par un certain docteur Ordinaire. Et comme voilà bien une importation Ordinaire à succès extraordinaire ?

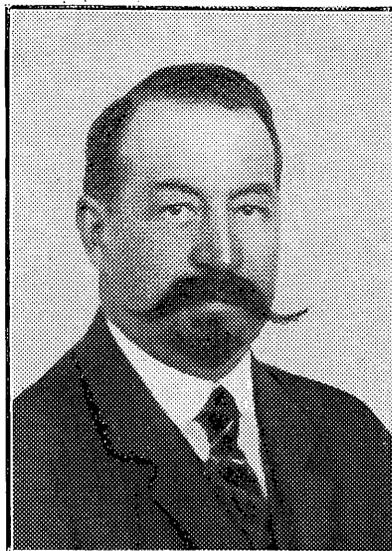
Il n'exista d'abord chez nos amis qu'un service de huit voitures postales, légers cabriolets. Un seul passager trouvait place à côté du cocher, calé entre sacs de messagerie et colis. C'était le temps où de riches étrangers venaient en Suisse dans leur berline tirée par des chevaux de louage échangés aux auberges, de distance en distance. Sur la route de France, à grand trafic, passait la fameuse poste Neuchâtel-Pontarlier, avec relai de dix chevaux à Môtiers.

A côté des onze diligences qui, vers 1843, partaient et arrivaient à Neuchâtel attelées de 31 chevaux, et pouvant transporter, chaque jour, cent voyageurs par la belle saison, il y avait dans nos campagnes des chars postaux ou des traîneaux. Plus tard, au Val-de-Travers, une diligence à postillon haut perché et dont l'intérieur était de velours rouge, partait de Môtiers à destination de Sainte-Croix, portant le courrier du district. Une autre berline faisait navette entre Fleurier et la gare de Boveresse pour le Jura-Simplon. Son conducteur était luron bien connu sous le nom de « Grand Fritz ». Le musée de Fleurier conserve encore un cabriolet du Val-de-Travers.

En 1830, l'usage des diligences s'est déjà beaucoup perfectionné. Elles roulent jour et nuit sur grandes routes entre capitales. On s'y entasse comme dans des coffres qui parfois versent aux tournants toute une jolie société dans les ravins. Les



M. Wilhelm Sutter
président du conseil d'administration
1911-1922.



M. Auguste Leuba
président du conseil d'administration
dès 1922.

vingt années qui précèdent l'usage du chemin de fer sont âge d'or pour la diligence. *La Suisse des Diligences*, de M. Pierre Grellet, contient de savoureux détails sur cette époque révolue.

Construction de la ligne franco-suisse.

En 1854, au moment où la ligne Neuchâtel-Pontarlier n'était encore qu'à l'étude, on exprimait déjà l'idée d'y raccorder un chemin de fer desservant le fond de la vallée et rendant plus aisées les communications entre villages. On craignait, non sans raisons, que cette unique grande ligne ne détournât le trafic du Vallon sans y laisser d'avantages.

Les concessionnaires de la ligne de Pontarlier font cependant sourde oreille à des vœux trop timidement exprimés. En 1860, ils dotent le pays, sans frais pour lui, d'un réseau de 72 kilomètres de chemin de fer. Son exploitation augmente le mécontentement du Val-de-Travers. Neuchâtel, qui a peu contribué à l'établissement de la ligne, en tire tous les avantages alors que le Vallon, qui a consenti d'énormes sacrifices, n'y voit aucun bénéfice.

Grâce à divers travaux dus à Louis-Edouard Montandon, qui habitait Fleurier et avait été membre du gouvernement provisoire en 1848, l'idée d'un chemin de fer régional est continuellement agitée. La Société du Musée de Fleurier la fait siéner et convoque en septembre 1871 une assemblée à la maison de commune de Môtiers. Y assistent cent dix citoyens du Vallon. Un fait nouveau s'était produit. La compagnie anglaise des asphaltes désirait que la mine fût réunie directement à la ligne Pontarlier-Neuchâtel, au chemin de la Combe. L'Etat venant de lui octroyer une concession annuelle de 40,000 tonnes allait tirer de cette exploitation

250,000 fr. par an. On calculait au Val-de-Travers qu'en vingt ans, l'Etat tirerait de cette affaire une fortune de cinq millions. L'assemblée de Môtiers vote une résolution à l'adresse du Conseil d'Etat. Les trois suggestions ci-après s'y trouvent exprimées : 1. Convention entre l'Etat et la ligne franco-suisse, pour la création d'un Régional ? 2. L'Etat abandonnerait-il partie de sa recette sur l'asphalte sous forme de subvention au Franco-Suisse qui, lui, créerait et exploiterait le Régional ? 3. L'Etat augmenterait-il la durée de sa concession à la mine moyennant qu'elle contribue à la construction d'un Régional ?

