

1903-2003:
*un siècle
d'allers-retours*



Par un beau dimanche d'été – était-ce en 1898 ou en 1899? – Paul Girod, son épouse, Jules Girard et l'ingénieur Smallemburg, partirent en excursion pour rejoindre le Cerneux-Veusil. En route, ils furent frappés par la beauté particulière du pâturage des Eloyes et la vue si étendue dont on y jouissait sur le Vallon, le Chasseral et au-delà. L'ingénieur Smallemburg, de Bendlikon, avait longuement planché sur un projet de chemin de fer mono-rail reliant Saint-Imier au Chasseral. Mais l'idée ne s'était pas avérée réalisable. Ce jour-là, certainement, cette petite poignée de rêveurs eut la vision de ce que le Mont-Soleil pourrait devenir: un lieu de villégiature et de balade, un site à la splendeur recherchée, un but de promenade dominicale pour tous les habitants du Vallon et un formidable outil de développement pour la région.

La puissance du rêve

Depuis la nuit des temps, l'homme rêve d'ailleurs, d'un ailleurs plus clément, plus intéressant ou tout simplement différent. Il aime conquérir, façonner l'univers à son idée. Ses rêves ont donné naissance à ses plus belles réalisations, des peintures rupestres aux navettes spatiales en passant par les pyramides, l'imprimerie ou l'automobile. Seul un rêve pouvait être à l'origine de ce projet un peu fou: la création du funiculaire Saint-Imier-Mont-Soleil...



***Face à Mont-Soleil:
la Combe-Grède***

Et pourtant, les Imériens d'alors étaient des gens réalistes, peu enclins à s'enthousiasmer pour des chimères et bien ancrés dans la réalité. Et celle-ci n'était pas souvent rose. Certes, le travail ne manquait pas. Penchés sur leurs établis dix à douze heures par jour, six jours par semaine, ils savaient ce qu'étaient la patience et la persévérance. Et lorsqu'il fallait se déplacer pour aller livrer leur travail, rendre visite à des amis ou simplement se balader, ils n'hésitaient pas à marcher plusieurs kilomètres, même en plein hiver ou par mauvais temps.

Voici ce qu'en disait, en 1872, le Prince Pierre Kropotkine, un anarchiste russe qui séjourna fréquemment dans le Vallon:

Je me rendis d'abord à Neuchâtel. Je fis alors connaissance avec la fameuse Fédération Jurassienne qui joua durant les quelques années qui suivirent un rôle si important dans le développement du socialisme.

De Neuchâtel, j'allai à Sonvilier. Dans un vallon des monts du Jura se trouve une série de petites villes et de villages dont la population de langue française s'occupait à l'époque exclusivement d'horlogerie.

Le soir se déclina une violente tempête de neige qui nous aveuglait et glaçait le sang dans nos veines, tandis que nous rentrions au prochain village. Mais malgré la tempête, une cinquantaine d'horlogers, des gens âgés pour la plupart, arrivèrent des bourgs et des villages voisins – quelques-uns éloignés de plus de dix kilomètres – pour assister à une petite réunion extraordinaire qui avait été fixée pour ce jour-là.

L'organisation même de l'industrie horlogère, qui permet aux hommes de se connaître parfaitement l'un l'autre, et de travailler dans leurs propres maisons, où ils ont la liberté de parler, explique pourquoi le niveau intellectuel de cette population est plus élevé que celui des ouvriers qui passent toute leur vie, et cela dès l'enfance, dans les fabriques. Il y a plus d'indépendance et plus d'originalité chez les ouvriers des petites industries.

Début février 1872, Kropotkine quitta Saint-Pétersbourg et se rendit en Suisse. L'horloger Adhémar Schwitzguebel, un fidèle de Michel Alexandrovitch Bakounine, le mit en relation avec les montagnards du Jura. Pierre Kropotkine discerna chez ces artisans internationalistes une indépendance de pensée qu'il n'avait point captée jusqu'ici au contact de ses contemporains et qui l'incita à adhérer aux préceptes de l'anarchie.

Je vis là que les ouvriers n'étaient pas une masse menée par une minorité dont ils servaient les buts politiques; leurs leaders étaient simplement des camarades plus entreprenants – des initiateurs plutôt que des chefs. La netteté de vue, la rectitude de jugement, la faculté de résoudre des questions sociales complexes, que je constatais chez ces ouvriers, principalement chez ceux qui étaient entre deux âges, firent sur moi une impression profonde... Sans eux, ces conceptions seraient restées encore longtemps à l'état de simples abstractions.

La division en deux couches – les chefs et les ouvriers – que j'avais observée à Genève, n'existait pas dans les montagnes du Jura. Il y avait là un certain nombre d'hommes qui étaient plus intelligents et surtout plus actifs que les autres; mais c'était tout.

Extrait de *Pierre Kropotkine, Autour d'une vie*, p. 247-252, *La Guilde du Livre*, Lausanne, 1972.

Petit retour en arrière

Dès le XVIII^e siècle, l'Erguël avait progressivement abandonné l'agriculture pour se lancer dans l'horlogerie, qui était ainsi devenue la principale activité de toute la région. Vers 1800, Saint-Imier comptait près de 800 habitants et environ neuf dixièmes de la population active de l'Erguël travaillaient dans l'horlogerie, soit environ 4000 personnes. En ce temps-là, le Vallon produisait en moyenne 2400 boîtes or et 105 000 boîtes argent.

