

NEUCHÂTEL EN TRAM

Sébastien Jacobi

2847

1989 — Edité par l'auteur
Rue Pourtales 11 — 2000 Neuchâtel
CCP 20-9212-9

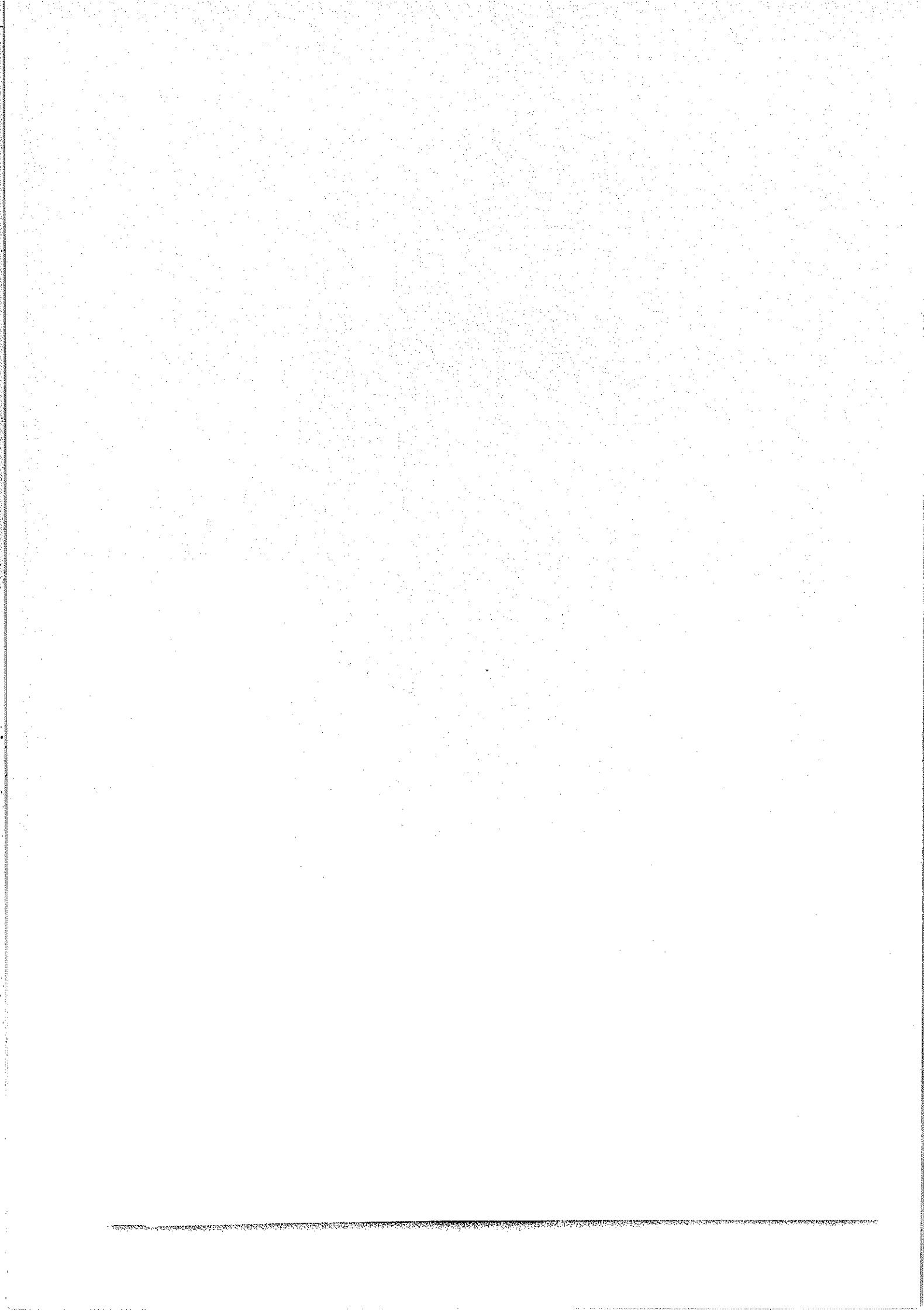


Table des matières

3	Préface
4	Dates marquantes
5	Bref historique
6	Données statistiques
6	Description des lignes
8	Régional NCB
18	Tram à gaz
20	Tramway hippomobile
21	Tramways électriques
21	— Installations fixes
24	— Motrices et remorques, croquis-types
28	Photos
28	— Motrices et remorques
36	— Véhicules de service
38	— Dépôts
40	— Place Pury
47	— Boucle tour de ville
56	— Ligne 1
63	— Ligne 2
64	— Ligne 3
72	— Ligne 4
77	— Ligne 5
94	— Ligne 6
100	— Ligne 7
104	Funiculaire Ecluse—Plan
106	Funiculaire de Chaumont
108	ANAT-Association neuchâteloise des amis du tramway
109	Trolleybus
123	Autobus

Du même auteur:

«La Chaux-de-Fonds et Biel en tram» (1977)
«Fribourg en tram» (1985)

Préface

« Neuchâtel en tram » a été publié une première fois en 1973. Cette deuxième édition, complètement remaniée et mise à jour, contient 32 pages supplémentaires et une centaine de photos nouvelles, prises à différentes époques.

Les chapitres concernant les trolleybus et autobus ont été complétés, notamment par les croquis des véhicules. Depuis 1973, les bus sont aussi entrés dans l'histoire: les premières séries ont été mises au rebut après avoir marqué de leur présence — comme les tramways jadis et des décennies durant — la vie quotidienne des rues de Neuchâtel.

Une attention particulière a été portée sur l'illustration de certains quartiers profondément modifiés ces dernières années. Ainsi, cet ouvrage destiné aux passionnés du tram devrait intéresser aussi tous ceux qui sont attachés à la ville de Neuchâtel et à sa région.

S. J.

Sources

Rapports de gestion TN
Archives fédérales, Berne
Office fédéral des transports, Berne

Photos

D^r Olivier Clottu, Saint-Blaise (page 34 en haut)
AD A. Dudler, Berne
CP Carte postale
FAN Archives FAN-L'Express, Neuchâtel
HUW Hans-Ulrich Würsten, Berne
PW Peter Willen, Berne
Les autres photos sont de l'auteur, excepté les clichés anciens qui proviennent de différentes collections (TN, Musée des transports, constructeurs, particuliers).

Quelques dates marquantes

1890	26.10	Funiculaire Ecluse—Plan (traction hydraulique).
1892	16.9	Régional NCB, Evole—Cortaillod/Boudry (traction à vapeur).
	24.12	Régional NCB, Evole—Gare JS (Jura-Simplon).
1893-94		Tramway Neuchâtel—Saint-Blaise, essais de voitures à gaz.
1894	22.12	Tramway hippomobile Neuchâtel—Saint-Blaise.
1897		La Compagnie du tramway Neuchâtel—Saint-Blaise devient Compagnie des tramways de Neuchâtel (TN).
1897	16.5	Neuchâtel—Saint-Blaise, tramway électrique.
1898	16.7	Régional NCB, tramway électrique Port—Gare, suppression de la crémaillère.
1899	20.5	Tramway place Pury—Serrières.
1901	1.1	Le Régional NCB est repris par les TN (reprise effective le 1.10.1901).
	10.8	Tramway place Pury—Vauseyon.
	16.10	Tramway Vauseyon—Valangin.
	9.11	Tramway Vauseyon—Peseux.
1902	16.10	Tramway Peseux—Corcelles.
	24.12	Traction électrique Neuchâtel—Boudry/Cortaillod.
1906	1.7	Le funiculaire Ecluse—Plan est repris par les TN.
1907	27.7	Traction électrique sur le funiculaire Ecluse—Plan.
1910	27.6	Boucle «tour de ville».
	17.9	Funiculaire de Chaumont (Compagnie Neuchâtel—Chaumont).
	15.10	Tramway (tour de ville—)Sablons—La Coudre (Compagnie Neuchâtel—Chaumont, tramway pris à bail par les TN).
1940	16.2	Trolleybus place Pury—Serrières en remplacement du tramway.
1943		La Compagnie Neuchâtel—Chaumont est reprise par les TN.
1947	1.7	Autobus des Cadolles.
1949	21.5	Trolleybus de la «boucle des Parcs» (ligne 8).
	1.7	Remplacement du tramway place Pury—Valangin par un service direct de trolleybus Neuchâtel—Valangin—Cernier en communauté avec la Compagnie des transports du Val-de-Ruz (VR).
1957	10.5	Monruz—Saint-Blaise, service provisoire d'autobus en remplacement du tramway.
	1.7	Trolleybus Neuchâtel—Monruz en remplacement du tramway.
	29.8	Trolleybus Monruz—Saint-Blaise et mise en service de la liaison directe Saint-Blaise—place Pury—Clos de Serrières.
1964	13.7	Boucle «tour de ville» supprimée. Service provisoire d'autobus pour la gare et La Coudre en remplacement du tramway.
	20.8	Trolleybus pour la gare et La Coudre, nouvelle boucle place Pury pour le tram de Corcelles.
1968	22.4	Neuchâtel—Savagnier, autobus pour écoliers seulement.
	28.9	Neuchâtel—Fenin—Vilars—Savagnier, autobus service public.
1969	15.2	Prolongation trolleybus La Coudre—Hauterive.
	3.11	Neuchâtel—Valangin—(Cernier), autobus en remplacement des trolleybus (communauté avec VR).
1971	5.9	Service à un agent généralisé sur les trolleybus et autobus (portes avec contacts de fermeture, distributeurs de billets aux arrêts).
	24.9	Nouvelle organisation de la Compagnie: actions reprises par l'Etat de Neuchâtel (un tiers) la Commune de Neuchâtel (un tiers) et les autres communes desservies (un tiers). Nouvelle raison sociale: Compagnie des transports en commun de Neuchâtel et environs (TN).
1973	3.6	Ligne 9 prolongée des Cadolles aux Acacias.
1975	3.3	Autobus-navette Saint-Blaise—Marin.
1976	11.7	Ligne 3, fin de l'exploitation par tramway.
	30.8	Ligne 3, trolleybus Neuchâtel—Cormondrèche (par les Parcs, puis dès le 3.12 par l'itinéraire définitif).
1978	9.10	Trolleybus (Serrières—)Saint-Blaise—Marin.
1981	29.6	Ligne 5, nouveau matériel «Littorail».
1984	3.6	Ligne 5, navette-tramway Areuse—Cortaillod remplacée par autobus.
1985	7.9	Ecluse—Plan, nouveau funiculaire automatique.
1989	28.5	Ligne S prolongée de Savagnier à Dombresson et Villiers.

Bref historique

De 1890 à 1894, trois entreprises organisent les premiers transports urbains et suburbains neuchâtelois: le funiculaire Ecluse—Plan, le Régional Neuchâtel—Cortaillod—Boudry et le tramway Neuchâtel—Saint-Blaise. Ce dernier bénéficié presque d'emblée des avantages de la traction électrique: il étend rapidement son réseau et change de raison sociale en Compagnie des tramways de Neuchâtel (TN). Cette entreprise reprend ensuite le Régional et le funiculaire. En 1910, le Chemin de fer Neuchâtel—Chaumont ouvre à l'exploitation le funiculaire de Chaumont et le tramway (tour de ville—)Sablons—La Coudre. Ce dernier est d'emblée pris à bail et exploité par les TN. Ainsi, dès 1910, l'agglomération dispose de sept lignes de tramways et de deux funiculaires.

A cette période de création succède, jusqu'en 1940, une période d'améliorations: installation de doubles voies et mise en service de voitures mieux adaptées et plus perfectionnées.

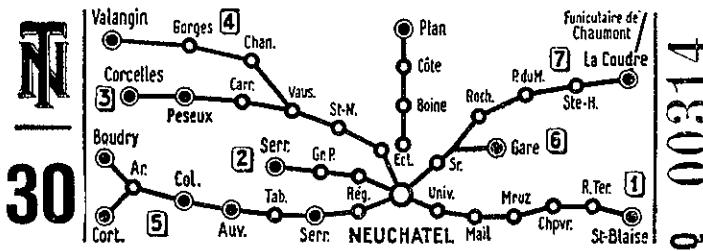
La troisième période voit apparaître les véhicules sur pneus. Elle débute en 1940 avec la mise en service de trolleybus sur la ligne de Serrières. Puis survient la guerre avec ses restrictions, empêchant tout développement pendant quelques années. En 1947 apparaît un premier service d'autobus qui dessert, tout d'abord bien modestement, l'hôpital des Cadolles. Un grand projet se réalise en 1949 avec la création de la ligne de trolleybus du haut de la ville («boucle des Parcs») et de la liaison directe par trolleybus Neuchâtel—Cernier, en communauté d'exploitation avec la Compagnie des transports du Val-de-Ruz (VR).

Le trolleybus remplace encore les tramways de Saint-Blaise en 1957, de la gare et de La Coudre en 1964.

En 1968, l'autobus étend son champ d'activité jusqu'à Savagnier. L'année suivante, le trolleybus est prolongé de La Coudre à Hauteville, tandis qu'il abandonne à l'autobus la liaison Neuchâtel—Cernier.

Après avoir connu une situation financière saine et avoir été en mesure de verser régulièrement un modeste dividende à ses actionnaires, la Compagnie TN a abordé l'année 1970 avec des charges dont l'accroissement ne pouvait raisonnablement plus être compensé par une hausse de tarif. Les actions ont dès lors été reprises par les pouvoirs publics, à raison d'un tiers par l'Etat de Neuchâtel, un tiers par la Commune de Neuchâtel et un tiers par les autres communes bénéficiant des services des TN. Ce nouveau régime est entré en vigueur le 24 septembre 1971 avec la raison sociale «Compagnie des transports en commun de Neuchâtel et environs».

Sous le nouveau régime, l'entreprise se modernise à un rythme accéléré: suppression des tramways Neuchâtel—Corcelles (1976) et Areuse—Cortaillod (1984), mise en service de 22 trolleybus articulés (1976 et 1983-84), remplacement intégral du matériel roulant ferroviaire (Littoral 1981 et 1988), nouveau funiculaire automatique Ecluse—Plan (1985). Le mouvement continue: les 20 trolleybus de 1956-64 seront remplacés par 21 unités articulées dès 1991. Aucune autre entreprise du pays ne disposera alors d'un parc aussi jeune et homogène.



Données statistiques

Lignes/km	1910	1921	1940	1949	1957	1964	1987
Tramways	7/29,3	7/29,7	6/27,3	5/24,1	4/18,6	2/14,7	1/ 9,
Trolleybus	—	—	1/ 2,3	3/ 8,3	4/13,8	6/18,5	5/21,
Autobus	—	—	—	1/ 1,9	1/ 3,4	1/ 3,4	4/20,
Funiculaires	2/ 2,5	2/ 2,5	2/ 2,5	2/ 2,5	2/ 2,5	2/ 2,5	2/ 2,

Pour les tramways et trolleybus, les tronçons communs sont comptés une seule fois.

En 1987:

- tramway ligne 5
- trolleybus lignes 1, 3, 6, 7, 8
- autobus lignes 4, 5B, 9, S

Horaires

Sur les lignes 1, 3, 7 et 8, la fréquence est de 10 minutes durant la journée et de 20 minutes en soirée. Le dimanche, la fréquence a été réduite à 20 minutes toute la journée dès le 5 septembre 1971.

Sur la ligne 5, la fréquence est de 20 minutes, alors que l'horaire de la ligne 6 est adapté aux départs et arrivées des trains, avec une fréquence moyenne de 10 minutes (20 en soirée).

L'autobus 9 circule toutes les 20 minutes (10 aux heures de pointe et 30 en soirée). Depuis 1989, la ligne 4 dispose d'un horaire cadencé à la demi-heure en semaine, à l'heure en soirée et le dimanche. La ligne S n'a pas d'horaire cadencé; elle est parcourue par 11 à 12 courses aller et retour en semaine, 6 le dimanche.

Evolution du trafic

Depuis 1910, année où le réseau a pris une forme quasi définitive, le nombre des voyageurs transportés a connu l'évolution suivante:

1910	4 358 000
1920	6 220 000
1930	6 755 000
1940	6 123 300
1950	12 121 300
1960	14 055 400
1970	15 442 400
1980	15 921 000
1988	16 574 000

Le record de trafic a été atteint en 1963 avec 17 365 000 voyageurs.

Personnel

Effectif à fin 1988, par service:

- 105 exploitation
- 44 ateliers et dépôts
- 18 équipement (voie, installations électriques et de sécurité)
- 4 bureau commercial (place Pury)
- 20 administration

191 personnes au total

Description des lignes en 1973

Ligne 1/2

Trolleybus Saint-Blaise—Neuchâtel Centre—Clos de Serrières, longueur d'exploitation 7933 m (5590+2343 m), rampe maximale 32%, durée du trajet 28 minutes.

Ligne 3

Tramway Neuchâtel Centre—Peseux—Corcelles, longueur d'exploitation 4774 m, rampe maximale 67%, durée du trajet 20 minutes. En correspondance avec le funiculaire Eclus Plan.

Funiculaire Ecluse—Plan

Longueur d'exploitation 391 m, rampe maximale 384‰, durée du trajet 3½ minutes, vitesse 3,5 m/s. En correspondance au Plan avec l'autobus des Cadolles, ligne 9.

Ligne 4

Autobus Neuchâtel Centre—Valangin—Boudry—Villiers—Fontaines—Cernier, longueur d'exploitation 5875 m (Cernier 12 000 m), rampe maximale 120‰, durée du trajet 16 minutes (Neuchâtel—Cernier 30 minutes). En correspondance à Cernier avec les trolleybus pour Les Hauts-Geneveys et Villiers.

Ligne 5

Tramway Neuchâtel Centre—Serrières—Auvernier—Colombier—Areuse—Boudry, longueur d'exploitation 9052 m, rampe maximale 23‰, durée du trajet 19 minutes. Tramway Areuse—Cortaillod, longueur d'exploitation 831 m, durée du trajet 4 minutes.

Ligne 6

Trolleybus Neuchâtel Centre—Gare CFF, longueur d'exploitation 1062 m, rampe maximale 89‰, durée du trajet 6 minutes.

Ligne 7

Trolleybus Neuchâtel Centre—La Coudre—Hauterive, longueur d'exploitation 4350 m, rampe maximale 89‰, durée du trajet 19 minutes. En correspondance avec le funiculaire de Chaumont.

Funiculaire La Coudre—Chaumont

Longueur d'exploitation 2091 m, rampe maximale 460‰, durée du trajet 12 minutes, vitesse 2,9 m/s.

Ligne 8

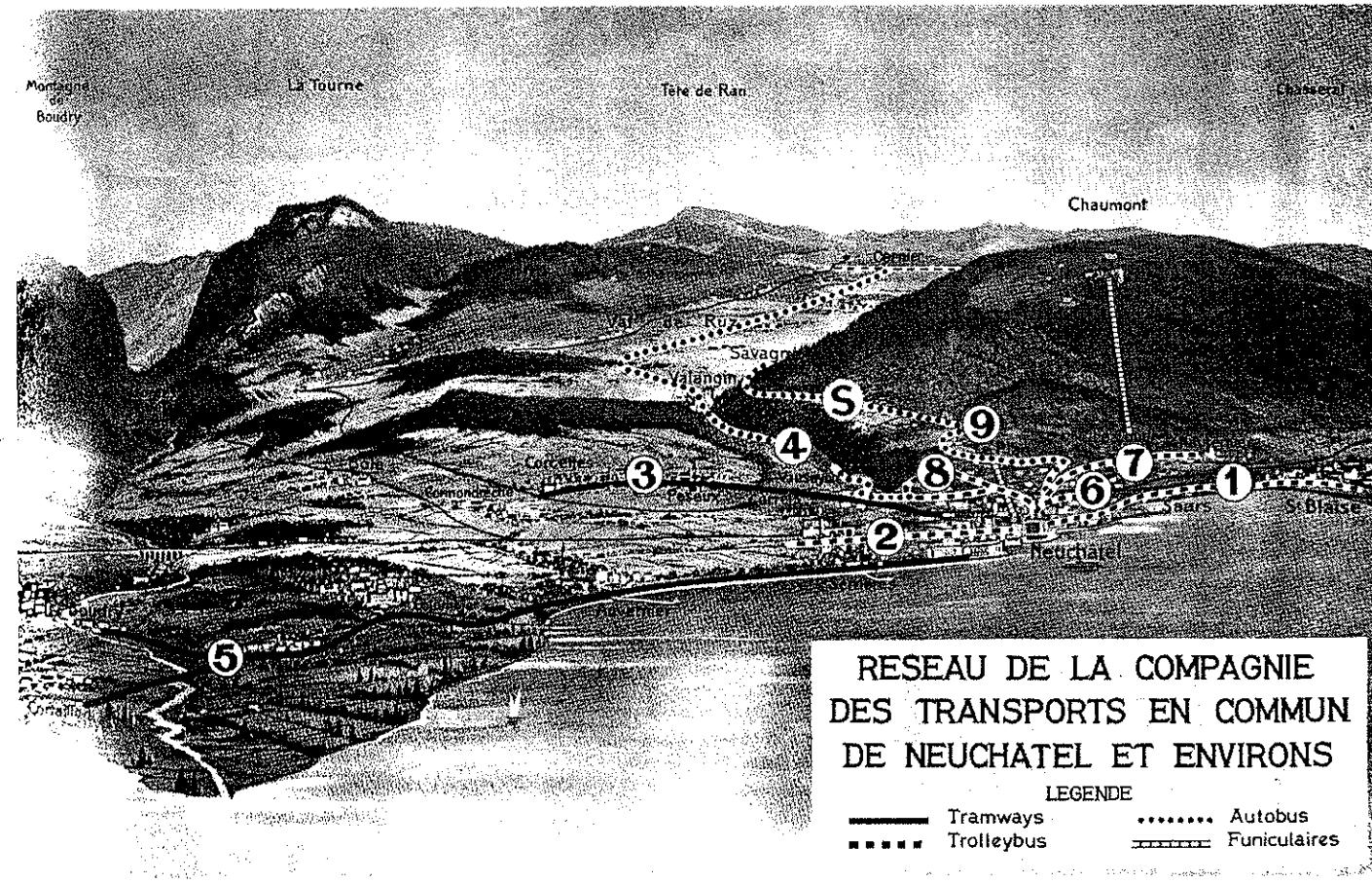
Trolleybus Neuchâtel Centre—avenue des Alpes, longueur d'exploitation 2000 m, rampe maximale 120‰, durée du trajet 10 minutes.

Ligne 9

Autobus Neuchâtel centre)—Cadolles (Acacias), longueur d'exploitation 3736 m, rampe maximale 92‰, durée du trajet 14 minutes. En correspondance au Rocher avec le trolleybus ligne 7.

Ligne S

Autobus Neuchâtel Centre—Fenin—Vilars—Saules—Savagnier, longueur d'exploitation 12 000 m, rampe maximale 92‰, durée du trajet 25 minutes.



Le Régional NCB

Mise en service

Evoe—Cortaillod—Boudry

16 septembre 1892

Evoe—Gare JS

24 décembre 1892

Transformation en tramway électrique

Port (place Numa-Droz)—Gare

16 juillet 1898

Place Pury—Boudry/Cortaillod

24 décembre 1902

Dans l'esprit de ses promoteurs, cette voie d'accès au grand chemin de fer allait connaître un important trafic de marchandises en liaison avec les industries de Cortaillod (câbleries) et de Serrières (papeterie, chocolat). Mais en 1890, encore avant la mise en service du NCB, Serrières obtient une gare sur la grande ligne. Dans ces conditions, le trafic marchandises du NCB est pratiquement nul et les résultats financiers en souffrent. Seule une transformation en tramway électrique permettra, après reprise par les TN, de donner un réel essor à cette ligne. Le personnel des gares est alors supprimé.

Avec le Régional, la durée du parcours Neuchâtel port—Boudry est de 46 minutes: le train à vapeur se rend tout d'abord à Cortaillod, rebrousse chemin jusqu'à Areuse, puis gagne enfin Boudry. Le retour est assuré de la même façon: Boudry—Areuse—Cortaillod—Areuse—Neuchâtel. En 1901, la fréquence est d'un départ toutes les heures. Deux convois sont nécessaires pour assurer ce service; le croisement a lieu à Auvernier ou à Colombier.

A Neuchâtel, le NCB avait sa gare devant le collège latin (place Numa-Droz), puis se rendait à la gare du Jura-Simplon en utilisant une crémaillère pour gravir les déclivités de la rue des Terreaux et de l'avenue de la Gare. En 1898, à la veille du Tir fédéral, le NCB remplace, entre le port et la gare, les trains à crémaillère par des tramways électriques à adhérence, mais équipés d'un frein fort ingénieux: les motrices sont munies de patins dont les pointes métalliques sont, en cas de nécessité, appliquées contre des longrines de bois fixées à côté des rails.

Camille Barbey: «Les locomotives suisses», 1896

Neuchâtel—Cortaillod—Boudry NCB, nos 1-2.
Constructeur: Krauss & Cie, Munich, 1892.

Longue de 11 km et à voie de 1 m, cette ligne emprunte la route sur une longueur de 7,1 km; son profil pour la partie à adhérence de Boudry à Neuchâtel est facile; la section qui relie la gare à la ville de Neuchâtel possède un tronçon à crémaillère d'une longueur de 600 m desservi par deux machines mixtes à mécanisme unique; la rampe maximale atteint 86‰; la crémaillère noyée dans la chaussée est du type Riggenbach avec échelons à section trapézoïdale; cette ligne présente au contraire celle de Saint-Gall à Gais l'un des rares exemples de chemin de fer établi sur route.

La chaudière timbrée à 14 atmosphères porte un grand dôme avec soupapes; la position du foyer est latérale afin de ne pas augmenter le porte-à-faux arrière de la machine.

Les cylindres horizontaux et extérieurs agissent sur l'essieu d'arrière, lequel est relié à celui d'avant par une bielle d'accouplement à l'arbre de la roue dentée par une courte bielle indépendante; la manivelle de l'essieu arrière porte donc les têtes des trois bielles: motrice d'accouplement et de la roue dentée; la distribution est du type Walschaert commandée par un levier placé sur le côté de la chaudière; somme le mécanisme de cette machine mi est celui d'une locomotive à adhérence à deux essieux accouplés rendu solidaire de la roue dentée au moyen d'une simple bielle de chaque côté; les manivelles de la roue dentée sont munies de contrepoids sous forme de segments en fonte.

Le châssis est intérieur; les roues en fonte sont pleines avec des contrepoids venus de la fonte avec le centre.

Le mécanicien se tient sur le côté droit de la machine ayant à portée le levier de changement de marche et la manette du régulateur qui sort directement du dôme. — Frein à vapeur automatique agissant sur les roues motrices et frein à contre-pression d'air; chauffage à vapeur. Un abri partiellement vitré couvre la machine jusqu'à la cheminée; un écran en tôle avec portes à charnière couvre le mécanisme et les roues. — Vitesse maximale 25 km/h sur les sections à adhérence et 9 km/h sur celles à crémaillère.

Vente des locomotives à vapeur

— Nos 1, 2, 5 en 1903 à M. Sacré Dassier, Bruxelles, en vue de les utiliser en Syrie pour la construction du chemin de fer d'Alep à Damas.

— N° 3 en 1903 à M. Boyau, constructeur du chemin de fer MOB.

— N° 4 en 1901 pour la construction des Chemins de fer électriques de la Gruyère (CFF, actuellement GFM) où elle est restée en réserve jusqu'en 1929.

Longueur de la voie avec rebuts à profil creux

Neuchâtel - Ville

GARE

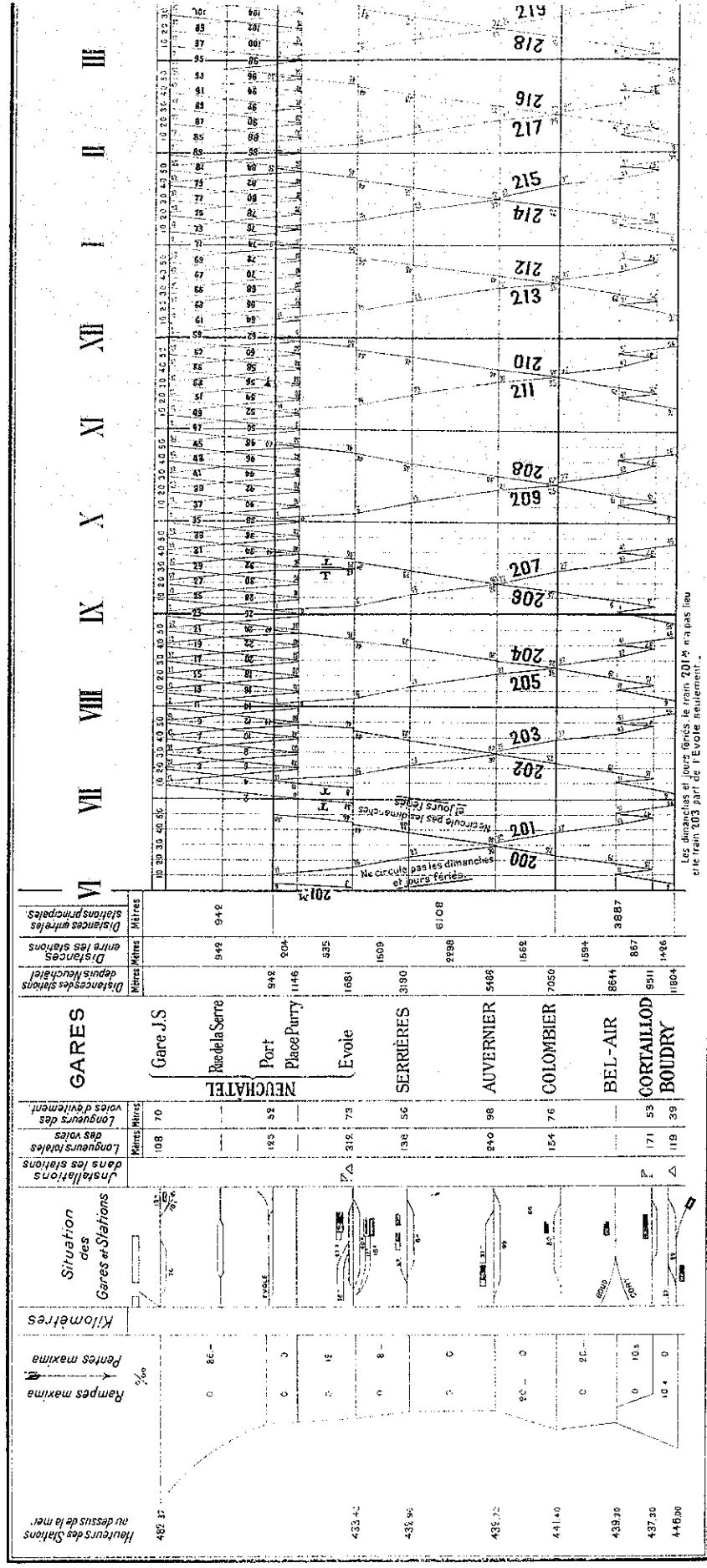
R°

Suisse
 Prise d'eau.
 Bâtiment à voyageurs.
 Bâtiment à voyageurs
avec marchandises et Quai.
 Remise et Ateliers.
 Bateaux et Baignades.

RÉGIONAL NEUCHÂTEL-CORTAILLOD-BOUDRY

HORAIRE GRAPHIQUE

à partir du 1^{er} Mai 1902



CHEMIN DE FER RÉGIONAL NEUCHATEL-CORTAILLOD-BOUDRY

(Annexe N° 16).

Etat du Matériel roulant au 31 Décembre 1898

I. LOCOMOTIVES

SÉRIE	NUMÉROS	POIDS		PRESSION	ÉCARTEMENT des ESSIEUX	LONGUEUR	VITESSE MAXIMALE	CONSTRUCTEURS	ANNÉE de construction
		à vide	en service						
		T.	T.	Mm.	M.				
H. G ²	1. Neuchâtel .	17,080	19,500	14	1,600	5,900	25	KRAUSS & Cie, MUNICH	1892
" " G ²	2. Cortaillod .	17,080	19,500	14	1,600	5,900	25	"	1892
G ²	3. Boudry .	11,230	14,700	12	1,830	5,740	25	"	1892
H. G ²	4. Colombier .	17,800	21,000	15	1,600	5,750	25	ARK. JUNG JUNGBERTHAL	1895
G.	5. Auvernier .	11,900	14,500	12	1,800	5,750	25	KRAUSS & Cie MUNICH	1898

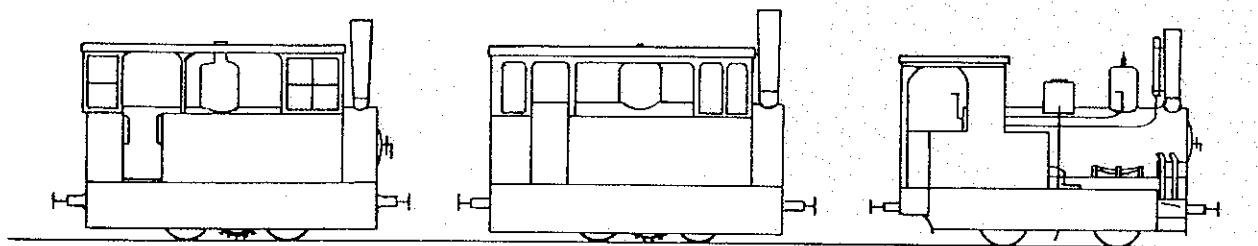
II. VOITURES A VOYAGEURS

SÉRIE	NUMÉROS et NOMBRE	TARE		PLACES PAR VÉHICULES			TOTAL DES PLACES POUR L'ENSEMBLE DU MATERIEL		Ecartement des Essieux	Longueur totale	Année de construction			
		par wagon	par place	Intérieures		TOTAL	II	III						
				II	III									
B. C ⁴	1 et 2	2	8,200	195 k.	12	20	10	42	24	60	6 ^m 000			
B. C ²	5 à 8	4	5,800	139 k.	6	26	10	42	21	144	3 ^m 665			
	9 et 10	2	5,800	139 k.	6	26	10	42	12	72	"			
C ²	3 et 4	2	6,500	225 k.	—	40	—	40	—	80	4 ^m 000			
VOITURES AUTOMOBILES														
	1	{ 3	6,875	264 k.	{ 16	10	26	—	78	1 ^m 800	7 ^m			
	2	{ 3	6,940	267 k.	{ 16	10	26	—	78	1 ^m 800	1898			
	3	{ 3	7,100	273 k.	{ 16	10	26	—	78	1 ^m 800	7 ^m			
		13						60	434	491				

III. FOURGONS ET WAGONS A MARCHANDISES

SÉRIE	NUMÉROS et NOMBRE	TARE	CHARGE	Dimensions intérieures			Surface	Ecartement des voies	Longueur totale	Année de construction	DIVERS
				Longueur	Largur	Hauteur					
F	11 et 12	2	T.	T.	M.	M.	M.	M.	M.	1892	avec compartiment postal
			5,600	5,000	5,080	1,920	2,100	9,750	2,000	7,320	
K	15. 16. 17. 18	4	4,800	5,000	4,600	1,950	2,000	8,580	2,000	6,100	1892
	19	1	5,600	5,000	4,600	2,350	2,150	10,800	2,000	6,030	1897
L	21. 22. 23	3	4,400	5,000	4,550	1,970	0,500	8,960	2,000	6,100	1892
	24. 25	2	4,500	5,000	4,600	2,320	0,700	10,700	2,000	6,030	1897
M	26. 27	2	4,060	5,000	4,550	1,970	0,820	8,500	2,000	6,100	1892
	33. 34	2	4,300	5,000	4,600	2,330	0,455	10,700	2,000	6,030	1897

Locomotives NCB



HG 2/2

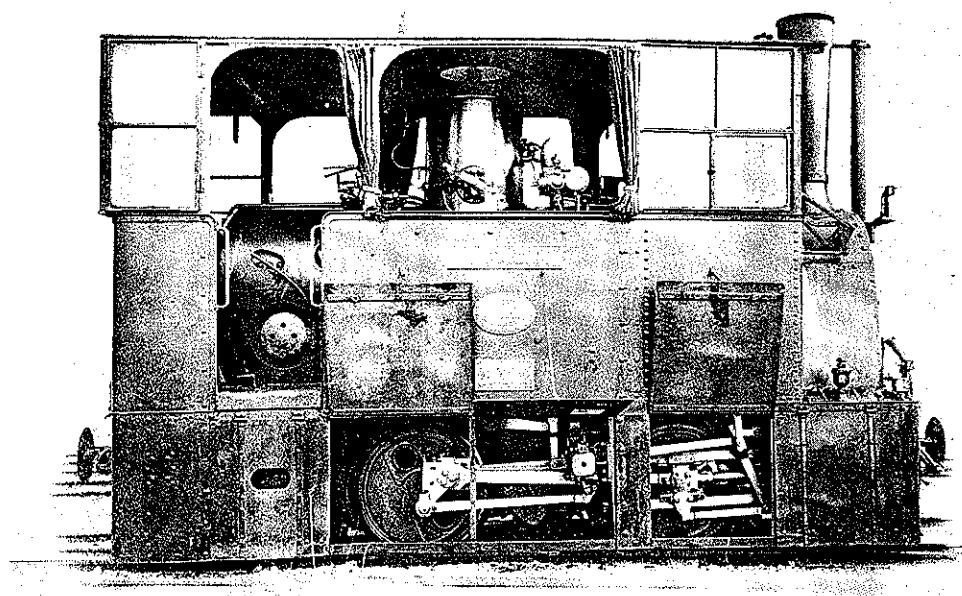
1 "Neuchâtel"
2 "Cortaillod"

HG 2/2

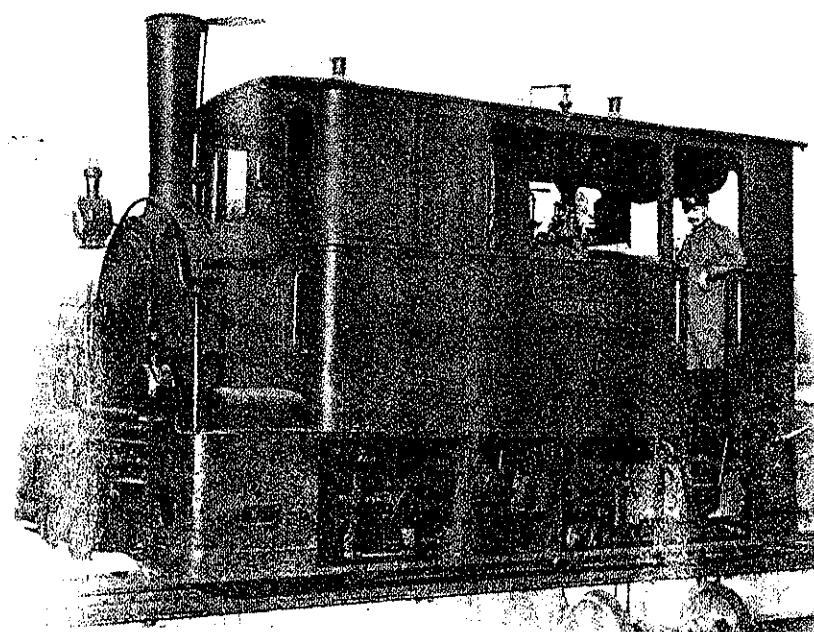
4 "Colombier"

G 2/2

3 "Boudry"
5 "Auvernier"

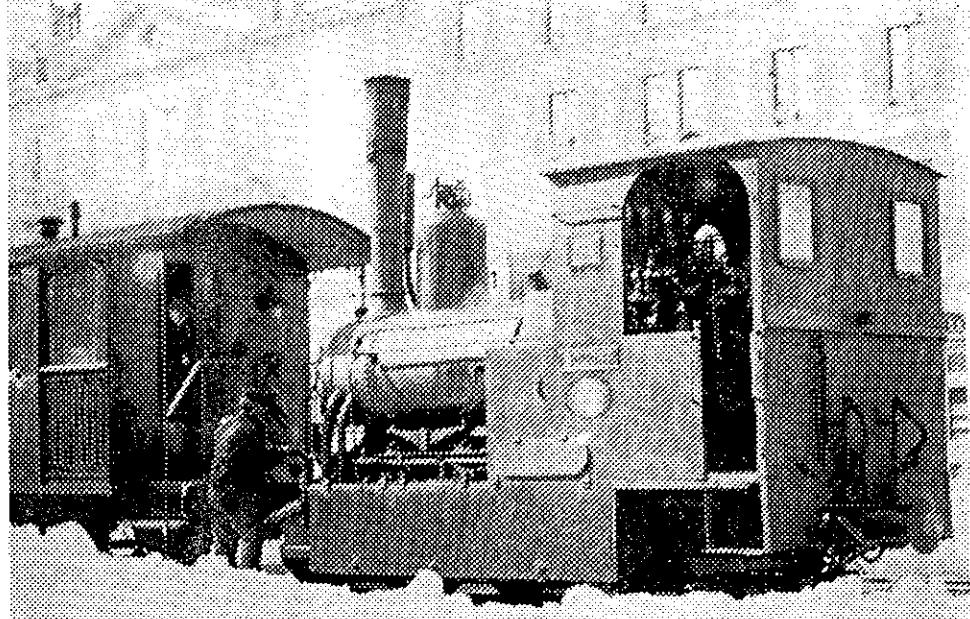


Locomotive n° 2
« Cortaillod »
à adhérence et crémaillère

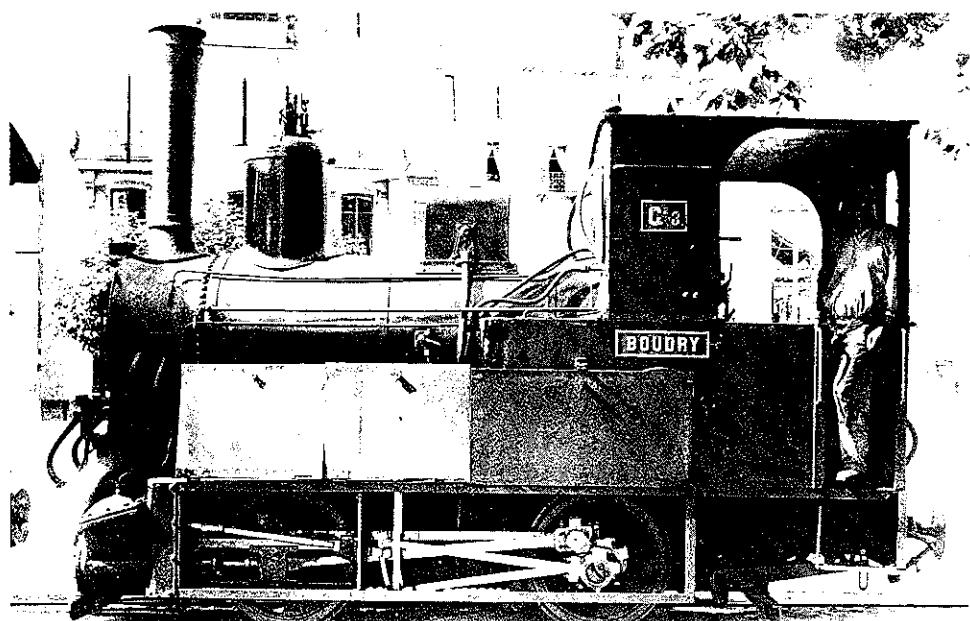


Locomotive n° 4
« Colombier »
à adhérence et crémaillère

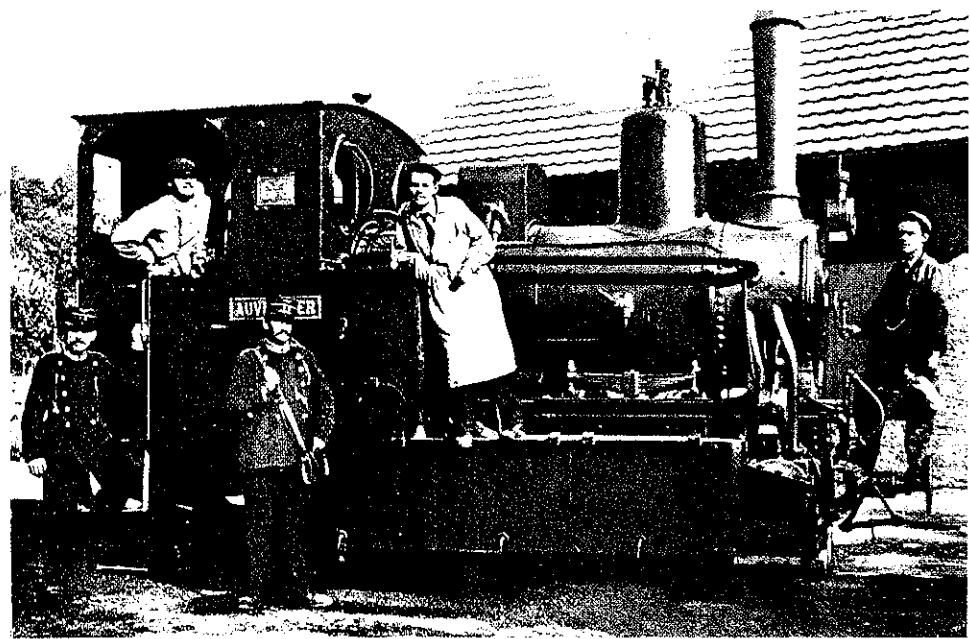
Locomotive n° 3
«Boudry»
avec cheminée allongée
(FAN)



Locomotive n° 3
«Boudry»
adhérence



Locomotive n° 5
«Gouvernier»



N C B NEUCHATEL - CORTAILIOD - BOUDRY 1892 - 1902

1892 BC4 1 - 2 Ateliers de constr. mécaniques, Bâle
 Longueur h.t. 9260 mm selon plan orig. (9320 selon NCB)
 Largeur h.t. 2200 mm - Sièges 2 + 1
 Empattement 1300 mm/4800 mm pivots
 Poids à vide 8200 kg

Avec roue dentée à crémaillère.

1892 BC2 5 - 8

) Ateliers de constr. mécaniques, Bâle

Longueur h.t. 8760 mm selon plan orig. (9120 selon NCB)
 Largeur h.t. 2260 mm - Sièges 2 + 1
 Empattement 3660 mm
 Poids à vide 5800 kg

La grande plateforme a été fermée vers 1898
1897 C2 3 - 4 SIG Neuhausen

Longueur h.t. 9430 mm
 Largeur h.t. 2620 mm - Sièges 2 + 2
 Empattement 4000 mm
 Poids à vide 6500 kg

Utilisation ultérieure :

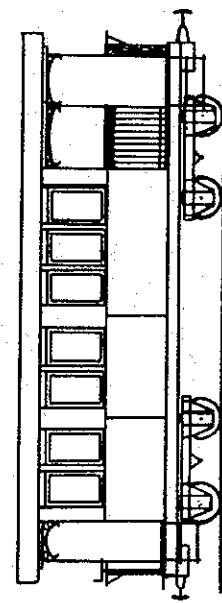
- 1-2 1906 Tramways de Neuchâtel TN 121-122
- 3-4 1902 Régional des Brenets RdB 13-14
- 5 1908 Tramways de Neuchâtel TN 123
- 6 1907 Aarau - Schöftland AS 31
- 7 1907 Aigle-Cillion-Montreux AOM 61 / AGMC 121
- 8 1907 Gland - Begnins G1B 11
- 9-10 1905 Tramelan - Tavannes TT 9-10

Les Ateliers TN ont aménagé avec 2 grandes plateformes les voitures TN - AOM et G1B.

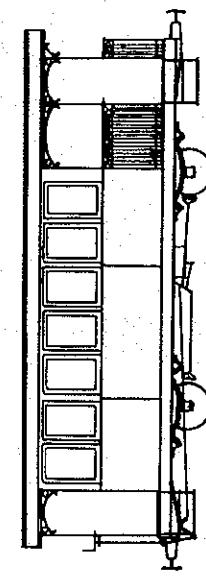
Deux voitures du Ponts-Sagne-Chaux-de-Fonds ont circulé sur le NCB en 1893 - 1894.

C2 3 - 4

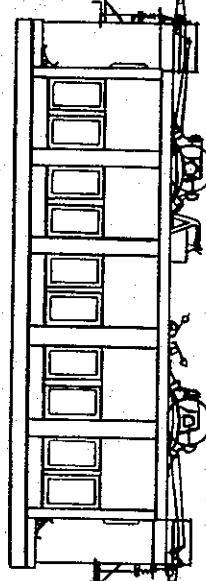
23.C1.06 SJ.



BC4 1 - 2



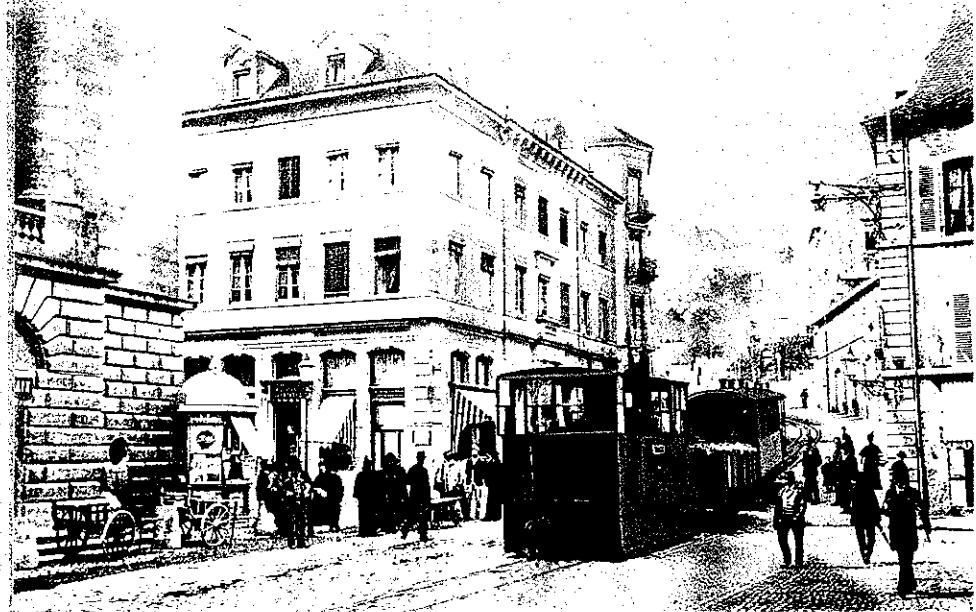
BC2 5 - 10



C2 3 - 4

23.C1.06 SJ.

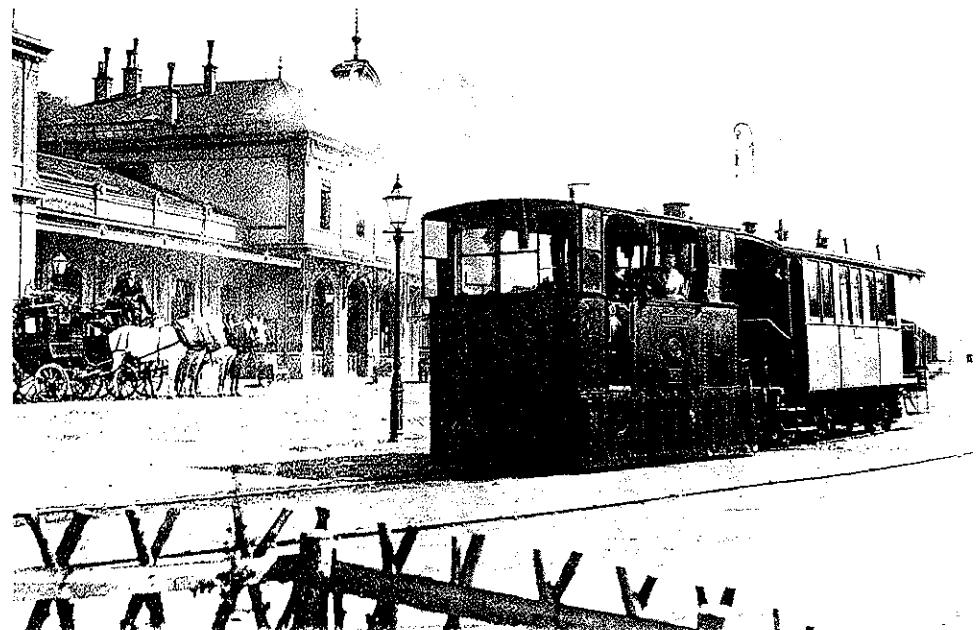
NCB
Avec la
crémaillère
à la gare
1892-1898



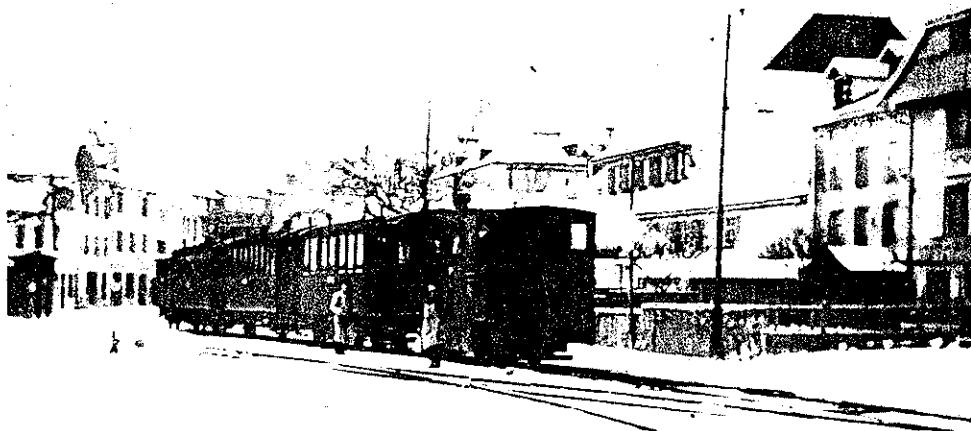
Au bas des Terreaux



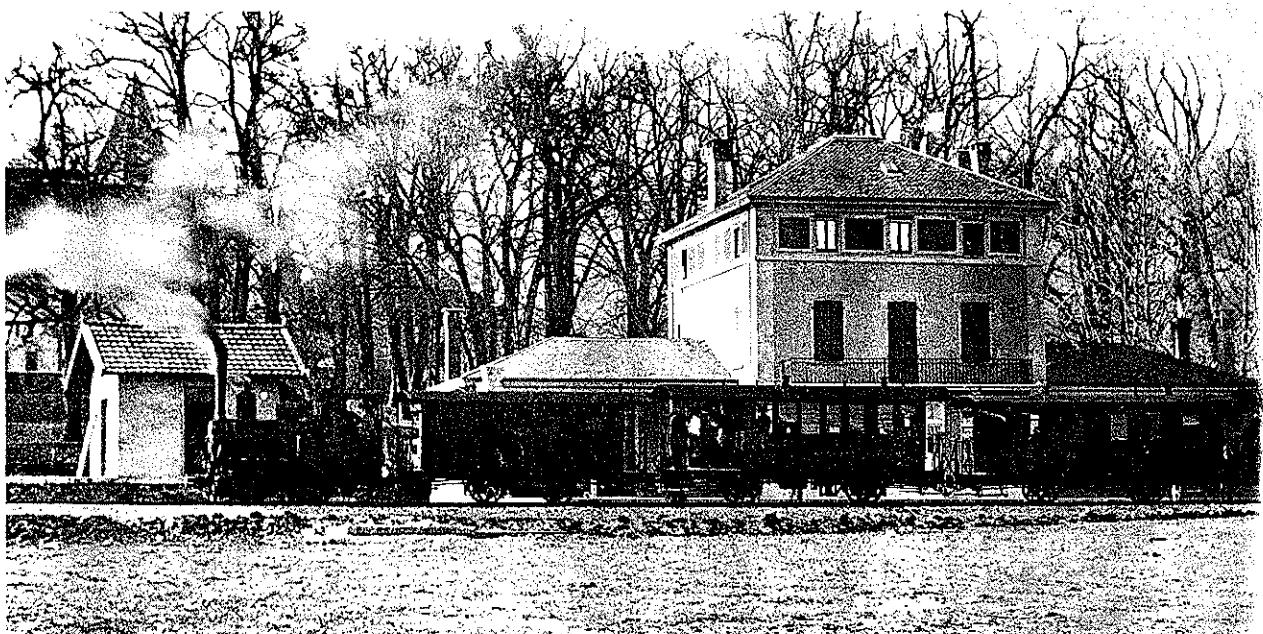
Au haut des Terreaux, le Régional va s'engager dans l'avenue de la Gare. Seules les deux voitures à engrenages, munies d'une roue dentée pour le freinage, étaient autorisées sur la section à crémaillère



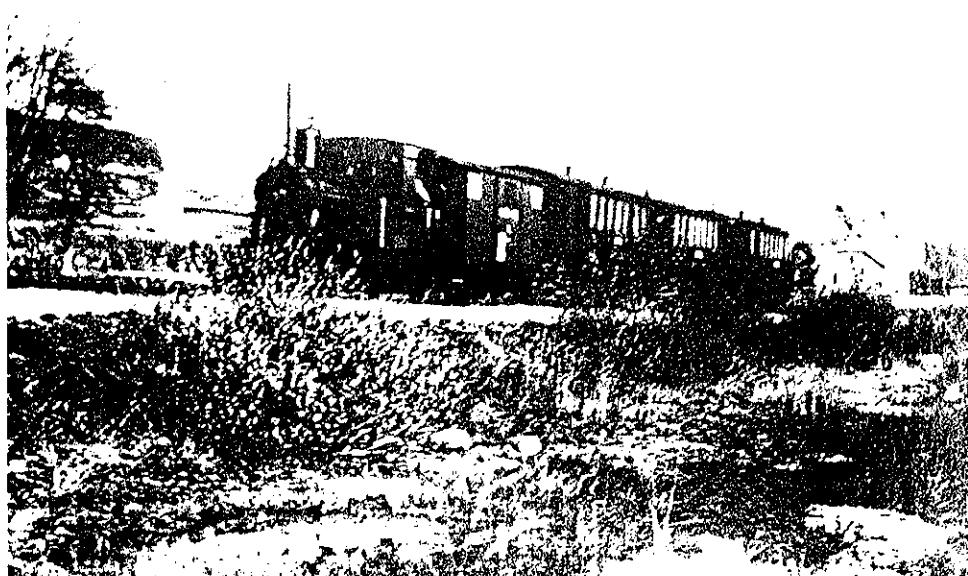
Locomotive « Neuchâtel »
aut l'ancienne gare



Boudry

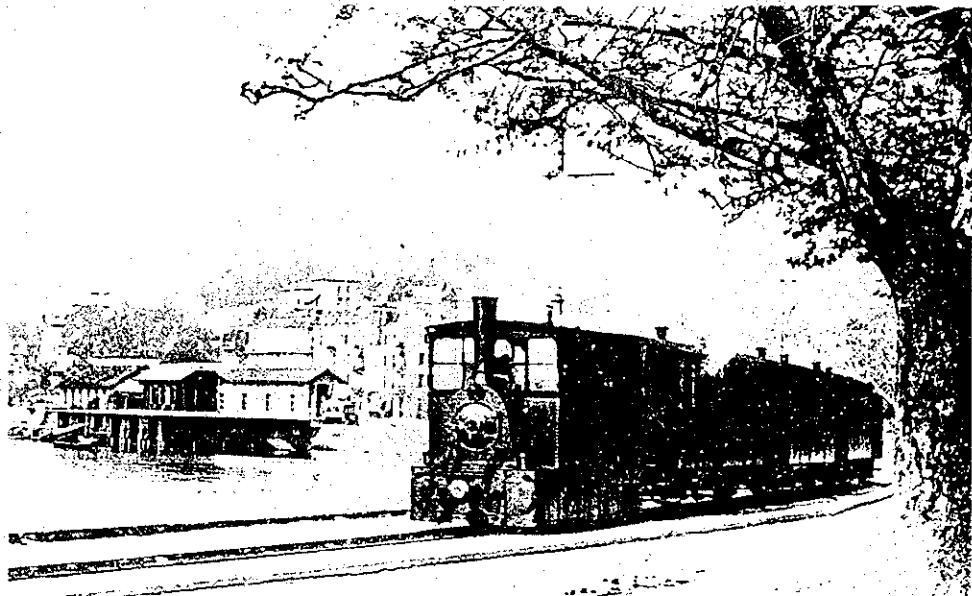


Colombier. La voiture pl appartient au Chemin de Ponts-Sagne-La Chaux (PSC). Par manque de n le NCB a pris en location voitures PSC en 1893 e

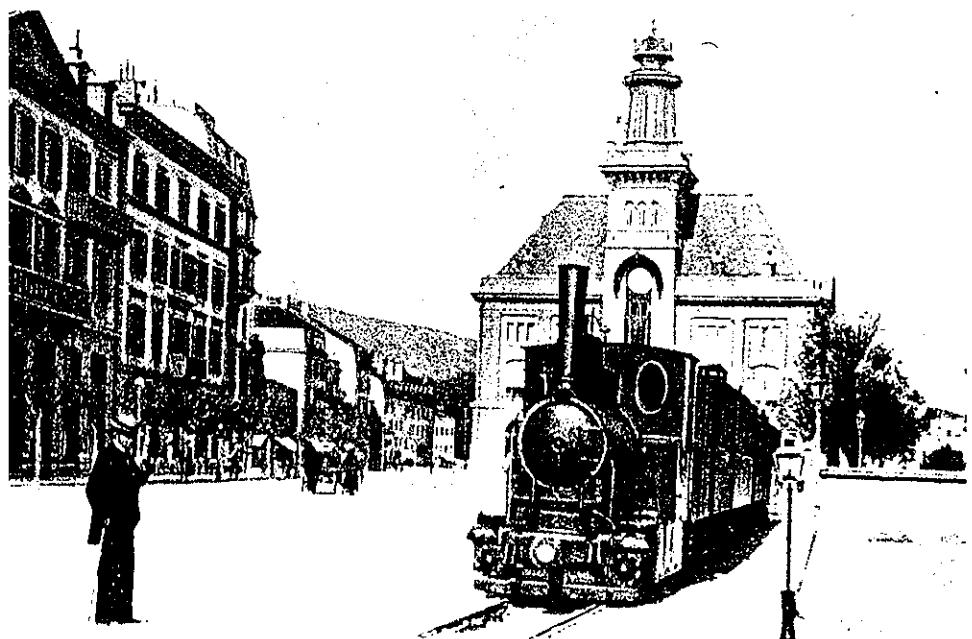
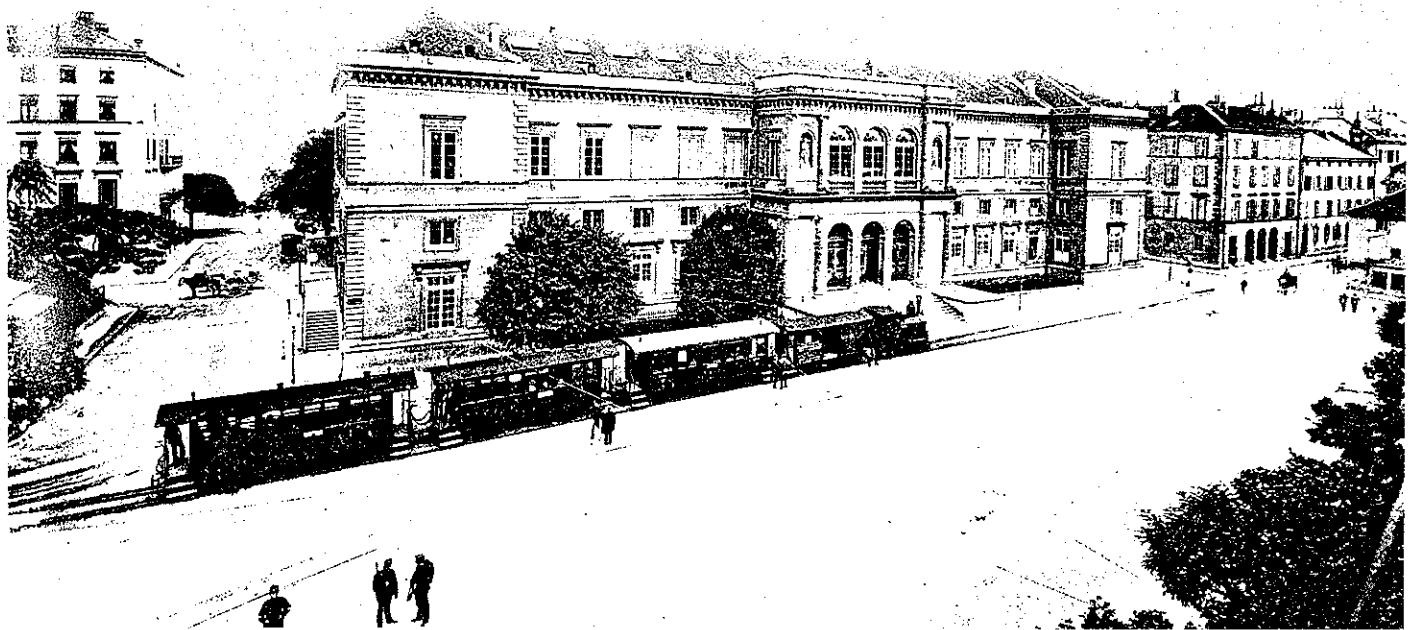


Entre Auvernier et Color le long de l'étang de la t

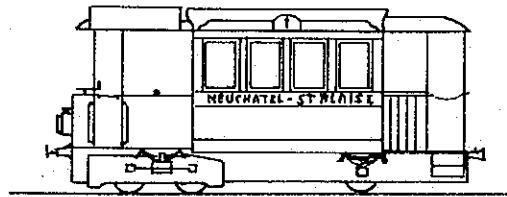
NCB



Le Régional arrivant à Neuchâtel



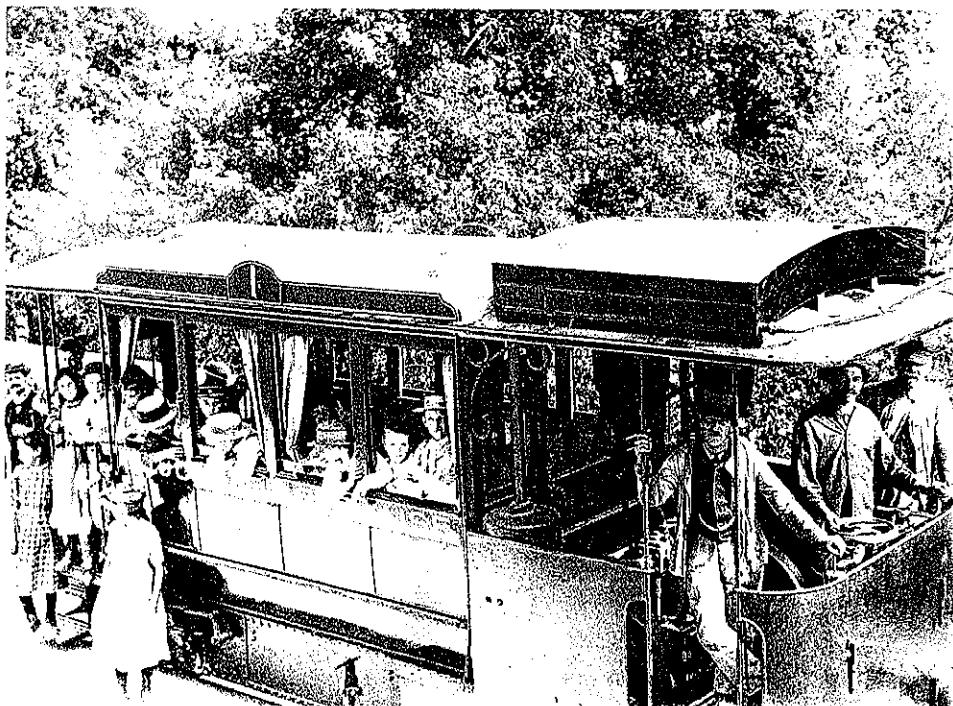
NCB à Neuchâtel-port
(de Numa-Droz)



Le tram à gaz

Dressé en mars 1892 par M. Ladame, ingénieur de la Compagnie Neuchâtel—Saint-Blaise, le devis prévoit une dépense totale de 200 000 francs pour l'établissement d'un tramway à gaz entre Neuchâtel et Saint-Blaise (4,69 km). Dans le calcul, il est intéressant de relever les salaires alloués à l'équipe chargée de poser la voie à raison de 100 mètres par jour: 1 chef poseur à 12 fr. par jour, 8 poseurs à 4 fr. par jour et 24 manœuvres à 3 fr. 50 par jour...

