

Zeitschrift:	Schweizerische Gesellschaft für Wirtschafts- und Sozialgeschichte = Société Suisse d'Histoire Economique et Sociale
Herausgeber:	Schweizerische Gesellschaft für Wirtschafts- und Sozialgeschichte
Band:	25 (2010)
Artikel:	Transports publics urbains et recomposition territoriale : Neuchâtel, 1890-1937
Autor:	Huguenin, Régis
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-871776

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 16.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Régis Huguenin

Transports publics urbains et recomposition territoriale

Neuchâtel, 1890–1937

En l'espace d'une vingtaine d'années, en pleine transition entre le 19^e et le 20^e siècle, la ville de Neuchâtel connaît deux évolutions majeures de son histoire: un développement démographique sans précédent qui accroît le nombre d'habitants d'un tiers environ et la mise en place d'un réseau de transports urbains efficaces. Ces changements rapides ne sont pas sans conséquence sur la ville, considérée tant comme un espace construit que comme un espace vécu. Dans cette double perspective, notre recherche consiste en une histoire des transports publics neuchâtelois par leur dimension sociourbaine.

Bref survol de l'éclosion d'un réseau de transports à Neuchâtel

La première mention d'un transport public¹ au sein même de la ville de Neuchâtel apparaît en 1859, parallèlement à la construction des grandes lignes de chemin de fer dans le canton.² L'éloignement de la gare par rapport à la ville en est l'élément déclencheur, ce qui n'est pas une spécificité neuchâteloise.³ Il faut toutefois attendre une trentaine d'années pour voir se concrétiser les premières velléités.

Entre 1890 et 1892, un funiculaire à contrepoids d'eau (Ecluse–Plan), un chemin de fer régional à voie étroite et à vapeur (Neuchâtel–Boudry) et un tramway à gaz puis hippomobile (Neuchâtel–St-Blaise) desservant respectivement le nord, l'ouest et l'est de la ville, voient le jour. Les lignes sont toutes gérées par des compagnies privées différentes. A partir de 1899, sous la houlette de la Compagnie des Tramways de Neuchâtel (TN), le réseau se dote de trois nouvelles lignes de tramways électriques, desservant le vallon industriel à la périphérie ouest de la ville (Neuchâtel–Serrières, 1899) ainsi que les localités attenantes de Valangin (1901) et de Corcelles (1902). Finalement, une dernière liaison par tramway est créée en 1910 en direction du nord-est (Neuchâtel–La Coudre). Elle est prolongée par un funiculaire sur la montagne de Chaumont à la même date (fig. 1, p. 421).⁴

Transports publics et développement urbain

Parallèlement à l'éclosion du réseau de transports, Neuchâtel connaît également une forte croissance démographique dans un laps de temps très restreint. Jusque dans les années 1880, le développement urbain de Neuchâtel s'opère principalement à l'intérieur des limites de la ville, par renouvellement du bâti, et de façon modérée.⁵ Franchissant la barre des 10'000 habitants en même temps qu'elle se voit reliée au chemin de fer, la ville connaît dès lors une importante augmentation de sa population jusqu'à la Première Guerre mondiale (15'000 habitants vers 1880, 20'000 vers 1900). Cette croissance prend une ampleur toute particulière dès le milieu des années 1890, période à laquelle émergent les transports urbains. Ils n'en sont pas la cause directe, mais probablement une des conséquences qui agit, à son tour, sur les modalités du développement de la ville. En d'autres termes, la question est de savoir si l'existence de moyens de transport efficaces influence l'urbanisation du territoire. Si oui, comment? Sinon, pourquoi?

Pour répondre à cette question, les archives des sociétés de transport ne suffisent pas. L'étude des plans urbains est indispensable. Relativement rares au 19^e et au début du 20^e siècle, la périodisation de cette recherche est dictée par l'existence de plans généraux de la ville de Neuchâtel à des dates bien précises: 1895, 1908, 1922 et 1937. La période étudiée correspond aussi à celle qu'a passée Philippe Tripet à la direction de la Compagnie du Tramway Neuchâtel-St-Blaise puis de la Compagnie des Tramways de Neuchâtel (TN), soit entre 1898 et 1937. Ces quatre décennies sont particulièrement favorables à l'étude de l'impact des transports publics, puisqu'ils ne sont concurrencés par aucun autre mode de déplacement urbain aussi efficace, ce qui n'est plus le cas à partir des années 1940 lorsque se répand l'usage de l'automobile. Elles permettent, finalement, de prendre le recul nécessaire à l'évaluation des changements relativement lents de l'histoire urbaine et de déterminer les conséquences de la décroissance démographique qui touche la ville à partir de 1914.

La méthode de travail consiste en une comparaison systématique de la quantité et de l'implantation des bâtiments sur les différents plans de la ville, ce qui permet d'en retracer l'urbanisation.⁶ Ce regard diachronique, qui a pour conséquence de mettre en évidence uniquement l'évolution du bâti entre deux moments, facilite l'appréciation du poids réel qu'ont pu avoir les moyens de transport sur le développement de la ville.

