

LA PLATE - FORME



**PERIODIQUE
DE L'AGMT**

No 19

1950-1951



1950

1950-1951

1950-1951

LA PLATE-FORME

1/79

No 19

BULLETIN PERIODIQUE DE L'ASSOCIATION
GENEVOISE DU MUSEE DES TRAMWAYS

AU SOMMAIRE :

- Le Billet du Président page 3
- Un nouveau tramway...
Le Meiringen-Innertkirchen page 5
- Il y a 100 ans...
Les transports parisiens page 11
- Procès-verbal de l'Assemblée générale page 15
- Potins d'ici et d'ailleurs page 25
- Communications page 49

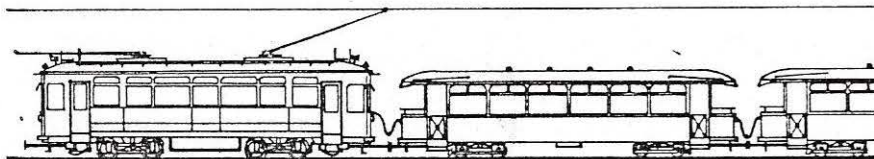


Les avis exprimés dans ce périodique n'engagent que la responsabilité de leurs auteurs.

La reproduction de tout ou partie des articles est autorisée, avec indication de la source.



Rédacteur responsable : Eric RAHM
Assemblage et expédition : Luigi LAURI
Prix de vente au numéro : Fr 3.50 (pour les membres, compris dans la cotisation)





LE BILLET DU PRÉSIDENT

Chers membres,

Dans notre dernier billet, nous vous entretenions des difficultés de l'Association pour conserver ses véhicules dans un état acceptable, malgré le soleil d'été qui grille les peintures, et les pluies de la mauvaise saison qui détériorent les toits. Jamais nous n'aurions pensé que les éléments atmosphériques nous réservaient encore d'autres ennuis. En effet, au matin du dimanche 28 janvier 1979, une nouvelle épreuve nous attendait : nos deux véhicules historiques gageaient dans un demi mètre d'eau. Si pour la remorque la situation n'était pas trop grave, les moteurs déjà anciens de la 67 auraient certainement du mal à supporter cette baignade en eau boueuse....

Malgré séchage et divers nettoyages, un moteur a quand même "rendu l'âme" au cours d'une circulation d'essai. Nous avons alors entamé avec les TPG des pourparlers en vue de procéder au remplacement de ce moteur. Mais qu'en sera-t'il des trois autres ?

L'AGMT risque de devoir engager la totalité de ses ressources dans une remise en état de notre unique véhicule-moteur, et ce, avec l'assistance technique des TPG. En effet, si notre Association peut mettre à disposition de la main d'oeuvre motivés et pleine de bonne volonté, elle ne dispose par contre ni des installations, ni des spécialistes nécessaires. Que les TPG soient publiquement remerciés de la bienveillance dont ils ont déjà fait preuve à notre égard....

Nous vous rappelons que nous accueillons toujours amicalement les collègues désireux de consacrer un peu de leur temps le samedi après-midi sur notre chantier de Moillesulaz, pour assister nos "mordus" de la ponceuse et du pinceau ! Ceci encouragera ceux qui font le sacrifice de jours de congé en semaine pour remettre en état la 67 dans les ateliers de la Jonction.

La 67 roulera à nouveau, nous en sommes certains, grâce à votre soutien, à votre enthousiasme et peut-être... à votre travail.

Avec nos amicales salutations.

Le Président
Stéphane GOLAY

VOUS SOUTENEZ LES CHEMINS DE FER REGIONAUX ?

C'EST BIEN !

VOUS ETES AUTOMOBILISTE ?

POURQUOI PAS !

MAIS LAISSEZ DONC QUELQUES FOIS L'AN
VOTRE VEHICULE PRIVE AU GARAGE, ET CONFIEZ-VOUS
AU RESEAU DENSE ET BIEN DESSERVI DE NOS CHEMINS DE FER....

ILS SONT ENCORE A VOTRE SERVICE,
FAITES QU'ILS LE SOIENT ENCORE DEMAIN !
COMMENT ?
EN LES UTILISANT PLUS SOUVENT....

HABITANTS DE LA REGION GENEVOISE,
LE CHEMIN DE FER NYON-ST CERGUE-LA CURE-(MOREZ)
VOUS ATTEND, FIDELEMENT, A PROXIMITE DE CHEZ VOUS.
IL VOUS OFFRE UN VOYAGE AGREABLE, PITTORESQUE ET REPOSANT,
JUSQUE VERS LES FIERES FORETS JURASSIENNES !



DE NOMBREUX ITINERAIRES PEDESTRES, DES RESTAURANTS,
DES PRAIRIES POUR VOS PIC-NICS ET LES JEUX DE VOS ENFANTS,
TOUT CELA A PORTEE DE TRAIN....

* (Merci de consulter, et de conserver, le prospectus-
horaire et les 10 propositions de promenades avec
le NStCM)

OUVERTURE D'UNE "NOUVELLE" LIGNE DE TRAMWAY, . . .

LE MEIRINGEN - INNERTKIRCHEN

Depuis fin 1977, la Suisse compte un nouveau réseau de tramway, et ceci dans les alpes bernoises ! Il s'agit en fait du résultat de la modernisation et de la transformation de la ligne à voie métrique reliant Meiringen, sur la ligne CFF du Brünig, à la localité de Innertkirchen, exploitée jusqu'alors par des automotrices à accumulateurs.

Ce sont actuellement des motrices achetées d'occasion auprès de l'OEG (réseau reliant Mannheim à Heidepberg, en Allemagne) qui assurent le service sous une toute nouvelle caténaire de 1200 V.

Voyons de plus près l'histoire de cette modeste ligne, qui doit son existence à l'épopée des grands barrages hydro-électriques, et les raisons qui ont motivé une modernisation aussi spectaculaire.

RETROSPECTIVE

Lorsqu'il fut question d'utiliser l'importante force hydraulique de l'Oberhasli, les Forces motrices bernoises SA (FMB) se sont occupées du projet d'établissement d'un chemin de fer à voie étroite Meiringen - Innertkirchen - Guttannen. Un projet de construction détaillé et un budget furent préparés par un ingénieur, sur la demande des FMB. Dans la loi sur les subventions des chemins de fer du canton de Berne, du 21 mars 1920, la voie ferrée Meiringen - Innertkirchen - Guttannen fut reprise et reconnue comme "chemin de fer ayant droit aux subventions". La voie ferrée projetée devait en premier lieu servir aux transports de marchandises et de personnes en vue de la construction des usines électriques dans l'Oberhasli, mais aussi être à la disposition du transport public. Cependant, des enquêtes plus approfondies sur les possibilités de financement et sur la rentabilité montrèrent que l'acquisition du capital d'établissement prévu, quelque 8'000'000 de francs, était impossible, malgré la participation assurée de l'Etat, soit environ deux millions de francs. En outre, la rentabilité ultérieure, après la réalisation des grandes constructions d'usines, s'avérait précaire. Les responsables des FMB renoncèrent dès lors à la construction du chemin de fer à voie étroite Meiringen - Innertkirchen - Guttannen.

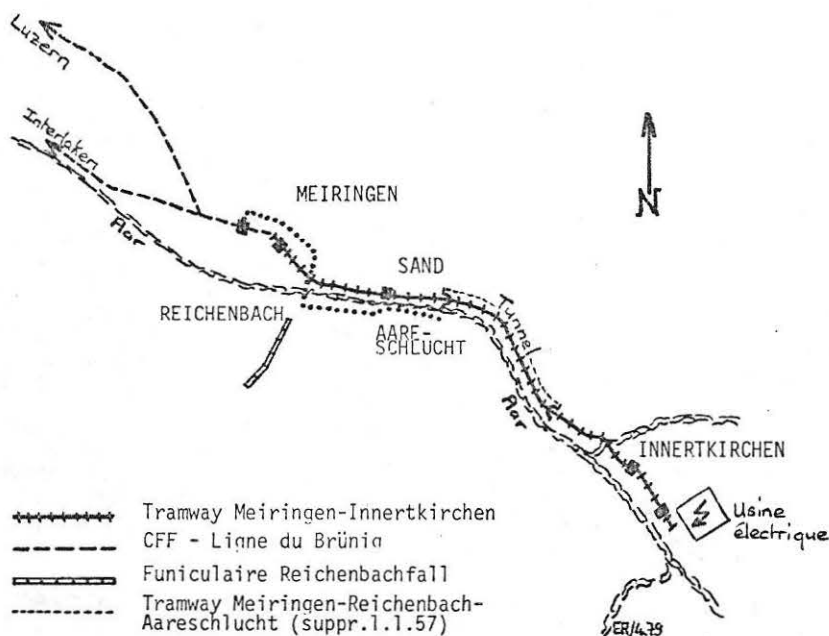
En revanche, ils prirent en considération, comme moyen de transport de marchandises et de personnes pour la construction des usines de l'Oberhasli, la création d'une voie de raccordement entre la gare de Meiringen du Chemin de fer du Brünig et l'entrepôt du matériel d'Innertkirchen, ainsi que celle d'un

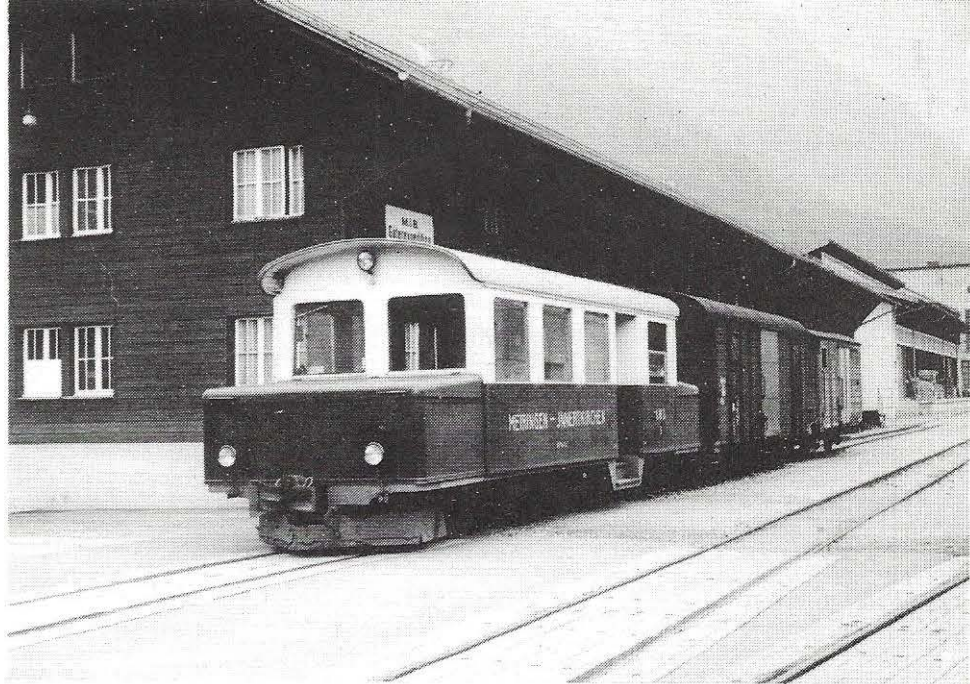
téléphérique d'Innertkirchen au Grimsefnollen et au Gelmersee. Les projets furent acceptés et préparés en automne 1924, soit encore avant la fondation de la société des centrales de l'Oberhasli SA, qui date du 20 juin 1925.