Selon le projet de MM. Gilliéron & Amrein, de Vevey, le Neuchâtel—Saint-Blaise commande, le 23 juin 1892, deux «automobiles» avec moteur à gaz comprimé à 10 atmosphères (puissance 8 CV). Elles sont de même aspect et de mêmes dimensions que les motrices à air comprimé de Berne. Pesant 6 tonnes à vide, elles ont une capacité de douze places assises à l'intérieur, huit passagers debout sur la plate-forme arrière, un mécanicien et un conducteur. Le marché comprend en outre un moteur à gaz de réserve et deux remorques d'une capacité identique aux motrices.



D'après la commande, les « voitures automobiles » doivent répondre au programme suivant: franchir des courbes d'un rayon minimum de 30 m, rouler seules à la vitesse maximale de 18 km/h en palier et de 9 km/h en rampe de 35%, atteindre avec une remorque la vitesse de 5,4 km/h (1,50 m à la seconde) en rampe de 35%.

La consommation de gaz par course aller et retour Neuchâtel—Saint-Blaise ne doit pas excéder 5 m³ (7 m³ avec remorque).

Alors qu'il devait être entièrement livré pour le 23 décembre 1892, le matériel roulant arrive à Neuchâtel avec un important retard:

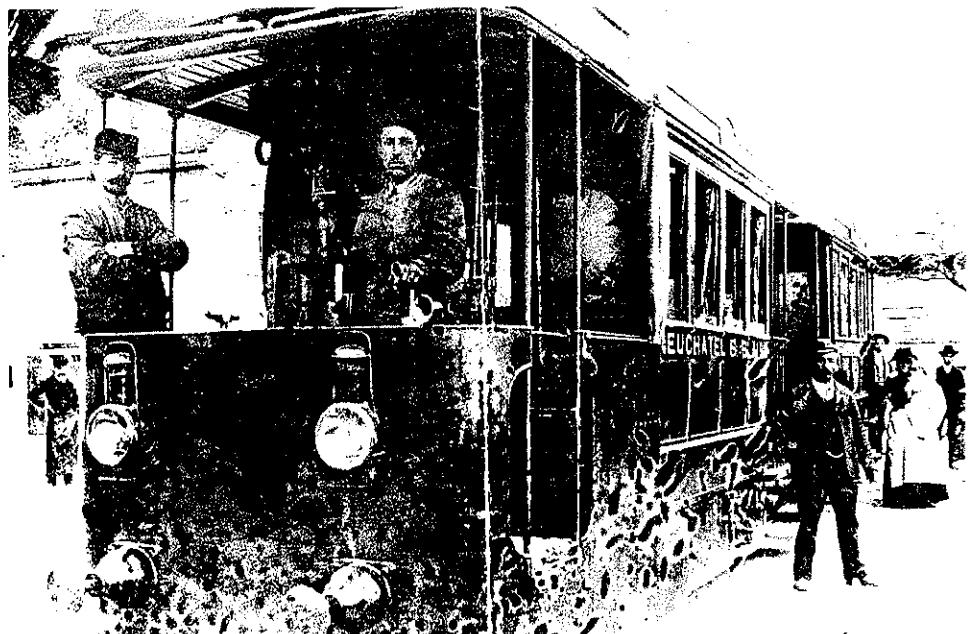
- les motrices en août et septembre 1893,
- les remorques en novembre et décembre 1893.

Les essais sont d'emblée très décevants. L'étanchéité des réservoirs laisse à désirer et les moteurs « Gnôme » de 8 CV sont trop faibles pour assurer la traction d'une remorque. De nouveaux moteurs « Benz » de 12 à 15 CV sont commandés. Le premier est mis en service le 20 janvier 1894, mais indépendamment d'une avarie grave à la première course, il ne permet toujours pas d'utiliser les remorques. D'autre part, la consommation de gaz est environ le double de ce qui était garanti.

Malgré la proposition de transformer les moteurs pour les alimenter à l'essence, la Compagnie, lasse de tant d'échecs et pressée de commencer une exploitation normale, refuse le matériel le 12 mai 1894 après huit mois d'essais malheureux entrepris sous la responsabilité des constructeurs. La Compagnie se décide pour la traction par chevaux et pense utiliser à cet effet les remorques du tram à gaz. Malheureusement, ces dernières sont trop lourdes, si bien que le matériel roulant restera sans emploi dans sa totalité.

Durant son existence éphémère, le tramway a provoqué deux accidents de circulation. Le 16 février 1894 notamment, l'« automobile n° 1 » a renversé, avenue du 1^{er}-Mars, deux chevaux qui ont reçu des lésions telles qu'ils ont dû être abattus immédiatement.

La ligne à voie métrique comprenait deux évitements: Nid-du-Crô (bas du Mail) et Champréveyres. Des plaques tournantes permettaient de virer les voitures à gaz dans les terminus et au Nid-du-Crô.



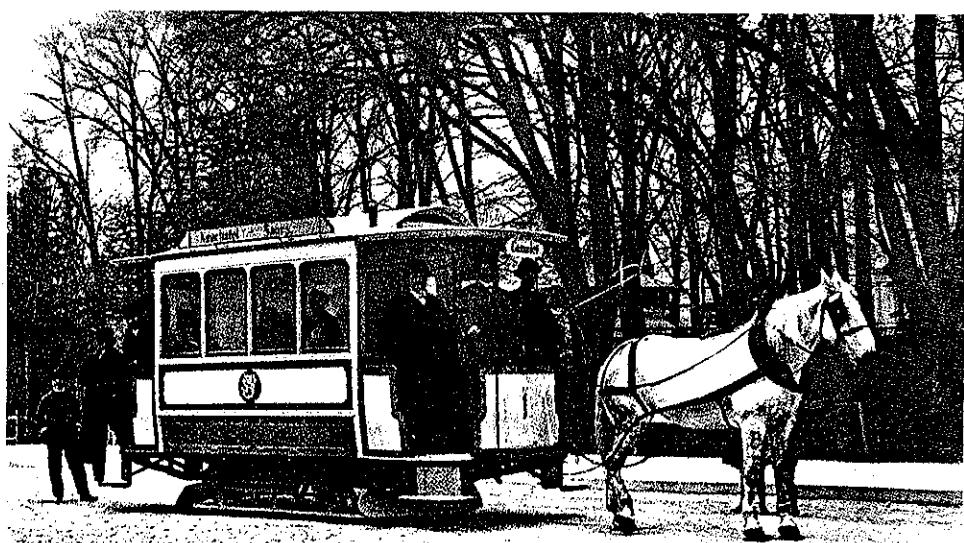
**Neuchâtel—
Saint-Blaise
N-St-B
Tram à chevaux
1894-1897**



Colline du Crêt



Les Saars, dépôt



Devant l'Université

Le tramway hippomobile

Après les déboires causés par la traction mécanique, le Neuchâtel—Saint-Blaise s'en remet au cheval. Le service débute le 22 décembre 1894 avec six voitures légères livrées par SIG Neuhausen. La traction hippomobile offre enfin la fiabilité nécessaire pour gagner la confiance du public. Pourtant, sa durée est éphémère: après deux ans et cinq mois d'exploitation, la traction électrique prend la relève. La carrière des petites voitures n'en est pas terminée pour autant; ce sont des remorques appréciées, notamment sur les déclivités. Quatre d'entre elles resteront en service jusqu'en 1964, soit durant soixante-dix ans!

Tramways électriques

Vapeur, gaz et cheval étaient loin de symboliser le moyen de transport idéal. L'apparition des motrices électriques — simples, robustes et propres — va permettre au tramway de prendre un essor prodigieux.

En Suisse, les premiers tramways électriques circulent entre Vevey et Chillon dès 1888, à Zurich et Genève dès 1894. Les Ateliers de construction Oerlikon équipent le réseau neuchâtelois, tout d'abord la ligne de Saint-Blaise en 1897, puis la ligne de la gare (Compagnie NCB) en 1898. La dernière ligne construite est celle de La Coudre en 1910.

Ecartement de la voie: 1 m

Rails. Au début, le tramway Neuchâtel—Saint-Blaise était équipé de rails Demerbe sans gorge pesant 23 kg par mètre. Pour le tronçon place Pury—Université et une partie de la ligne de la gare, il avait été fait usage de rails Demerbe à gorge et pesant 33 kg par mètre. Les autres lignes sur routes étaient équipées de rails Phoenix de 30,5 kg par mètre. Par la suite, ces profils ont fait place aux rails Phoenix 23 C de 53,2 kg et NP 4 de 58 kg par mètre.

Sur la ligne de la gare, la section à forte déclivité était équipée à l'origine de rails Vignole de 20,5 kg au mètre, le long desquels étaient fixées les longrines de bois du frein de sûreté. Les motrices étaient équipées de sabots dont les pointes s'enfonçaient dans ces longrines pour opérer un arrêt d'urgence.

Les rails de la ligne de Boudry ont toujours été du type Vignole, tout d'abord de 20,5 kg, puis 23,5 kg par mètre. Actuellement, la ligne est équipée du profil type C de 31 kg par mètre, progressivement remplacé par du CFF V de 36 kg.

Doubles voies

Ligne 1	Poste—Université	1900
	Université—Crêt (Gymnase)	1905
	Crêt—Hôpital Pourtalès	1951
Ligne 3	Rue du Râteau—Prébarreau	1901
	Prébarreau—Draizes	1933-34
	Draizes—Vignobles	1957
	Place Pury—rue du Râteau	1964
Lignes 6 / 7	Terreaux—rue de la Serre	1909
	Sablons—Rocher	1910
	Rue de la Serre—Gare / Sablons	1931

Évitements

- Ligne 1: avant 1925: Mail, Monruz, Rouges-Terres; après 1925: Saars 55, Hauterive
Ligne 2: Evole (supprimé en 1923), Port-Roulant (allongé de 380 m en 1923).
Ligne 3: Peseux
Ligne 4: Milieu des Gorges
Ligne 5: Evole, Serrières, Auvernier, Colombier
Place Pury: 1949 Beau-Rivage (suppression du cul-de-sac de la rue Pury)

Boucle «tour de ville» empruntée par les lignes 1, 2, 3, 4, 6 et 7; mise en service en 1910, elle a été utilisée jusqu'au 12 juillet 1964.

Autres «boucles». Place Pury ligne 5 en 1904, La Coudre en 1910, Saint-Blaise en 1921, Boudry en 1927 (modifiée en 1959-60), place Pury ligne 3 en 1964. Les boucles ont disparu à la suppression des lignes correspondantes; celles de la ligne 5 lors du réaménagement des terminus; Boudry en 1985, place Pury en 1988.

Alimentation électrique

La ligne de contact est alimentée en courant continu à la tension de 580 V, portée plus tard à 630 V.

Sur la ligne 5, la ligne de contact du type tramway posée en 1902 a été remplacée par une caténaire en 1942.

La prise de courant par perche à roulette a fait place à l'archet en 1912 sur la ligne 5, en 1915 sur les lignes 2, 3, 4, 6, 7 et en 1916 sur la ligne 1. Éliminant les parasites radiophoniques, les pantographes à frotteurs de charbon sont introduits en 1942-43 sur la ligne 5, en 1944 sur la ligne 1 et en 1947 sur le reste du réseau. Seule la motrice 32 a conservé l'archet jusqu'en 1949.

Signalisation. Entre Auvernier et Colombier, un block d'assentiment mis en service le 15 mai 1949 n'autorise le trafic que dans un sens à la fois mais n'intervient pas dans le distancement. En 1981, un block automatique a été installé sur toute la ligne; il comprend un dispositif d'arrêt automatique des trains en cas de franchissement d'un feu rouge.

Dépôts. Le dépôt principal actuel de l'Evole date de 1904; il a été agrandi en 1949 et en 1977. Cette imposante construction a remplacé les anciens bâtiments du NCB sis au même endroit et deux autres dépôts aux Saars et à Prébarreau.

Le dépôt des Saars (Nid-du-Crô) avait été construit pour les trams à gaz à proximité de l'usine à gaz. L'accès était réalisé au moyen de deux plaques tournantes. Il n'y avait qu'une seule voie à l'intérieur. Le bâtiment existe toujours, il sert actuellement de garage.

Le dépôt de Prébarreau était une construction provisoire utilisée de 1901 à 1904.

A Saint-Blaise, un dépôt à deux voies situé dans l'axe de l'actuelle rue de la Directe a été construit en 1893-94 et agrandi en 1896 puis détruit par un incendie le 7 janvier 1920. Le 31 décembre 1921, la ligne a été prolongée de 366 m jusqu'au passage à niveau où trois voies de garage ont été installées à l'air libre.

Le dépôt de Valangin a été construit en 1901; après la suppression du tramway survenue en 1949, il a été cédé à l'Etat pour le garage du chasse-neige.

A Boudry, un dépôt construit en 1903 permettait d'abriter quatre voitures à quatre essieux ou deux motrices articulées. Il a été remplacé par une remise à quatre voies en 1985.

Le dépôt de Corcelles date de 1922; il pouvait abriter neuf voitures réparties sur trois voies (en pratique, six voitures à deux essieux, deux motrices «80» et une réserve de sable). Trois remorques trouvaient encore place sur une voie de garage extérieure.

Pour garer le matériel de réserve, une remise à trois voies a été érigée à Cortaillod en 1967, puis démontée en 1987. Elle avait remplacé une ancienne remise en bois à une seule voie.

Atelier. Le bâtiment de l'Evole abrite un atelier bien équipé pour procéder aux révisions et réparations du matériel fixe et roulant.

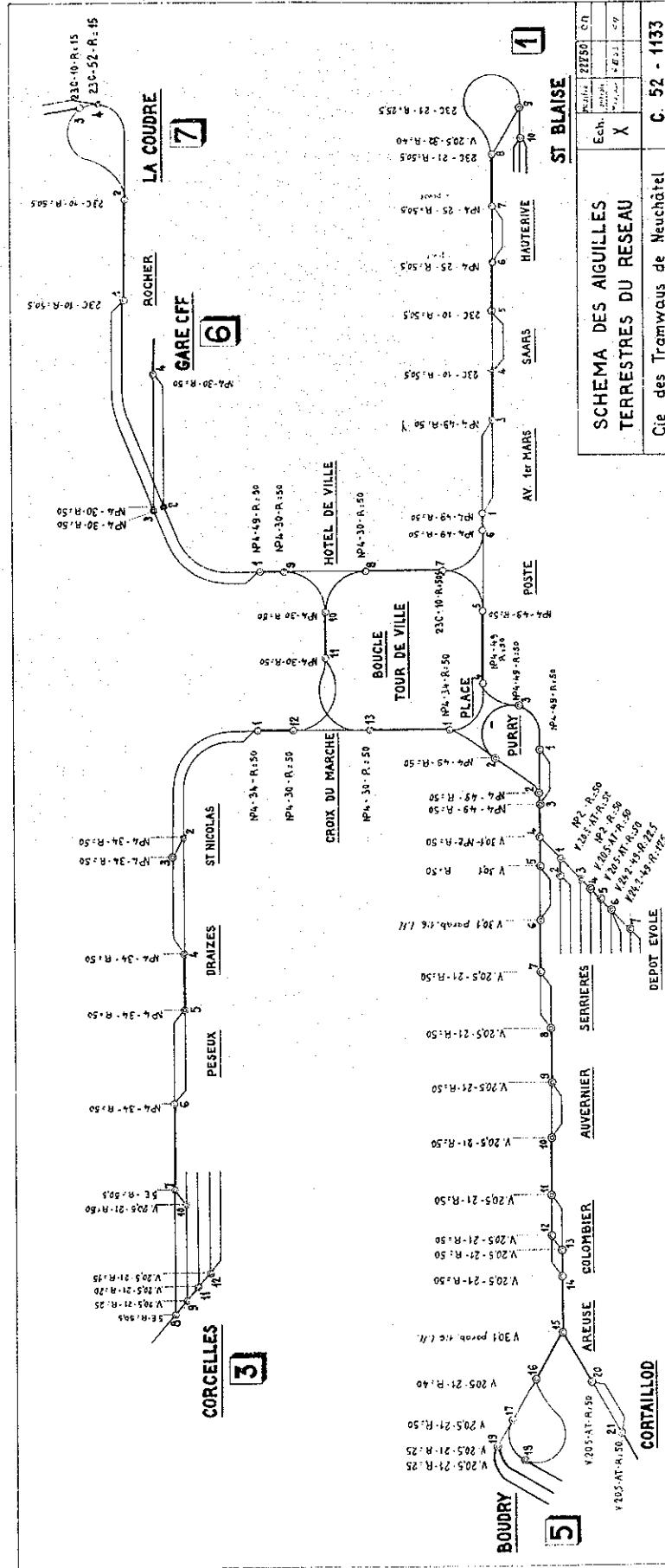
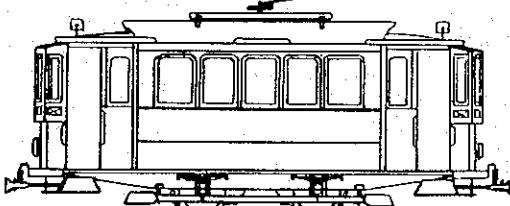
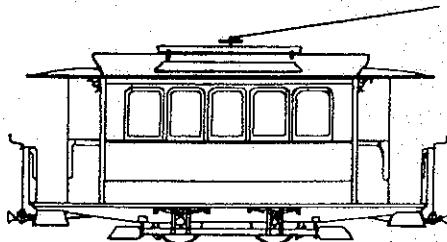
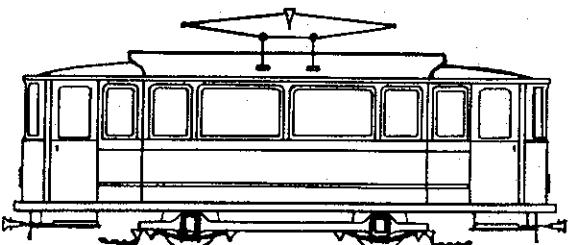
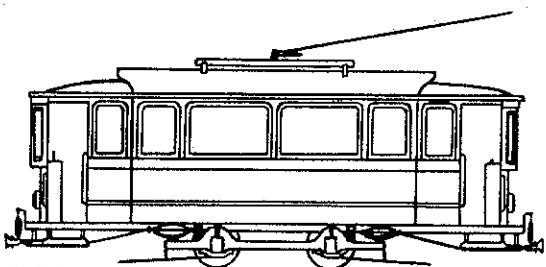


Schéma du réseau tram,
période 1949-1957



11-17 et 21-26 SIG-MFO 1897-98
24-26: ex NCB 1-3 ligne Port - Gare

11-15: Long. 7000 mm - Emp. 1500 mm
16-17, 21-26: Long. 8000 mm - Emp. 1800 mm (24-26: long. 7000 mm avant transf.)
Poids en service 7000 kg (7500 kg après transf.) - Moteurs EZ 6 et EZ 7b 2x18 CV
Transformées en remorques 141-149 en 1914-28 : 11, 12, 13, 15, 17, 26, 24, 22, 25.
Détruites dans l'incendie du dépôt de St-Blaise le 7 janvier 1920: 14, 16, 21, 23.



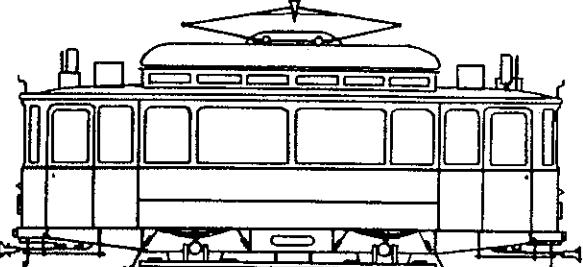
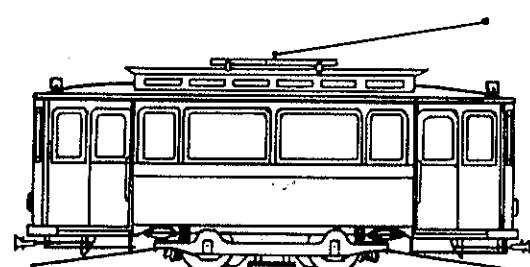
31-40 SIG-MFO 1901

Long. 8500 mm - Emp. 1800 mm - 8460 kg
Moteurs EZ 7b 2x18 CV

33 au Blonay-Chamby en 1967, les autres démolies de 1955 à 1966.

31-40 transformation TN 1918-26

Long. 8980 mm - Emp. 3000 mm - 10500 kg
Dès 1925: 31-33 moteurs TM 12b 2x45 CV
34-40 moteurs TM 9 2x35 CV
Moteurs TM 9 retirés sur Be 2/4 41-47



51-53 SWS-MFO 1904 (61-63 jusqu'en 1911)

Long. 8300 mm - Emp. 2000 mm - 8550 kg
Moteurs TM 12b 2x45 CV

51 démolie 1924 (accident)

52 vendue 1941 VR 6

53 devient 51 en 1936, vendue 1943 VR 7

Transformation 1915/16: Emp. 3000 mm

61-67 SIG 1912 2x60 CV MFO TM 13

71-78 TN 1921-28 2x70 CV BBC GTM 3i
79 (1948) ex 65

Long. 9200 mm - Emp. 3000 mm - 10700 kg

75-76: 1921-25 No 11-12, moteurs EZ 7b
67 devient 65 en 1951

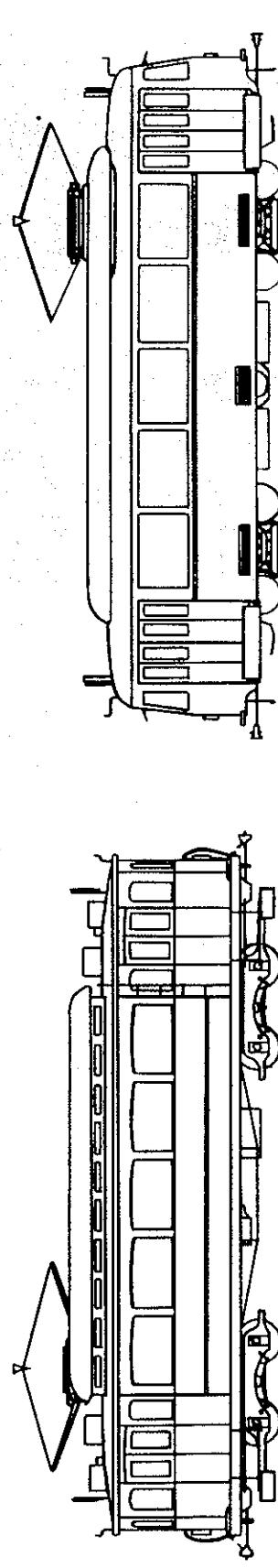
23.03.68 SJ.

TRAMWAYS DE NEUCHATEL

- TR -

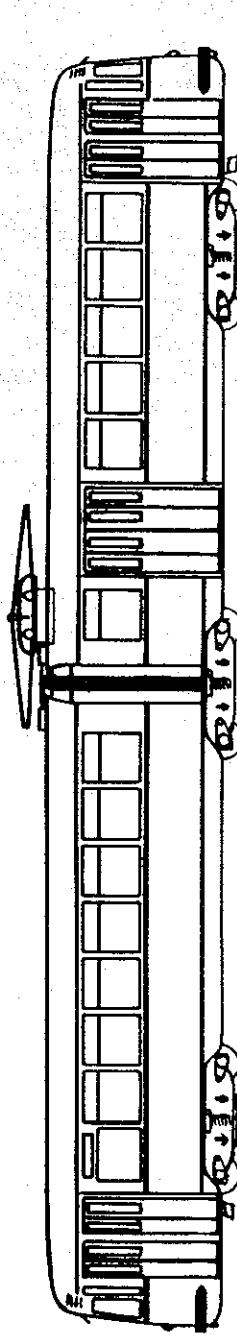
MOTRICES A BOGIES

	Année	Constructeurs	Longueur	Largeur	Empattement des bogies	Poids	Moteurs	Vit. max.
Be 2/4	41-47	1902	SWS-MFO	12,540 m	2,250 m	1,400 m	15300 kg (avant 1925: 2 x 50 CV 2 x 35 CV)	50 km/h
Be 4/4	81-83	1947	SIC-SAAS	12,180 m	2,100 m	1,650 m	13200 kg 4 x 50 CV	60 km/h
Be 4/6	1101-1104	1942(67) En service à Gênes jusqu'en 1966.	Breda-TIBB	20,646 m	2,150 m	1,800 m	26500 kg (1101 : 4 x 60 CV 1104 : 4 x 45 CV)	60 km/h



Be 2/4 41-47

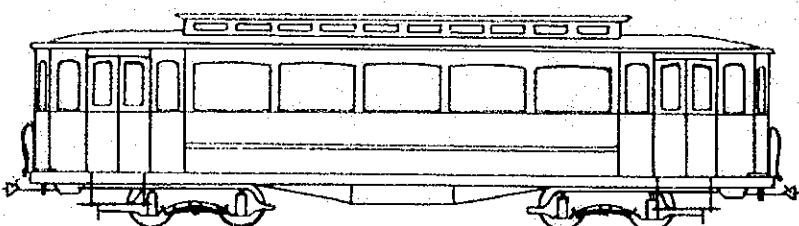
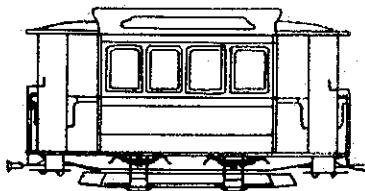
Be 4/4 81-83



Be 4/6 1101-1104

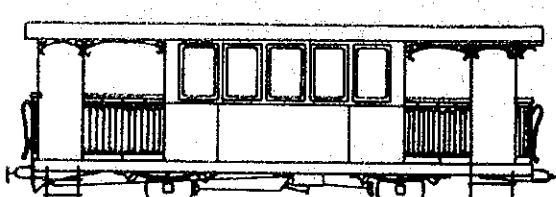
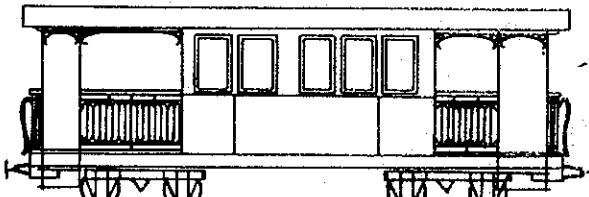
02.04.68 J.

Etat en 1969 : 111-114, 141-149, 150-151 (101 hors service, pièce de musée)



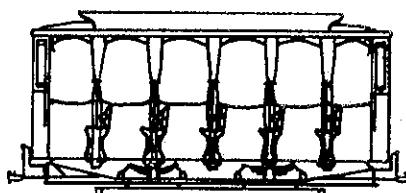
101-106 SIG 1894 (jusqu'en 1908: 1-6) 1)
Long. 5,55m - Emp. 1,50m - 1850kg

111-114 SWS 1902 (jusqu'en 1911: 51-54)
Long. 12,50m - Emp. 6,50/1,40m - 11500kg



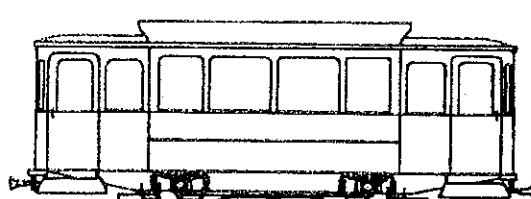
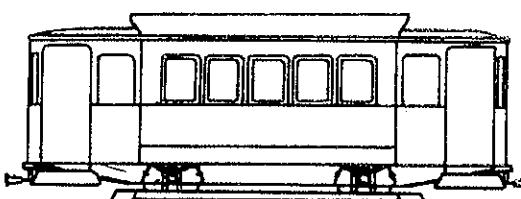
121-122 M.F. Basel 1892 - transf. TN 1906 2)
Long. 9,10m - Emp. 4,80/1,30m - 7400 kg

123 M.F. Basel 1892 - transf. TN 1908 2)
Long. 8,75m - Emp. 3,66m - 5600 kg



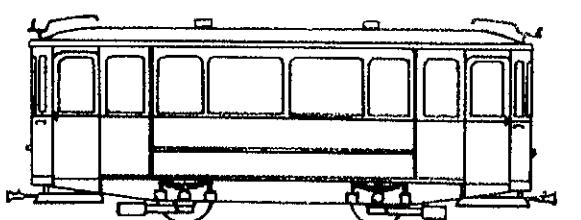
131-133 TN 1906 état d'origine
Long. 6,50m - Emp. 1,80m - 3300 kg

131-133 transf. TN 1923-1932 3)
Long. 8,54m - Emp. 3,00m - 4500 kg



141-149 TN 1914-1928 état d'origine
Transf. motrices 11,12,13,15,17,26,24,22,25.

141-149 transf. TN 1949-1954
Long. 8,50m - Emp. 3,00m - 4700 kg
Freins magnétiques sur rails dès 1962/65



150-153 TN 1931
Long. 8,85m - Emp. 3,00m - 4400 kg
Démolition 1965: 152-153

- 1) 101 et 104 incendiées en 1920, autres renumérotées 101-104 (106-104, 105-101). Hors service 1964, 102 musée Paris, 103-104 CF de Meyzieu (Lyon).
- 2) 121 en 1967 au Blonay-Chamby
122 démolie 1965 - 123 démolie 1966
- 3) L'été fenêtres enlevées et entrée méd. supplémentaire. 131-132 numérotées 151-152 de 1923 à 1930, démolies 1957. 133 portes pliantes 1946, démolie 1966.

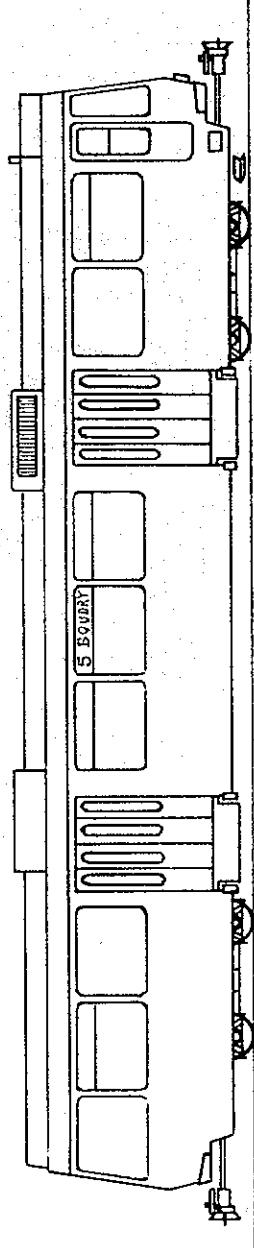
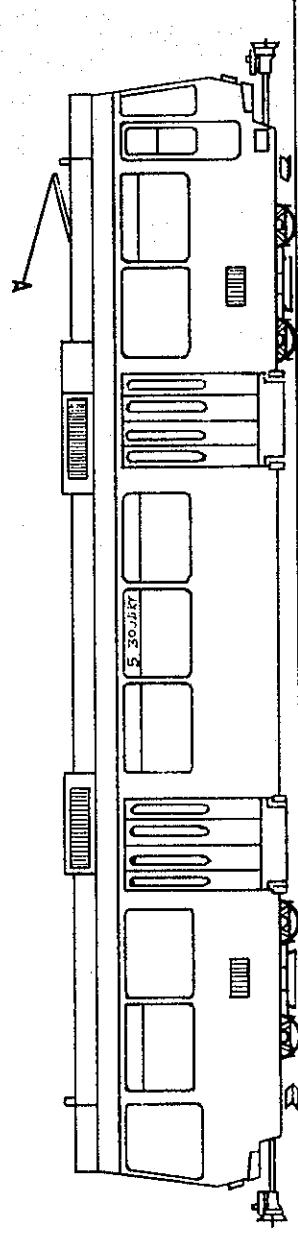
TIN Neuchâtel

Littoral

Automotrices	Année	Constructeurs	Longueur mm	Largeur mm	Empattement du bogie mm	Poids t	Moteurs kW	V max km/h
Be 4/4 501-504	1981	Schlieren-BBC	18380	2400	1800	25,5	2 x 138	75
Be 4/4 505-506	1988	Schindler-BBC	18380	2400	1800	25,5	2 x 138	75 = 375 ch

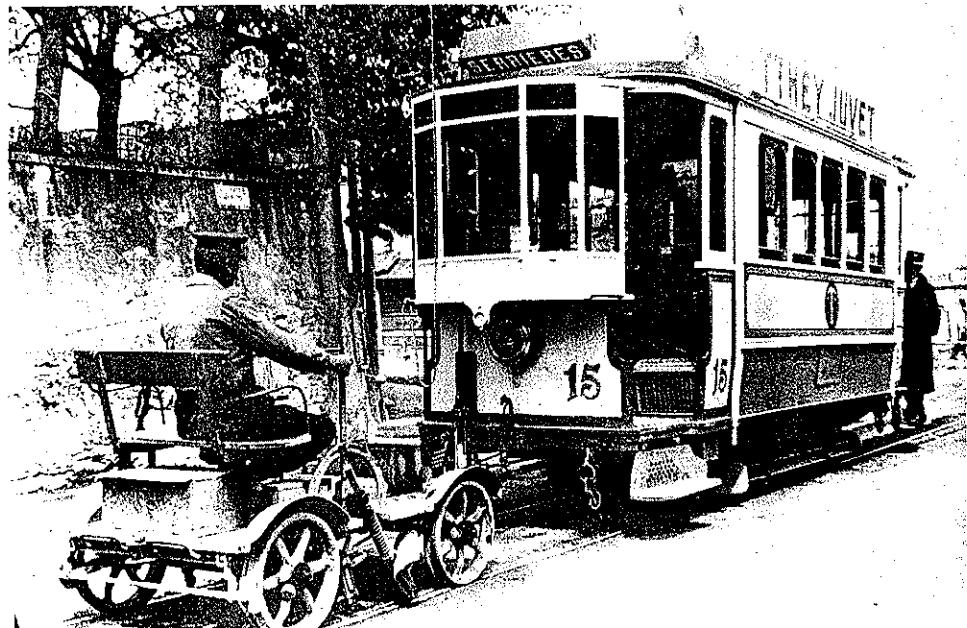
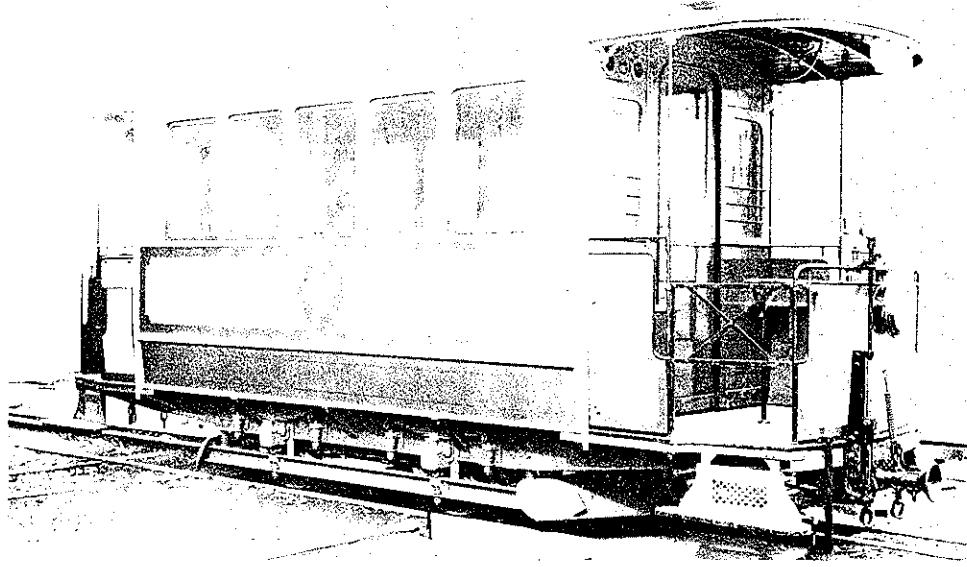
Voitures-pilote

B+	551-554	1981	Schlieren-BBC	1.8380	2400	1800	17,3
B+	551-554	1981	Schlieren-BBC	1.8380	2400	1800	17,3



SJS | 980

**Les premières motrices électriques
11-15, 16-17,
21-23
et 24-26
ex-NCB 1-3
1897-1898**

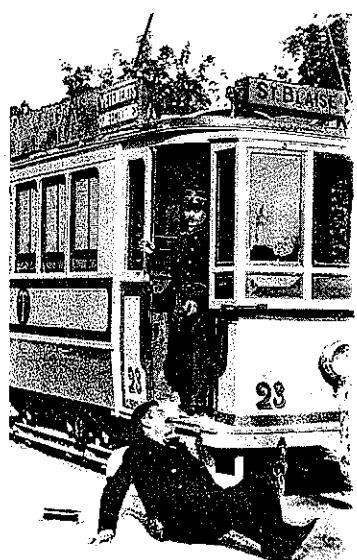


avant et après vestibulage

avec wagonnet-curette X 32

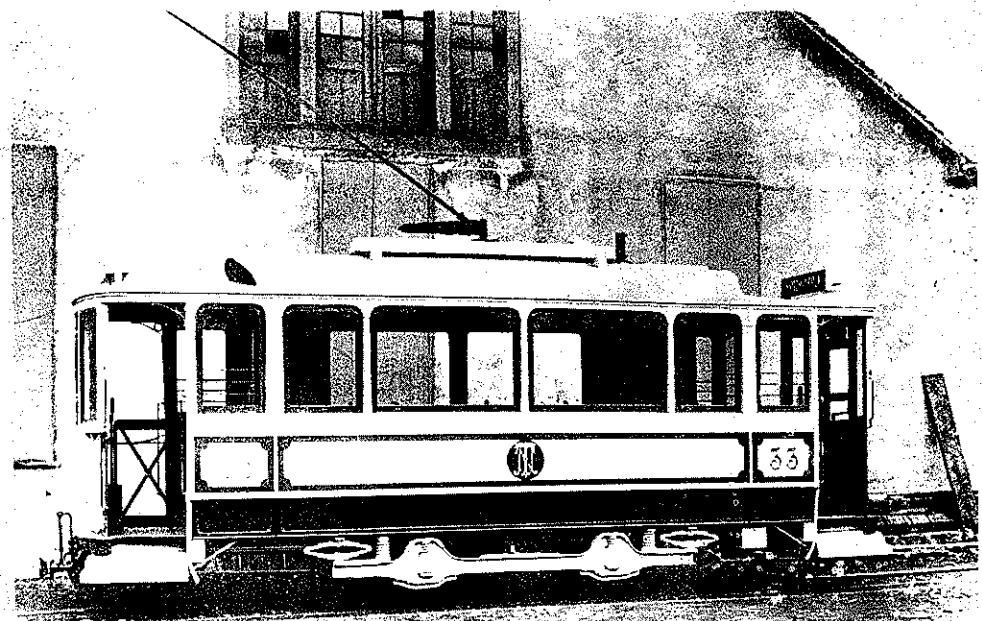
« Comment il faut descendre du tram
mauvaise position
conséquence... »

La prévention des accidents
déjà à l'ordre du jour!

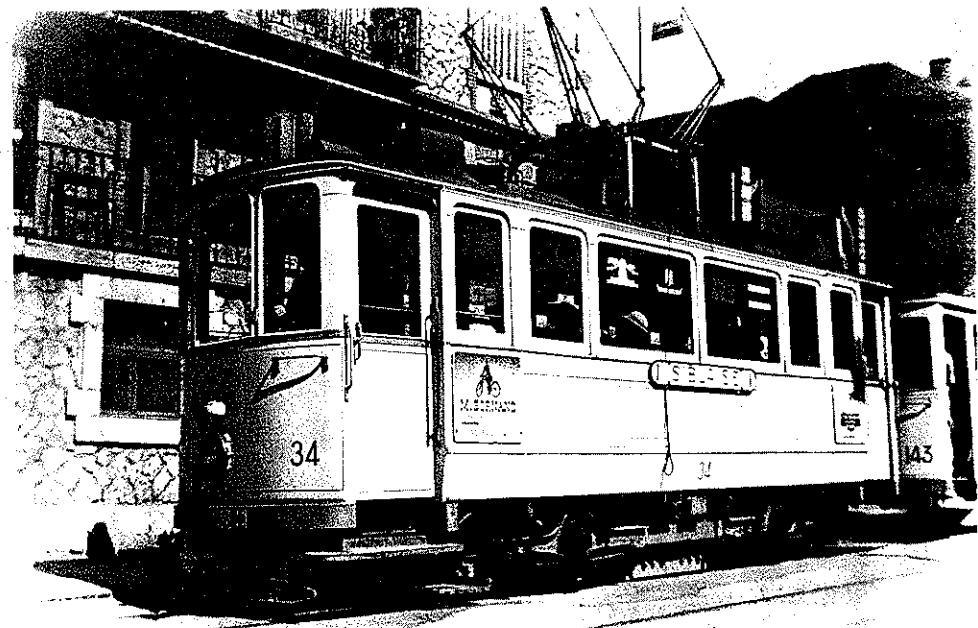


Motrices 31-40

Etat d'origine
(1901)

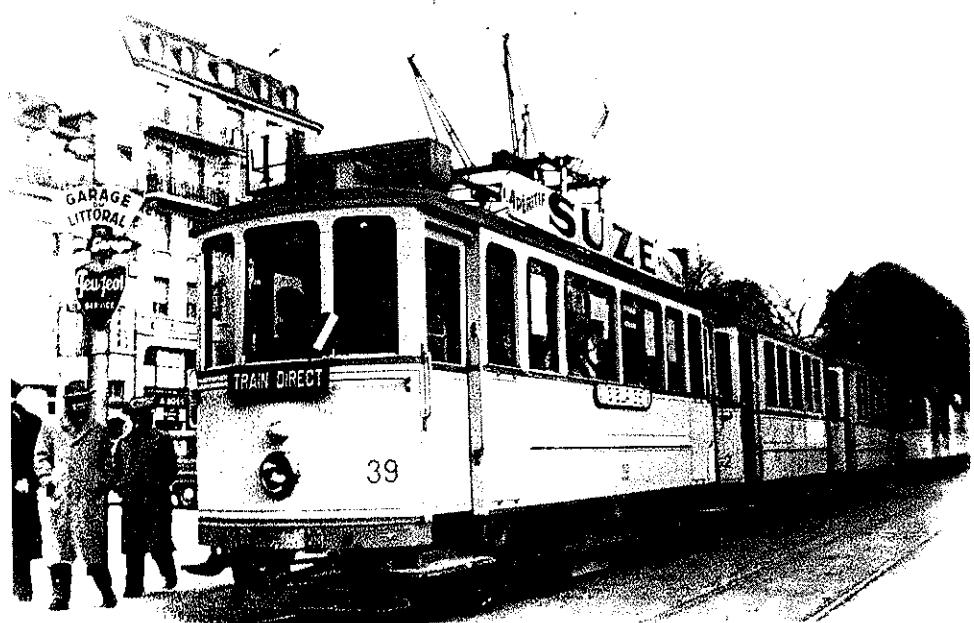


Après transformation de
1918-1926



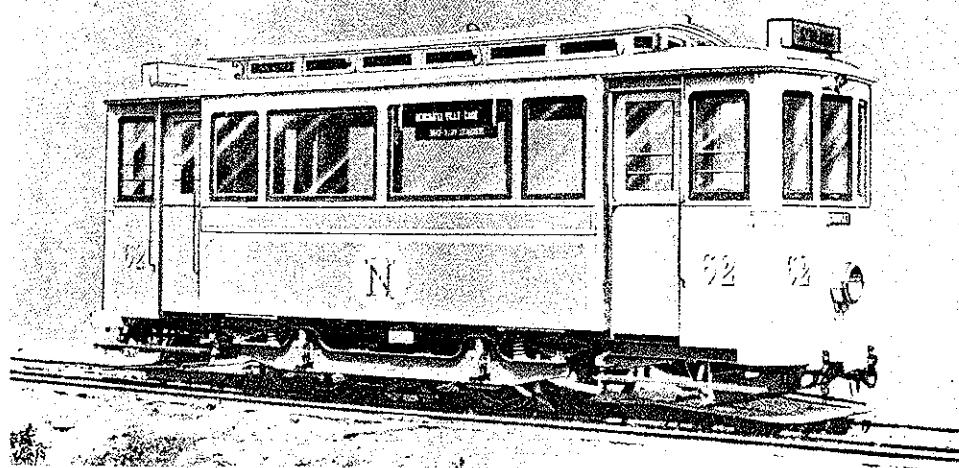
Les motrices 34-40 ont terminé
leur carrière en 1957 sur la ligne 1,
les 31-33 en 1964 sur la ligne 6.
Quelques unités ont été utilisées
sur la ligne 5, à la Fête des
vendanges, jusqu'en 1966.

33 et 35-40 avec nouvelle
lisse de 1948-1952

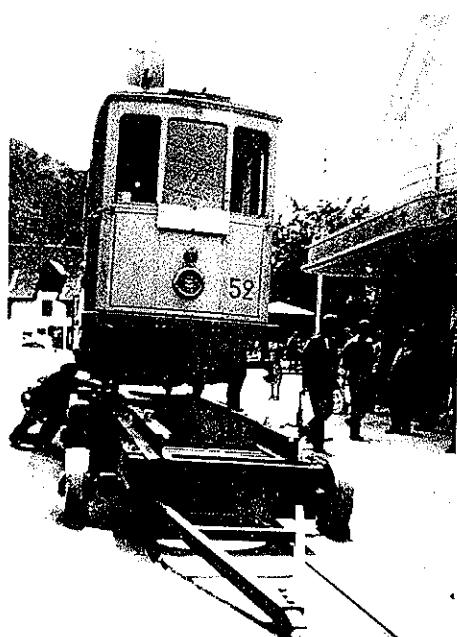


Motrices 51-53

(jusqu'en 1911: 61-63)



Etat d'origine
(1904)



Transfert au Val-de-Ruz:
TN 52 le 25 juillet 1941 =\nTN 51 (ex-53) en 1943 = VI
Départ de Valangin

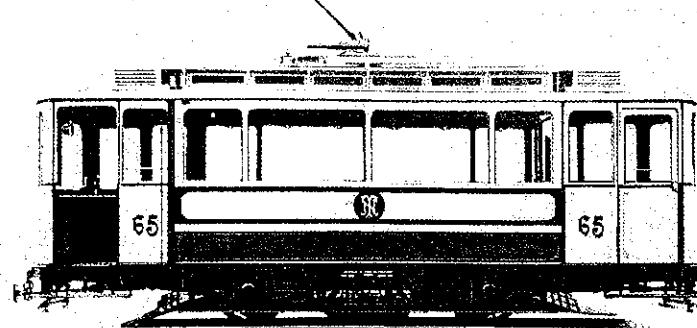


Les Hauts-Geneveys
(HUW 1948)

Motrices Be 2/2

61-67

71-78 (79)



270

Tramways de Neuchâtel

Zweinchsiger Motorwagen

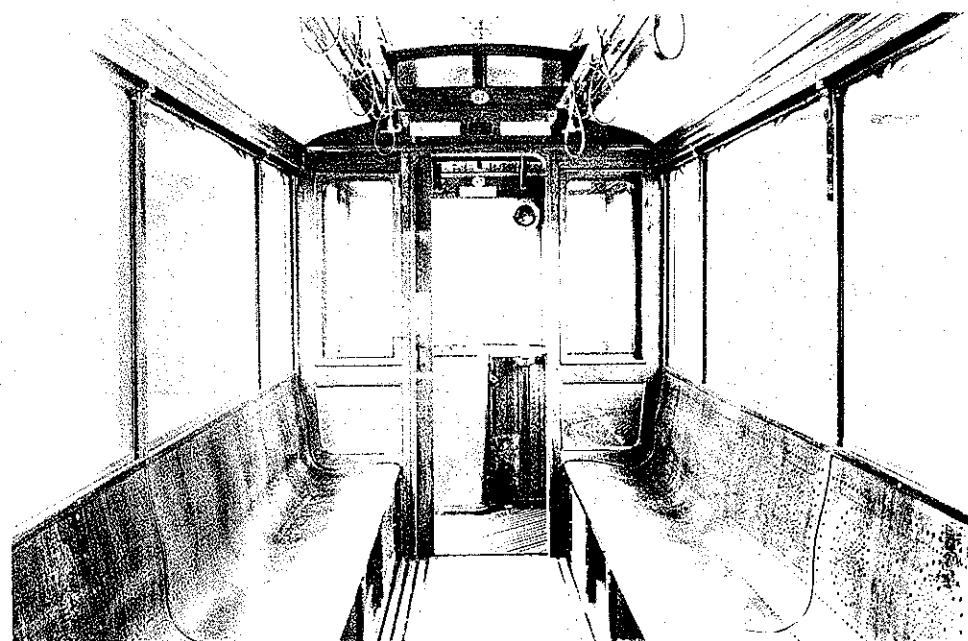
Spur	1000 mm
Länge über Puffer	9200 mm
Radstand	5000 mm
Sitzplätze	20
Stehplätze	25
Automatischer Förder System S.J.G.	
Tara	10,7 t.

65 à sa sortie d'usine en 1912

Trainways de Neuchâtel

Voiture automotrice à 2 essieux

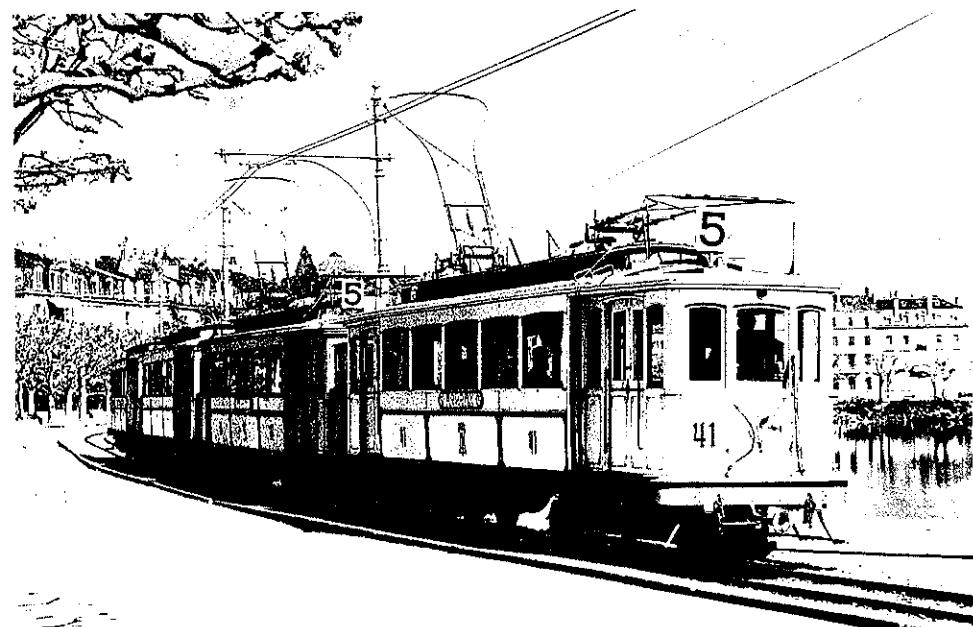
Voie	1000 mm
Longueur, tampons compris	9200 mm
Empattement	5000 mm
Places assises	20
Places debout	25
Ramasse-corps automatique type S.J.G.	
Tara	10,7 t.



Les motrices « 60 » ont achevé leur carrière en 1964 sur les lignes 6 et 7, les « 70 » en 1976 sur la ligne 3. 61, 64, 66 ont assuré des doublures ligne 3 jusqu'en 1975-1976.

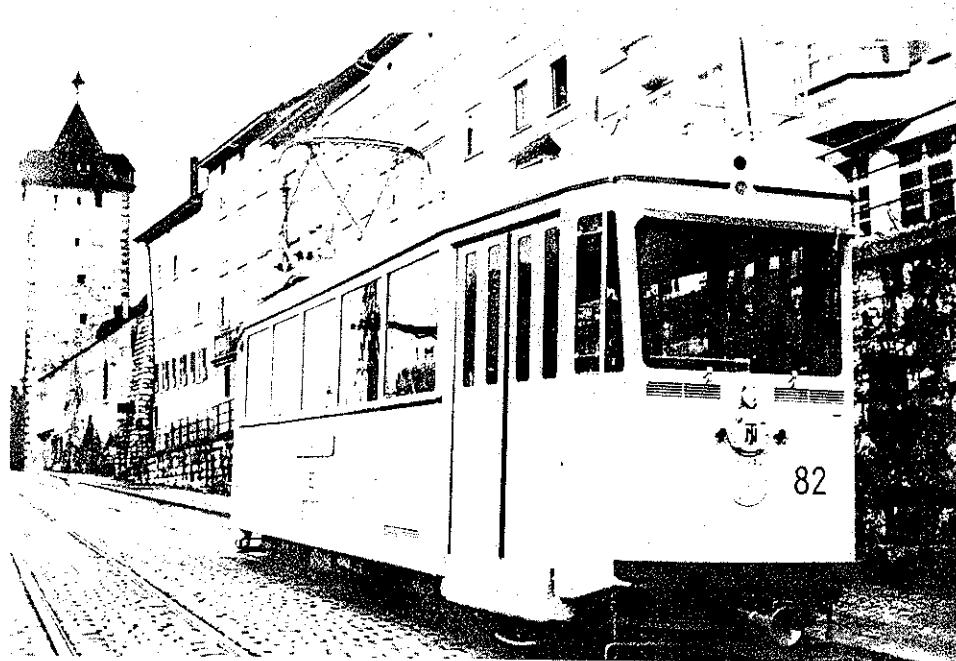
Vue intérieure

Motrices Be 2/4 « Tram de Boudry »

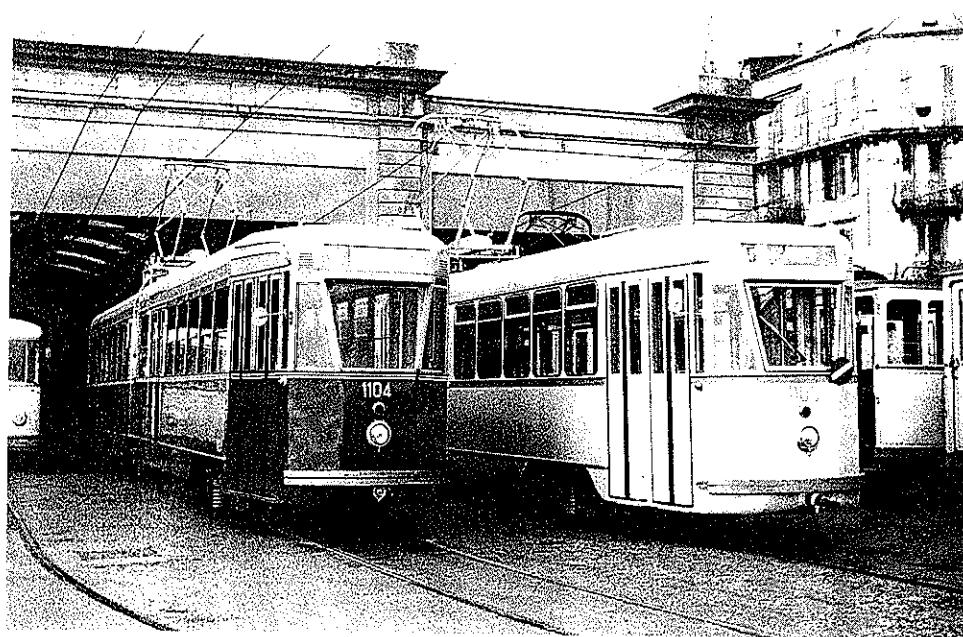


Be 2/4 41-47, 1902,
dès 1922 avec commande
double traction
Ces motrices ont toutes parcouru
plus de 3 millions de km, ayant
assuré la totalité du trafic ligne 5
jusqu'en 1967, puis encore un
peu réduit jusqu'en 1981.