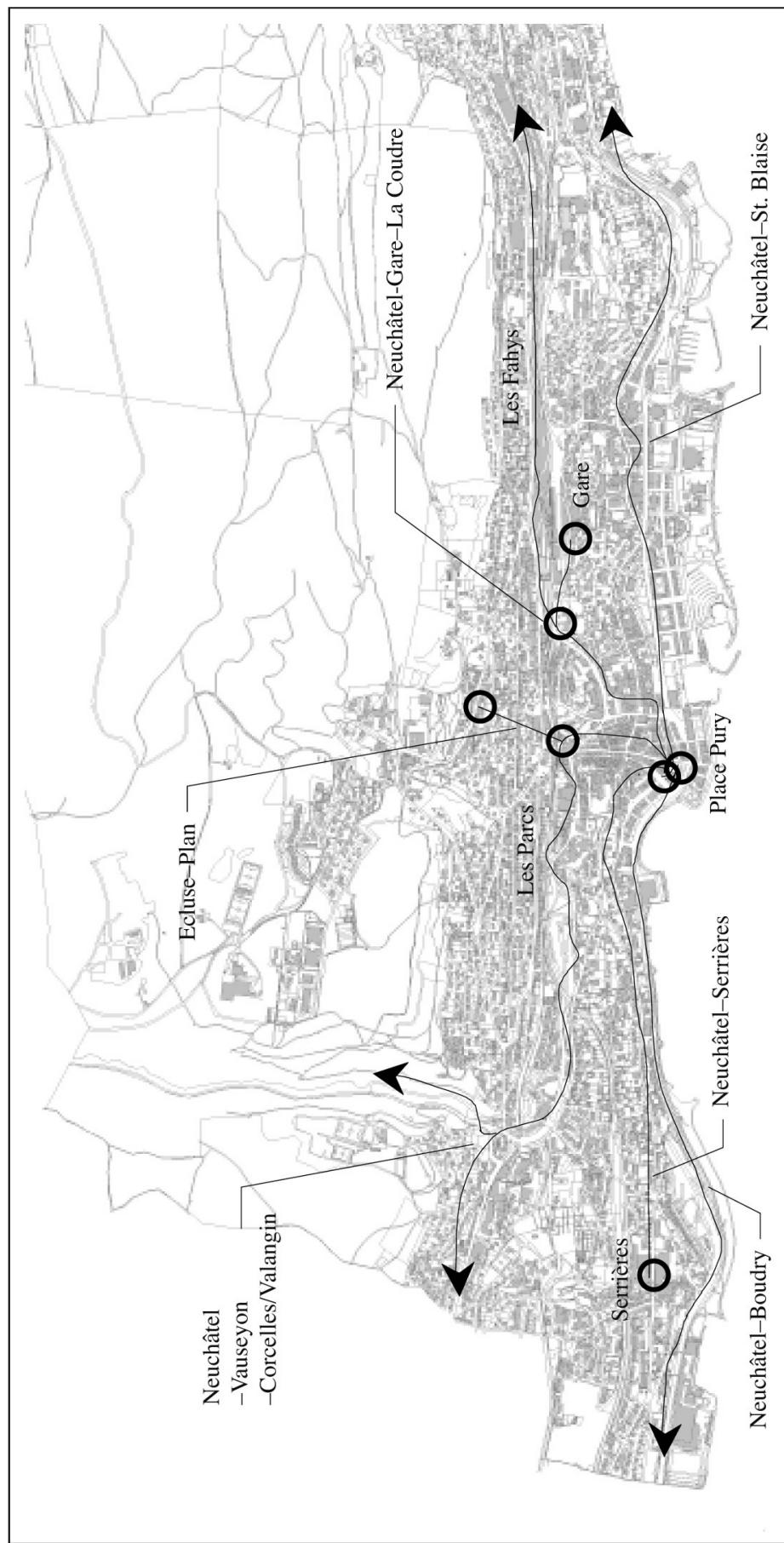


Fig. 1: Réseau des transports urbains dès 1910 sur l'état actuel de la ville de Neuchâtel.

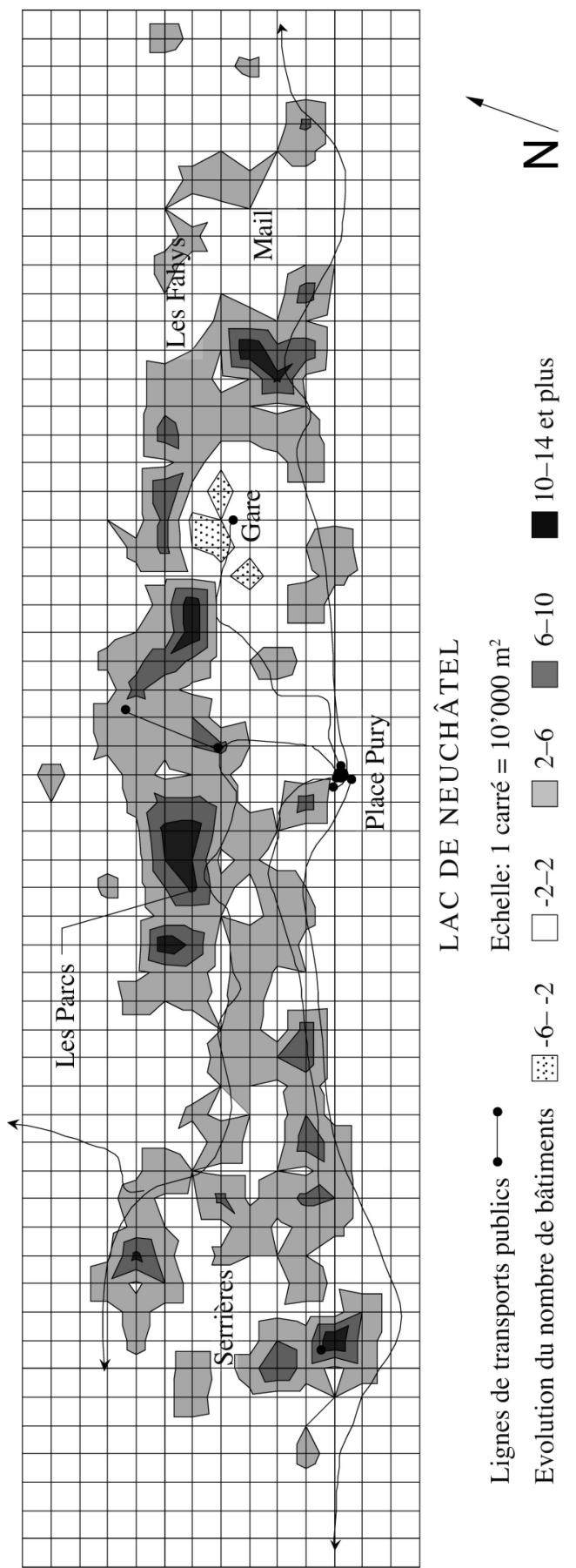


Fig. 2: Développement urbain de Neuchâtel et réseau des transports publics, 1895-1908. Sources: AVN, Plan de la ville et du territoire de Neuchâtel, réduction du plan cadastral, 1908, 1 : 2000; AVN, Plan de la ville et du territoire de Neuchâtel, 1895, 1 : 2000.