Il semblait qu'une partie des cinq millions que l'Etat allait toucher en vingt ans devait revenir au Val-de-Travers sous une autre forme, celle d'un Régional ! De grandioses projets comme ceux de relier Travers à la ligne du « Jura industriel », au Crêt-du-Loche, en desservant les Ponts, ou de prolonger la ligne de Fleurier à Sainte-Croix, faisaient trotter pas mal d'imaginations.

Un comité désigné par l'assemblée de Môtiers, composé de MM. Gustave Dubied (Saint-Sulpice), Constant Ribaux (Môtiers), Louis-Edouard Montandon et Favre-Barrelet (Boveresse), est envoyé en mission auprès du gouvernement et de l'administration du chemin de fer franco-suisse. A ces ambassadeurs de se débrouiller. En octobre 1871, ce comité expose, à Lausanne, ses desiderata aux chemins de fer de la Suisse occidentale. L'année suivante, il adresse une pétition au Grand Conseil. Puis il publie dans le *Courrier du Val-de-Travers* un manifeste annonçant qu'un Régional, étude faite, coûterait 800,000 francs, et un embranchement Fleurier-Buttes 130,000 francs...

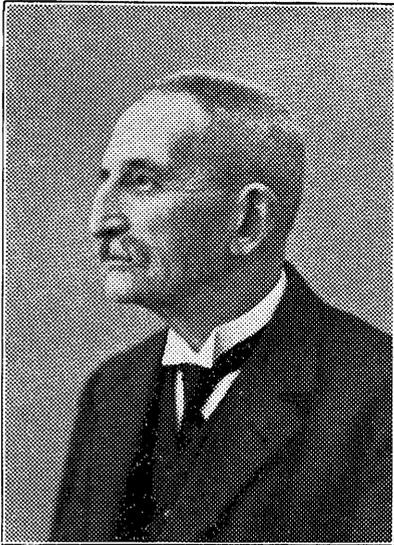
Descente au château de Neuchâtel.

Les Républicains n'étaient-ils pas descendus des Montagnes en 1848 ? Ceux du Vallon descendraient au château en 1873 ! Marche sur la capitale de quarante citoyens : Môtisans, Covassons, Butterans, Nérouis (ceux de Noiraigue), Saint-Sulpisians, Grenouillards (ceux de Boveresse), Fleurisians et Traversians, désireux, non plus de donner une chiquenaude au roi de Prusse, mais tout bonnement d'écouter délibérer sur certain Régional le Grand Conseil.

Cette année-là, le Conseil d'Etat était chargé de présenter des études de chemins de fer régionaux pour le Val-de-Travers, le Val-de-Ruz, la Sagne, les Ponts, Cortaillod et Boudry. Le « Jura industriel », dont on avait promis des dividendes de 7 pour cent, était alors en déconfiture. Il était question de son rachat. Le moment était-il judicieusement choisi pour amorcer de tels projets ?

Loi sur les chemins de fer régionaux.

Le 8 mars 1873, le peuple neuchâtelois acceptait une loi autorisant l'Etat à participer à la construction de chemins de fer régionaux ayant obtenu concession fédérale. S'agissant du Val-de-Travers, un projet de l'ingénieur Mérian est dès lors discuté par un comité dans tous les villages intéressés. On pèse les avantages ou les inconvénients de l'emplacement prévu des gares: Môtiers retrouverait, grâce au régional, son assiette centrale: Buttes, presque sans trafic, et Noiraigue, à l'autre extrémité de la vallée, seraient exonérés de toute participation aux frais.



M. Henri-Louis Vaucher
secrétaire du conseil d'administration
1882-1930.



M. Lucien Piétra
directeur dès 1919.

Les choses vues du haut du Creux-du-Van...