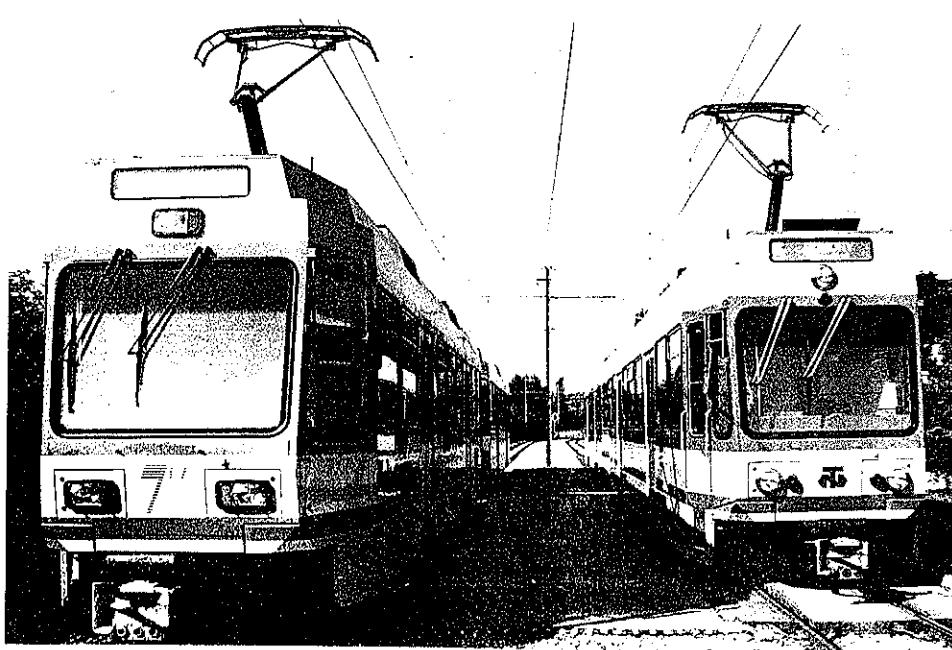
Motrices «80», Génoises, Littorail



Be 4/4 81-83, 1947, lors d'
à Schaffhouse avant livraison
Dès 1980: 581-583
Hors service 1987-1988



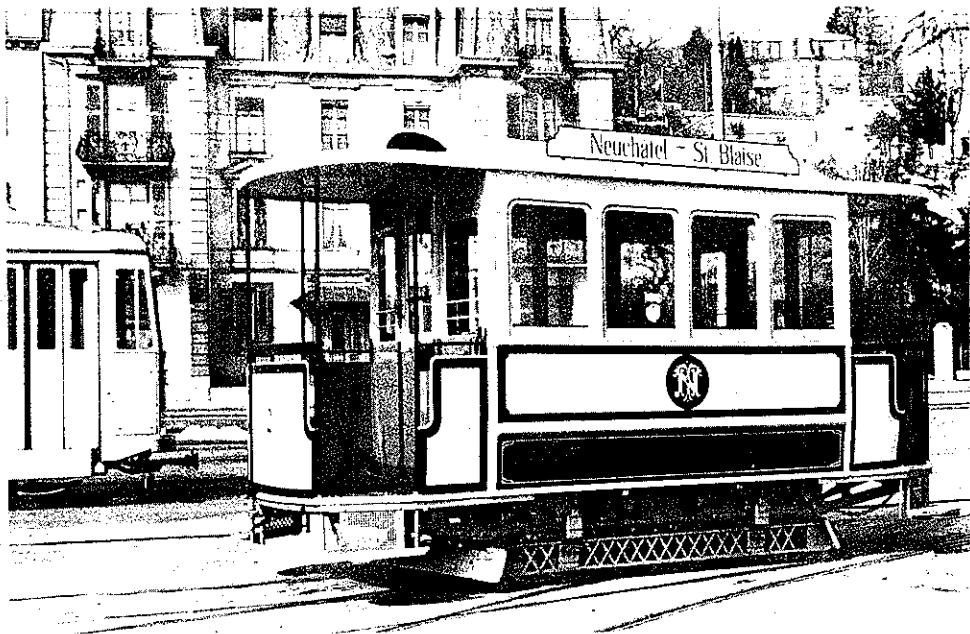
Be 4/6 1101-1104, constr.
en 1942, achetées au réseau
Gênes, en service aux TN dès
29.4.1967, jusqu'en 1988
Dès 1980: TN 591-594
1104 encore peinte en vert
(20.12.66)



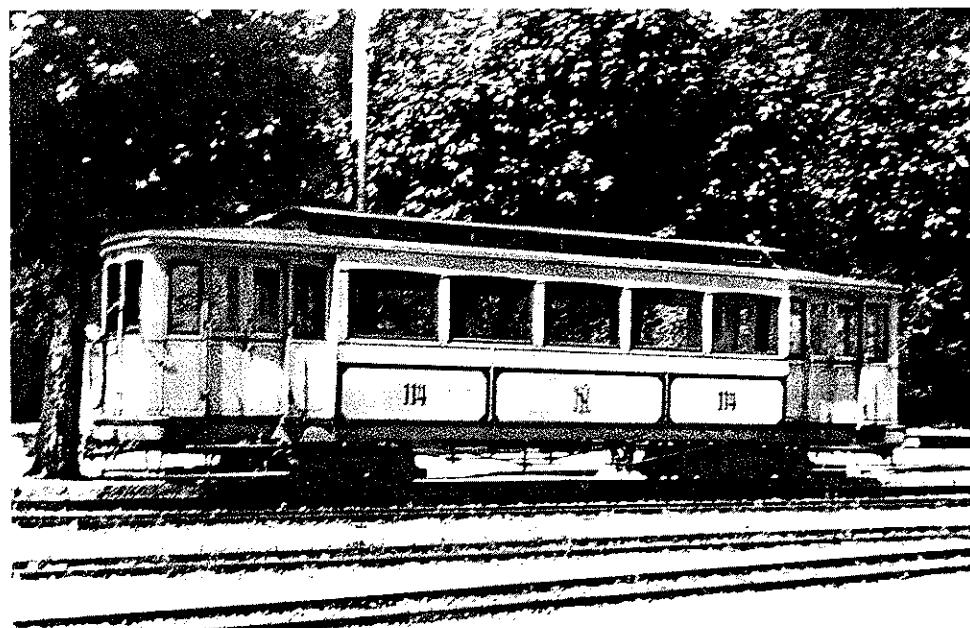
Be 4/4 501-506, Bt 551-55
1981-1988 «Littorail»
Auvernier
Croisement des rames 505-5
et 502-552
Les 505-506 de 1988 se
distinguent par des phares
rectangulaires (progressivem
généralisés) et un nouveau
«design»
(21.5.1989)

Remorques

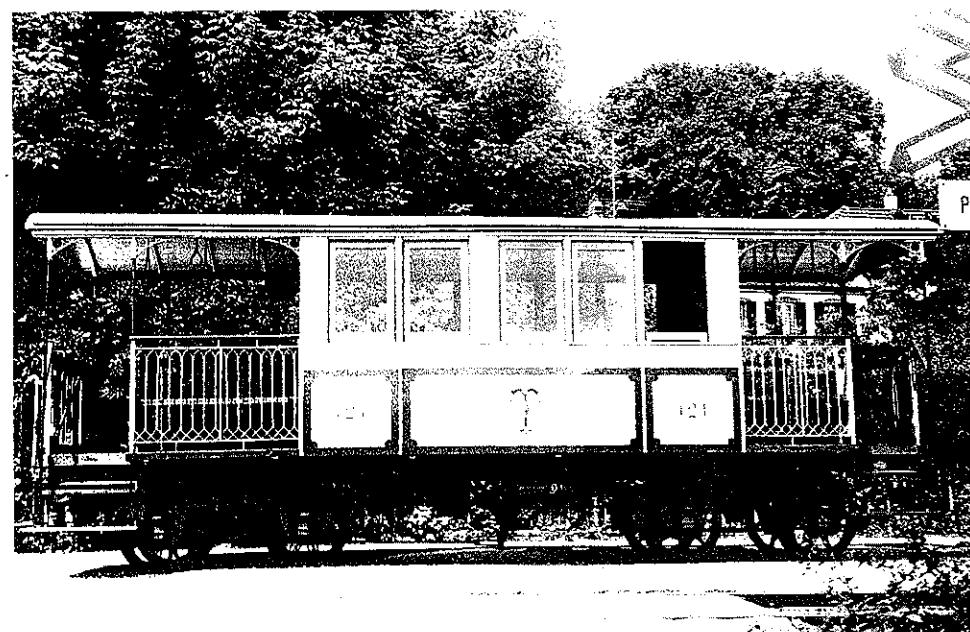
B2 101-104
102 rénovée pour le musée
parisien de l'AMTUIR
Départ le 18 juin 1965
101 est conservée par TN



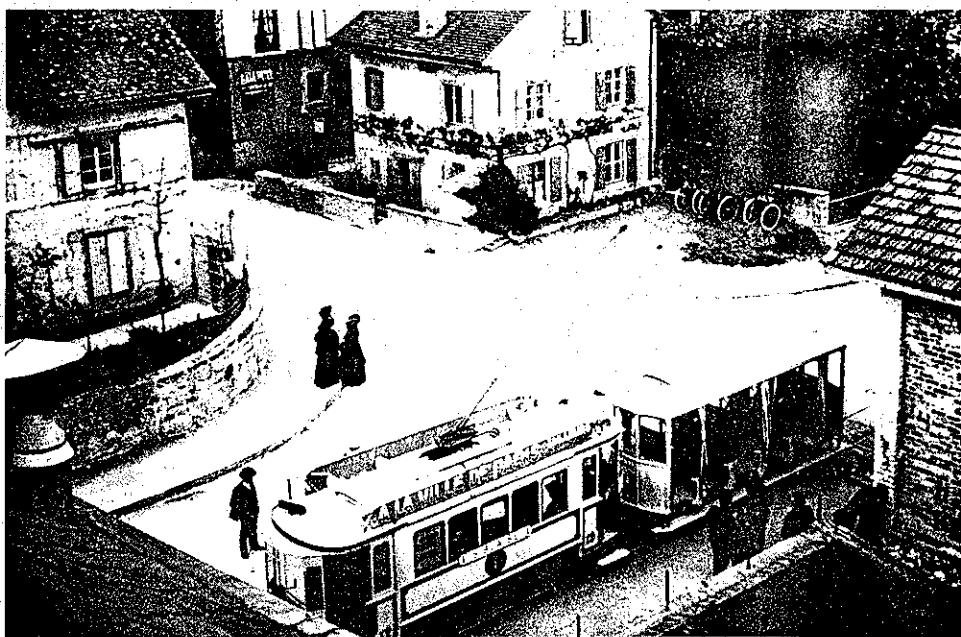
111-114
(é, 1949)



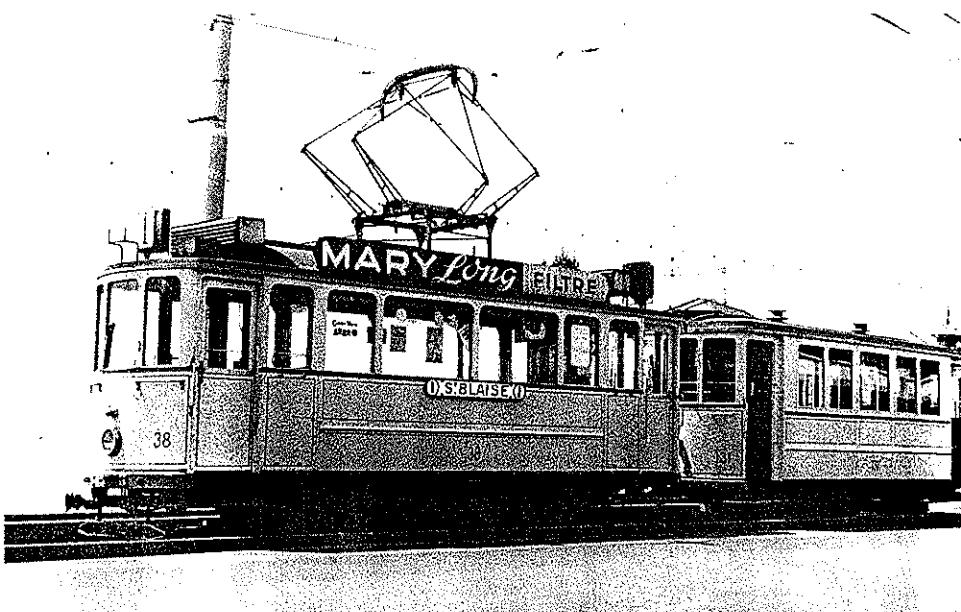
B4 121-122 et B2 123
rénovée par le Chemin de fer
de Blonay-Chamby
ébier, fêtes Littoral
(81)



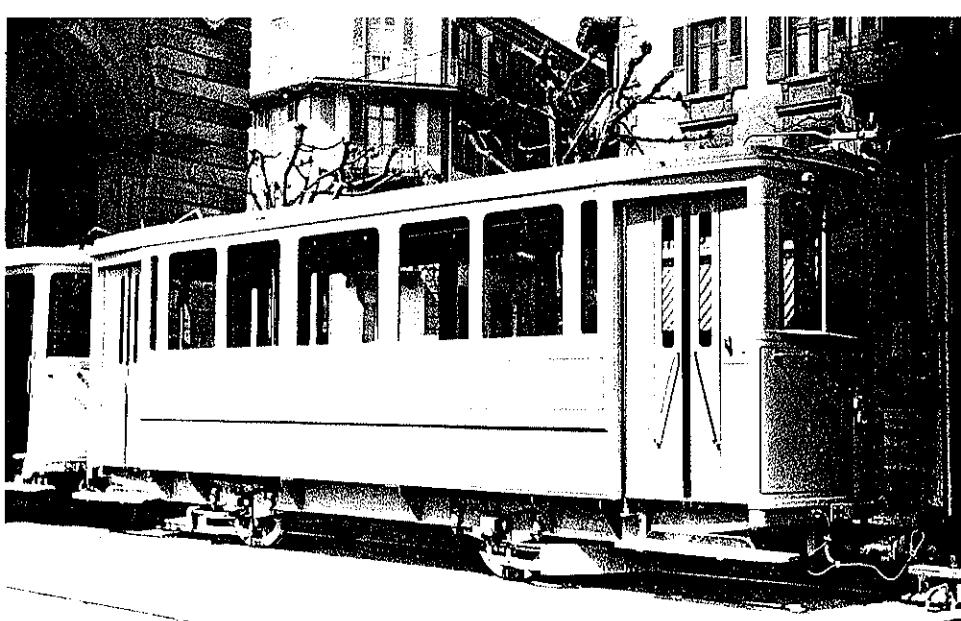
Remorques B2 131-133



Etat d'origine, baladeuse 133
à Saint-Blaise, vers 1910

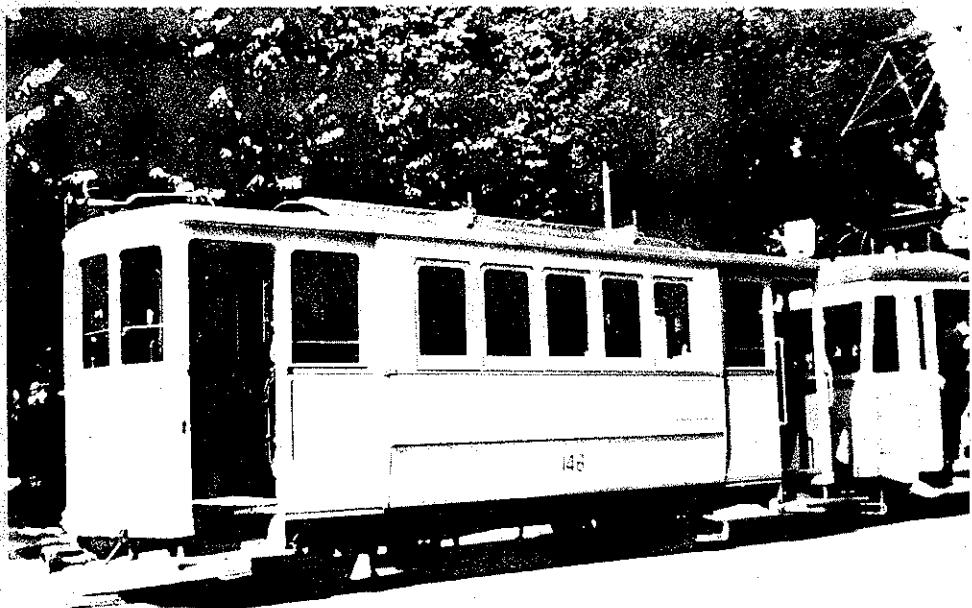


Après reconstruction 1923
(133 en 1932)

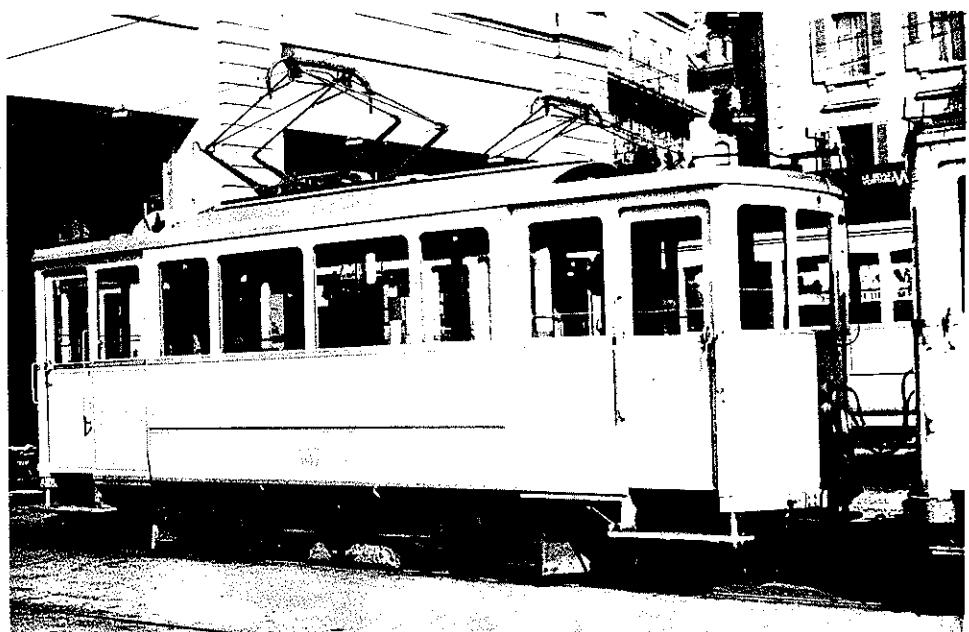


133 avec portes pliantes
(1946)

Remorques



B2 141-149, état d'origine

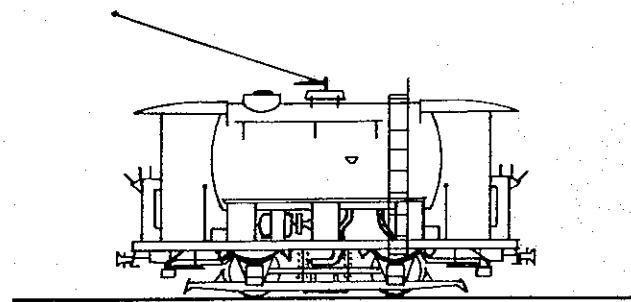


B2 141-149, nouvelle caisse de 1949-1954



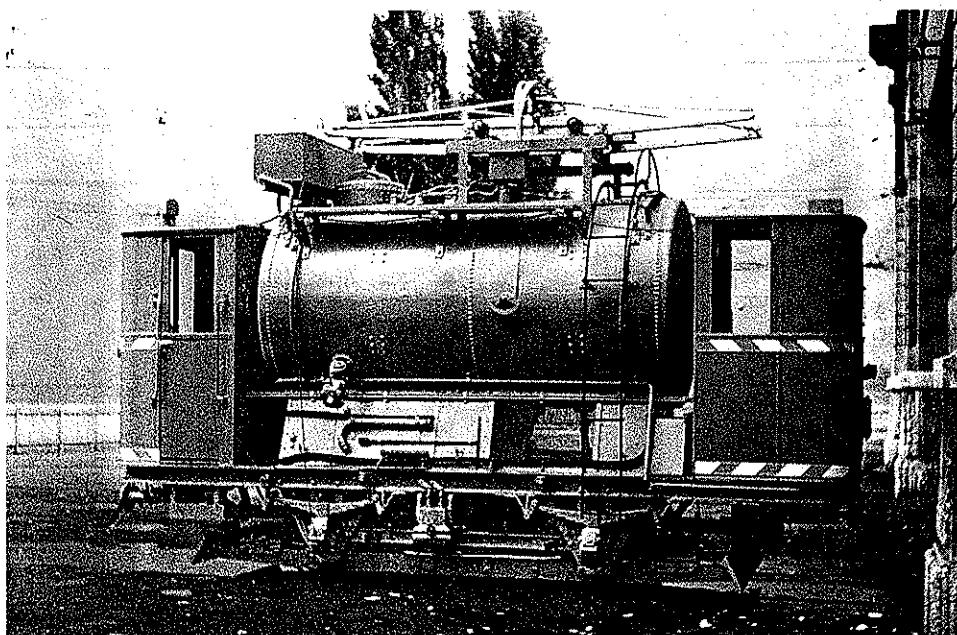
150-153

Véhicules de service

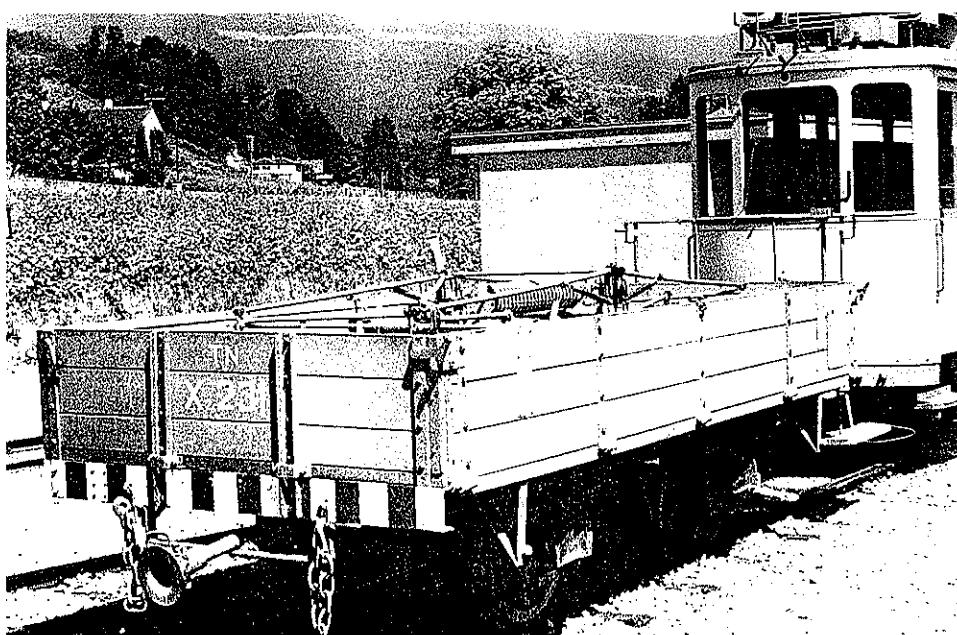


Xe 2/2 301 (601 dès 1980)
SWS-MFO 1911

Longueur	6760 mm
Empattement	2200 mm
Tare	10500 kg
Contenance	8000 l
Moteurs TM 12b	2 × 45 ch



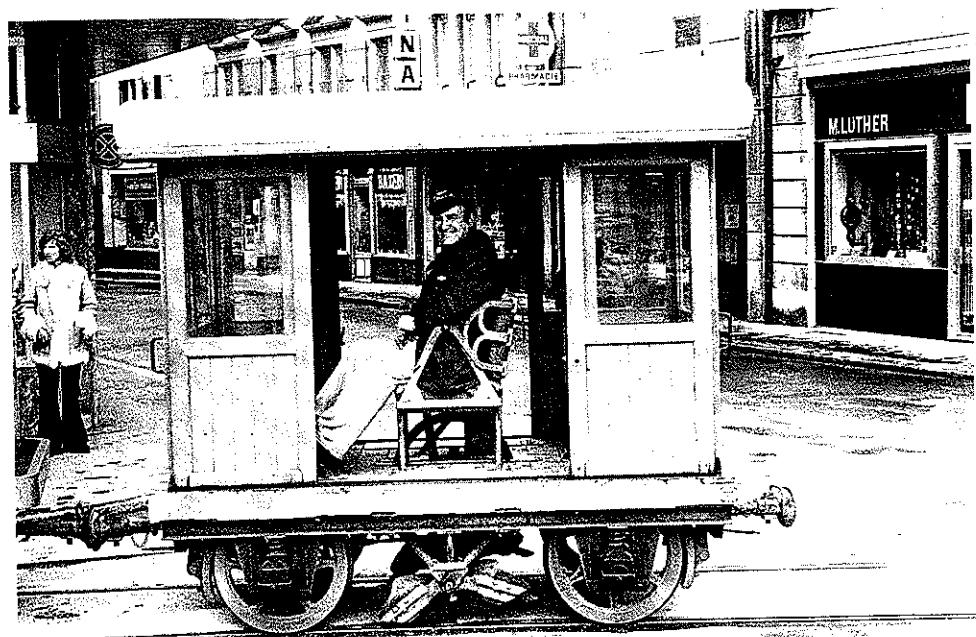
L'arroseuse X 301
(dès 1980: Xe 2/2 601)
Ce véhicule était utilisé à pour humecter les chaussées asphaltées, puis pour laver pavées et goudronnées, jusqu'à vers 1950. Dès lors l'arroseuse est utilisée pour désherbage chimique et chasse-neige sur la ligne Photo prise après la construction des cabines (1961)



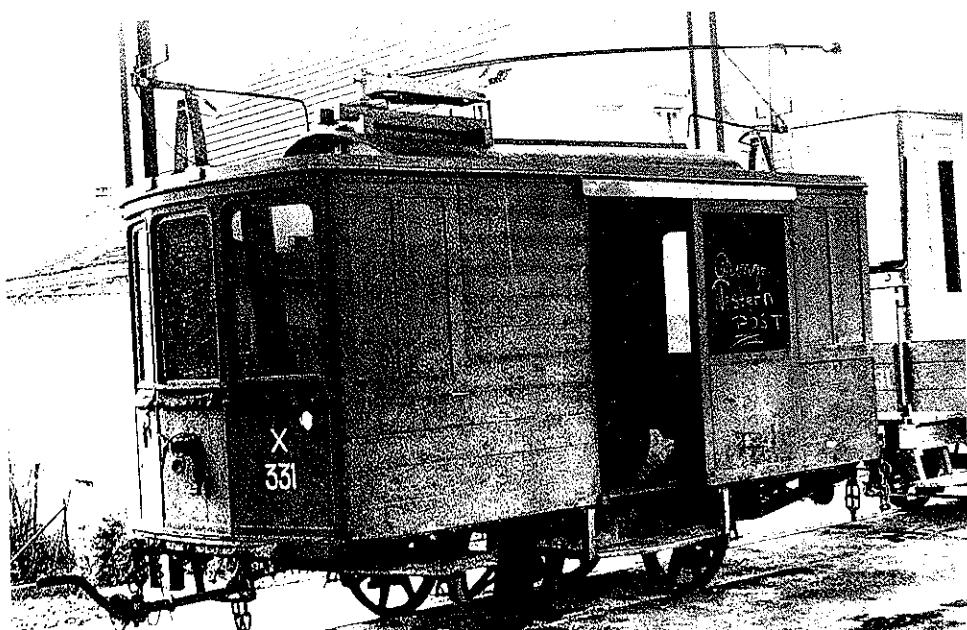
Wagons X 231-233
(dès 1980: X 631)
ex-NCB, 1892
(Cortaillod 1976)



X 312 (1932)
Charrette à neige, pivotante, dite
« piano »
(12.1964)

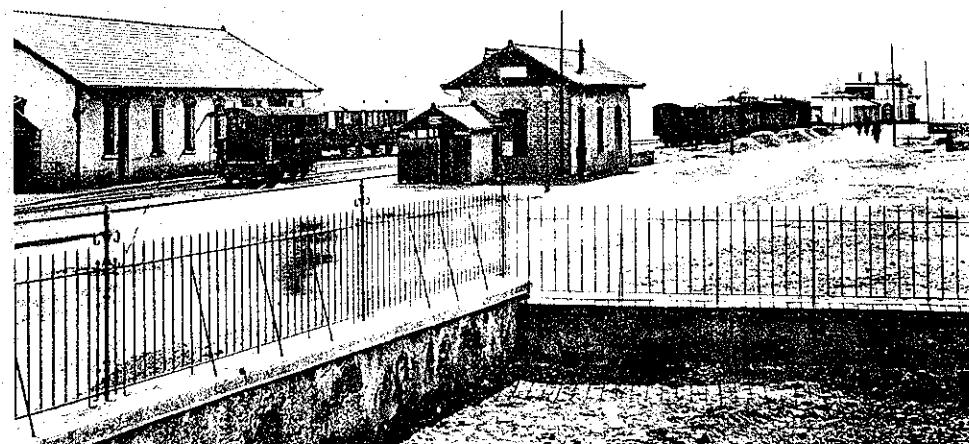


X 322 (1913)
Wagonnet-curette pour les rails
gorge
(à aussi page 28
975)



X 331 (1933)
Wagonnet pour soudure
électrique, avec perche pour
alimentation à la ligne de contact.
Châssis provenant du wagon
M 221 (précédemment remorque
101 d'origine, incendiée à Saint-
Omer en 1920; caisse d'origine
de baladeuse 133)
(75)

Dépôts-ateliers



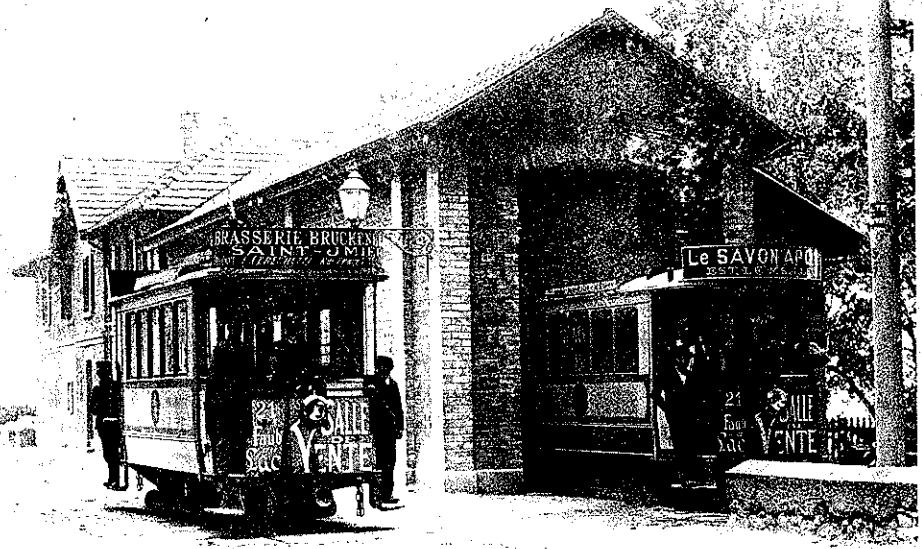
Dépôt NCB à l'Evole,
1892-1903



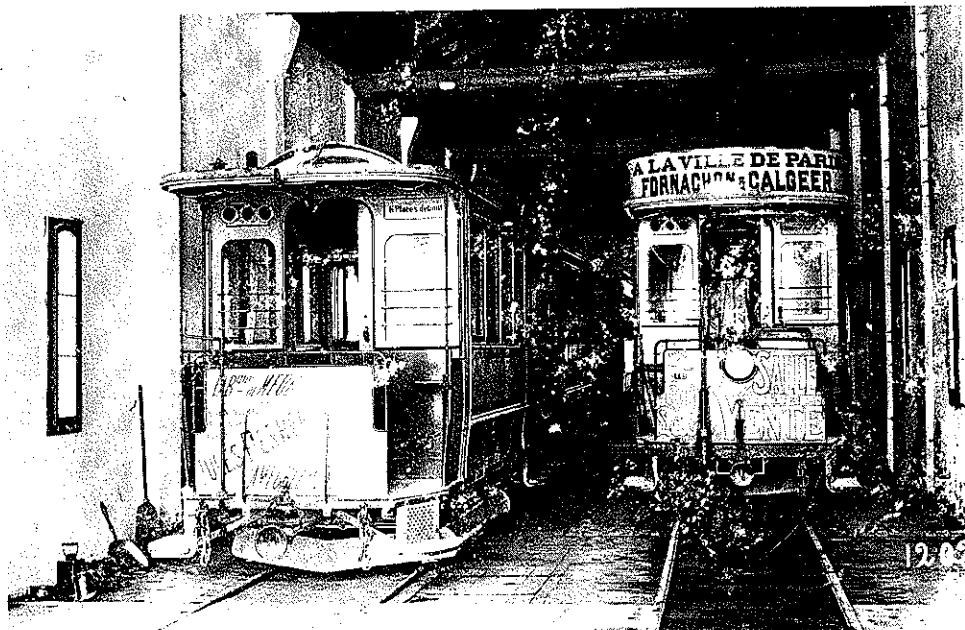
Dépôt central de l'Evole
(quai Godet)
(1904)



Le personnel des ateliers.
Dépôt de l'Evole
(1908)



Les Saars, 1893-1904



Dépôt de Saint-Blaise,
intérieur, 1894-1920



Dépôt de Saint-Blaise.
Incendie du 7 janvier 1920.
Véhicules détruits:
Autobus 14, 16, 21, 23 et
Trolleybus 101, 104, 131, 132

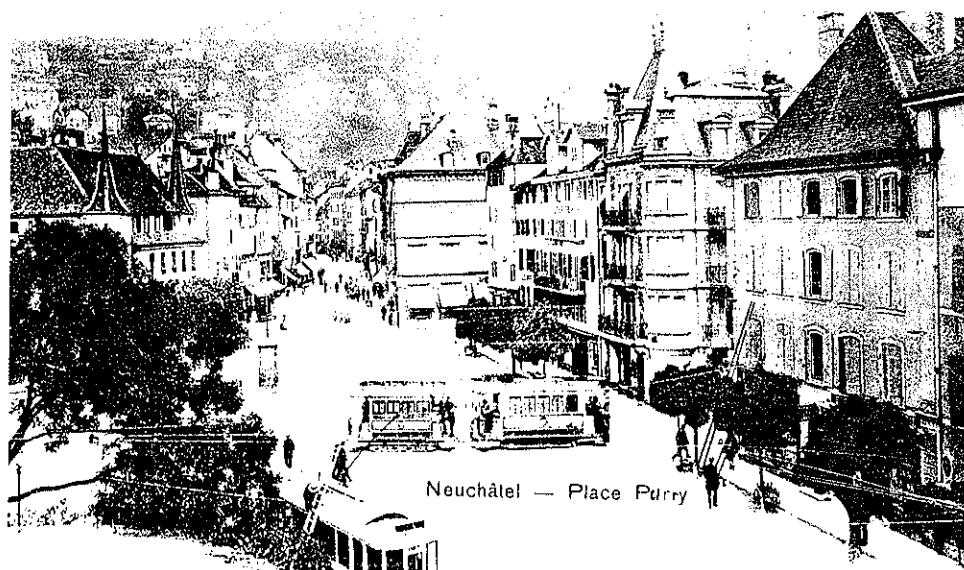
Place Pury, de 1901 à 1910



Motrices 11... 23 vers Serrières
Saint-Blaise, motrice « 30 » pour
Peseux ou Valangin



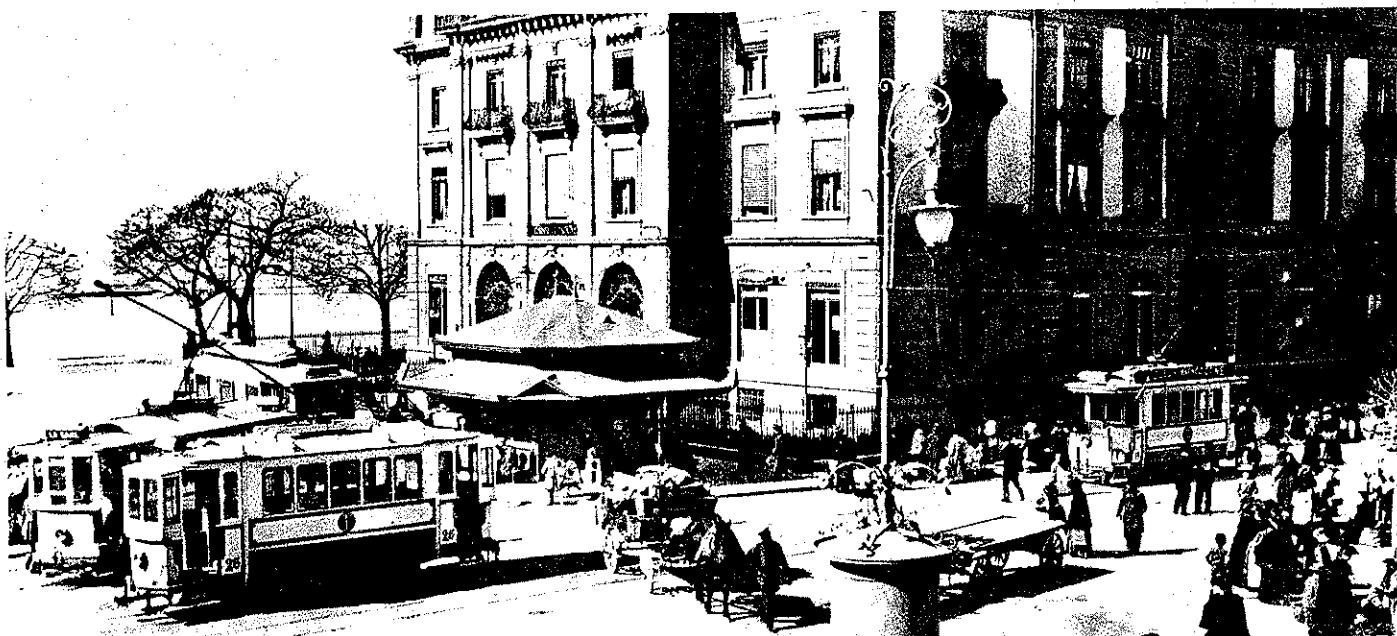
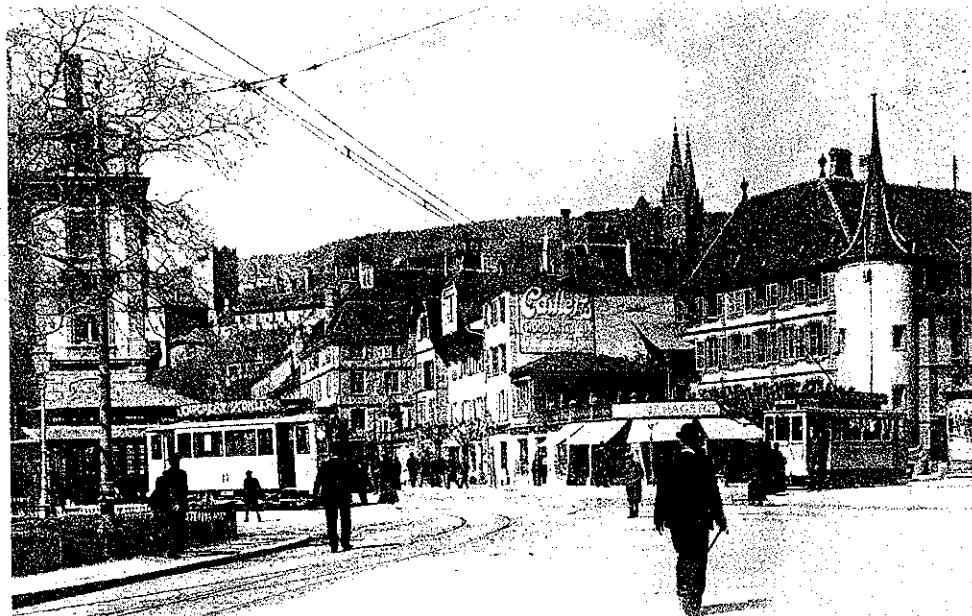
Tramways pour la gare (par la
Place-d'Armes), pour Pe
ou Valangin et pour Saint-Bl



Tram pour Saint-Blaise et motrice
36 arrivant de la gare

Place Pury, de 1901 à 1910

Ancien pavillon édifié en 1902 et déplacé au port en 1913.
Deux motrices « 50 » (primitivement 61-63), à gauche pour la gare, à droite pour Corcelles ou Valangin

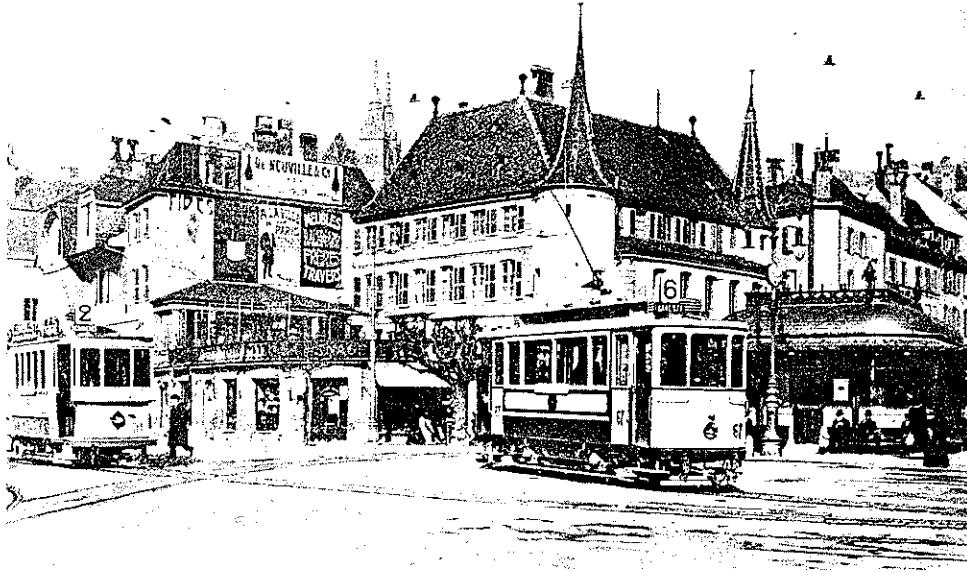


Motrices 36 pour la gare, 26 pour Serrières, série 41-47 pour Boudry et 14 pour Saint-Blaise

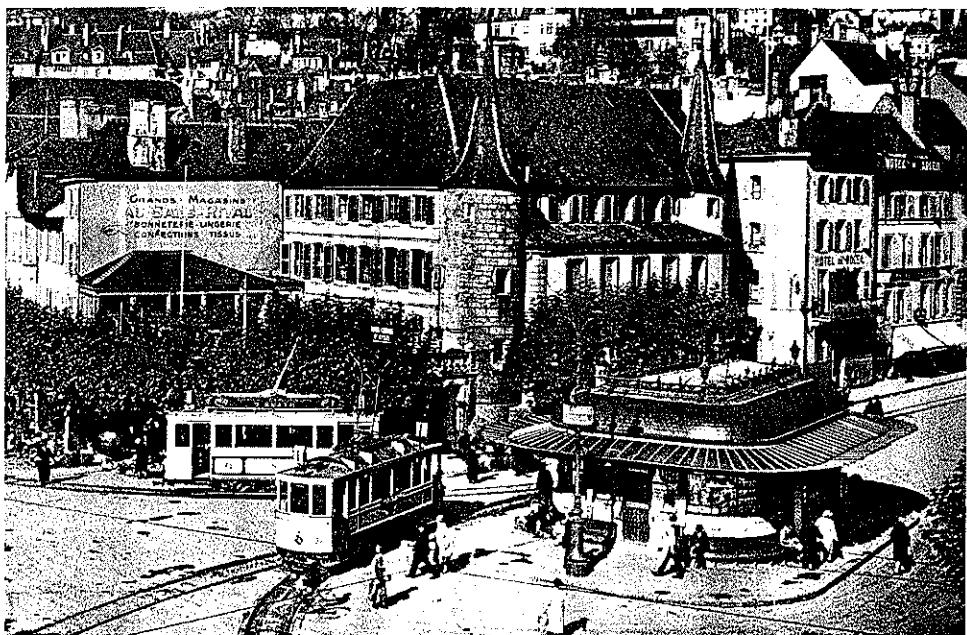


Motrices « 40 » pour Boudry, « 50 » pour la gare, « 11 » pour Saint-Blaise, « 20 » pour Serrières, « 30 » pour Corcelles ou Valangin

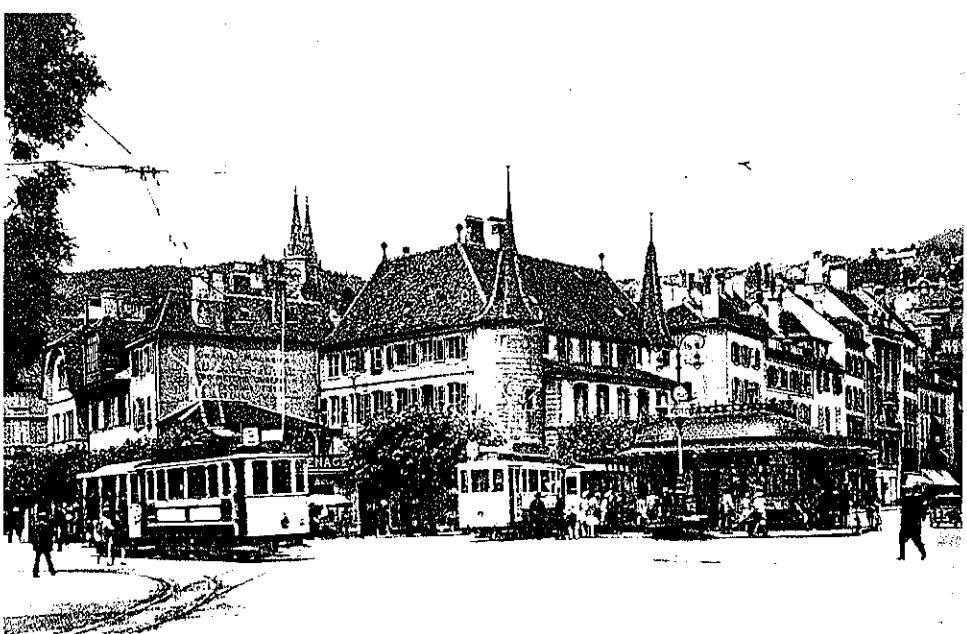
Place Pury, après 1910



Le nouveau pavillon construit en 1912
Motrices 21 pour Serrières et 67 pour la gare
(Vers 1912)



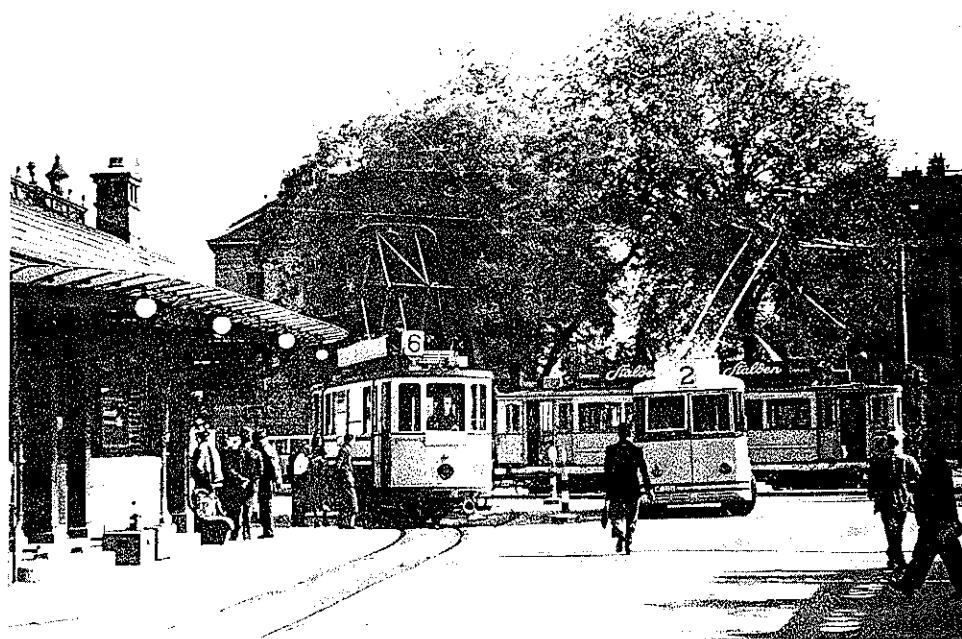
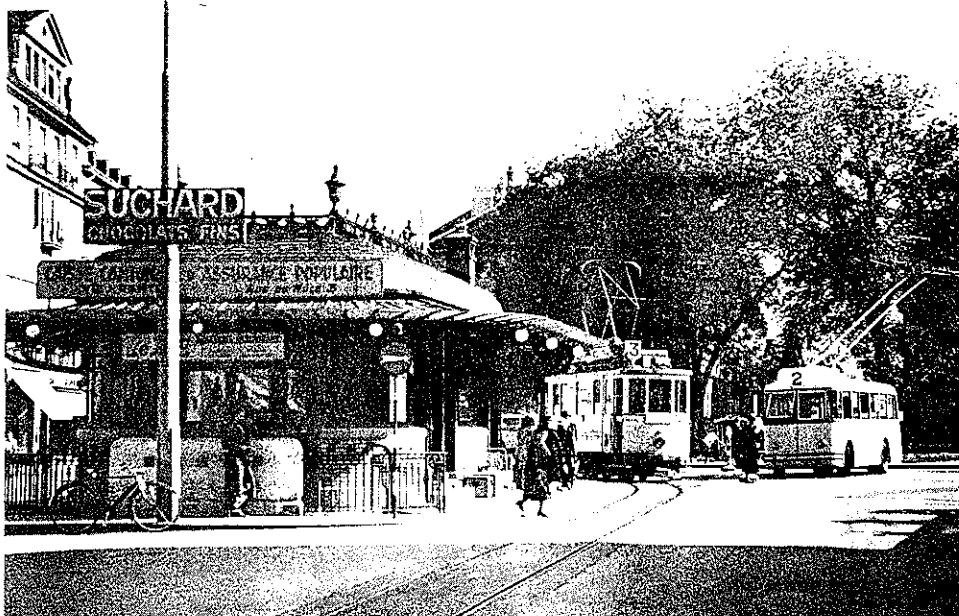
Motrices 52 pour Serrières et 36 pour Saint-Blaise
(Vers 1935)



Motrice 33 et baladeuse 13 provenance de Serrières, motrice 77 toute récente et remorque « 140 » pour Corc
(1928-1931)

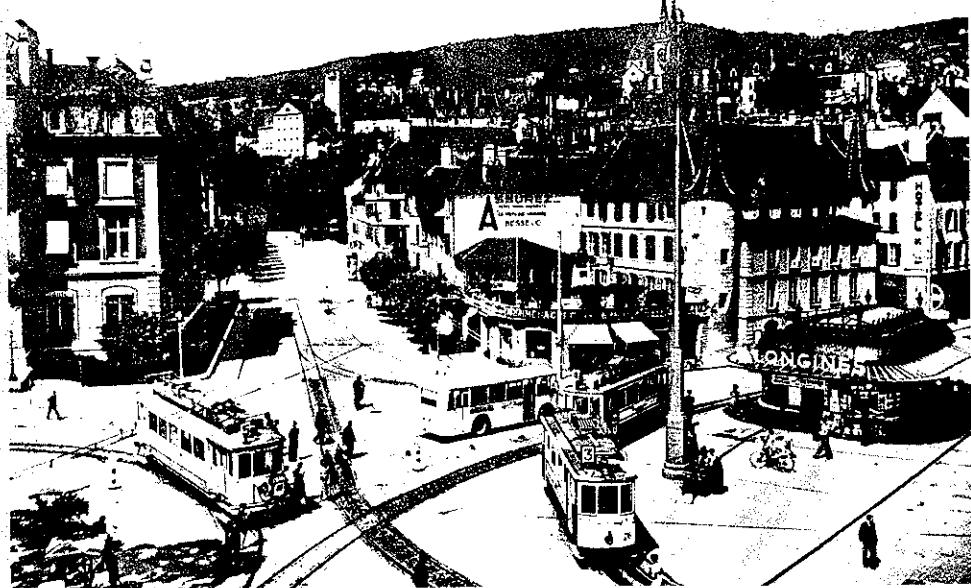


Place Pury



Par une belle journée de 1955
— motrice 75 pour Courcey
— motrice 63 pour la gare
— motrice 45 pour Boudry
— trolleybus 3 pour Serrières (HUW)

Place Pury



Trolleybus de Serrières tournant sur la place (vers 1940)

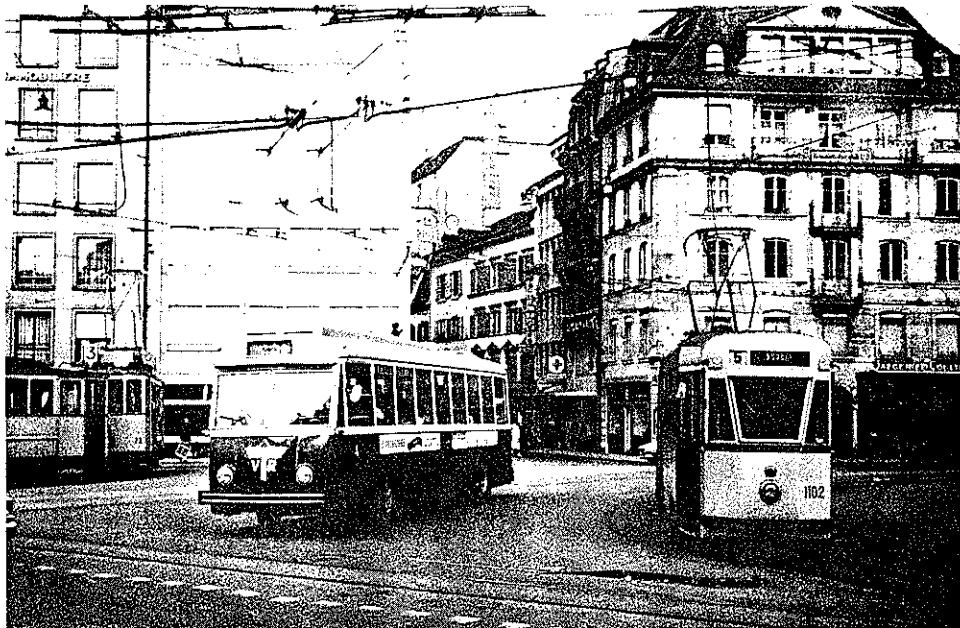


Il est 12 h 10!
«Train de trois» ayant assuré la
sortie Favag et se rendant au dépôt
(24, 141, 132) et «train double»
pour Valangin (71 et une «150»)
(AN 1943)

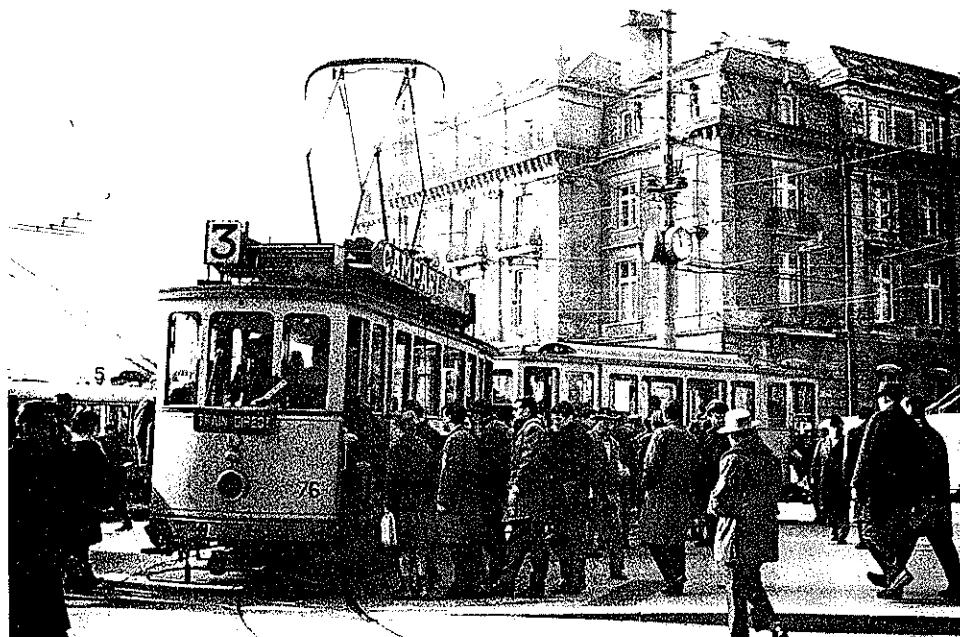


... sur le coup de midi!
(2)

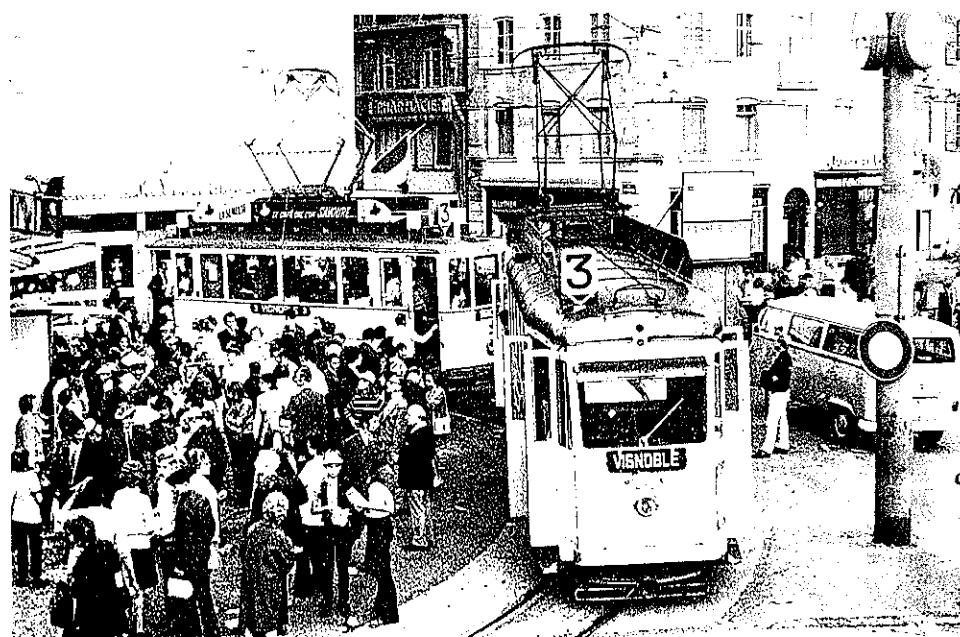
Place Pury de 1964 à 197



Trolleybus VR (Compagnie des transports du Val-de-Ruz) place Cernier-Villiers sur la « piste rouge », encadré par les trams de Corcelles et de Boudry (1969)



Nouvelle boucle pour le tram Corcelles, posée en 1964 (1965)



17 h 20, la Fête des vendanges touche à sa fin
Navettes « Vignoble » renforcent le service sur le tronçon à douze places Pury-Peseux-Vignoble (3.10.71)

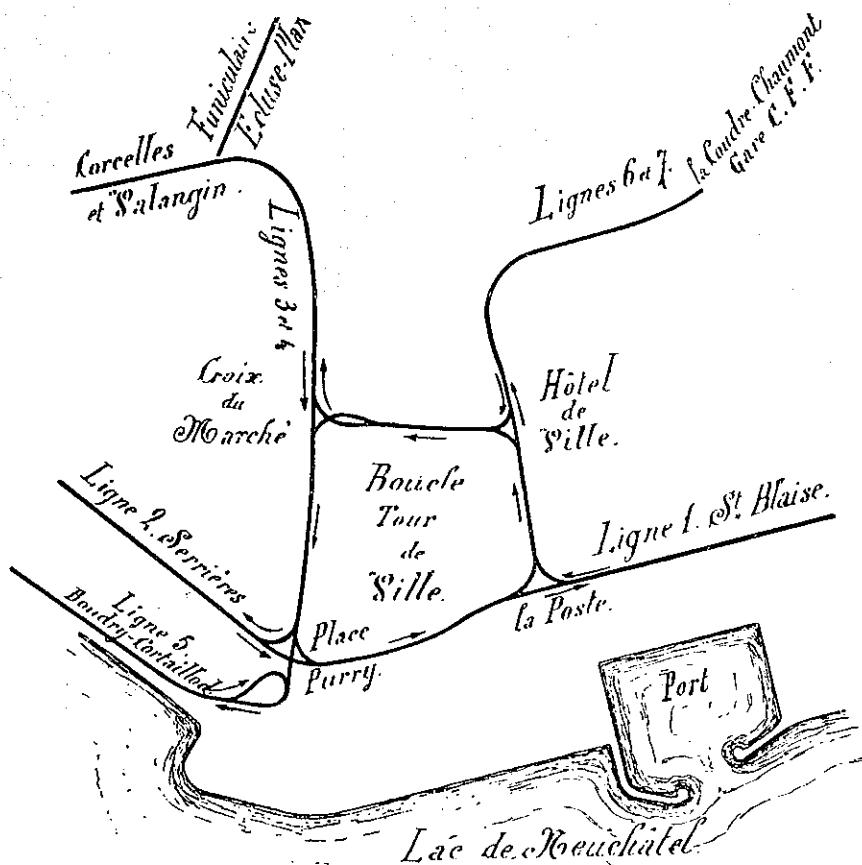
GUIDE DU RÉSEAU DES LIGNES EXPLOITÉES

Le réseau exploité par les Tramways de Neuchâtel comprend les lignes suivantes :

Ligne 1.	Neuchâtel Tour de Ville-St-Blaise	5,4 km.
2.	» » -Serrières	2,6 »
3.	» » -Peseux-Corcelles	4,9 »
4.	» » -Valangin	5,6 »
5.	» Place Purry-Cortaillod-Boudry	9,8 »
6.	» Tour de Ville-Neuchâtel Gare C.F.F.	1,1 »
7.	» » -La Coudre(Chaumont)	3,5 »
en outre Funiculaire Ecluse-Plan		0,4 »
et Funiculaire La Coudre-Chaumont		2,0 »

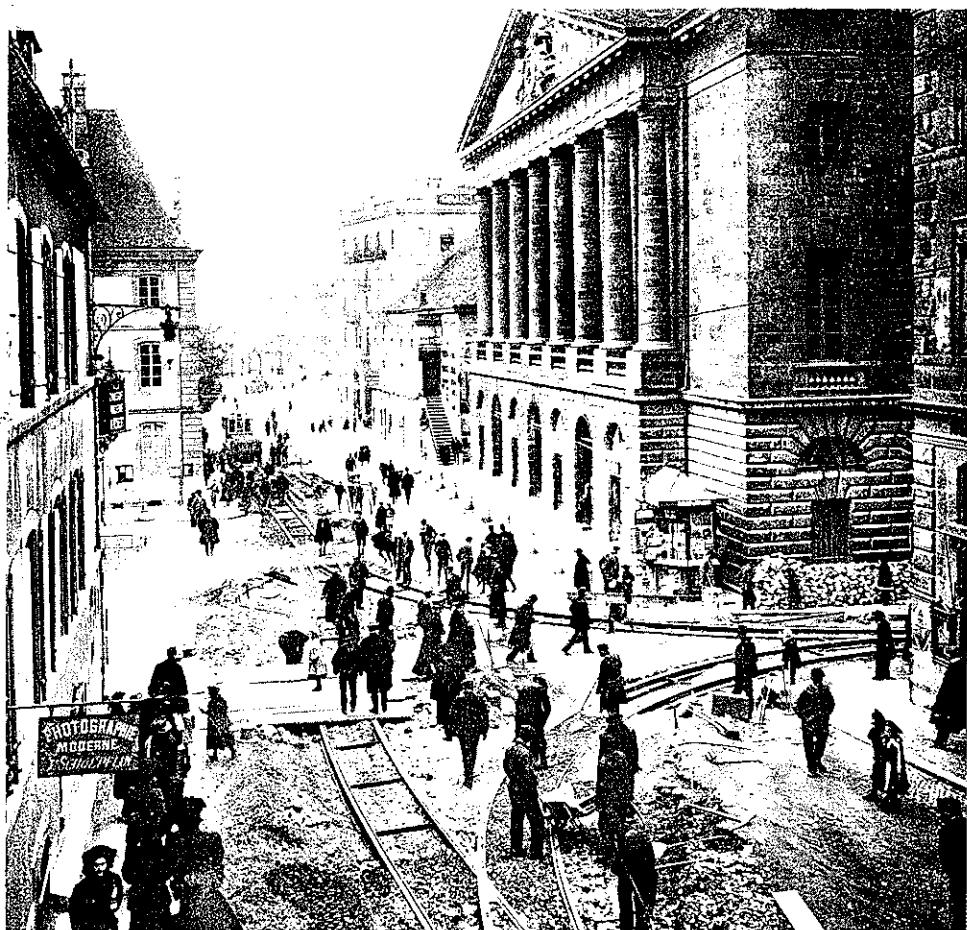
Chaque voiture de tramway porte sur le toit le N° de la ligne desservie. — Les voitures des lignes 1, 2, 3, 4, 6 et 7 passent toutes par la Boucle Tour de Ville dans le sens des flèches du croquis ci-dessous.