L'appel d'offres ayant eu du succès, la mise en chantier de la voie de raccordement fut confiée à différents entrepreneurs en automne 1925 et l'ouverture de la nouvelle ligne eut lieu au août 1926, avec l'assentiment de la Confédération. Le budget de mai 1924 estimait à 2'490'000 francs le coût des travaux, et le décompte de construction définitif arrêté au 31 décembre 1932 établit un montant de 2'397'043,75 francs. Il est à remarquer que jusqu'à fin 1943, les dépenses de construction de cette voie de raccordement furent entièrement amorties au débit des comptes des usines Handeck I et Innertkirchen I.

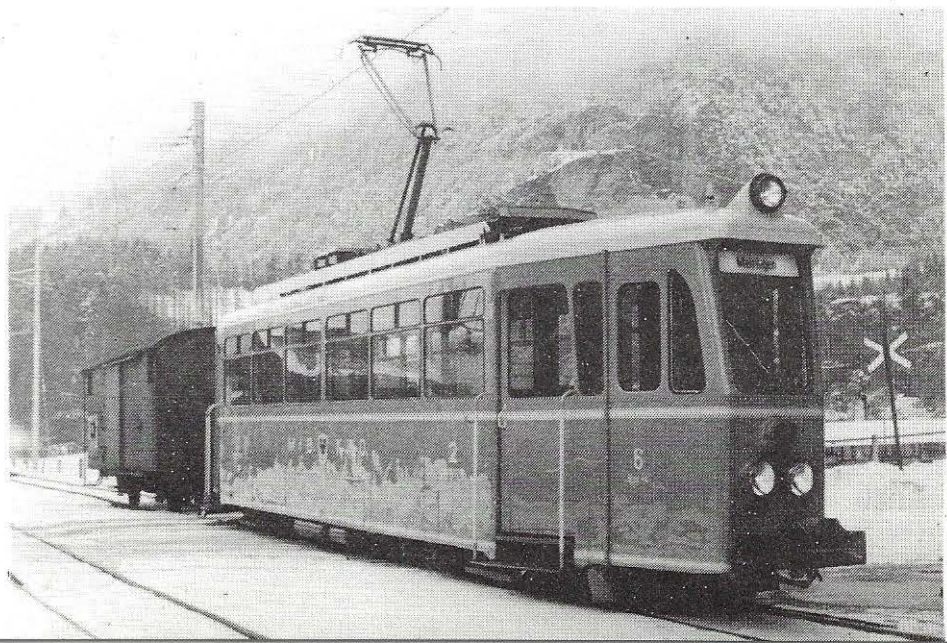
C'est le 14 juin 1946 seulement que, sur demande des centrales de l'Oberhasli, une concession fédérale pour une durée de trente ans fut octroyée au chemin de fer Meiringen - Innertkirchen. Cette voie ferrée devint ainsi un "chemin de fer du trafic général".

Deux locomotives à vapeur des chemins de fer Rhétiques servirent d'engins de traction durant les travaux de l'usine Handeck I. A l'achèvement de ceux-ci, l'automotrice à accumulateurs Ta 3 fut mise en service en 1931. Huit ans plus





TRACTION ELECTRIQUE AVEC ET SANS CATENAIRE SUR LE MI :
Jusqu'à la mise en service de la caténaire, les motrices à accumulateurs BDa 2/2 4 et 5 assuraient tout le trafic. Innertkirchen, 5.8.76 (EN HAUT) (photo E. RAHM). Depuis lors, les motrices Bem 4/4 6 et 7 (ex-OEG) ont repris cette tâche. Innertkirchen, 26.1.78 (EN BAS) (photo A. KNOERR).





tard, soit encore avant la mobilisation de guerre, l'automotrice BDa 2/2 4 prenait du service, et en 1949, c'était le tour de la BDa 2/2 5. Ces trois derniers véhicules, actuellement encore en service, ne correspondent cependant plus aux exigences modernes imposées par une exploitation normale. Le châssis à deux essieux rigides présente de mauvaises qualités de roulement et une charge par essieu élevée. La superstructure en souffre dans une forte mesure. Le poids des accumulateurs augmente encore sensiblement cette influence fâcheuse.

DECISION D'ASSAINISSEMENT

Dans sa séance du 19 septembre 1975, le conseil d'administration des centrales de l'Oberhasli a décidé de poursuivre l'exploitation du Meiringen - Innertkirchen, et d'assainir ce chemin de fer du point de vue technique, à condition que la concession de celui-ci soit renouvelée par l'Office fédéral des transports (OFT).

Cette concession ayant été accordée sans réserve le 8 mars 1976 par l'OFT pour 50 nouvelles années, soit jusqu'en 2026, les travaux ont immédiatement commencé en vue de l'assainissement technique de la voie ferrée.

DEROULEMENT DES TRAVAUX

L'infrastructure se trouvait dans un état étonnamment bon, de sorte que les dépenses de renouvellement furent très minimes. Le drainage, surtout dans le tunnel de Kirchet, a fait l'objet de soins particulièrement attentifs lors du renouvellement total, en vue d'une exploitation par caténaire. Pour la sécurité de l'exploitation comme pour des raisons d'entretien et d'économie, seul un renouvellement de la superstructure de toute la ligne pouvait entrer en considération.

Les rails ont été soudés selon les prescriptions des CFF dans le tunnel et en pleine voie, où cela était possible. L'ancien lit de pierraille a dû être entièrement enlevé, retravaillé et complété par du nouveau ballast. Les installations ferroviaires d'Innertkirchen, relativement étendues, se trouvaient en très bon état, de sorte que seules trois aiguilles simples ont dû être remplacées et quelques rails et traverses seulement changés. En gare de Meiringen, la voie d'entrée et celle de garage ont été reconstruites, et l'aiguille d'entrée desservie par la gare CFF (voie principale/voie de garage) a également été remplacée.

La pose d'une ligne de contact à 1200 V sur le tracé actuel du Meiringen - Innertkirchen n'a pas posé de réelle difficulté. Un examen particulier a été rendu nécessaire seulement pour déterminer si le profil du tunnel pouvait accepter l'installation d'une telle caténaire. Les plans de profils à disposition le prouvèrent d'une manière affirmative, ainsi qu'un premier contrôle de profil, toutefois avec la restriction que la ligne de contact devait être déclenchée pour certains transports spéciaux. Dans ces cas, il y aurait lieu de circuler en traction autonome, par exemple avec les groupes de secours des automotrices ou, comme ce fut le cas jusqu'ici, avec des tracteurs diesel de la ligne du Brünig. La hauteur de la ligne de contact correspond sur le parcours normal aux prescriptions de l'OFT. Sur les parcours en tunnel, cette

hauteur est d'au moins 4,94 au dessus du rail. La caténaire consiste en une suspension compensée, un fil de cuivre de 107 mm², des poteaux en bois imprégnés, des socles en béton et des jougs en acier.

Pour la livraison du courant, un poste de redresseurs a été monté dans la centrale existante d'Innertkirchen II, l'alimentation à haute tension provenant du réseau de 16 kV des centrales de l'Oberhasli. Cette installation comprend une cabine d'arrivée et de commutation de 16 kV, un transformateur de 500 kVA avec les redresseurs au silicium correspondants pour 450 A permanents et 780 A en pointe, commutables 1200/600 V courant continu, ainsi que les bornes de commande et de départ, avec les interrupteurs des points d'alimentation.

ACHAT DE MATERIEL ROULANT

Trois automotrices-tramways à grande capacité et à quatre essieux ont été acquises de la compagnie des chemins de fer du Haut-Rhin (OEG) reliant Mannheim à Heidelberg par Weinheim et Edingen. Ces véhicules sont arrivés le 21 mai 1976 à Meiringen. Deux de ceux-ci ont subi une révision dans les ateliers du dépôt CFF et ont été soumis à de nombreuses transformations, tandis que le troisième constitue une réserve en pièces de rechange.

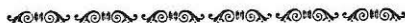
Pour que les tronçons de voie sans caténaire de la gare d'Innertkirchen puissent être parcourus, et pour permettre l'accès aux voies CFF de Meiringen sous caténaire 15'000 V/16 2/3 Hz, des groupes de secours ont été nécessaires. On se trouve ainsi en présence de motrices ambimoteurs Bem 4/4. Il a fallu en outre prévoir des attelages automatiques, des dispositifs chasse-neige, des pantographes et transformer les installations de freinage selon les conditions suisses. Les accès des deux motrices ont été également transformés, ainsi que les cabines de conduite du mécanicien.

VERS L'AN 2000....

Le chemin de fer Meiringen - Innertkirchen a ainsi les moyens de satisfaire aux exigences du trafic public entre ces deux localités au moins jusqu'en 2026, et d'assurer les importants transports occasionnels pour le propriétaire de cette voie ferrée, les centrales électriques de l'Oberhasli SA. Il sera aussi possible de continuer d'offrir sur ce tronçon aux fervents de la vapeur le train à vapeur historique du Brüniq !.

ETAT DU MATERIEL ROULANT

Ta 2/2	3	1931	24 CV	9,5 T	20 pl	réservé pour VHS
BDa 2/2	4	1939	54 CV	17,3 T	50 pl	démoli 1978
BDa 2/2	5	1949	54 CV	18,6 T	50 pl	-
Bem 4/4	6-7	1952-56 (77)	240 CV	21,5 T	90 pl	ex-OEG 63,65,68
S2	2	1901 (12,59)	-	7 T	62 pl	ex-Brüniq
Gk	2	1926	-	6,1 T	-	-
X2	1	1888 (30,43,46,67)	-	5 T	-	gare Innertkirchen
X3	7	1888 (26,45,49)	-	3 T	-	" "
X2	8	1899 (45,59)	-	8 T	-	" "



IL Y A CENT ANS . . .

LES TRANSPORTS PARISIENS

Comment voyageait-on à Paris dans les années 70 du 19^{ème} siècle ?

On trouve réponse à cette question dans le "Manuel du voyageur dans Paris et ses environs", publié en français à Leipzig (ou Leipsic - sic -) en 1874 par Karl Baedeker, éditeur, troisième édition, revue et augmentée....

Paris abritait en ce temps-là le réseau de transport urbain le plus vaste du monde après celui de Londres. Le plus ancien aussi. Mais laissons la parole à M. Karl Baedeker :

"Toutes les entreprises d'omnibus se trouvent réunies depuis 1855 sous une seule et même administration. Le service est divisé en 32 lignes, désignées par les lettres de l'alphabet, de A à Z, et de AB à AH. Les lanternes, les caisses et les écriteaux de toutes les voitures qui desservent chacune de ces lignes sont marqués de ces lettres. On y lit de plus en toutes lettres, sur les écriteaux de l'impériale, de chaque côté, les noms des stations extrêmes, et par derrière, celui de la station où la voiture se rend : ce dernier écriteau est mobile et se change pour le retour. Les principaux points de l'itinéraire sont de plus indiqués tout autour de la caisse. Enfin, ces voitures se distinguent encore par la couleur de leurs caisses et les feux de leurs lanternes."

"Malgré ces indications, une orientation rapide et infaillible au milieu de la multitude des omnibus qui sillonnent la ville de 8 h du matin à minuit, est difficile, surtout pour celui qui ne séjourne que peu de semaines à Paris, comme le font la plupart des personnes à l'usage desquelles ce livre est destiné. Il n'y a même pas beaucoup de véritables Parisiens qui connaissent bien toutes ces lignes et leurs correspondances."

