



L'Évole, bien avant le Régional, avec sa route primitive,
d'après un dessin de Pauline d'Ostervald.
On voit à gauche sur un rocher l'aile amorcée de la vieille maison Petitpierre.

Le bon vieux Régional Neuchâtel-Cortailod-Boudry

Les Neuchâtelois déçus.

Après promulgation de la loi fédérale sur les chemins de fer de 1852, Berne est assailli de demandes de concessions. Ses cartons se peuplent de requêtes venant de tous lieux, enhardi que l'on est par la publicité donnée à un magistral rapport de l'ingénieur Stephenson, qui paraît voir la Suisse bientôt transformée en une toile d'araignée ferroviaire, véritable carrousel de montagnes russes.

Les Neuchâtelois sont déçus. Leur canton semble plus ou moins condamné à l'inertie. Les experts sont éblouis par nos voies d'eau et nos débouchés maritimes !

Les Chambres fédérales reçoivent pourtant requête des cinq concessionnaires du chemin de fer Franco-Suisse. Ceux-ci veulent relier notre canton, à Pontarlier, au réseau français, par une ligne Landeron-Verrières. Ils relient aussi notre région au canton de Berne. Leur demande de concession comprend la construction de la ligne dite du Littoral, soudant le réseau neuchâtelois au réseau vaudois. C'est alors, en 1854-1855, que se pose également la question de desservir nos Montagnes par le Jura-industriel.

Luttes de presse, polémiques sans fin opposent nos différentes parties du canton les unes aux autres. Ce sont les chemins de fer dont on ne connaît que trop aujourd'hui l'inextricable malaise, qui déjà — avant de naître — créent de pénibles difficultés chez nous et font surgir de profondes rivalités entre Val-de-Travers, Haut et Bas, rivalités dont le relent d'amertume plane parfois encore dans le subconscient de notre génération. Elles sont si graves, à l'époque, qu'elles risquent d'être fatales à la République, en 1856! On sait qu'elles se fondaient sur le refus de garantie de l'État d'un intérêt à 5 pour cent d'un emprunt de quinze millions en faveur du Val-de-Travers, et sur le vote, qui suivit immédiatement, de trois millions d'actions en faveur du Jura-industriel. Ces tiraillements provoquent le « coup d'État du père Piaget » et la sortie du gouvernement d'Auguste Leuba, Édouard Montandon et Ami Girard.

Le Littoral est à l'étude aussi. Après tâtonnements, revisions de projets, de plans, de tracés et mises en œuvre, notre géographie ferroviaire s'affirme. Le Franco-Suisse dessert mal le Val-de-Travers. Le Littoral dessert mal Boudry, Cortaillod, Colombier, Auvernier. Aussi est-ce avec plaisir que notre peuple accepte la loi cantonale de 1873 autorisant l'État à participer à la construction de « régionaux » ayant obtenu concession fédérale. Le samedi 22 septembre 1883, cloches, banquet, cortège saluent dans l'enthousiasme l'ouverture du régional du Val-de-Travers, dont j'ai eu l'occasion de parler ailleurs.

Comment va-t-on remédier au trop grand éloignement des gares de la ligne du Littoral, entre Boudry et Neuchâtel, et aux défauts des horaires dont on se plaint à cette époque déjà?

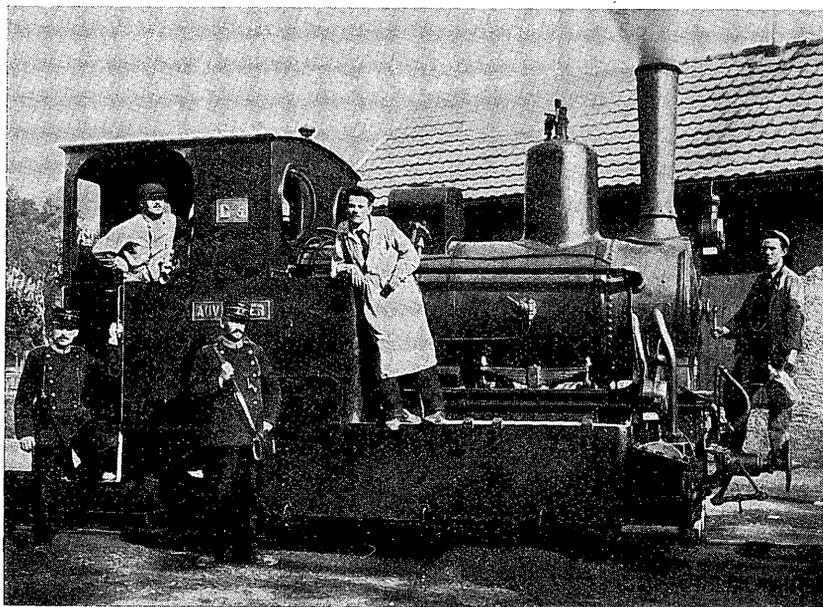
Projets modernes.

Il y a un demi-siècle, — c'est-à-dire en 1884, — Neuchâtel, capitale coquette d'une république de trente-six ans, s'enorgueillit d'être petit centre de marchés et d'écoles où l'on accourt de la campagne, en char à banc, à échelle, en break, au claquement du fouet de bruyants omnibus, ou simplement *pedibus cum jambibus* au lieu de *jambis*, comme disait, latiniste émérite, le vigneron de mon père.