Au cours de la première moitié du XIX^e siècle, l'horlogerie connut une formidable expansion dans le Vallon. Saint-Imier multiplia par six sa population jusqu'en 1860. En 1846, un recensement dans le district de Courtelary indiquait une production de 264 752 montres principalement commercialisées en Allemagne et en Amérique. Des fabriques d'ébauches et de pièces détachées commencèrent

à apparaître un peu partout dans le Jura bernois, telle la fabrique Longines, créée en 1867 à Saint-Imier par Ernest Francillon.

Saint-Imier devint alors une sorte de plaque tournante de l'horlogerie pour l'ensemble du Jura. La petite cité imérienne était prospère et se développait à merveille. Dès 1860, le village se dota d'une école secondaire, d'une école d'horlogerie et du Corps des Cadets. La plupart des maisons détruites dans les incendies de la première moitié du siècle furent reconstruites selon un plan en damier, comme à La Chaux-de-Fonds. Mais cette dernière demeurait le centre des activités commerciales, un avantage qui s'expliquait certainement par les lignes de communication difficiles dans tout le territoire du Jura bernois à l'époque.

Dès la seconde moitié du XIX^e siècle, les Jurassiens se mobilisèrent donc pour créer un réseau ferroviaire de base. Deux pétitions de 10 000 signatures chacune parvinrent enfin à ébranler le Grand Conseil bernois. Celui-ci finit par accorder, en 1867, une subvention de près de 7 millions de francs pour la construction de la ligne Bienne–Sonceboz–Les Convers, qui fut achevée en 1874.

Cette ouverture fut un élément extrêmement positif pour la croissance économique du Vallon. La Chaux-de-Fonds demeurait cependant la métropole qui drainait les activités commerciales des Franches-Montagnes. En 1888, l'assemblée municipale de Saint-Imier accorda une subvention de Fr. 100 000.– pour l'établissement d'une ligne Saint-Imier–Les Breuleux, dans l'intention de développer ses activités commerciales avec le plateau. Malheureusement, quelques jours plus tard,



*Ernest Francillon, neveu
d'Auguste Agassiz*

La Chaux-de-Fonds votait un crédit de Fr. 200 000.- pour la construction d'une voie ferrée La Chaux-de-Fonds-Saignelégier. Saint-Imier avait perdu cette manche mais ne s'avoua pas battu.

Pour toutes ces raisons...

Le projet ne fut pas abandonné pour autant. Certains, dont Paul Girod ou François Geneux, continuaient de croire au potentiel d'un axe ferroviaire reliant les Franches-Montagnes à Saint-Imier. La seule difficulté à surmonter était la différence de niveau entre Saint-Imier et le Mont-Soleil, qui pourrait servir de point de départ à une ligne de 9 km reliant les Breuleux. Le funiculaire s'inscrivait donc parfaitement dans cette logique.

De plus, une grande partie de la production horlogère était faite à domicile et bien des ouvriers franc-montagnards devaient apporter à pied leur travail à

Saint-Imier ou dans le Vallon. Même si la bourgeoisie de Saint-Imier consentait des efforts importants pour entretenir la voie reliant le Mont-Soleil à Saint-Imier, les communications restaient difficiles avec les Franches-Montagnes, particulièrement en hiver.

Par ailleurs, vers la fin du XIX^e siècle, la tuberculose était l'une des premières causes de décès. La perspective de disposer d'un moyen de transport rapide et peu onéreux pour se rendre à Mont-Soleil et respirer le bon air pur de la montagne était un argument de poids. Dès le début du projet, il fut question d'y construire des sanatoria et d'y accueillir les personnes désireuses de rétablir leur santé chancelante.

Le tourisme était alors en plein essor en Suisse. Le Mont-Soleil, avec ses forêts, ses pâturages et la magnifique vue sur la région, était, et est toujours, considéré comme l'un des plus beaux sites

du Jura. Dès le début, on envisagea d'y construire des hôtels, un théâtre en plein air et des restaurants. Quant aux habitants du Vallon, jeunes et moins jeunes, ils disposeraient ainsi d'un lieu où se reposer au grand air, hiver comme été, des fatigues d'une pénible semaine de travail, sans devoir au préalable gravir les 400 mètres de dénivellation pour y accéder.

Peu de temps après leur fameuse excursion au Cerneux-Veusil, en 1899, MM. Geneux, alors directeur de la Société des forces électriques de la Goule, Rotacher, architecte, Smallenburg, ingénieur, Girod-Girard et Girard, tous deux négociants, fondèrent le «Comité d'initiative pour la construction et l'exploitation d'un chemin de fer-funiculaire au Sonnenberg». En septembre, ils présentèrent une demande de concession à la Confédération, concession qui leur fut accordée le 23 décembre 1899.



1902: construction du funi

... le funiculaire vit le jour...