"Ces voitures sont convenables, fort pratiques grâce à leur excellent système de correspondance, et permettent de réaliser de notables économies. Aussi sont-elles d'un usage général. Il en passe à certains endroits toutes les cinq minutes. Si l'on veut profiter souvent des omnibus, on fera bien d'acheter un petit plan de Paris (1 fr) contenant l'indication de tous leurs parcours en différentes couleurs, ou bien dans un des petits livrets connus sous le nom d'"Itinéraire des omnibus", "Clef des omnibus", etc... (20 c), qui en indiquent les itinéraires et les correspondances, et que l'on trouve dans les bureaux de la compagnie."

"A défaut de ces petits moyens d'orientation, on peut toujours se renseigner

dans un bureau ou demander tout simplement au conducteur de l'omnibus qu'on voit passer, si sa voiture conduit au quartier où l'on veut se rendre."

"Le trajet en omnibus avec correspondance se fait de la manière suivante. Vous êtes, par exemple, sur le boulevard des Italiens et voulez vous rendre au Père-Lachaise. Prenez l'omnibus de la ligne E, dans la direction de la Bastille, et demandez au conducteur, en montant en voiture, une correspondance, en lui disant où vous allez et le priant de vous prévenir lorsqu'il faudra descendre. Vous payez 30 c, et vous recevez un billet, dans le genre de ceux des chemins de fer, dit "correspondance". Arrivé à l'endroit où il faut changer de voiture et que le conducteur doit indiquer à haute voix pour tout le monde, dans notre supposition au bureau du boulevard des Filles-du-Calvaire, vous descendez et vous hâtez d'entrer dans ce bureau pour demander un "numéro" en indiquant aussi la direction dans laquelle vous allez. Muni de ce numéro, que vous remettez au contrôleur en montant, vous attendez l'omnibus de la ligne O, qui viendra bientôt à passer, et une fois en voiture, vous donnerez en paiement au conducteur le billet de correspondance. Cette seconde voiture s'arrête à Ménilmontant, au coin du boulevard extérieur, et le problème est résolu."

"Presque toutes les lignes ont des correspondances analogues, de sorte que l'une d'elles peut être reliée par là avec vingt et trente autres. Il sera bon de noter que chaque voiture porte inscrits à l'intérieur, au plafond, les noms des lignes avec lesquelles elle correspond et des endroits où cela se fait. Les bureaux de contrôle, qui se trouvent à tous les points de croisement, servent de salles d'attente aux voyageurs. On demandera en entrant un numéro, afin de retenir sa place."

"Les porteurs de ce livre, dont le logement se trouvera probablement aux environs des boulevards et du Palais-Royal, feront bien de prendre note des bureaux d'omnibus les plus rapprochés de leur quartier. Les plus fréquentés sont sans contredit celui de la place du Palais-Royal et celui qui se trouve presque à côté du précédent, dans la rue St-Honoré, en face du Théâtre-Français. Ils sont situés au centre de Paris et on peut y être sûr d'y trouver un omnibus, direct ou par correspondance, pour n'importe quelle destination, jusqu'au delà des barrières. Les bureaux des boulevards sont : boulevard de la Madeleine 27, des Italiens 8, de la porte St-Martin, du Temple, des Filles-du-Calvaire, de la Bastille 2. Sur la rive gauche de la Seine, les trois bureaux les plus fréquentés sont sur la place St-Sulpice, Nos 6, 8 et 10. Puis près de l'Odéon, au Pont-Neuf, place du Palais de Justice, etc...."

"Chaque course, de quelque longueur qu'elle soit, coûte 30 c. dans l'intérieur, et 15 c. à l'impériale. On ne donne pas de pourboire. Pour les hommes agiles, les places d'impériale sont agréables, lorsqu'il fait beau, tant à cause de la vue, que parce qu'on peut y fumer, ce qui est défendu dans la voiture. Les dames ne sont admises que dans l'intérieur. On descendra toujours de l'impériale à "reculons" et en commençant du pied droit. Le célèbre sculpteur Simart est mort des suites d'une chute faite pour avoir négligé ces précautions."

"En montant dans l'intérieur, ou en descendant, on se soutiendra aux barres de fer qui sont adaptées à l'entrée et au plafond."

"Pour avoir droit à une correspondance, il faut payer 30 c. pour la course, c'est à dire le prix de l'intérieur, quand même on voyagerait à l'impériale. Les dimanches et jours de fête, plusieurs lignes ne donnent pas de correspondance."

"Un écriteau avec le mot "complet" indique au public que toutes les places de l'omnibus sont occupées, ce qui arrive souvent en temps de pluie, de sorte qu'on voit passer quelquefois un grand nombre d'omnibus sans pouvoir s'y réfugier."

"Il existe de plus une double ligne d'omnibus sur rails (100 places) ou un "chemin de fer américain", dont le point de départ a été jusqu'à présent rue du Louvre 8, vis à vis de la colonnade du Louvre, mais qui doit être prolongé dans un avenir prochain tout le long des quais, à l'E. jusqu'à Vincennes. Il ne passe plus par la rue de Rivoli, mais par l'autre côté du Louvre. Il y a ordinairement un départ toutes les heures, depuis 9 h. du matin, plus souvent en été. Il se trouve une station près de la place de la Concorde, sur le quai, en aval du pont, où se trouve aussi un bureau d'omnibus ordinaires, puis à chaque autre pont en aval."

De cette extraordinaire description, on retiendra entre autres :

- 1) les services exploités déjà jusqu'à minuit...
- 2) les fréquences de passage des véhicules atteignant à certains endroits cinq minutes...
- 3) les voitures portant inscrits à l'intérieur, au plafond, les noms des lignes avec lesquelles elles correspondaient, et des endroits où celà se faisait...
- 4) le prix élevé d'une course (pour l'époque) : 15 centimes à l'impériale, exposé aux intempéries, et 30 centimes dans l'intérieur. Celà devait probablement excéder une heure de salaire d'ouvrier...
- 5) le tarif unique déjà, quelle que fut la distance parcourue...
- 6) l'existence d'une double ligne d'omnibus sur rails ou "chemin de fer américain" de grande capacité (100 places par voiture). Il s'agit bien sûr des premiers tramways parisiens (et européens) venus vingt ans plus tôt des Etats-Unis d'Amérique, d'où le nom par lequel ils ont tout d'abord été désignés. Les lignes de Paris au Pont de St-Cloud et de Paris au Pont de Sèvres furent inaugurées en septembre 1855. La ligne du Pont de Sèvres fut prolongée à Versailles en novembre 1857. Elles seront toutes deux converties en lignes d'omnibus automobiles (lisez "d'autobus") en août 1934...

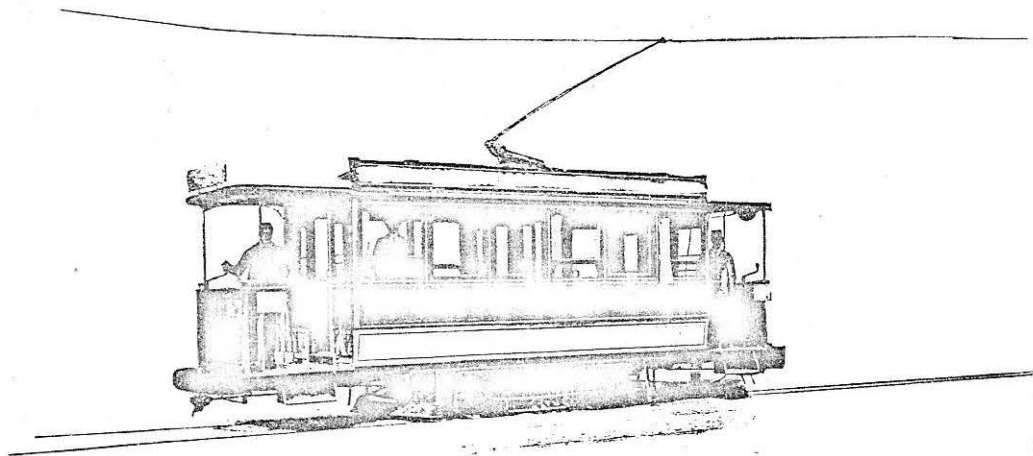
Quant aux premiers omnibus (hippomobiles), ils circulèrent en 1828 dans la ville de Paris.

Quelle était la situation à Genève à cette époque (1874) ?

Deux compagnies de tramways se partageaient alors la desserte de l'agglomération genevoise : la Société des Tramways de Genève à Carouge, et la

Société du Tramway de Genève à Chêne. Ces deux compagnies de tramway (les premières en Suisse) fusionneront le 1er mars 1876 pour devenir la "Compagnie des Tramways de Genève", plus connue comme Compagnie Générale des Tramways Suisses dont elle prendra le nom peu de temps après. Cette société se hâtera de raccorder les deux services précités qui reliaient, l'un la place Neuve au Rondeau de Carouge, et l'autre le Cours de Rive au Temple de Chêne-Bougeries, amorces de la future ligne qui se verra attribuer en 1911 l'indice "12" par la CGTE, et qui est, en 1979, la plus ancienne ligne de tramway en exploitation en dehors des Etats-Unis et du Canada...

Jean-Daniel DUPRAZ



PROCES - VERBAL

DE L'ASSEMBLEE GENERALE

DU 1^{er} MAI 1979

C'est à 2035 heures que le président Stéphane Golay ouvre la 6^{ème} Assemblée générale de l'AGMT, convoquée régulièrement selon l'art. 14 des statuts. 28 membres se sont déplacés ce soir en la salle B de l'Hôtel de Genève.

Après avoir souhaité la bienvenue à M. M. Dunand, chef du service technique des TPG (membre collectif), et excusé cinq membres empêchés de participer à nos débats, le président passe à l'approbation de l'ordre du jour. Personne demande la lecture du PV de l'assemblée de 1978, si bien que l'on peut directement nommer deux scrutateurs pour la présente assemblée en l'occurrence MM Gaston Guignard et A. Knoerr.

S. Golay en vient alors à la présentation de son rapport d'activité pour l'exercice écoulé, qui a été caractérisé par une intense activité. Le Comité s'est réuni six fois pour traiter des ordres du jour souvent chargés. Le 28 mai, c'est le chemin de fer Nyon-St Cergue-Morez qui, par une journée radieuse, nous accueillait. Le 3 juin, notre service-photos avait organisé, avec perfection, un "safari" sur le réseau métrique des Chemins de fer du Jura. Le jeudi du "Jeûne-Genevois", l'AGMT se rendait à Zurich, et profitait de ce jour de semaine pour visiter, le matin, les nouveaux ateliers centraux des VBZ à Altstetten en plein activité. L'après-midi, nos amis du Verein-Tram-Museum-Zurich (TMZ) nous permettaient d'effectuer une visite des points les plus intéressants du réseau avec l'une de leurs admirables compositions historiques, la Ce 4/4 321 avec la C2 626. A bord, en uniforme "historique", l'équipe Hübscher - Leutwyler, en service "volontaire". Qu'ils en soient chaleureusement remerciés !

