

TRAMS, je vous aime

Cela fait bien longtemps que les rails du tramway ne balafrent plus les rues de Tourlaville dans le sens de la longueur. Son passage ici a tout de même laissé -aux personnes qui l'ont connu- de bons souvenirs. Albert et Yvonne Trohel ont tous les deux travaillé pour la compagnie des tramways de Cherbourg et s'y sont rencontrés. À Tourlaville comme ailleurs, c'était la période noire de l'occupation allemande mais le tramway et le personnel de bord n'avaient d'autre choix que de continuer à vivre au rythme de ces petits trains pas comme les autres. Récit.



▲ Albert et Yvonne Trohel qui ont suivi les mêmes rails depuis leur rencontre à la compagnie des tramways de Cherbourg.

À l'origine de cette rencontre, une dénonciation. Le délateur – Marcel Corbet pour ne pas le nommer- m'avait dit « je connais une dame qui a été conductrice de tramways tu devrais la rencontrer elle a sûrement plein de choses à te raconter. » Il ne croyait pas si bien dire le pertinent Marcel. En effet, une fois rendez-vous pris, les anecdotes n'ont pas tardé à arriver. Ce qui devait n'être qu'une évocation de la « vie du rail à Tourlaville » s'est en fait transformée en un voyage familial. En effet, l'histoire de la famille Trohel de 1942 à la fin de la guerre est presque indissociable du tramway.

Bien que ce ne soit pas très galant, nous commencerons ce récit par l'histoire d'Albert Trohel -Bébert pour les intimes- qui dès l'âge de treize ans est embauché comme mécanicien vélo rue de la Paix à Cherbourg. Là, il apprend le métier qui le rendra célèbre plus tard à l'angle de la rue de la République et de la rue du Général Leclerc où les Trohel tiendront un magasin de cycles et un atelier de réparation de 1950 à 1984.

Après une période d'apprentissage et le passage obligatoire au service militaire, Albert se retrouve au chômage. « Oh ! il ne l'est pas resté longtemps- précise son épouse- il connaissait bien le directeur de la compagnie des tramways de Cherbourg qui lui a vite trouvé une place de mécanicien au dépôt des trams à La Fonderie rue Gambetta. C'était le plus jeune à l'atelier, alors il était le chouchou. » (rires)

Passer de la bicyclette aux imposantes motrices « Decauville » ne pose pas de problèmes à Albert qui apprend rapidement le métier sur le tas. Le parc compte une dizaine de machines et une escouade de wagons dont certains portent le doux nom de « baladeuses » et sont une version décapotable qui circule l'été.

Pour Yvonne Deloffre le tramway sera une opportunité liée à la guerre. Auparavant elle est employée comme riveteuse à l'usine Félix Amiot qui, à l'époque, est réputée pour ses avions. « On fabriquait des ailes d'avion et puis en 1939 la guerre est arrivée et l'usine a fermé. Ils cherchaient des femmes pour conduire les trams et pour vendre les tickets. Je ne sais pas pourquoi, mais



c'est vrai qu'à bord il n'y avait que des femmes.»

S'il y en a un à qui ce détail n'a pas échappé c'est Albert qui va utiliser une « stratégie d'approche » plutôt originale auprès de celle qui deviendra son épouse.

« Je venais tous les jours à vélo au dépôt de la Fonderie. Un jour je m'amène pour reprendre mon vélo et j'ai failli ne pas le reconnaître, il était comme neuf ! »

Ce tour de magie était signé Albert qui avait bichonné la monture de sa belle, histoire d'engager la conversation. Cette causerie a si bien marché qu'aujourd'hui à 89 ans, ils sont toujours ensemble.

Mais revenons au tram et à ses wagonnets d'anecdotes et là c'est Yvonne qui prend la parole.