Il ne restait plus alors qu'à convaincre les autorités et la population. La Bourgeoisie de Saint-Imier se laissa gagner par l'enthousiasme des initiateurs et fit don du terrain où l'on devait construire la ligne. Elle souscrivit en outre Fr. 25 000.- de capital-actions. La municipalité ne fut pas en reste puisqu'elle versa une contribution de Fr. 50 000.- au projet. Le comité d'initiative créa un comité d'action constitué d'une vingtaine de citoyens chargés de répandre dans le public l'idée de l'opportunité de cette construction, qui répondait à un besoin tant du point de vue du développement de Saint-Imier que de celui du progrès en général et de l'utilité publique. En octobre 1900, le comité d'initiative fit parvenir un tous-ménages aux Imériens, leur expliquant les tenants et aboutissants et sollicitant leur prise de capital. Plus de 1500 actionnaires souscrivirent au projet et

en 18 mois, les Fr. 250 000.- nécessaires à sa réalisation furent réunis.

Les plans du tracé furent établis, les travaux mis au concours, le Conseil d'administration élu, le tracé déboisé. On adjugea les travaux à l'entreprise Froté & Westermann et l'ingénieur Smalenburg fut chargé de la surveillance du chantier. Le premier coup de pioche fut donné le 3 juillet 1902. Un téléphérique servit à monter les matériaux le long de la ligne. Le tunnel fut percé à la dynamite, mais le 25 octobre 1902, le viaduc en maçonnerie s'écroula: une benne chargée de sable avait heurté le viaduc, entraînant dans sa chute un ouvrier italien, Bernardo Mafferetti, qui fut tué sur le coup.

Cet accident ne fit pas qu'endeuiller la construction du funiculaire, il révéla aussi la mauvaise qualité de la roche dans laquelle le tunnel était percé. Il fallut



prendre des mesures pour consolider les parois du tunnel et les initiateurs réduisirent le budget destiné aux gares pour ne pas dépasser le devis.

Les travaux furent suspendus durant l'hiver, pour éviter les dégâts dus au gel. Pour ne pas perdre de temps, le Conseil d'administration, qui avait succédé au Comité d'initiative, en profita pour engager les futurs employés, élaborer les cahiers des charges et fixer les salaires.

Quant à la Commune bourgeoise, elle morcela plusieurs parcelles au sud des Eloyes et les vendit aux divers amateurs. L'enthousiasme populaire était tel et les espoirs si grands que les hôtels, restaurants et autres commodités ne tardèrent pas à s'ériger. Au Grand Hôtel, à l'hôtel Beau-Séjour et au Buffet de la Gare vinrent bientôt s'ajouter la Crémierie Cattin et le restaurant de la Brigade.

... et le rêve devint réalité

Vint enfin le jour tant attendu. L'inauguration eut lieu le 8 août 1903. Après tant d'années de préparation, de négociations, de persuasion et de travail, la Société du funiculaire voyait enfin la concrétisation de son rêve. Ce fut donc par une riante matinée estivale qu'un funiculaire flambant neuf achemina les quelque 140 convives jusqu'au Mont-Soleil. Au sommet, des gnomes juchés sur les rochers faisaient un aimable tintamarre pour saluer l'arrivée des invités. Ceux-ci s'extasièrent devant le panorama unique qui s'étendait sous leurs yeux: tout au fond, le Vallon, puis le Chasseral dans sa glorieuse magnificence, et au loin le Mont-Blanc et même quelques sommets valaisans que l'on distinguait à peine.

Le banquet fut servi au restaurant Mont-Soleil. L'assemblée se régala d'un menu particulièrement alléchant: potage à la reine, filet de bœuf aux cham-



Carte postale de 1913

pignons sauce Madère accompagné de petits pois, suivi d'un poulet de Bresse. En dessert, sorbets au kirsch, biscuits, fruits et autres douceurs. L'Orchestre de Saint-Imier agrémenta l'agape de quelques aubades, tandis qu'un groupe de fillettes vint déclamer des poésies à la gloire du funiculaire et de Mont-Soleil. Il y eut bien entendu des discours officiels, des toasts, des remerciements et des louanges, autant de messages d'optimisme et de bonheur. Une ère nouvelle s'ouvrait à Saint-Imier.

Les premières années

Dès ses premiers mois d'exploitation, le funiculaire s'avéra porteur d'espoirs et de projets en tout genre. Hiver comme été, il permettait de se rendre rapidement au sommet. Les vastes champs de neige qu'on y trouvait alors ne laissèrent pas de glace les amateurs de ski. C'est donc tout naturellement que le ski-club de Saint-Imier fut fondé le 22 décembre 1903.

François Geneux présida la toute jeune Société du funiculaire Saint-Imier-Mont-Soleil de sa création jusqu'en 1921. Pendant les premières années, le funiculaire enregistra des bénéfices réguliers. Le nombre de voyageurs était en constante progression et l'avenir s'annonçait radieux. Cependant, la crise qui affecta l'horlogerie de 1908 à 1910 eut quelques répercussions fâcheuses sur les recettes du funiculaire, sans pour autant inquiéter les actionnaires.

Le Conseil d'administration réagit comme il se devait, en procédant à des mesures d'économie qui permirent de passer le cap en toute sérénité. L'année 1911 amorça une belle reprise, avec la création de la société pour l'exploitation du Grand Hôtel Mont-Soleil et de l'hôtel Beau-Séjour qui, par une publicité bien ciblée, parvint à attirer bon nombre de visiteurs en été et à conclure des contrats avec des entreprises britan-

niques pour l'accueil de touristes anglais en hiver.

Malgré la Grande Guerre, le funiculaire parvint à tirer son épingle du jeu et à engranger quelques bénéfices inattendus en cette sombre période. Le séjour d'une quarantaine d'internés français à Mont-Soleil en 1916, le passage de nombreuses troupes en 1917 et le cantonnement de bataillons de la 1^{re} Division en 1918 compensèrent l'absence de touristes.

