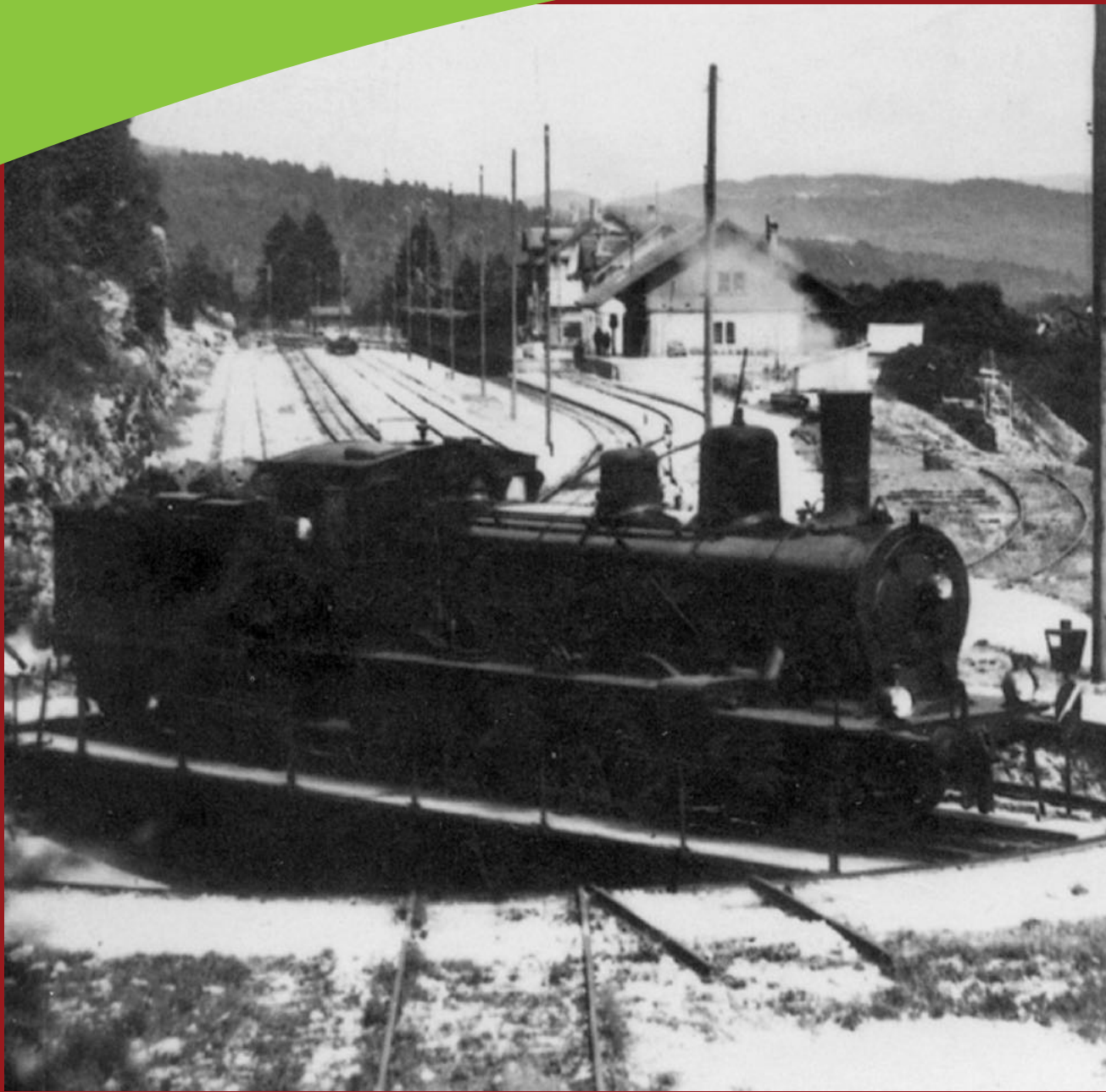




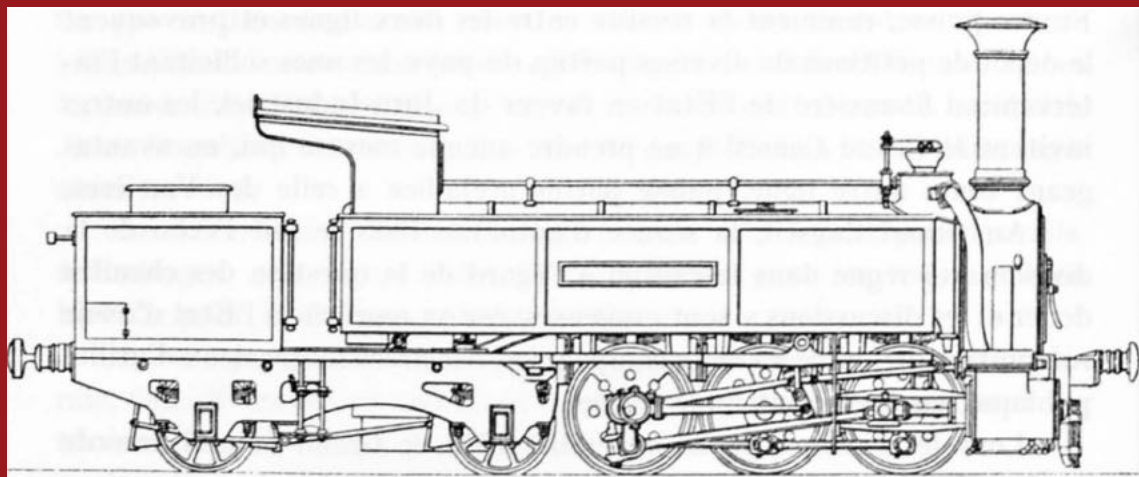
Une épopée ferroviaire: la ligne du *Jura Industriel*

vous présentent ici

Repères Le premier chemin de fer sur territoire suisse fut celui arrivant à Bâle de Strasbourg, en 1844, mais c'est en 1847 qu'est mise en service la première ligne entièrement helvétique: le célèbre «Spanisch-Brötli-Bahn» entre Zurich et Baden. Les