En 1875, le Conseil général de Fleurier examine sa part des frais fixée à 200,000 fr. par le comité central. Il la repousse par 15 voix contre 14 (!). Môtiers, Boveresse, Couvet, Travers se défilent à leur tour. On est effrayé par les capitaux à engager. Et dire que depuis plus de dix ans le district remue ciel et terre pour avoir son joli Régional !

Du sommet du Creux-du-Van, d'où l'on domine mesquineries humaines et Jura de losanges verdoyants à murs gris et piqués de toits rouges, certains voyaient encore, en optimistes, d'innombrables voies ferrées passant dans toutes les directions pour desservir ce cher Val-de-Travers. Le *Courrier* publiait, cette année-là, une lettre effectivement datée du Creux-du-Van, ainsi conçue :

« Nous ne considérons le Régional que comme une pierre d'attente (*sic*) et comme un tronçon de la grande voie nationale, industrielle et stratégique qui, de Bâle, ira un jour aboutir à Genève. Comme nous ne désespérons pas de voir, de notre vivant, les machines perforatrices trouser la Montagne de Boudry et les Fleurisans aller prendre leur bain du lac entre Concise et Yverdon ! »

1881.

A partir de 1881, l'isolement se fait sentir si fort au Val-de-Travers qu'un réveil se produit. De nouvelles industries s'y sont implantées, celles des ciments et des tabacs. Les « ciments » remettent tout en question en projetant pour leur compte un funiculaire reliant Saint-Sulpice à la ligne franco-suisse. On charge l'ingénieur Mérian de présenter préavis sur cinq projets en présence. Comités locaux en branle. Appels réitérés par voie de la presse. Le 9 mai, une demande de concession est

déposée à Berne par MM. Mérian et Pümpin. Assemblée générale à Môtiers. Reconstitution d'un comité central.

Le 9 août, la compagnie du chemin de fer régional du Val-de-Travers est enfin constituée par acte reçu chez M. H.-L. Vaucher, notaire à Fleurier. La durée est fixée à celle de la concession fédérale (1961), le capital à 250,000 fr. L'élan est encore quelque peu enrayé par des oppositions se manifestant à Couvet et Travers quant à la contribution financière locale.

L'assemblée constitutive de la Société du Régional siège à Môtiers, en janvier 1882. M. Edouard Petitpierre est nommé président du conseil d'administration. Plus tard lui succéderont M. Edouard Dubied en 1892, M. Wilhelm Sutter en 1911, puis M. Auguste Leuba dès 1922, aujourd'hui encore à la tête de l'entreprise. M. Henri-Louis Vaucher sera secrétaire du conseil durant quarante-huit ans. Mais n'anticipons pas et donnons quelques renseignements sur la mise sur pied et l'inauguration.

Le Grand Conseil au Vallon.

Tout arrive ! eût pu s'exclamer à ce moment-là, déjà, Henri Ardel. Le 29 mai 1882, le Grand Conseil vote en faveur du Régional une subvention de 404,000 fr. Voilà qui, certes, avancera les affaires ! A Fleurier, le canon tonne ; les drapeaux claquent au vent. Un cortège enthousiaste d'habitants de Saint-Sulpice et Fleurier s'achemine vers la gare de Couvet. Il va cueillir là députés au Grand Conseil et délégation du Conseil d'Etat. En tête, deux fanfares attaquent des marches de jubilation. Elles traversent fièrement Couvet où de nombreux adversaires du Régional s'embusquent derrière leurs volets ! Le train entre en gare. Les tambours battent. Quinze bannières saluent les députés auxquels M. Vaucher souhaite bienvenue. La notice relatant ces faits dit : le cortège se rend alors à Môtiers « sans avoir l'air de traverser Couvet » (!).

Au chef-lieu, discours du préfet Favre, de Numa Grether, député, de Frédéric Soguel, président du Grand Conseil, et de Jules Philippin, conseiller d'Etat. Tout se passe au « Cercle démocratique » et Dieu sait si le « blanc » de Neuchâtel égaye son petit monde...

Premier coup de pioche !