Avec l'automne, les premiers contacts noués dès juillet avec les TPG s'intensifient pour la préparation de journées "Portes ouvertes". Notre Association est sollicitée pour élaborer la partie historique d'un stand d'informations générales sur les TPG. Un travail étroit entre M. Guichard des TPG, responsable de la réalisation de ces journées, et votre secrétaire, puis avec J.M. Lacreuzé qui assure l'intérim, permet à l'AGMT de remplir son "contrat" ! Les divers échos et félicitations ont démontré que nous avons visé juste. L'AGMT collabore encore à ces journées avec la mise à disposition de la Be 4/4 67 qui assure des navettes gratuites entre la Jonction et les Augustins. Les TPG mettent également à notre disposition la B 302 qui nous permet d'installer un stand d'information et de vente.

Le 20 décembre, c'est le désormais traditionnel "Tram de Noël" qui réunit une trentaine de nos membres pour une chaleureuse promenade-cocktail.

L'année 1979 débute beaucoup moins bien ! Une certaine lassitude de notre service technique, et le découragement en résultant de notre service des travaux, amène une désaffectation de notre chantier de Moillesulaz. Ceci conduit notre président à reprendre en main l'organisation du travail en mettant sur pied une permanence tous les samedis après-midi. Cet effort fut heureusement récompensé. Une réorganisation du service technique sera d'ailleurs entreprise.

Le dimanche 28 février, suite à de fortes pluies, et à un redoux en altitude, le Foron déborde. Personne n'ayant donné l'alerte aux TPG (ni les douaniers, ni les habitants du quartier, et encore moins les wattmen de la ligne 12...), notre convoi goge bientôt dans 70 à 80 centimètres d'eau limoneuse. Ce n'est qu'en fin de journée que la dépanneuse des TPG nous permet de retirer la 67 de sa facheuse position, puis de la remorquer, avec la Xe 4/4 71, à Chêne-Bourg Gare.

En mars, on apprend avec tristesse le décès du premier président de l'AGMT, M. Marc Châtelain, chef de traction pensionné des TPG.

Une séance récréative réunit une trentaine de membres avides de diapositives.

Comme vous le constatez, cet exercice fut fécond en événements, alors que nous enregistrons l'adhésion de 30 candidats, et que l'effectif total atteignait 133 membres.

C'est alors à notre trésorier, Marc Dietschy de nous parler de l'état de nos finances. Alors que le précédent fut déficitaire, l'exercice écoulé fut favorable à notre caisse, avec plus de Fr 5'000.-- de bénéfice. Cet état de fait est redevable à notre stand tenu dans le cadre des journées "Portes ouvertes" des TPG d'une part, et à l'imputation au prochain exercice d'importants frais de réparation.

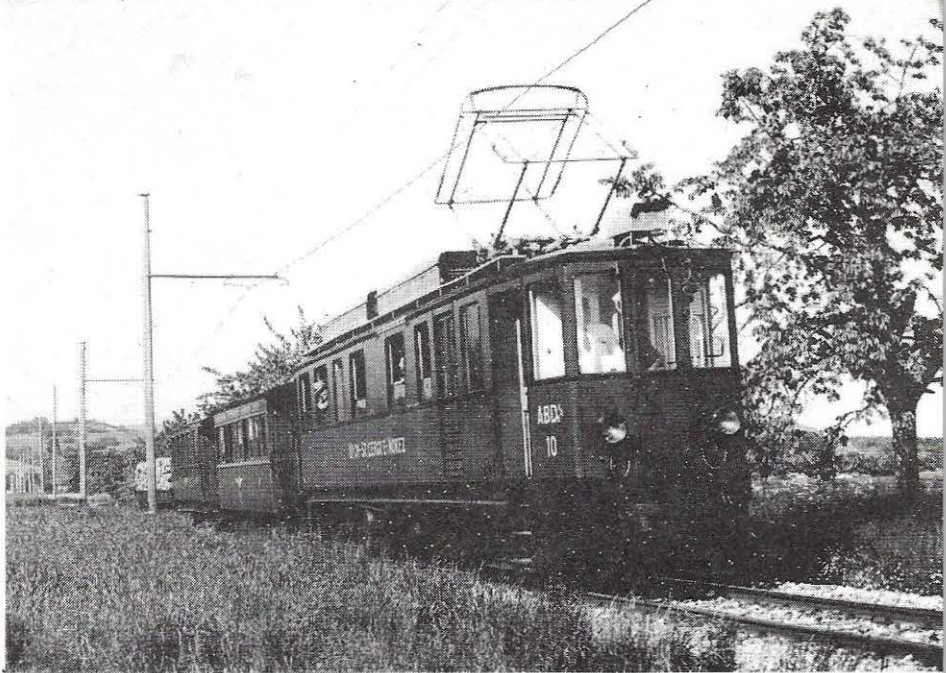
Le service-photos a procuré 38 % des recettes, soit Fr 3650.15 (que les responsables en soient félicités et remerciés), les cotisations Fr 2995.--, les ventes de livres Fr 1869.50, les dons Fr 335.--, les autocollants Fr 249.50, les intérêts du capital Fr 178.--, les produits de transport Fr 32.85, les divers voyages Fr 291.30, soit un total de recettes de Fr 9'601.30.

Les plus grosses dépenses sont imputables à la restauration et à l'entretien du convoi avec Fr 2082.65, puis aux frais généraux et administratifs avec Fr 1420.95, à l'assurance RC avec Fr 550.--, à la parution du bulletin "La Plate-forme" avec Fr 396.65, soit un total de Fr 4450.25.

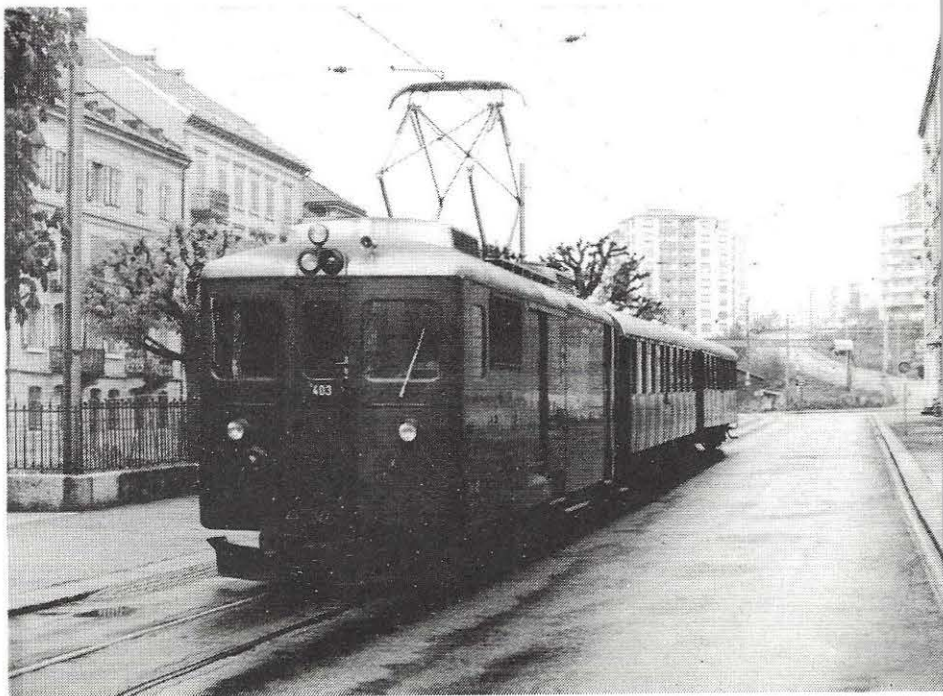
Nous disposons à ce jour d'une réserve de Fr 13'074.--.

Le secrétaire, E. Rahm, se réjouit également de l'accroissement de l'effectif de 13,6 %. Au chapitre des mutations, on relève 30 entrées et 10 sorties (soit 8 exclusions, 1 décès, 1 démission). L'effectif actuel est de 133 membres (soit 100 résidents genevois, 21 résidents suisses, 6 français, 4 belges, 1 italien et 1 néerlandais).

Notre association groupe des amis des tramways provenant de tous les milieux sociaux (employés de commerce, des transports publics, des fonctionnaires,



EXCURSIONS AGMT : Le 28 mai 1978, nous visitons le NStCM sous un soleil éclatant. Train spécial AGMT entre Genolier et Givrins (EN HAUT). Le 3 juin 1978, notre service-photos organisait un "safari" sur les CJ. Une des compositions AGMT à La Chaux-de-Fonds (EN BAS) (photos E. RAHM)





des étudiants et apprentis, des ingénieurs, des comptables, des enseignants, des médecins et dentistes, des avocats et juristes, des retraités, des mécaniciens, des techniciens, des commerçants et artisans, des gendarmes et pompiers, des ménagères, un interprète, un prêtre, un journaliste....) :

Une assez importante correspondance est arrivée tout au long de l'année à notre case postale. De nombreuses demandes de renseignements nous parviennent de l'extérieur, souvent par l'intermédiaire des TPG qui considèrent l'AGMT comme leur service "historique", ce dont nous sommes d'ailleurs flattés...

Trois éditions du bulletin ont paru, la quatrième n'attend que de bonnes âmes pour l'assemblage et l'expédition. Suite à un sondage d'opinion parmi les membres, notre bulletin a été baptisé "La Plateforme" dès le No 16.

Face au travail nécessaire pour sortir un numéro, et à la difficulté de trouver un rédacteur titulaire, on se trouvera certainement contraint de réduire la parution à trois exemplaires annuels, ce qui permettra par contre de soigner le contenu.

Du côté du Service technique, notre responsable F. du Pan signale que les travaux de restauration ont continué à porter essentiellement sur la remorque 363. Sinon, il s'est agit de travaux d'entretien, tant sur la 67 que sur la 363, pour effacer et contenir les déprédations dues aux intempéries. Ce travail ingrat, mais nécessaire, sera indispensable aussi longtemps que nos véhicules devront stationner à l'air libre. On a procédé en cours d'exercice à la révision des freins de la 67, avec changement des robinets et du régulateur "Charmilles".

Il reste maintenant à réparer les séquelles du "bain de roues" dans les eaux limoneuses du Foron, et à remplacer le moteur I qui a "grillé" à la suite de ce séjour dans les flots.

F. du Pan relève également que le service sera réorganisé, ne s'occupant lui-même plus à l'avenir du déroulement des travaux. Ceux-ci seront entièrement coordonnés par le Service des travaux, alors que le Service technique ne s'occupera plus que des rapports avec les TPG en ce qui concerne les circulations sur le réseau et les travaux à effectuer au dépôt de la Jonction.

Le Service des travaux, par la voix de son responsable A. Gavillet, informe l'assemblée du déroulement des travaux et des prestations respectives des quelques actifs qui s'affairent chaque samedi à Moillesulaz.

C'est ensuite au tour des vérificateurs des comptes F. Chapuis et J.D. Clerc de signaler à l'assemblée que ceux-ci ont été trouvés en ordre parfait et que l'assemblée peut donner décharge au trésorier pour sa gestion.

C'est d'ailleurs ce que va faire l'assemblée peut après. Elle accepte les rapports des membres du Comité ainsi que les comptes et donne décharge.

Quelques très légères modifications vont donner le Comité suivant pour l'exercice 1979/80 :

- Président : Stéphane GOLAY
- Vice-président : Luigi LAURI
- Trésorier : Marc DIETSCHY
- Secrétaire et Rédacteur : Eric RAHM
- Service des travaux (chantier, planning d'entretien et achat) : Alain GAVILLET
- Exploitation (contacts avec les TPG) : Francis DU PAN
- Service-photos : Jean-Pierre CEREZ
Serge E. WOLF
- Archiviste : Jean-Daniel DUPRAZ
- Suppléant : Gaston GUIGNARD

L'assemblée accepte cette proposition en élisant chaque poste séparément. Jean-Daniel CLERC et Jean-Marc BONGNI seront d'autre part vérificateurs des comptes.