Cette année-là, James Attinger édite l'imposante brochure intitulée: *Projet de route et voie ferrée Neuchâtel-Boudry par la rive du lac*. Sur une carte au 1 : 25,000 du bureau topographique fédéral, annexée à cet opuscule, l'on imprime, en rouge, le tracé d'une ligne de neuf kilomètres qui, de la gare de Neuchâtel, passe en ville, fait un crochet vers une station au port, et court le long du rivage par Serrières, Auvernier, Colombier, pour toucher une station de Cortaillod... aux Iles, et parvenir à Boudry. Le texte du projet, signé par les ingénieurs Emery, Nelson Convert, puis par Erhard Borel, Louis Perrier et James-Ed. Colin, explique que les chemins de fer dont notre canton est sillonné ont un caractère essentiellement international et intercantonale. Il déplore le mépris du Franco-Suisse à l'égard du Val-de-Travers, souligne la distance désastreuse séparant Boudry de sa gare de chemin de fer, et remarque que les autorités cantonales se préoccupent de créer de meilleures communications que diligences, messageries et omnibus.

Arguments sans réplique.

Il faut, explique-t-on, augmenter ainsi la richesse publique et l'embellissement de Neuchâtel. Villageois d'autres localités, étrangers de passage vont trouver un gros avantage à tout cela. Et puis, n'y a-t-il pas 15,423 habitants à Neuchâtel et Serrières, 739 à Auvernier,



Locomotive « Auvonnier ».

Construction Krauss et C^{ie} à Munich, 1898 (Album C^{ie} T. N.).

1604 à Colombier, 1240 à Cortailod et 1659 à Boudry prêts à utiliser un Régional? Le trafic deviendra considérable. L'exemple de la ligne Liestal-Waldenburg prouve que le trafic de cette région-là a été décuplé. L'abaissement du niveau du lac a donné à nos rives un aspect désolé. Il faut y remédier. Supputons que si 14,600 voyageurs usent annuellement de la poste et des omnibus entre Neuchâtel et Boudry, une voie ferrée portera ce chiffre en tout cas à 87,600, dont elle sera seule à bénéficier. La gare de Neuchâtel ne voit-elle pas chaque année défilier, de son côté, 300,000 partants et arrivants?

Des prévisions et calculs casaient un cinquième des voyageurs en deuxième classe, les quatre cinquièmes en troisième. On soupèse au kilogramme près le trafic des marchandises que recevront les wagons du « régio »! Quinze mille tonnes des usines de Serrières rapporteraient à elles seules 22,500 francs...

Où trouver les fonds ?

Neuchâtel-gare-Port, avec ses douze trains par jour dans chaque sens, Neuchâtel-Port et Boudry, avec six ou sept trains dans chaque sens, coûteraient tant. On disposerait de 88,000 beaux francs de recettes. Le coût de la chaussée à construire s'élèverait à 100,000 francs. Celui de la voie ferrée à 900,000 francs. En tout, un joli million. On solliciterait de l'État subvention de 100,000 francs pour la construction de la chaussée Neuchâtel-Boudry, puis, pour la ligne, subvention de 50 % de 900,000 francs conformément à la loi de 1873. Le million serait trouvé par addition de subventions de la ville de Neuchâtel 100,000 ; d'Auvonnier, Colombier, Cortailod 30,000, de Boudry 20,000. Un capital obligations de 150,000, et actions de 150,000 francs compléterait les exigences!

Un peu de technique.

D'abord deux sections. La première, tronçon Neuchâtel-gare-Port, d'un kilomètre, avec traction au moyen de locomotives agissant sur crémaillère, pente moyenne 45 pour mille, maxima 85 pour mille. La seconde, tronçon Neuchâtel-port à Boudry, de neuf kilomètres, avec traction au moyen de locomotives agissant par simple adhérence, pentes maxima 10 pour mille. Profil type est dressé. Alignements, courbes, rampes, paliers, cotes du rail, sont calculés, comme sont prévus avec minutie, ouvrages d'art et chaussées, revêtements, pavages, maçonnerie, glacis, ponts, remblais, aqueducs au nombre de vingt, terrassements, accessoires, réservoirs d'alimentation, pompes, conduites d'eau, ligne téléphonique et outillage.

Entre la Saunerie et Boudry, les terrains nécessaires se décomposaient comme suit : 1850 mètres carrés en vignes, 17,900 mètres carrés en champs, 4350 mètres carrés en prés et vergers. On prévoit aussi voies de services, de manœuvre et de marchandises, avec quais, hangars, remises et atelier pour locomotives, abris pour voyageurs et bureaux. Le matériel roulant comprendra cinq locomotives de quinze tonnes dont deux à crémaillère, six voitures à voyageurs, trois fourgons, douze wagons à marchandise. Les devis estimatifs afférents à l'entreprise paraissent fort bien conçus.

Comme l'enfer est pavé de bonnes résolutions, rien de tout cela, du moins temporairement, n'est exécuté. Au même moment, soit en octobre 1884, les ingénieurs A. Mérian et E. Pümpin, le constructeur du régional du Val-de-Travers, apposent leur signature à un non moins magistral rapport manuscrit : *Régional du vignoble* qui ne relie d'abord que Serrières à la gare de Neuchâtel. C'est ce qui presse le plus. Le matériel est simplifié. Ils envisagent l'adoption d'un système mixte de l'ingénieur Abt, de Paris, soit de trois locomotives à crémaillère et roues dentées tournant à volonté sans engrener. « Sur la crémaillère, ce sont les roues d'adhérence qui tournent folles »! Le tout n'eût coûté que 385,000 francs.

Mais les années passent! Anne, ma sœur Anne, ne vois-tu rien venir?

Quatre ans après.

On n'avait cependant pas entièrement chômé. En janvier 1888, un comité d'initiative est constitué ; le scrutin d'une assemblée à Auvernier a désigné pour le composer les personnes suivantes : Alphonse Du Pasquier, avocat, Édouard Hartmann, Jules Berthoud, Erhard Borel, Émile Lambelet, Louis Chautems, Henri Lozeron, Fritz Sydler, Charles Bonnet, Nestor Blancpain, Eugène Berthoud, le notaire Jacot, Jean Grellet, Émile Baillot, notaire, Paul Gentil, H.-A. Thiébaud, H.-L. Matile, Émile Henry, Charles Verdan, Louis Cuany et Henri-F. de Coulon, fabricant, qui va devenir secrétaire de la commission technique.