Paul Girod décéda en 1920, suivi en 1921 par François Geneux. Le funiculaire avait perdu là deux de ses géniteurs et plus ardents défenseurs. Une page se tournait, un nouveau chapitre s'apprêtait à commencer.

La dépression

Le funiculaire avait tout juste vingt ans et déjà une guerre derrière lui. Il avait survécu avec panache, mettant du baume au cœur de ceux qui en avaient



besoin. On croyait que le pire était passé alors qu'il restait encore à venir.

A la mort de François Geneux, c'est le Dr Miéville, un autre de ces pionniers de la première heure, qui prit le commandement de la Société du funiculaire.

A peine la guerre achevée et la liesse populaire apaisée que les dures réalités de la vie reprenaient leurs droits. Le renchérissement général qui se fit sentir dans les années 1920 à 1923 imposa sa marque douloureuse. Mais cela n'était rien en regard de la crise qui suivit en 1929. Le krach boursier d'octobre 1929, le mardi noir de funeste mémoire, marqua le début d'années extrêmement sombres pour l'industrie horlogère. Le funiculaire subit de plein fouet les difficultés économiques de la région et dut attendre 1937 pour voir enfin le bout du tunnel.



1937: les «nouvelles» voitures arrivent!

La chanson du funiculaire

Dans son divertissement en 3 actes «La Fête au Village» jouée à l'occasion de la Fête cantonale bernoise de musique à Saint-Imier, en 1929, W. Renfer consacra l'une de ses chansons au funiculaire:

*Il y a des villes par le monde
Qui sont fières de leur palais,
Elles ont des lacs aux eaux profondes
Et des fleuves aux mille attraits,
Mais Saint-Imier, dans sa montagne,
A quelque chose de très bien,
C'est pour lui faire une bonne réclame
Le funiculaire de Mont-Soleil*

Refrain:

*Ah! c'est un joli petit funiculaire
Qui monte et qui descend, (bis)
Ah! il a vraiment tout ce qu'il faut pour plaire
Aux petits comme aux grands! (bis)*

*Il va, il vient toute l'année,
Et conduit les Erguéliens,
Au pâturage où l'on respire
Le bon air des grands sapins verts.
Il va, il vient, il ne fatigue
Et jamais, il n'a déraillé!
Et l'on peut voir, dominant la plate-forme,
La belle casquette du contrôleur!*

Refrain

*C'est un joujou pour les familles
Qui vont là-haut pique-niquer,
C'est un joujou qui rend service
Quand on veut faire une excursion!
Il est discret, c'est merveilleux
Quand on est deux et amoureux
C'est mieux qu'en rêve, il n'y a pas à dire
Dans ce petit train-là, on est heureux.*

Refrain

*Il y en a qui parfois rouspètent
Quand on publie le bilan,
Ils disent que des dividendes
On n'en pourrait faire un métier.
Allons! Sans blague, ils exagèrent
Car c'est très bien administré,
Moi, je le dis, je me ferais actionnaire
Rien que pour le voir marcher toujours!*

Refrain

(Tous droits réservés)

W. Renfer

Au cours de ces années noires, les éditions 1922 et 1923 de la Fête de la Jeunesse brillèrent comme des étoiles dans la nuit. C'est aussi durant cette période que fut construite la route de Mont-Soleil qui s'avéra une excellente piste de luge en hiver! Le chef d'exploitation fit même équiper ses voitures de plateformes pour transporter les skis et les luges et introduisit des tarifs spéciaux pour les amateurs de sports d'hiver.

Les années d'or

Il est dans la vie des paradoxes inexplicables. Alors que le reste du monde agonisait sous les feux de la Seconde Guerre mondiale, le funiculaire vivait ses meilleures années.

L'année 1936 rendit le funiculaire une nouvelle fois orphelin avec le décès du Dr Miéville. M. Emile Graner, directeur de la Goule, reprit la présidence du conseil. Cette année-là, la



première école de ski jurassienne fut créée à Mont-Soleil, en collaboration avec la Société de développement et avec la reconnaissance officielle de l'Association suisse de ski.

Si les manifestations populaires furent annulées en 1939 et 1940 en raison de la mobilisation, elles reprirent de plus belle en 1941 avec une Fête des promotions très réussie et une semaine hippique fort appréciée.

Dès 1942, les cultures industrielles firent leur apparition à la Combe à la Biche, ce qui impliquait d'importants transports de marchandises.

En 1945, l'exploitation enregistra son affluence record puisque non moins de 231 163 voyageurs furent transportés cette année-là – un chiffre inégalé par la suite.

Confortablement assuré par les recettes engrangées au cours de

cette période tristement faste, le Conseil d'administration décida en 1946 d'affilier tout son personnel à une caisse de retraite, ce qui fut approuvé par les actionnaires.

Dès 1946, les recettes et le trafic voyageurs retrouvèrent un volume normal. Le monde pansait ses blessures, l'économie se stabilisait et le retour à la normale sonna le glas des plus belles années du funiculaire. Car tapie dans l'ombre, sa plus grande ennemie attendait son heure...

Ecce auto...