Les moyens financiers assurés, les travaux avaient été remis pour 808,000 fr. aux ingénieurs Auguste Mérian et Emile Pümpin (ancien directeur du chemin de fer du Tœssthäl). Dès le début, l'administration s'adjoint M. Louis Weibel comme caissier. Elle parle avec la compagnie Suisse occidentale-Simplon pour le raccordement de Travers et d'autres raccordements — mine d'asphalte ou usine Dubied, à Couvet.

C'est le 31 août 1882 que M. Ed. Petitpierre, à Longereuse, en face de l'endroit où se trouve aujourd'hui la ferme Jacot, donne solennellement le premier coup de pioche ! Cela ne se passa point sans cortège et sans que MM. Mérian, Pümpin, tous les membres du conseil et de nombreux écoliers se missent à creuser, à fouiller et à bêcher, animés de la plus joviale humeur. Le *Courrier du Val-de-Travers*, vallée où l'esprit était proverbial, citait le discours prononcé sur les lieux. Le Régional y était appelé la future « calèche du peuple » !

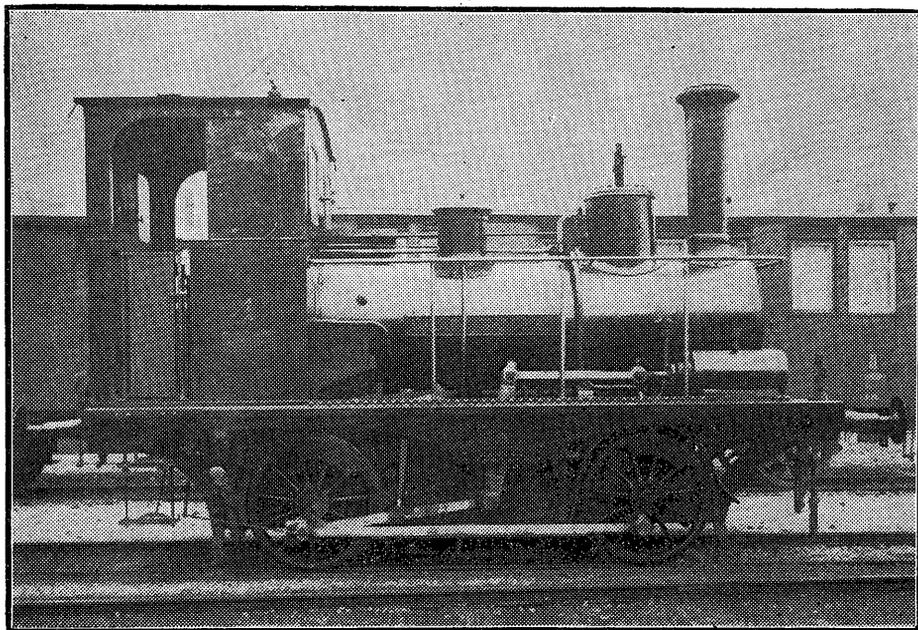
On travaille dès lors avec zèle à la construction de la ligne.

L'inauguration.

Septembre 1883 ! La dernière main mise aux travaux, le matériel roulant arrivé, des avis sont lancés à la population : « Les cloches de Fleurier sonneront à toute volée pendant la promenade du cortège dès 11 heures et demie du matin; celles de Travers sonneront à l'arrivée de chaque train », ou bien : « Par les soins du comité, des torches en résine sont déposées chez M. J. Kaufmann. » Le succès inspire même les compositeurs de musique : « Il vient de paraître : le *Régional du Val-de-Travers*, grande valse brillante pour le piano, par F.-T. Moll, opus 52, prix 1 fr. 50; en vente à Fleurier : au Grand Bazar; à Saint-Sulpice : au Café du Commerce. »

Et voici qu'enfin se lève l'aube du samedi 22 septembre 1883, jour de cette inauguration tant attendue. Les villages de nos amis du Vallon, témoignage émouvant de leur solidarité neuchâteloise et du désir de rompre enfin avec un pénible isolement, sont couverts de guirlandes, de couronnes et de verdure. Comme par enchantement s'élèvent partout des arcs de triomphe. A Travers, en attendant le train officiel, discours de MM. Romang et Vaucher. Réception des invités et harangue du préfet. L'arrivée à Couvet est saluée par l'éloquence de M. William Borel. A Môtiers, paroles de M. F. Cottier, de la Maison Mauler. Champagne pour tout le monde ! La fête se poursuit à Fleurier. On entend le pasteur Mouline, M. A. Lardet, M. J. Walther ; *L'Espérance* jouera au banquet, tandis que *L'Ouvrière*, en costume d'anciens Suisses, a assumé le service du train d'honneur et joue depuis 8 heures du matin...