Sous la présidence du juriste Alphonse Du Pasquier, membre du Grand Conseil, conseiller communal à Neuchâtel, juge à la Cour de cassation pénale, l'on va dès lors recruter des actionnaires et solliciter les communes intéressées. De devis revus, il ressort que l'on peut s'en tirer, pour la ligne entière, avec 600,000 francs! L'État fournissant la moitié, reste à trouver 300,000 francs. On fait miroiter le bel effort fourni par le régional des Ponts, cette localité ayant réuni 100,000 francs, la Sagne 50,000 francs, et La Chaux-de-Fonds 100,000 francs.

Le fonds social de l'entreprise est fixé à 230,000 francs. On crée deux séries d'actions, la série A, de 60,000 francs à souscrire par les particuliers ; la série B, représentant la différence de 170,000 francs devant être souscrite 50,000 par Cortaillod, 40,000 par Boudry, 50,000 par Neuchâtel, 15,000 par Colombier et 15,000 par Auvernier. On le voit, la répartition a changé par rapport au projet primitif, et l'on tient compte de la proportion des avantages que tireront de la ligne les intéressés. Cortaillod, à cause de ses câbles, Neuchâtel-Serrières, à cause de leurs industries, ont sans doute mieux à faire qu'Auvernier ou Colombier malgré sa caserne et ses « trouffions ».

Suffit que les conseils communaux rapportent favorablement aux conseils généraux et que, de son côté, le comité recrute activement des actionnaires.

Tour pendable et précautions...

Alphonse Du Pasquier tente de recruter bailleurs de fonds parmi ses amis et sa parenté. Difficile! Il a tout son parti — le parti conservateur — contre lui. Ce sera Robert Comtesse et les radicaux qui soutiendront son initiative plus tard. Ses proches d'Areuse — les Bovet — vont sans doute acquérir des actions? Non point. Ils craignent si fort pour les chevaux de leur train de campagne, le vacarme de locomotives pétaradantes et la vue de chenilles de wagons noirs se traînant dans leurs champs, qu'ils ne souscriront rien. Même M. Louis Bovet, un beau-frère! Mais tout se paye, dans la vie... si au lieu de baptiser la station d'Areuse « Areuse » on la baptisait « Bel-Air »? Attrape!

En janvier 1889, un rapport de deux Genevois MM. Turrettini et Piccard, rédigé au vu d'un questionnaire *ad hoc* du conseil communal de Neuchâtel, atteste qu'à Genève il y a des tramways à vapeur qui circulent depuis dix ans dans des rues fréquentées sans que des accidents se soient produits. Personne n'en est effrayé, ni adultes, ni enfants! Quant aux chevaux, il en est parfois autrement. Les propriétaires de chevaux ombrageux changent de chevaux. « Quant aux chiens et aux moutons, iront-ils se faire prendre les pieds entre les fuseaux de la crémaillère? C'est ce que nous ne saurions affirmer. » Ces Messieurs n'ont pas de tracé meilleur à proposer pour Neuchâtel que celui envisagé par Mérian & C^{ie}. Il faudra simplement ralentir l'allure au tournant des Terreaux et ne point y dépasser quatre kilomètres à l'heure, le collègue empêchant de voir de loin venir les trains...

Ces conseillers de la ville de Calvin — au surplus — préconisent, pour nous, l'unique emploi du coke ou de l'antracite. On éviterait la fumée. « Le sifflet doit être proscrit et remplacé par la trompette à vapeur ou à bouche! » Du bruit? « On n'y prend plus garde et le sommeil même n'en est point troublé. »

A ces messages à peu près rassurants sont jointes de genevoises observations sur crémaillères à niveau, cloisons horizontales, dentures, entretoises transversales ou fuseaux



Alphonse Du Pasquier
(1829-1901)

avocat, député au Grand Conseil,
conseiller communal à Neuchâtel,
président du conseil d'administration du
Régional Neuchâtel-Cortaillod-Boudry.

rectangulaires préférables à ceux en trapèze, parce que l'eau et les pierres y passent mieux et que talons de bottines, cannes et parapluies ne s'y coincent point. Il faut aussi rails à gorges et non à champignons.

Avant de voir quels furent d'autres inconvénients insoupçonnés, deux mots d'un contre-projet sensationnel, de l'ingénieur G. Ritter, que je retrouve coté, — avec mention au crayon : *à titre de souvenir*, — dans l'un des dossiers des archives de la Compagnie des Tramways de Neuchâtel, dossier qu'a bien voulu me communiquer son directeur, M. Philippe Tripet.

Une idée originale.

L'ingénieur G. Ritter, — en désaccord parfait avec ce qui est prévu, — a son idée à lui. Il l'expose par écrit et joint à son papier un plan à l'échelle montrant le quartier du Faubourg, l'hôpital de la ville, la banque Pury et le passage Maximilien de Meuron débouchant entre les immeubles Pourtalès-Pury à l'ouest et Depaolis à l'est. Plus haut, chantier communal et maison de Meuron ; enfin collège des Terreaux, salle des conférences, et avenue de la Gare ! Pourquoi tout cela ? Pour expliquer que le chemin de fer à crémaillère devrait monter à l'assaut de la gare par le passage Maximilien de Meuron...