Situation des Lignes dans la Ville de Neuchâtel



Après le Guide du réseau TN
1911

**La «boucle»
en construction
1910**



Hôtel-de-Ville

Croix-du-Marché, vue en diagonale de la rue de l'Hôpital



La «boucle»

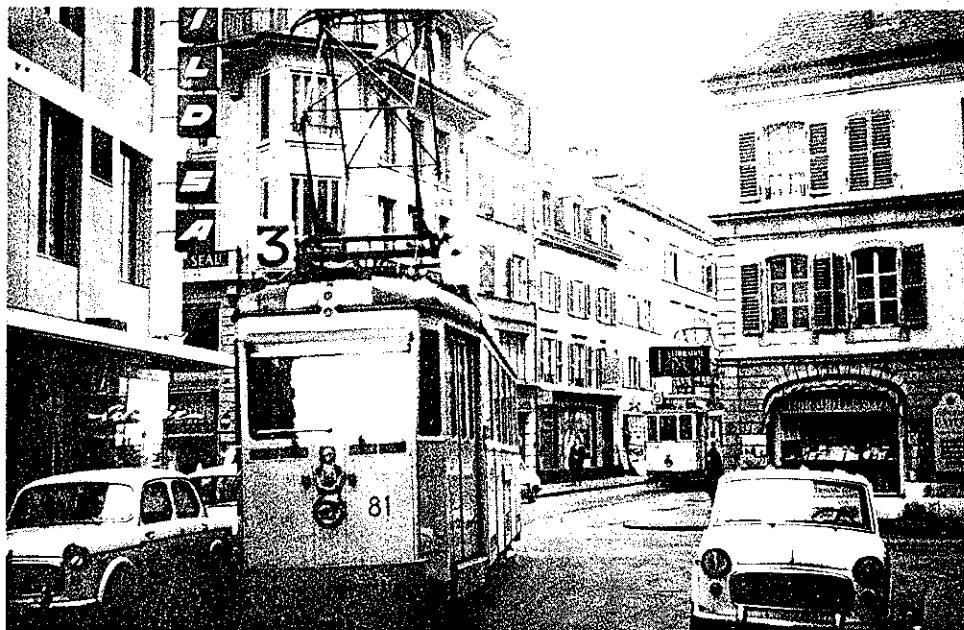


Le premier tram parcourant la
rue de l'Hôpital (à contre-sens!)
Motrice 31
(CP 1910)

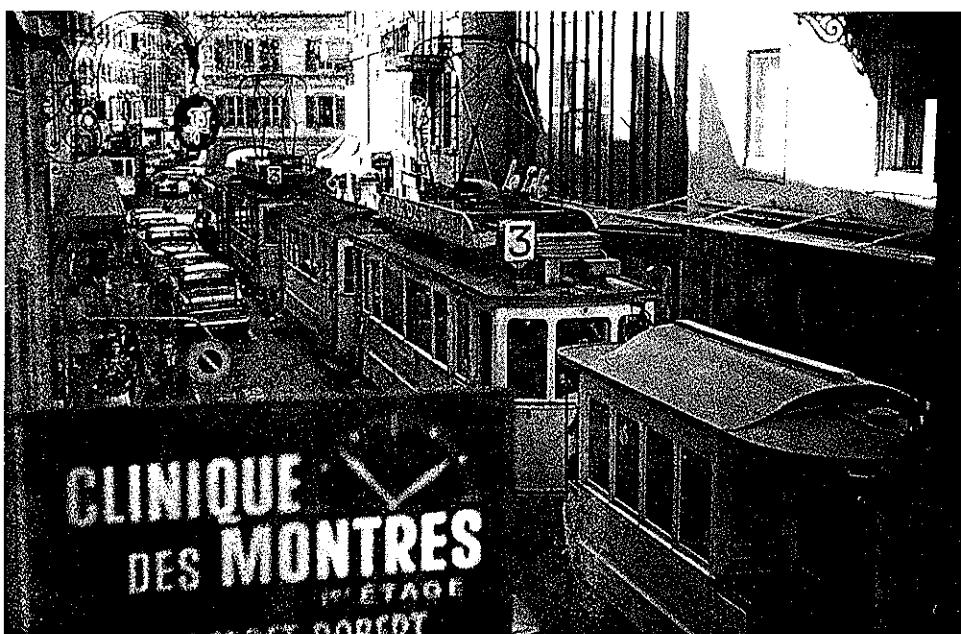


Rue de l'Hôpital
Motrice 32, dernière avec archet
(AV 1948)

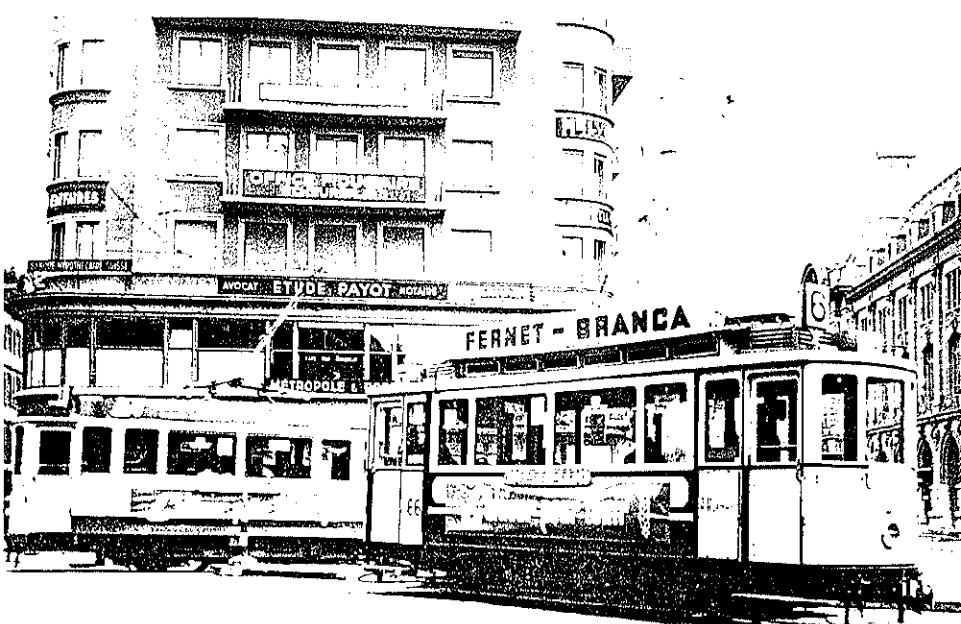
La « boucle »



Carrefour des rues du Bassi Epancheurs et Saint-Honoré (1964)



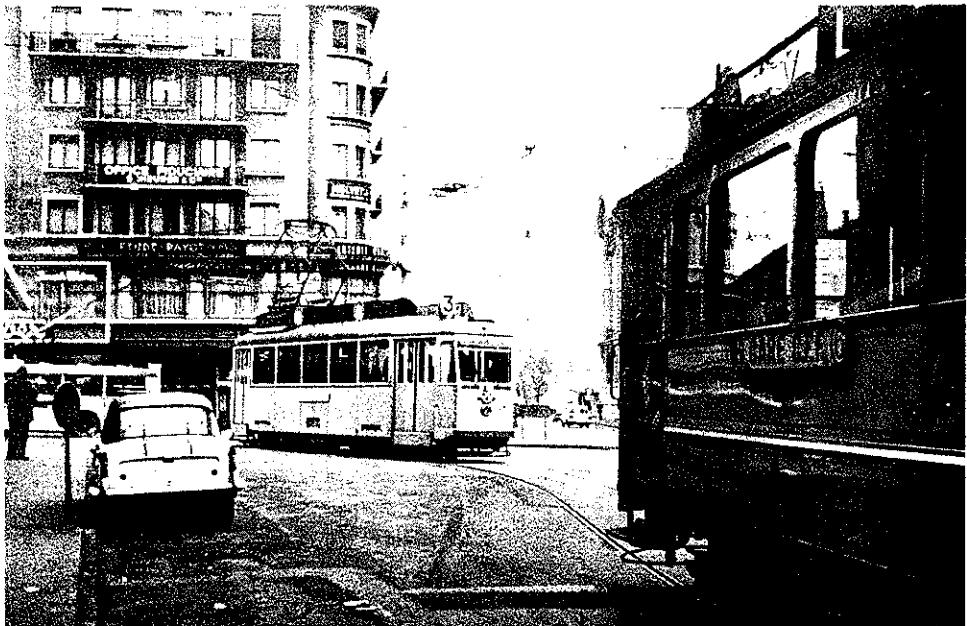
Midi, rue Saint-Honoré
Lorsqu'un tram quitte l'Hôpital Ville, celui du Théâtre prend place et l'agent de police la sortir un convoi de Saint-Honoré (1964)



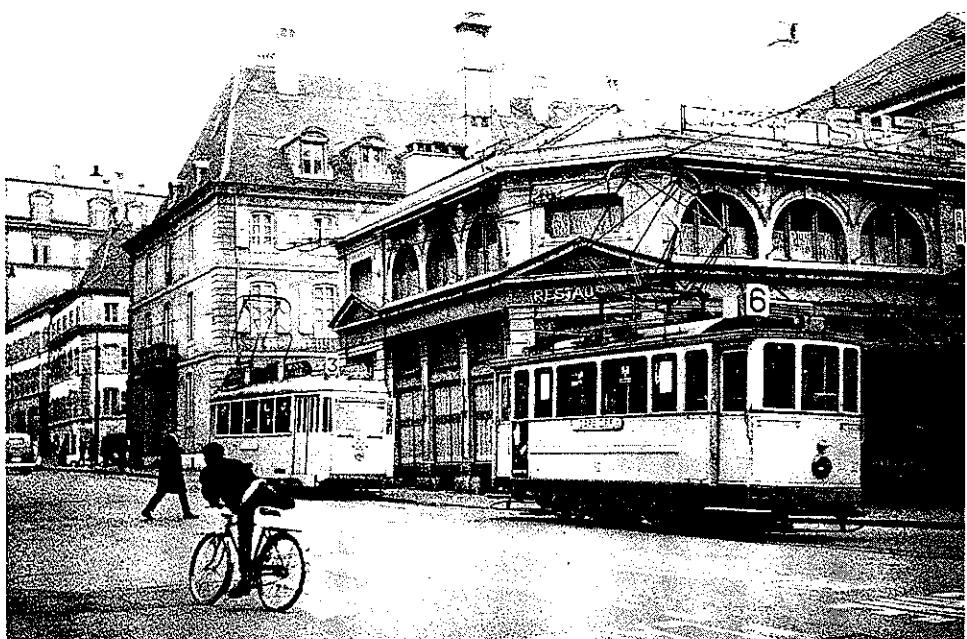
« Cultiver pour tenir »,
propagande pour le Plan V
au cours de la Seconde Guerre mondiale. Place de la Poste, lignes 1 et 6 (1943)

La «boucle»

Le même endroit vingt ans plus tard
(1964)



21 et 32 se profilent devant
Café du Théâtre
(1964)



Arrivée de l'Hôtel-de-Ville,
à la fin de midi
(avril 1964)



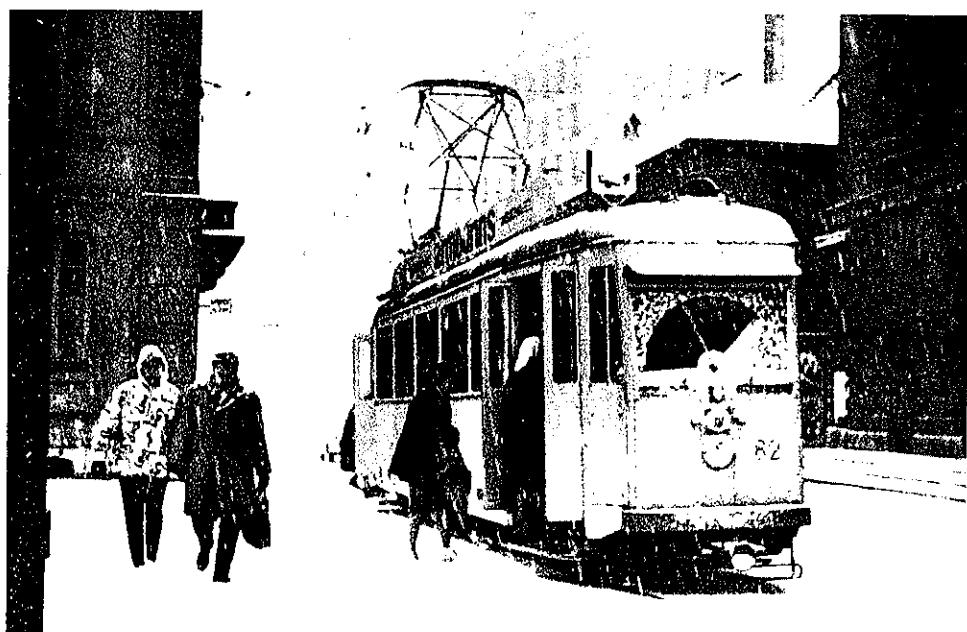
La « boucle »



Dans la perspective des p. de la rue de l'Hôtel-de-Ville le tram de Saint-Blaise sort la rue Saint-Honoré pour l'avenue du 1^{er}-Mars (HUW 1948)



A l'arrêt de l'Hôtel-de-Ville une 140 pour Corcelles, / du Théâtre, 32 pour la ga (HUW 1948)

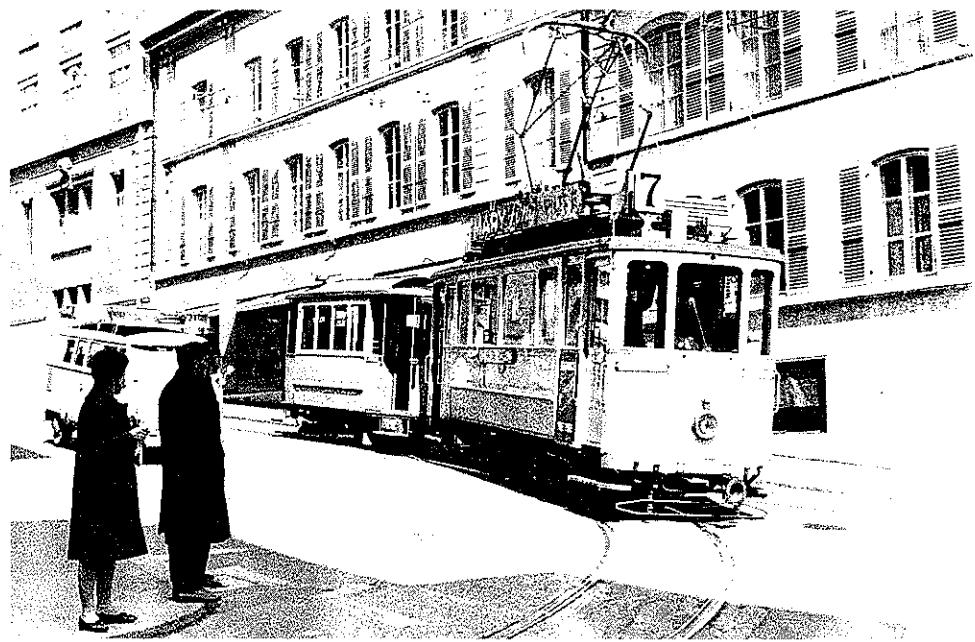


Hôtel-de-Ville
(1962)

La «boucle»



La motrice 31 quitte
l'Hôtel-de-Ville pour la gare
(1962)

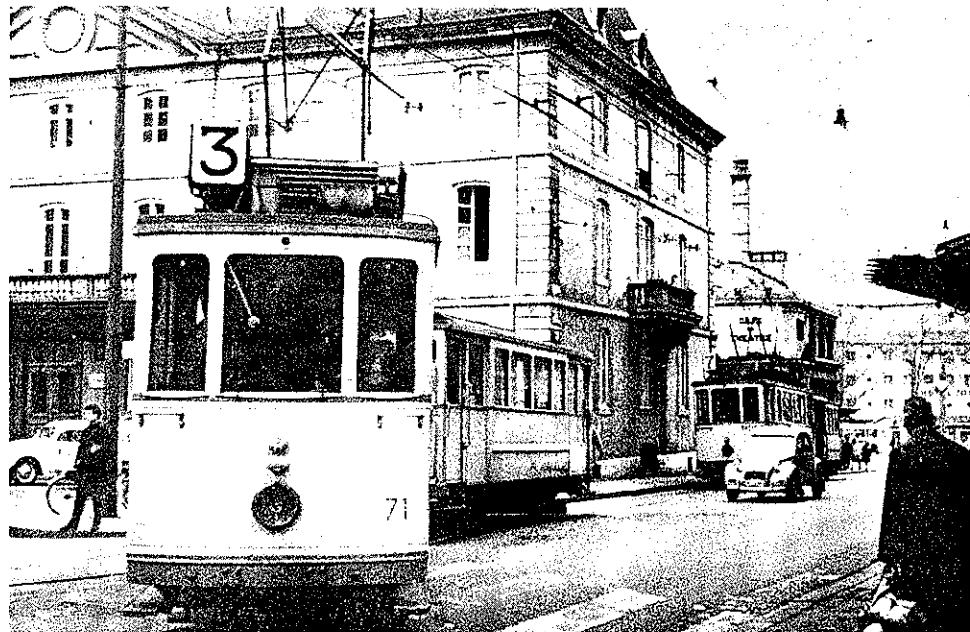


Au même endroit, la rame 61-101
quitte les Terreaux pour s'engager
dans la rue de l'Hôpital
(1962)

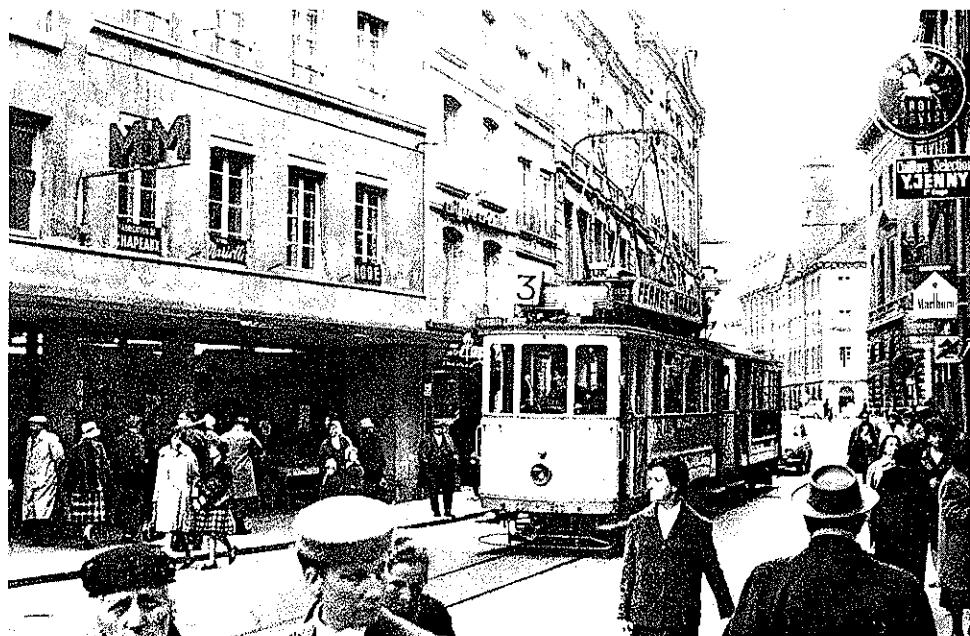


Hôtel-de-Ville, dernier jour de
circulation des tramways sur les
lignes 6-7 et dans la «boucle»
(2 juillet 1964)

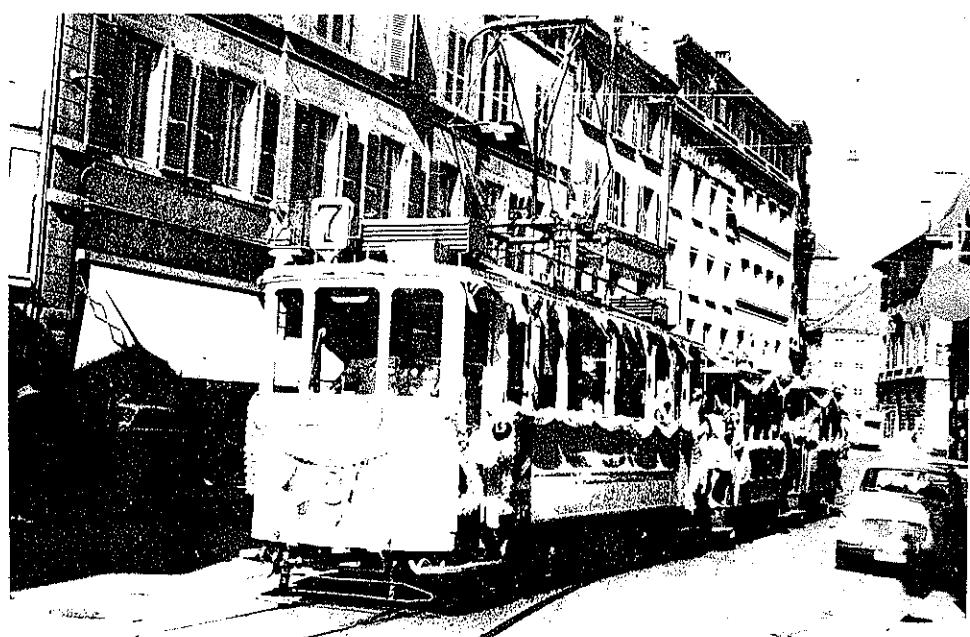
La «boucle»



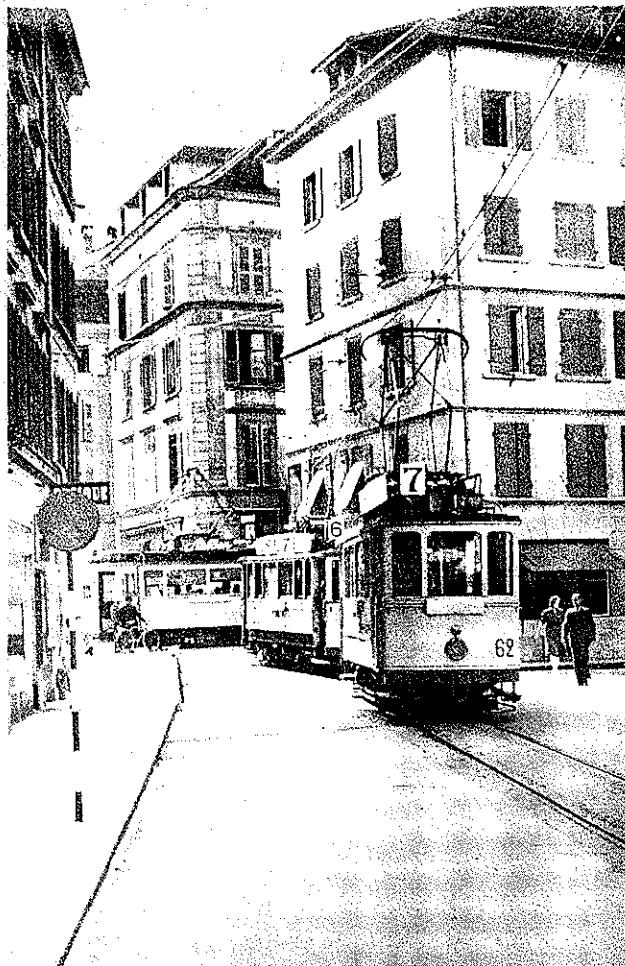
Tram de Corcelles quittant l'Hôtel-de-Ville pour la rue de l'Hôpital (1964)



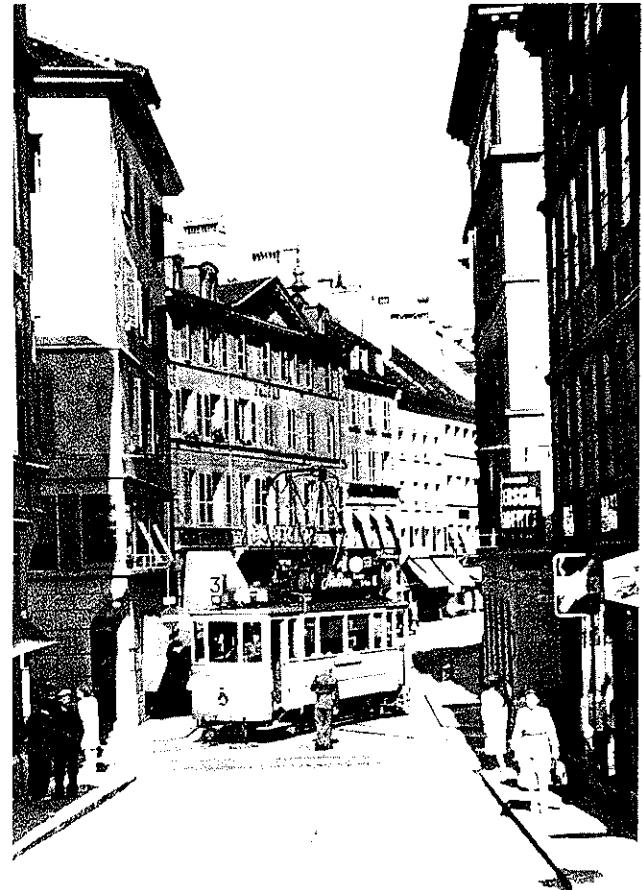
Tram de Corcelles dans la rue de l'Hôpital (1964)



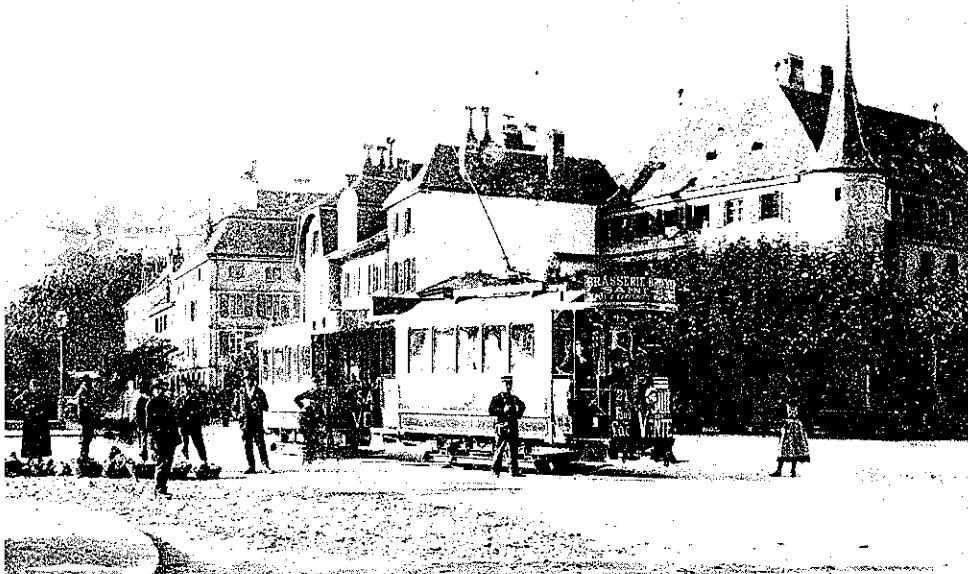
Rue de l'Hôpital. Tram d'ancienne «boucle» et aux lignes 6 et 7. Service gratuit dans la «boucle» en fin d'après-midi, avec option (12 juillet 1964)



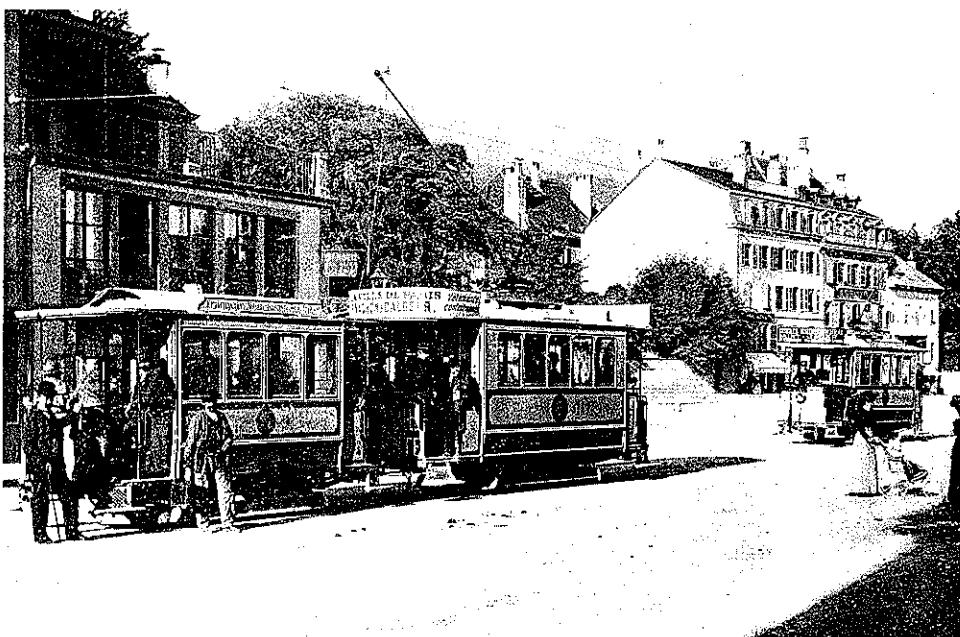
Croix-du-Marché: les trams 3 (71), 6 (32), 7 (62) et 1 (81), puis le tram 3 réapparaît après avoir parcouru toute la boucle
(HUW 1948)



**Ligne 1
Neuchâtel—
Saint-Blaise
1897
Motrices 11-15
Remorques 1-6**



Place Pury

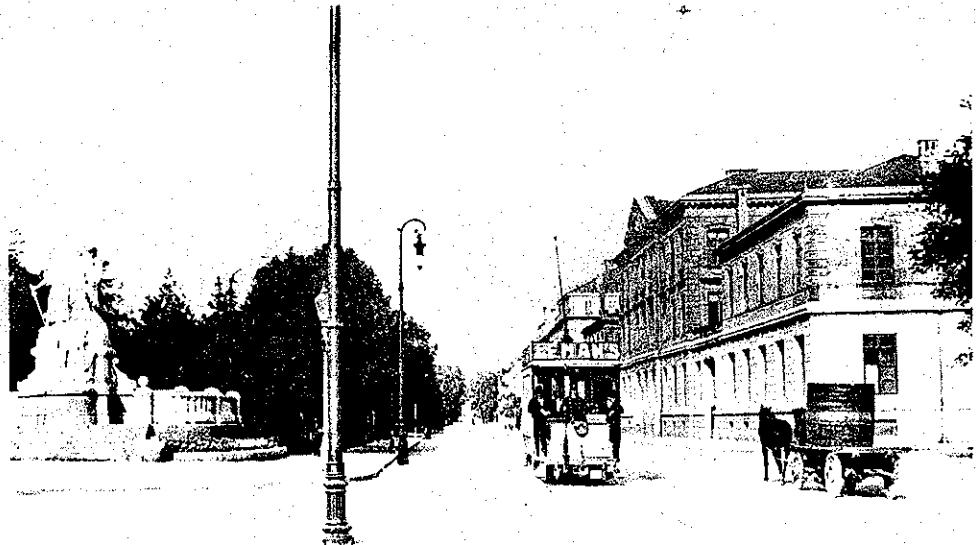


Place Piaget (Poste)

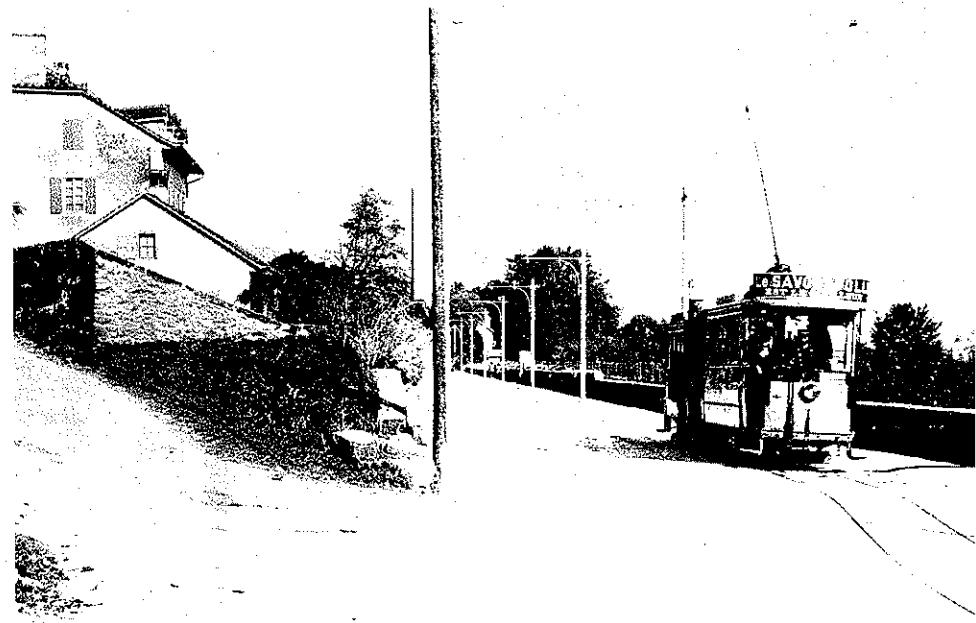


Devant l'Université

Ligne 1



Avenue du 1^{er}-Mars
(vers 1900)



Monruz 1897

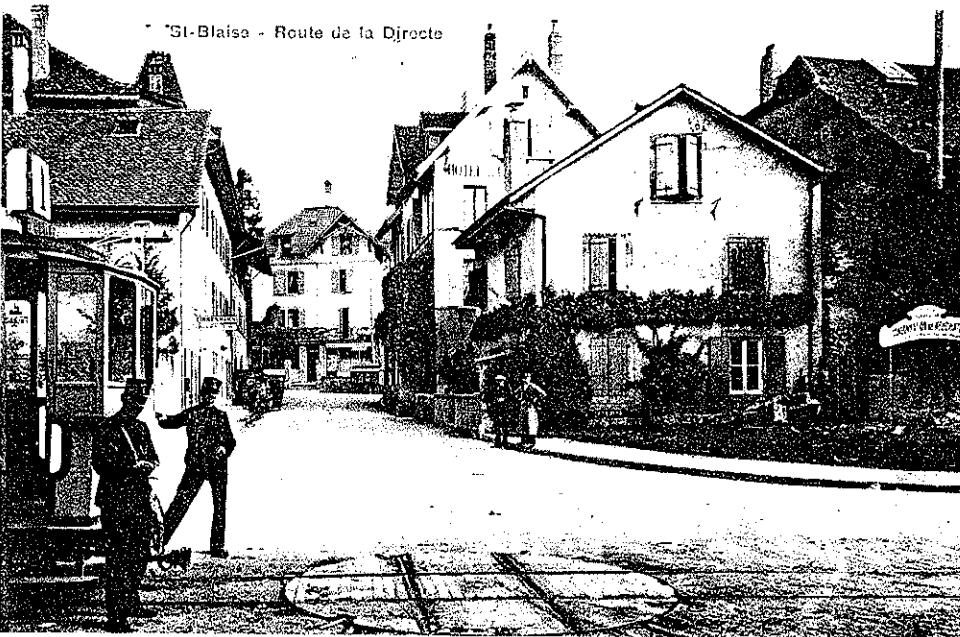


Pouges-Terres 1897

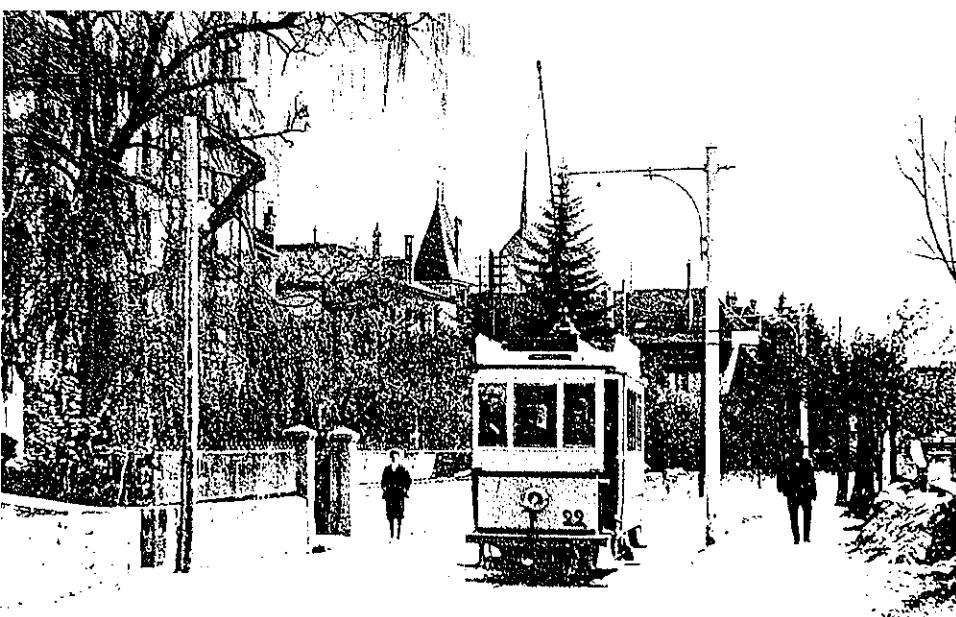
Ligne 1 Saint-Blaise vers 1910



Motrice 11 vestibulée au initial, devant le dépôt



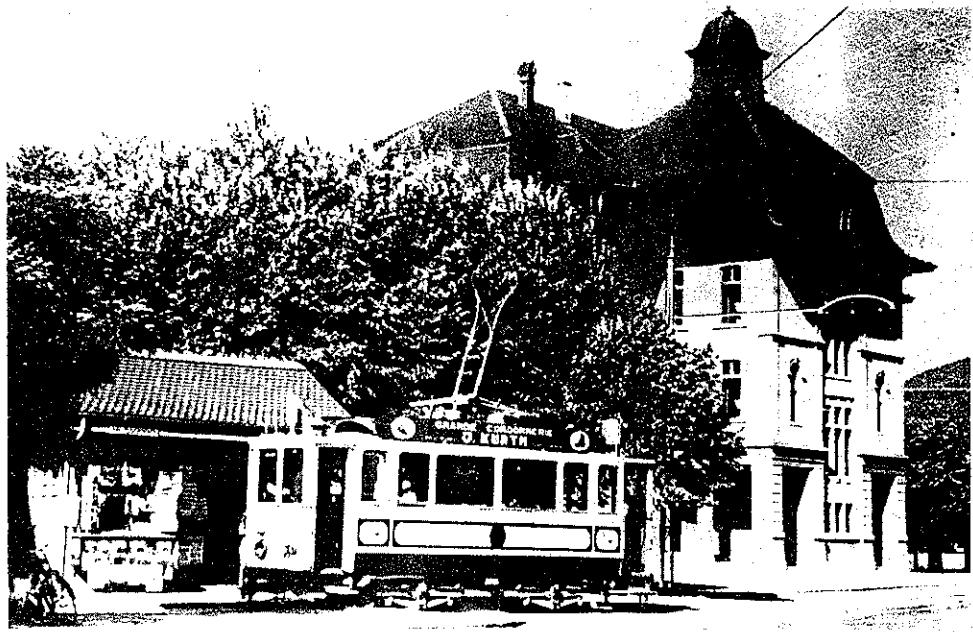
Plaque tournante pour l'c au dépôt



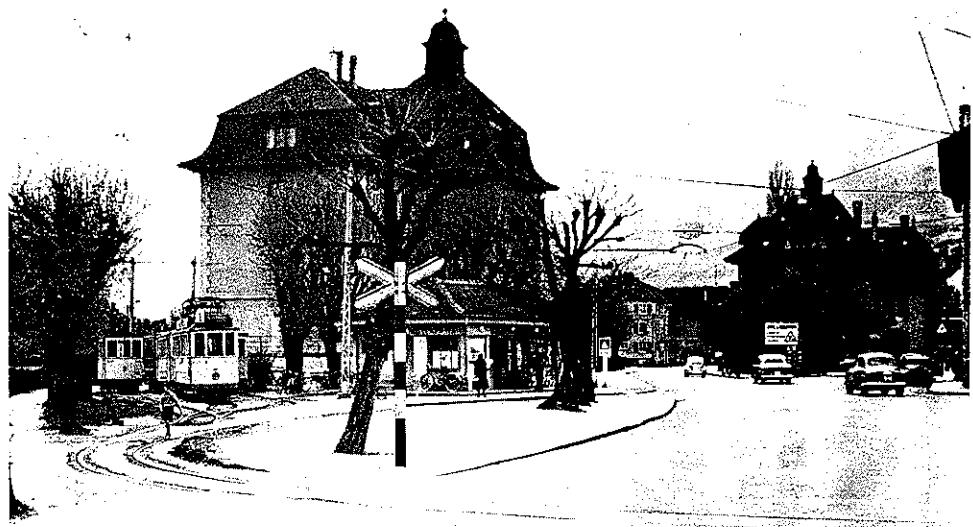
Motrice 22 vestibulée

Ligne 1 Saint-Blaise, la «boucle» 1921-1957

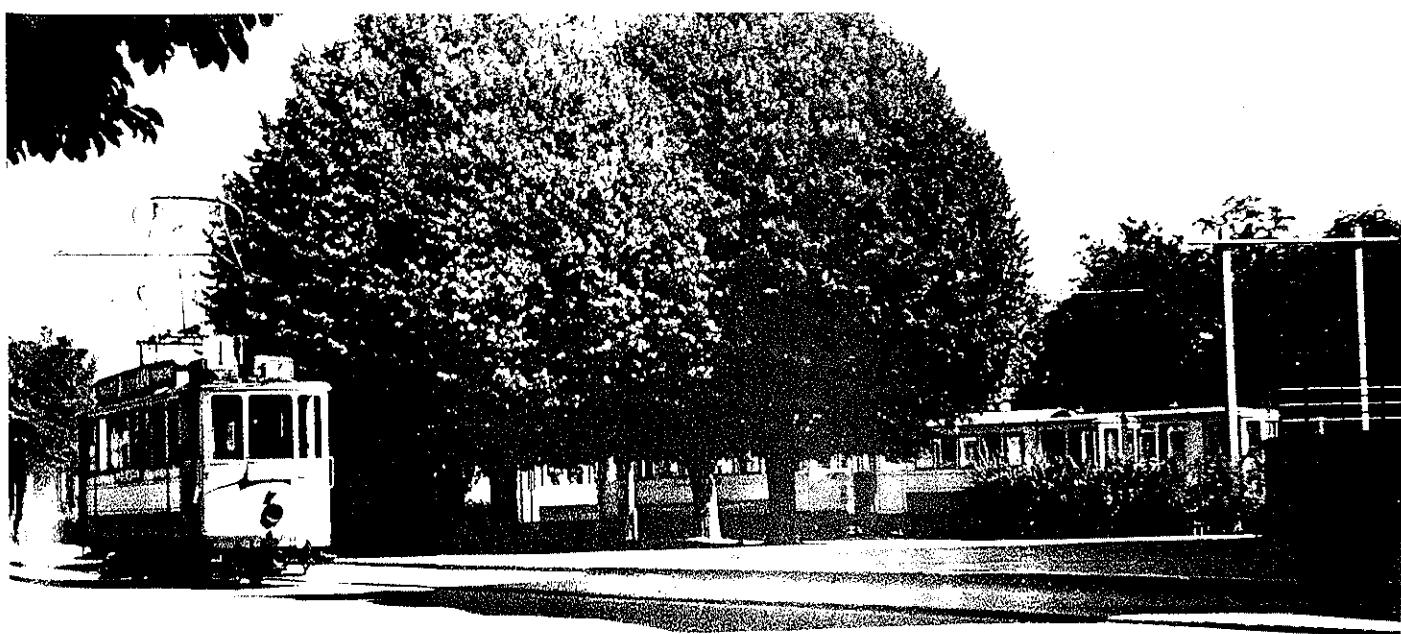
Motrice 34
(CP, vers 1930)



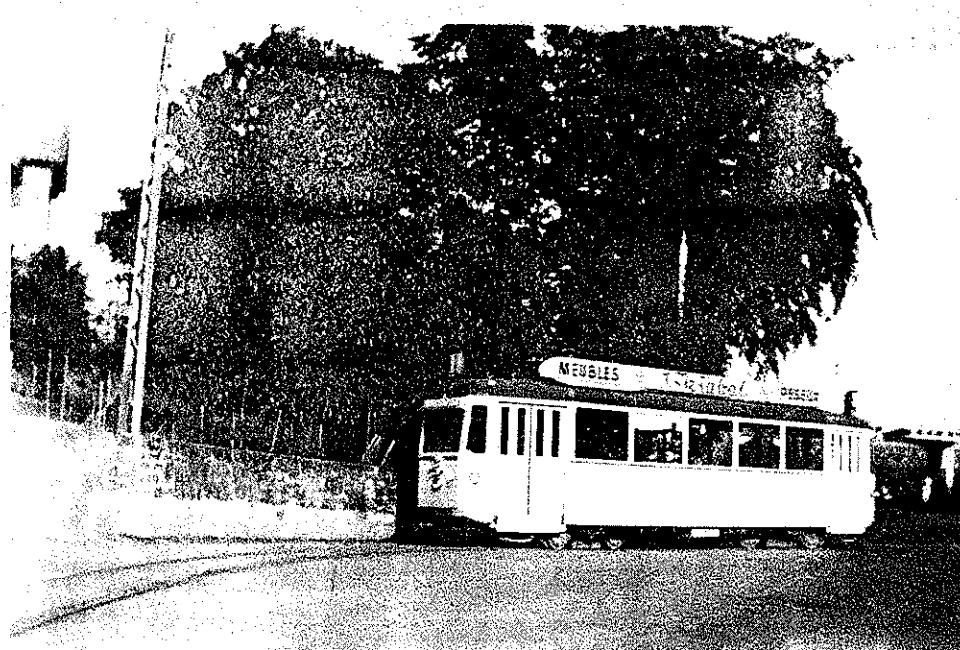
Saint-Blaise, voies de garage
(AD, avril 1957)



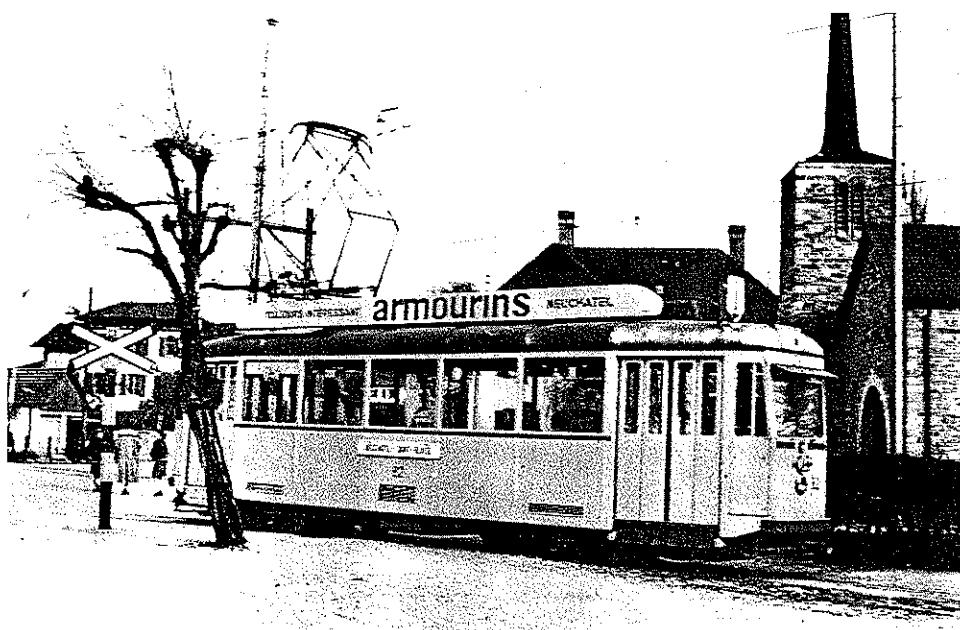
Le terminus en 1948
(HUW)



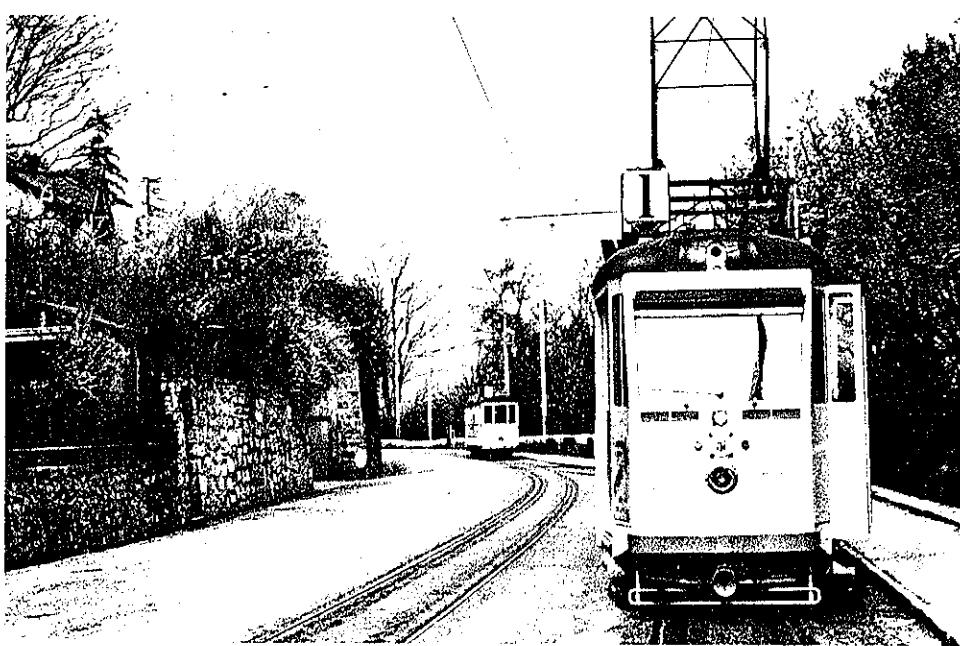
Ligne 1



Saint-Blaise
Motrice 82 dans la boucle
en 1952

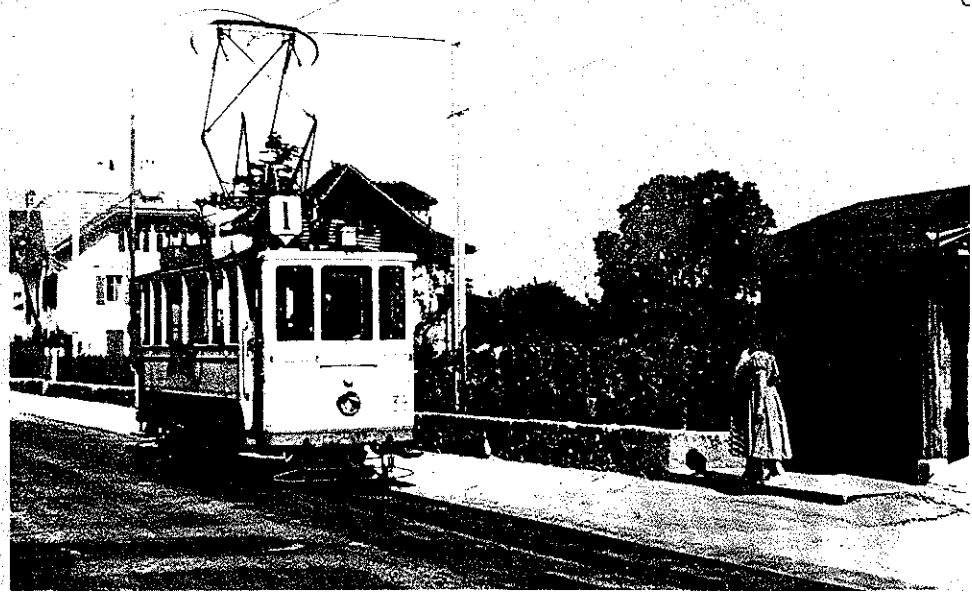


Motrice 82 devant le passag
à niveau
(AD, avril 1957)

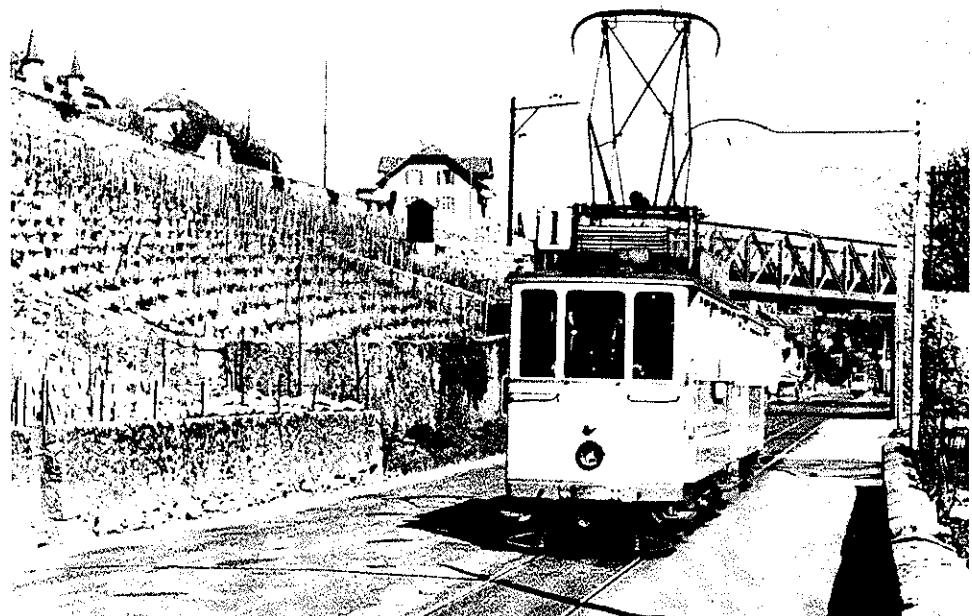


Croisement des Saars
(AD, avril 1957)

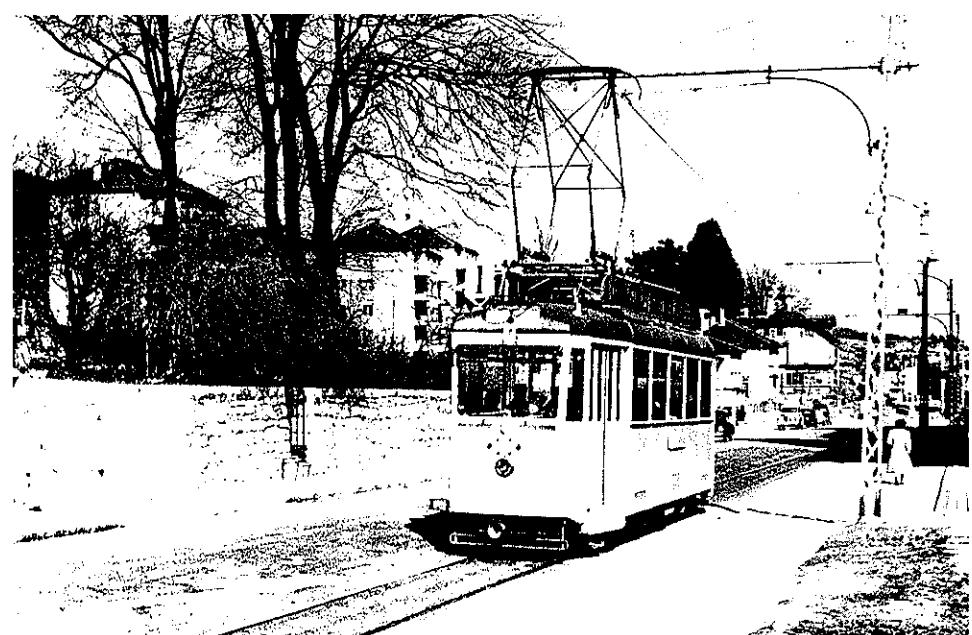
Ligne 1



Hauterive « Dernier Batz »
(HUW 1948)

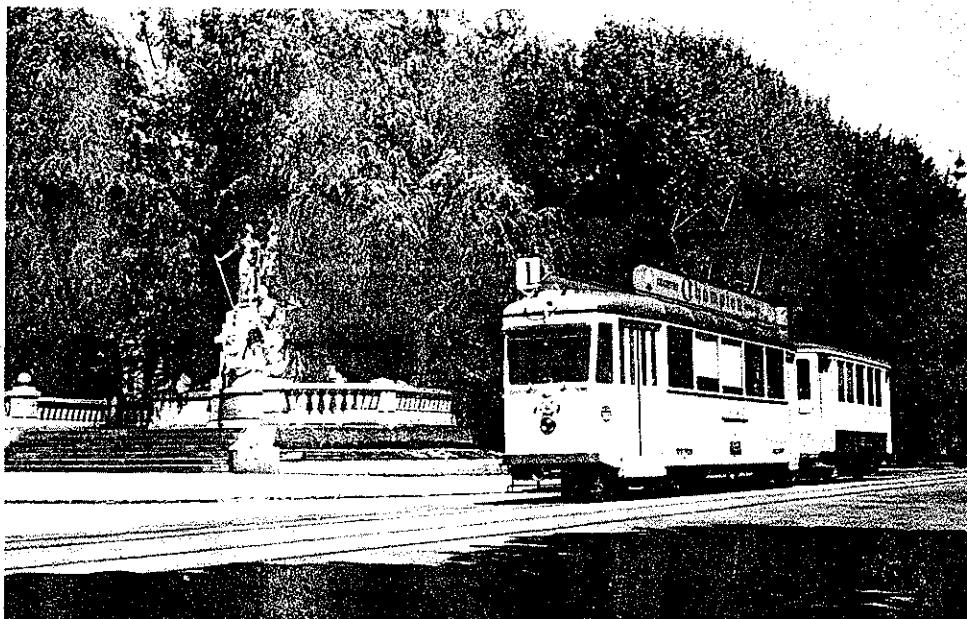


Champréveyres, pont ferroviaire
BN
(PW 1955)

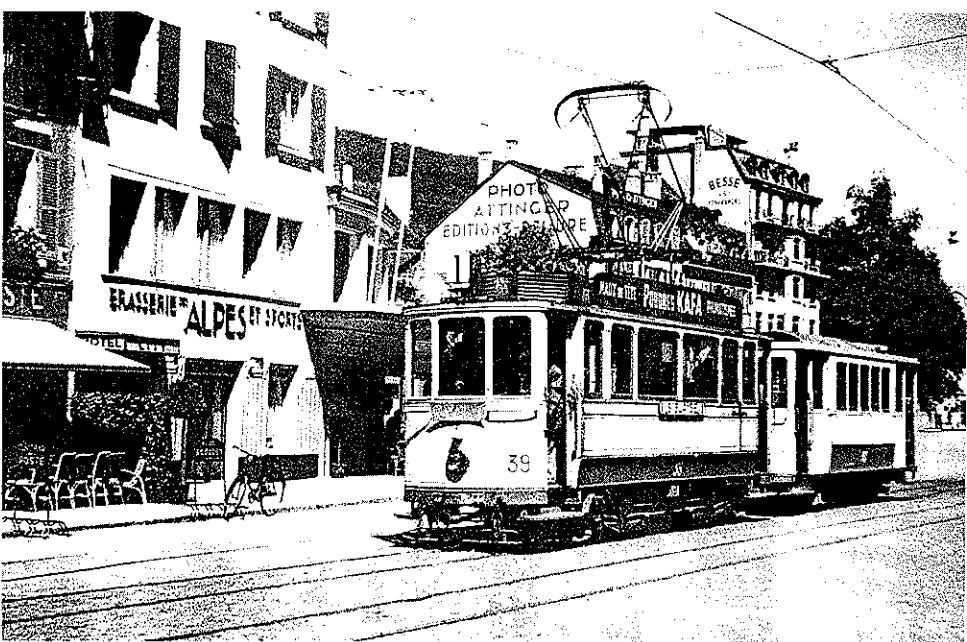


Champréveyres
1955
(N)

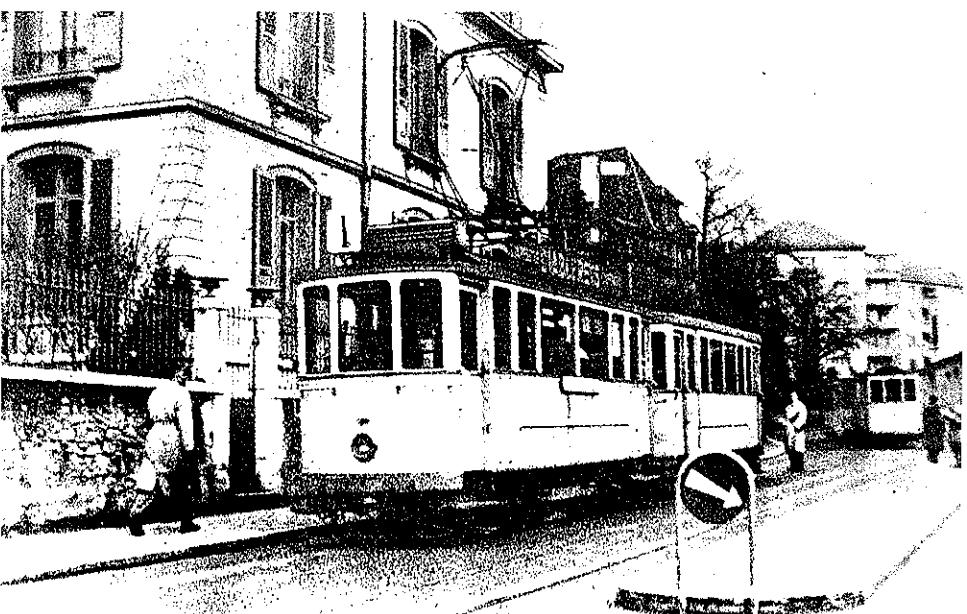
Ligne 1



Avenue du 1^{er}-Mars
Monument de la République
81 et 133
(HUW 1948)

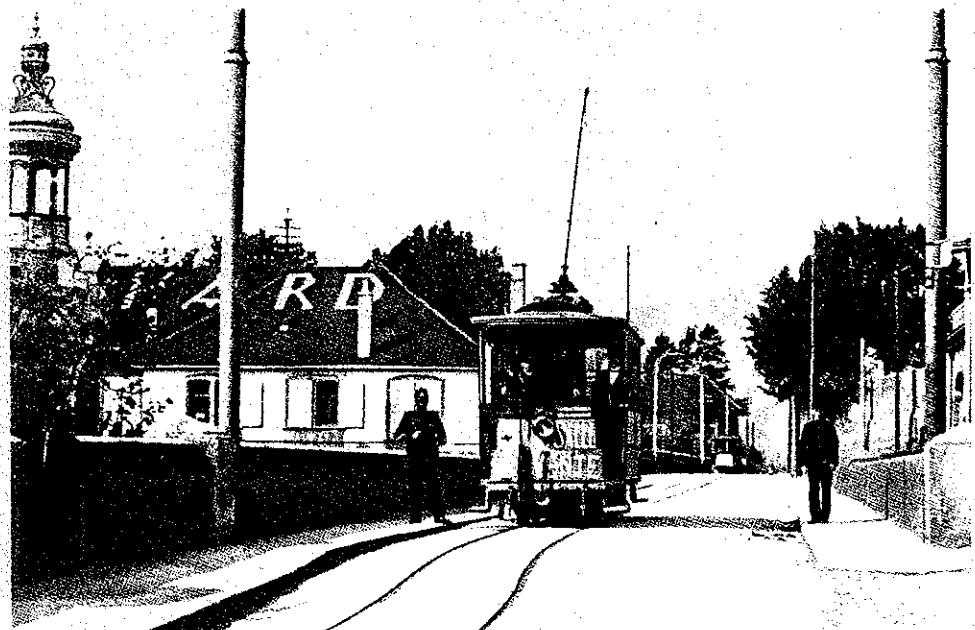


39 et 147 arrivent à la Poste
(HUW 1948)



Le Crêt (Manège / Gymnase)
(1954)