réseaux ferroviaires étrangers comptaient déjà des milliers de kilomètres. L'Angleterre pionnière (c'est pourquoi les trains «roulent à gauche»!) a lancé ses locomotives dès 1825, nos voisins allemands, français, italiens, autrichiens, de 1828 à 1839.



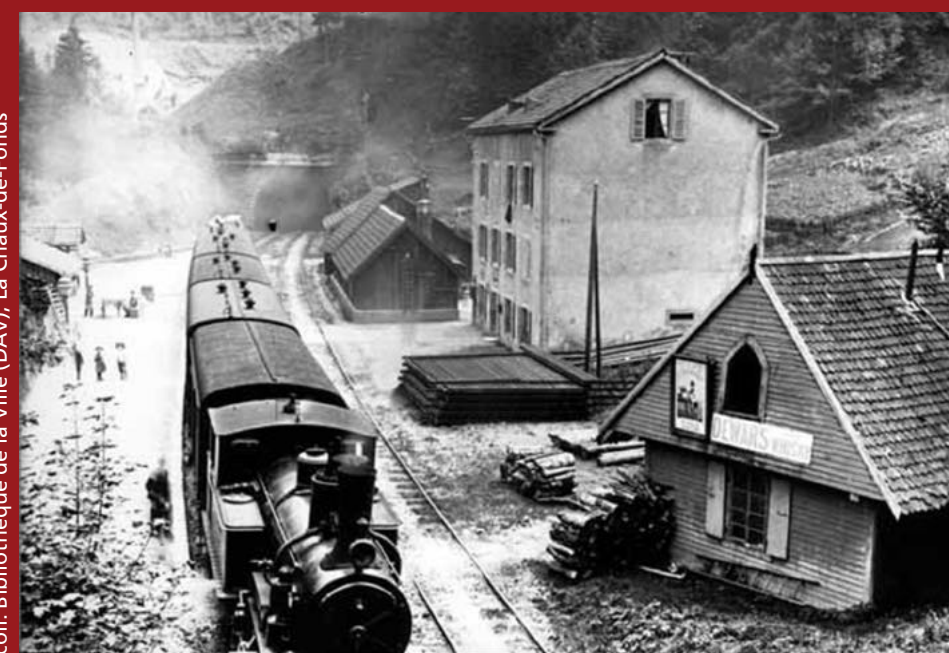
Caractéristique emblématique de la ligne: le fameux rebroussement de Chambrelin, à l'époque muni d'une plaque tournante.