Ritter prévoit, dans ce couloir, aiguilles de jonction, gare spéciale, et embranchement de... deux funiculaires hydrauliques sous tunnels, éclairés électriquement, le premier tendant à la gare en s'enfonçant obliquement dans les profondeurs de la terre sous le haut de l'escalier du passage Meuron, le second grim pant avec allégresse, en droite ligne, vers le Plan, piquant du nez sous l'avenue de la Gare et la cour des immeubles Pury et du Dr Favre ! « Je me permets d'avancer qu'aucun technicien n'oserait contredire et contester les avantages énormes que présente ce système sur celui de la crémaillère », ajoute, avec conviction, l'urbaniste Ritter.

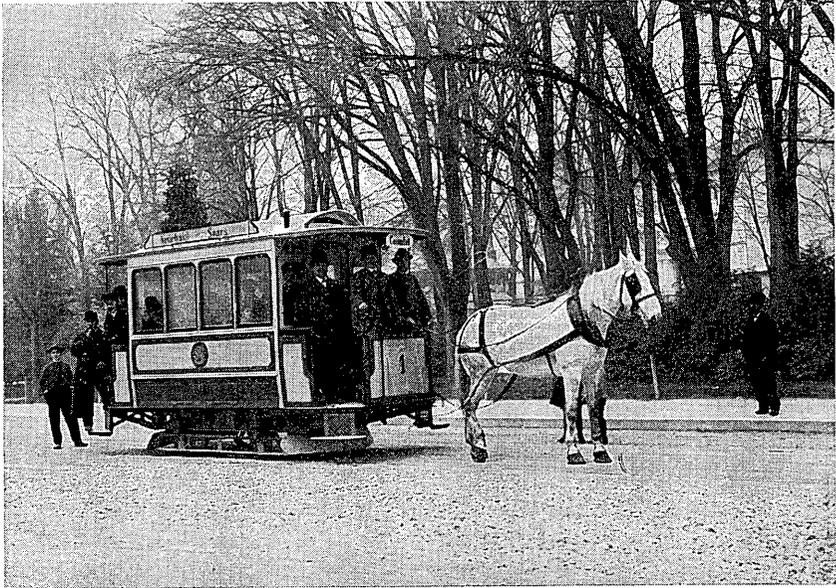
Cet avis, en marge des réalisations, séduira-t-il peut-être encore par son imprévu ceux d'entre nous qui prennent volontiers part, dans la presse, aux débats relatifs à l'amélioration des voies de la cité ?

Ce que l'on pensait à Cortaillod.

Avant de voter sa souscription de 50,000 francs, Cortaillod a en mains un rapport de son Conseil communal. Ce rapport éclaire la situation du canton dès qu'a été promulguée la loi fédérale de 1852. Il avait été question d'abord d'une ligne du Littoral rejoignant le Franco-Suisse à Bel-Air. Ce projet dont Cortaillod eût bénéficié pour son développement et le commerce de ses vins fut abandonné. On procédait au contraire comme l'on sait. Heureusement que la loi cantonale de 1873 sur les chemins de fer régionaux allait sauver les déshérités !

On parla aussi d'une ligne partant du Bas-de-Sachet, contournant Bel-Air et rejoignant le Littoral à Trois-Rods. Une autre étude faisait partir une ligne du cimetière de Cortaillod. Elle passait par le bas du Poïat, se soudait à la ligne actuelle près de Perreux pour atteindre la gare de Boudry. Ces fabuleuses perspectives tombent à vau-l'eau.

Ce n'est qu'en 1884, que le projet de la ligne régionale Neuchâtel-Boudry redonne de l'espoir à Cortaillod. La question sera reprise — comme indiqué — en 1887. Ce sont donc de nombreux espoirs déçus qui incitent Cortaillod à voter avec enthousiasme, le 29 avril 1888, son décret de souscription de 50,000 francs.



Tramway à chevaux de la ligne de Saint-Blaise, en 1895.

Adversaires.

On sait bien que chez nous, il y a toujours eu pas mal de grognons. Il y en aurait eu moins si le « S. O. S. », la ligne Suisse occidentale-Simplon, n'avait habilement fomenté des polémiques se donnant libre carrière dans notre presse. Le *Courrier*, depuis sept ans organe du parti radical, publie, le 22 mars 1889, un long article dénonçant les manœuvres de la Compagnie S. O. S. et appuyant avec vigueur le Régional. Il critique l'emplacement des gares S. O. S. et fulmine contre son projet d'en créer une nouvelle à Serrières *uniquement pour nuire au Régional*.

Tout le monde prend part au débat. Il y a les partisans d'un tram, mais qui sont divisés, les uns le voulant à vapeur, les autres à chevaux. En général, les propriétaires de chevaux persistent dans leur opposition au Régional. Cette « résistance hippique » est traitée de « quantité négligeable » par le *Courrier*. Ce journal dénonce les gens qui combattent tout ce qui pourrait faire circuler les personnes, l'argent et les idées, ainsi que « l'extrême droite immobiliste ». Il décoche une dernière flèche à l'S. O. S. qui n'empêchera pas le Régional « et se fait d'étranges illusions sur la naïveté des Neuchâtelois ».

Sur ces entrefaites, l'avocat Paul Barrelet, de Colombier, adresse une lettre à Alphonse Du Pasquier pour le prier de croire qu'il n'a nullement épousé la cause du S. O. S. De très nombreux articles parus dans la *Feuille d'Avis de Neuchâtel* étaient collectionnés au fur et à mesure par les initiateurs de l'entreprise. Alphonse Du Pasquier était d'autant mieux désigné pour mener à bien l'affaire qu'il était très populaire, surtout à Cortaillod où le rattachaient ses ancêtres, fabricants d'indiennes ; c'était homme dévoué et désintéressé s'il en fût.



Le Régional vers son déclin, arrêté devant le collège latin.