C'est en 1950 que le funiculaire connut son dernier résultat bénéficiaire. Dès 1951, malgré tous les efforts consentis de part et d'autre, plus rien ne parvint à redresser les finances de la Société du funiculaire. La raison en est simple, mais eut des conséquences dramatiques pour le funiculaire. A la fin de la guerre, la production auto-



Le funiculaire aux alentours de 1940

mobile connut un essor si prodigieux qu'elle passa, entre 1945 et 1975, de 10 à 30 millions de voitures. Et en Europe, la concentration industrielle, les progrès techniques et l'augmentation de la productivité favorisèrent l'apparition de petites voitures économiques.

Le rapport de gestion de 1958 mentionnait déjà la concurrence de plus en plus sensible de l'automobile. Mais en 1961, le Conseil d'administration poussa un véritable cri d'alarme et informa les actionnaires qu'il faudrait désormais compter sur l'aide des pouvoirs publics pour maintenir l'exploitation du funiculaire. Ainsi, dès 1963, grâce aux généreuses subventions de la Commune de Saint-Imier, le funiculaire put continuer à subsister.

Les temps modernes

On le sait désormais, l'automobile a supplanté non seulement le funiculaire mais l'ensemble des transports publics. Si le

Conseil d'administration avait le moindre espoir de voir les choses s'améliorer au fil des ans, la crise des années septante fut une nouvelle épreuve douloureuse qui ne laissa pas le funiculaire indemne.

De 1970 à 1985, l'horlogerie suisse connut la crise la plus grave de toute son histoire. L'apparition des montres à quartz fut à l'industrie horlogère ce que l'automobile avait été au funiculaire: presque fatale. Plus de la moitié des entreprises durent fermer leurs portes durant cette période et le chômage se généralisa dans la région. Difficile alors pour une entreprise axée en grande partie sur les loisirs de séduire un public confronté à de si graves difficultés. La tête et le cœur n'y étaient pas...

Le Conseil d'administration perdit son président M. Charles Stampfli en 1981 et nomma M. Gérard Meylan. Cette année-là,

une vaste campagne publicitaire fut lancée en collaboration avec la Société de développement de Saint-Imier, du Syndicat d'initiative d'Erguël et de l'Office du tourisme du Jura Bernois. Elle porta ses fruits puisque le trafic voyageurregistra une jolie augmentation.

En 1984, Mont-Soleil accueillit les championnats suisses de ski de fond et le 1100^e anniversaire de Saint-Imier. La crise s'apaisa dès 1985, au plus grand soulagement de la population. Le funiculaire, quant à lui, continua paisiblement ses allées et venues entre Saint-Imier et Mont-Soleil. Même s'il commençait à s'es-souffler, il faisait désormais partie intégrante de la vie imérienne. C'était donc le cœur tranquille qu'il amorçait la dernière décennie du siècle.

Une cascade d'événements

Cette décennie marqua un nouvel essor de la vie culturelle imérienne, avec l'apparition de toute une série d'événements qui allaient changer le visage de la petite ville. On assista ainsi à un retour de l'esprit d'initiative et de l'inventivité propres à notre région et qui avaient présidé à la construction du vénérable funiculaire au début du siècle. Tandis que l'infrastructure mécanique et administrative subissait une érosion irréversible, on constatait néanmoins que les habitants du Vallon étaient passionnément attachés à Mont-Soleil et donc au funiculaire. Cela ne se reflétait peut-être pas dans les chiffres, mais certainement dans la quantité de projets qui virent le jour à Mont-Soleil. Seul un site d'exception peut faire l'objet d'un tel foisonnement.

Les énergies renouvelables

La construction de la centrale solaire de Mont-Soleil débuta en 1991 pour s'achever l'année suivante. Elle fut inaugurée le 28 avril 1992 en présence de M. Adolf Ogi, conseiller fédéral. Avec la création, en 1996, de la centrale éolienne de Mont-Crosin, l'Erguël se dota du plus grand parc d'énergies renouvelables de Suisse. L'Office du tourisme du Jura bernois créa le Sentier Découverte, un parcours de 4 km qui relie les deux centrales. Cette nouvelle offre allait constituer, dès 1997, un atout très important pour le tourisme de la région. En 1998, une conférence de presse fut organisée dans le funiculaire en présence de la conseillère d'Etat Mme Dori Schaer, soulignant ainsi la complémentarité des transports publics et des énergies propres.



Le Funi-culinaire

Décidés à valoriser leur offre tout en profitant du funiculaire, les propriétaires du Restaurant Le Manoir lancèrent, le 22 mars 1996, le «Funi-culinaire»: chaque vendredi et samedi soir, les convives étaient invités à siroter tranquillement leur apéritif dans le funiculaire de 19h40 avant de déguster leur repas au restaurant. Cette heureuse et originale initiative allait durer jusqu'à l'interruption définitive du trafic, en août 2002.

L'aventure de l'Open Air

Un beau jour, quatre jeunes gens de seize ans décidèrent de lancer leur propre festival de musique. Le public, tout étonné, découvrit en août 1995 le tout premier Mont-Soleil Rock Festival qui présentait huit groupes régionaux sur une soirée. C'était un bien petit festival, mais pour une première édition, il parvint tout de même à drainer 900 personnes!

