

LES TRAMS DE MON ENFANCE

CONFESSIONS ENFANTINES

par PIERRE AUBERT

La voiture, le train, le tramway ou le trolleybus sont des moyens de transport. On y entre à tel endroit, on en sort à tel autre et on trouve cela tout naturel. La banalité de la chose fait que l'on ne prête guère attention à tout ce que véhicule un moyen de transport en terme d'image et de signification sociale.

On y est plus attentif à propos de la voiture, symbole, sinon d'un statut social, du moins de l'aspiration à un tel statut, et ultime refuge d'une organisation patriarcale de la famille : le père aux commandes, la mère à sa droite et les enfants derrière. En train, l'appartenance sociale se marque par la classe dans laquelle on voyage (ou au moins la classe correspondant au billet payé, ce qui n'est pas forcément la même chose), et par le type de wagon que l'on choisit (ordinaire, silencieux, restaurant et, autrefois, fumeur ou non-fumeur).

Les trolleybus, eux, échappent totalement à ces distinctions : on y entre par la porte la plus proche, on s'y assied quand il y a de la place, on y reste debout le reste du temps et l'on n'y prête attention à personne. C'est ce qui les distingue le plus des trams qui ont sillonné Neuchâtel pendant des décennies, jusqu'en 1976, date à laquelle ils ont pris le chemin de divers musées. Parmi eux, les plus emblématiques étaient les motrices 70, avec les remorques 140, soit les convois que j'ai vus pendant toute mon enfance desservir la ligne 3, de la Place Pury au terminus de Corcelles. Il y avait aussi une série de motrices plus modernes, portant les numéros 81 à 83, mais ce n'est pas d'elles que je souhaite vous parler aujourd'hui car elles ne différaient guère des trams que l'on trouve encore de nos jours, notamment sur la ligne de Boudry.

Les motrices septante dataient, si je suis bien renseigné, des années 20 et ont donc circulé pendant une bonne cinquantaine d'années. Combien de kilomètres cela représente-t-il ? Je n'en sais rien mais un nombre sans doute assez extravagant.

Leur configuration avait un impact déterminant sur la place qu'occupait chaque type de passager. La remorque, quand il y en avait une, était principalement occupée par les jeunes, écoliers et étudiants, qui s'y sentaient en terrain conquis au point qu'il ne leur serait pas venu à l'esprit de se lever pour céder leur place quand une personne âgée s'y aventurait,

particulièrement aux heures scolaires, où elles faisaient figure d'intruses. Comme on l'imagine, l'atmosphère y était assez animée, au détriment des malheureux qui espéraient réviser leur vocabulaire allemand ou leurs déclinaisons latines.

Plus calme était le compartiment principal de la motrice, doté de deux banquettes de bois d'une dizaine de places chacune qui se faisaient face. Qu'il y eût vingt places assises, je le sais assez car ma mère s'était procurée une plaque qui l'indiquait officiellement et qu'elle avait apposée dans nos toilettes où cependant il n'y avait pas vingt places assises, ni officiellement ni officieusement. On rencontrait dans ce compartiment un public plutôt féminin ou âgé alors que la plateforme arrière était plus mélangée. La plateforme avant, là où se tenait le conducteur, debout comme les passagers, était le lieu où se retrouvaient les messieurs, et principalement les messieurs qui s'y connaissaient. Qui s'y connaissaient en quoi, me demanderez-vous ? Eh bien, qui s'y connaissaient en tout, comme il convient à des messieurs qui se respectent. On y fumait le cigare (pas des meilleurs, hélas), la cigarette, beaucoup (il y avait en particulier un petit homme avec un bonnet qui était connu pour allumer chaque cigarette avec le mégot de la précédente) et parfois la pipe. On y parlait politique avec autorité, technique, avec autorité, ou météorologie, avec autorité. Une plaque en émail indiquait certes que « en marche, le conducteur est muet » mais je n'en ai jamais connu qui fût atteint de cette déficience : son statut de conducteur faisait de lui l'autorité supérieure de ceux qui parlaient avec autorité. C'est ainsi, pour ne citer qu'un exemple, que l'on disserta, le 20 novembre 1975, des mérites du Général Franco qui venait de décéder. S'il était communément admis qu'il avait fait la pluie et le beau temps en Espagne pendant près de quarante ans, tout le monde n'était pas d'accord sur la pertinence de la pluie ni sur la persistance du beau temps. Le conducteur ayant laissé entendre qu'il y avait eu du bon et du mauvais, on se rangea à cet avis, ce d'autant plus que l'on arrivait aux Carrels et que plusieurs de ces messieurs descendaient à cet arrêt. Sous aucun prétexte, je n'aurais manqué cette occasion de m'instruire pour le prix d'un billet de tram demi-tarif.

Le poste de conduite mérite une brève description. Elle ne peut d'ailleurs être que brève, car il y avait en tout et pour tout trois manettes ; une qui ne s'utilisait guère, puisqu'elle permettait seulement de faire avancer ou reculer la motrice et que la motrice ne reculait jamais sinon pour les manœuvres du terminus, une manivelle qui bloquait le convoi à l'arrêt et la manette principale qui avait neuf crans dans un sens pour accélérer et six dans l'autre pour freiner. J'oublie celle de l'essuie-glace, qui n'était pas équipée d'un moteur de sorte que chaque va et vient de la balayette nécessitait une action de la part du conducteur. Une espèce de gros clou, au pied de ce dernier, faisait tinter une clochette qui tenait lieu d'avertisseur, tandis qu'un autre, plus gros, à droite, permettait de répandre sur la voie une petite quantité de gravier pour faciliter

les freinages d'urgence en augmentant l'adhérence des roues aux rails. Un enfant aurait pu conduire ces trams et nous rêvions tous de nous y essayer. En vain, naturellement.

