

Le Littorail, de Neuchâtel-Place Pury à Boudry : un modèle toujours d'actualité

Circulant en contrebas de l'artère CFF Neuchâtel - Yverdon, le long du plus grand lac suisse, le Littorail est un chemin de fer périurbain à voie métrique qui relie la Place Pury à Boudry (8,82 km) et qui renvoie non seulement à un riche passé ferroviaire mais qui souligne aussi la pertinence d'un modèle.

PAR SYLVAIN MEILLASSON



O. Beboux

Cohabitation entre l'ancien et le contemporain avec la Be 2/4 45 de l'ANAT et la Be 4/8 34 de transN à Neuchâtel Place Pury.

C'est le 16 septembre 1892 que la ligne Évole - Boudry et l'antenne Areuse - Cortaillod (830 m, active jusqu'en 1984) sont mises en service par la compagnie du chemin de fer régional Neuchâtel-Cortaillod-Boudry (NCB). Cette étape sera suivie, le 24 décembre de la même année, par l'activation de la section Évole - Place Pury - Gare avec crémaillère entre la rue des Terreaux et l'avenue de la gare. Puis d'autres ouvertures surviendront, avec la ligne de tramway Neuchâtel - Saint-Blaise par la Compagnie éponyme (NStB) en 1894 et la ligne Neuchâtel - Chau-

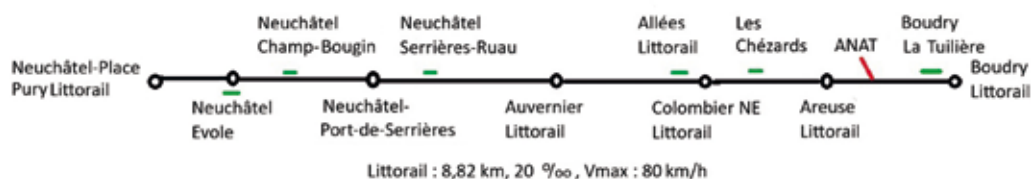
mont (tramway et funiculaire) par la compagnie de Chemin de fer de Neuchâtel à Chaumont (NCh) en 1910. Les tramways de Neuchâtel (TN) absorberont les NStB, NCB et NCh (1), respectivement en 1897, 1901 et 1943, avant de devenir Transports en commun de Neuchâtel et environs (TN) en 1971 qui, à leur tour, et à la suite de la fusion avec les transports régionaux neuchâtelois (TRN) de 2012, passeront sous la coupe des actuels transports publics neuchâtelois (transN). Différents modes de traction (gaz, hippomobile, vapeur...) seront utilisés.

L'électrification qui débute en 1897 par la ligne de Saint-Blaise, permettra au NCB de supprimer le recours à la vapeur et à la crémaillère sur l'antenne en direction de la gare en 1898. C'est avec les TN que la ligne de Boudry sera mise sous tension en 1902. S'ensuit une période de développement. Le réseau comptera deux funiculaires et sept lignes totalisant 27,32 km (en 1926) organisées autour d'une boucle centrale permettant, de 1910 à 1964, une exploitation « en tour de ville » des itinéraires, à l'exception de la ligne 5, alias 215 (2014) puis R15 (2023), dont

le matériel diffère trop sensiblement. Amorcée en 1940 et achevée en 1976, la conversion des lignes urbaines de tramway au trolleybus laissera à la seule liaison ferroviaire de et vers Boudry le privilège d'utiliser la boucle de retournement de la Place Pury jusqu'en 1988.

La ligne de Neuchâtel-Place Pury à Boudry Littorail comporte deux dépôts (Évole : stationnement et entretien ; Boudry : stationnement) et cinq évitements (Évole, Serrières, Auvernier Littorail, Colombier Littorail, Areuse), plus cinq haltes avec arrêt sur

demande. Notons que l'évitement d'Évole est aussi un arrêt sur demande. Des correspondances avec des services de bus sont offertes dans quatre stations du parcours, effectué en 19 minutes selon l'horaire transN. La réalisation de l'autoroute A5 en 2005 oblige de déplacer l'arrêt d'Areuse, permettant incidemment la création d'un nouvel évitement. En revanche, la desserte de la halte des Isles (à proximité de laquelle a été établi le raccordement du musée de l'ANAT en 2004 - voir encadré) par les trains réguliers a été supprimée en 2018. La trame varie de quatre (cinq depuis Boudry les jours de semaine en période scolaire) à trois départs par heure, sur une amplitude horaire allant de 5 h 30 à minuit. L'infrastructure est maintenue et modernisée, dans le cadre de la convention de prestations avec