Au chapitre des cotisations, une élévation du montant n'est pas jugée nécessaire pour l'instant. On préfère recourir à l'effort financier de chacun si un besoin précis se manifestait soudain.

Par contre, l'assemblée accepte une proposition visant à introduire une catégorie "AVS" dont le montant de la cotisation s'alignerait sur celui de la catégorie "Juniors", ceci afin de faciliter l'adhésion de sympatisants ne désirant pas suivre nos activités de manière active. Il est évident que nos collègues du troisième-âge qui désirent verser la différence sous forme de don en sont remerciés d'avance !

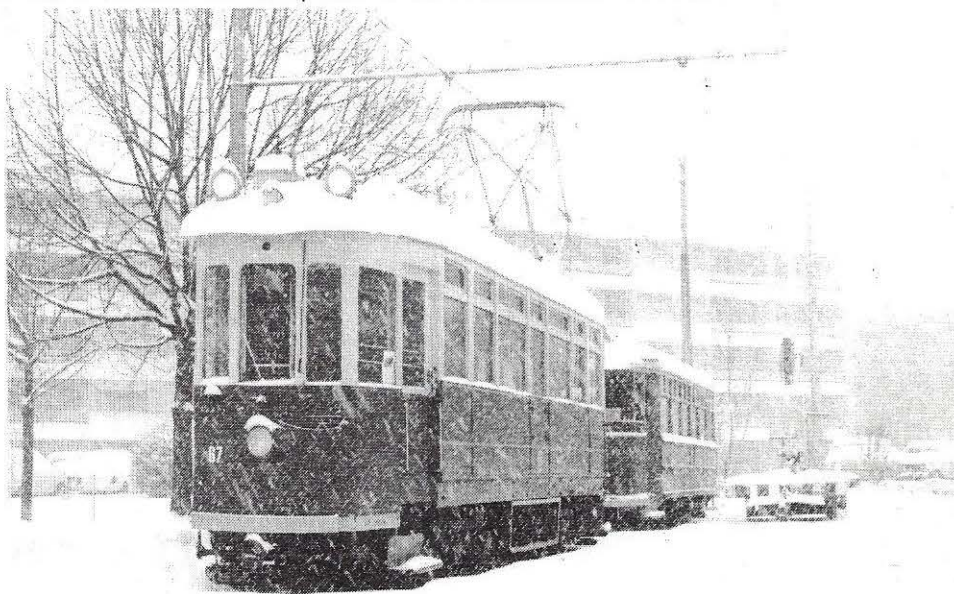
Aucune proposition a été adressée à l'AGMT dans le délai imparti. M. Dunand en profite pour remercier l'AGMT au nom des TPG pour sa collaboration lors des "Portes ouvertes". L'AGMT est devenue une source de renseignements précieuse sur le passé des transports genevois. Les TPG sont désolés des conséquences de la crue du Foron, mais la situation technique étant "ce qu'elle est", il est difficile de satisfaire toujours l'AGMT comme elle le souhaiterait. L'intervention technique des TPG doit se limiter à des "coups de main" pour pallier au manque de ressources techniques de l'AGMT, mais le gros du travail doit être du ressort de l'association. M. Dunand rend encore attentive notre association au prochain départ à la retraite du chef des ateliers des TPG, et il serait fort profitable d'en recevoir le plus de "tuyaux" possibles sur les particularités de nos véhicules. Suite à une remarque d'un membre au sujet de la crue du Foron, M. Dunand pense que l'on peut regretter certes le manque de réaction des wattmen TPG en service ce matin-là, mais que le plus judicieux serait d'apposer sur les véhicules AGMT une liste téléphonique des responsables AGMT. M. Dunand ne peut en effet garantir que le Roulement TPG puisse alerter un de nos responsables sur la base d'une liste déposée à la Jonction.

M. Dunand propose aux membres présents de soutenir l'idée d'un nouveau dépôt TPG parmi leurs proches et leurs connaissances. C'est par des contacts de ce genre que l'on peut sensibiliser une couche plus large de la population. A ce



EXCURSIONS AGMT (suite) : Profitant du Jeûne-Genevois, l'AGMT visitait les Ateliers centraux des VBZ, et parcourait une partie du réseau avec une composition du TMZ. Ce 4/4 321 + C2 626 à Werdhölzli. (photos E. RAHM)

L'HIVER A L'AGMT : Stoïque, la composition préservée par l'AGMT brave la tempête ! Moillesulaz, 4.1.79.





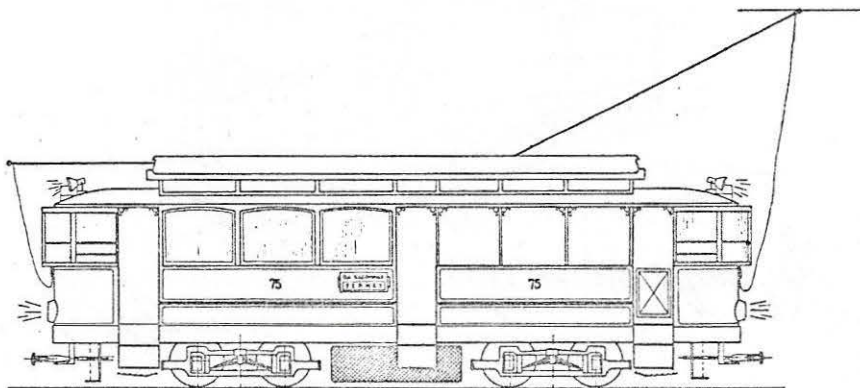
sujet, M. Dunand apporte quelques précisions sur le plan décennal des TPG.

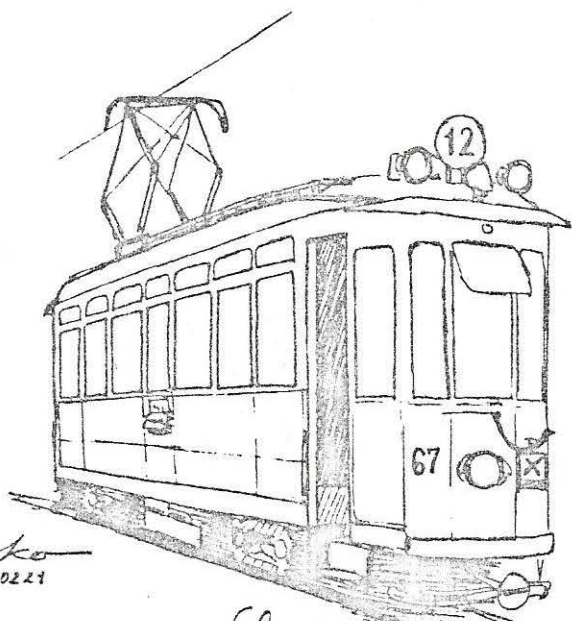
Après avoir encore donné lecture d'une lettre de R. Kallmann présentant ses activités en faveur de l'AGMT au cours de l'exercice écoulé, le président lève la partie officielle de la soirée à 2205 heures.

C'est par la vision de films de notre ami Thuillard de Lausanne, dont celui tourné le 22 avril lors de l'excursion AGMT sur le BAM, que se termine très agréablement cette soirée.

Le rapporteur :

Eric RAHM





Loko
790221

*La jeunesse est un défaut qui passe avec le temps.
(Philippe Auguste)*

POTINS D'ICI

ET D'AILLEURS.....

GENEVE

ACTUALITE DES T P G (décembre - février 1979)



Mise en service du site-propre de Chêne-Bourg :

Le nouveau tronçon à double-voie en site-propre entre Chêne-Bourg Poste et Chêne-Thônex a été mis en service dans les nuits des 5/6 et 6/7 décembre 1978. Il ne subsiste actuellement sur la ligne 12 qu'une centaine de mètres de voie unique entre la place Louis-Favre et Chêne-Bourg Poste.

Le raccord des voies du nouveau site-propre s'est fait en un temps très court (deux nuits). Le 5 décembre dès 2100 heures, les courses tramways avaient leur terminus à la gare de Chêne-Bourg, afin de permettre les importants déplacements de voies et de lignes aériennes. Un service-navette s'autobus assurait le relai entre Chêne-Bourg (arrêt ligne 16) et Moillesulaz. Un élément de voie d'environ 15 mètres a été ripé par la Xe 4/4 70 et le wagon-grue 73 sur 200 mètres depuis l'ancienne diagonale pour être remplacée sur la nouvelle.

Contrairement au site-propre mis en place auparavant en direction de Moillesulaz (lit de ballast avec traverses mixtes béton/acier "SL" et rails Vignole de 36 kg/m), une pose classique a été adoptée : dalle de béton aux carrefours, ballast et traverses en bois sur site-propre, avec rail à gorge de 60 kg/m et revêtement routier. On peut se demander ce qui a motivé ce choix lorsque l'on sait que le système décrit plus haut est plus silencieux, d'autant plus qu'aucun véhicule routier n'est destiné à circuler sur les nouvelles voies.

Changement au parc des autobus :

Depuis le début de 1979, l'autobus 960 (Diwabus) est utilisé pour l'instruction des conducteurs. Il a été équipé d'un siège pour le moniteur, d'une manette pour le freinage et de deux rétroviseurs supplémentaires. Il a conservé son numéro.

Notons que les autobus Berna présélectifs 24 (ex-924) et 40 (ex-927) assurent également toujours le service d'instruction.

A fin 1978, les TPG commandent à FBW 22 autobus à deux essieux pour un montant approximatif de 6 ½ millions. Ces véhicules sont destinés au renouvellement d'autobus de 1958 assurant essentiellement des services sur les lignes de campagne.

Coq-de-roche... :

Si les trolleybus et les autobus circulant avec l'ancienne livrée coq-de-roche sont encore nombreux, le passage à la nouvelle livrée orange UST des véhicules ferroviaires s'est accéléré. Au 31 mai 1979, seules les motrices 707, 709, 711, 713, 70 et 71, ainsi que les remorques 312, 313, 315, 327 et 330 circulent encore avec l'ancienne livrée.

Avis donc aux amateurs de prises de vues en couleur : opérez avant qu'il soit trop tard !

Parking de Cornavin :

Le chantier pour la construction du parking souterrain de Cornavin a débuté en novembre 1978 déjà, par la pose de nouvelles conduites. Quelques arrêts TPG ont dû être déplacés comme suit : l'arrêt commun aux lignes 1 et 5 devant la basilique Notre-Dame a été remplacé par un arrêt du 1 au début de la rue du Mont-Blanc, et par un arrêt du 5 sur la place Cornavin, à proximité de l'UBS. Le 4 janvier 1979, l'arrêt de la ligne 6 dans le 4ème couloir de la Rotonde a été placé provisoirement dans le 3ème couloir (arrêt commun avec les lignes 3/33/333). Les lignes aériennes ont dû être déplacées en conséquence.

Le chantier proprement dit a débuté dès la fin du Salon de l'auto, à mi-mars. Nous vous parlerons des importantes modifications qui en résultent pour la circulations des véhicules TPG dans la prochaine Plateforme, ainsi que des autres grands travaux en cours au Rond-Point de Plainpalais.