(Album Cie T. N.)

Il faut persévérer.

Un mois avant, jour pour jour, que se produisent attaques du *Courrier* contre le S. O. S., et manifestation de sympathie pour le Régional, le Conseil général de Neuchâtel vote subvention de 100,000 francs. L'arrêté est signé Aimé Humbert et Chs-Eug. Tissot. Comme la route Neuchâtel-Serrières est devisée à 130,000 francs et la prolongation jusqu'au Grand-Ruau à 32,000 francs, un crédit de 262,000 francs est ouvert au Conseil communal.

En 1889, sortent de presse divers opuscules contradictoires relatifs au rendement de l'affaire.

Une convention doit être passée avec la commune de Colombier qui pour ses 15,000 francs de souscription se montre exigeante ! La gare sera ici et non là. On lui fera un chemin carrossable tendant de la gare à la route de son usine à gaz, un sentier de la gare à l'arsenal. On égalisera la pente de la route de la porte du château à l'Allée du milieu. La gare du Régional devrait brûler du désir de... brûler le gaz de Colombier. Le Régional installera l'eau à sa charge. Une lettre, signée d'Eugène Colomb, mande le 5 juin 1889 au Conseil communal de Colombier que ses exigences occasionnent pour 13,815 francs de frais supplémentaires. Ces postes feront l'objet d'un devis spécial pour le Grand Conseil.

De fil en aiguille et triomphant de toutes les difficultés, les promoteurs du Régional ont la joie de signer, en juillet 1889 et mai 1890, conventions en règle. Y interviennent, la commune de Neuchâtel, la nouvelle compagnie présidée par Alphonse Du Pasquier, comprenant deux concessionnaires de tronçons, le premier « Neuchâtel-Serrières » avec

Mérian, Colin et Convert comme mandataires, le second « Serrières-Cortailod-Boudry » doublement représenté par Alphonse Du Pasquier. Tandis que la nouvelle compagnie est une société anonyme, une société en nom collectif, dite *Société technique de Neuchâtel* intervient encore au contrat ; ses associés-gérants sont Auguste Mérian, Nelson Convert et James Colin.

Les statuts de la nouvelle entreprise « Neuchâtel-Cortailod-Boudry », c'est-à-dire de l'« N. C. B. », montrent sur leur couverture une promettante locomotive lancée à toute vapeur.

Malgré pétitions recueillies par Ed. Vielle, contenant pour le Val-de-Ruz 300 signatures et la ville 206 signatures de protestataires, voituriers, agriculteurs, cochers et détenteurs de chevaux, — pétitions adressées à Numa Grether, conseiller d'État et chef des travaux publics, — le gouvernement accorde, sous la griffe de Robert Comtesse, et toutes conditions étant remplies, sa fameuse subvention de 400,000 francs. Vogue la galère puisque les autorités fédérales sont d'accord !

A la commission du Grand Conseil, chargée de l'examen de la question du Régional, siégeaient : Georges Berthoud, Georges de Montmollin, Ed. Vielle, Chs. Du Bois, S. Chatenay, Eug. Bonhôte, Georges de Coulon, Ferd. Du Pasquier, A. Jeanrenaud, A. Roulet, Jean Schelling et G. Courvoisier.

Pour le lecteur, l'exposé des efforts tendant à mettre sur pied le Régional est plus intéressant et davantage caractéristique de l'esprit d'une période de notre histoire que ne le sont des détails techniques. La construction est activement poussée. Le Conseil fédéral autorise l'ouverture de la ligne Évole-Boudry pour le 16 septembre 1892. Quant au tronçon Évole-Gare J.-S., on ne peut l'ouvrir encore, le Département fédéral exigeant une rectification de la courbe à l'ouest du collège des Terreaux. Il faudra aussi que les locomotives soient toujours en tête du train et non en queue ! Cette partie de la ligne est finalement exploitée dès le 24 décembre 1892. Entre temps, c'est l'entreprise des transports de M. Auguste Lambert qui procède au camionnage des marchandises jusqu'à la gare.

Débuts étonnants.

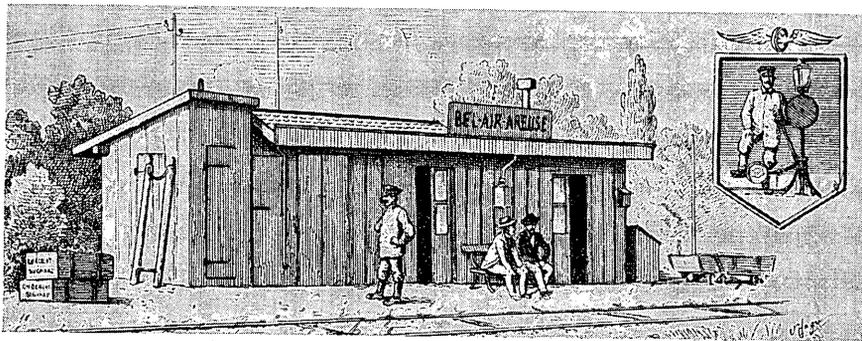
La date d'ouverture du tronçon Évole-Boudry — 16 septembre 1892 — est celle aussi d'une fête cantonale d'agriculture à Colombier. Affluence considérable et circulation moyenne de 3664 voyageurs par jour ! Le public témoigne son intérêt. Des foules qui n'ont rien à faire à Boudry vont à Boudry. Les Boudrisans, sans raison, courent à Neuchâtel. De Cortailod, Colombier, Auvernier, on s'engouffre dans le tout neuf, le tout beau Régional qui devient le sympathique « régio ». Ses pires détracteurs y passent leurs après-midi et montrent sur les plateformes de faux airs guillerets. C'est un gros succès pour Alphonse Du Pasquier et les gens se mettent à appeler le Régional, l'*Alphons-Bahn*.