Rebaptisé Mont-Soleil Open Air Festival en 1996, il s'est déplacé, étoffé, diversifié, a prospéré pour atteindre au fil des ans une ampleur et une notoriété qui dépassent largement la chaîne du Jura. Sa particularité et l'un de ses principaux attraits: il est le premier festival européen entièrement compensé en énergies renouvelables. Situé à proximité de la plus grande centrale éolienne de Suisse, il présente l'avantage supplémentaire d'être accessible par un moyen propre et sans danger pour l'environnement: le funiculaire!

Le Grand Feu

En 1997, un groupe d'amis fortement attachés à Mont-Soleil mais préoccupés par le problème des mines anti-personnel créa le Grand Feu. Depuis lors, ce festival invite des artistes à se produire à titre



*Mont-Soleil en musique:
l'Open Air Festival et le Grand Feu*

gracieux afin de pouvoir reverser les bénéfices à des organisations qui luttent contre ce fléau, telles que Handicap International ou Digger DTR, une entreprise spécialisée dans la fabrication d'engins de déminage et située à Courtelary.

L'observatoire

La Fondation de l'observatoire astronomique de Mont-Soleil (FOAMS) a vu le jour en 2001. Elle a pour but la gestion de l'observatoire situé à Mont-Soleil et la diffusion des connaissances dans le domaine de l'astronomie. L'observatoire lui-même est ouvert au public depuis 2002 et organise toutes sortes d'animations et de manifestations telles que la Nuit des étoiles, qui a lieu chaque année, ou des visites de groupe, de jour comme de nuit.

Heurs et malheurs

La Société du funiculaire engagea enfin sa première femme conductrice, Mme Anita Loeffel, en 1991. L'année suivante, la Banque Cantonale Bernoise lança un concours de dessin d'enfants pour égayer les voitures. Les gagnants virent leur dessin reproduit sur les voitures par l'artiste local Carol Gertsch. Par ailleurs, jusqu'en 1995, le transport de bicyclettes s'avéra une source importante de revenus qui parvint presque à compenser la perte du transport de lait.

Hélas, à l'heure des restructurations, la Poste profita de la mise à la retraite, le 1^{er} avril 1996, du facteur de Mont-Soleil, M. Maurice Tschanz, pour acheminer par la route les deux tiers des prestations assurées par le funiculaire. En 2000, elle finit par fermer le bureau de poste de Mont-Soleil et par supprimer totalement les transports postaux par funiculaire. Ce fut un coup dur non seulement pour le funiculaire mais aussi pour les habitants de Mont-Soleil.



Décorées par Carol Gertsch en 1992, les parois frontales apportent un petit rayon de soleil...

Dès le mois de mai 1997, le funiculaire proposa la carte journalière de l'Arc jurassien ainsi que l'abonnement communautaire Zigzag du Seeland et du Jura bernois, qui allait dans un premier temps avoir un impact tout à fait positif sur l'exploitation du funiculaire.

Le 26 décembre 1999, Lothar se déchaîna dans toute la Suisse et n'épargna pas Mont-Soleil. De nombreux arbres furent touchés au sommet de la ligne. Mais par chance, ni les voies ni le funiculaire ne subirent de dégâts. Enfin, Swisscom décida de supprimer, dès février 2000, la cabine téléphonique sise près de la gare du funiculaire.

La dernière année du XX^e siècle et la première du second millénaire amorça un virage clé pour l'avenir du funiculaire.

Celui-ci adhéra, le 1^{er} juillet 2000, à l'Union des transports publics. Durant l'été, il collabora à la campagne nationale de la santé en tant que point de départ de l'un des 40 itinéraires pédestres ou cyclables proposés par «La Suisse en mouvement». Le 29 août, enfin, la Télévision Suisse Romande vint enregistrer une séquence du programme quotidien pour les enfants «Les Zaps». Ainsi, le funi passa même à la télé!



En 2001, le vieux funi vécut son dernier Noël. Le 19 décembre, 110 élèves de l'école enfantine de Saint-Imier montèrent dans le funiculaire avec leurs enseignants et leurs parents. En une dizaine d'allers-retours, le funiculaire, tout décoré des dessins des enfants, transporta vaillamment tout ce petit monde à Mont-Soleil, où les enfants chantèrent, mimèrent, dansèrent et récitèrent des poésies de Noël dans un champ illuminé de torches. Puis, transis par le froid de canard qui régnait ce soir-là, les parents et enseignants, suivis des enfants, prirent place sur les vieilles banquettes de bois pour redescendre à Saint-Imier. Le regard perdu dans l'obscurité des sapins qui bordent le voie, peut-être songèrent-ils à ces jours, pas si lointains, où la main glissée dans celle du grand-papa, ils s'étaient assis là, confiants, joyeux et excités au croisement des deux voitures... Le 8 août 2002, nonante-neuf ans après sa première course, le vénérable funiculaire effectua son baroud d'honneur avant d'être définitivement mis hors-service.

Là-haut sur la montagne, l'était un vieux funi...

Depuis son inauguration en 1903, le funiculaire fit l'objet de soins constants. Le câble, ce fameux câble qui représente l'organe vital du funiculaire, fut changé à sept reprises. Les voies, les stations et les voitures furent soigneusement entretenues, bichonnées même, par les machinistes. De nouvelles voitures furent mises en service en 1937. L'installation fut sans cesse mise à jour et en conformité avec les exigences fédérales. Mais malgré tout cela, force fut de constater dans les années nonante, que l'installation arrivait en bout de course. Il fallait faire quelque chose.