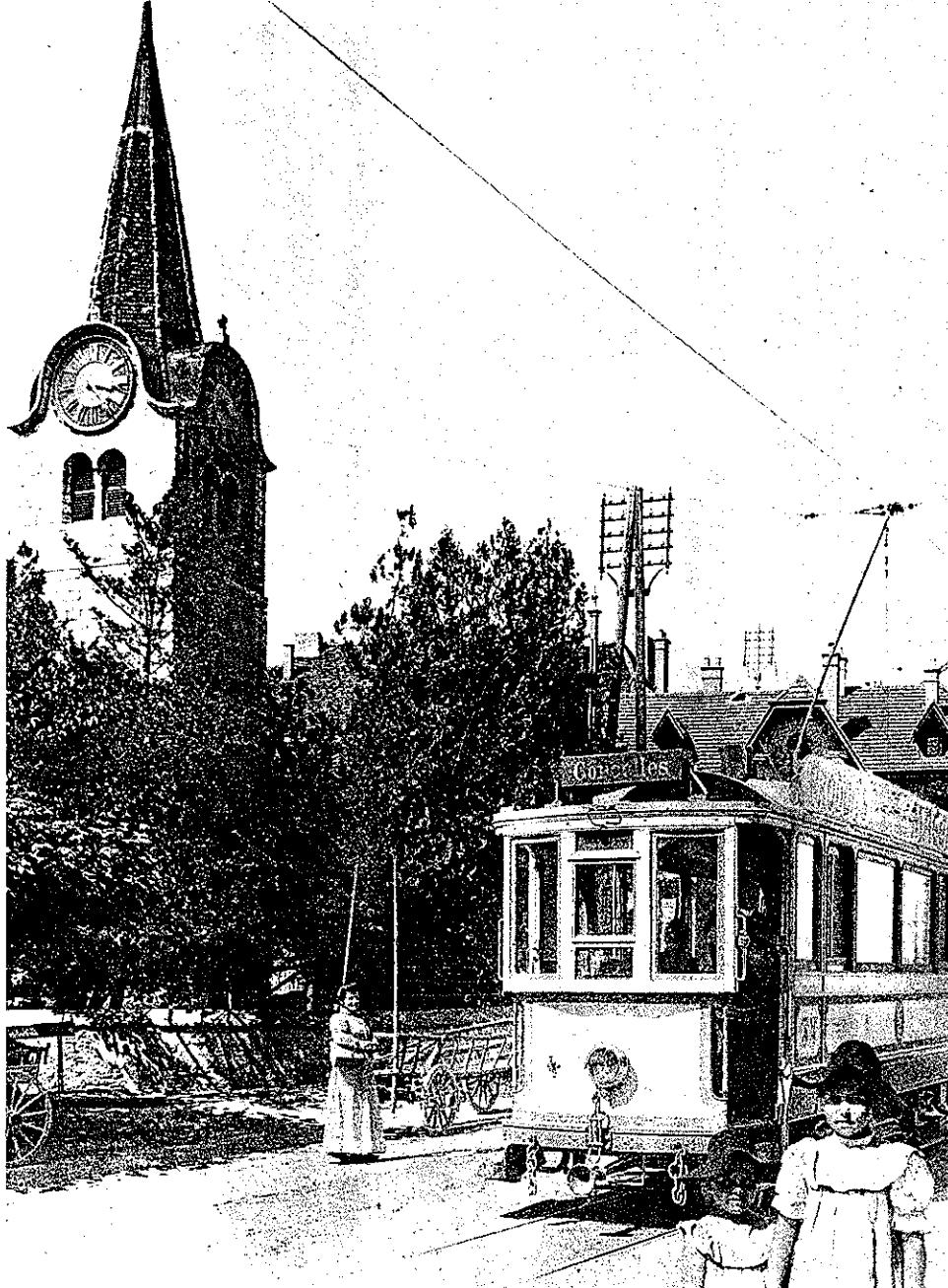
**Ligne 2
Serrières
1899**



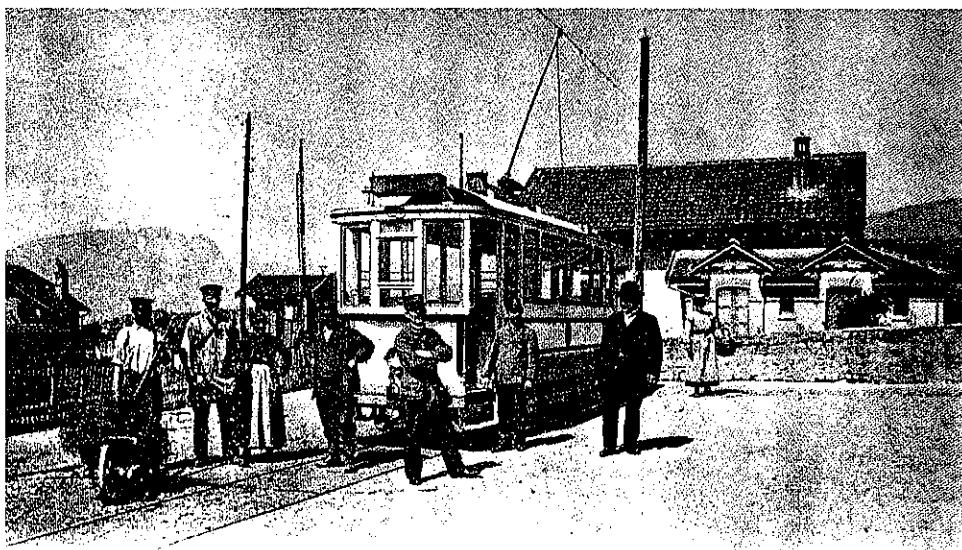
Collège de Serrières,
motrices 16 et 11



**Ligne 3
Peseux–
Corcelles
1901-1902**



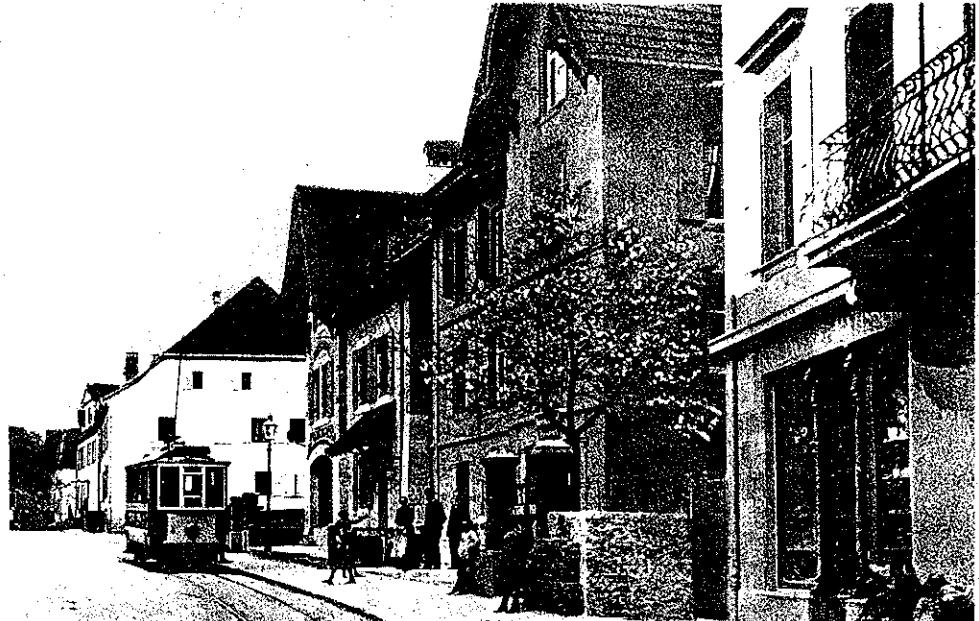
Peseux-Temple
Motrice 34
(CP, 1901)



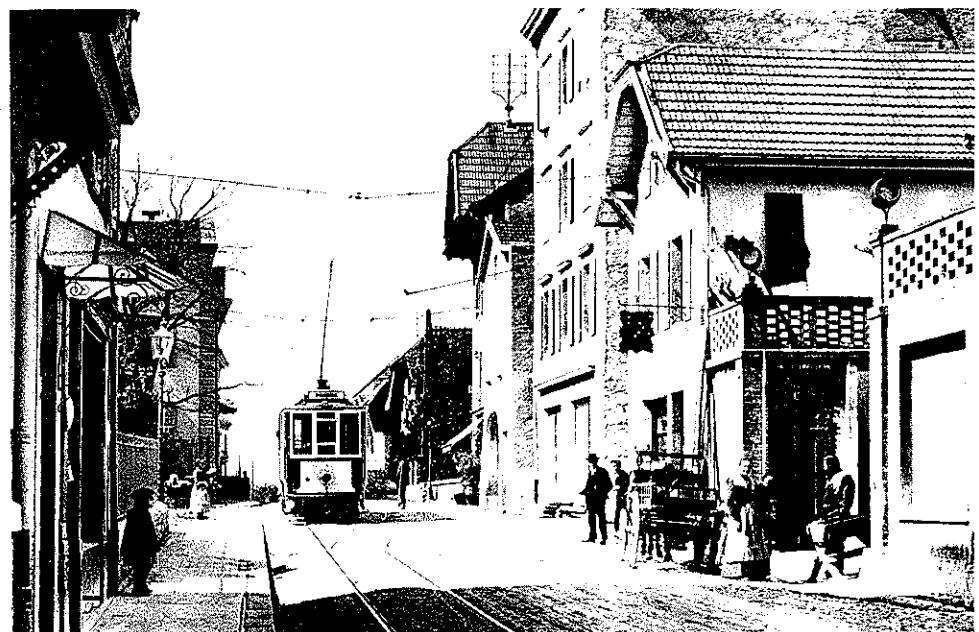
Corcelles, terminus, passage
niveau et maison de garde
(CP, 1902)

Corcelles - Station des Tramways

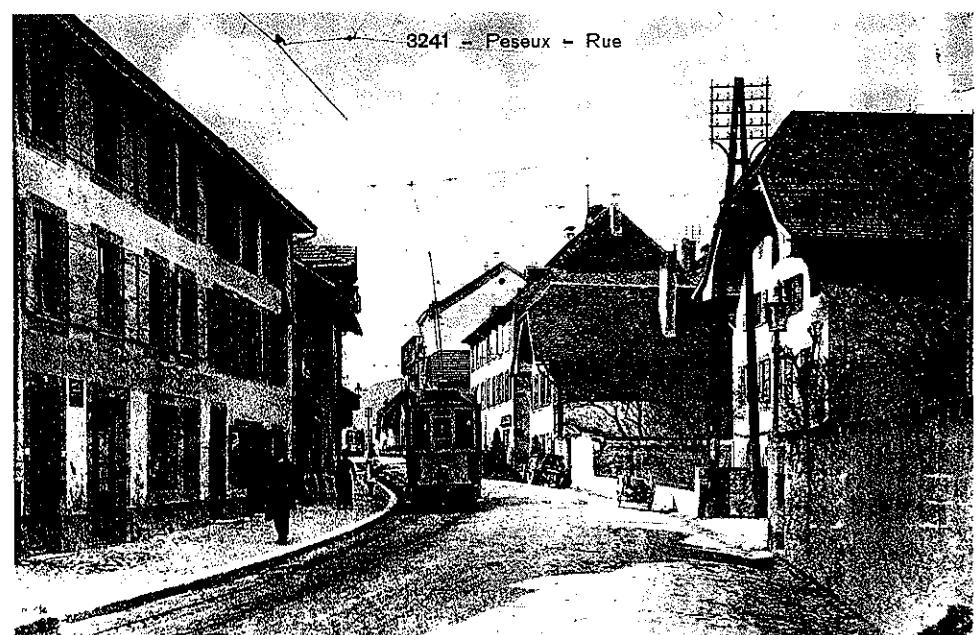
Ligne 3



Peseux, 1901
Motrices 31-40

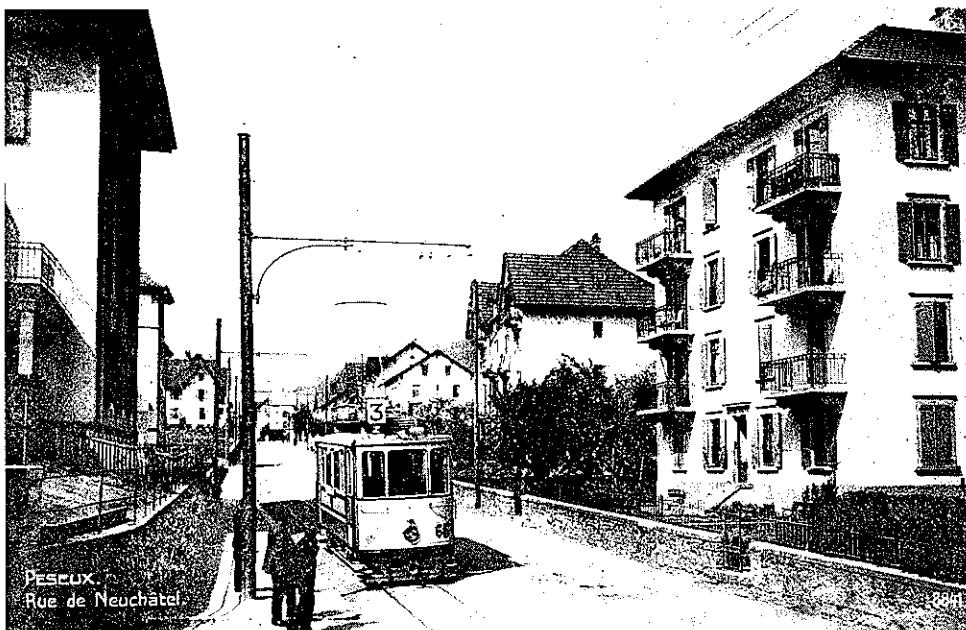


Peseux, 1901



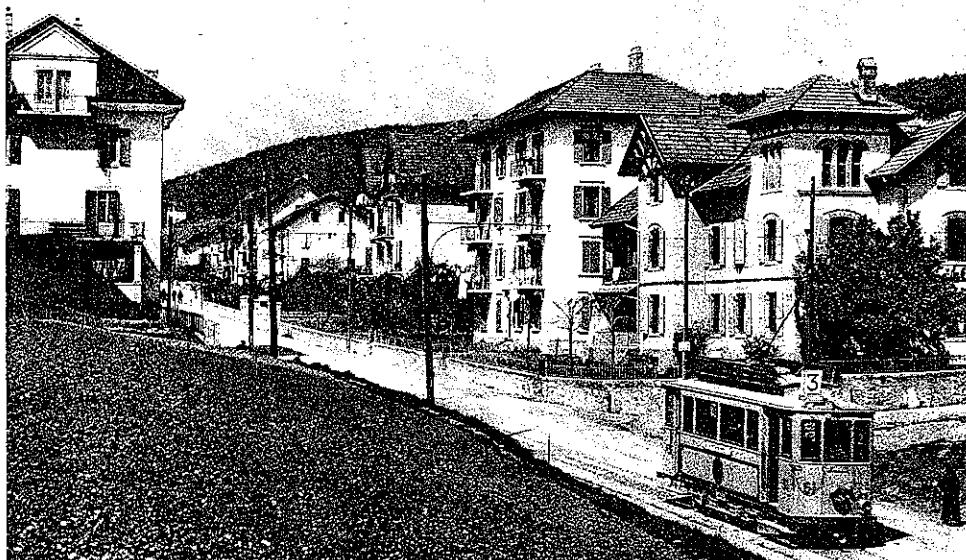
Peseux, motrice 40
(P, vers 1908)

Ligne 3

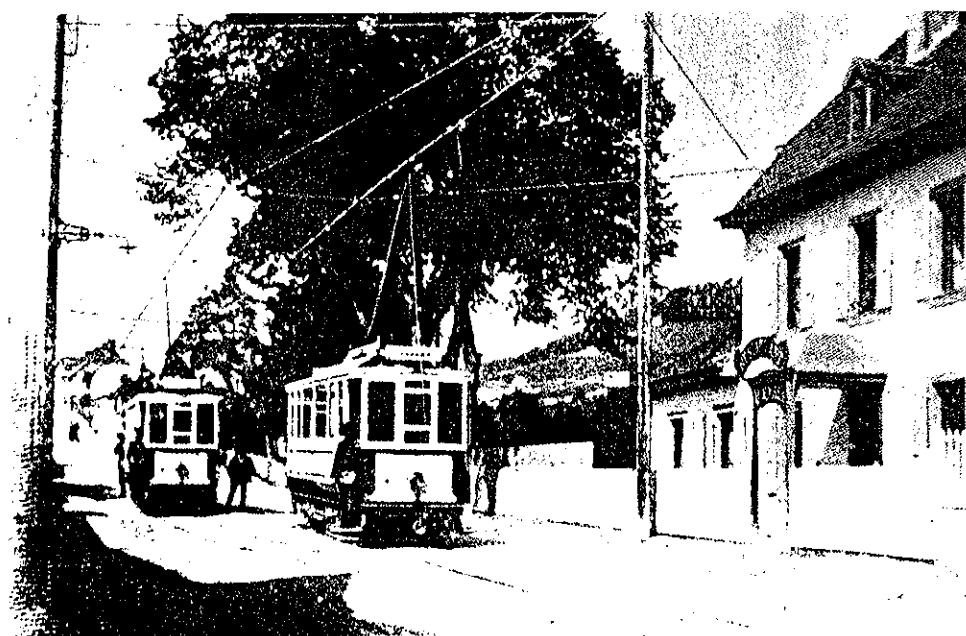


Les Carrels, motrice 65
(CP, vers 1920)

5006. — Peseux. — Rue de Neuchâtel.

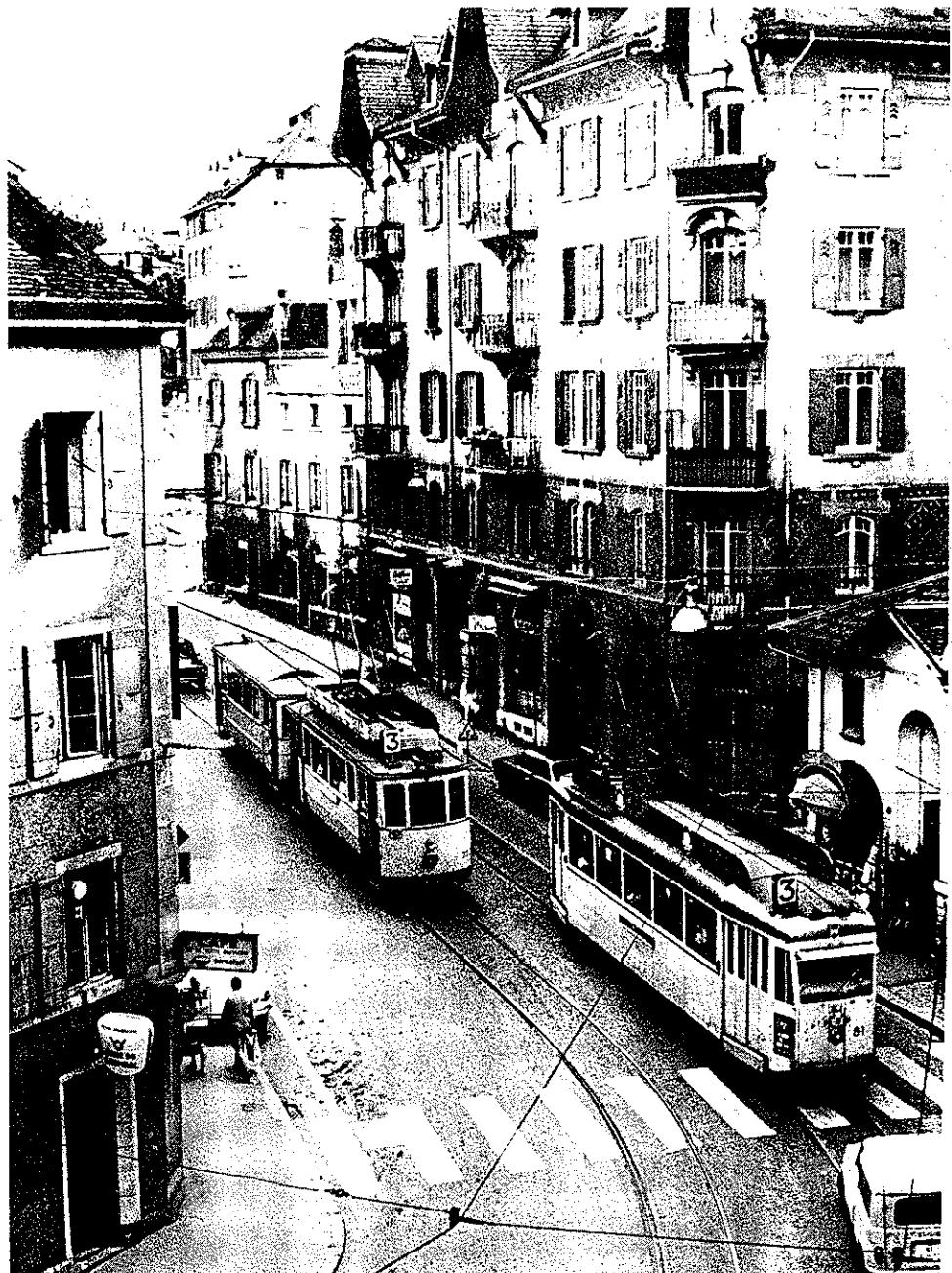


Les Carrels, motrice 51
(alors 61)
(CP, vers 1910)



Saint-Nicolas, le Reposoir
(Oerlikon 1901)

Ligne 3



Ecluse, 1971



Construction double voie
Prébarreau—Draizes, 1933-1934
Les numéros de lignes 3 et 4
signifient que la clientèle
de Valangin doit transborder
Vauseyon

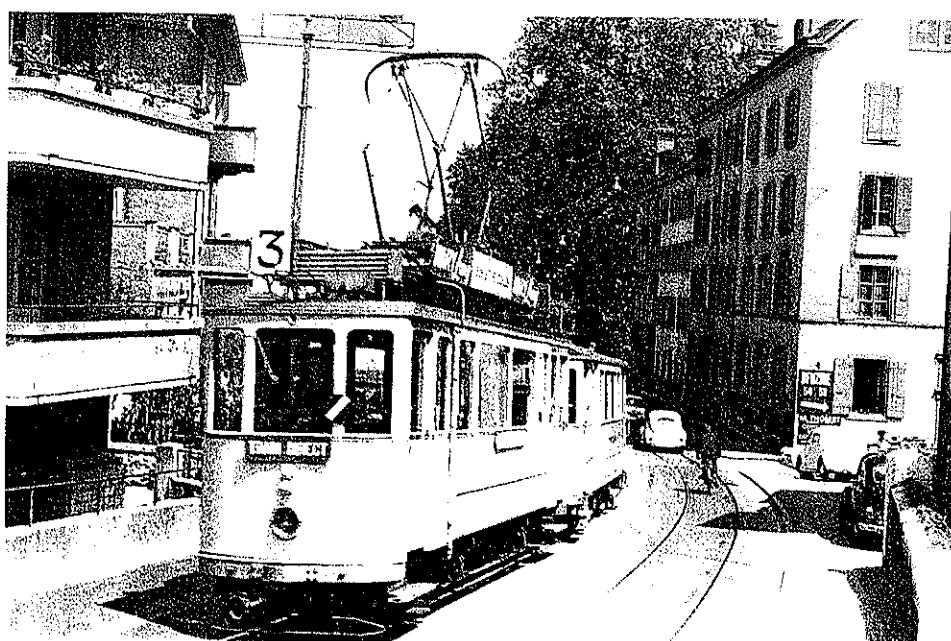
Ligne 3



Rampe de Champ-Coco
Motrice 81
(1963)

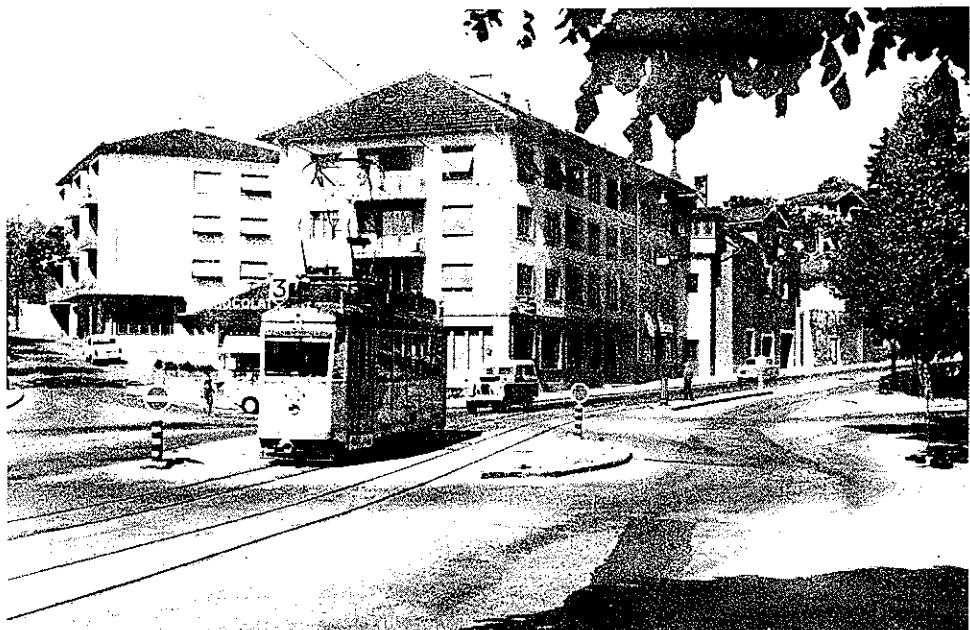


Rampe de Champ-Coco
Rame 72-142
(1963)

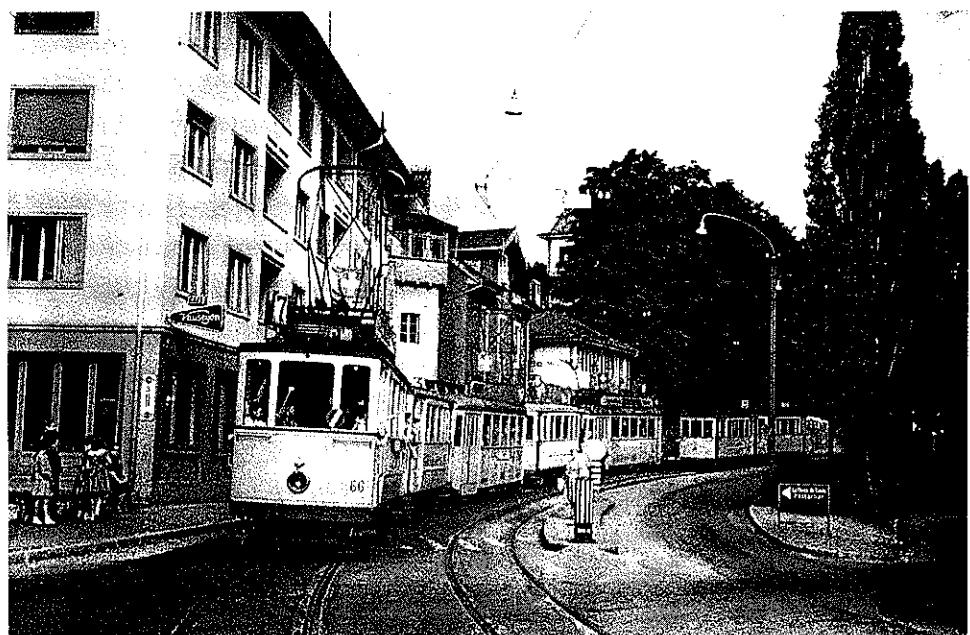


Prébarreau
Rame 74-147
(1967)

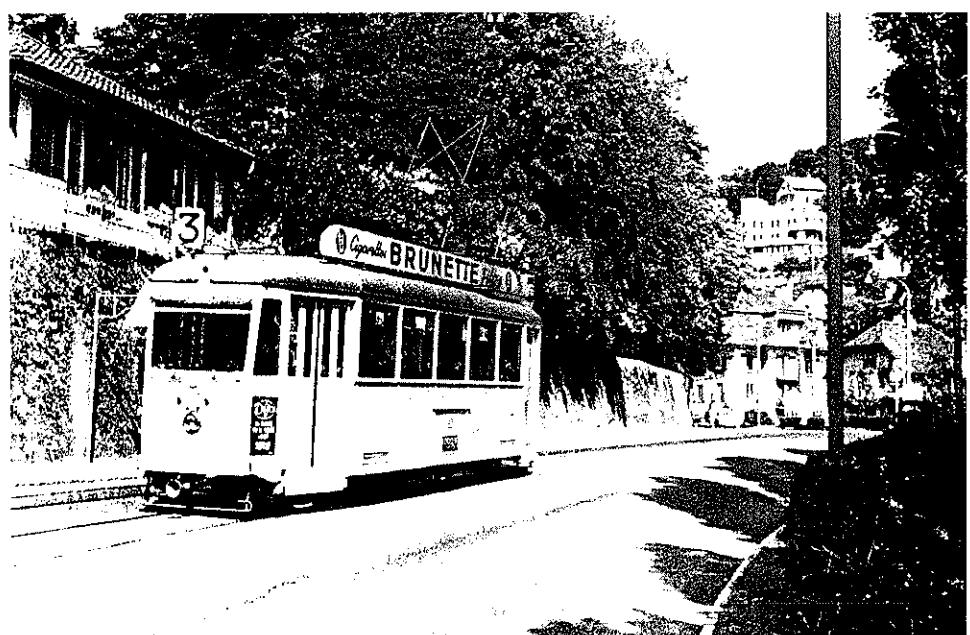
Ligne 3



Carrefour de Mailléfer-Beauregard
Motrice 81
(1963)

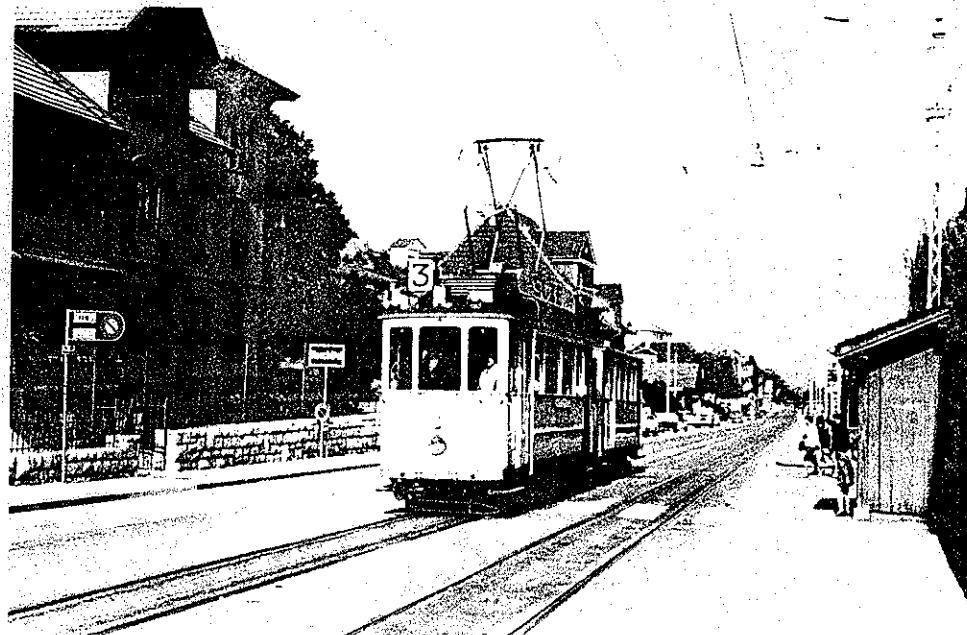


Beauregard
Embarquement des écoles
de Vaiseyon
Fête de la jeunesse 1963



Vaiseyon
Motrice 83
(1963)

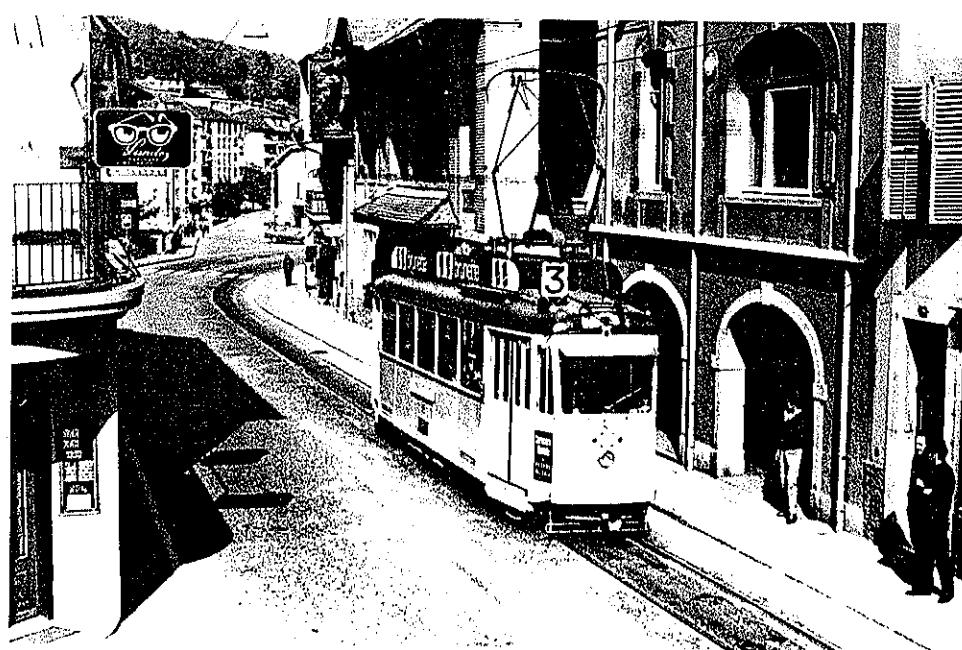
Ligne 3



Les Carrelets, 1963



Peseux-Vignoble
Fin de la double voie achevée en 1957 et terminus des navettes «Vignoble»
Motrices 83 et 81
Fête des vendanges 1975

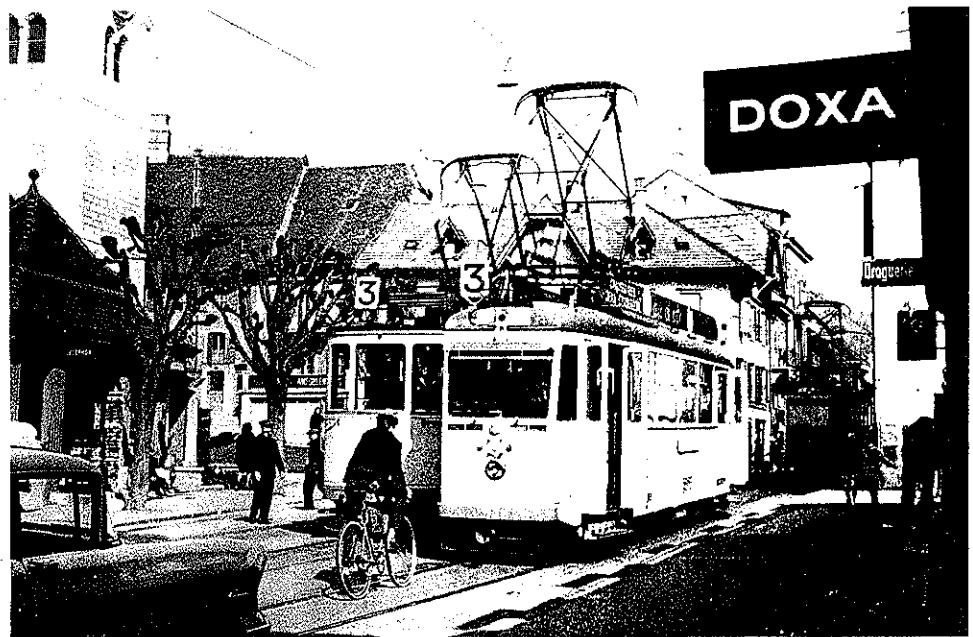


Peseux, voie unique (1972)

Ligne 3



Peseux
(1973)



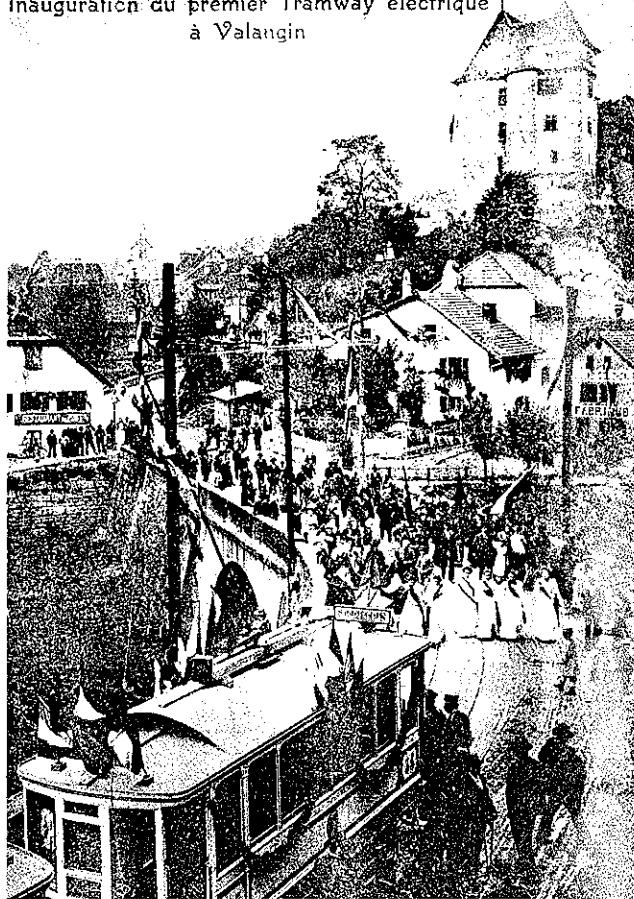
Peseux-temple
(1964)



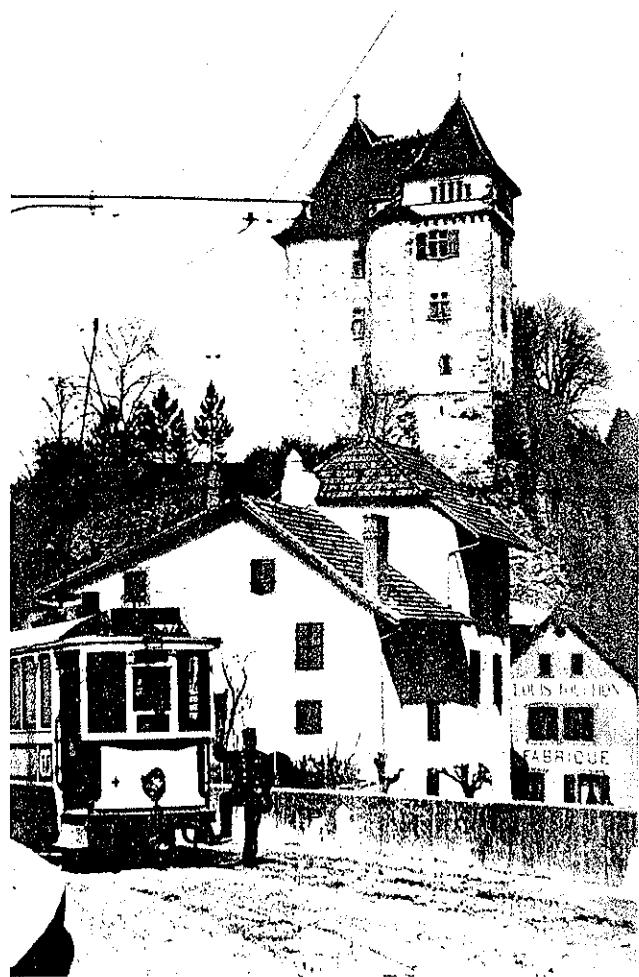
Corcelles, les trois motrices
«80»
(1964)

Inauguration du premier Tramway électrique
à Valangin

Ligne 4
Valangin
1901-1949

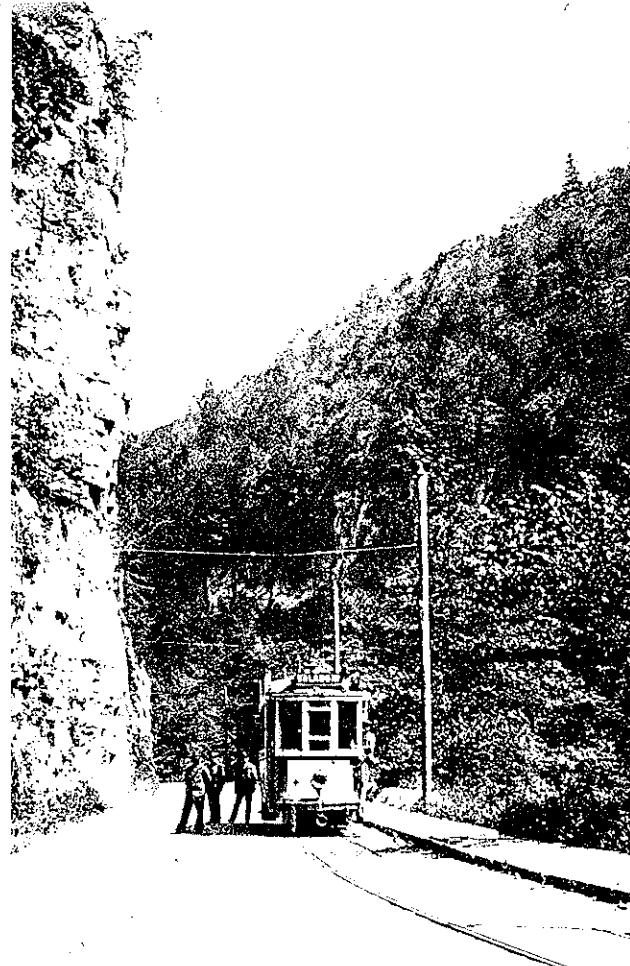


Inauguration de la ligne
Valangin, 1901
(CP)



Valangin
Motrice série 31-40, 1901
(CP)

Ligne 4

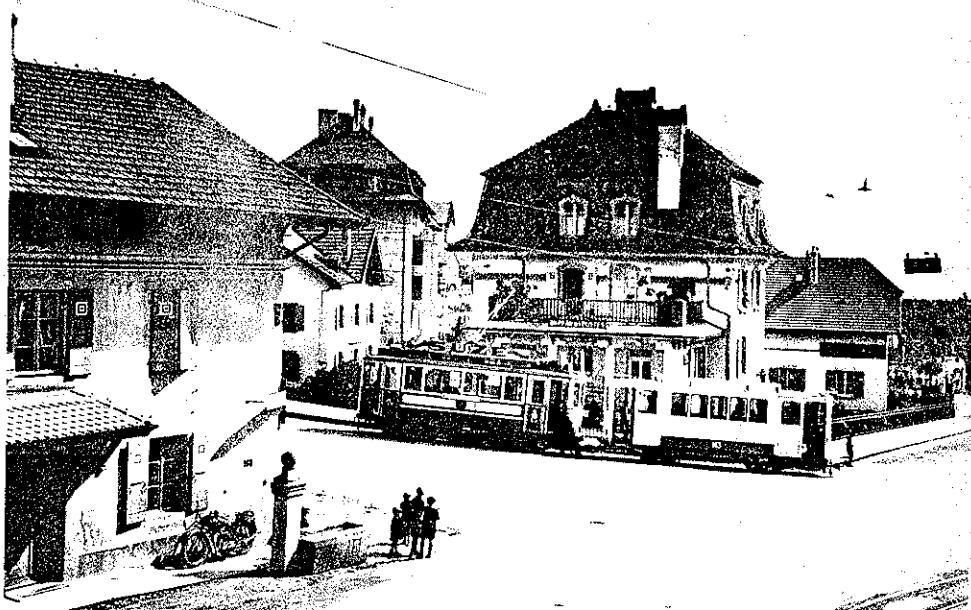


Gorges de Seyon
Motrice série 31-40, 1904
(CP)



Gorges du Seyon
Motrice 74, vers 1935
(CP)

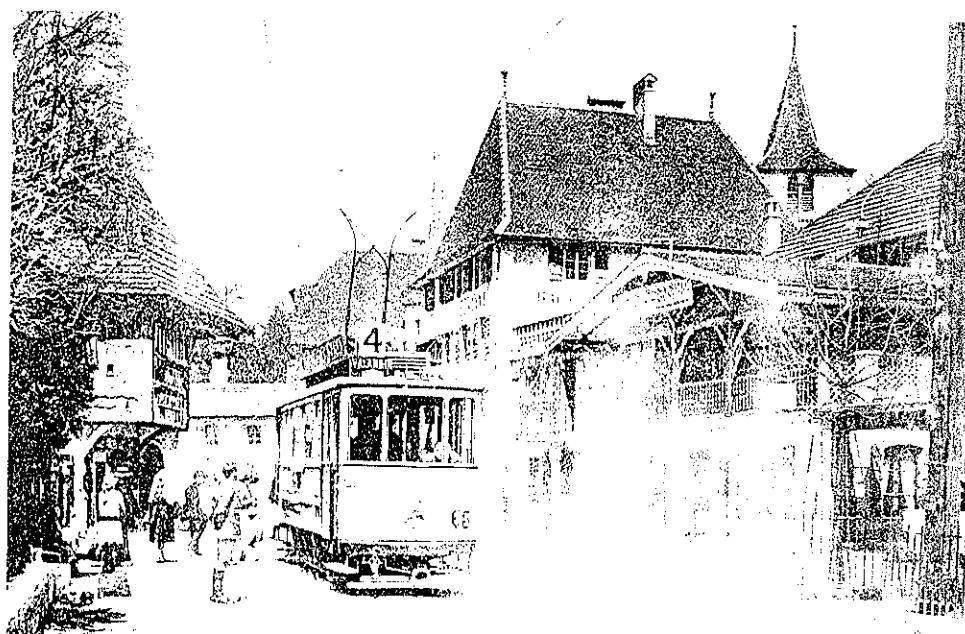
Ligne 4



Vauseyon, vers 1930
(CP)



Valangin
Motrice 75, vers 1930
(CP)



Valangin, vers 1920
(CP)

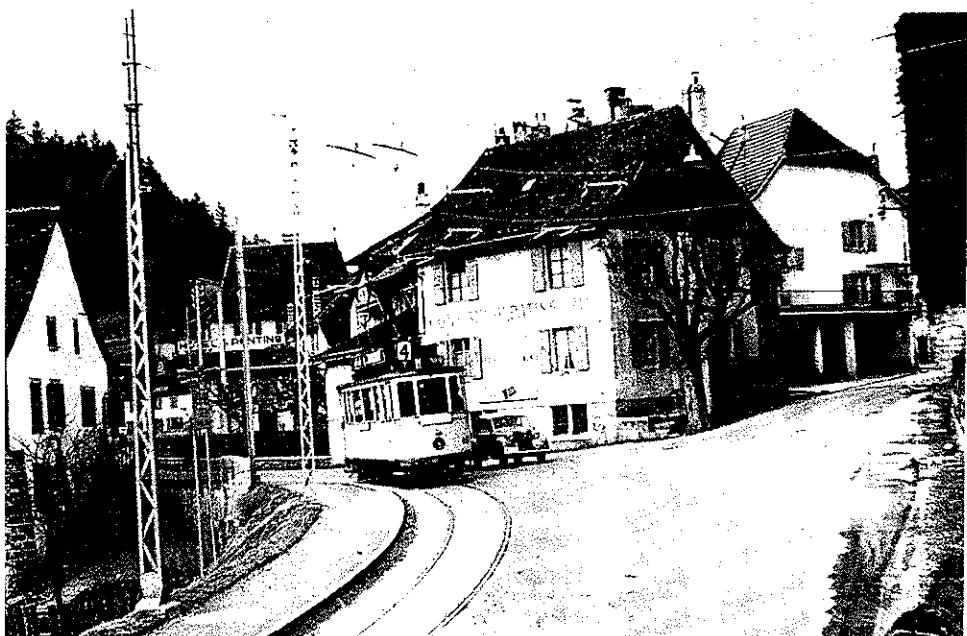
Ligne 4

Vauseyon
(CP, vers 1901)



La Croisée du Vauseyon. (Neuchâtel.)

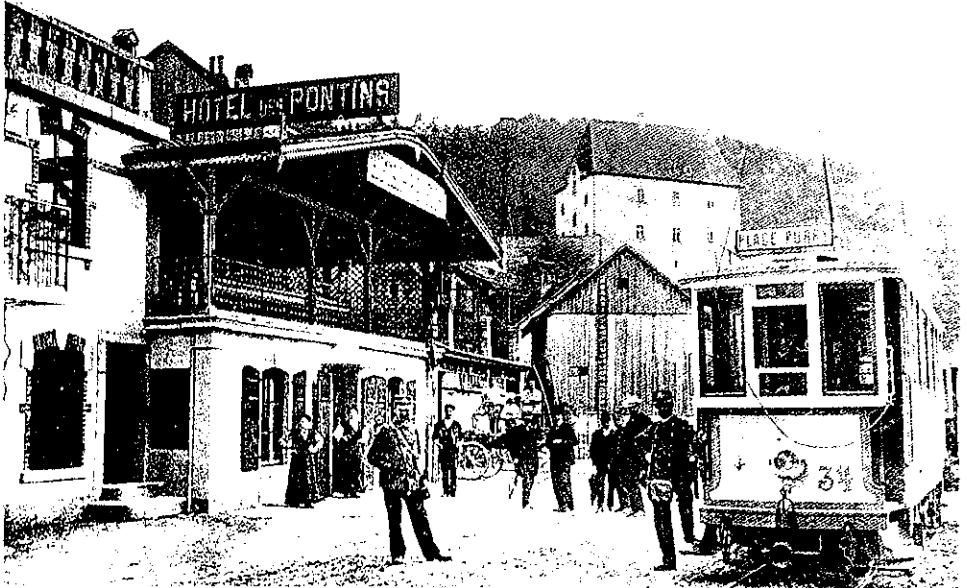
Valangin
Entrée du village
Motrice 66
(HUW, avril 1949)



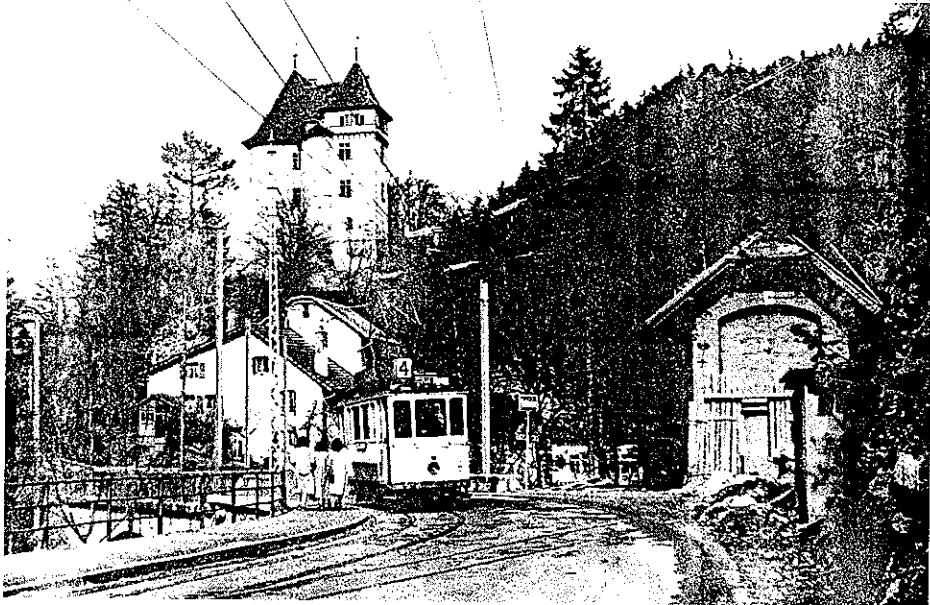
Valangin

Hôtel et Pension des Pontins

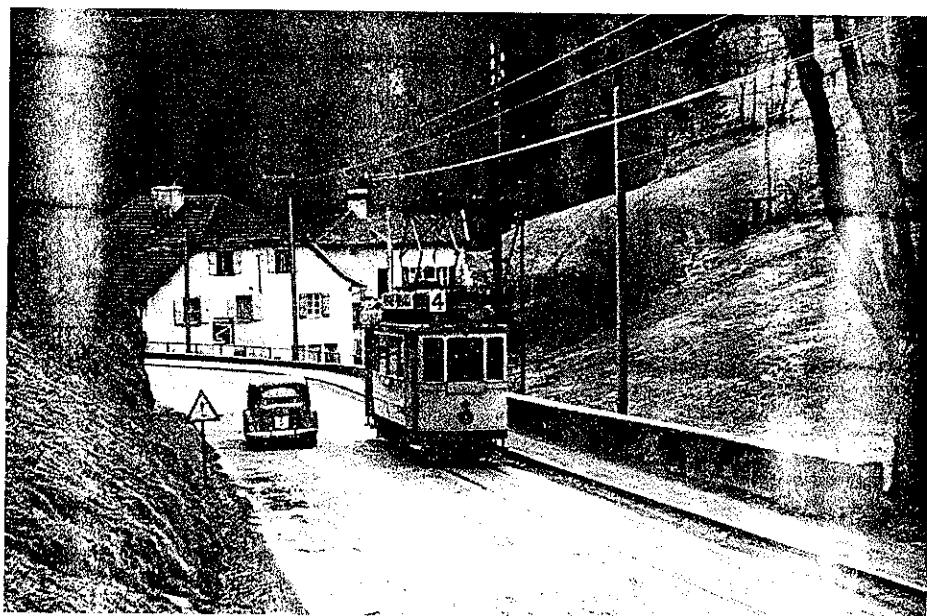
Valangin
Motrice 34
(CP, vers 1909)



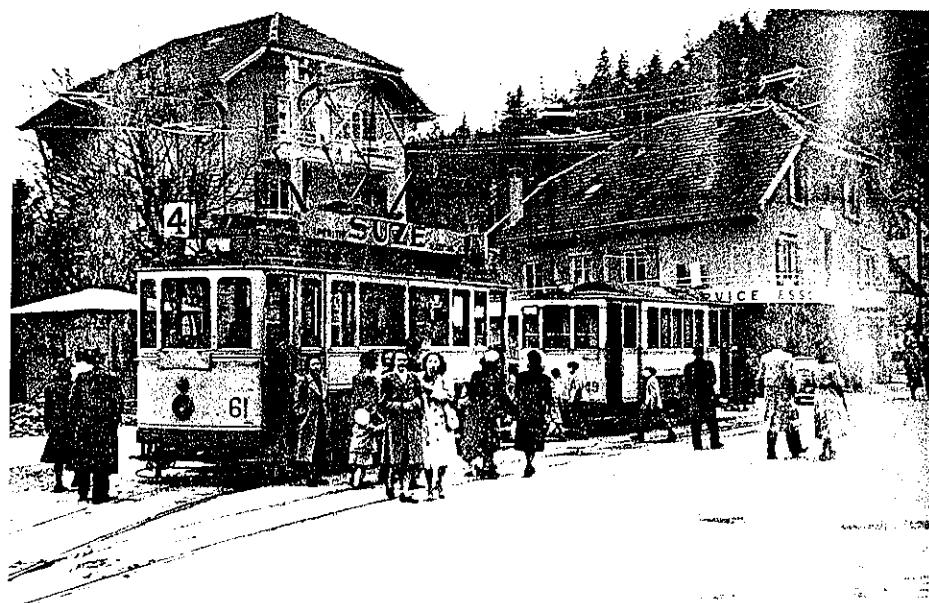
Ligne 4



Valangin, le château et
du tram.
Motrice 61
(HUW, avril 1949)



Valangin, bas du village
Motrice 66
(HUW, avril 1949)



Valangin, terminus
Motrice 61 et remorqu
en réserve
(HUW, avril 1949)

Ligne 5 Neuchâtel— Boudry et Areuse— Cortaillod

Annonce de 1911

Le service a été accéléré dès le 8 octobre 1939. 19 minutes de parcours plus 1 minute d'arrêt dans les terminus.

Ligne 5

Place Purry - Auvernier - Colombier Cortaillod - Boudry

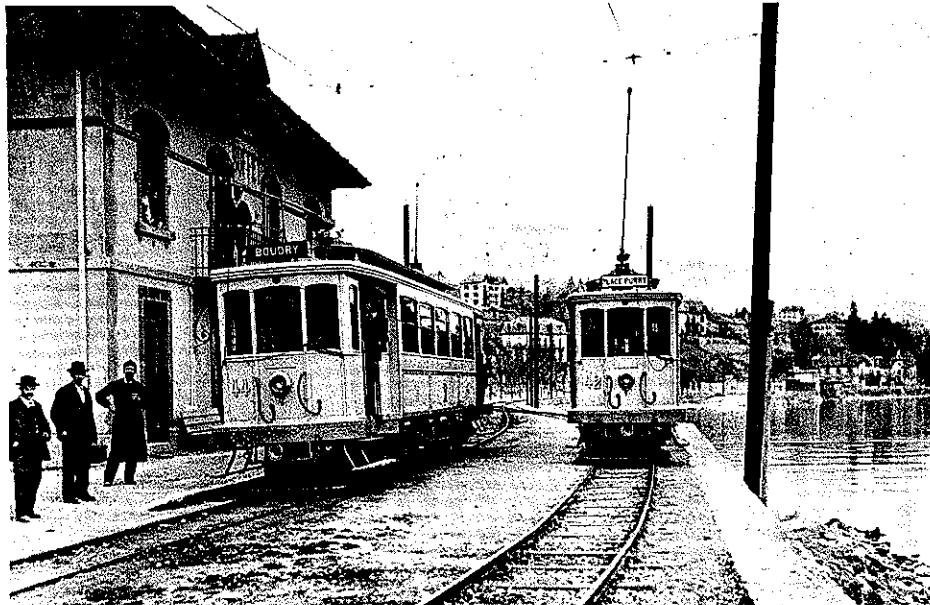
Chemin de fer électrique moderne. Voitures de luxe. Ligne longeant le bord du lac, de Neuchâtel à Auvernier. Parcours très agréable.

Durée du trajet Place Purry-Auvernier : 14 min. Taxe : 25 ct.

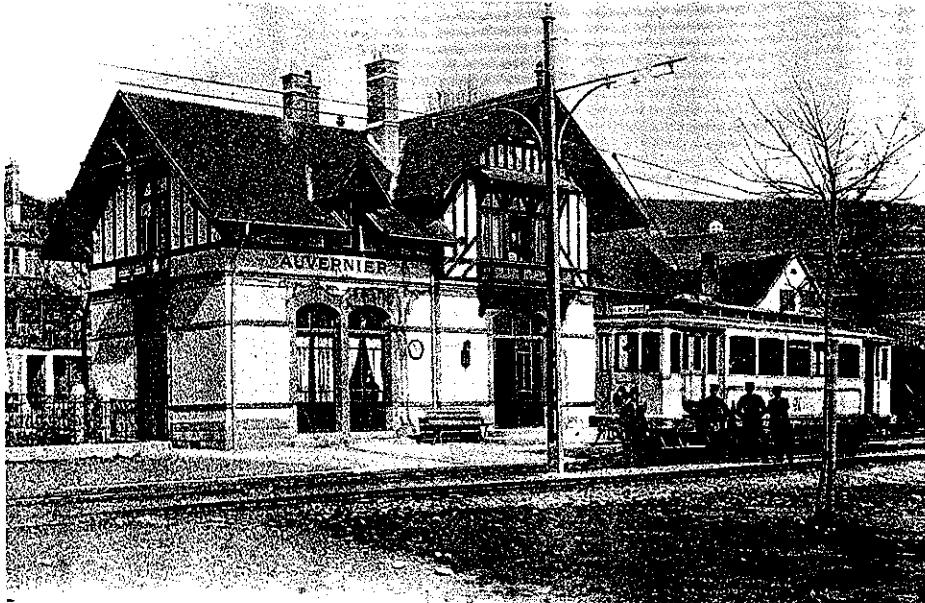
» » Place Purry-Colombier : 18 » 30 »

» » Place Purry-Boudry : 27 » 45 »

Départs toutes les 20 minutes du matin au soir.