En fin 1892, soit en trois mois et demi, pas moins de 192,303 voyageurs ont pris le « régio ». Cela rapporte près de 35,000 francs, dont 1000 obtenus par le transport des marchandises. Donc, faibles recettes en marchandises. Les quatre premiers mois de 1893, la recette est sensiblement la même. Le tronçon gare-ville est peu fréquenté ; les gens persistent à monter et descendre à pied.

Ceux que le détail de cette exploitation intéresse trouveraient aux bureaux de l'administration de la Compagnie des Tramways de Neuchâtel un recueil relié contenant rapports annuels, collections de comptes, de budgets, de bilans, de résolutions, d'observations, et

statistiques à perte de vue. En 1900, le colonel H.-L. Vouga, notaire à Cortaillod, succède à Alphonse Du Pasquier, comme président du conseil d'administration où l'on voit de nouvelles figures, Albert Gyger, Frédéric Soguel, James Perrochet, d'Auvernier, Jean Bornand, de Cortaillod.

En vertu d'une convention du 30 juin 1892, toute l'exploitation du Régional avait



*Gare de bois du régional, à Bel-Air-Areuse
qui inspira un couplet à Oscar Huguenin.*

(D'après une ancienne carte postale communiquée par M^{lle} M. Laurent.)

été confiée à la Société du chemin de fer du *Jura Neuchâtelois*, dirigée par H. Wittwer. Dès 1899, M. Pierre Vuarnoz qui vit encore à Estavayer, remplace H. Wittwer.

Mais avant d'en venir à l'époque où disparaît déjà, comme tel, le Régional, quelques mots de sa belle prestance, quelques souvenirs couleur locale.

La Majesté du « régio ».

Quoi de plus... imposant que ces trains coquets sentant le vernis frais, ornés de contrôleurs tout neufs en uniforme et casquette ? Débutaient, avec d'autres dans ce bel accoutrement, les contrôleurs Alfred Schorer et Alexis Sutter. Ils vivent encore tous deux, le premier au Locle, le second à Cortaillod.

Quoi de plus impressionnant à considérer que ces gentils petits cortèges de wagons de marchandises précédés de locomotives affairées, plongeant, — afin de poursuivre leur destin et de grimper dans la vie, — leurs roues dentées dans les entrailles de la terre ?

Quoi de plus harmonieux que le roulement de ces convois traînés par des machines dont les joues projettent des panaches de vapeur, — favoris ressuscités de Frédéric-Guillaume ?

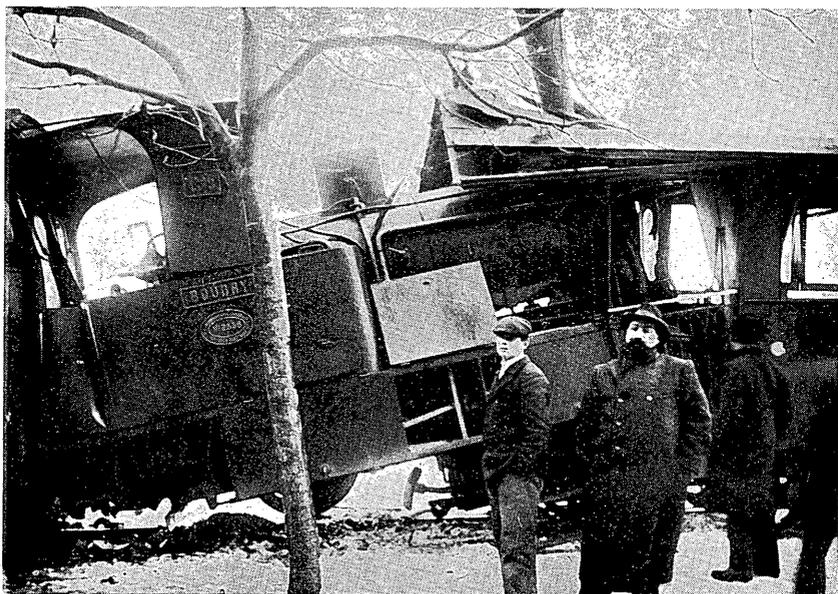
Quoi de plus délectable enfin, pour les gens cassant la croûte rue de la Place d'Armes ou de la gare, que ces concerts de « tchou-tchou-tchou » saccadés, sous leurs fenêtres ?

Quoi de plus souhaitable pour eux encore que ces gerbes de papillons noirs et d'étincelles retombant dans leurs épinards ?

Mais la majesté du « régio » ne réside point seulement dans sa belle tenue.

Aussi dans l'aménagement de ses gares !

Sur le quai de celles-ci, accueillent les trains avec empressement et sourire jovial, au Port M. Grisel, à l'Évole MM. Eberhard et Py, à Serrières M^{me} Ripasse, à Auvernier



Rencontre accidentelle de deux trains à Port-Roulant, le 27 janvier 1901.

M^{me} Jacot, à Colombier M^{me} Giroud, à Bel-Air le père Banderet, à Cortailod M. Perriard et à Boudry M^{me} Peter.

Si la gare du port, en ville, était le local occupé aujourd'hui par l'Office de renseignements, les gares de Serrières, Auvernier, Colombier et Cortailod étaient celles actuelles. A l'Évole, petite station de bois entre la voie et la route. A Boudry, M^{me} Peter siège dans une pièce de l'immeuble joutant le café Dubois.

M. Banderet règne en maître à Bel-Air, devenu finalement « Bel-Air-Areuse », mais construction de bois, basse, allongée, comme le montre un ancien dessin retrouvé. L'aiguille de la ligne de Cortailod dresse à proximité, vers le ciel, son levier monumental.