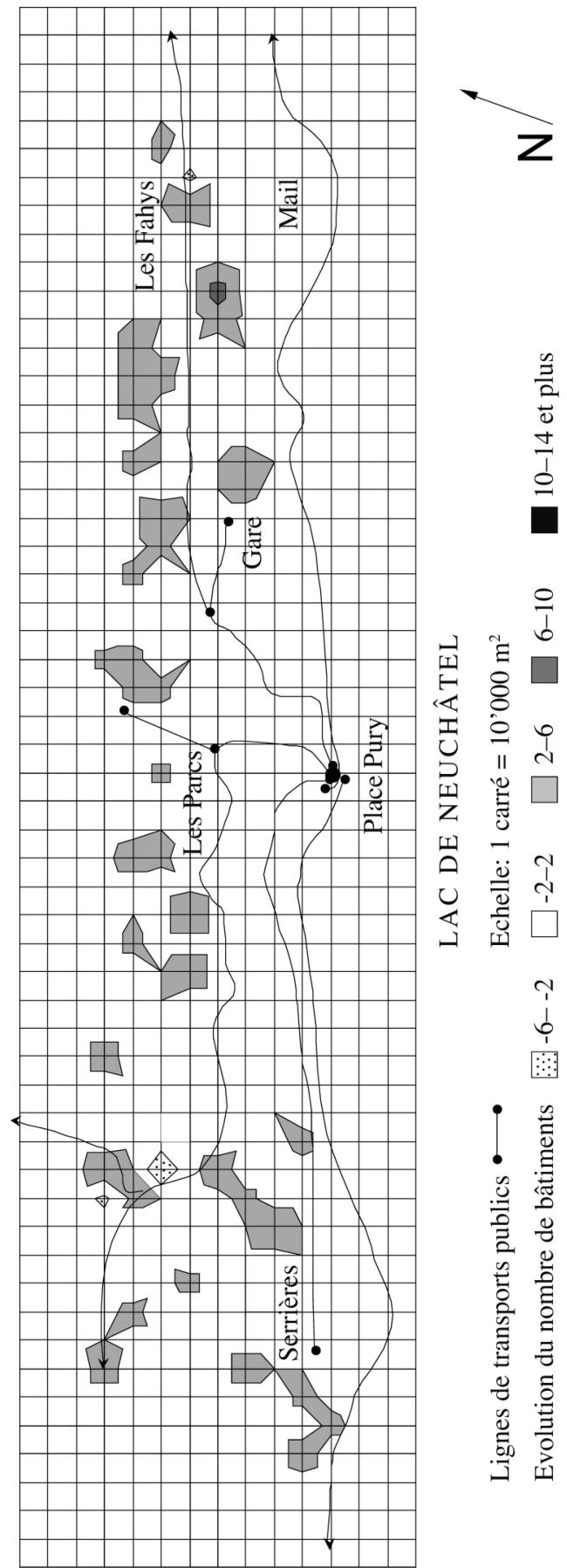


Fig. 3: Développement urbain de Neuchâtel et réseau des transports publics entre 1908 et 1922. Sources: AVN, Plan de la ville et du territoire de Neuchâtel, réduction du plan cadastral, 1908, 1 : 2000; AVN, Plan de la ville et du territoire de Neuchâtel, canaux égouts, 1922, 1 : 2000.

1895–1908: L’explosion de la proche périphérie

La période 1895–1908 se caractérise par une croissance de la population de près de 30% (17'928 habitants en 1895, 20'477 en 1900 et 23'208 en 1908). La représentation graphique de l’évolution des densités de bâtiments entre 1895 et 1908 révèle que l’urbanisation est non seulement très considérable mais qu’elle ne se concentre plus là où elle avait lieu auparavant (fig. 2, p. 422).

L’exemple le plus frappant se situe au niveau du centre-ville qui n’a absolument pas évolué (en termes de quantité de bâtiments) durant ce laps de temps. On distingue en revanche trois zones de développement intense:

Le nord, les rues des Parcs et des Fahys dans leur partie la plus proche du centre-ville.

Le sud-est, dans la continuité des remblais sur le lac, jusqu’au Mail.

Le sud-ouest, jusqu’au vallon industriel de Serrières.

A l’inverse, le secteur de la gare enregistre un déficit de bâtiments qu’il faut attribuer à l’augmentation des surfaces destinées aux infrastructures ferroviaires au détriment de bâtiments plus modestes mais plus nombreux. A présent se pose la question du lien entre ces observations et le réseau de transports publics. Influence-t-il la croissance urbaine?

Le long du tracé du funiculaire Ecluse–Plan, la période 1895–1908 voit une croissance moyenne, quoiqu’un peu plus importante à chaque extrémité. Mais par rapport au développement de tout le secteur nord de la ville, le tronçon du funiculaire ne se démarque pas. Dans ce cas, l’urbanisation précède l’offre de transports publics.

La relation entre urbanisation et transports publics est la plus évidente au niveau de la ligne de Serrières, de même que le long du tracé vers St-Blaise. Les plus fortes densités de bâtiments se situent sur le passage même du tramway et diminuent au fur et à mesure que la distance à la ligne s’accroît. La topographie ne jouant un rôle d’obstacle dans aucun de ces cas, le bassin de population concerné par le passage des tramways paraît restreint à une centaine de mètres de part et d’autre des lignes.

Les lignes Place Pury–Corcelles/Valangin semblent suivre un tout autre schéma puisque leur tracé correspond aux zones de plus faibles croissances. Il faut y voir des raisons topographiques avant tout. L’utilité d’un tramway en direction de Valangin, dont une bonne partie du parcours est inhabité et inhabitable en raison des profondes gorges creusées par le Seyon, s’explique par la vocation régionale de cette ligne qui constitue un moyen «de ne pas détourner le trafic en faveur des Montagnes, mais bien d’établir sur un bon pied nos relations avec cette partie du pays»,⁷ à savoir le Val-de-Ruz, dont le bourg de Valangin constitue la porte d’entrée.

La prise en compte de l’évolution du bâti, entre 1895 et 1908, permet de constater

une première poussée urbaine en direction du nord, et une seconde au sud, de part et d'autre de la vieille ville, au-delà des faubourgs. Mais seule cette dernière est complètement desservie par des transports publics.