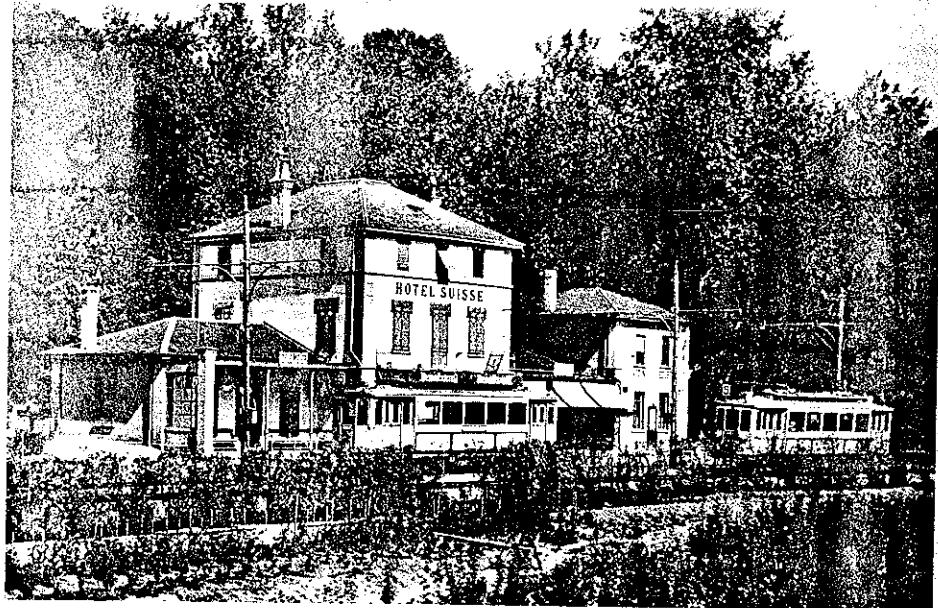


Station de Serrières, 1903

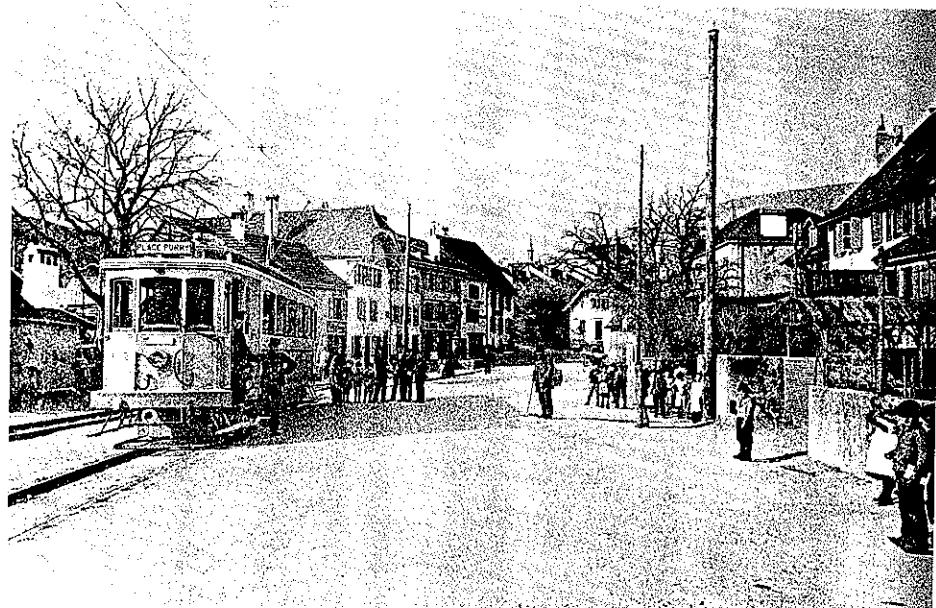


Station d'Auvernier, 1903

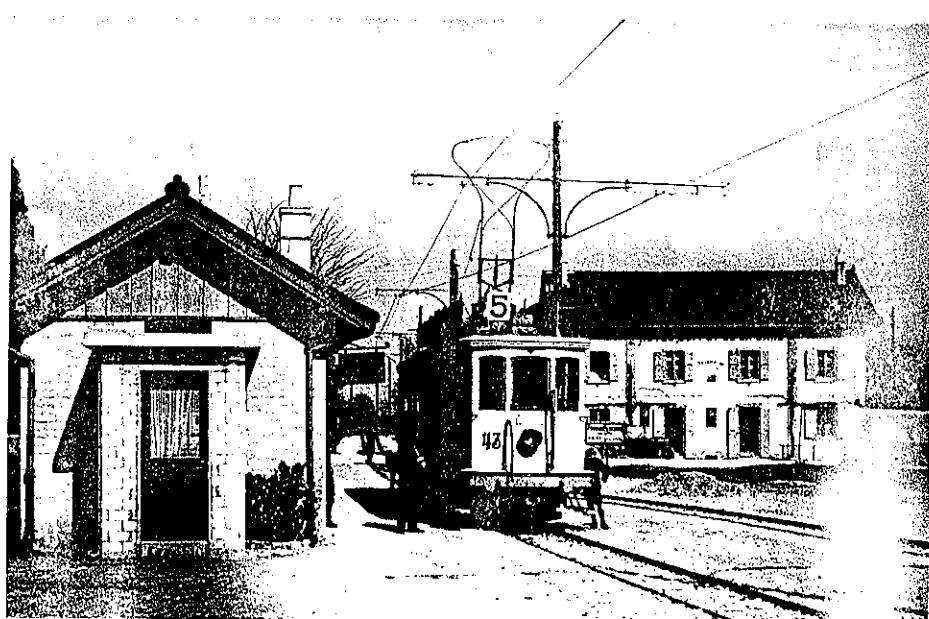
Ligne 5



Station de Colombier,
(CP)



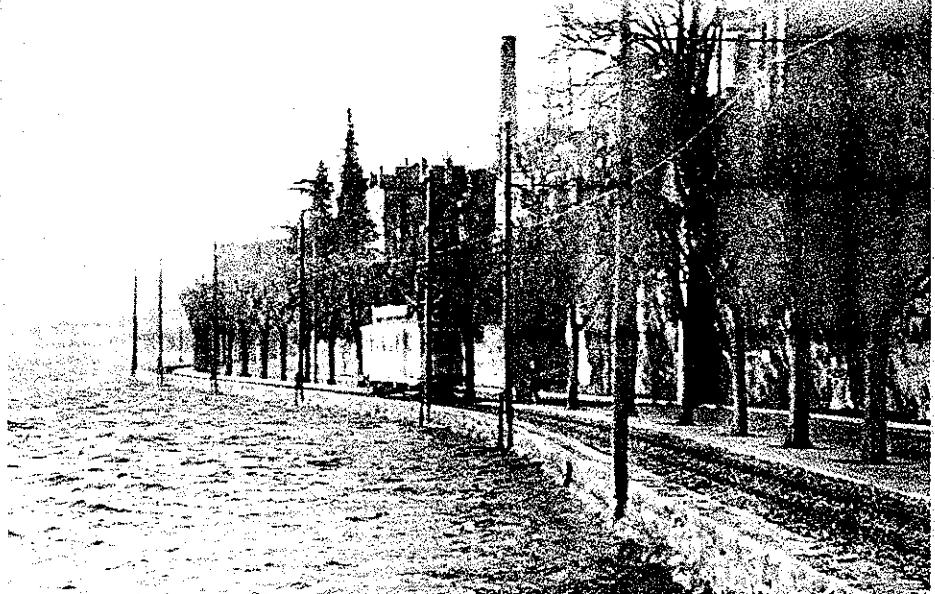
Boudry terminus, 190:
(CP)



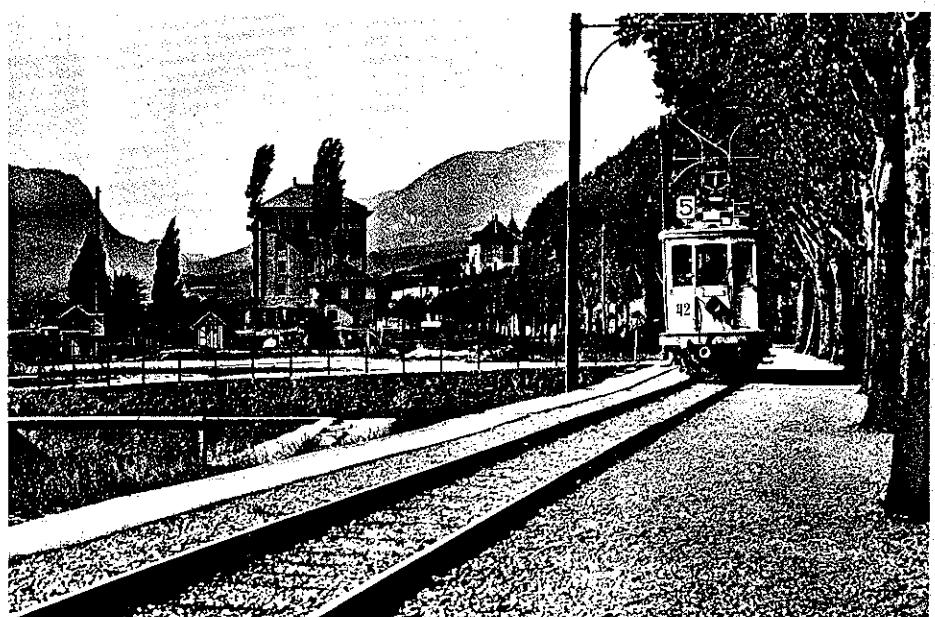
Station de Cortaillod,
(CP)

Ligne 5

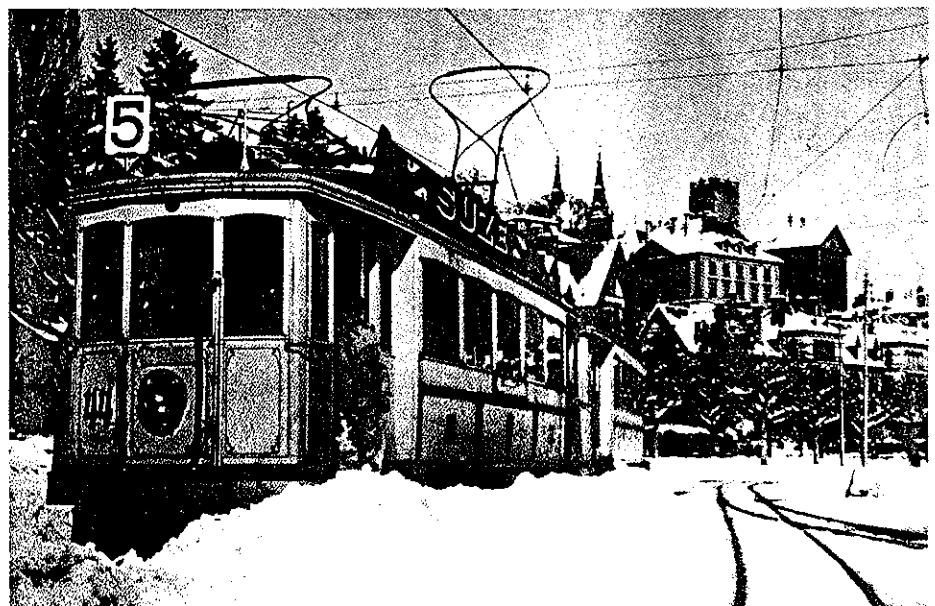
Champ-Bougin
Hautes eaux en décembre 1944



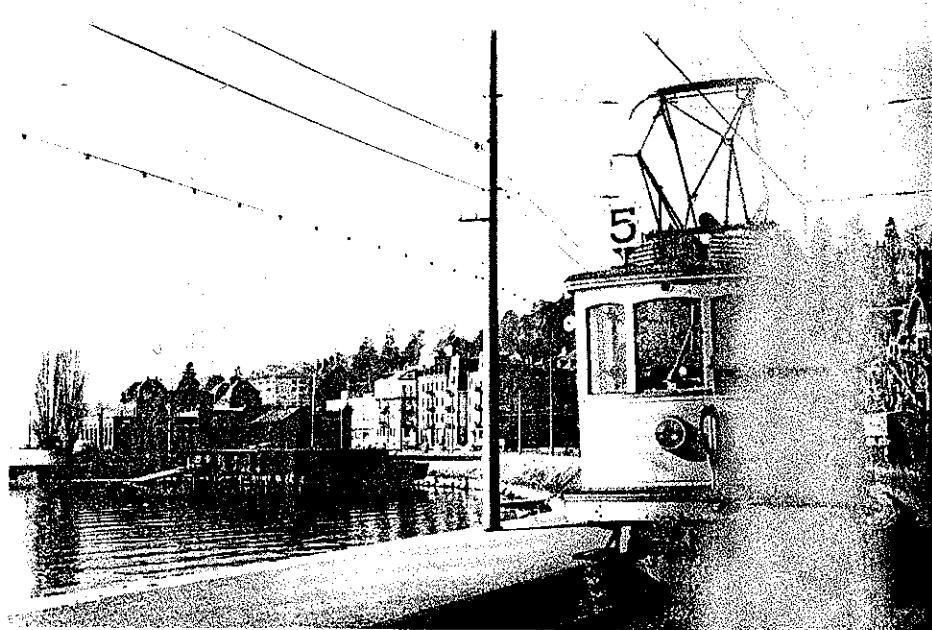
Serrières, minoterie Bossy,
vers 1930
(CP)



Dépôt Evoie
55 cm de neige, 8-10 mars 1931



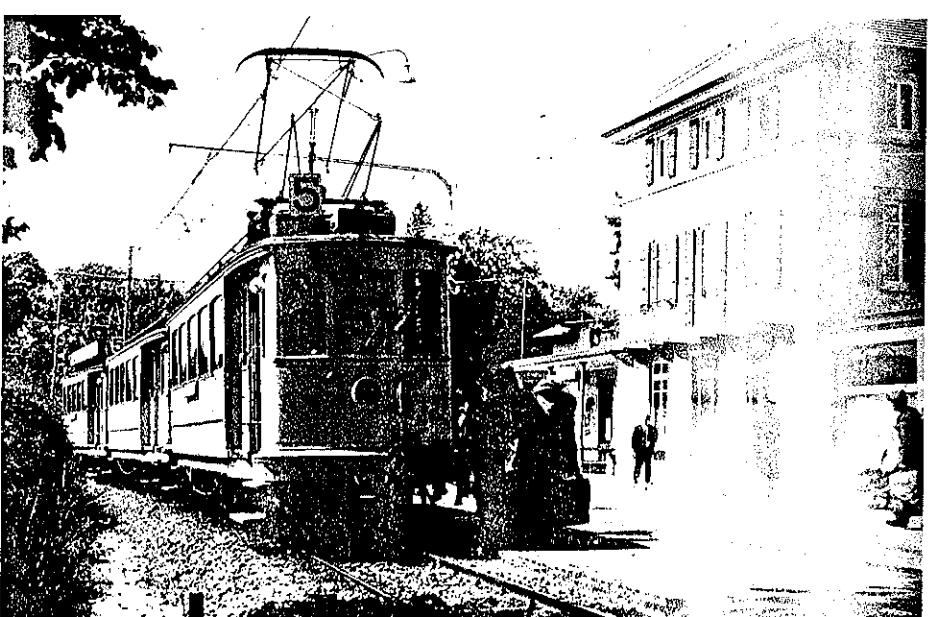
Ligne 5



Neuchâtel, quai Godet



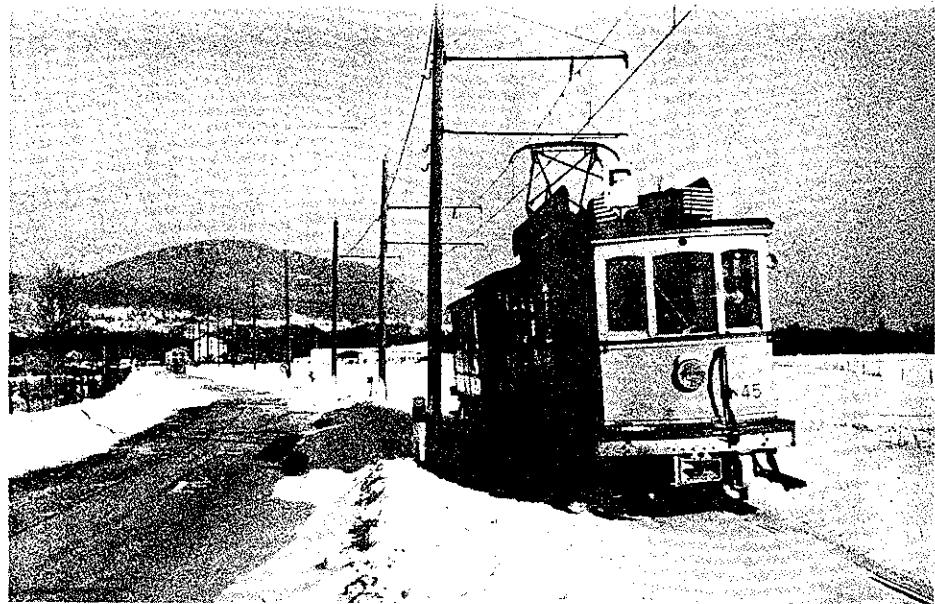
Le long du lac entre
Neuchâtel et Serrières, 1963



Station de Colombier

Ligne 5

Dans la plaine d'Areuse, 1963



Boudry à 13 h 30
Train direct de trois voitures suivi
du service régulier de deux
voitures
(1965)



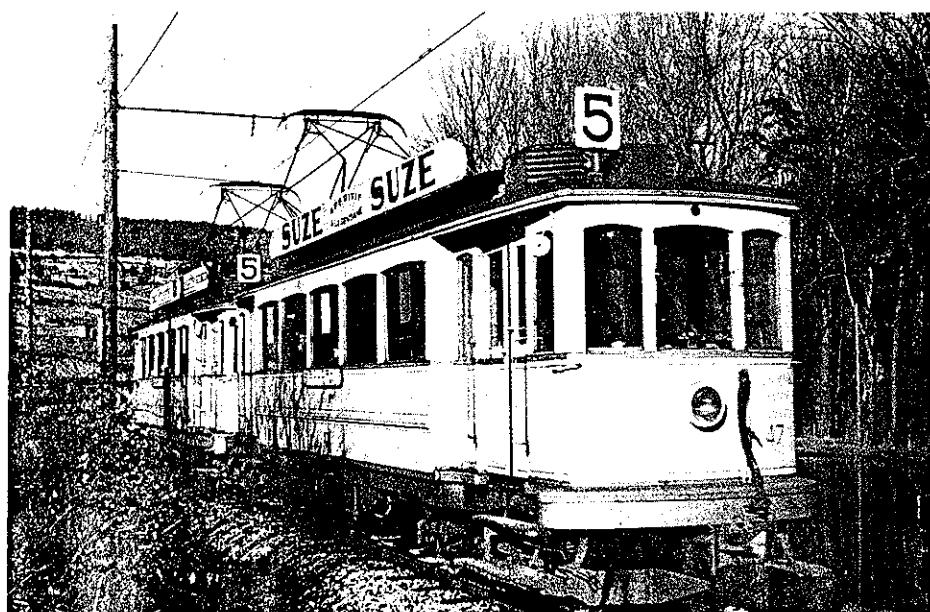
Train de cinq voitures
Boudry
(1966)



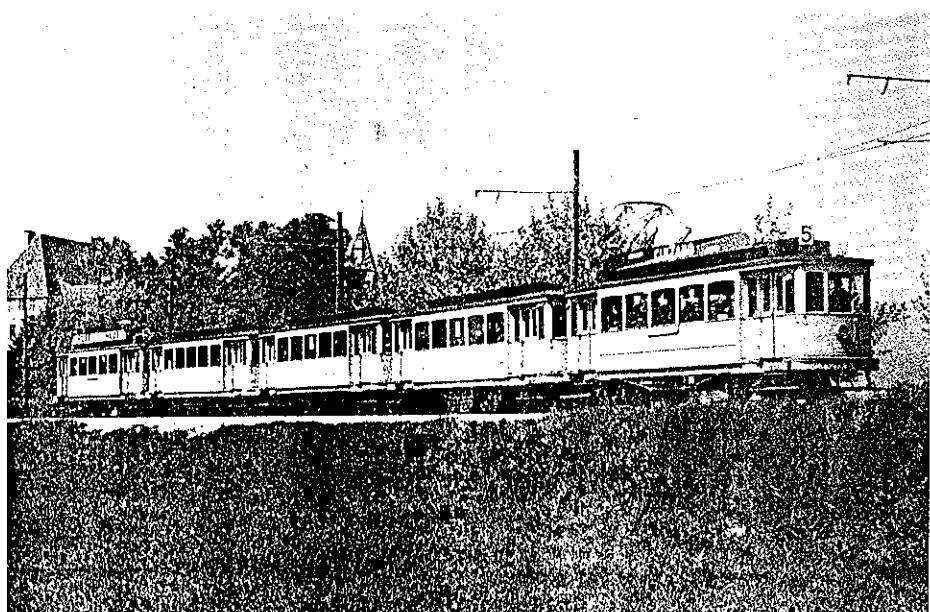
Ligne 5



Train de cinq voitures à
« baladeuse » 123
Serrières
(7 octobre 1965)



Deux motrices en doublé
La Saunerie
(1962)

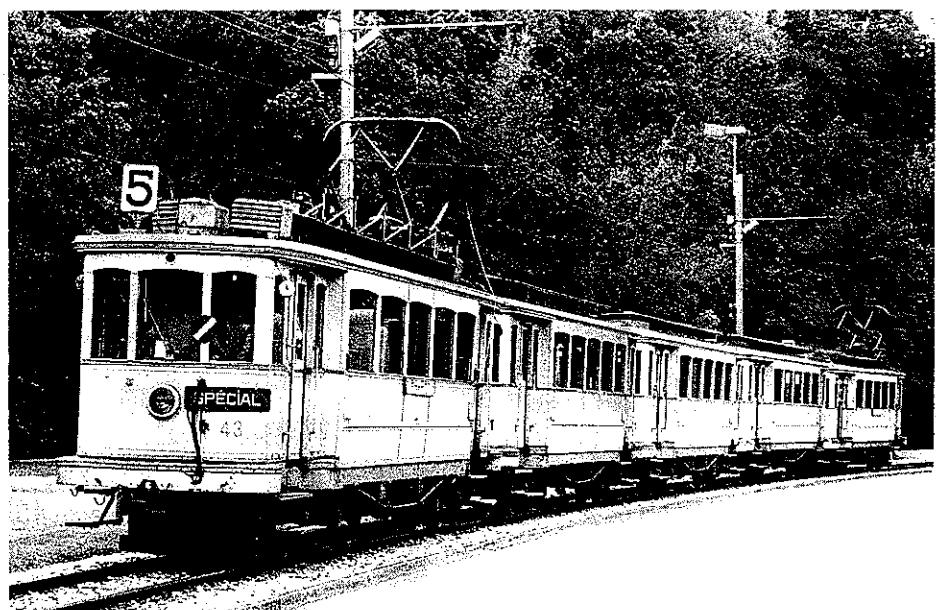


Train spécial pour mil
Colombier
(1963)

Ligne 5



Champ-Bougin
«Train de cinq» avec motrice 43
Entre le dépôt de l'Evole et
Serrières, le quai établi en 1960
est encore intact!
(1980)

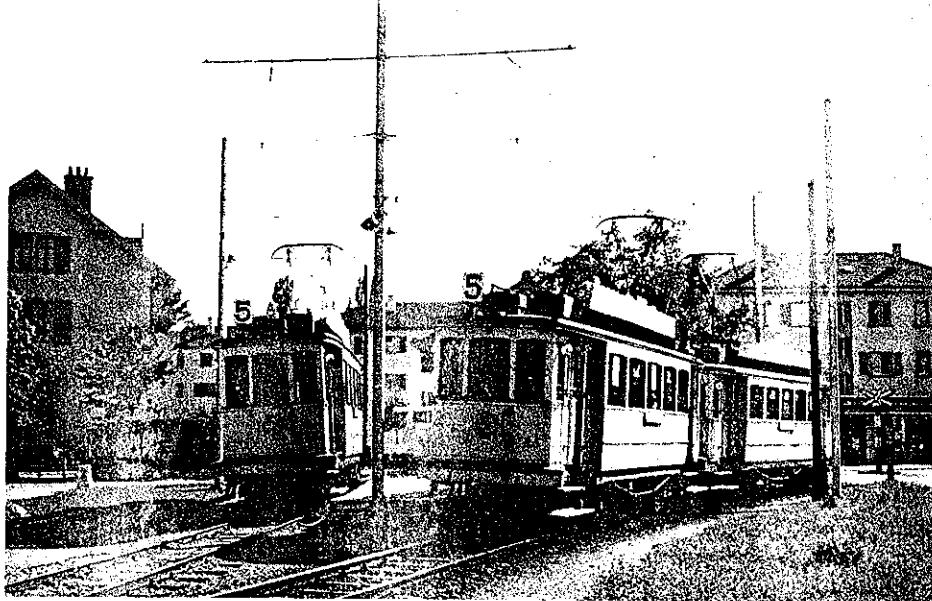


Près de Boudry
La motrice 43 se trouve depuis
1982 au Musée suisse des
transports, à Lucerne
(1980)

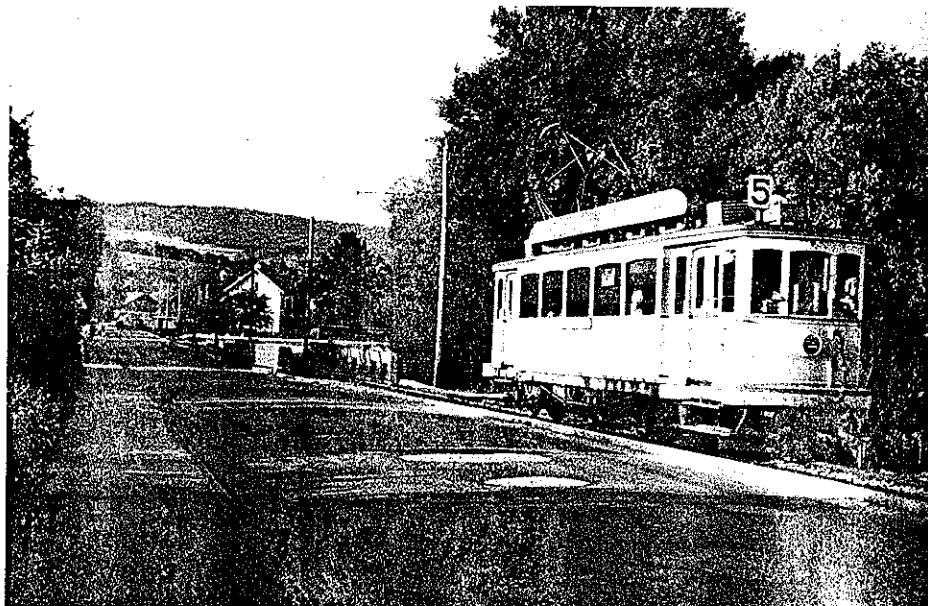


Boudry.
A gauche du dépôt, arrivée de la
motrice 1102 et motrice 45 garée
au cul-de-sac
Devant le dépôt, motrices 44 et 72
(manifestation ANAT, 1978)

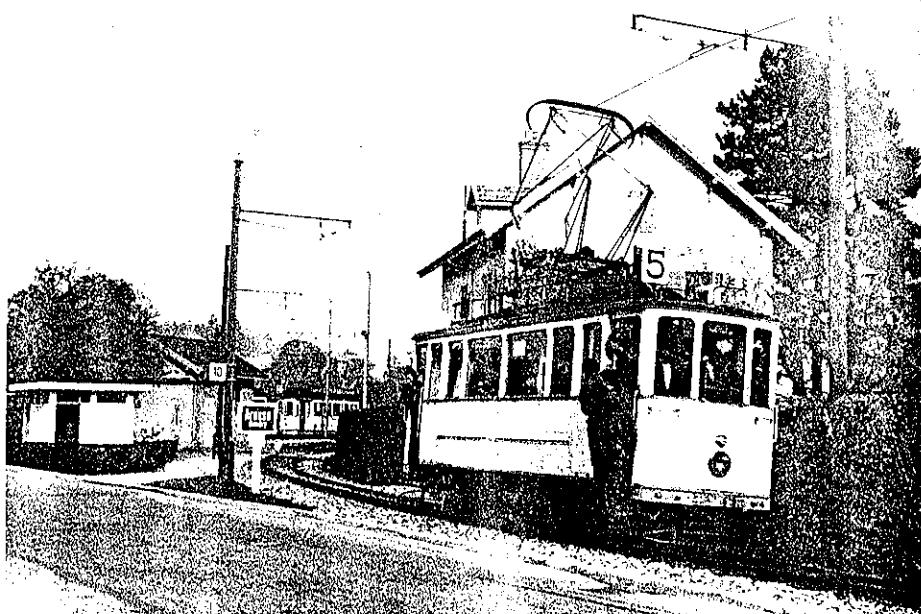
**Ligne 5
Navette Are
Cortaillod**



Areuse, 1960

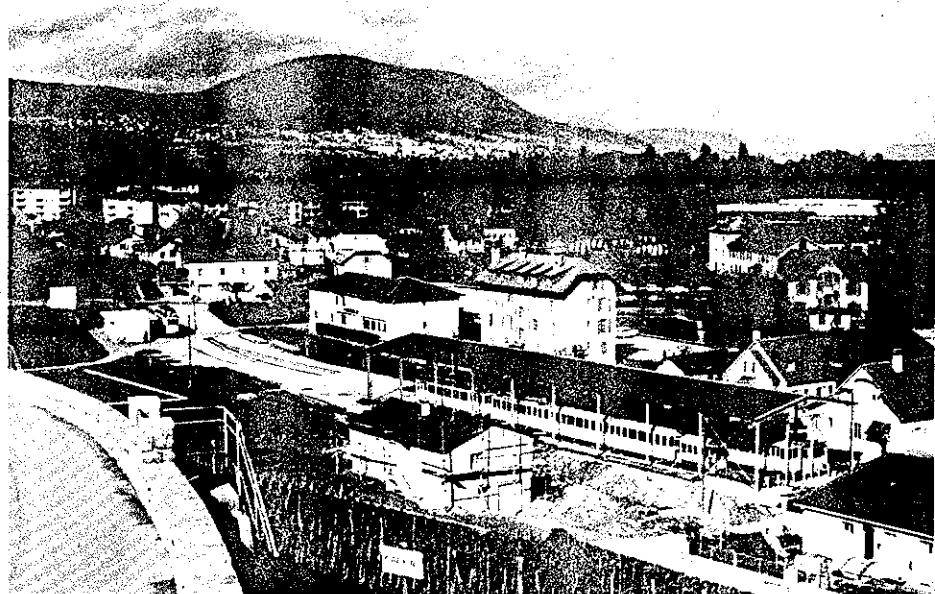


Pont sur l'Areuse, 1962

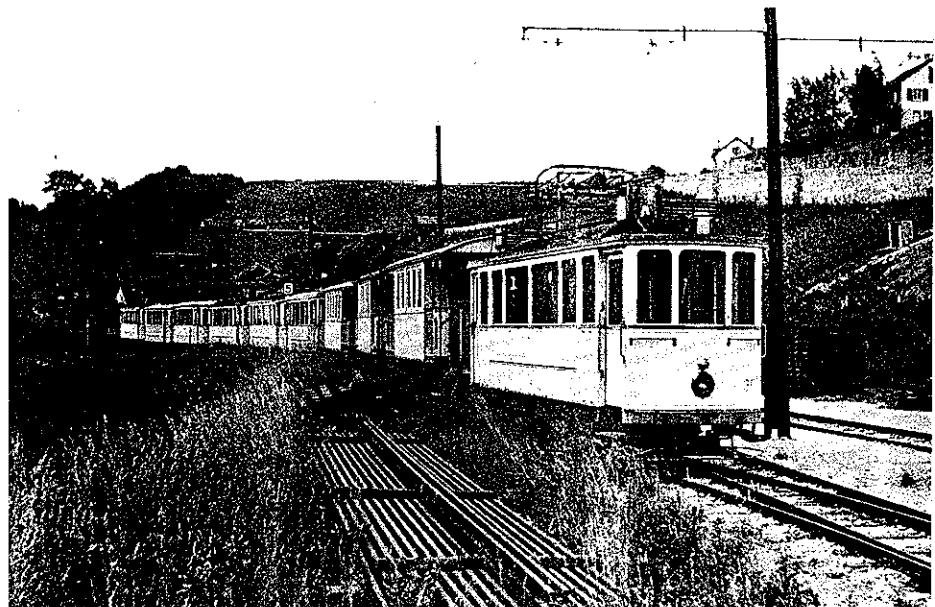


Motrice de réserve 39
surchargée à 13 h 33
Areuse, 1962

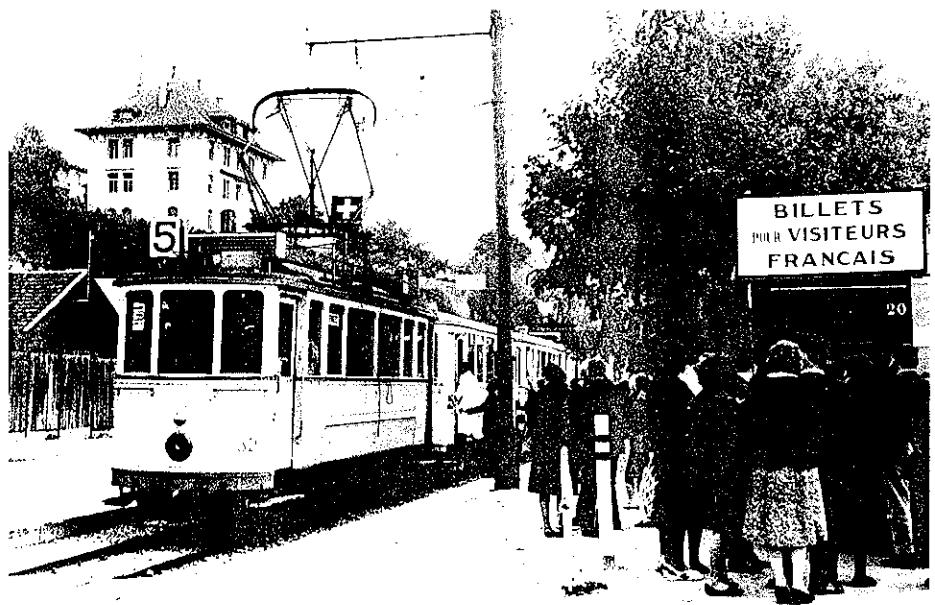
Voies de garages couvertes
Construction 1967
Cortaillod, 1972



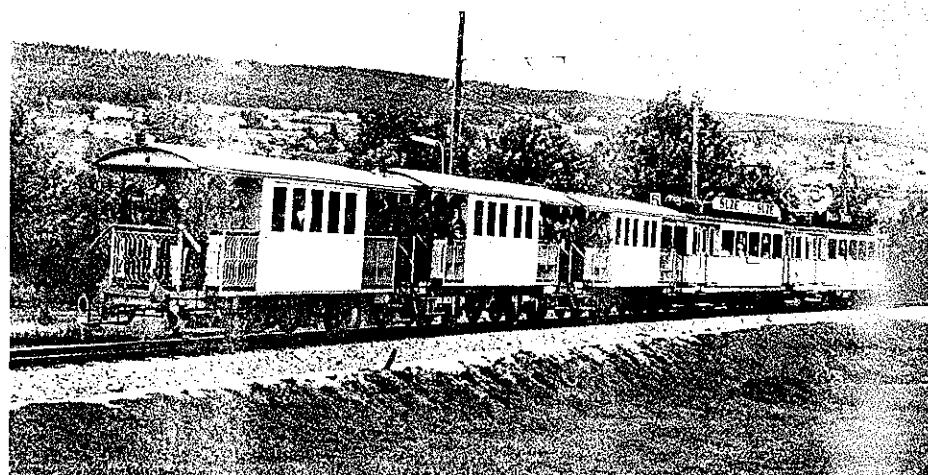
Anciennes voies de garage
Matériel de réserve pour le trafic
exceptionnel de la Fête des
vendanges. Cortaillod
(1962)



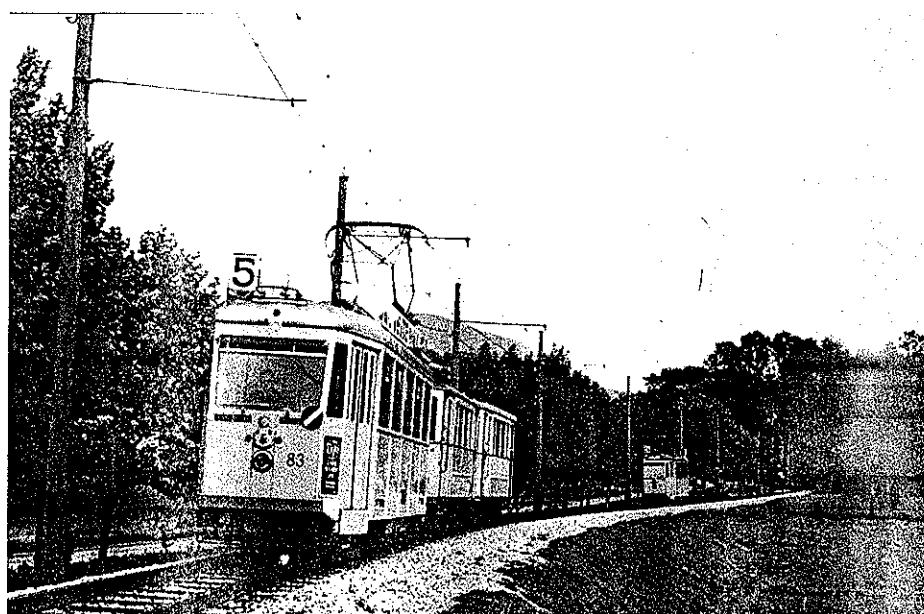
Fête des vendanges. Service
spécial dès le parc des cars français
Motrice 32
Serrières (Brunette)
(1964)



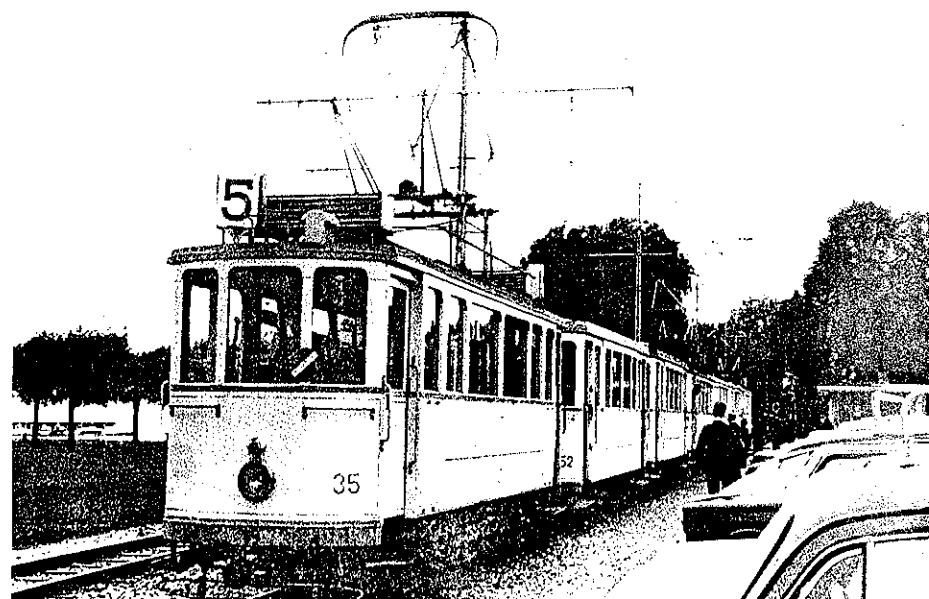
**Fête des
vendanges
1963**



Trains de cinq voitures
trois « baladeuses »
Colombier



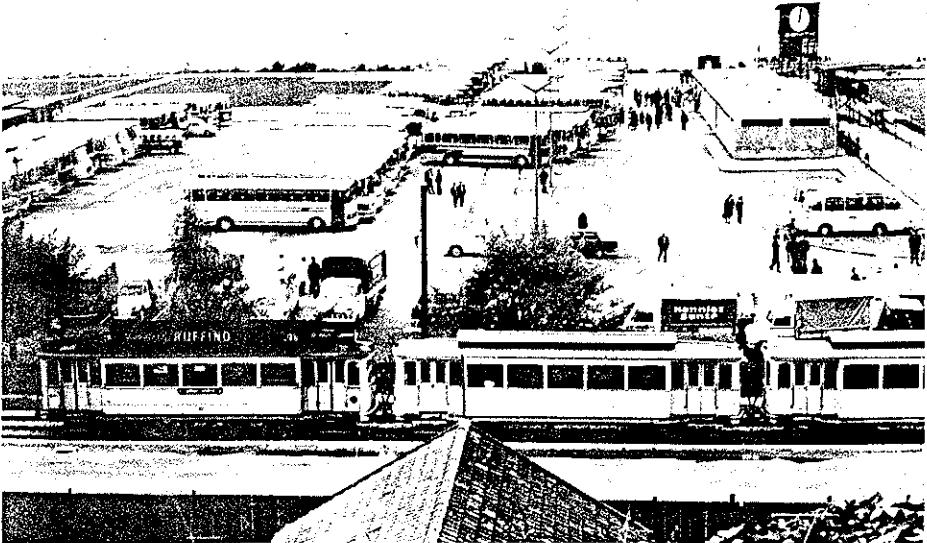
Navette Neuchâtel—C
avec motrices « 80 ».



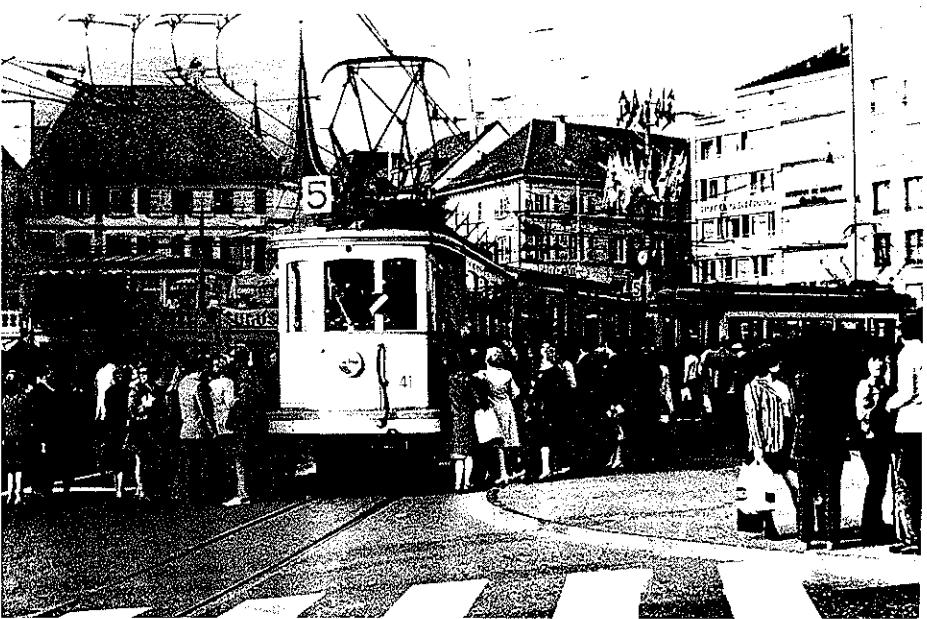
Navette Neuchâtel—/
ancien matériel ligne
Auvernier

Fête des vendanges

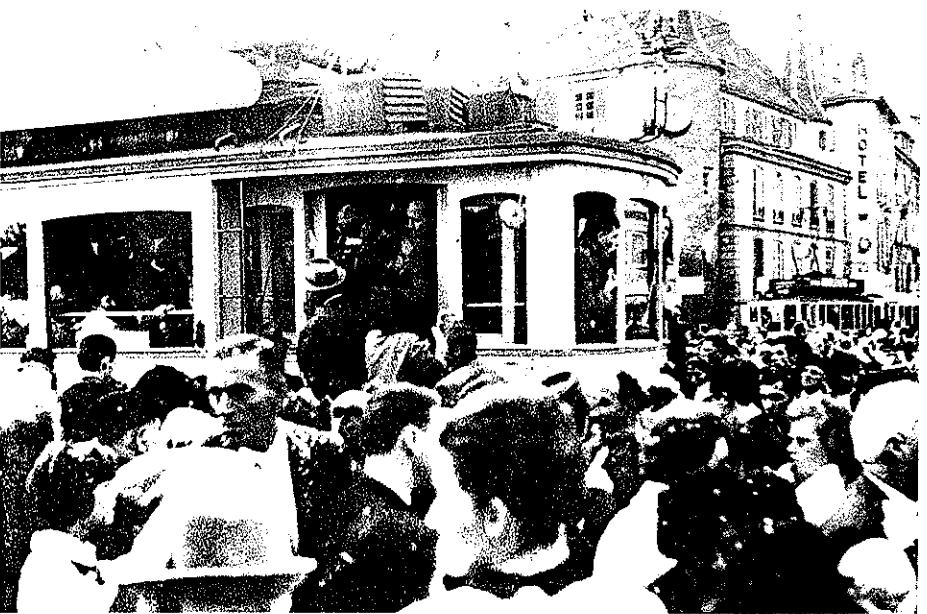
Parc des cars français à Serrières (Brunette), 1970



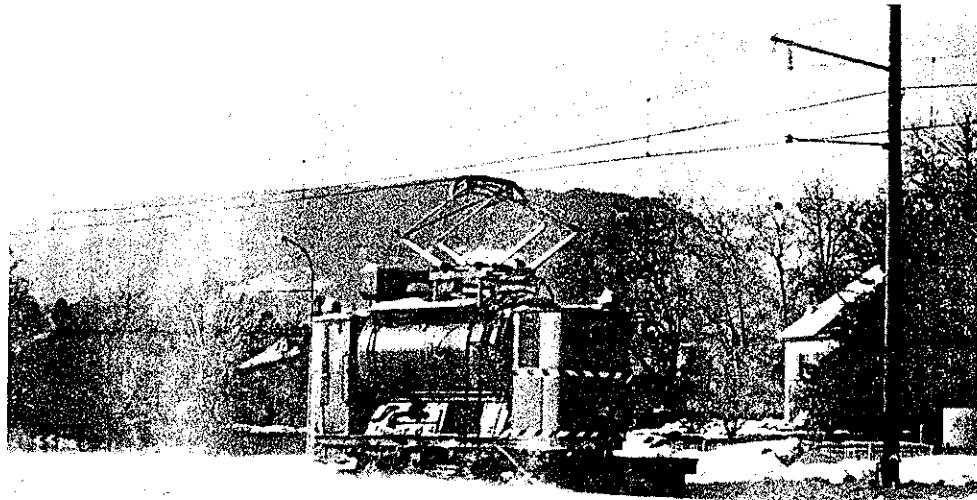
Affluence à la place Pury, 1972



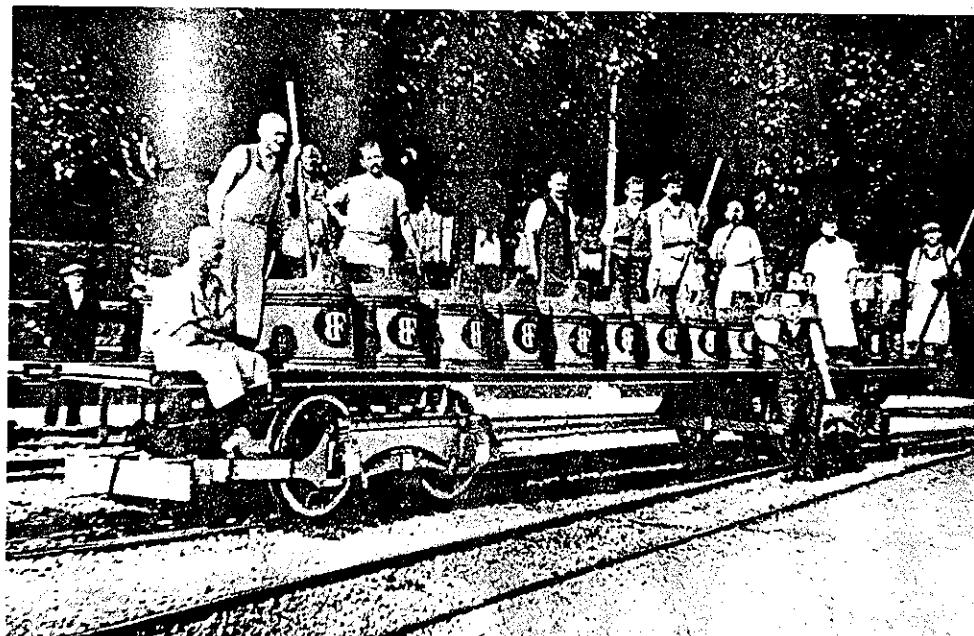
Tramways pris d'assaut!
Place Pury, 1964



Ligne 5



Service de chasse-neige dans la Plaine d'Areuse.
Arroseuse Xe 2/2 301
(1963)



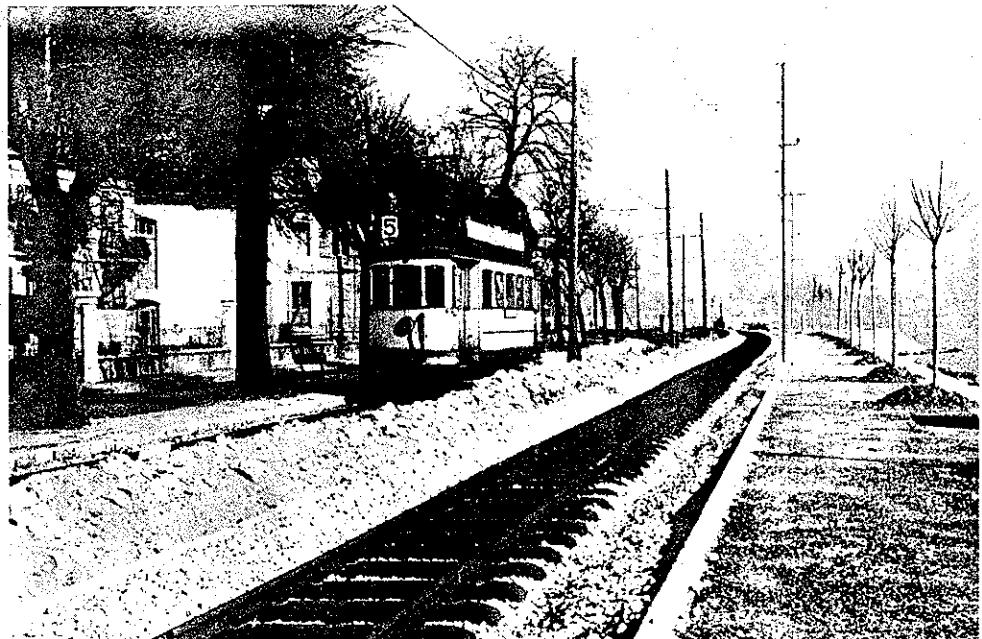
Transport de gerles,
vendanges 1921



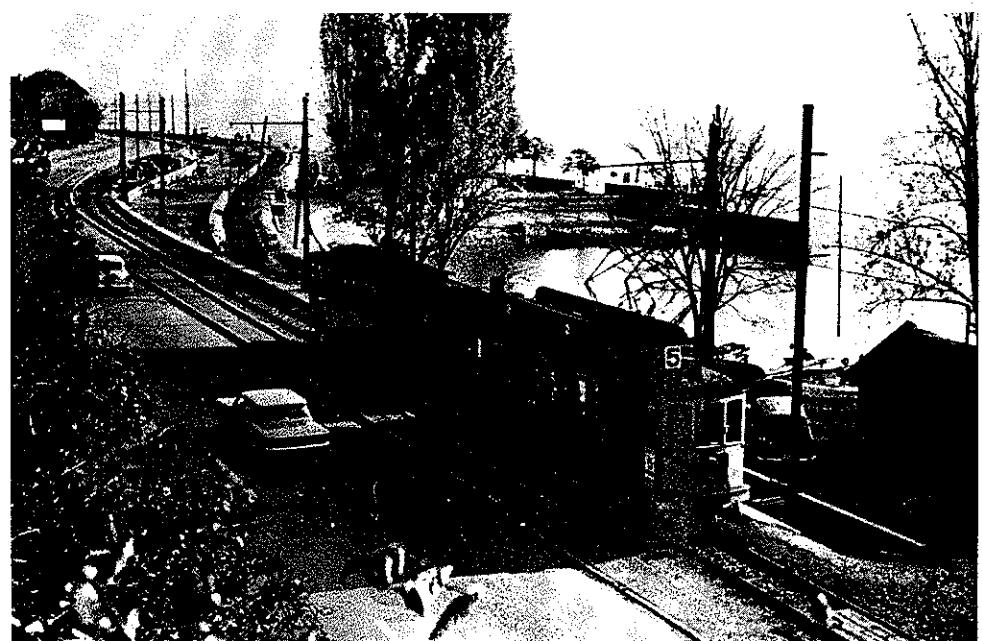
Vendanges 1918

Ligne 5 Corrections de tracé

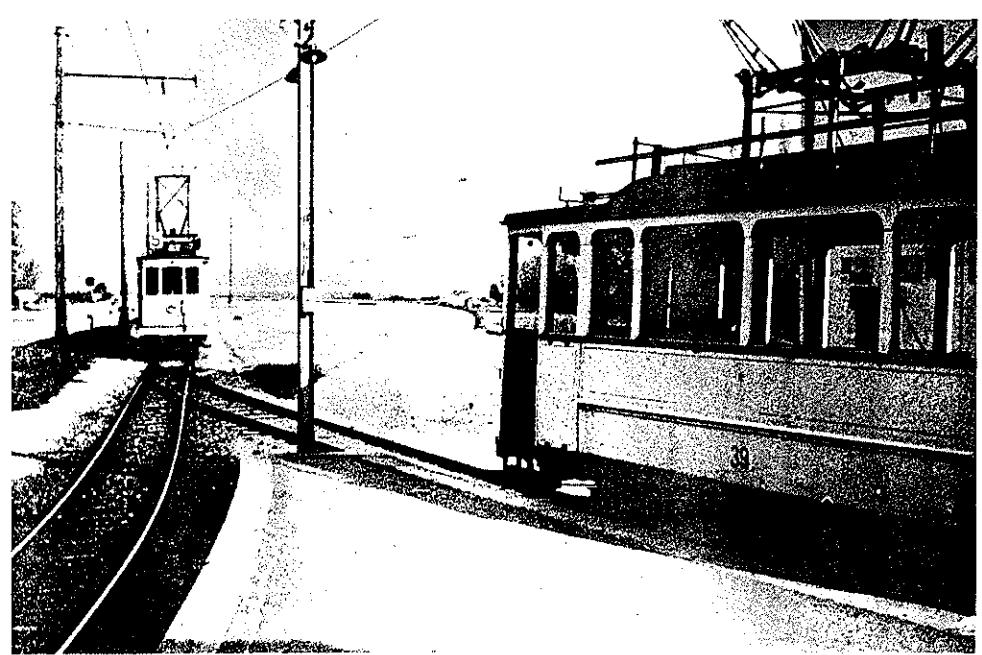
Ancienne et nouvelle voie
Evoe-Serrières
(Février 1961)



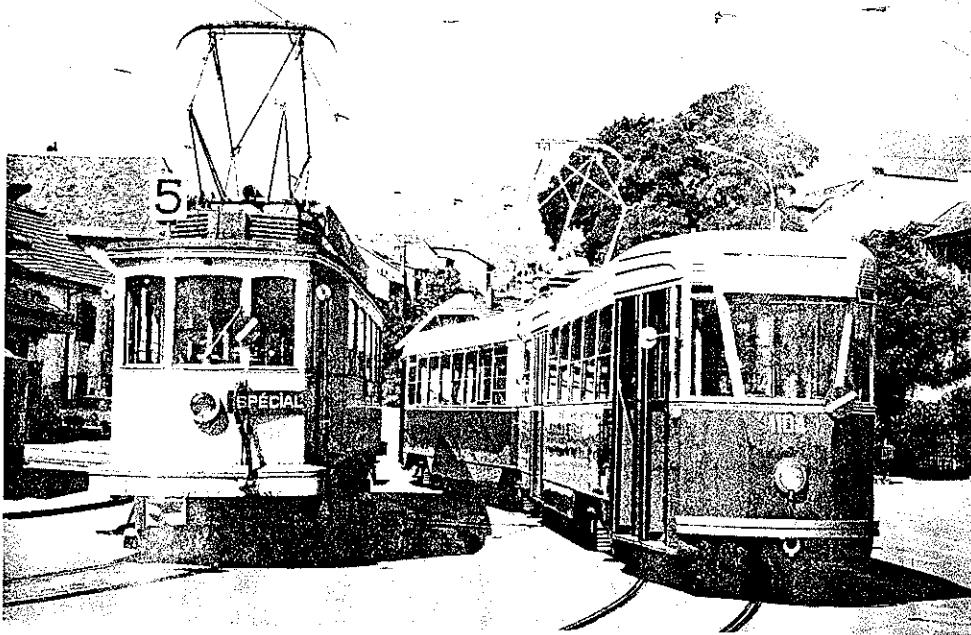
Port de Serrières
(Novembre 1962)



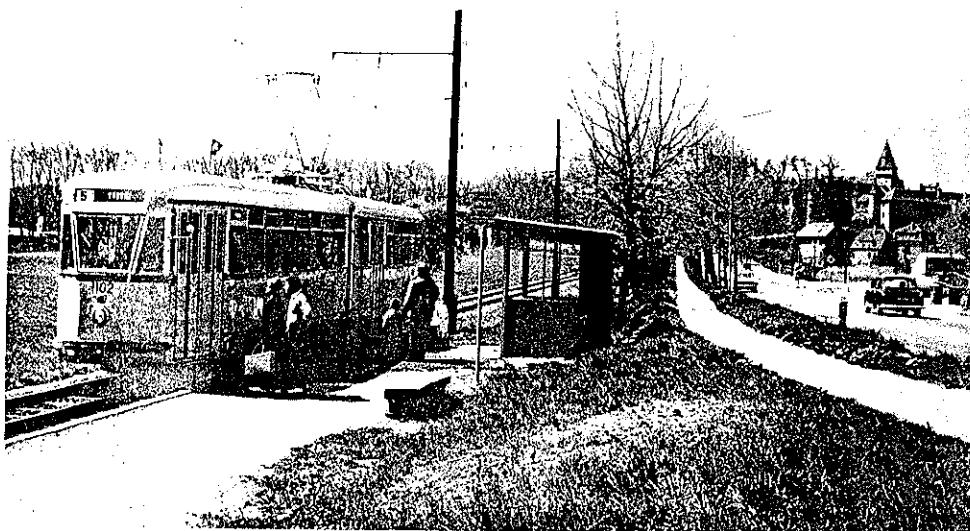
Areuse, 1962



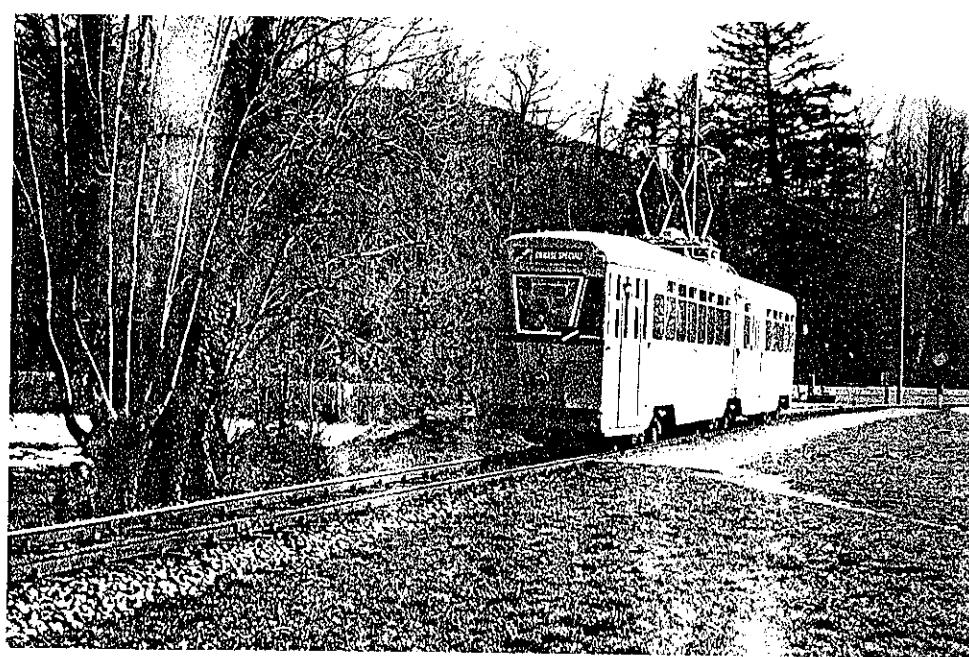
Ligne 5 Matériel articulé



La motrice 1104 de Gênes,
encore peinte en vert,
lors d'une course d'essai à Bou
(Juillet 1966)

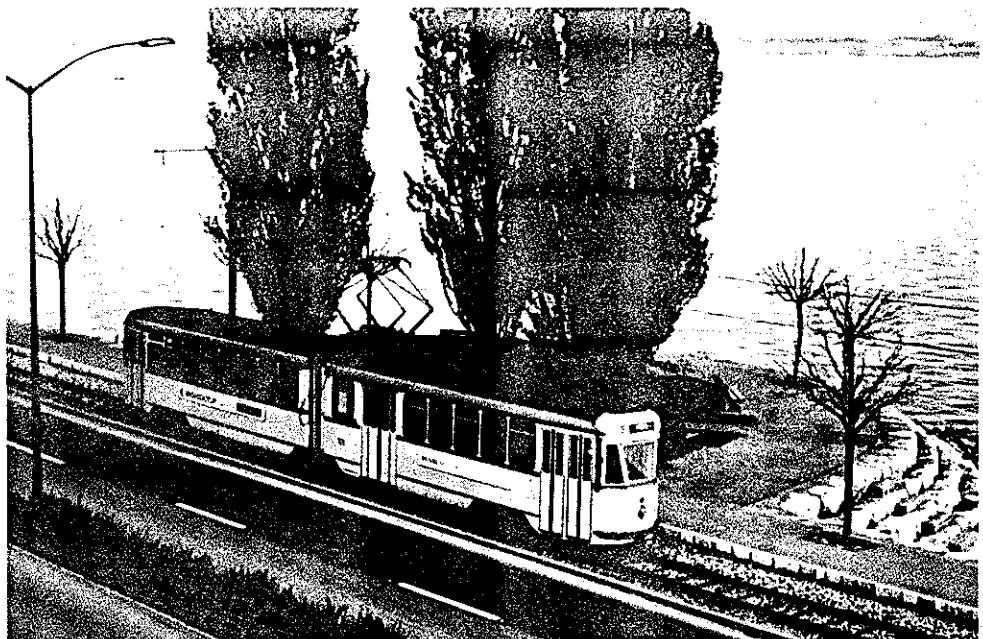


Colombier, arrêt facultatif
« Bas des Allées », 29 avril 1966
ouverture du service avec les
motrices articulées



Boudry, arrêt facultatif
« La Tuilière » au bord de l'Aar
(1967)

Ligne 5



Champ-Bougin, 1972

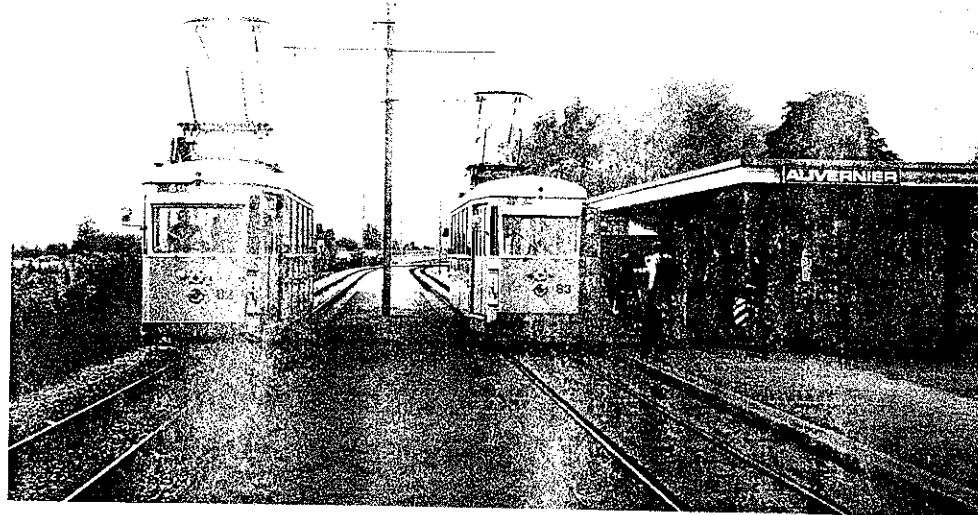


Neuchâtel, quai Godet, 1972



Boudry, motrice 1104
Correspondance avec les autobus
de la Béroche
(1968)

Ligne 5

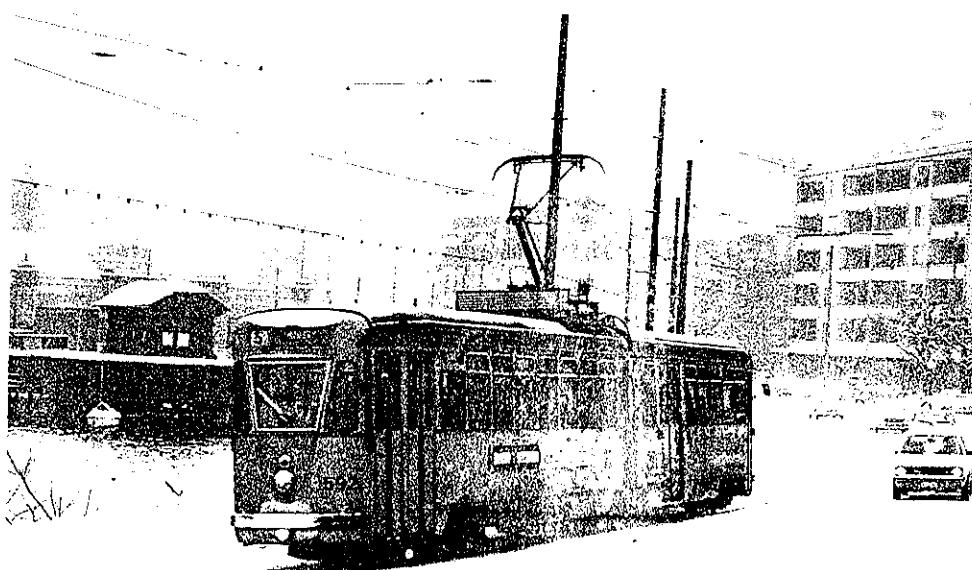


Auvernier, nouvelle station datée de 1975

Croisement des motrices 82 et 83. De 1979 à 1988, ce matériel a assuré le service matinal du dimanche, de même que les courses tardives du lundi au jeudi (20.5.1979)



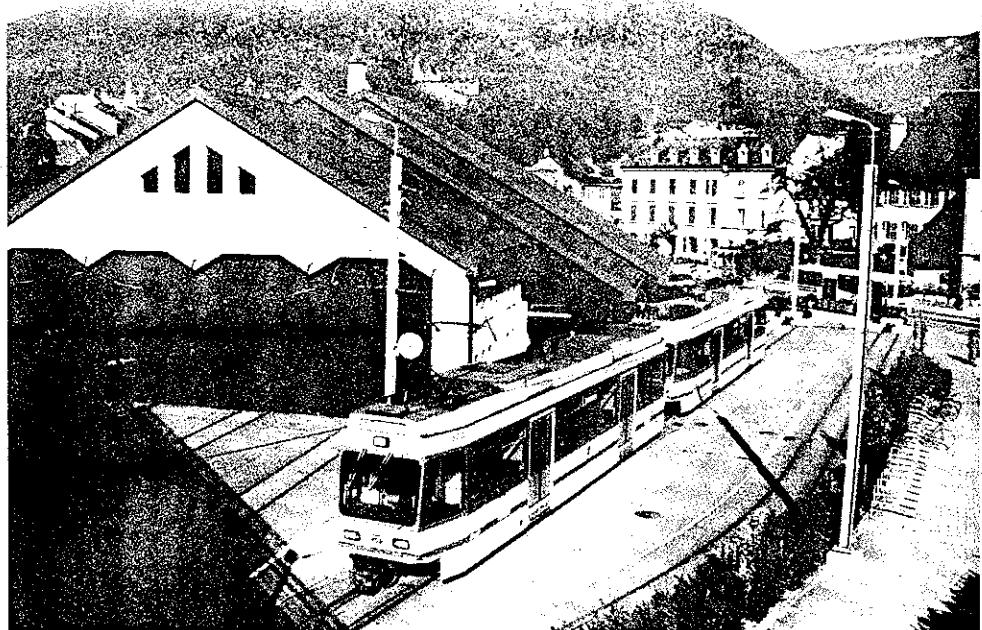
Colombier
Croisement des motrices 1101 et 1102
Fête des vendanges (3.10.1976)



