

Info :

Adieu au tram

accueil : www.photos-neuch.net

page école : www.photos-neuch.net/ecole.php



Il y a 40 ans, on disait adieu au tram.

Voilà 40 ans qu'il n'y a plus de tramway dans les rues neuchâteloises. En ce lundi 12 juillet 1976, le tram électrique arrive à son terminus de Corcelles. Venu de Neuchâtel, il ne le quittera plus. Il est 23h50, c'était la dernière course du tram urbain. Place aux trolleybus afin d'exploiter au mieux les avancées technologiques. Une page d'histoire se tourne.

« La ligne à double voie se resserrait sur la gauche à Peseux, côté lac, ce qui posait des problèmes de visibilité notamment au giratoire du château » se remémore Georges Schetty, alors aux commandes de ces véhicules.

Pour les journaux d'époque, il est grand temps de remplacer un équipement exploité jusqu'aux limites de ses capacités. « Les trolleybus seront plus silencieux, plus spacieux, ils rouleront plus vite » écrit *l'Impartial* du 10 juin 1976. *L'Express* (alors *Feuille d'Avis de Neuchâtel*) parle lui le 11 juin, de « l'aube d'une ère nouvelle reléguant les tramways qui cahotent au rang d'objets de musée ». Autres innovations, la ligne est prolongée jusqu'à Cormondrèche alors que l'interdiction de fumer est proclamée à bord.

Une fête populaire célèbre cette transition en grande pompe, l'occasion de découvrir la « baladeuse », tram historique de 1894 tiré par deux chevaux. « Ce renouveau était un véritable soulagement. Les trams bruyants dataient du début du siècle avec des sièges en bois » confirme Georges Schetty. Ce dernier se souvient également des nombreuses chutes à vélo, les roues butant sur les rails d'autant plus glissants en hiver.

Le manque de confort et de puissance des tramways n'empêchait toutefois pas de respecter les horaires établis. A midi, quatre convois successifs composés chacun d'une motrice et d'une remorque étaient mobilisés pour répondre à la demande des usagers. La capacité de traction limitée des locomotives rendait nécessaire cette particularité. « Les gens travaillaient à proximité de chez eux, ils rentraient donc plus facilement à la maison pour dîner », relate l'ex-conducteur.

A ses yeux, la situation s'est corsée par contre avec leurs successeurs articulés. Bien que plus modernes et discrets, les trolleybus s'avèrent problématiques dans la mesure où ils se retrouvent prisonniers de la circulation routière, nuance-t-il. Un bémol de taille tant il devient difficile de maintenir la cadence aux dix minutes, voire sept aux heures de pointe. Pour résoudre ce problème, il faudrait qu'aux diverses portes de la ville, de vastes parcs soient établis pour permettre aux automobilistes d'y abandonner leur voiture et emprunter les transports en commun, écrivait *l'Express* le 30 juin 1976. La ligne Neuchâtel- Peseux comptait alors trois millions de voyageurs par an. Force est de constater que quarante ans plus tard, ce point n'est toujours pas résolu.

F.W. (Extrait de presse 6 août 2016)