1908–1922: Faible croissance et étalement urbain

Marquée par une très grande stabilité démographique, la période 1908–1922 peut être divisée en deux phases, l'éclatement de la Première Guerre mondiale en constituant le point de rupture. Entre 1908 et 1914, la ville connaît une légère augmentation d'un millier d'habitants environ. Avec la guerre, une baisse démographique s'amorce dans les mêmes proportions, conduisant la population à 22'777 habitants en 1922.

Appliquant des mesures identiques de comparaison aux plans de 1908 et de 1922, la représentation graphique de l'évolution des densités de bâtiments présente un caractère fort différent de celui de la période antérieure (fig. 3, p. 423).

Le premier constat est celui d'une très faible urbanisation qui touche toutes les zones, du centre à la périphérie. Nous retrouvons, dans de moindres proportions, la dichotomie nord – sud, avec une urbanisation plus homogène et plus intense au nord qu'au sud. Par rapport au réseau des transports publics, les nouveaux bâtiments le long de la ligne de Serrières sont rejettés au-delà du vallon, après la station terminus. Seule la dernière née, la ligne des Fahys, polarise un peu plus de constructions.

Avec une population décroissante entre 1908 et 1922, les nouvelles constructions connaissent un fort essoufflement en ville de Neuchâtel. Elles ne suivent pas pour autant la courbe démographique puisque leur nombre continue d'augmenter. Cette divergence est le signe que nombre d'habitants et nombre de bâtiments ne sont pas des indicateurs redondants de l'histoire urbaine et qu'ils ont chacun des logiques propres d'évolution qu'il est nécessaire de distinguer. Malgré sa faible ampleur, l'effet de l'établissement du tramway le long des Fahys confirme l'hypothèse selon laquelle les lignes de transports jouent un rôle assez immédiat dans la mise en valeur des terrains qui, jusque-là, étaient moins bien considérés de par leur caractère périphérique. En ce sens, elles participent au façonnement d'une nouvelle morphologie urbaine neuchâteloise, étalée le long des rives du lac, mais aussi, et de plus en plus, orientée vers ses coteaux.

1922–1937: Un nouvel essor

La tendance démographique amorcée en 1914 se poursuit jusqu'en 1928 (21'963 habitants) avant de reprendre un *trend* positif. L'urbanisation est moins diffuse que lors de la période précédente (fig. 4, p. 427).

Elle se manifeste surtout au nord-ouest, dans les interstices de la proche périphérie et de préférence à proximité des lignes de transports publics. Plus précisément, deux pôles se détachent. L'extrême nord-ouest de la ville connaît un développement important à proximité du tramway de Corcelles. A l'opposé, le sud-est connaît aussi un développement intense mais très localisé, correspondant d'une part au prolongement des remblais sur le lac et d'autre part à un lotissement de plusieurs dizaines d'immeubles au bas du Mail.

A nouveau, l'exception du centre nord est notable. Entre 1922 et 1937, cette partie de la ville connaît encore une importante croissance urbaine mais demeure invariablement en décalage avec l'infrastructure de transports. Cette constante spécificité mérite de s'y attarder plus longuement. Elle n'est pas sans soulever de discussion au sein des autorités neuchâteloises et des compagnies de transports.

Le sous-développement des quartiers nord en matière de transports publics

D'après la représentation graphique de 1937, plus aucun citadin n'est véritablement très éloigné d'une ligne. Néanmoins, le quartier des Parcs fait figure d'exception. Le tracé du tramway Neuchâtel–Corcelles/Valangin, qui apparaît à proximité des Parcs sur le plan, longe en fait le versant opposé à ce quartier. La région des Parcs, importante en termes de population puisque presque exclusivement destinée à l'habitat, fait partie de la problématique plus large des transports publics dans les hauts de la ville. En effet, au nord-est, les Fahys doivent le passage d'un tramway avant tout au funiculaire de Chaumont. Le but premier du tramway est de relier cette infrastructure touristique à la gare et au centre-ville. D'ailleurs, le projet initial consistait en la réalisation d'un funiculaire direct entre la gare de Neuchâtel et Chaumont, sans tramway le long des Fahys.⁸

A côté des difficultés techniques liées à la topographie de la ville, ce sont des raisons politiques et financières qui sont à l'origine de l'arrêt de l'extension du réseau, quand bien même plusieurs projets sont en vue. Juste avant l'éclatement de la guerre, en 1913, la construction de nouvelles lignes, dans la continuité des réalisations effectuées jusqu'alors, est à l'ordre du jour. Ces projets ne concernent toutefois pas le nord de la ville, mais le littoral et ont une vocation régionale plus qu'urbaine (St-Aubin–La Neuveville).⁹ Le déclenchement de la guerre marque un arrêt brutal des projets de développement et une diminution sensible du nombre de voyageurs, le public privilégiant la marche sur les petits parcours, d'autant plus que la Compagnie majore les taxes d'abonnements.¹⁰ Malgré ces conditions difficiles, un élément nouveau apparaît en 1914, qui renverse quelque peu les habitudes. Alors que la volonté d'étendre le réseau provient de la Compagnie elle-même en ce qui concerne les projets vers l'est et vers l'ouest, un bref rapport de Philippe Tripet, directeur de la Compagnie des