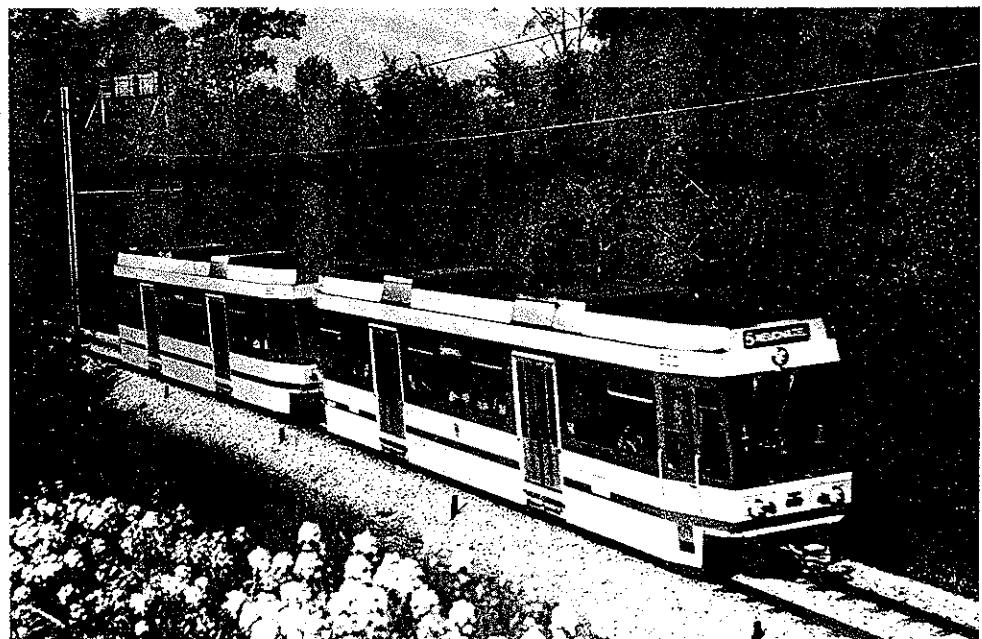
Motrice 592 longeant la baie de l'Evole, avant la démolition du pavillon de la Société nautique (10.1.1981)

Ligne 5 Littorail

Boudry
Nouveau terminus et dépôt à
4 voies inauguré le 3 septembre
1985
Rame 504-554
(7.5.1989)



La Saunerie, entre Auvernier
et Colombier
Rame 502-552
(21.5.1989)



Rame Littorail à Serrières
(7.5.89)



Ligne 6 Port-Gare



Place Numa-Droz (gare Neuchâtel-port). Régional Neuchâtel—Cortaillod—Boudry (NCB): train vapeur de Boudry et tramway électrique pour la gare JS (Jungfraubahn Simplon), 1898-1902



Les Terreaux, vers 1900



Avenue de la Gare, croisement hauteur de la rue de la Serre,

Ligne 6 L'ancienne gare 1882-1934/36

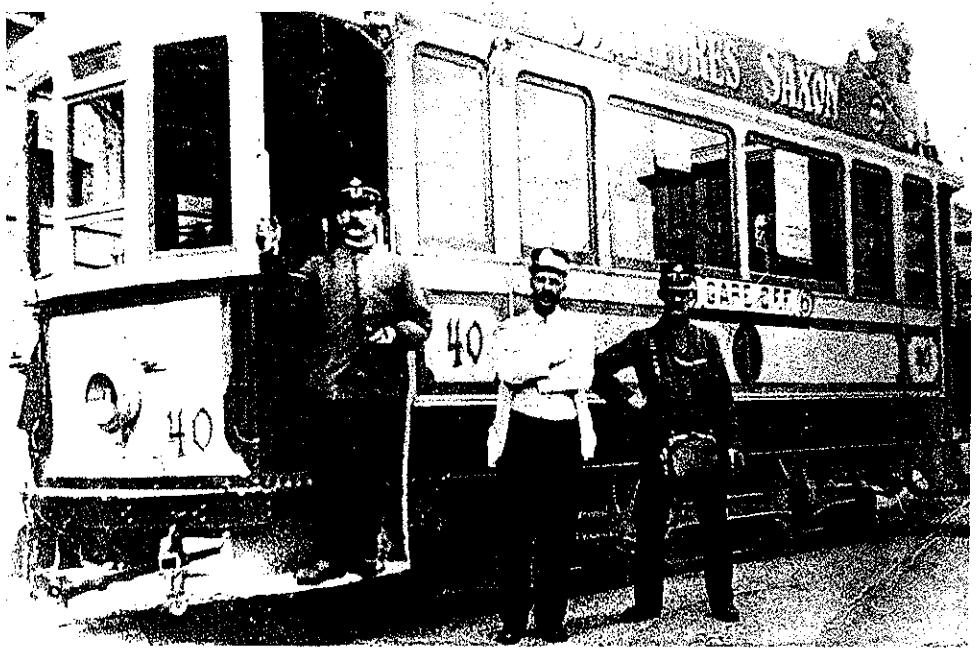


Motrice NCB série 1-3
(TN 24-26), vers 1900
(CP)



Motrice 53 (alors 63) avec les
omnibus des hôtels, vers 1905
(CP)

44. — Neuchâtel. — La gare

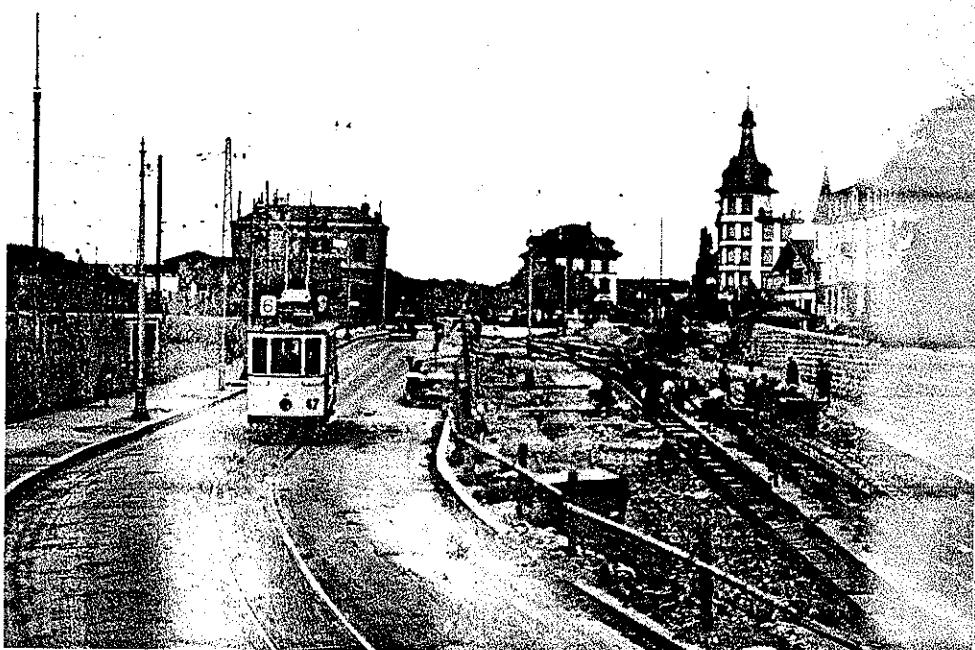


Motrice 40 et l'équipe, contrôleur
et conducteur encadrant un
portefax
(vers 1915)

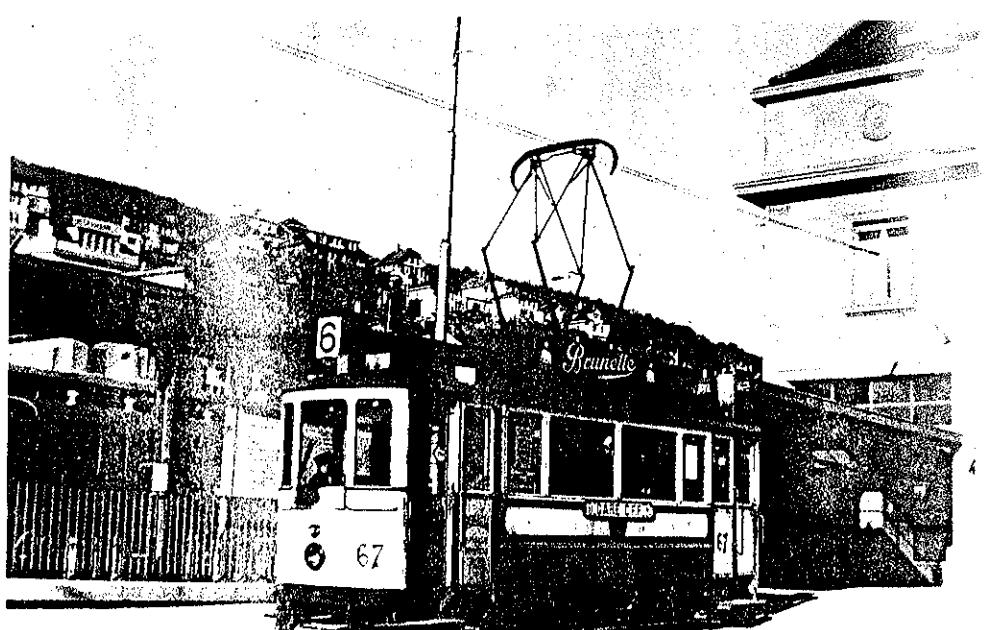
Ligne 6



Motrice 62, vers 1930



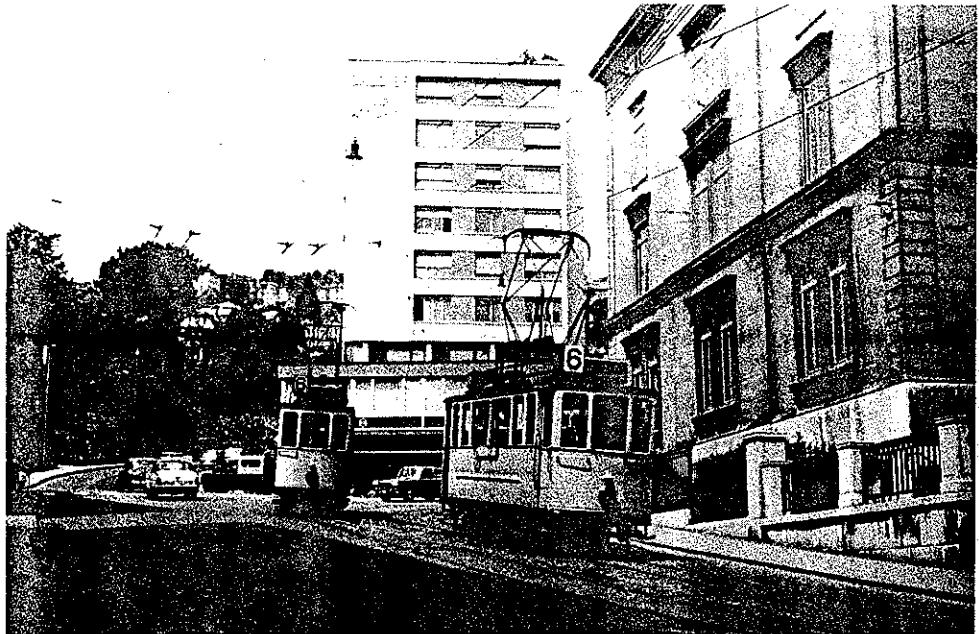
Reconstruction de la gare,
élargissement de l'avenue
de la double voie, 1931



En gare, motrice 67, dernière
voiture avec l'ancienne livr.
(20 février 1951)

Ligne 6

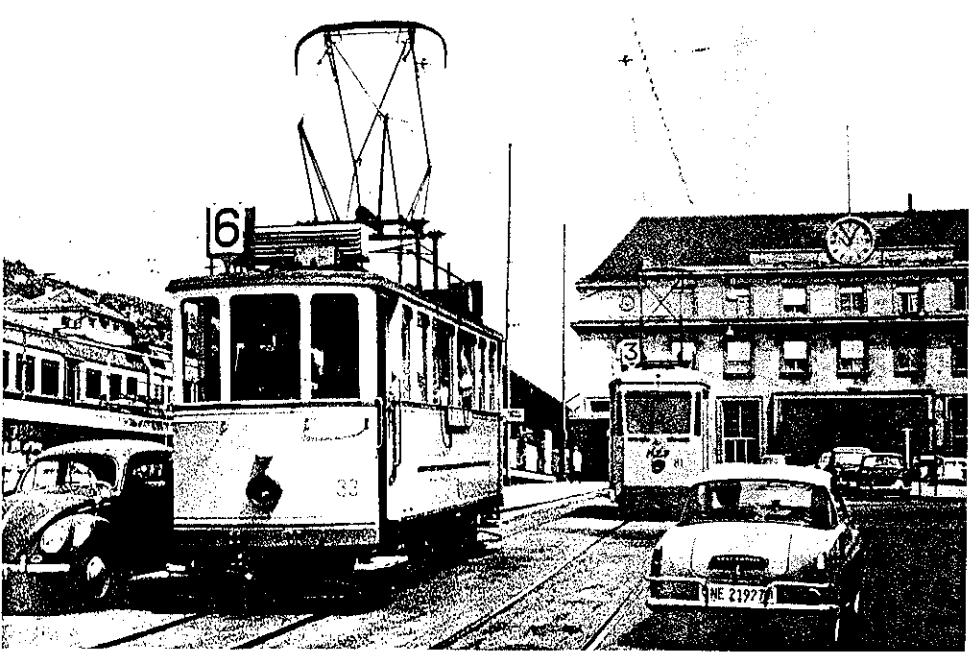
Terreaux, motrices 63 et 33
(1963)



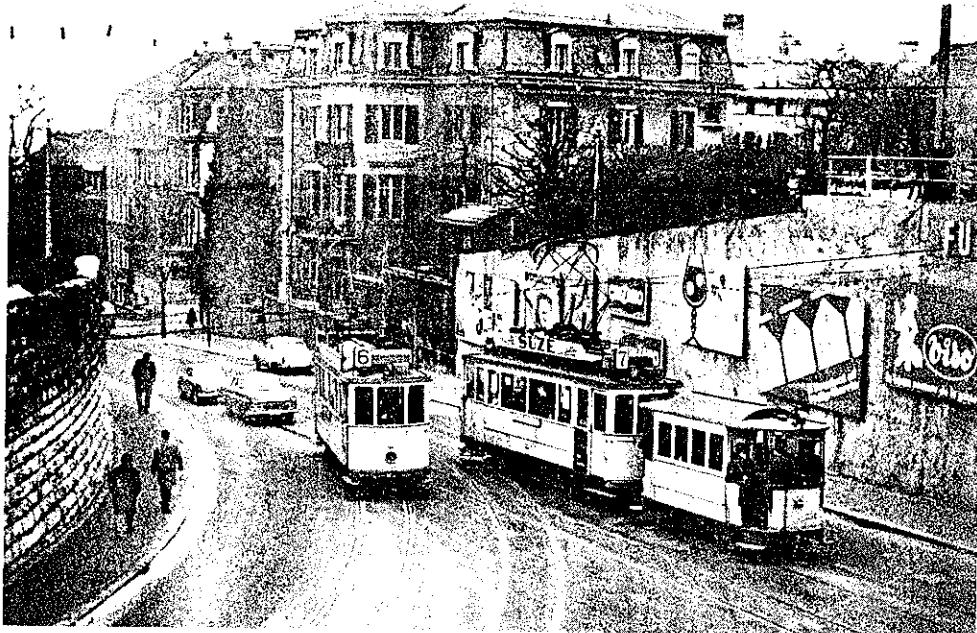
Terreaux, la motrice 32 s'engage
dans la rue de l'Hôpital, 1962



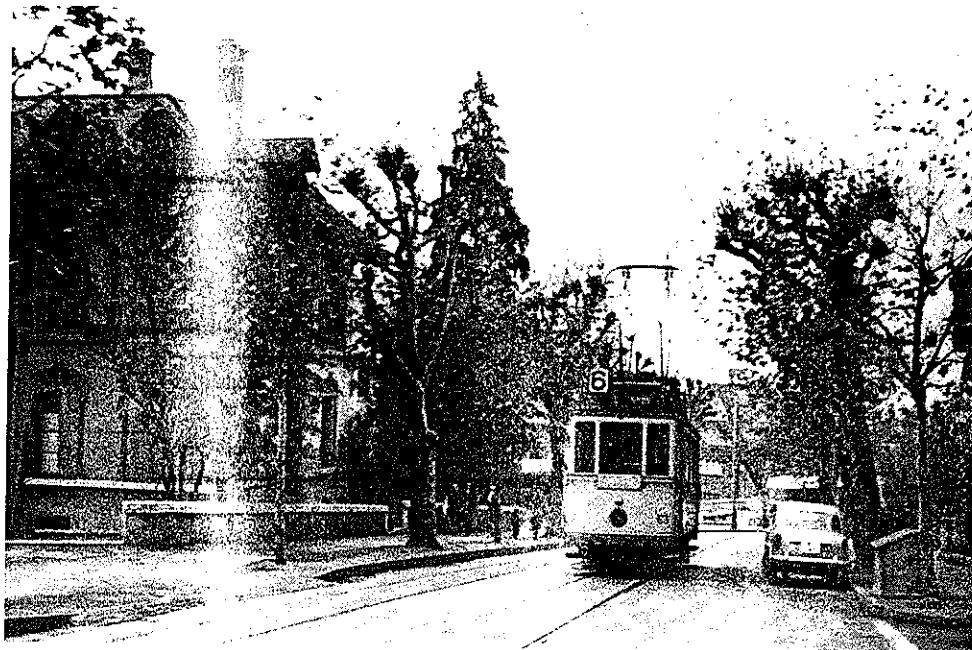
Motrices 33 et 81, cette dernière
assurant un service direct pour
militaires Colombier–Neuchâtel
gare, 1963



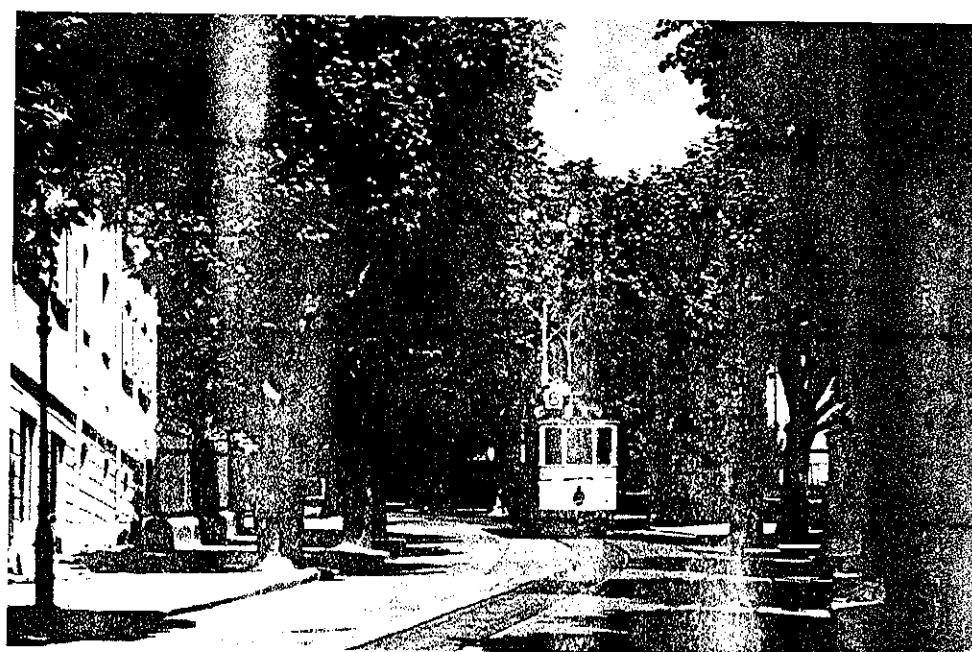
Ligne 6



Avenue de la Gare, bifurcation
lignes 6 et 7
(1964)



Avenue de la Gare, au niveau
rue Louis-Favre
Motrice 63
(1962)



Avenue de la Gare
Motrice 32
(HUW 1948)

Ligne 6

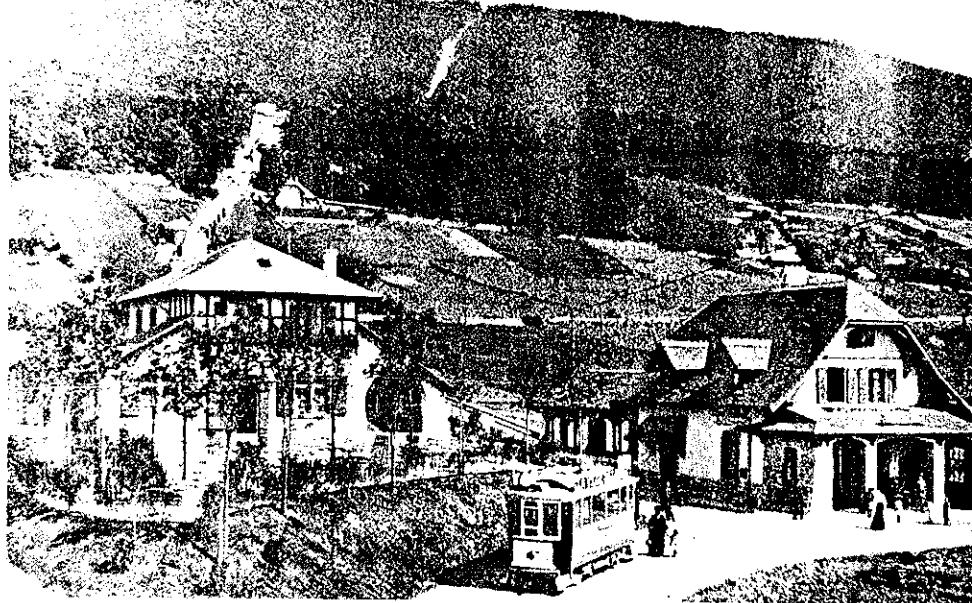


Les Terreaux,
motrice 33 fraîchement rénovée
(HUW 1948)

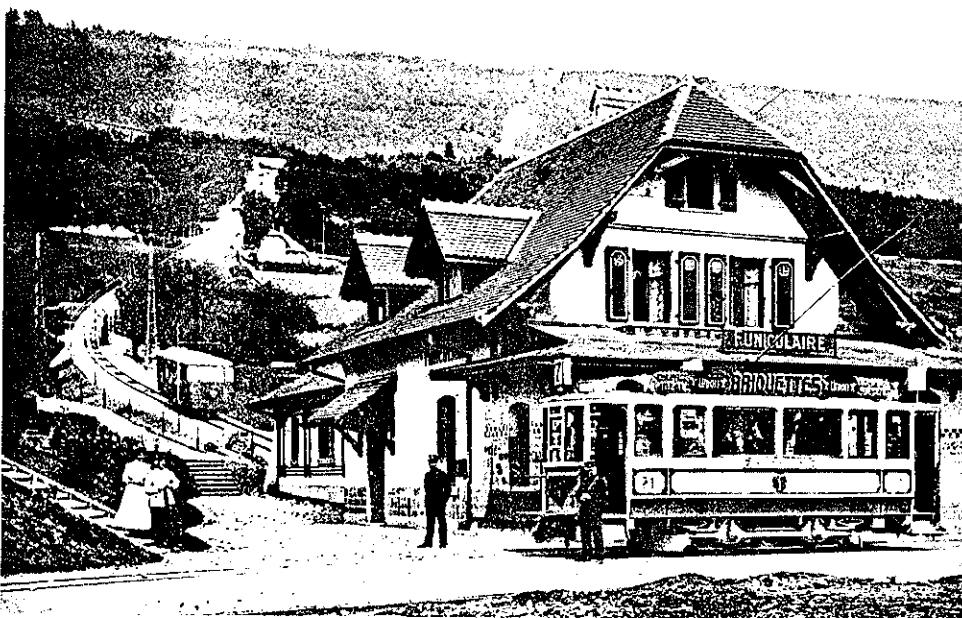


Les Terreaux,
motrice 63
(HUW 1948)

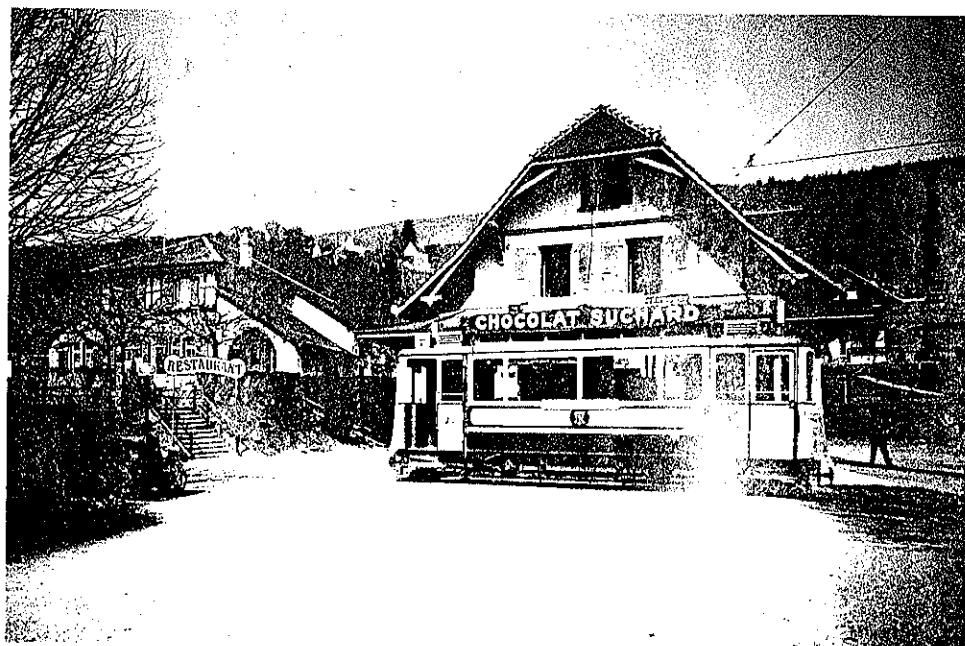
**Ligne 7
La Coudre
1910-1964**



Motrice 36 et station du funiculaire, 1910 (CP)



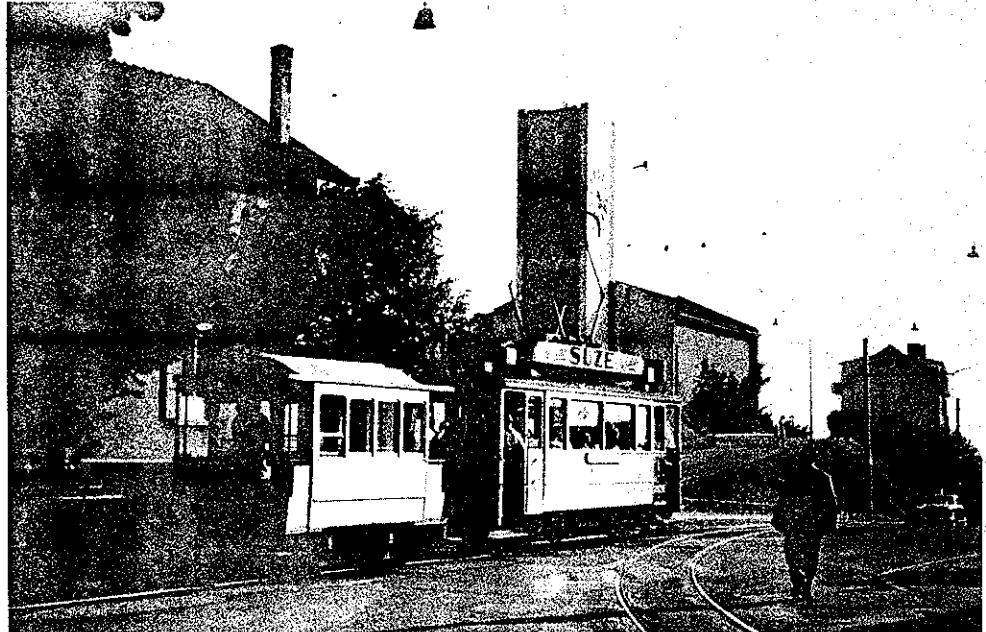
Motrice 31 avec filet porte-bagages devant la station, 1910 (CP)



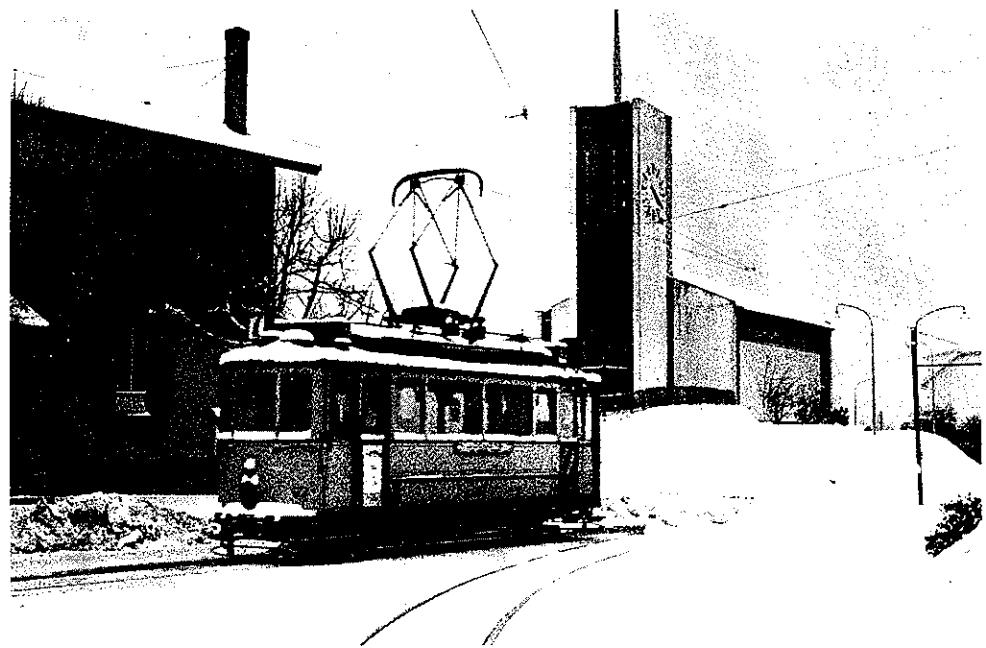
Motrice « 60 » au même emplacement, vers 1930 (CP)

Ligne 7

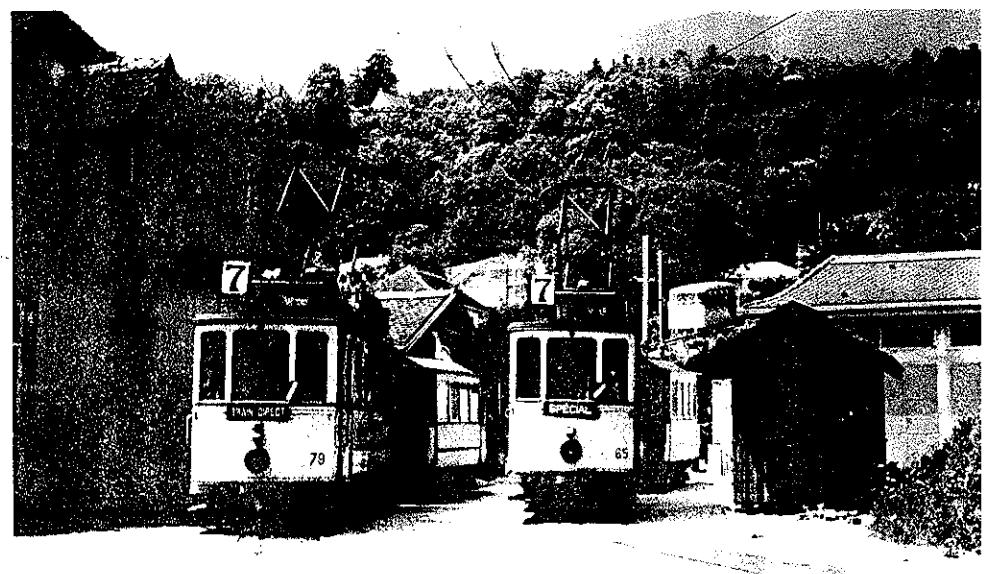
Temple de La Coudre et ancien collège
Motrice 65 et remorque 102
(1962)



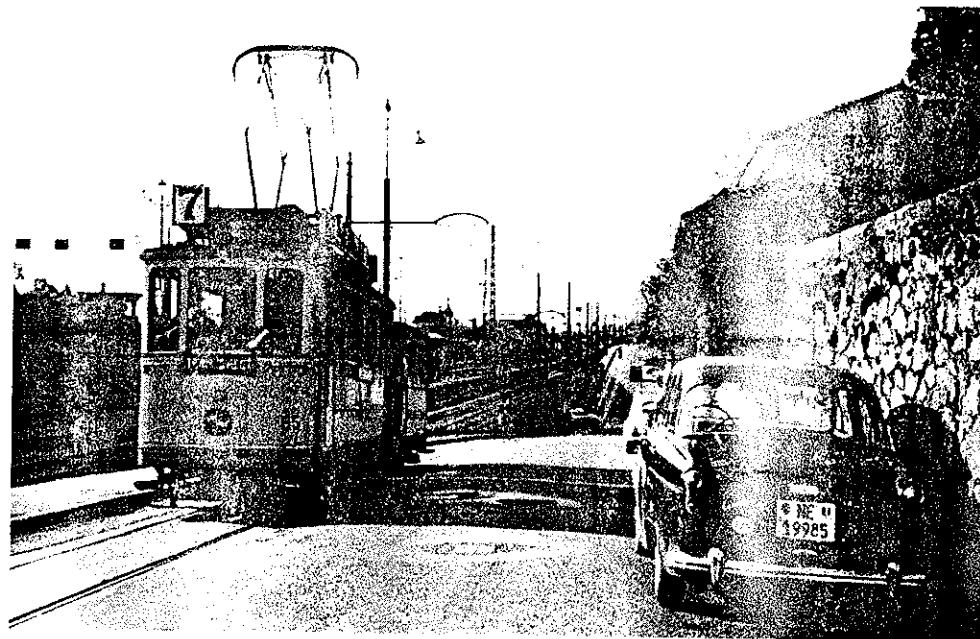
La Coudre. Motrice 63, 1963



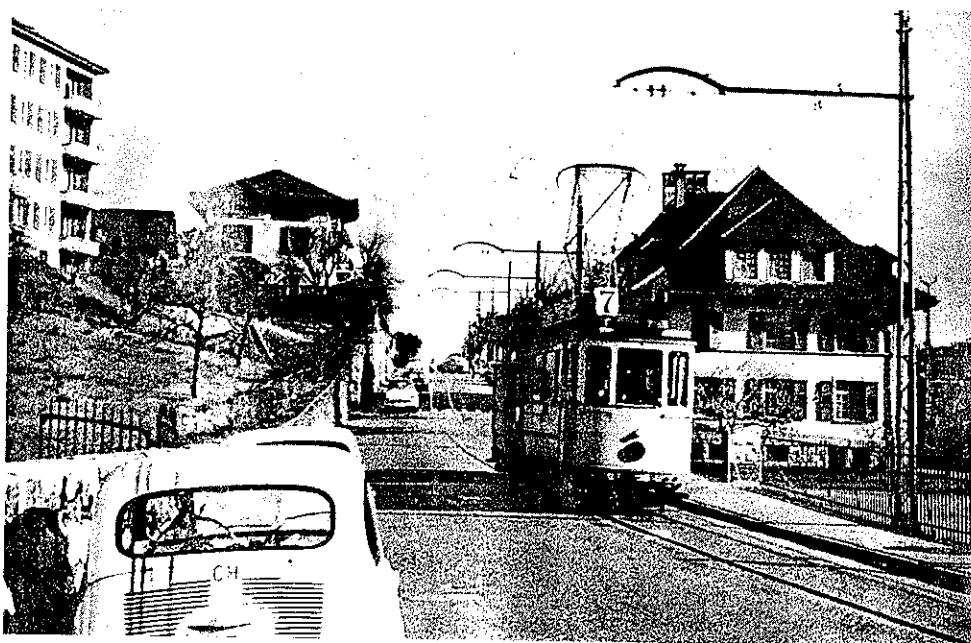
La Coudre, voies de garage à l'est
de la station du funiculaire
Motrices 79 et 65 avec remorques
«petites 100», 1964



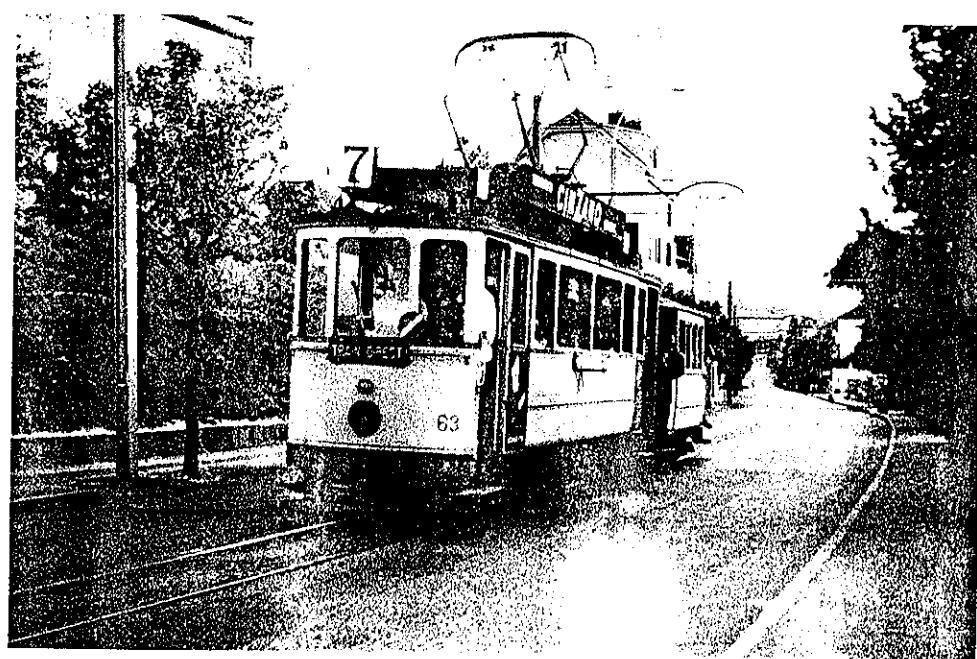
Ligne 7



Fahys, 1962



Fahys, 1962



La Coudre, avenue du Vignoble
1964)

Ligne 7

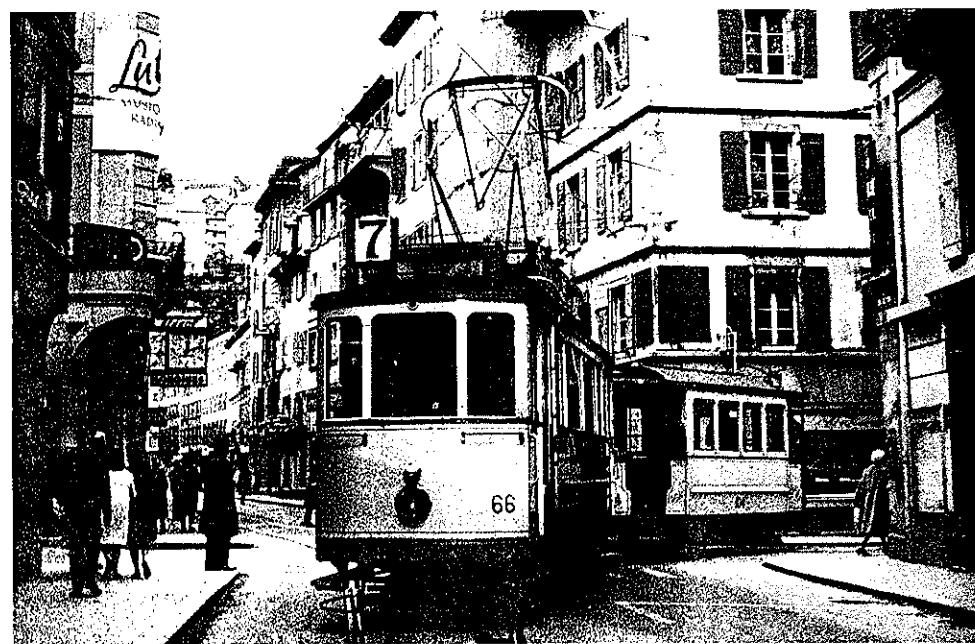
Rocher, tête de la double voie. La motrice 32 monte vide à Sainte-Hélène pour assurer une doublure au retour (1962)



Avenue de la Gare, ancienne maison qui a fait place à l'Eurotel Rame 79-103 (1962)



Croix-du-Marché, 1962



Funiculaire Ecluse—Plan

Longueur exploitée: 393 m, déclivité: 217 à 384%, écartement de la voie: 1 m, dénivellation: 110 m (Ecluse 441 m — Plan 551 m).

Doyen des transports urbains neuchâtelois, le funiculaire Ecluse—Plan est ouvert à l'exploitation le 26 octobre 1890. Les voitures présentent malheureusement des défauts telles qu'il sera nécessaire de les remplacer après une année de service déjà.

La situation financière n'étant pas brillante, l'entreprise est vendue aux TN en mai 1906. Le funiculaire subit dès lors d'importantes améliorations techniques:

1907 — Introduction de la traction électrique en remplacement du système hydraulique, avec suppression de la crémaillère de freinage. Mise en service de nouvelles voitures construites dans les ateliers TN sur châssis Von Roll. Vitesse de marche portée de 1 m à 1 m 50 à la seconde. Le personnel est réduit à un machiniste au Plan et à un agent par voiture au lieu de deux précédemment.

1922 — Le poste de machiniste est supprimé grâce à l'une des premières commandes à distance installée en Suisse.

1941 — Nouvelle commande automatique, vitesse portée de 1 m 50 à 3 m 50 à la seconde. Moteur électrique BBC alimenté en courant continu 600 V, puissance unihoraire 88 CV.

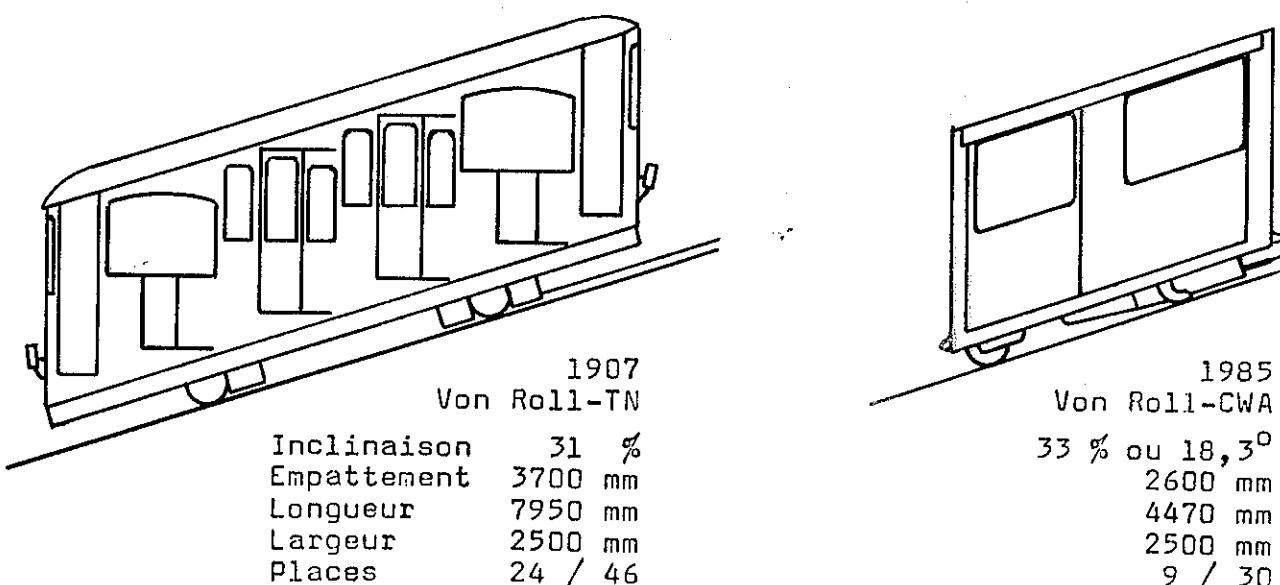
1962 — Modification permettant de circuler aux heures creuses avec une seule voiture desservie.

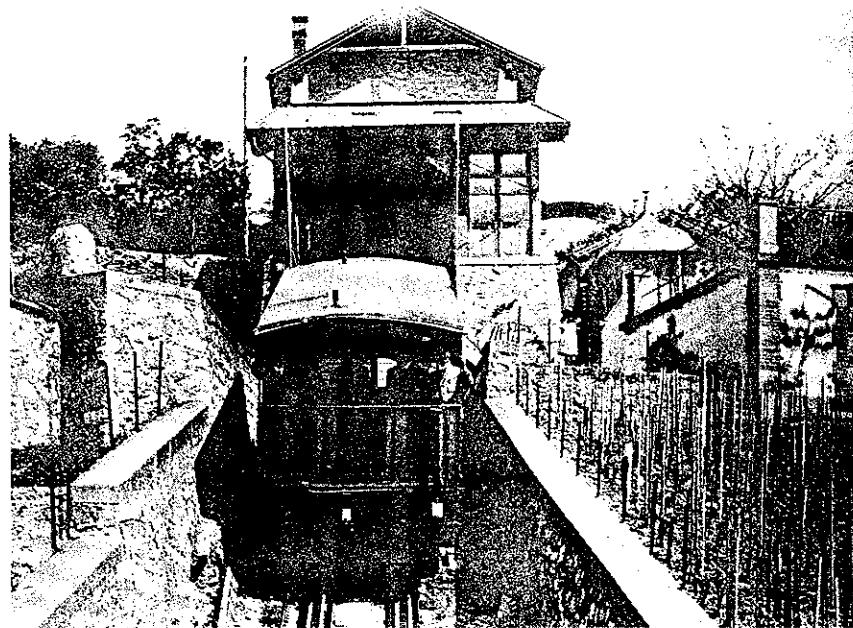
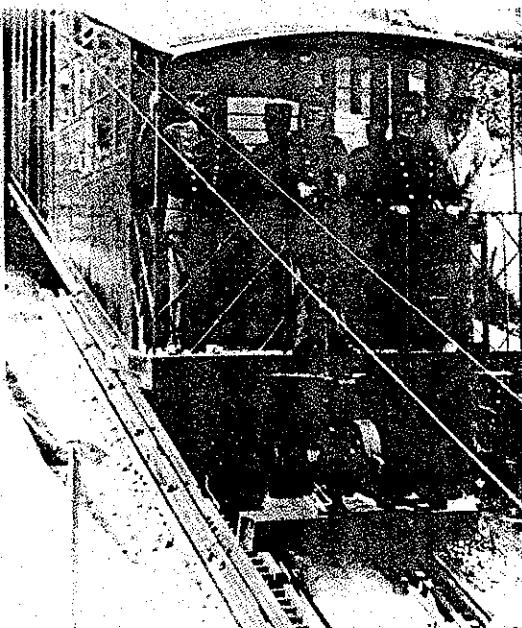
1975 — Nouvelle commande automatique du treuil, équipement 380 V, thyristors.

1979 — Service suspendu dès 19 h et le dimanche.

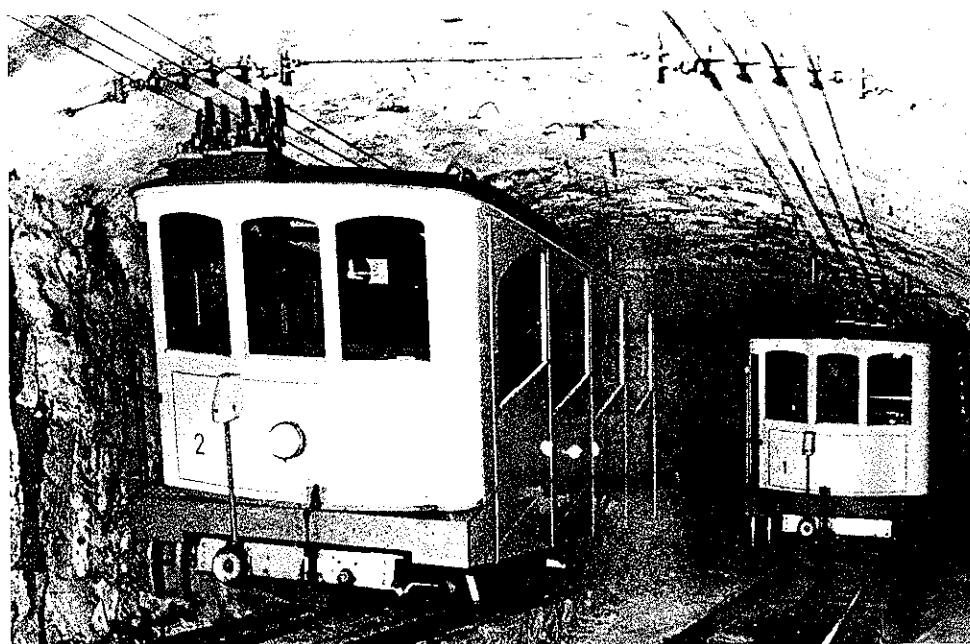
1981 — Reprise du service le dimanche.

1985 — Nouveau funiculaire automatique. Vitesse 4 m à la seconde. Dès le 7 septembre, service aux 10 minutes de 5 h 45 à 23 h 45 (dimanche dès 6 h 45).

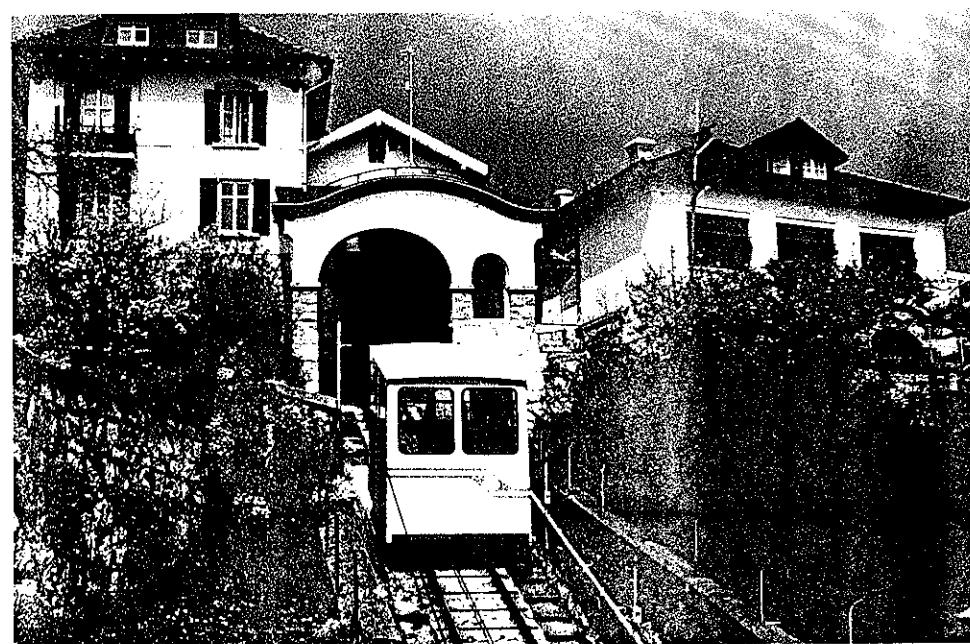




1890 – Funiculaire à contrepoids d'eau et crémaillère de freinage



1907 – Funiculaire électrique
(1962)



1985 – Funiculaire automatique
(15.4.1989)

Funiculaire de Chaumont

Longueur exploitée: 2091 m, déclivité: 145 à 460‰, écartement de la voie: 1 m, dénivellation: 570 m (La Coudre 517 m—Chaumont 1087 m).

En 1902, les diligences postales cèdent la place aux voitures de la Société des automobiles Neuchâtel—Chaumont, entreprise qui n'a pas poursuivi son activité par suite de résultats financiers insuffisants.

Un comité d'initiative obtient en 1904 la concession pour un funiculaire de la gare de Neuchâtel à Chaumont. Les difficultés techniques étant pratiquement insurmontables, le projet est modifié en 1907 en un tramway jusqu'à La Coudre, point de départ du funiculaire.

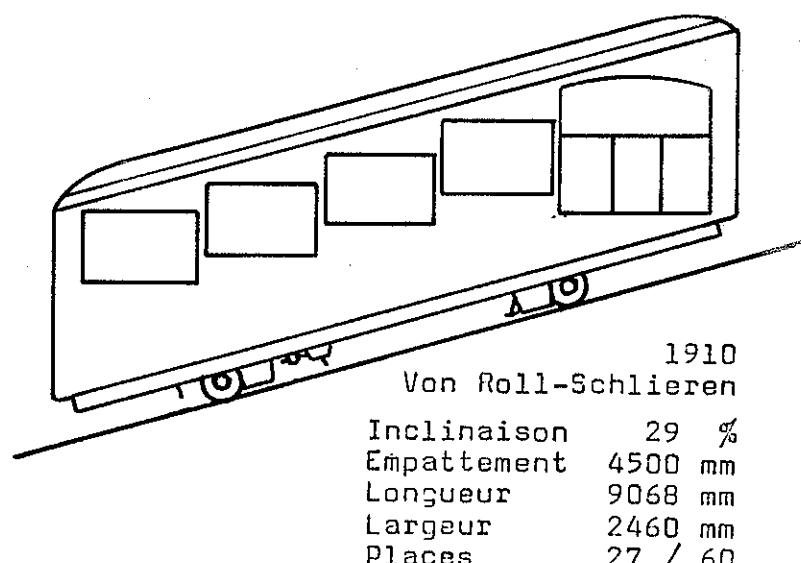
Construit par Von Roll, à Berne, le funiculaire de Chaumont est ouvert à l'exploitation le 17 septembre 1910.

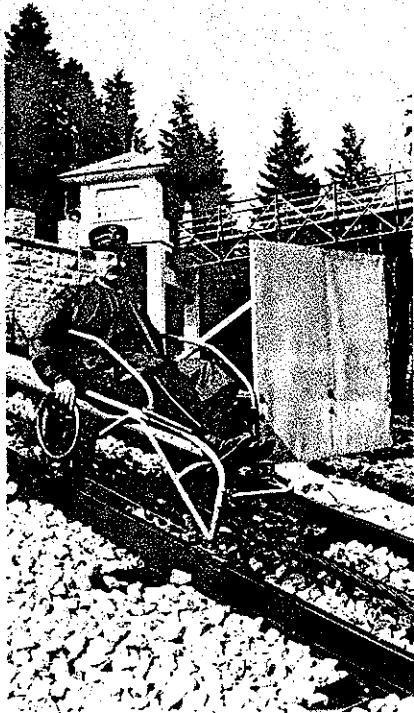
Entreprise autonome, le Chemin de fer Neuchâtel—Chaumont (NC) possédait également le tramway Sablons (bifurcation ligne 6) — La Coudre. L'exploitation était confiée aux TN, le funiculaire en régie, le tram étant pris à bail. Le NC a été racheté par les TN en 1943.

En 1945 a été mis en service un moteur neuf normalisé, courant triphasé 380 V 50 Hz, développant une puissance de 110 CV. La vitesse des voitures est de 2,9 m à la seconde (env. 10,5 km/h). En 1980, semi-automatisation, nouveau moteur à courant continu et commande à thyristors, (vitesse modulable de 0 à 3 m à la seconde).

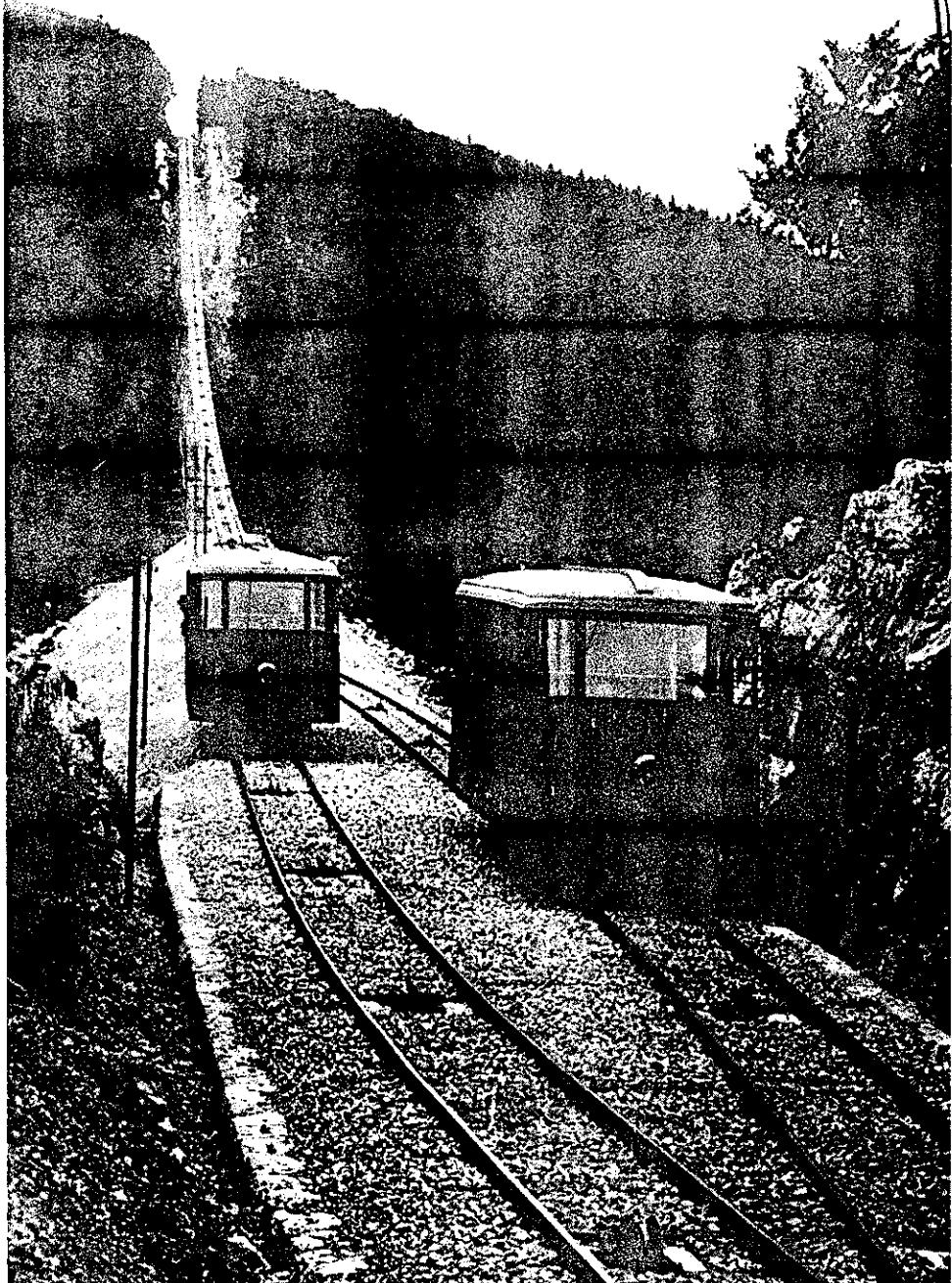
Couleur des voitures: brun en 1910, jaune en 1961, «pop» en 1980.

Equipée d'un puissant projecteur, la tour de Chaumont est inaugurée le 15 septembre 1912.

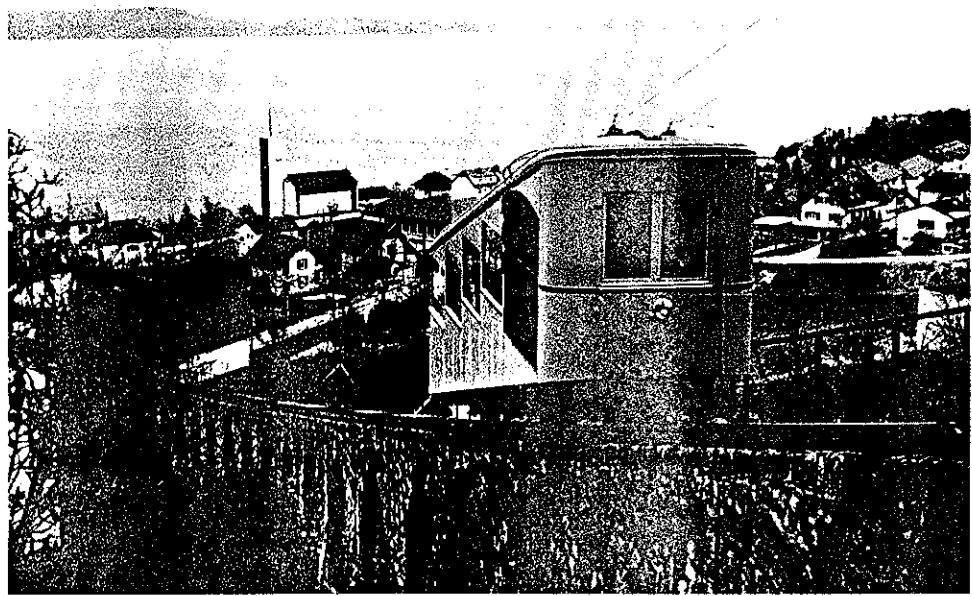




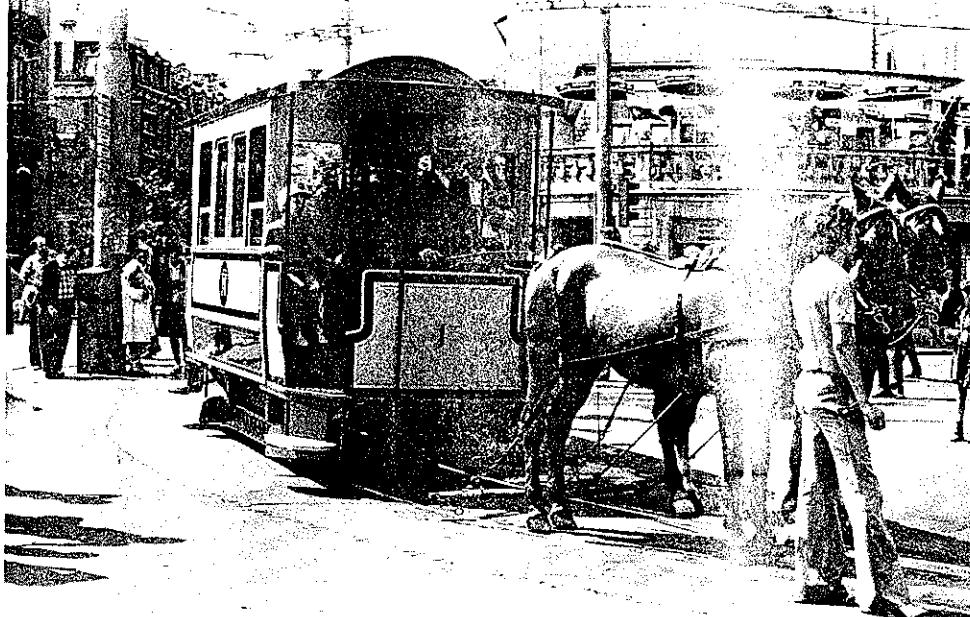
La « glisse », draisine à patins et voile de freinage (1910)



Le croisement, en aval de la « grande tranchée » où se situe la rampe max. de 460‰ (1910)



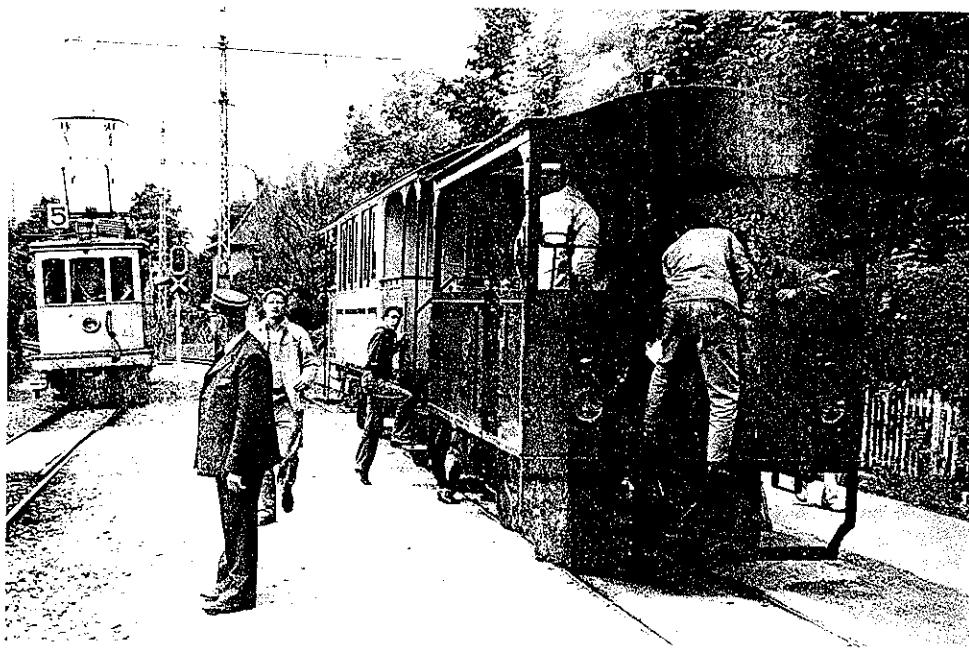
La Coudre (1962)



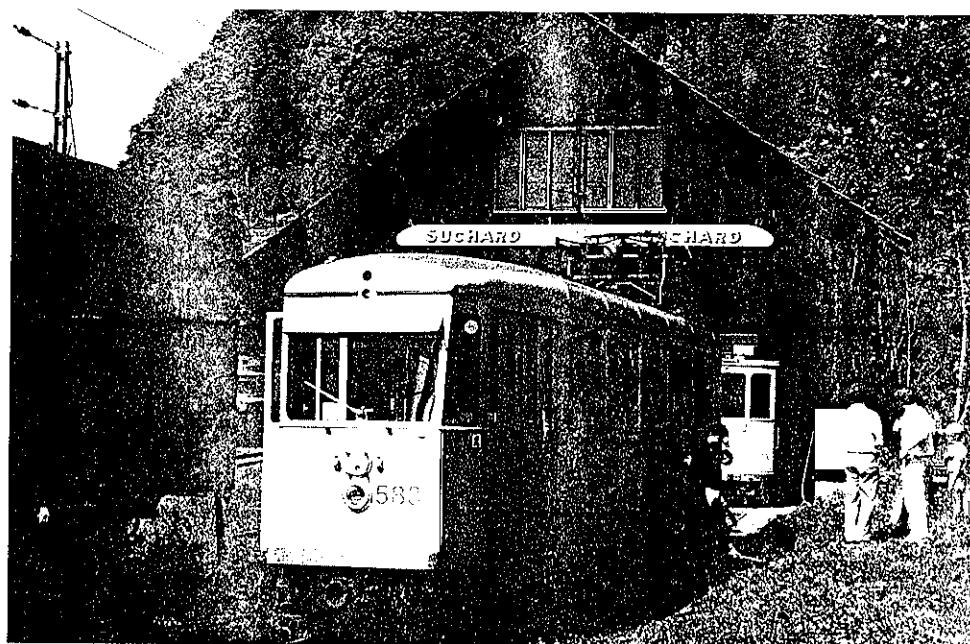
ANAT Association neuchâteloise des Amis du Tramway

Fondée en 1976, l'ANAT a pour but de conserver et d'entretenir le patrimoine tramway de Neuchâtel. Elle organise et se joint à des manifestations concernant les transports publics. Publication périodique: « La Manette ».