« Le tramway allait de Tourlaville à Urville. De La Place de Tourlaville on descendait jusqu'à l'Octroi, rue du Val de Saire on passait le pont tournant, place du Château, rue Albert Mahieu, François la Vieille, on tournait rue Grande Vallée et on filait vers l'arsenal et l'hôpital Maritime, le hameau de la mer à Équeurdreville-Hainneville, Querqueville jusqu'à Urville. Nous étions deux femmes à bord, l'une conduisait et l'autre s'occupait des tickets mais aussi de changer les portes de côté. Eh oui ! une fois arrivées au terminus il fallait repartir dans l'autre sens, on changeait la perche de fil électrique et il fallait inverser les portes, c'était physique ! »

Ce petit manège commençait à 6h du matin et ne s'arrêtait qu'à 20h30. Au-delà de la performance physique il fallait composer avec une catégorie de passagers à l'accent germanique et aux exigences très prononcées, période d'occupation oblige.

« En général, les Allemands n'étaient pas méchants avec nous, mais certains gradés utilisaient le tram un peu comme un taxi et avaient du mal à tenir compte des impératifs de la compagnie et se moquaient de nos horaires. Il y avait



▲ Le tramway taille la route en droite ligne malgré la réclame pour un produit à consommer avec modération.



▲ Le tramway arrive au terminus de la place des Résistants



▲ Le dépôt de la Fonderie rue Gambetta où Albert et Yvonne se sont rencontrés.

souvent du théâtre à Querqueville et les Allemands appréciaient particulièrement ces spectacles. Le problème, c'est qu'en soirée on pouvait se trouver bloqués pendant les alertes à cause des coupures d'électricité. Il nous est arrivé de nous coucher sous les banquettes du tram pour nous protéger des bombardements. Plus d'une fois ce n'est pas tombé loin et si on est encore là, c'est vraiment que le bon dieu n'a pas voulu de nous ! Une fois en revenant de Querqueville, un gradé allemand voulait qu'on le ramène à La Place, alors que nous devions nous arrêter à La Fonderie. Nous n'avons pas cédé, mais le lendemain on était convoqués à la Kommandantur.»

Période difficile, parcours parsemé d'embûches et comme si tout ça ne suffisait pas, il fallait également faire avec la conduite d'engins pas toujours très manoeuvrables.

« Lorsque que la route était bien droite, ça allait mais dès que nous arrivions dans des endroits comme la Saline à Équeurdreville où le terrain est en pente, on priait pour ne pas avoir à s'arrêter brusquement parce que même en pesant de tout votre poids sur le frein à pied et en faisant retentir la sonnette, il était parfois difficile d'éviter l'accident. Le pire de tout, c'était quand il faisait nuit et que des soldats allemands circulaient sans lumière. Une fois à Équeurdreville nous sommes entrés en collision avec un véhicule allemand sans lumière, je n'ai pas pu éviter le choc. Nous avons appris plus tard qu'un des passagers du véhicule percuté était décédé après avoir été projeté hors de la voiture. Vous voyez, c'était quand même des engins pas faciles à manier, mais c'était quand même une bonne époque ! »

L'apparition du tramway à Tourlaville

Elleremontè à 1897. La première version de ces pittoresques engins fonctionne à vapeur et doit cohabiter avec les piétons et les nombreux véhicules hippomobiles. Cette cohabitation ne se passe pas sans incidents (voir le livre Souvenirs de Tourlaville) et les nuisances occasionnées par la fumée et la présence des rails ne font pas toujours l'unanimité. C'est à partir de 1911 que l'on verra des trams électriques traverser l'agglomération et gagner en popularité jusqu'en 1935, date du début de la baisse de fréquentation de ces sympathiques engins. Un an plus tard, le conseil municipal de Tourlaville demandera que « l'autorité compétente veuille bien étudier les mesures à prendre pour supprimer les tramways sur le territoire de la commune, ces derniers

étant une gêne considérable pour la circulation et une cause perpétuelle de détérioration de la route. »

Le tram vivotera jusqu'à la seconde guerre mondiale pendant laquelle il fonctionne par intermittence, au rythme des bombardements et du couvre-feu. C'est le bombardement du « dépôt de matériel roulant » le 20 mai 1944 qui scellera définitivement le sort du tramway. Peut-être un jour verrons-nous à nouveau des rails traverser notre agglomération comme c'est déjà le cas à Paris, Caen et beaucoup d'autres villes d'Europe ?

TB



À gauche la maman d'Albert Trohel qui a travaillé 25 ans pour les tramways et a connu la première version de ces engins qui fonctionnait à vapeur. »