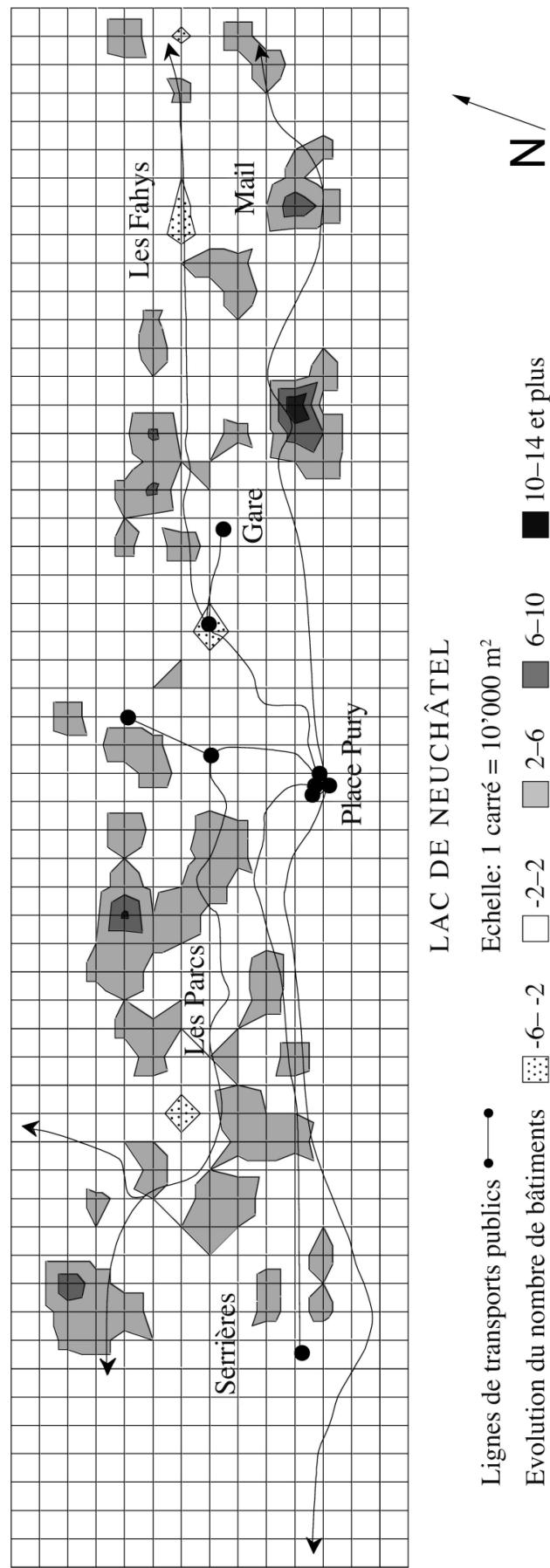


Fig. 4: Développement urbain de Neuchâtel et réseau des transports publics entre 1922 et 1937. Sources: AVN, Plan de la ville et du territoire de Neuchâtel, canaux égouts, 1922, 1 : 2000; AVN, Plan de la ville et du territoire de Neuchâtel, réduction du plan cadastral, 1937, 1 : 2000.

Tramways de Neuchâtel, nous apprend que les habitants des Parcs ont adressé, le 8 juin 1914, une pétition revêtue de 700 signatures au Conseil général, demandant que l'artère Sablons–Parcs soit parcourue dans toute sa longueur par un tramway qui relierait la gare au Vauseyon. La Compagnie n'en voit cependant pas «la réalisation à brève échéance, à cause du manque de trafic dont souffrirait sûrement cette nouvelle ligne, dans les conditions actuelles du développement de la Ville».¹¹ Cette affirmation, qui repose sur aucun sondage ou étude de marché, ne va pas dans le sens des observations faites sur la base des plans généraux. Elle témoigne d'une résistance de Philippe Tripet à concurrencer le funiculaire Ecluse–Plan, seul moyen d'accès aux parties hautes de la ville. Cette attitude, en partie compréhensible au vu du contexte économique et politique dans lequel les TN évoluent, va cependant enterrer définitivement tous les projets. Reposant dans des cartons à partir de 1914, ces derniers ne retrouveront pas, après la guerre, l'intérêt qu'ils avaient suscité précédemment, les revendications sociales leur ayant emboîté le pas: élévation des salaires, diminution de la durée du travail, augmentation des vacances, financement d'une assurance vieillesse monopolisent le temps et l'argent de la Compagnie.¹² Il devient alors inutile de songer au développement du réseau et les concessions sont purement et simplement abandonnées en 1919.

Le sujet réapparaît dans le débat politique neuchâtelois dans la seconde moitié des années 1920, peu après l'arrivée des socialistes au Conseil général, comme au Conseil communal, de Neuchâtel. Le 25 octobre 1926, le député Henri Spinner, accompagné de cinq autres socialistes, invitent par une motion le Conseil de ville à étudier la question de la création d'un service d'autobus pour desservir le haut de la ville.¹³ La méthode suivie jusque-là par les autorités d'implanter des habitations pour impulser l'établissement d'un nouveau quartier ne fait plus recette, comme l'admet le libéral Pierre Favarger en 1926: «Il y a quelques années, le Conseil communal avait procédé à un lotissement des terrains de Pierre-à-Bot dans l'idée que cette opération favoriserait la construction de maisons d'habitation dans cette région. C'était mettre la charrue devant les bœufs. Il eût fallu d'abord établir de bons moyens de communication.»¹⁴ Il eût fallu... Les années 1920 sont marquées par des difficultés qui ne permettent plus d'envisager la création d'une nouvelle ligne. Le chômage est désigné par les administrateurs comme l'élément central de la moins-value des voyageurs comme des recettes. Cette tendance négative épargne cependant les deux lignes du nord de la ville (Ecluse–Plan, Gare CFF–La Coudre), en raison de l'activité provoquée dans le quartier des Fahys par la construction de nouvelles maisons obligeant la Compagnie à améliorer la fréquence de ses véhicules.¹⁵ Malgré une demande et un potentiel de transport accusé par l'urbanisation constante du nord de la ville, la Compagnie n'envisage aucune solution pour améliorer sa desserte. Un conflit d'intérêt se dessine donc entre la Compagnie soucieuse de sa rentabilité et la Ville désirant favoriser l'urbanisation de son territoire.