En 1997, le président du conseil, M. Ernest Sauvin, et le chef d'exploitation, M. Michel Tharin, furent priés de présenter la situa-



tion de l'entreprise à l'Office des transports du canton de Berne et reçurent l'ordre d'effectuer une étude sur l'avenir du funiculaire. Le mandat fut confié à la maison Roland Ribi & Associés, de Lausanne.

Dans ses conclusions, l'étude proposait trois options possibles: la suppression pure et simple du funiculaire au profit d'un service de bus reliant le plateau de Mont-Soleil à Saint-Imier; le maintien de l'installation actuelle en y incluant les transformations exigées par l'Office fédéral des transports; et enfin la création d'un nouveau funiculaire léger et automatique, avec un sensible allongement du parcours pour améliorer l'accès aux véhicules. Cette dernière option comportait également la création de nouvelles stations à Saint-Imier et à Mont-Soleil ainsi qu'une nouvelle salle des machines à Mont-Soleil.

Les deux premières options furent écartées. En effet, la création d'un service de bus impliquait le démantèlement obligatoire du funiculaire, ce qui représentait tout de même des travaux conséquents. La seconde option, à savoir la rénovation et l'actualisation du funiculaire, constituait un investissement important sans réelle amélioration de l'offre. La seule issue envisageable restait donc de reconstruire un funiculaire «plus beau qu'avant»... et de l'assortir d'un concept touristique fort.

L'histoire n'est finalement qu'un éternel recommencement. Un siècle après les initiateurs du premier funiculaire, une nouvelle équipe de promoteurs se lançait dans l'aventure du deuxième. Le 29 novembre 2000, le bureau d'ingénieurs IUB fut mandaté pour présenter un avant-projet d'assainissement et de rénovation du funiculaire.

Six mois plus tard, le 2 mai 2001, le maire de Saint-Imier, M. Stéphane Boillat, et le Conseil d'administration furent conviés à Berne dans les bureaux de la Direction cantonale des travaux publics, des transports et de l'énergie, en présence de représentants cantonaux et de l'OFT. A cette occasion, IUB présenta les diverses variantes possibles ainsi que leurs budgets respectifs.

La première variante consistait en un funiculaire à deux voitures d'une capacité de 30 personnes chacune et en un renouvellement complet des installations électromécaniques. Dans la seconde option, le système d'enchaînement était conservé, l'électronique renouvelée, le câble et les freins changés. Le funiculaire comportait en outre deux nouvelles voitures pouvant transporter 40 personnes chacune.

Enfin, la dernière variante proposait un funiculaire à va-et-vient avec une seule voiture, mais d'une capacité de 60 personnes. Dans cette solution, le câble était mû par un treuil et la place de croisement supprimée. Là aussi, toutes les installations électromécaniques devaient être remplacées.

Finalement, cette troisième variante fut choisie pour son originalité et sa flexibilité. De plus, du point de vue financier, elle s'avérait légèrement plus avantageuse que les deux premières. Il fut aussi décidé de prolonger le tracé du funiculaire d'une vingtaine de mètres en haut et en bas pour en faciliter les accès et de construire deux nouvelles stations.

Le coût des travaux fut estimé à 9 millions de francs, pris en charge pour l'essentiel par la Confédération et le canton. Le 2 décembre 2001, la population manifesta son profond attachement au funi-

culaire en acceptant par 1160 suffrages contre 173 de libérer un crédit d'un million de francs pour sa métamorphose.

1902-2002: la boucle est bouclée

Reprenant les bonnes idées qui avaient présidé au destin du premier funiculaire, le maire Stéphane Boillat fonda, en collaboration avec le Président du conseil d'administration M. Sauvin et le chef d'exploitation M. Tharin, l'association des Amis du funiculaire. La toute nouvelle association édita un dépliant expliquant le projet et sollicitant le soutien des entreprises, des collectivités publiques et des particuliers.

Au début septembre 2001, le bureau d'ingénieurs présenta son projet définitif qui fut soumis en décembre pour approbation à l'Office fédéral des transports. Le 11 janvier 2002, les plans furent mis à l'enquête dans la Feuille officielle d'avis du district de Courtelary. Le 1^{er} mars, l'appel d'offres fut lancé dans ces mêmes colonnes pour le lot du matériel roulant, de la voie et des équipements électroniques puis, le 28 mars, pour la rénovation de la station de Mont-Soleil, de celle de Saint-Imier et l'assainissement du tracé. Ce fut finalement à l'entreprise De Luca de Bienne que fut confiée la réalisation des divers travaux. Enfin, entre fin avril et fin juin 2002, la Confédération et le canton annoncèrent officiellement leur accord de contribuer à hauteur de 8 millions de francs à la rénovation du funiculaire.

Les travaux du nouveau chantier débutèrent le 9 août 2002. La Bourgeoisie commença par faire abattre plusieurs arbres le long du tracé pour permettre la mise en place d'un téléphérique destiné à transporter les matériaux. Au cours des mois d'août et de



septembre, les stations de Mont-Soleil et de Saint-Imier, les installations électriques et mécaniques, le câble, la salle des machines, puis les rails et les traverses le long du parcours furent démantelés. Les premiers creusages purent alors débuter.