Escalade :

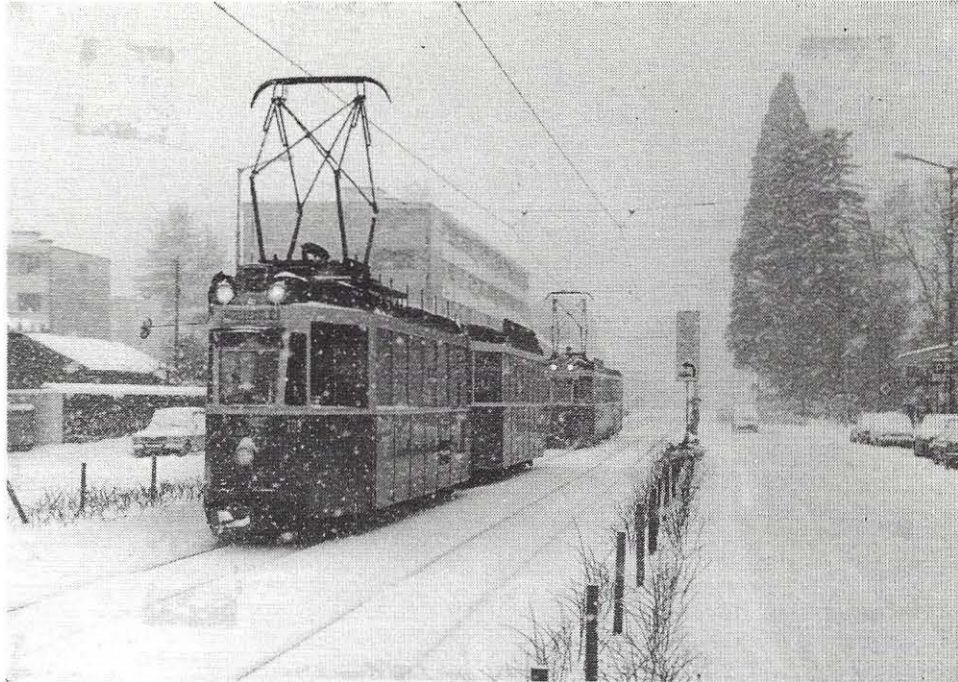
Le dimanche 10 décembre, le traditionnel cortège de l'Escalade amène en fin d'après-midi les non-moins traditionnelles perturbations sur le réseau urbain des TPG.

Sont concernées les lignes 2/22 (non-exploitées entre Bel-Air et Rive), 3/33 (non-exploitées entre Bel-Air et la place Neuve - certaines courses empruntent le parcours de la ligne 6 par la rue du Mont-Blanc, le Molard, la rue du Rhône et Bel-Air), 4/44 (dont les courses passent par le pont de la Coulouvrenière, la rue des Terreaux-du-Temple, la rue Chantepoulet, la rue Bonivard et la place des Alpes), 5 (dont les deux sens empruntent le pont du Mont-Blanc, la place du Port et la rue du Rhône), 7 (non-exploitée entre la place Isaak-Mercier et Bel-Air), 12 (coupée entre le Rond-Point de Plainpalais et Rive - navette de bus par le boulevard Helvétique).

Horaires de fin d'année :

Les véhicules TPG ont circulé selon l'horaire du samedi aux jours suivants : mardi 26, mercredi 27, jeudi 28, vendredi 29, samedi 30 décembre 1978 et mardi 2 janvier 1979. L'horaire du dimanche était appliqué le dimanche 24, le lundi 25, le dimanche 31 décembre 1978 et le lundi 1er janvier 1979.

Le service des Avanchets (ligne 33) n'a pas circulé du 23 décembre au 2 janvier inclus. Sur la ligne 0, une navette assurait la liaison entre la place des Nations et l'OMS les 27, 28 décembre et le 2 janvier (l'OMS n'est pas desservie à l'horaire normal du samedi !).



L'OFFENSIVE DE LA NEIGE SUR GENEVE : Si la ligne 12 n'a pas trop souffert des fortes chutes de neige (Thônex, le 4.1.79 - EN HAUT), les services routiers eurent plus de problèmes à tenir l'horaire, et des véhicules à deux essieux durent prendre le relais des articulés (route de Chancy, le 4.1.79 - EN BAS) (photos E. RAHM)



Inondation :

Dimanche 28 janvier 1979, inondation à Moillesulaz à la suite d'une crue du Foron. A 0830 heures, la motrice 67 et sa remorque sont atteints par les flots limoneux. Il est alors trop tard pour tenter de sortir les véhicules par leurs propres moyens. Jusque vers 1100 heures l'eau monte régulièrement, pour s'arrêter au dessus des boîtes d'essieux. A 1600 heures seulement, la 67 est tirée des flots par le camion de dépannage des TPG, puis est remorquée par la Xe 4/4 71 sur les voies de garage de la gare de Chêne-Bourg.

Lundi 12 février, la 67 est conduite par la Xe 4/4 71 au dépôt de la Jonction pour nettoyage des moteurs et des résistances. Lors d'une course d'essais le vendredi 23 février, le moteur I "rend l'âme" en faisant disjoncter six fois la ligne 12 !

Le samedi 24 février, le Service des travaux descend la remorque 363 à la Jonction avec l'aide de la Xe 4/4 71 pour un nettoyage en profondeur du châssis et des bogies.

Nous vous donnerons des nouvelles de l'état de santé de la 67 dans la prochaine Plateforme. Si le moteur I a depuis lors été changé, un second moteur nous donne actuellement des soucis...

Inflation :

Non pas des tarifs, mais des indices de ligne...! Les TPG ont créé en mai 1978 un nouveau service par bus articulés depuis la place Bel-Air à destination de la nouvelle et colorée cité des Avanchets. Il aurait été très simple de donner à cette nouvelle desserte un indice de ligne évitant à la clientèle de se fourvoyer dans un véhicule ne la conduisant pas au but désiré. Mais voilà ! Les TPG ont cherché d'autres voies, et en très peu de temps, les usagers ont pu observer les mentions "ACCELERE 33", "ACCELERE AVANCHETS", "AVANCHET 33", et enfin, tenez-vous bien, "333" (oui, trois cent trente trois....!).

Encore quelques antennes sur l'axe de la ligne 3, et il faudra songer à allonger les indicateurs de ligne pour y loger un 33'333 conduisant peut-être au nouveau Palais des Expositions ou à la Cité Universitaire !

Notons que le "333" est officiellement en vigueur depuis le 12 février 1979, et que les véhicules effectuent tous les arrêts de la ligne 33.

Indicateurs de ligne :

On sait déjà que les indicateurs de ligne et de destination en usage sur le réseau genevois sont bien loin de donner satisfaction aux usagers qui doivent soit prendre une lampe de poche, soit se munir d'un chiffon pour découvrir la destination de certains véhicules ! On se demande d'ailleurs pourquoi l'éclairage fluorescent des véhicules Leyland et Saurer/Leyland a été remplacé sur les véhicules FBW par un éclairage des destinations de type "lampe à huile"....

Quoi qu'il en soit, il semble que les TPG aient été sensibilisés par ce pro-

blème, et au début février 1979, le trolleybus FBW 633 a reçu une installation expérimentale d'affichage de ligne et de destination. La modification de l'affichage se fait électriquement depuis le poste de conduite. Un nouveau caisson de ligne et de destination a été placé sur le côté du véhicule, peu avant l'articulation. L'éclairage de ces caissons est fluorescent.

Espérons que cet essai soit concluant, et qu'au même titre que d'autres réseaux, les TPG puissent offrir des indications claires, lisibles et complètes sur toutes les faces de leurs véhicules.

(d'après André KNOERR)

* * * * *

AU GRAND CONSEIL...

CREDIT D'ETUDE POUR LA CREATION D'UN SITE PROPRE DESTINE AUX TRANSPORTS PUBLICS TENANT COMPTE DE LA PROPOSITION DE LA CITRAP

La liaison ferroviaire en site propre pour les transports publics reliant la cité satellite de Meyrin à Cornavin est une hypothèse connue depuis les années 1950. Son intérêt serait encore plus élevé si on pouvait la prolonger au delà de Cornavin, en direction de la place Bel-Air, permettant ainsi de réaliser une partie importante de la croix ferroviaire envisagée par l'étude du plan directeur des transports. Il est peut-être utile de mentionner qu'à l'occasion de l'examen du rapport du Conseil d'Etat relatif aux travaux d'étude du plan directeur des transports, les députés membres de la commission parlementaire chargée de son examen ont demandé que la variante d'organisation du réseau genevois des transports publics, sur la base d'une croix ferroviaire, soit examinée attentivement, au même titre que les autres propositions et que sa faisabilité soit vérifiée, aussi bien physiquement que financièrement.

Afin de pouvoir apprécier le projet élaboré par la Communauté d'intérêts pour les transports publics (CITRAP), qui est en fait une section du projet de croix ferroviaire, le département des travaux publics a eu des contacts avec les auteurs de cette proposition. Suite à cet échange d'idées, on peut constater ce qui suit :

- le projet de liaison Cornavin - Meyrin est techniquement concevable.
- avant d'entreprendre sa réalisation, il conviendra de procéder à des études de détail précises, qui demanderont un temps assez long et qui feront certainement surgir un certain nombre de problèmes d'exécution, étant donné que jusqu'à ce jour, aucune réservation n'a été effectuée entre la rue Hoffmann et Cornavin, ni en planimétrie, ni en altimétrie, alors qu'au contraire le long de la route de Meyrin, la situation se présente plus favorablement, puisque les alignements tiennent déjà compte de la possibilité d'implanter des transports publics.
- le tronçon situé entre la rue Hoffmann et Cornavin est la partie la plus critique du tracé, du fait qu'en l'état la place disponible est

insuffisante pour faire cohabiter un transport public de type ferroviaire avec les voies de circulation des véhicules automobiles. Remarquons toutefois que l'élargissement de la rue de la Servette, prévu côté nord-est, permettra d'alléger cette contrainte sur une partie du tracé.

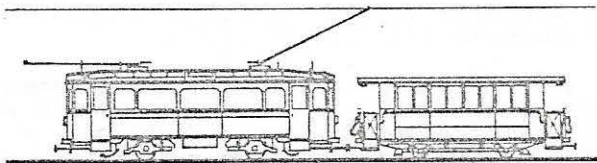
- le coût réel de la construction du tronçon cité satellite de Meyrin - place de Cornavin de 5,8 km, en tenant compte de toutes les dépenses directes et indirectes, atteindra un montant bien supérieur au chiffre de 87 millions de francs annoncé par les auteurs du projet.
- le coût de construction d'un éventuel futur dépôt, le déplacement des services de distribution publics, l'aménagement des carrefours ainsi que l'achat du matériel roulant ferroviaire ne sont pas compris dans cette estimation.
- il conviendra encore d'examiner, en fonction de la répartition de la population et des emplois et des demandes futures de transports, certains éléments du tracé.

Le Conseil d'Etat, tenant compte d'une part de ce qui précède, et d'autre part des considérants contenus dans le rapport 4998 de la commission des pétitions chargée d'examiner la pétition pour l'établissement d'une ligne moderne de tram entre Meyrin et Cornavin, se propose donc de faire poursuivre les études préliminaires relatives à cette liaison comme mentionné ci-dessus, et plus particulièrement sa faisabilité et les coûts d'exécution et d'exploitation, ceci dans le cadre de l'étude du plan directeur des transports. En fonction des résultats de cette étude préliminaire, le Conseil d'Etat pourra être appelé à déposer une demande de crédit d'étude pour les ouvrages devant le Grand Conseil.

