

Mesdames, Messieurs,

« Le trolleybus dans l'environnement politique du canton de Neuchâtel », tel est le sujet oh combien vaste qu'il m'a été demandé de bien vouloir aborder, en votre compagnie, ce matin.

C'est au travers d'une présentation en 4 points que j'ai souhaité traiter cette thématique, à savoir :

1. Développement du réseau de transports publics à Neuchâtel

2. Développement du parc de véhicules

3. Exploitation par trolleybus ou autobus :  
- *avantages et inconvénients respectifs*

4. Perspectives et conclusions, en faveur d'un transport respectueux de l'environnement

5.

J'ai choisi volontairement d'illustrer ma présentation par des exemples tirés de Neuchâtel et son Littoral, étant plus familière de cet environnement géographique et surtout occupant la fonction de vice-présidente du Conseil d'administration des Transports publics du Littoral neuchâtelois (TN) depuis une bonne année. Cependant, au niveau des constations, principes et conclusions, ceux-ci peuvent être transposés à l'identique pour le cas de La Chaux-de-Fonds

La politique en matière de transports publics peut se mesurer à la lumière de son réseau et de ses modes d'exploitation et ce, au travers des évolutions successives sur un horizon temporel prédéfini. C'est l'exercice que je vous propose d'effectuer pour le réseau TN de 1880 à nos jours.

A l'écran se trouve grisé le fond du plan du réseau d'aujourd'hui.

Entre 1890 et 1910, un réseau de tramway à voie unique et deux liaisons verticales par funiculaire ont été construites. Il s'agissait d'un réseau remarquable par rapport au développement de la Ville à cette époque. Le fait qu'il s'agissait d'un réseau de tramways à voie unique a révélé certaines faiblesses. De ce fait, quelques tronçons stratégiques ont été aménagés en double voie. Par contre, ce réseau n'a pas connu de développements dans son extension.

En 1940, l'exploitation du tramway a été abandonnée sur la ligne de Serrières en faveur d'une exploitation par trolleybus (le mode trolleybus est visualisé en bleu ciel)

En 1947, un premier service d'autobus, très modeste, a été introduit sur la ligne menant à l'hôpital des Cadolles.

En 1949, une nouvelle ligne de trolleybus a été inaugurée dans le haut de la Ville alors que le service par tram, sur la ligne de Valangin, a été abandonné en faveur d'un service par trolleybus.

Sans renouvellement fondamental, le réseau de tram à voie unique représentait de plus en plus un obstacle pour le trafic individuel motorisé croissant. C'est pour cette raison que le service par tram sur la ligne de St-Blaise a cédé la place à un service par trolleybus en 1956, puis, en 1964, c'était au tour de la ligne de La Coudre de voir son mode d'exploitation modifié.

Par la suite, les lignes d'autobus ont connu une rapide évolution. La desserte de la première ligne d'autobus vers l'hôpital des Cadolles a été améliorée. En 1973, cette ligne a même été prolongée. En 1968, la réorganisation des écoles a nécessité de créer une ligne au sud du Val-de-Ruz. Enfin, en 1969, en raison de la construction du viaduc routier à Valangin laissant une hauteur de gabarit d'espace libre insuffisante, l'exploitation de cette ligne suburbaine par trolleybus a été abandonnée en faveur d'un service par autobus.

En 1975, la ligne de trolleybus de St-Blaise a été prolongée d'abord par un service autobus jusqu'à Marin; ce tronçon a ensuite été électrifié en 1979.

En 1976, la dernière ligne de tramway urbaine à voie unique reliant le Centre à Corcelles a été supprimée et remplacée par un service de trolleybus. En même temps, cette ligne a été prolongée jusqu'à Cormondrèche.

Depuis, nous trouvons le réseau TN pratiquement dans sa configuration d'aujourd'hui.

Parallèlement au réseau TN, les transports publics se sont également développés dans le canton de Neuchâtel. La ville de la Chaux-de-Fonds a construit son réseau de tramway à partir de 1897 et, au Val-de-Ruz, entre La Chaux-de-Fonds et Neuchâtel, un réseau de tramway suburbain a été mis en service en 1903 déjà. Sur ces réseaux, les tramways ont également été remplacés par des trolleybus, des dessertes par autobus venant compléter ces réseaux.

Ainsi, comme vous avez pu le constater, c'est relativement tôt que des transports publics ont été développés dans notre canton, incluant, dès l'origine, une dominance de la traction électrique.

Outre l'évolution du réseau, il est également intéressant de se pencher sur celle des moyens d'exploitation, et, plus précisément, de celle du parc de trolleybus et d'autobus. Cela a été dit précédemment, Neuchâtel est fidèle au trolleybus depuis 65 ans.

Voici d'ailleurs l'image d'un véhicule de la première série de trolleybus mise en service à Neuchâtel en 1940.

Le graphique à l'écran illustre l'évolution du parc de véhicules routiers des TN de 1940 à aujourd'hui.

En bleu est représenté l'évolution du nombre de trolleybus alors qu'en magenta celle du nombre d'autobus.

Vous constaterez certes une augmentation du nombre d'autobus, mais ceci s'explique.

De manière générale, à Neuchâtel, le nombre de trolleybus a toujours été supérieur à celui des autobus. Deux remarques tout de même, car la tranche 2000 – 2005 pourrait laisser croire à une inversion de tendance, or il n'en est rien :

En 2002, les TN ont absorbé les Auto-transports de la Béroche BBB SA et leur parc d'autobus.

Enfin, une réflexion de rationalisation a démontré que l'effectif des trolleybus était, par le passé, toujours calculé pour effectuer les prestations aux heures de pointe par trolleybus uniquement. Depuis peu, deux autobus articulés à plancher surbaissé ont remplacé une série de trolleybus vétustes

Le réseau de base est ainsi exploité par des trolleybus.

Concernant les avantages et inconvénients entre une exploitation par trolleybus ou autobus, mon point de vue de politicienne, qui se veut évidemment l'écho de la population, m'incite à traiter de la problématique comme suit :

(passer en revue le tableau)

A titre d'illustration, quelques photographies permettant de traiter de la problématique des lignes de contacts (lire le texte) ...

... ou celle des travaux.

Sans vouloir exagérer, le trolleybus présente certains inconvénients lorsque les chaussées subissent des modifications.

Lors de manifestations, il arrive que les trolleybus soient bannis de leur itinéraire habituel. Dans ce cas, des déviations de trolleybus posent également quelques problèmes, même lorsque les cheminements de remplacement sont bien préparés (illustration de la Fête des Vendanges).

Concernant le matériel roulant, à la Chaux-de-Fonds, des trolleybus à plancher surbaissé ont déjà été acquis dans le cadre du renouvellement du parc de véhicules.

A Neuchâtel, l'acquisition de trolleybus à plancher surbaissé sera évaluée lors du renouvellement du parc, à moins qu'une solution plus écologique, comme par exemple, la pile à combustible, soit disponible à ce moment.

En conclusion, malgré le coût supplémentaire, Neuchâtel est animé d'une volonté politique de favoriser le trolleybus pour garantir une qualité de vie supérieure à sa population.

Ainsi, Neuchâtel entend rester fidèle au trolleybus et continue de promouvoir des transports publics respectueux de l'environnement.

Je vous remercie de votre attention.