l'OFT. Un effort tout particulier est apporté à la mise en accessibilité des gares et haltes du parcours. L'itinéraire bénéficie depuis 1981 d'une signalisation classique, renforcée plus récemment par le système de contrôle de la marche des trains ZBMS. La flotte a également évolué à partir de 1981, avec l'arrivée des Be 4/4 501-504 et Bt 551-554, suivies en 1988 par les Be 4/4 505-506. Cette génération a permis de définitivement radier des véhicules datant de 1902, puis de provisoirement cantonner les automotrices Breda (quatre unités de 1942, en provenance de Gênes en 1967) à l'antenne de Cortaillod

et de reléguer les tramways standards SIG, perçus en 1976, au service en soirée. Une nouvelle génération d'automotrices est depuis le début de cette décennie, déployée. Il s'agit des rames Be 4/8 de 31 à 35 qui étaient préalablement utilisées sur la ligne Saint-Gall - Trogen et qui, étant donnée leur configuration Rowan (2 + Bo - Bo + 2), apportent un progrès en matière d'embarquement et d'accessibilité. Notons que ces automotrices n'ont pas dû être adaptées au niveau de l'alimentation, car elles sont nativement aptes au 1 000 V et au 600 V (puissances continues de 640 et de 432 kW) (2).

Le Littorail permet la découverte d'une très belle partie du territoire neuchâtelois mais contribue aussi efficacement à la mobilité dans le Bas du Canton. S'il devenait techniquement et politiquement envisageable, son prolongement vers le stade de la Maladière *via* les abords de l'Université et en correspondance avec le Fun'ambule, pourrait être d'un grand apport... ♦

(1) Le funiculaire La Coudre (517 m) - Chaumont (1 087 m) est toujours en activité à ce jour (transN). Pour rappel, la plus ancienne ligne urbaine est le funiculaire Écluse - Plan de 1890.
(2) Découle de la cohabitation de la ligne de Trogen avec le réseau de trolleybus en ville de Saint-Gall.



S. Meillasson

L'automotrice Be 2/4 45 stationne avec la Be 4/4 504 dans les emprises du musée de l'ANAT (29 avril 2026).

Le musée d'Areuse : exemplaire et vivant

L'association neuchâteloise des Amis du tramway (ANAT) est créée en 1976, alors que la ligne 3 Place Pury - Corcelles passe au trolleybus, avec pour buts la conservation et la présentation de tramways du cru, la remise en état de véhicules, la circulation d'unités aptes et la valorisation de ce patrimoine. Les tramways préservés ont d'abord été remisés à Cortaillod jusqu'en 1987, puis dans un site CFF au Locle jusqu'en 2010. Très vite, des discussions sont menées avec la commune de Boudry, le canton et les TN, une démarche financière étant engagée, un raccordement posé et une convention signée. L'ANAT souhaite construire, par étapes et en fonction des financements disponibles, un petit musée qui sera ouvert au public en 2014 ; l'emprunt aujourd'hui remboursé ne représentera qu'une fraction (280 000 francs suisses soit environ 304 000 euros) du coût total (1 939 000 francs suisses soit 2 103 621 euros) du projet.

L'ANAT (qui devient EF à part entière en 2019) assure occasionnellement des courses publiques (gratuites) ou sur demande (payantes). Elle dispose à cet effet de la Be 2/2 73 de 1922, des remorques B2 143 de 1893/1914 et B2i 1 de 1894/1897, des motrices Xe 2/2 601 (ex 301 de 1911) avec étrave à neige, Be 2/4 45 de 1902 ainsi que de l'automotrice Be 4/4 504 de 1981. L'ANAT expose par ailleurs les Be 2/2 44 de 1902 (rapatriée du musée des transports urbains de Paris), Be 4/4 583 de 1947, les remorques B 112 de 1902 et Bi 121 (prêt du Blonay - Chamby) ainsi que du wagon de marchandises X 631 de 1892. Une vaste collection d'objets et d'archives complète le tout. Moderne, le musée qui est porté par une équipe accueillante et dynamique, peut être loué pour toutes sortes d'événements.

Informations : www.museedutram.ch