Au banquet, offert à cent convives, fusent, sans interruption, les paroles d'orateurs loquaces : J. Walther, Ch.-M. Tissot, président du Grand Conseil, Robert



Locomotive N° 1, construite en 1883, en service jusqu'en 1916.

Comtesse, président du Conseil d'Etat, M. Vaucher. Pümpin rejette les louanges qu'on lui adresse sur l'entrepreneur Quadri. Ladame, ingénieur au département des travaux publics, n'est pas oublié. Philippe Godet y va d'une série d'humoristiques couplets que nous voudrions pouvoir reproduire. Le pasteur Dumont, de Fleurier, M. Eberhardt, de Couvet, saluent le nouveau-né. M. Gustave Dubied, faisant allusion à la compagnie de la Suisse occidentale, boit, lui, au Régional, « enfant du second lit » ! Après lecture de copieux télégrammes, dont un de Numa Droz, l'on sort de table à 6 heures. A travers d'enthousiastes libations, le Régional est « brave », la locomotive « coquette ». Cortège aux flambeaux. En avant la musique ! Hardi les amis !

La ligne est définitivement ouverte au public le lundi 24 septembre 1883.

Cinquante ans d'exploitation.

M. Lucien Piétra qui, aujourd'hui à Fleurier, dirige avec compétence le R. V. T., divise l'exploitation en trois périodes caractéristiques. Il arrête la période des débuts à 1885. La seconde à 1912. La troisième au cinquantenaire de 1933.

Les premières années, plus de 10,000 voyageurs par mois usent du Régional. Les recettes dépassent les prévisions. Un contrat remet l'exploitation de la ligne à la compagnie Suisse occidentale-Simplon. On construit l'embranchement de 108,000 francs, Fleurier-Buttes. La ligne est prolongée de Saint-Sulpice à la fabrique de ciment. La mine d'asphalte, à Travers, relie, de son côté, ses usines au Régional par une voie industrielle. Il faut de nouvelles locomotives.

La deuxième période est marquée, en 1888, par l'amélioration des gares de Couvet, Môtiers et Saint-Sulpice. En 1890, nouvelle extension du trafic. Acquisition d'une quatrième locomotive. Léger déficit en 1894. Le tir cantonal de Fleurier, en 1902, fait soudain grimper le chiffre des recettes à 216,212 fr. Mais les frais d'entretien sont lourds. Il faut renforcer voie et ponts. Le contrat d'exploitation par les C. F. F., expiré en 1905, est renouvelé jusqu'en 1914. Déjà, la traction électrique est à l'étude. A l'expiration de la convention des C. F. F., la compagnie du Régional reprend l'exploitation à son compte. C'est alors qu'apparaît un atelier de réparations. On complète le matériel roulant. Les dépenses ascendent alors à 500,000 francs, obtenus par emprunt hypothécaire.

La période la plus récente débute très bien. Surgit une caisse de pensions et de secours pour le personnel. Mais la guerre éclate, qui de nouveau diminue le trafic. Au moment de la nomination de M. Piétra, qui, à la direction, succédait à M. Oeschger, soit en 1919, la situation était déjà quelque peu inquiétante. Il va falloir prendre par la suite des mesures d'économie. L'année 1924 se présente normale. Aujourd'hui, l'entreprise, comme on le sait, fait durement son chemin, souffrant de la crise et de la concurrence de la route.

M. Philippe Chable est l'actuel secrétaire du conseil d'administration. Il faudrait citer ici, avec le nom de M. Auguste Leuba, président de ce conseil, des centaines d'autres noms de personnes qui, au Val-de-Travers, ont payé de leur temps et de leur dévouement pour soutenir cette entreprise qui leur tient à cœur et pour la bonne marche de laquelle tous les Neuchâtelois forment à l'occasion de ce cinquantenaire des vœux sincères.

[21 décembre 1933. Voir plaquette de MM. Rub, Vaucher et Piétra, sortie des presses de MM. Montandon & Co, à Fleurier, et nombreux articles dans le *Courrier du Val-de-Travers*.]