Les deux premières générations de locomotives en service sur la ligne: en haut, le type Père-Vielle (1859), en bas La Reuse (1886)



Dans sa combe au pied du Roc Mil-Deux, la gare des Convers occupait une position stratégique, entre les deux tunnels franchissant la chaîne de la Vue-des-Alpes: elle mettait en correspondance la ligne neuchâteloise et celle qui desservait, dès 1874, le vallon de Saint-Imier et Bienne. Jusqu'à ce que cette liaison devienne directe entre Renan et La Chaux-de-Fonds des fin 1888.



coll. Bibliothèque de la Ville (DAV), La Chaux-de-Fonds

Première voie ferrée mise en service dans le canton de Neuchâtel, comptant le plus long tunnel de Suisse à l'époque, la ligne de chemin de fer dite alors du *Jura-industriel*, Le Locle - La Chaux-de-Fonds - Neuchâtel (37,2 km), est une véritable épopée, émaillée de conflits, d'intrigues, de gouffres financiers, voire de drames individuels. Une histoire mouvementée qui est aussi représentative d'une époque de grands bouleversements économiques, politiques, sociaux, techniques. Et pourtant marquée par une foi dans le progrès qui, à défaut de renverser les montagnes, voulait à tout prix les traverser...

En pays neuchâtelois, les milieux commerçants et industriels du Haut comme du Bas, fortement tournés vers l'exportation, sont assez naturellement sensibilisés, dès les premières années du chemin de fer, aux perspectives prometteuses du nouveau mode de transport. Mais le contexte politique est peu propice. C'est l'instauration de la République en 1848 qui va favoriser le mouvement. Dans un climat qui reste chaud de rivalités, régionales, nationales, internationales sur le choix des tracés, lesquels en seront durablement affectés. Au point qu'au 21^e siècle encore, on se préoccupe de les améliorer...

Impossible ici ne serait-ce que de résumer des péripéties qui remplissent des livres entiers! Toujours est-il que le premier train neuchâtelois circule entre Le Locle et La Chaux-de-Fonds en 1857. Les rails proviennent de Liverpool, les locomotives d'Esslingen, les wagons de Paris... La ligne se prolonge en 1859 par les tronçons La Chaux-de-Fonds - Les Convers et Les Hauts-Geneveys - Neuchâtel, et se trouve enfin complétée en 1860 par l'achèvement du tunnel des Loges entre Les Convers et Les Hauts-Geneveys. Le trajet complet dure alors 1 h 45. La ligne est finalement intégrée au réseau de la Confédération (CFF) en 1913 et son électrification est réalisée en 1931.

Pour le Val-de-Ruz comme pour les Montagnes, le chemin de fer a représenté un important facteur de développement économique et démographique, au bénéfice tant de ses industries que de son agriculture. La gare des Geneveys-sur-Coffrane pour l'ouest et celle des Hauts-Geneveys pour l'est sont représentatives de l'effet dynamisant qu'elles ont induit en assurant aux localités les plus peuplées du Val-de-Ruz une desserte ferroviaire. Ce rôle a encore été renforcé, pour la gare des Hauts-Geneveys, dès 1903 par la mise en service, sous le nom de *Régional du Val-de-Ruz*, d'une ligne de transports publics la reliant à Villiers, et desservant Fontainemelon, Cernier, Chézard-Saint-Martin, Dombresson. Jusqu'en 1948, il s'agissait d'un tramway, remplacé par des trolleybus jusqu'en 1984 puis par des autobus. Plus anecdotiquement, relevons une ancienne fonction particulière du tram: en hiver, il a servi de «remonte-pente» aux lugeurs et bobeurs qui s'offraient de belles descentes des Hauts-Geneveys au fond de la vallée sur la route qu'empruntait aussi le tram. Celui-ci tractait ensuite leurs engins en sens inverse! Un sympathique service que l'évolution des conditions de circulation et de desserte n'a évidemment pas permis de pérenniser...