Avant de conclure, le Conseil d'Etat voudrait rappeler l'urgence, non contestée, de procéder, dans un premier temps, à l'amélioration des lignes urbaines de trolleybus et d'autobus, ainsi que du matériel ferroviaire de la ligne 12, amélioration qui a fait l'objet d'un programme de modernisation et de renouvellement des transports publics genevois pour la période 1978-1987 pour un montant s'élevant à près de 300 millions de francs, dépôt compris, à répartir entre l'Etat et les TPG.

L'effort initial portera donc sur ce premier programme, mais toutes les mesures conservatoires nécessaires pour la réalisation ultérieure de la liaison susvisée seront prises dès que les études auront permis de les situer et d'en préciser l'importance.

(Rapport du Conseil d'Etat du 17.1.79)



T P G - RESULTATS D'UN SONDAGE D'OPINION

Lors des journées "Portes ouvertes" organisées par les TPG les 18 et 19 novembre 1978, le public était invité à remplir un questionnaire pour donner son appréciation sur les transports publics genevois. Le nombre de réponses fut de 543, soit 10 % des questionnaires distribués (et environ 8 % des visiteurs), proportion qui semble être dans les normes des résultats habituellement obtenus lors d'enquêtes de ce genre.

L'une des questions posées au public permettait de classer les réponses en fonction du degré d'utilisation des TPG : très souvent 52,5 % - occasionnellement 41 % - pratiquement jamais 6,5 %.

D'une manière générale, on constate d'après les résultats que plus les gens utilisent les transports publics, plus l'appréciation est favorable. Inversement, moins on les utilise, plus la critique est sévère !

Sur l'ensemble, les considérations sont les suivantes : la fréquence des courses est estimée bonne ou moyenne par 85 %, la vitesse des voitures est estimée satisfaisante ou admissible par 85,5 %, le confort des voitures est estimé satisfaisant ou suffisant par 91,8 %, le prix des billets est estimé bon marché ou raisonnable par 73 %, la qualité du personnel (courtoisie - bon conducteur) est estimée bonne ou satisfaisante par 87,5 %.

Il est intéressant de remarquer que 53 % des gens seraient favorables à des contrôleurs de billets en civil. La proportion monte à 56 % pour ceux qui utilisent souvent les TPG.

(Touring du 19.4.79)

* * * * *

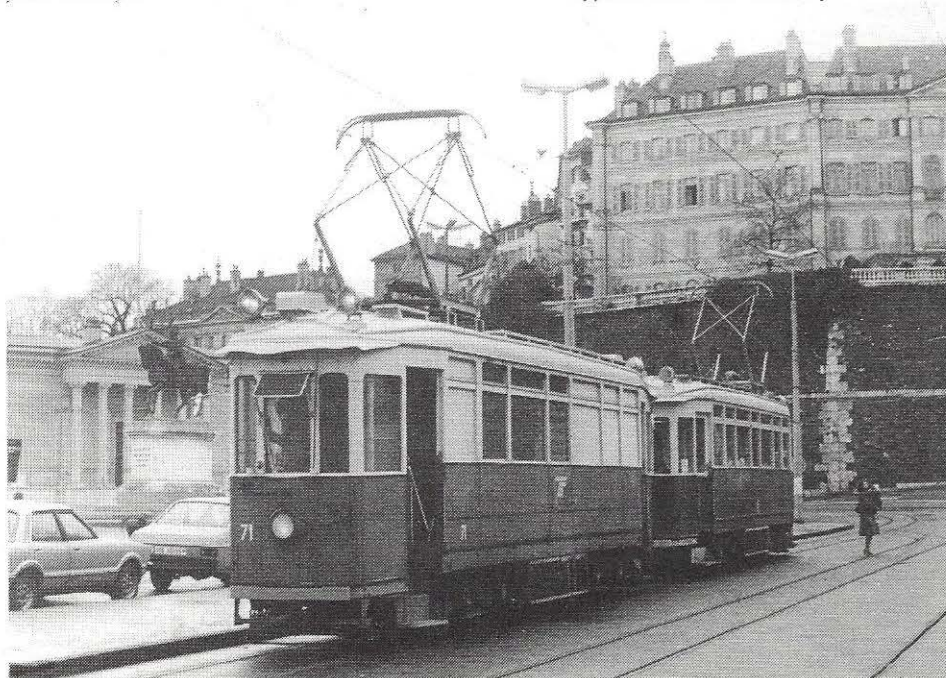
DEPOT T P G : SUITE....

Après le succès des journées "Portes ouvertes" des TPG (8'000 à 10'000 visiteurs), la Communauté d'intérêts pour les transports publics (CITRAP) demande aux autorités d'examiner avec célérité la construction d'un nouveau dépôt pour la matériel roulant des TPG. On sait que le programme de renouvellement du matériel roulant (114 millions de francs) ne peut pas débiter sans l'assurance d'avoir un dépôt pour recevoir les nouveaux véhicules.

Epineux dilemme puisque l'emplacement prévu dans la zone des Noirettes est contesté par les autorités carougeoises. La CITRAP propose d'étudier une centralisation à la Jonction, en envisageant le rachat des bâtiments de l'usine Kugler implantée actuellement au milieu des dépôts. En effet, tôt ou tard, il faudra créer à Genève (recréer, car elle existait !) une grande croix ferroviaire supportant un métro léger. Or, le dépôt des tramways ne devrait pas

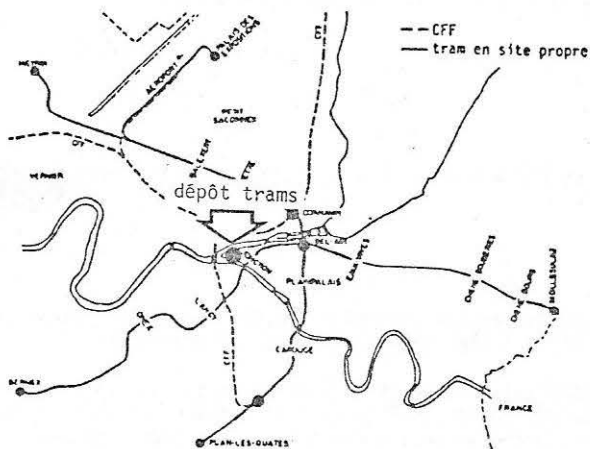


DEBORDEMENT DU FORON : En peu d'heures, le Foron immerge les voies de garage de Moillesulaz au matin du 28.1.79 (EN HAUT). La Be 4/4 67, mise hors-service par les flots boueux, est conduite aux ateliers de la Jonction le 12 février 1979 par la Xe 4/4 71. Passage à la place Neuve (EN BAS). (photos E. RAHM)





être à l'extrémité d'une des quatre branches, mais à proximité du croisement de ces dernières afin d'éviter des pertes de charge dans les frais d'exploitation (prise de service du personnel, échange de véhicules avariés...).



Il semble en fait que l'on s'achemine vers une solution décentralisée (Bachet de Pesay II). Cette solution aura toutefois l'avantage de favoriser une prolongation de la ligne 12 en direction des Palettes. Si l'on peut regretter cette décentralisation, elle sera certainement moins négativement ressentie si elle permet un démarrage rapide des travaux des nouveaux dépôts.

* * * * *

VOIE NORMALE GENEVOISE



Ligne Genève - Aéroport de Cointrin :

Suite à une étude détaillée, il s'avère que cette liaison ne pourra être réalisée qu'en cas de participation financière des pouvoirs publics, les CFF ne pouvant assumer seuls le coût de cette opération n'apportant que peu de recettes nouvelles.

"Tuyaux" pour photographes... :

Depuis le changement d'horaire de mai 1979, les trains 1158 Nyon - Genève et 1165 Genève - Nyon sont assurés par une Ae 4/7 du lundi au vendredi, et par

une Ae 3/6^I le samedi.

Le train de matériel voyageurs vide, départ Genève 1538 h, arrivée Nyon 1556 h, est tracté par une Ae 3/6^I ou une Ae 3/5 du lundi au vendredi. Le samedi, une Ae 3/6^I assure ce service.

Le samedi, deux Ae 4/7 en commande multiple assurent un train marchandises arrivant à La Praille à 1007 h avec passage à Nyon à 0943 h.

(Marc DIETSCHY)

* * * * *

NYON - ST CERGUE - LA CURE



RESULTATS 1978

Bien que peu favorisé par les conditions météorologiques, l'exercice 1978 s'est terminé avec un déficit légèrement inférieur aux prévisions.

Le résultat d'exploitation pour le rail débouche sur un déficit de 680'500 francs contre 720'000 francs en 1977. L'amélioration est pour le moins tangible. On la doit, entre autres, à une augmentation des recettes au chapitre des transports : 32'000 francs pour celui des voyageurs, 11'000 francs pour les marchandises. Les salaires, dans l'autre plateau de la balance, ont pesé plus lourdement en 1978 pour un montant de 14'000 francs en sachant qu'il y en a là pour 1'055'000 francs, de même que les charges sociales et différentes dépenses. Les charges d'exploitation, enfin, se sont élevées à 1'721'000 francs contre 1'704'000 francs en 1977. Les produits sont donc "montés" plus rapidement que les charges !

Les sept téléskis que possède la Compagnie sur les pentes du Jura n'ont en revanche "produit" que 380'000 francs au lieu des 459'000 francs de 1977. Ce sont surtout ceux de Couvaloup - La Dôle qui sont la cause de cette régression si l'on compare leurs recettes de 298'000 francs de 1977 à celles de 213'000 francs de l'an dernier. Partout, d'ailleurs, on a enregistré des moins-values évidentes sur les téléskis, sauf sur celui du Corps de Garde à St Cergue. En bref, le résultat d'exploitation, sous ce chapitre, a passé de 91'000 francs en 1977 à 13'000 francs seulement en 1978.

Si l'on tient compte de tous les éléments du "puzzle", on se doit de constater que si le résultat de l'entreprise se veut négatif par 688'500 francs, le solde débiteur à reporter se situe à 609'000 francs, alors qu'il atteignait 622'000 francs un an plus tôt.

(d'après Ouest Lémanique du 15.6.79)

* * * * *

LAUSANNE

FEU VERT POUR L'ORANGE AUX TL...



De tous temps, les compagnies de transports publics ont habillé leurs véhicules de façon uniforme, les teintes choisies étant bien souvent sans relation avec les couleurs cantonales ou communales. Plusieurs les ont changées au cours des ans.

Les premiers tramways lausannois étaient jaunes, sauf ceux de la ligne de la Pontaise qui étaient verts. Le bleu a été introduit il y a une cinquantaine d'années et, pour agréable à la vue qu'il soit, il n'a rien d'original.

Avec l'augmentation de la circulation, des aspects du problème autres que le folklore et l'habitude doivent être pris en considération. Aussi, en 1974, les directions des entreprises urbaines de transports publics suisses étudièrent-elles la possibilité d'accroître la sécurité du trafic général par une amélioration de la visibilité de leurs voitures, afin de les rendre bien distinctes, tant pour les autres usagers de la route que pour leurs clients qui attendent aux arrêts. Pour réaliser ce postulat, et après plusieurs essais de couleurs, elles ont opté pour l'orange avec une bande claire horizontale au dessous des fenêtres. Elles répondaient ainsi à un avis du Bureau fédéral pour la prévention des accidents et se joignaient aux choix faits pour les mêmes raisons dans plusieurs pays étrangers.