En 1925, surgit un projet de transport par autobus dans le but de tirer l'hôpital situé au nord de la ville de son isolement. Cette initiative n'est pas celle des TN mais d'une nouvelle société qui envisage l'organisation d'un service serré entre l'hôpital, la gare et Vauseyon en suivant la route des Parcs.¹⁶ La Compagnie des TN ne considère pas cette concurrence comme sérieuse et ne voit pas la nécessité de s'y intéresser, quand bien même elle s'engage à couvrir une partie des déficits de compagnies similaires qui prolongent le réseau des tramways à Boudry, Colombier, Valangin, Peseux et St-Blaise. Malgré tout, la Compagnie ne va pas attendre longtemps après l'échec du projet d'autobus pour s'approprier le dossier des Parcs, la Ville se dirigeant vers la création d'une artère entre ce quartier et le centre-ville.¹⁷ A la fin des années 1920, la reprise de la construction, notamment dans les villages voisins (Corcelles, Peseux) et au nord de la ville, est un facteur favorisant la demande de transports. Dans ces circonstances, une solution à la médiocre desserte des hauts quartiers devient pressante. Or, le tracé de la route des Parcs reste inapproprié à la circulation de tramways et d'autobus et l'autorité communale ne parvient pas à se décider pour un projet urbanistique ambitieux. La crise économique, immédiatement suivie par un nouveau conflit, interrompent une fois de plus la réalisation imminente de nouveaux développements.

Vers une restructuration socioterritoriale?

La question de l'insuffisance du développement des transports dans le nord de la ville pose la question de sa structure sociale. En effet, au-delà d'un espace construit, la ville est aussi un espace de vie et d'activités. Les nouvelles perspectives de mobilité offertes par les transports urbains modifient-elles la structure sociale de la ville? La modification formelle provoquée par l'ouverture de la ville au-delà de ses murs précède-t-elle une restructuration de la répartition sociospatiale?¹⁸ Dans le cas de Neuchâtel, peut-on voir dans le caractère populaire de l'actuel quartier des Parcs le résultat de sa longue inaccessibilité en transports publics? Plus généralement, la tendance à l'étalement et à la densification de certaines zones de la ville influe-t-elle sur les comportements des habitants? Où se localisent-ils avant, pendant et après la mise en place du réseau des transports publics? Faute de pouvoir suivre tous les Neuchâtelois de la fin du 19^e siècle à la trace, nous approfondissons un cas particulier. Contraints aux «maisons sombres et humides du vallon de Serrières»¹⁹ dans lequel s'est implantée la chocolaterie Suchard dès 1826, qu'advent-il des ouvriers de cette entreprise au moment de l'introduction des moyens de transport? Déménagent-ils vers des quartiers mieux situés et plus agréables à vivre?

Par souci de concordance avec les plans généraux étudiés dans la précédente partie, nous avons recueilli les informations relatives au lieu de résidence des «chocolatiers»

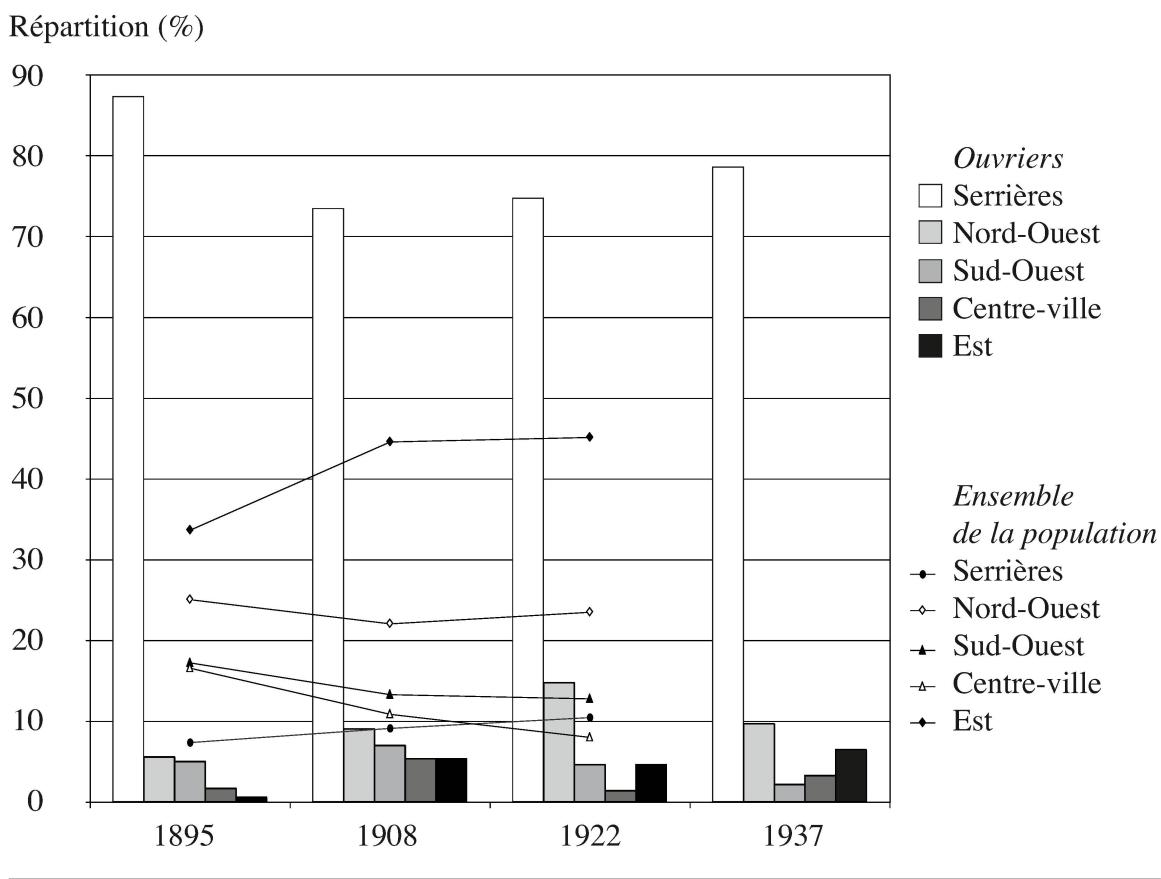
domiciliés sur le territoire communal de Neuchâtel pour les années 1895, 1908, 1922 et 1937 par l’intermédiaire des registres d’impôts.²⁰ Par souci de simplification, nous avons regroupé les chocolatiers par «grands quartiers» tels qu’utilisés par les autorités municipales et communales de l’époque et définis dans les rapports de gestion.²¹ La prédominance du quartier de Serrières dans le choix de résidence des chocolatiers est incontestable, et ce malgré l’inadéquation entre la répartition de la population en général et celle des chocolatiers puisque Serrières est le moins habité des quartiers. Inversement, l’est, qui compte le plus d’habitants en raison de sa superficie (près de la moitié de la ville), est peu prisé par les ouvriers Suchard. Ces grandes tendances méritent toutefois d’être détaillées (fig. 5).