Quelques bonnes farces.

Le brave et bonasse père Banderet, jadis élevé à Fresens..., toujours d'aplomb, aimait cependant bien boire sa bouteille par repas. C'est le fou de la bande. On le chicane volontiers, d'autant que sa station de Bel-Air est une gare, dite « gare-sèche » qui inspire même Oscar Huguenin :

Le régio, dans les champs d'Areuse
Où l'on fait trois fois un arrêt,
N'a — chose rare et curieuse —
Qu'une gare et point de buffet.

Les camarades de Charles Banderet lui font croire, un jour, qu'on va lui construire une gare de pierre, plus vaste, mais sans cave ; le tracé des murs est piqueté sur le terrain. Il s'énerve et court chez M. Weber, chef du service technique, pour demander une cave.

Celui-ci, — flairant une blague, — accorde la cave. Les choses se corsent lorsque les comparses informent M^{me} Banderet, que la gare projetée abritera un buffet. Banderet court trouver en ville, au bureau de l'administration de la ligne, hôtel des postes, le directeur Wittwer. Il le supplie de dispenser sa femme de gérer ce buffet. En aucun cas (et pour cause !) elle ne veut entendre parler de vins et de boissons. A son retour, le piquetage des limites de la gare imaginaire a disparu. Cette farce provoque un éclat de rire du haut en bas de l'échelle hiérarchique du Régional.

Les trains sont garnis, chaque jour, d'écoliers de la campagne. Ceux d'Areuse, rentrant de la ville, ont 20 minutes pour dîner pendant que le train file à Cortaillod puis à Boudry, et encore à Cortaillod pour les reprendre au retour à Bel-Air pour les leçons de l'après-midi en ville.

A Colombier, les pentes qui grimpent à la station, sont grosse affaire pour le Régional ; il s'élançe furibond pour les gravir. En automne, par mouille et feuilles, impossible d'y arriver en une fois. Marche arrière lentement, en sablant, puis on reprend l'élan décisif. Tchou-tchou-tchou !

En ville, les gamins du collège latin dérangent l'aiguille ou dessinent à la craie sur les voitures. Ils font rondes et farandoles autour du contrôleur et envahissent aux récréations les voitures qui stationnent sur la place ; en l'absence du personnel, ils jouent dans les wagons aux séances du conseil d'administration de la compagnie ! Ils dérangent les freins ; le chauffeur réplique en leur envoyant des morceaux de coke. Avant le départ du train, de mauvais garnements prestement, décrochent les chaînes de sûreté des attelages ; celles-ci traînent sur la voie en un indescriptible vacarme. Une autre fois, ils décrocheront au dernier moment le convoi derrière la locomotive ; celle-ci partira toute seule à la joie générale des écoliers.

Il se produit aussi quelques mécomptes. Je ne signale que l'un d'entre eux qui, à vrai dire, doit être appelé sans ambages

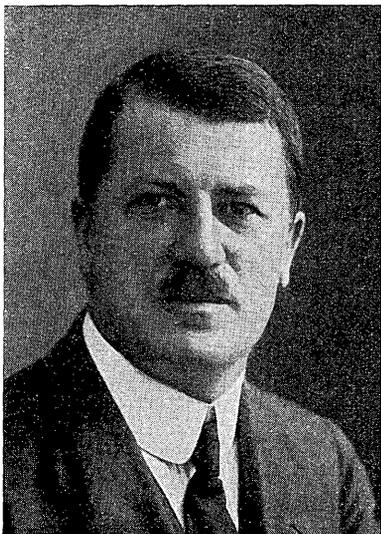
un accident.

C'est en 1901, — le 27 janvier, quantième fatal de la naissance de Guillaume II, — par d'effroyables bourrasques de neige, un train vient de dérailler à l'Évole. Du port, M. Grisel téléphone à Boudry à Raoul Olsommer, chef de train pour la ville, que le croisement d'Auvernier aura lieu à *Serrières* ; ce changement, explique-t-il, est dû au déraillement de l'Évole. Olsommer, peu entraîné à ouïr des ordres par téléphone, embrouille *Serrières* avec *Évole* et croit dur comme fer que son train croisera à l'Évole ! Vers 10 heures du matin, deux trains, à toute vapeur, marchent avec bravoure l'un contre l'autre. Entre *Serrières* et Neuchâtel, à la courbe de Champ-Bougin, l'éperon et le rocher où est juchée la pension du pasteur Haeussler, empêchent les adversaires de s'apercevoir. Dans un chaos de ferrailles, deux locomotives se jettent hardiment dans les bras l'une de l'autre.

Point de mort. Pas trop de blessés. Charles Banderet, par hasard dans l'un des convois sort de l'affaire le nez endommagé. L'avocat Max-E. Porret, courroucé, brandit son lorgnon en mille morceaux, jurant que le Régional lui paiera d'autres besicles. Contusionné, rentré à Boudry où il habite, il s'en tire après quinze jours de lit.

Il faut un jour et une nuit pour débayer les voies à l'aide de crics et des conseils des gros bonnets de la Compagnie, venus là ouvrir d'énormes yeux. Le train de Neuchâtel était piloté par un nommé Mouffant avec, comme contrôleur, M. Alfred Grolimund, retraité des tramways, actuellement encore à Boudry.