Tout aussi rudimentaire était le dispositif qui permettait de signaler que l'on souhaitait descendre au prochain arrêt. Une longue lanière de cuir partait de la plateforme arrière, traversait l'habitacle et aboutissait à un timbre de métal situé sur la plateforme avant. Il était recommandé de faire preuve d'un certain doigté : celui qui tirait trop fort assourdissait les passagers de la plateforme avant et se faisait mal voir ; celui qui tirait trop doucement risquait de ne pas se faire entendre et de manquer son arrêt. Mais, pour les mains délicates, quelle jolie sonorité on pouvait en tirer ! Comme chaque plateforme pouvait être tour à tour plateforme avant ou plateforme arrière, il y avait le même dispositif de chaque côté et le distrait qui actionnait le timbre de la plateforme arrière risquait, lui aussi, de devoir revenir à pied de l'arrêt suivant. Hélas, cette lanière était fixée en hauteur de sorte que je dus attendre de nombreuses années pour m'essayer à ce maniement subtil.

Le souci de la sécurité des passagers n'était pas ce qu'il est aujourd'hui et le tram circulait le plus souvent toutes portes ouvertes, parfois avec une simple barre que chacun pouvait fixer ou rabaisser. Il était usuel de descendre avant l'arrêt du convoi et la seule mesure préventive que j'ai vue à ce sujet était une série de photographies montrant un monsieur qui tombait parce qu'il était descendu dans le sens de la marche plutôt que dans le sens inverse alors que la dame qui avait fait juste s'en allait dignement. Bien sûr, nos parents nous incitaient à la plus grande prudence en nous racontant l'histoire d'une jeune fille qui serait tombée pour être descendue trop tôt et qui aurait eu un pied de coupé. Je ne sais pas si cette histoire est réelle ou si elle n'avait qu'un but pédagogique, d'ailleurs parfaitement atteint puisqu'elle m'impressionne encore. Les contrôleurs ne donnaient quant à eux guère l'exemple de la prudence avec leur périlleuse habitude de passer de la remorque à la motrice en pleine descente de l'Ecluse, pour notre plus grande admiration.

Voilà à peu près ce qu'il en était des trams de la ligne 3 dans leur fonction de moyen de locomotion. Mais là ne s'arrêtait pas leur charme, loin s'en faut. Comme ma famille habitait à côté de l'arrêt de la Nicole, à une centaine de mètres du terminus, qui faisait aussi office de dépôt, les trams furent pour nous un inépuisable terrain de jeu.

Le plus courant était de profiter du passage d'un convoi pour faire ce que nous appelions de la farine. Il s'agissait simplement de mettre sur les voies quelques cailloux qui étaient réduits en poussière par les roues. Il nous est arrivé de voir un peu grand et de provoquer des arrêts d'urgence, ponctués de tintements courroucés et de vitupérations du conducteur. Il en est allé

de même une fois que j'avais voulu tester la résistance d'une barre de fer ingénieusement disposée en travers de la voie, qui aurait sans doute provoqué un déraillement si le conducteur avait, par exemple, été occupé, à ce moment, à donner son avis sur les mérites du Général Franco. Ce dernier était alors heureusement pour lui et pour les passagers (et malheureusement pour l'Espagne) encore bien vivant mais cet épisode m'avait valu un passage dans la maison voisine de la mienne où habitait le directeur de la compagnie, un homme que j'ai beaucoup aimé, qui était vaguement notre parent et chez qui j'allais tantôt manger tantôt me faire gronder. Plus souvent manger, tout de même.

Moins dangereuse et tout aussi amusante était l'utilisation de bandes d'amorces, normalement destinées à des pistolets, que nous achetions à la quincaillerie du village, que nous posions bien à plat sur la voie et qui provoquaient une série de détonations du meilleur effet.

Un autre jeu charmant consistait à faire partir le tram au mauvais moment. Rien n'était plus facile : un sifflet à bille en plastique, lui aussi acheté à la quincaillerie du village, y suffisait ; il n'avait pas la prestance des sifflets en métal des contrôleurs officiels mais la sonorité s'en approchait suffisamment pour tromper le conducteur. Il convenait alors d'observer le va et vient des voyageurs et de siffler au moment où une personne un peu forte peinait à monter ou à descendre ; la frayeur que cela lui occasionnait nous amusait beaucoup. J'ai personnellement cessé de m'adonner à cette intéressante activité après avoir vu de nouveau un peu grand et donné le signal du départ pendant que l'on hissait une poussette sur la plateforme arrière. Le contrôleur avait heureusement réussi à faire stopper le convoi et une nouvelle visite chez mon voisin me dissuada de recommencer.

Je pourrais encore vous parler des heures délicieuses passées à voyouter dans les remorques stationnées au terminus et qui n'étaient pas fermées mais je craindrais de passer à vos yeux pour un méchant garnement alors que nous n'étions somme toute que d'aimables polissons.

Tels furent les trams de mon enfance et je suis reconnaissant à la compagnie d'avoir attendu mon entrée dans l'adolescence pour les remplacer par des trolleybus, sans doute plus confortables mais tellement moins inspirants. Mon attachement pour ce moyen de transport est d'autant plus vif que c'est en fréquentant cette ligne que mes parents ont commencé à se fréquenter eux-mêmes, circonstance sans laquelle je ne serais pas là, aujourd'hui, à vous raconter ces souvenirs d'un temps passé.

Neuchâtel, septembre 2021