En 1895, une écrasante majorité des chocolatiers (86%) habite l’extrême ouest de la ville, soit à proximité de leur lieu de travail. Parmi ceux-ci, près de la moitié (44%) habite Serrières même (dont les rues ne sont pas encore baptisées) et près du tiers (29%) occupe les maisons de la Cité Suchard, au bord du lac. Nous voyons la portée relativement limitée de la cité ouvrière, qui héberge tout juste le quart de l’ensemble des chocolatiers. Loin derrière, les quartiers accolés à celui de Serrières sont privilégiés par rapport à la partie orientale de la ville. La localisation des employés à proximité de leur lieu de travail est donc flagrante en 1895. Plus que par la question du prix du terrain ou du logement, cette concentration s’explique par des déplacements quotidiens à pied. Le seul chocolatier qui habite dans toute la partie est de la ville se situe à proximité de la ligne de tramway de St-Blaise.

En 1908, la majorité des ouvriers recensés habite toujours à Serrières, mais la part des autres régions de la ville se développe considérablement. Ce constat est particulièrement remarquable à l’est. En y regardant de plus près, il apparaît que la plupart des travailleurs se concentrent dans la partie nord-ouest du quartier, relativement proche du centre-ville. Plus étonnamment peut-être, les résidents des quartiers ouest ne choisissent pas la proximité de l’usine mais aussi celle du centre qui connaît lui-même une nette progression. Au phénomène d’élargissement des lieux de provenance se superpose une concentration des chocolatiers plus au centre de la ville (vieille ville et faubourgs). Cette tendance, partiellement masquée par le découpage arbitraire des quartiers qui se partagent tous une partie plus ou moins grande du noyau historique, est nette: si plus de 12% des ouvriers habitent le centre en 1908, ils étaient à peine la moitié (6%) en 1895.

Ce phénomène semble s’atténuer en 1922, puisque le centre-ville héberge une plus faible proportion de chocolatiers qu’auparavant, au profit du nord-ouest, la zone dépourvue de transports publics dont les Parcs font partie. Il faut nuancer une conclusion trop hâtive qui consisterait à associer les ouvriers aux quartiers délaissés par les tramways. En effet, dans cette région deux ouvriers sur trois privilégièrent les rues les plus proches du centre. Cela confirme plutôt la tendance observée dans la période 1895–1908 d’un repli des ouvriers à proximité du centre-ville.

Fig. 5: *Quartiers de résidence de l'ensemble de la population et des ouvriers Suchard, 1895–1937*



Sources: AVN, *Registre des impôts*, exercices 1895, 1908, 1922, 1937; *Rapport annuel de gestion*, exercices 1895, 1908, 1922.

En 1937, il n'y a «que» 97 chocolatiers recensés dans le registre des impôts. La crise des années 1930, qui engendre pour l'entreprise des difficultés jusqu'à la fin de la décennie, notamment en matière d'exportation, se traduit par une forte diminution de personnel (500 travailleurs en 1930, 332 en 1935) et par l'engagement de saisonniers plus appropriés à la production très fluctuante des produits chocolatés.²² Le quartier de Serrières reprend un peu plus d'importance dans les choix de résidence, alors que les autres quartiers de l'ouest perdent du terrain. En revanche, le centre-ville et surtout l'est de la ville sont plus prisés. Il faut donc constater une tendance à un «no man's land» entre l'entreprise et le centre-ville, les ouvriers choisissant soit d'habiter près du lieu de travail (c'est le cas de la majorité d'entre eux), soit de s'en éloigner plus fortement. Toutefois, le ralentissement constaté de la délocalisation des ouvriers par rapport à leur lieu de travail peut s'expliquer en grande partie par la mauvaise conjoncture économique et par une hausse des tarifs. Dans ces conditions, le tramway devient moins concurrentiel, par rapport

au développement de l'automobile au sein des couches aisées de la population. Plus que l'automobile, c'est surtout la bicyclette qui s'érite comme la solution de repli pour les classes inférieures.

Conclusion

Nés d'un besoin de mobilité inassouvi par les chemins de fer quelques décennies plus tôt, les transports publics neuchâtelois se développent, par étapes successives, entre 1890 et 1910. Au-delà de leur création, l'étude des transports publics est en mesure d'apporter un certain nombre d'éléments d'explication et de compréhension des mutations qui touchent les villes et leurs habitants de la fin du 19^e siècle aux années 1930. A Neuchâtel, en moins d'un demi-siècle, des changements profonds touchent la ville tant au niveau de sa morphologie qu'au niveau de son organisation spatiale. L'implantation du réseau de transports a pour conséquence un développement urbain qui s'étale selon certains axes privilégiés. On observe notamment une concentration des nouvelles constructions le long des principales voies de communication sur lesquelles ont pu être établies des lignes de tramways. Toutefois, il ne faut pas voir dans la ville du 19^e siècle un territoire vierge se construire au fil des contours du tracé des transports publics. Ce qui préexiste est primordial dans la forme prise par le réseau. Ainsi, les proches faubourgs (celui de l'Hôpital) comme les plus lointaines banlieues (Vauseyon) forment autant d'embryons du développement urbain. L'exemple le plus pertinent est probablement celui de la gare de Neuchâtel. Située à l'extérieur de la ville, aux Sablons, c'est elle, avant toute ligne de tramway, qui modifie la morphologie urbaine. De même, la ligne de chemin de fer qui sépare le territoire communal en deux longitudinalement constitue une césure dans la ville, et un obstacle pour la circulation des tramways qui vont privilégier des tracés parallèles aux voies de chemin de fer, au détriment des quartiers nord peu accessibles. Une fois la direction donnée, les tramways étendent leur réseau et anticipent la demande de transport. L'engrenage est amorcé, accentuant toujours plus une morphologie urbaine en doigts de gants représentés, d'ouest en est, par les lignes en direction de Serrières, du Vauseyon, du Plan, de La Coudre et de St-Blaise.