En juin et juillet 1976, un tram hippomobile a circulé entre Peseux et Corcelles, ainsi qu'en ville de Neuchâtel (place Pury-aiguille rue du Râteau) pour marquer la suppression du dernier tram dans le centre.



En juin 1981, la locomotive à vapeur n° 4 de l'ancienne ligne Rimini–Novafeltria et appartenant au Chemin de fer musée Blonay–Chamby (BC) a assuré des courses publiques sur la ligne 5. Elle remorquait la remorque TN 121 appartenant également au BC. Il s'agissait de fêter la mise en service du matériel Littoral.



N'ayant pas trouvé d'emplacement adéquat sur le Littoral, l'ANAT s'est retranchée en 1987 dans l'ancien dépôt CFF du Locle, en attendant des jours meilleurs...

Matériel conservé par l'ANAT:
motrices 45, 73, 583, 592;
remorques 112, 143.

La remorque n° 1 (ex-101,
à l'origine 5 puis 105) est conservée
par les TN.

Trolleybus

C'est en 1912 que ce moyen de transport fait son apparition en Suisse sur la ligne Fribourg—Farvagny. Ce service, assuré par des voitures Mercedes-Stoll, équipées de roues à bandages pleins, est abandonné en 1932. Mais par une curieuse coïncidence, c'est en cette même année que le trolleybus est introduit entre Lausanne et Ouchy. C'est un succès et le nouveau moyen de transport se développe rapidement sur de nombreuses lignes à forte déclivité. Après Lausanne, Winterthour en 1938 et Zurich en 1939, Neuchâtel est, le 16 février 1940, l'une des quatre villes suisses à disposer de trolleybus.

1940 — ligne 2 Place Pury—Clos de Serrières

Connaissant alors un trafic relativement faible et nécessitant d'importants travaux de renouvellement de voie, cette courte ligne de 2,3 km se prête admirablement à une conversion en service de trolleybus.

1949 — lignes 4 et 8 Neuchâtel—Valangin(—Cernier) et boucle des Parcs

Après la création de la chaussée de la Boine (déclivité 120%), le parcours de la boucle des Parcs est ouvert à l'exploitation le 21 mai. Les quartiers nouvellement desservis par cette ligne 8 connaissent dès lors un développement réjouissant.

Le 1^{er} juillet, la liaison directe par trolleybus est assurée entre Neuchâtel et Cernier en remplacement du tramway Neuchâtel—Valangin et de l'autobus Valangin—Boudévilliers—Cernier. Le trolleybus ayant déjà été introduit l'année précédente entre Les Hauts-Geneveys et Villiers, le Val-de-Ruz dispose d'un système de transport homogène et rationnel. Les voitures vertes de la Compagnie des transports du Val-de-Ruz (VR) et les trolleybus jaunes des TN exploitent en communauté le parcours Neuchâtel—Valangin—Cernier (12 km). Des trolleybus VR assurent des courses directes Neuchâtel—Villiers (18 km). Cette communauté de transport unique en Suisse pour des trolleybus sera convertie en service d'autobus en 1969.

1957 — ligne 1 Neuchâtel—Saint-Blaise

Pénétrant à Saint-Blaise, les trolleybus s'adjugent l'une des lignes les plus importantes du réseau neuchâtelois. La jonction avec la ligne 2 permet de créer la grande diagonale Saint-Blaise—Serrières (8 km).

1964 — lignes 6 et 7 Centre—Gare CFF et Centre—La Coudre

L'état de vétusté du tramway (matériel roulant et installations fixes) a motivé une modernisation qui a été exécutée sous forme de conversion en trolleybus, solution appropriée compte tenu du trafic à assurer et des déclivités du parcours.

1969 — ligne 7 prolongée de La Coudre à Hauterive — ligne 4 convertie en service d'autobus

Avec cette extension de la ligne 7, le trolleybus pénètre au cœur du village d'Hauterive, commune qui dispose par ailleurs d'un arrêt sur la ligne 1: Port d'Hauterive, anciennement « Dernier Batz ».

Avec approximativement une course toutes les heures, le trafic de la ligne 4 ne justifie guère un service de trolleybus. Ainsi, et face à divers travaux d'aménagement du réseau routier qui auraient nécessité d'importants remaniements aux lignes de contact, dont tous les poteaux en bois de la section VR devaient par ailleurs être remplacés à brève échéance, le trolleybus a cédé le pas à l'autobus. Entre Les Hauts-Geneveys et Villiers, le service de trolleybus a été maintenu jusqu'au 14 avril 1984 au moyen de voitures rénovées provenant des réseaux de Berne et de Genève.

1975 – ligne 2 (1 Ouest) prolongée à Serrières

Ce nouveau tronçon s'étend sur 290 m.

1976 – ligne 3 Neuchâtel—Cormondrèche

Dès le 30 août, les trolleybus circulent entre Neuchâtel et Cormondrèche par l'itinéraire de l'ancien trolleybus N° 4 (chaussée de la Baine, les Parcs, Vauseyon). Le parcours définitif est mis en service le 3 décembre.

1978 – ligne 1 prolongée de Saint-Blaise à Marin

Le nouveau tronçon mesure 2038 m. Le trolleybus y remplace la navette autobus introduite en 1975. En 1981, la ligne Serrières-Marin a été scindée à la place Pury, de manière à offrir la cadence de 10 minutes entre Neuchâtel et Marin. Il était nécessaire de concentrer sur ce tronçon les trolleybus articulés, alors que la section place Pury-Serrières était parcourue par des trolleybus avec remorque. La situation s'est normalisée en 1984, après la livraison de douze nouveaux trolleybus articulés.

Particularités techniques

L'alimentation est assurée, comme sur les tramways, en courant continu 630 V. La ligne de contact est du type Furrer & Frey.

La ligne 1 dispose d'un terminus intermédiaire à Monthey-gare/gare-tinoire — avec boucle et emplacement permettant de rassembler les nombreux bus nécessaires pour la sortie des manifestations agricoles — ; il n'est plus guère utilisé depuis la fermeture de la gare/gare-tinoire en 1986. En revanche, la boucle de Saint-Blaise est toujours utilisée pour des doublures. Sur la ligne 7, l'ancien terminus de La Châtre a conservé sa boucle. À Peseux, la boucle des Uttins est utilisée par des doublures.

Dépôts

Les trolleybus sont garés dans le dépôt principal de Yverdon et dans ses annexes construites en 1949 et 1977. Une remise pour six trolleybus a été construite aux Bassettes, à cheval sur les communes d'Hauterive et de Saint-Blaise. Elle a été réceptionnée le 8 octobre 1969.

A Corcelles, le dépôt de Porcena a été inauguré le 20 octobre 1978.

compagnie des transports en commun de neuchâtel et environs

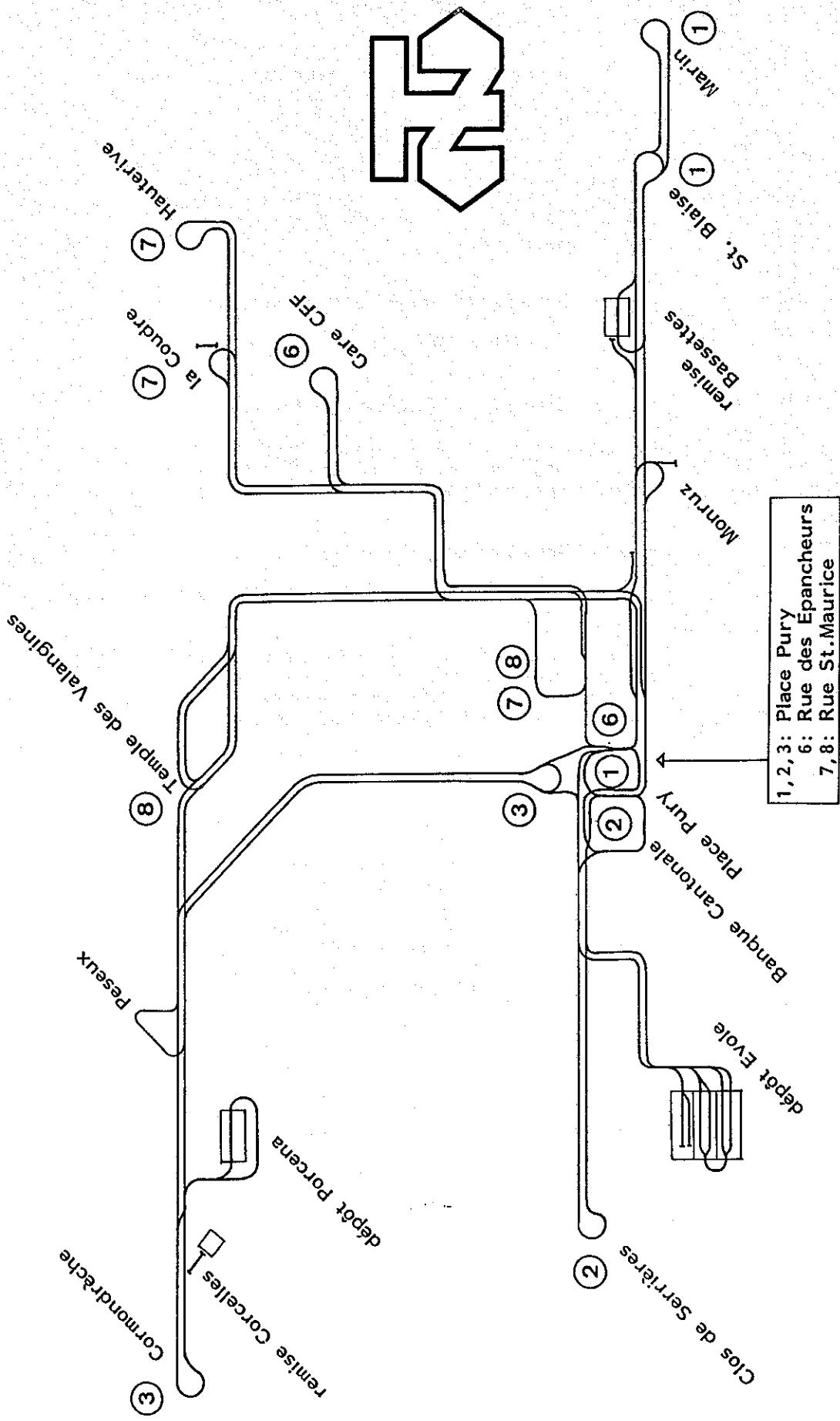
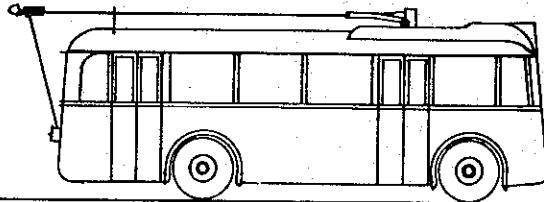


Schéma des lignes trolleybus (Gert Aberson, 1982)

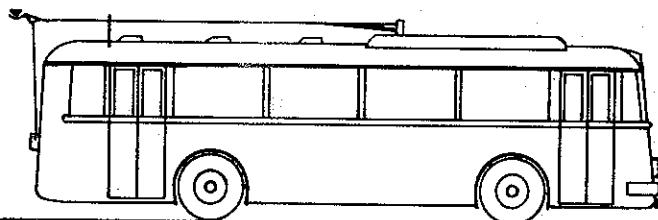
TN - NEUCHATEL

TROLLEYBUS



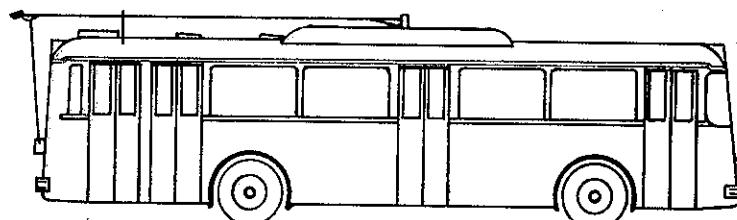
TN 1-3 1940

Saurer-Eggli-BBC
Moteur 48 kW= 65 ch
Longueur 8000 mm
Largeur 2200 mm
Empattement 4200 mm
Tare 6100 kg
Places 18 / 50
V max. 45 km/h



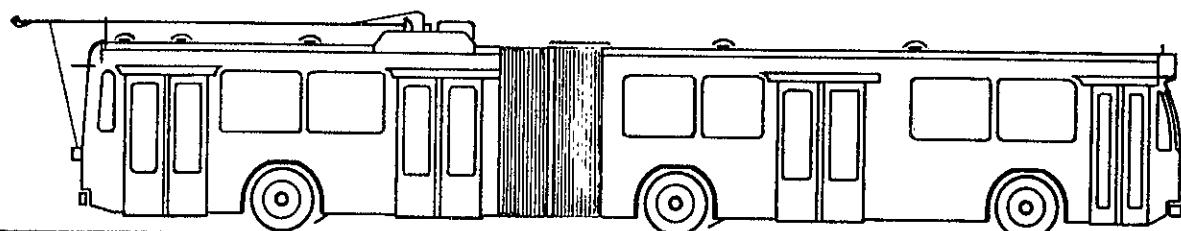
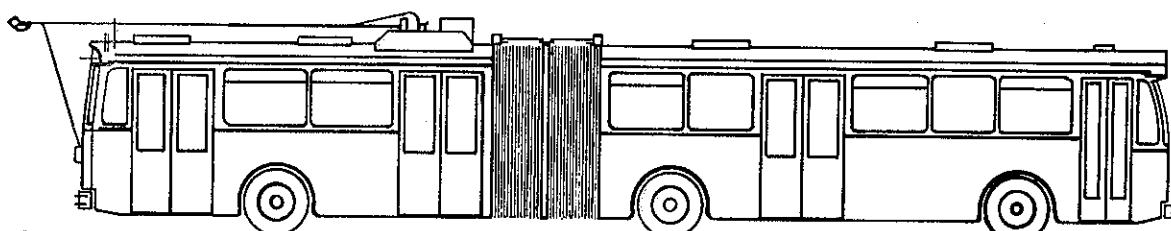
TN 11-17* 1949

Saurer-Sécheron
Moteur 100 kW=136 ch
Longueur 10000 mm
Largeur 2400 mm
Empattement 4700 mm
Tare 9300 kg
Places 25 / 61
V max. 65 km/h



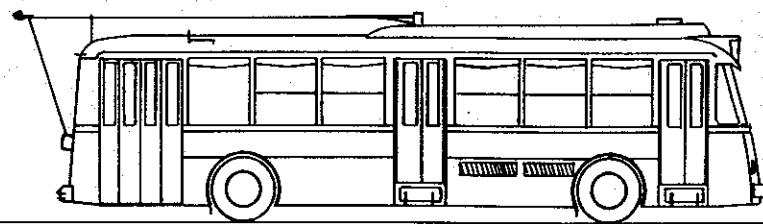
TN 21-30* 1956-57
TN 31-40* 1964

Saurer-Hess-Sécheron
Moteur 110 kW=150 ch
Longueur 11000 mm
Largeur 2400 mm
Empattement 5400 mm
Tare 9800 kg
Places 27 / 77
V max. 60 km/h

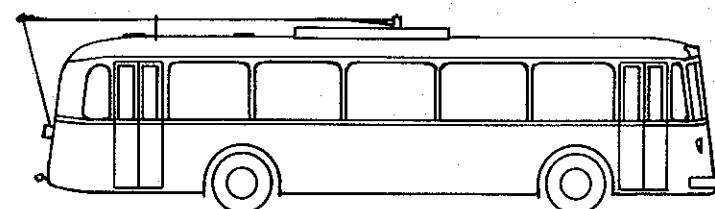


SJ 1988

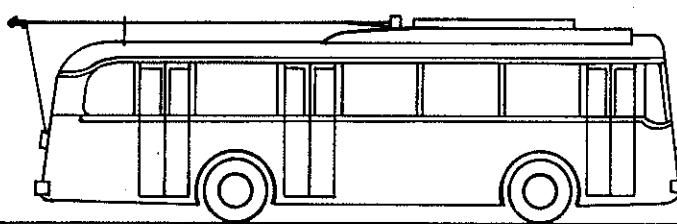
AUTRES TROLLEYBUS AYANT CIRCULÉ A NEUCHATEL



VR 1-5 1948
 Caproni-BBC
 Moteur 93 kW=127 ch
 Longueur 11290 mm
 Largeur 2400 mm
 Empattement 5700 mm
 Tare 10340 kg
 Places 31 / 70
 V max. 60 km/h



Zurich 51-53 1939
 =VR 11-12, TN 6 (1951)
 Saurer/FBW-Tüscher-MFO
 Moteur 81 kW=110 ch
 Longueur 10500 mm
 Largeur 2400 mm
 Empattement 5200 mm
 Tare 8370 kg
 Places 26 / 68
 V max. 50 km/h



Berne 13-17 1942
 =TN 7-10*, VR 31 (1967)
 13-16 FBW-Gangloff-BBC
 17 Saurer-Ramseier-MFO
 Moteur 81 kW=110 ch
 Longueur 10330 mm
 Largeur 2400 mm
 Empattement 4750 mm
 Tare 8570 kg
 Places 22 / 70
 V max. 50 km/h

← Trolleybus articulés

TN 51-60* 1976

FBW-Hess-BBC

Moteur 1x166 kW=225 ch
 Longueur 17400 mm
 Largeur 2500 mm
 Empatt. 5500+6200 mm
 Tare 15500 kg
 Places 42 / 152
 V max. 60 km/h

TN 161-172 1983/84

FBW-Hess-BBC

Moteurs 2x100 kW=272 ch
 Longueur 17510 mm
 Largeur 2500 mm
 Empatt. 5500+6200 mm
 Tare 17440 kg
 Places 44 / 150
 V max. 60 km/h

Observations

* Dès 1980, numéros TN 107-110, 111-117, 121-130, 131-140, 151-160.

Zurich 51 (carr. Saurer) légèrement différent de 52-53 (carr. Tüscher).
 TN 6 provis. TN 21 (de 1951 à 1955).
 Berne 13-16 = TN 7, 10, 8, 9.
 Les trolleybus VR 32-34 (ex-Genève) n'ont pas circulé à Neuchâtel.

Etat au 1.1.1989:

121-140 jaunes (oranges dès 1976-78:
 122, 123, 125, 126, 128)
 151-160 oranges
 161-172 jaunes

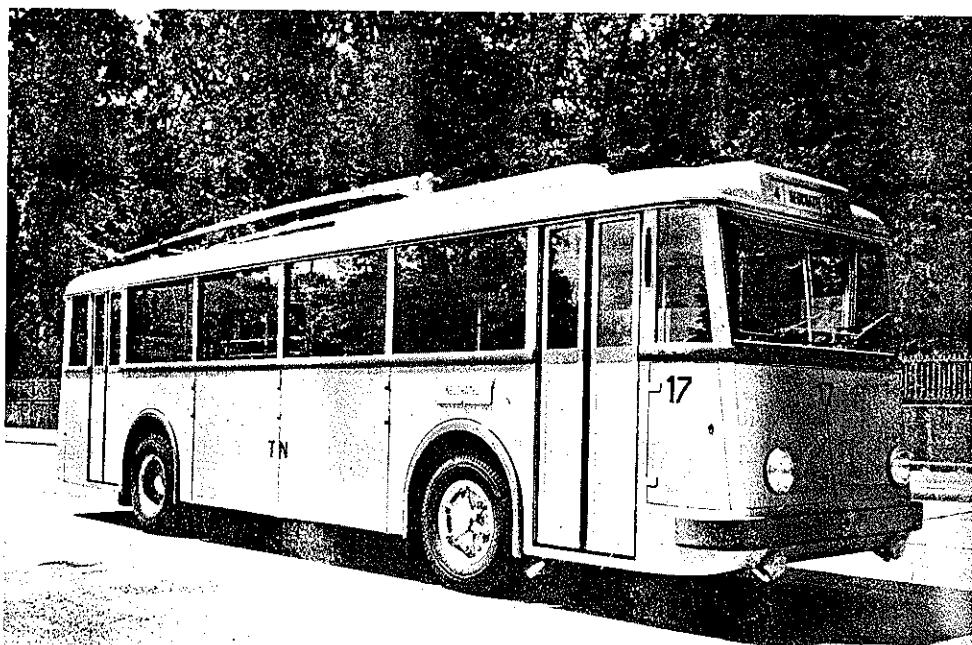
Hors service: TN 1-3 1968-69,
 6 1977 à Tram Museum Zurich,
 107-110 1982-84 (107 à Tram Verein Bern),
 111-117 1982-84, VR 1-5 1969-75,
 VR 11-12 1970, 1980; VR 31 1984.

SJ 1989

Trolleybus



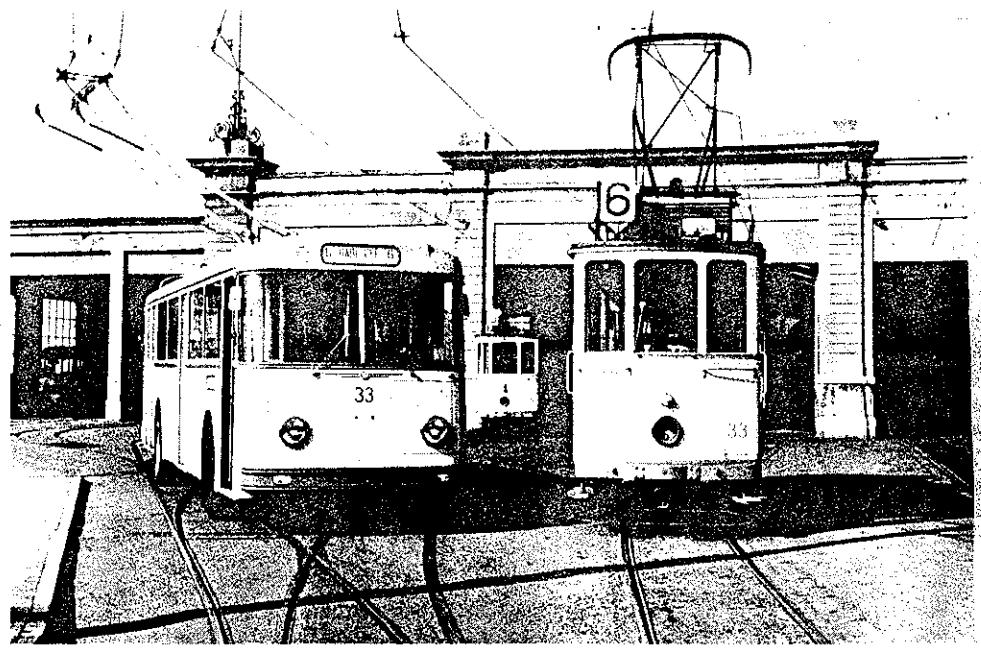
Série 1-3 de 1940, Les Sa.
(21 janvier 1969)



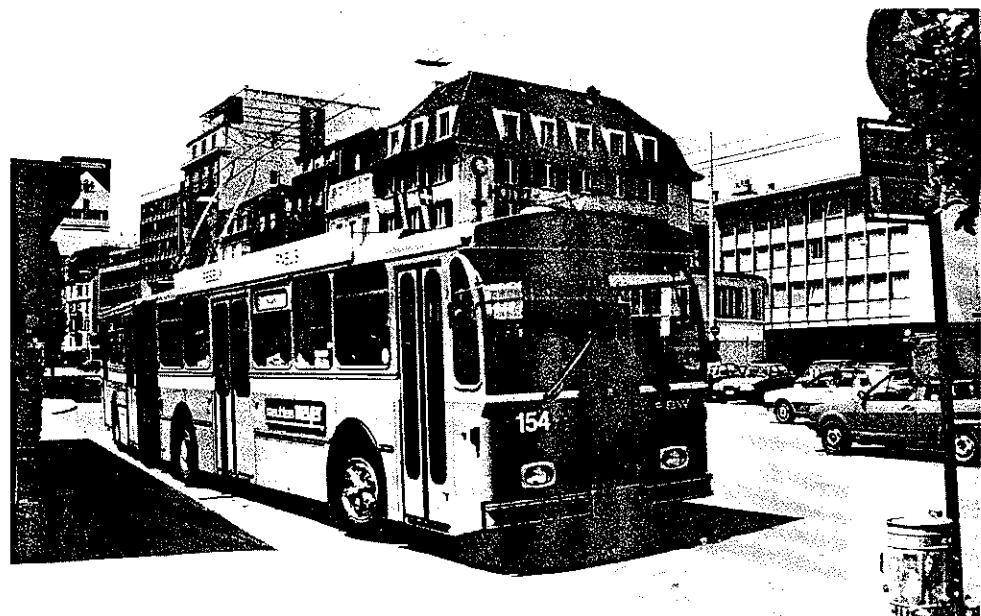
Série 11-17 de 1949



Trolleybus 1, 6, 11, 21
Dépôt Evoie, 1962



Série 21-40 de 1956-1964
33 et 33, dépôt Evole, 1964



Série 151-160 de 1976
Neuchâtel Poste
(8.6.1989)

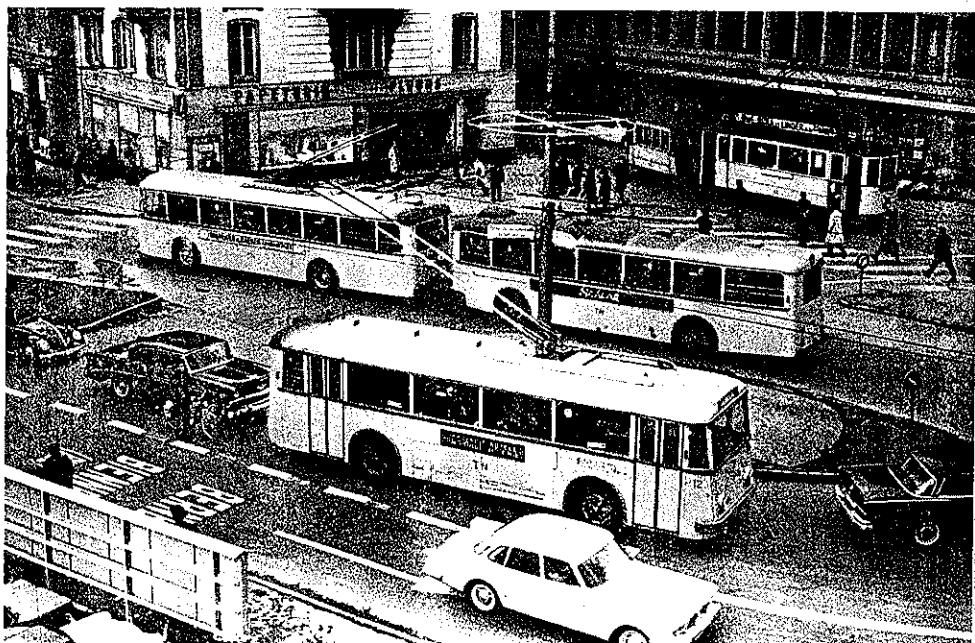


Série 161-172 de 1983-84
Hauteville
(8.6.1989)

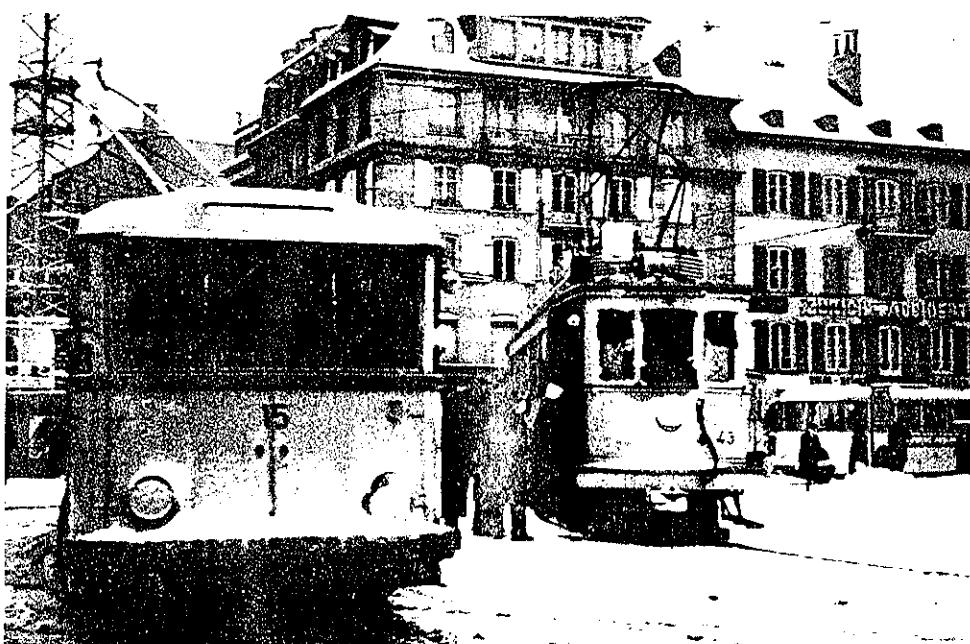
Trolleybus Neuchâtel c



Autobus 801 (Acacias)
et trolleybus 138 (Gare)
Carrefour rues du Bassin
Epancheurs–Saint-Hono
(18.2.1989)



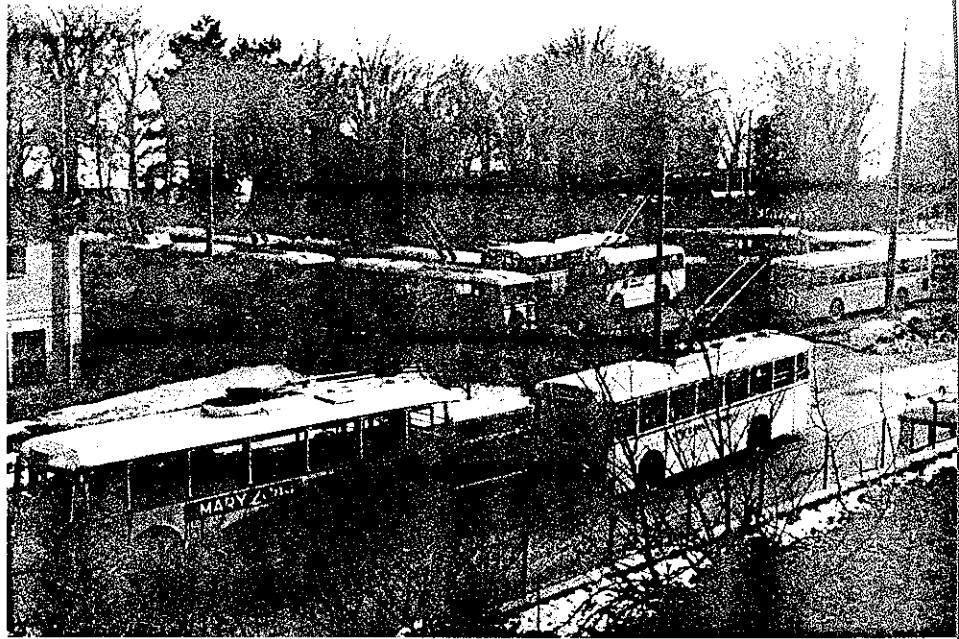
Trolleybus 21-30 avec re
181-182 sur ligne 1-2,
trolleybus 12 sur ligne 8
Place de la Poste
(1962)



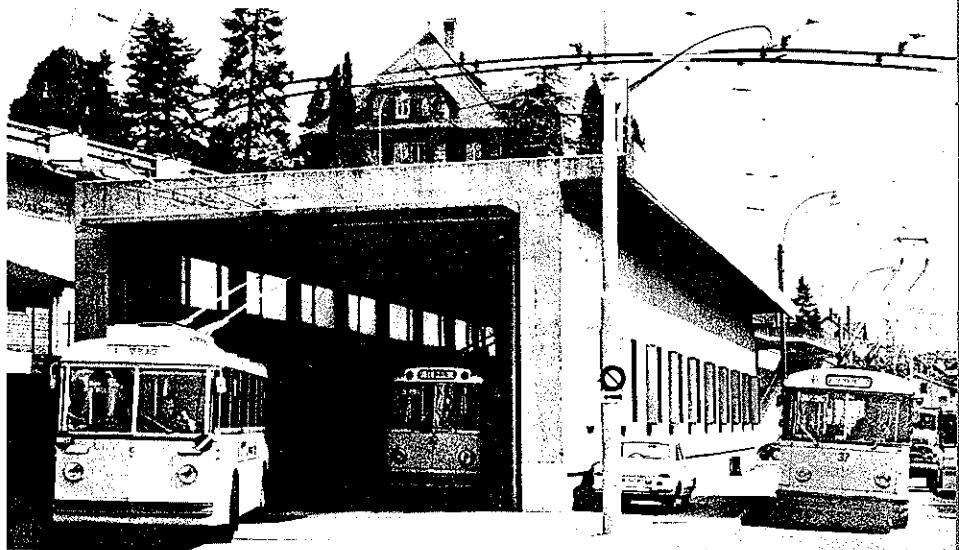
Trolleybus 15 sur ligne 8
motrice 43 sur ligne 5
Place Pury
(1962)

Trolleybus Ligne 1

Boucle de Monruz lors d'un match de hockey sur glace (1963)



Dépôt des Basslettes
Trolleybus 9, 22 et 37 (1968)



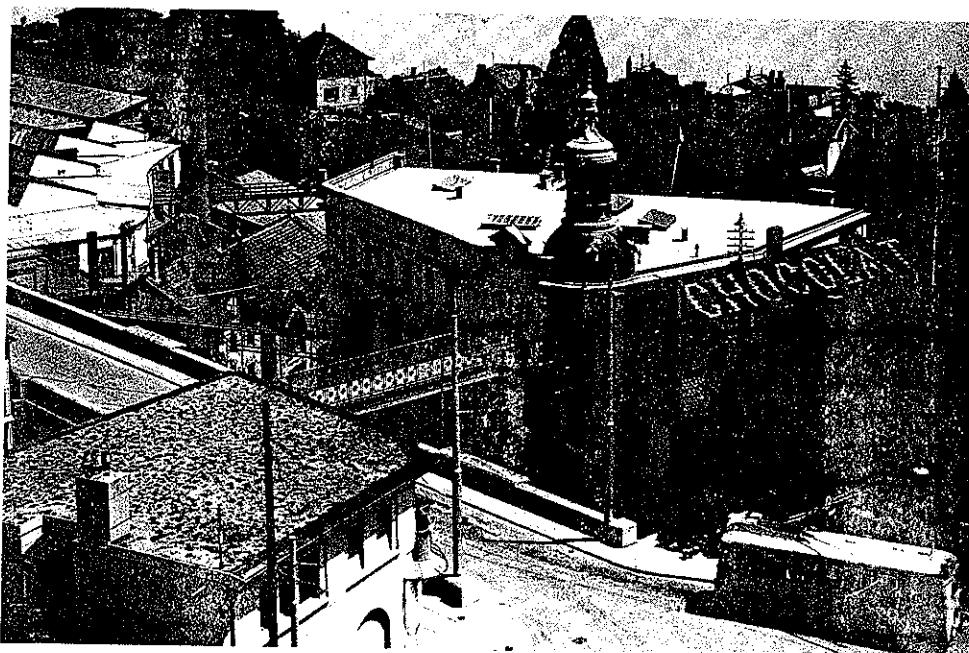
Saint-Blaise, passage inférieur sous la ligne Berne–Neuchâtel
Trolleybus 158 (8.5.1982)



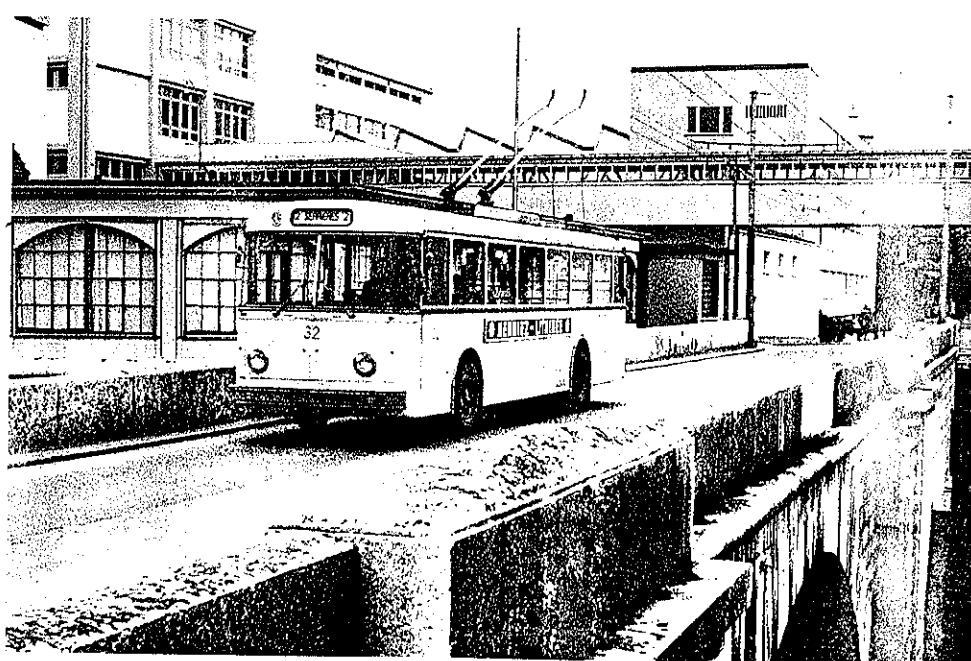
Trolleybus Ligne 2 (1 c)



Trolleybus 2 et motrice !
(1940)



Serrières
Terminus de 1940 à 19.
Trolleybus 3
(CP, vers 1945)



Serrières, pont Berthier
Trolleybus 32
(12.3.1972)

Trolleybus Ligne 3



Cormondrèche, terminus
Trolleybus 162 et 138
(9.6.1989)



Corcelles, passage inférieur sous
la ligne Neuchâtel-La Chaux-de-
Fonds
Trolleybus 171
(9.6.1989)



Corcelles
Dépôt de Porcena
Trolleybus 125 et 171
(9.6.1989)

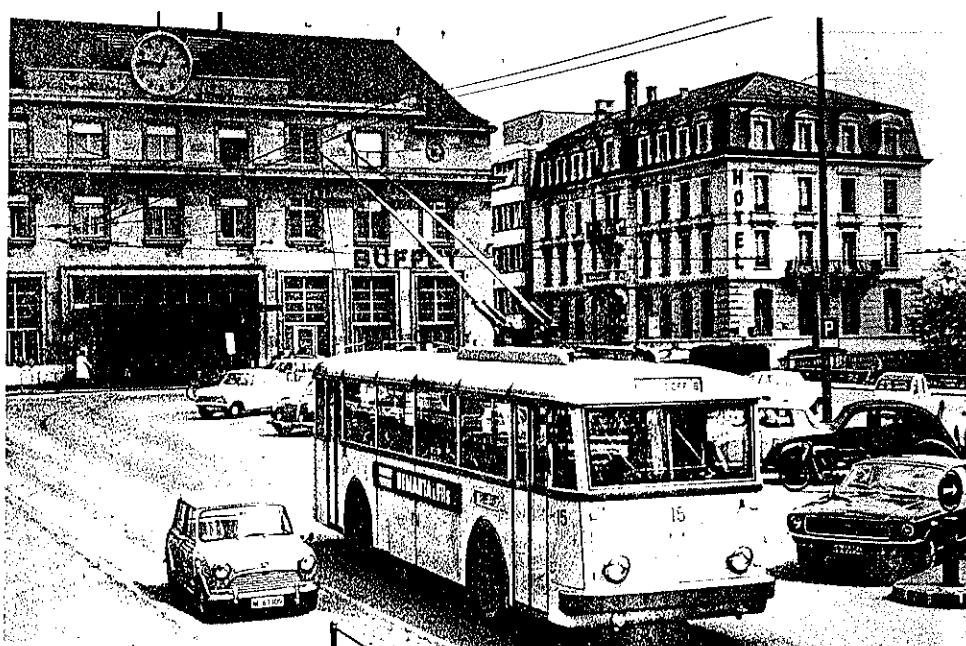
Trolleybus Lignes 4 et



Valangin
Trolleybus 27
(1962)



Cernier
Trolleybus TN 25 et VI
(1962)



Neuchâtel gare
Trolleybus 15
(1970)

Trolleybus Ligne 7



La Coudre
Trolleybus 14 et 6 (ex-Zurich)
(1965)



Hauterive
Inauguration La Coudre—Hauterive
Trolleybus 36 et 39
(15.2.1969)

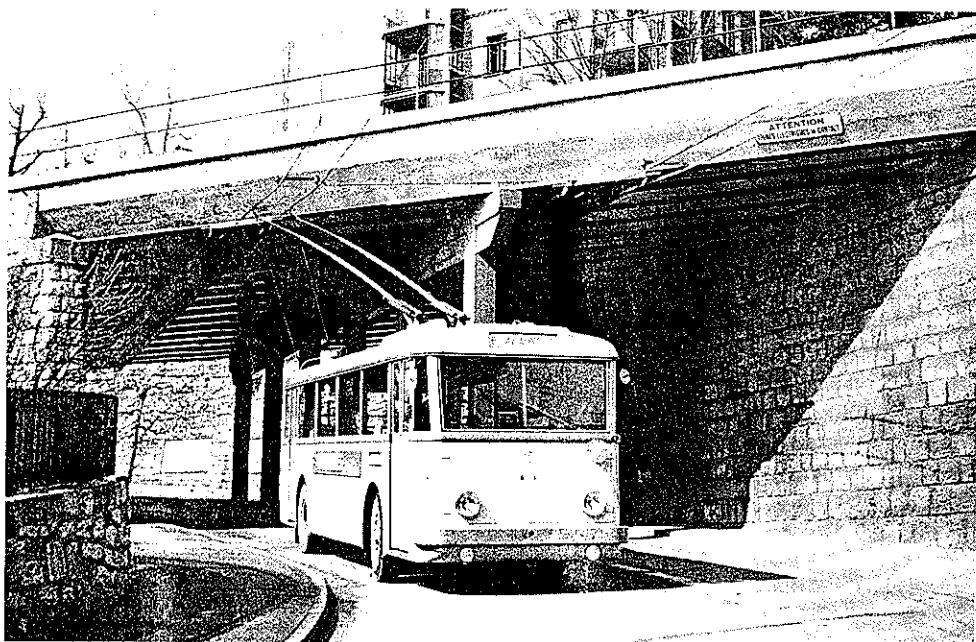


Hauterive
Trolleybus 162
(8.6.1989)

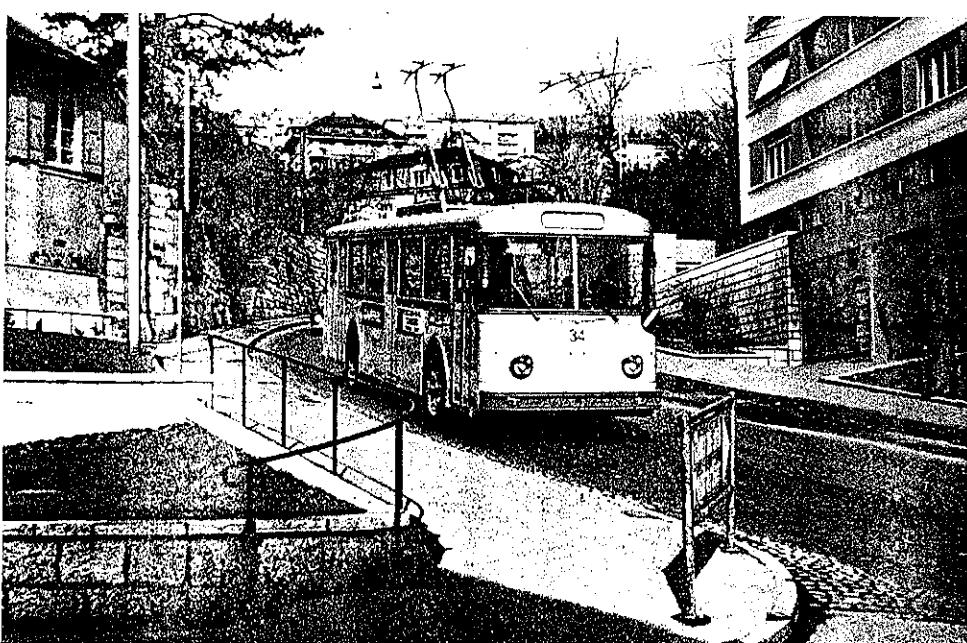
Trolleybus Ligne 8



Les Parcs
Trolleybus 9 (ex-Berne)
La cible verte à diagon
indiquant une doublui
héritage des tramways
unique
(1968)



Passage sous voie de la
Trolleybus 15
(1965)



Chaussée de la Boine
Déclivité 120%
Trolleybus 34
(1965)

Autobus

1947 — ligne 9 Hôpital des Cadolles

Le premier service d'autobus a été introduit le 1^{er} juillet 1947 entre l'hôpital des Cadolles et le Rocher, en correspondance avec le tram 7. Dès le 20 juillet, le point de jonction est déplacé aux Sablons, en correspondance avec les tramways 6 et 7. Dès le 9 mai 1948, la course de midi est déviée par Fontaine-André, itinéraire définitivement adopté le 15 mai 1949. Dès le 17 mai 1953, certaines courses sont prolongées jusqu'à la place de la Poste, façon de faire qui se généralise dès le 1^{er} juin 1958. Ce point de départ est finalement reporté à la rue du Bassin le 28 mai 1967.

Au début, l'autobus ne montait dans la cour de l'hôpital qu'aux heures de visite, puis à toutes les courses dès le 22 mai 1955, sauf ultérieurement pour les courses tardives. Dès le 3 juin 1973, le terminus est déplacé aux Acacias (bifurcation des routes de Fenin et de Chaumont).

1968 — ligne S Neuchâtel—Savagnier

Au printemps 1968, la réorganisation scolaire a nécessité la création d'un service d'autobus Neuchâtel—Savagnier. Tout d'abord strictement réservé aux écoliers de Savagnier, ce service a été rendu public dès le 28 septembre 1968 (ligne S), remplaçant du même coup le minibus Neuchâtel gare—Fenin—Vilars—Saules. Depuis le 28 mai 1989, certaines courses sont prolongées jusqu'à Dombresson ou Villiers.

1969 — ligne 4 Neuchâtel—Valangin (-Cernier)

Le 3 novembre 1969, l'autobus remplace le trolleybus sur la ligne 4 Neuchâtel—Cernier, service exploité en communauté avec la Compagnie des transports du Val-de-Ruz (VR). Trois changements de parcours sont intervenus depuis lors: desserte de Fontainemelon dès 1974, abandon de l'itinéraire des Parcs au profit de Champ-Coco en 1982, alternance Boudevilliers/Landeyeux dès le 28 mai 1989.

Les Cadolles
Le premier autobus
des TN:
n° 91
(1947)

1971 — parking des Jeunes Rives

Après divers essais entrepris en décembre quelques années auparavant, le centre de la ville est fermé à la circulation le samedi tout au long de l'année depuis le 4 décembre 1971. Un service de bus gratuit, financé par la police locale, relie toutes les dix minutes le parking des Jeunes Rives à la place Pury. Il est supprimé le 1^{er} février 1975.

1975 — navette Saint-Blaise—Marin

La desserte de Marin, souhaitée depuis le début du siècle, se heurtait au problème du passage à niveau de Saint-Blaise. Une fois le passage inférieur réalisé, l'étude d'une ligne de bus a été reprise. Un service d'autobus Saint-Blaise—Marin a fonctionné à titre d'essai du 26 au 31 mars 1973, avant d'être assuré régulièrement dès le 3 mars 1975. Cet autobus-navette a été remplacé par la liaison directe Serrières—Neuchâtel—Marin par trolleybus, dès le 9 octobre 1978.

1984 — Areuse—Cortaillod

Les habitants de Cortaillod trouvaient la gare du Bas-de-Sachet — terminus du tramway — trop éloignée. Ainsi, dès le 3 juin 1984, la navette Areuse—Cortaillod a-t-elle été supprimée au profit d'un autobus Areuse—Cortaillod village.

A Neuchâtel, les trolleybus de la gare sont provisoirement remplacés par des autobus dès le 31 juillet 1989 et cela pour deux ans, durant la construction du parking sous la place de la Gare.

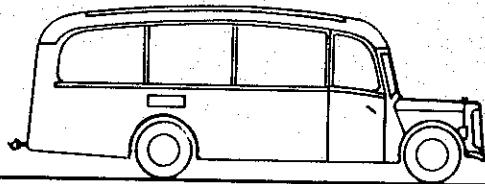
Depuis 1976, les TN disposent d'un minibus, sorte de fourgonnette aménagée pour le transport de quelques voyageurs.

De novembre 1988 à mai 1989, deux autobus Volvo ont été prêtés par le constructeur à titre d'indemnisation pour retard à la livraison de la série 215-220:

- TN 801 (1971), ex-42 RVBW (Regionalverkehr Baden-Wettingen), en service régulier sur la ligne 9;
- TN 802 (1974), ex-car postal, très peu utilisé, notamment en réserve par les BBB.

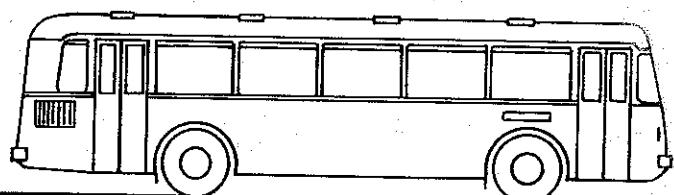


TN - NEUCHATEL - ANCIENS AUTOBUS



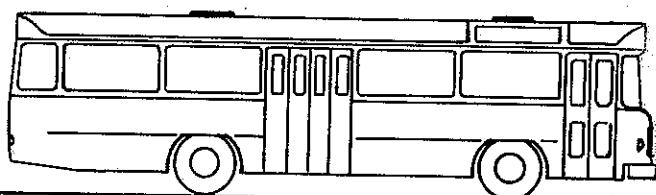
TN 91 1947

Saurer "Car alpin"
Moteur 48 kW=65 ch
Longueur 7400 mm
Largeur 2200 mm
Empattement 4200 mm
Tare 4400 kg
Places 20 / 38
Dès 1974: Verkehrs-Freunde Darmstadt



TN 92-93* 1954, 1955
TN 94-95* 1961

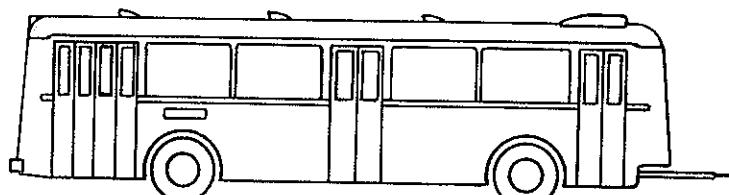
Saurer-Hess
Moteur 118 kW=160 ch
Longueur 10400 mm
Largeur 2400 mm
Empattement 5200 mm
Tare 8850 kg
Places 40 / 70
Hors service 1978-1980



TN 96-97* 1963

MAN
Moteur 110 kW=150 ch
Longueur 10190 mm
Largeur 2500 mm
Empattement 4800 mm
Tare 7100 kg
Places 37 / 80
Hors service 1985

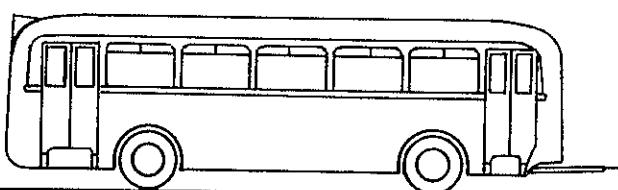
TN - REMORQUES POUR TROLLEYBUS 21-30 ET AUTOBUS 92-93



TN 181-182* 1957, 1958

Draize-Hess
Longueur 10400 mm
Largeur 2400 mm
Empattement 5400 mm
Tare 6100 kg
Places 21 / 80

TN - REMORQUE (EX-LUCERNE) POUR TROLLEYBUS 21-30



VBL 54 1957
=TN 183* (1976)

Moser
Longueur 9100 mm
Largeur 2400 mm
Empattement 4500 mm
Tare 5000 kg
Places 31 / 70

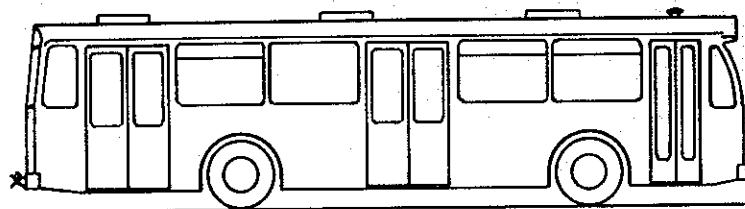
Le service des remorques a pris fin le 31 décembre 1983.

* Dès 1980, numéros TN 293, 295, 296-297, 381-382, 383.

SJ 1989

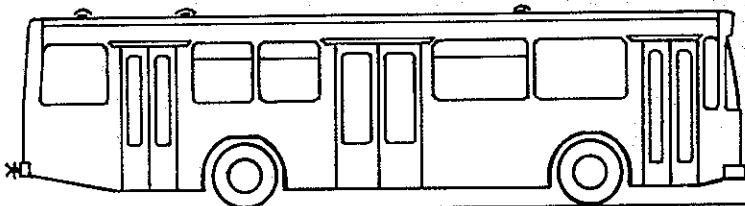
TN - NEUCHATEL

AUTOBUS



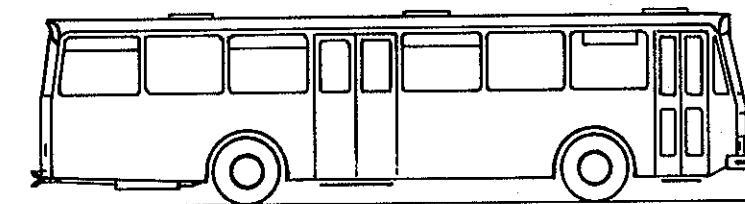
TN 201-204 1) 1975-76
TN 205 1981

FBW-Hess
Moteur 177 kW=240 ch
Longueur 11520 mm
Largeur 2500 mm
Empattement 5500 mm
Tare 10110 kg
Places 31 / 89



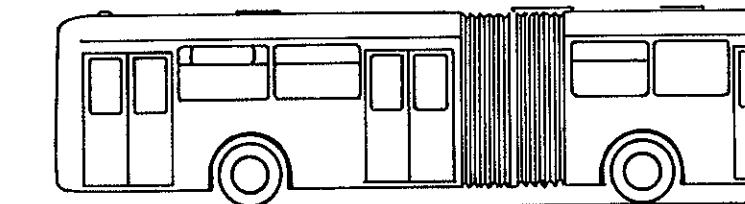
TN 211 1984
TN 213-214 1985
TN 215-220 1989

Volvo-Hess
Moteur 173 kW=235 ch
Longueur 11500 mm
Largeur 2500 mm
Empattement 5500 mm
Tare 10060 kg
Places 38 / 99



TN 251-252 2) 1969
TN 253 2) 1971
TN 254 2)3) 1979

FBW-Ramseier & Jenzer
Moteur 169 kW=230 ch
Longueur 11340 mm
Largeur 2400 mm
Empattement 5500 mm
Tare 9100 kg
Places 39 / 81

Observations

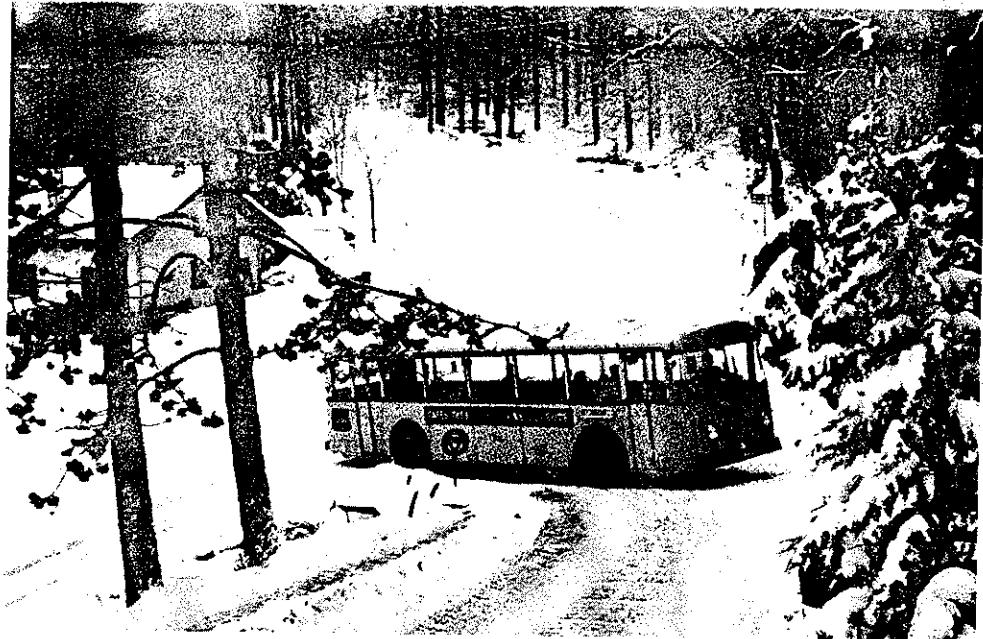
Peinture: jaune (201-204: orange)
Places : assises / au total
1) 201-204: ex-101-104 (jusqu'en 1980)
2) Autobus vicinaux Neuchâtel-Cernier
251-253: ex-98-100, 254: ex-91"
3) 254: FBW-Ramseier/Lauber, 177 kW=240 ch
11410 mm, 9850 kg, 45/82 places

TN 231 1981

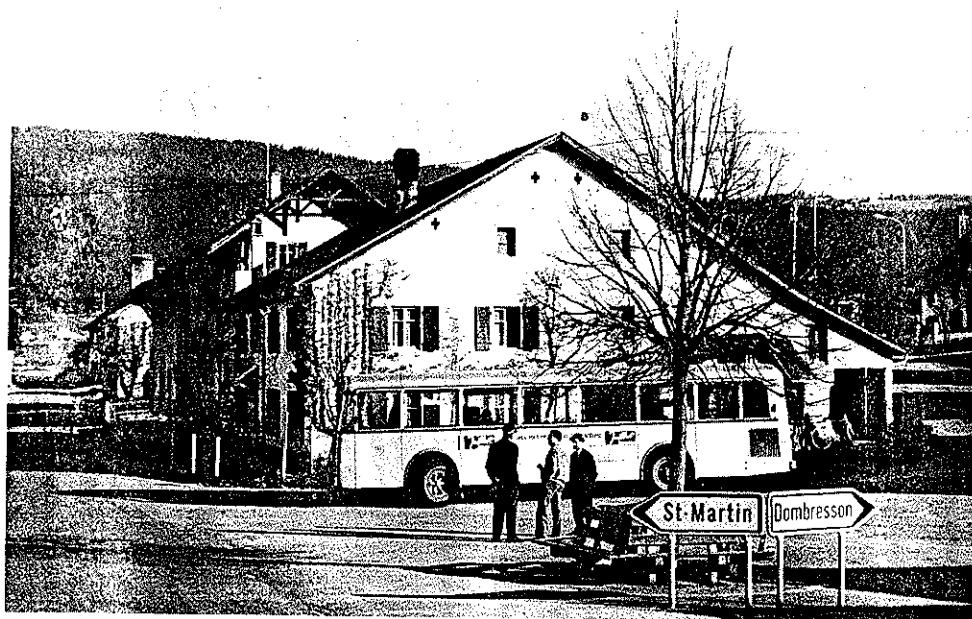
Volvo-Van Hool
Moteur 196 kW=266 ch
Longueur 17030 mm
Largeur 2500 mm
Empatt. 5500+6200 mm
Tare 14150 kg
Places 43 / 156

SJ 1988

Autobus



Ligne 9
Les Cadolles
Accès à la cour de l'
contre-sens par suit
Autobus 94
(Hiver 1961-1962)



Ligne S
Petit-Savagnier
Autobus 95
(1968)



Ligne 1
Saint-Blaise
Autobus 94 arrivant
(22.4.1978)