Les pluies diluviennes qui s'abattirent sur la région dans le courant du mois de septembre ne facilitèrent pas les travaux. Et le 30 septembre, vers la fin de la journée, un pan entier du tracé se mit à glisser à proximité de la station de Saint-Imier. Un arbre fut ébranlé et menaçait de tomber sur une habitation toute proche. Un trou impressionnant apparut à cet endroit. Des mesures furent immédiatement prises pour remblayer et stabiliser le talus. Les travaux de consolidation durèrent deux mois.

Le chantier dut une nouvelle fois être interrompu pendant l'hiver 2002 pour un mois en raison du froid intense qui régna sur la Suisse à cette période. Ces imprévus repoussèrent d'autant la mise en fonction du funi, qui ne fut malheureusement pas prêt pour la septième édition du Mont-Soleil Open Air. Le public, alléché par la splendide affiche du festival, afflua en masse et fut acheminé jusqu'au Mont-Soleil par un service de mini-bus très performant... mais hélas! pas aussi sympathique que le funiculaire! De plus, 2003 connut un été torride qui aurait pu faire oublier pratiquement un siècle d'étés désastreux, si l'on en croit les rapports de gestion annuels de la Société du funiculaire!

Mais le funiculaire faillit bien être enterré avant même de voir le jour: le glissement de terrain et les exigences imposées par la Confédération avaient «gonflé» la facture de plus de trois millions de francs. Le Conseil d'administration du funiculaire dut se retrou-

ser les manches pour trouver des solutions. La Commune de Saint-Imier versa une contribution supplémentaire de plusieurs centaines de milliers de francs et certaines entreprises de la région ajoutèrent leur écot. La Confédération et le Canton rallongèrent leur subvention de plus de deux millions et c'est finalement à l'arraché que les dernières centaines de milliers de francs purent être trouvées.

Les travaux furent enfin achevés à fin septembre 2003, au grand soulagement de chacun. La phase de test put enfin débiter et ne connut aucun incident majeur. L'inauguration officielle fut planifiée au 13 novembre 2003 et deux jours de libre parcours, assortis de sympathiques animations en ville et au sommet du parcours les 15 et 16 novembre, furent offerts à la population et aux visiteurs de la région.

Vers un nouveau centenaire

Le vieux funi est mort... vive le nouveau! Pratiquement plus rien ne subsiste de l'ancien, si ce n'est le tracé. Et encore, il a été allongé de quelques mètres en haut et en bas pour faciliter l'accès aux poussettes, aux chaises roulantes et aux personnes moins mobiles. L'unique cabine, flambant neuve et décorée aux couleurs de Saint-Imier, pourra transporter au sommet près de 60 personnes en trois minutes trente seulement. Elle sera mue par un treuil situé dans la station supérieure et offrira un confort et une sécurité inégalés jusqu'ici.

Voilà un siècle, nos aïeux inauguraient en grande pompe leur funiculaire, le cœur gonflé d'espoir. Leur foi en l'avenir avait déplacé des montagnes et vaincu tous les obstacles. A leurs yeux, la concrétisation de leur projet avait mérité tous les sacrifices et les efforts



15 septembre 2003: montage de la nouvelle voiture

qu'ils avaient consentis. Ils ne doutaient pas que le funiculaire tiendrait ses promesses et serait pour la région toute entière un atout et un moteur d'expansion.

Certes, il ne reste aujourd'hui plus rien de leurs travaux que quelques documents, des photos et des souvenirs. Mais dans le cœur des habitants de la région, le funiculaire occupe une place privilégiée. Il est une institution, il fait partie de la vie même de Saint-Imier. Combien de couples fêtant leurs noces d'or, d'argent ou de platine ont échangé leur premier baiser sur ses vieux bancs, lors d'une anodine balade dominicale? Combien d'enfants ont grimpé pour la première fois les escaliers menant au funi, le cœur battant d'excitation, la main dans celle de leur papa, à la fois anxieux et impatients de prendre le départ? Combien de citoyens gardent le souvenir lumineux d'une magnifique journée de marche entre Mont-Soleil et le

Cerneux-Veusil, loin du stress et des problèmes quotidiens? Combien de touristes du monde entier conservent précieusement les photographies de ce fastueux coin de pays qu'ils ont visité, il y a quelques années ou quelques décennies? Combien de jeunes et de moins jeunes se réjouissent de retrouver leur funi pour aller observer les étoiles, assister à un festival, s'aérer l'esprit, observer la nature ou échafauder les projets les plus fous pour ce nouveau millénaire?

La revitalisation du funiculaire ne concerne pas que le funiculaire lui-même. Il concerne toute la région. Déjà, les autorités de la cité, emmenées par le dynamique maire Stéphane Boillat, ont élaboré un nouveau concept touristique intitulé «Energies horlogères», un parcours fléché à l'intérieur du vieux Saint-Imier qui emmènera les curieux dans les méandres de l'histoire de notre beau Vallon.

Comment savoir ce que les générations futures vont faire du cadeau somptueux qui leur est offert aujourd'hui? Que diront de nous nos descendants, dans un siècle? Un chapitre est clos, un nouveau débute, et nous ne serons plus là pour savoir ce qui s'est passé. Resteront toutefois nos espoirs, notre foi en l'avenir, notre attachement à ce coin de paradis et l'amour que nous aurons légué, au travers de ce funiculaire, à nos arrière-arrière-petits-enfants.



Des nouvelles couleurs qui reflètent la vocation énergétique du funiculaire...