L'« Auvernier », la « Boudry » et la « Cortaillod » sont plutôt locomotives du tronçon riverain. La « Neuchâtel » et la « Colombier » dite la « Roybot », promènent leurs marmites, leurs châssis cahotants, véritables caisses noirâtres, du port à la gare de Neuchâtel. Les trains de marchandises, deux par jour pour Boudry, convoyent



M. Philippe Tripet,
directeur de la Compagnie des Tramways
de Neuchâtel.

surtout caisses de vin, caisses de chocolat, avant la construction de la gare S. O. S. à Serrières, colis des Moulins Cuani et autres, câbles et matériel pour Cortaillod, chapeaux de la fabrique Thiébaud de Boudry, encres, cire et cirage des Henchoz, aux Iles. M. Zélim Walther, en service sur la ligne de Boudry, possède un beau cadre contenant toutes les photographies des chauffeurs du temps ; on y voit avec la sienne, celle de M. Ch. Maier, qui habite encore Auvernier.

Le Régional, à part quelques anicroches inévitables, marche bien durant dix belles années. Une crise s'annonce et, avec elle, des moyens de locomotion plus modernes.

Testament d'Alphonse Du Pasquier ou adresse aux actionnaires.

Les 30 juin 1900 et 22 février 1901, Alphonse Du Pasquier s'adresse aux actionnaires à l'occasion des difficultés du Régional. Il rappelle que le mouvement des voyageurs a toujours dépassé les prévisions. En 1899, il y eut 921,275 passagers. Les marchandises, par contre, dont on supputait un plus important transport, ont fait défaut. Un emprunt à l'État, de 300,000 francs, pour l'électrification du trajet Port-Gare J.-S., a rendu ce tronçon onéreux.

D'autre part, l'ouverture, en 1899, du tramway Neuchâtel-Serrières, a supprimé, pour le Régional, les recettes d'anciens voyageurs de Serrières, Auvernier, Peseux, Corcelles et Cormondrèche. Des remèdes s'imposent : l'électrification de tout le réseau, car l'augmentation de dix pour cent du prix de la houille, en 1900, fait grimper considérablement les frais d'exploitation. Il faudrait aussi restreindre le service des marchandises au trafic local, modifier tarifs et service de distribution de billets.

Alphonse Du Pasquier rappelait qu'au début déjà, à côté de la vapeur, la traction à chevaux et l'électrique avaient été étudiées. Mais la force motrice disponible au Vivier, à Cortaillod, eût été insuffisante. Neuchâtel n'avait point encore ses installations au Val-de-Travers et à Boudry.

La crise résultait, en somme, du fait qu'on ne pouvait améliorer les horaires sans créer de nouveaux trains, et que pour cela il eût fallu brûler encore davantage de combustible toujours plus coûteux. L'exposé Du Pasquier contient un tableau des dépenses d'exploitation. Il conclut à la traction électrique et à la suppression du service des marchandises, ajoutant que des négociations sont engagées déjà entre les Tramways de Neuchâtel, l'État et les communes intéressées.

Trams à chevaux et électricité.

Si cette modeste chronique est consacrée surtout au Régional, il convient, après avoir dit dans quelles circonstances il naquit, de marquer dans quelles conditions il disparut. Simplement quelques notes dans leur ordre chronologique, touchant le perfectionnement de nos moyens de locomotion.

1891 — Construction, par l'ingénieur Ladame, du funiculaire Écluse-Plan, à contre-poids d'eau. C'est une compagnie privée.

Dès 1894, la veille de Noël, après un essai de trams à moteurs à gaz, jetant l'épouvante par leurs explosions, six voitures de tramway, traînées par des chevaux, roulent sur la route de Saint-Blaise, ligne qu'on électrifie en 1897. L'entreprise d'Auguste Lambert fournissait les chevaux nécessaires, ainsi que les cochers, conducteurs des voitures. Une médaille avait été frappée par M. Lambert en souvenir de cette exploitation et distribuée aux intéressés et au personnel. Tous les frais de cette ligne sont couverts, en 1898, par l'affluence des voyageurs pour le Mail. C'est le « Cinquantenaire » et le Tir fédéral. Deux de ces anciennes voitures brûlent, en 1919, dans le garage de Saint-Blaise. Les quatre autres servent de remorques pour Peseux, puis de « baladeuses » pour la Coudre où on les voit encore.

1899 — Trams électriques sur la ligne de Serrières, du haut.

1901 — Trams électriques pour Peseux et Valangin. — Fusion du Régional ou reprise de celui-ci par la C^{ie} des Tramways de Neuchâtel.

1902 — Électrification de la ligne de Boudry.

1903 — Tram jusqu'à Corcelles. Dès cette date, aménagement du grand dépôt de l'Évole sur terrains nouveaux.

1906-1907 — Achat par la C^{ie} des Tramways, du funiculaire Écluse-Plan ; électrification.

1909 — Construction de la ligne Sablons-la Coudre et du funiculaire la Coudre-Chaumont, par l'ingénieur Philippe Tripet. Cette société du funiculaire est distincte de la Compagnie des Tramways dont M. Tripet est aussi directeur dès l'origine.

1910 — Aménagement de la « boucle », tour de ville.

En 1902, la C^{ie} des Tramways tire un parti fort heureux du matériel roulant du Régional. La « Colombier » part pour la Gruyère, la « Boudry » pour le Montreux-Oberland, les trois autres locomotives, avec wagons de voyageurs, sont vendus en Belgique en vue de transports d'ouvriers sur la ligne en construction Alep-Damas, en Syrie ! Treize wagons à marchandise font le bonheur du Martigny-Châtelard. Sept voitures de passagers prennent la route du Brenets-Loche, du Ponts-Sagne, de la ligne Aigle-Ollon-Monthey ou de celle d'Aarau-Schöftland.

Lorsque l'on voit s'éloigner un train, surtout s'il emporte ceux que l'on aime, on espère toujours qu'il reviendra. Le brave « régio », la bonne « peuglise » qui, le soir, ramenait les amis dans les villages, au temps où le vin était bon marché et où l'on chantait en chœur de vieux refrains, il ne reviendra plus !

[11 et 20 avril 1935.]