L'analyse conjointe de l'urbanisation et du développement du réseau révèle aussi une inégalité face à l'accès aux transports publics. Le populeux et populaire quartier des Parcs reste notamment en marge des tracés. L'impression ressentie à Neuchâtel d'un transport public relativement élitaire est corroborée par plusieurs études de cas: Paris, Genève ou Zurich.²³ Etendu à son maximum dès 1910, le réseau, tant à l'échelle locale que régionale, est fortement centralisé sur la ville de Neuchâtel. Toutes les lignes convergent sur la Place Pury. Paradoxalement, l'abondance de moyens de transport correspond à une baisse du nombre d'habitants dans ces mêmes quartiers centraux,

et ce malgré une forte hausse démographique. Ce phénomène s'observe, entre 1895 et 1937, par le choix du lieu de résidence d'une partie des ouvriers de la chocolaterie Suchard, à Serrières. Il nous révèle une tendance des travailleurs à se rapprocher du centre-ville, tout en maintenant une certaine distance par rapport au noyau historique. En 1895, la distance à l'usine est encore primordiale dans le choix de l'établissement du domicile, mais un processus se met en marche dès les premiers tours de roues des transports publics. Les transports urbains sont donc à l'origine d'une redistribution des centres de gravité de la ville et d'une spécialisation des espaces. Cette recomposition territoriale, qu'il ne faut pas surévaluer, dépend aussi probablement de la qualité et de la situation des logements.²⁴ Pour être plus pertinente, l'analyse sociospatiale de la ville devrait reposer aussi sur d'autres catégories de population.

A une plus petite échelle, l'organisation territoriale semble aussi se modifier. Des indices comme l'arrivée, dans l'entreprise Suchard toujours, d'employés provenant de localités du littoral (Colombier, Cortaillod ou Boudry par exemple), comme la question de la fusion de la Commune de La Coudre avec celle de Neuchâtel ou encore comme l'importance du bassin de population que constitue le Val-de-Ruz sont autant de pistes qui révèlent un changement dans la conception de l'espace urbain. Par les relations qu'ils tissent entre des localités jusqu'alors isolées, les transports publics sont à l'origine de la colonisation d'espaces demeurés inhabités jusqu'à la fin du 19^e siècle. Ils sont probablement aussi à la base du concept d'agglomération neuchâteloise, au sens moderne du terme, la ville de Neuchâtel s'affirmant comme le pôle de tout le bas du canton.

Notes

- 1 Par *transports publics* nous faisons référence aux tramways et funiculaires qui permettent des déplacements rapides, fréquents, réguliers et relativement bon marché, éléments auxquels ni le transport par la route (omnibus) ni la navigation ne répondent à Neuchâtel au 19^e siècle. Cf. Huguenin Régis, *L'émergence des transports publics en ville de Neuchâtel: urbanisation et mobilité (1890–1922)*, Neuchâtel 2007.
- 2 Archives de la ville de Neuchâtel (AVN), B 401/1.2, fol. 121, Procès-verbal (PV) du Conseil général de la Municipalité, 12. 1. 1859.
- 3 La situation est identique à Lausanne: Grandguillaume Michel, *Les tramways lausannois: 1896–1964*, Lausanne 1977, p. 16; John P. Mackay a mis en évidence le caractère européen de ce phénomène dans *Tramways and Trolleys: The Rise of Urban Mass Transport in Europe*, Princeton 1976, p. 17.
- 4 Jacobi Sébastien, *Neuchâtel en tram*, Neuchâtel 1989; Transports publics du Littoral neuchâtelois (TN), *100 ans de transports à Neuchâtel (1894–1994)*, Neuchâtel 1994.
- 5 Piguet Claire, «Neuchâtel», *Inventaire Suisse d'Architecture 1850–1920*, vol. 7, Zurich 2000, p. 139–275.
- 6 La comparaison systématique passe par un découpage de la ville par portions de 10'000 m².
- 7 AVN, B 402/8, fol. 25, PV du Conseil général (CG), 18. 1. 1898. Alphonse Wavre (libéral).
- 8 AVN, B 412/1.9, fol. 484, PV du Conseil communal (CC), 25. 3. 1904.
- 9 AEN, 603.061 CH/NE/00, TN, Rapports de gestion, exercice 1913.

- 10 *Idem*, exercice 1914.
- 11 AVN, Tramways, K3/8, dossier 3, *Perspectives d'extension et de modification du réseau des Tramways dans le secteur nord-ouest et nord de la Ville*, Philippe Tripet, 31. 10. 1916.
- 12 AEN, 603.061 CH/NE/00, TN, Rapports de gestion, exercice 1918.
- 13 AVN, B 403/8, fol. 581, PV CG, 25. 10. 1926.
- 14 *Idem*, fol. 613 s.
- 15 AEN, 603.061 CH/NE/00, TN, Rapports de gestion, exercice 1922.
- 16 *Idem*, exercice 1925.
- 17 *Idem*, exercice 1927.
- 18 Walter François, *La Suisse urbaine 1750–1950*, Genève 1994, p. 212.
- 19 Jelmini Jean-Pierre, *Le Pays de Neuchâtel hier et avant-hier: 213 photographies anciennes*, Lausanne 1977, p. 74.
- 20 Il n'y a aucune définition du «chocolatier» dans les registres d'impôts. Ce terme, appliqué tant aux hommes qu'aux femmes, désigne probablement les ouvriers qui participent à la fabrication même du chocolat.
- 21 Le recensement par quartiers s'interrompt malheureusement avant 1937.
- 22 Nussbaum Claire-Aline, Tissot Laurent, *Suchard. Entreprise familiale de chocolat 1826–1938. Naissance d'une multinationale suisse*, Neuchâtel 2005, p. 249–251.
- 23 Centre de documentation d'histoire des techniques, *Analyse historique de l'évolution des transports en commun dans la région parisienne de 1855 à 1939*, Paris 1977, p. 26; Asséo David, «Transports en commun et nouvelles technologies: le cas de Genève au XIX^e siècle», *Revue Suisse d'Histoire* 40 (1990), p. 197; Galliker Hans-Rudolf, *Tramstadt*, Zurich 1997, p. 17.
- 24 Walter (cf. note 18), p. 215.