Sources: Henri Girard, *Le Musée Neuchâtelois* n° 1, 1957; Maurice Evard, *Les Geneveys sur Coffrane*, 2003; L. Maeder et H-D. Philippe, *Les transports publics au Val-de-Ruz*, ANAT, 1998; Johann Boillat, *Une ligne à travers la montagne*, Alphil, 2007. Collection d'images J. Schetty.

CHEMIN DE FER DU JURA INDUSTRIEL. COMPAGNIE D'EXPLOITATION.

HORAIRE DU SAMEDI 14 JUILLET 1860

Jour de l'inauguration de la section du tunnel des Loges.

Trains se dirigeant du Locle sur Neuchâtel.

Stations.		Trains d'inauguration.				Trains ordinaires.									
		I.	II.	I-II.	12.	2.	4.	14.	6.	16.	8.	18.	10.		
Locle . . .	Dép.	7 45	9 30			8 30	11 30		2 15		6 —		8 30		
Eplatures . .	Arr.	7 52	9 38			8 39	11 39		2 24		6 9		8 39		
	Dép.	7 53	9 39			8 40	11 40		2 25		6 10		8 40		
Claux-de-Fonds	Arr.	8 —	9 47			8 47	11 47		2 32		6 17		8 47		
	Dép.	8 19	9 52	9 —		8 52			2 37		6 30				
Convers . . .	Arr.	8 29	10 2	9 8		9 2			2 47		6 40				
	Dép.	8 31	10 5	9 11											
Hauts-Geneveys	Arr.	8 45	10 20	9 25											
	Dép.	8 45	10 25	9 25	7 50							6 25			
Genev.-s-Coffr.	Arr.	9 25	10 35	9 32											
	Dép.	9 50	10 40	9 34	7 59							6 34			
Chambrelin . .	Arr.	10 10	10 57	9 51	8 19							6 54			
	Dép.	10 27	11 2	9 58											
Corcelles . . .	Arr.	10 45	11 47	10 13	8 32							7 7			
	Dép.	10 47	11 49	10 15											
Neuchâtel . .	Arr.	11 —	11 30	10 25	8 40							7 15			

Trains se dirigeant de Neuchâtel sur le Locle.

Stations.		Trains d'inauguration.				Trains ordinaires.									
		I-II.	I.	II.	I-II.	11.	1.	3.	5.	7.	13-15	17.	9.		
Neuchâtel . .	Dép.	2 —	3 —			8 50						4 20			
Corcelles . .	Arr.	2 9	3 9			6 4						4 34			
	Dép.	2 11	3 11												
Chambrelin . .	Arr.	2 25	3 25			6 30						5 —			
	Dép.	2 36	3 36												
Geneveys-s.-Coff.	Arr.	2 52	3 52			6 53						5 23			
	Dép.	2 54	3 54												
Hauts-Geneveys	Arr.	3 2	4 2			7 5						5 35			
	Dép.	3 7	4 7												
Convers . . .	Arr.	3 19	4 19												
	Dép.	3 22	4 22												
Claux-de-Fonds	Arr.	3 30	4 30			10 —						6 50			
	Dép.	6 45				10 7						7 —			
Eplatures . .	Arr.	6 52				10 8						8 —			
	Dép.	6 53													
Locle . . .	Arr.	7 —				8 15						8 7			

Quand le tunnel des Loges est mis en service, en 1860, ouvrant enfin la liaison complète entre les Montagnes et le Littoral, il est, avec ses 3,2 km, le plus long du pays! Mais ce n'était apparemment pas, alors, un thème promotionnel!



La gare des Hauts-Geneveys vers 1905: train et tram en correspondance

Lugeurs et bobeurs croisant leur tram remonte-pente. Au début du 20^e siècle, la notion de complémentarité rail-route avait, au Val-de-Ruz, une application très bon enfant!



Les *Chemins chouettes* d'Espace Val-de-Ruz vous font découvrir le patrimoine naturel et culturel de la région au gré de votre curiosité et de vos possibilités. Pour en savoir plus: www.chemins-chouettes.ch

©2015 Espace Val-de-Ruz, association régionale pour la promotion de l'économie, de la culture et du sport, case postale 34, 2053 Cernier, T +41 32 889 63 05

Avec le soutien de