Les observations faites au cours des années d'essais dans la région lausannoise confirment le bien-fondé de l'expérience. Grâce à une meilleure visibilité des véhicules, on a enregistré 1,5 accrochage au départ des arrêts par 100'000 kilomètres-voitures parcourus avec les compositions orange, contre 2,3 pour les trolleybus et autobus bleus. Ce type d'accident s'est donc réduit de plus de 30 %. Cependant, avant de prendre une décision, la direction des Transports publics de la région lausannoise a tenu à consulter les milieux directement concernés : les directions de police de Lausanne, Pully, Lutry, Prilly, Renens et d'Epalinges, Pro-Senectute, les sections vaudoises de l'ACS et du TCS, de l'Association des propriétaires d'autocamions, la Coopérative des exploitants de taxis de la région lausannoise, l'Association vaudoise des auto-écoles, le syndicat du personnel TL. Tous optent pour la sécurité accrue offerte par l'orange, quand bien même certains regrettent la page qui se tourne avec la disparition du bleu.

Aussi, les TL ont-ils admis définitivement l'orange en-dessous et le blanc perle en-dessus des fenêtres. Cette association de teintes est un heureux mariage. Les neuf nouveaux véhicules attendus pour le printemps 1979 les auront adoptées, et l'on profitera des réparations de carrosseries et révisions pour faire bénéficier progressivement les plus anciens de ce bain de jouvence.

(d'après Le Cheminot - 26.4.79)

* * * * *

La concession arrivant à échéance à la fin 1979, la Direction du LO a pris contact avec les autorités communales de Lausanne, en 1974 déjà, pour leur soumettre le problème de l'avenir des lignes du Chemin de fer Lausanne-Ouchy (LO) et du Lausanne-Gare (LG). Alors que d'une manière générale, les déficits des chemins de fer sont pris en charge par les pouvoirs publics, la direction trouvait anormal qu'elle engage la Compagnie à supporter seule les déficits éventuels du métro en renouvelant la concession pour trente ans ou davantage.

Une commission a alors été chargée d'étudier l'ensemble du problème des transports dans la région lausannoise. Elle devait se prononcer sur plusieurs questions posées par la municipalité. Nous résumons ses constatations de la manière suivante :

- Les deux lignes du chemin de fer Lausanne-Ouchy et Lausanne-Gare sont nécessaires. Elles doivent être maintenues.
- Elles ont l'avantage d'être en site propre et de relier directement le centre de la ville, la gare CFF et Ouchy.
- Epine dorsale des transports lausannois, le métro est rapide et rationnel.
- Les TL transportent environ 48 millions de voyageurs par an, et les deux lignes entre 7 et 8 millions par an, soit environ 15 % du trafic en question.
- Le LO et le LG offrent une grande réserve de capacité. D'importants investissements seraient perdus si on les supprimait. De plus, si l'on entend obtenir une capacité équivalente avec des bus, l'on devra faire face à des coûts élevés de création d'infrastructure, d'achat, d'exploitation et d'entretien de véhicules.

Le canton de Vaud et la Confédération ayant renoncé à leur droit de rachat prévu dans la concession, la Commune de Lausanne est restée seule intéressée. Au cours des négociations, il n'a pas été possible de se mettre d'accord sur la question du prix. La valeur intrinsèque du matériel et des installations est estimée à 24,5 millions de francs. Comme il avait divergences sur l'estimation de la valeur de liquidation, la Direction du métro a présenté une dernière offre à 8,3 millions de francs en précisant qu'elle était disposée à s'en remettre au verdict de juges fédéraux si la Commune n'est pas d'accord.

Compte tenu de la durée des transactions, il s'agit d'assurer la poursuite de l'exploitation au delà du 31 décembre 1979 ! C'est pourquoi le LO, de son côté, s'engage à requérir une prolongation de quatre ans de la concession actuelle et à continuer d'exploiter des deux lignes en question jusqu'à la reprise par la Commune de Lausanne ou son nommable. Durant cette période, le déficit éventuel d'exploitation sera pris en charge par la commune.

L O - QUELQUES CHIFFRES...

En complément de l'étude parue dans le Bulletin AGMT No 12, voici quelques chiffres susceptibles d'intéresser nos lecteurs.

1873	Constitution de la Compagnie du chemin de fer Lausanne-Ouchy	
1877	Inauguration du funiculaire Lausanne-Ouchy	
1879	Inauguration du funiculaire Lausanne-Gare	
1954	Transformation du Lausanne-Gare en chemin de fer à crémaillère	
1958	Transformation du Lausanne-Ouchy en chemin de fer à crémaillère et construction de la nouvelle gare du Flon avec les cinq ascenseurs automatiques reliant le niveau inférieur à celui du Grand-Pont	
1964	Remplacement des premières automotrices du LG par des automotrices à plus grande capacité	
1975	Construction du nouvel atelier d'entretien à Ouchy	
1977	Les titres de transport urbains des TL sont valables sur le LO et sur le LG sans supplément de prix	
	Longueur de la voie LO	1,5 km
	Dénivellation Ouchy-Gare du Flon	105 m
	Longueur de la voie LG	0,3 km
	Dénivellation Gare CFF-Gare du Flon	32 m
	Pente maximum	120 ‰
	Pente minimum	56 ‰
	Longueur du grand tunnel (LO et LG)	250 m
	Longueur du petit tunnel (LO)	125 m
	Voie (écartement normal)	1'435 mm
	Crémaillère type Strub, avec pas de 100 mm et une largeur de 30 et 70 mm suivant la pente	
	Ascenseurs automatiques de la gare du Flon :	
	3 pour le LO d'une capacité de 60 personnes chacun	
	2 pour le LG d'une capacité de 40 personnes chacun	
	Dénivellation des ascenseurs	13 m
	Courant électrique de traction	600 volts continu
	Consommation annuelle	environ 1'500'000 kWh
	Véhicules roulants LO :	
	3 locomotives He 2/2 121 - 123	
	5 voitures Bt ² 1 - 5 à 150 places chacune	
	Chaque convoi est constitué d'une locomotive et de deux voitures, soit une capacité totale de 300 places	

Véhicules roulants LG :

2 automotrices Bhe 2/2 111 - 112 d'une capacité de 150 places chacune.
Une seule automotrice est en service-navette

Voyageurs transportés en 1977 :

par le LO : 4'659'000 (soit 12'764 par jour)
par le LG : 1'952'000 (soit 6'400 par jour)

Exploitation LO :

Durée du parcours est de 6 minutes. Départs simultanés toutes les 7 $\frac{1}{2}$ minutes d'Ouchy et de la gare du Flon de 0615 h (samedis, dimanches et jours fériés 0630 h) à 2345 h.

En hiver, du 1.10 au 31.3, dès 2030 h, service avec un seul train, soit départs alternatifs toutes les 15 minutes d'Ouchy et de la gare du Flon jusqu'à 2345 h.

Le LO effectue en été 141 courses par jour dans chaque sens, du lundi au vendredi.

Exploitation LG :

Durée du parcours environ 1 minute. Circulation ininterrompue de 0630 h à 2030 h (dimanches et jours fériés exceptés).

Le LG effectue environ 260 courses par jour dans chaque sens.

Personnel : 66 employés

(Cie du Lausanne-Ouchy)

* * * * *

FRIBOURG

LES T F EN 1978



En 1978, les Transports en commun de Fribourg ont transporté 9,2 millions de voyageurs contre 8,6 millions en 1977, d'où une réjouissante augmentation de 5,9 %. La longueur du réseau s'élève à 15,5 km, dont 92 % sur le territoire de la commune de Fribourg et 8 % sur le territoire de la commune de Villars-sur-Glâne. Les trolleybus et les autobus de la société ont parcouru l'an dernier environ 1,2 million de kilomètres. Quant au funiculaire Neuveville-St Pierre, qui a fusionné avec les TF dès le 31 décembre 1977, il a enregistré un recul du nombre des voyageurs transportés. Cette régression s'explique par la diminution de la population du quartier de la Neuveville qui est tombée de 375 unités en cinq ans et n'était plus que de 1805 habitants en 1978.

Les comptes des TF pour 1978 bouclent avec un excédent de charges d'exploitation de 2'020'000 francs, auquel s'ajoute celui du funiculaire Neuveville-St Pierre de 82'000 francs, soit au total 2'102'000 francs. Ce découvert est pris en charge par les communes de Fribourg et Villars-sur-Glâne.



A ZURICH : Les 60 compositions "2000" ont été livrées, et équipent les lignes 14 et 11. Ici, rame de la ligne 11 à la Bellevueplatz le 18.12.78.

Sur la ligne de l'Uetliberg, deux nouvelles compositions ont également pris du service. Ici, la Be 8/8 32 arrive à la station de Triemli, le 18.12.78. (photo E. RAHM)



Lignes desservies par les TF :

- 1/2 Pérolles-Tilleul-Pérolles (trolleybus)
- 2/3 Pérolles-St Léonard-Pérolles (trolleybus)
- 8/9 Georges Python-Jura-Georges Python (trolleybus)
- 6/7 Moncor-Schoenberg-Moncor (autobus)
- 7/10 Schoenberg-Hopital Cantonal-Schoenberg (autobus)
- 1/11 Tilleul-Auge-Tilleul (autobus)
- 12/13 Torry-Beaumont-Torry (autobus)
- Neuveville-St Pierre-Neuveville (funiculaire)

* * * * *

NEUCHÂTEL



NOUVEAU MATERIEL ROULANT POUR LA LIGNE DE BOUDRY

Les TN viennent de commander auprès de Schlieren quatre compositions Be 4/4 + Bt. Ces véhicules sont basés sur les nouvelles compositions du chemin de fer de la Foch (FB), à la différence que la motrice pourra, durant les heures de faible trafic, circuler seule. La livraison de ce matériel est prévue pour 1981.

Avec les pièces de rechange, il s'agit d'une dépense de l'ordre de 10 millions de francs, dont les 2/5 devraient être pris en charge par la Confédération sous forme d'avance de fonds sans intérêt, mais remboursable par les amortissements courants.

A cette échéance de 1981, les motrices Be 2/4 41-47, Be 4/6 1101 (ex-Gênes), et les voitures B 11-114 seront retirées du service. Seules les Be 4/4 81-83 et les Be 4/6 1102-1104 resteront en réserve.

* * * * *

ZURICH



"TRAM 2000" : SERIE COMPLETE EN SERVICE

A fin septembre 1978, la dernière composition de type "2000" était livrée dans les délais. Les VBZ (appelés depuis peu "Züri-Linie" par le public) disposent depuis lors de 60 compositions ultra-modernes, dont 15 sans poste de pilotage et destinées à circuler en seconde position dans les compositions deux éléments.

Les usagers, qui au début critiquaient le luxe de ces nouveaux véhicules, se

félicitent aujourd'hui de leur marche silencieuse, des accès aisés, de l'éclairage, de l'équipement intérieur et des nombreux détails qui rendent attrayants les déplacements urbains.

Le personnel, également, apprécie ces motrices modernes qui, grâce à une technique de pointe, ont une remarquable qualité de roulement. Certes, quelques maladies d'enfance ont marqué les premiers tours de roues : il était en effet presque inévitable, malgré une construction soignée, que certains éléments aient plus de peine à supporter dès les premiers jours les dures contraintes du service-horaire.

Actuellement, les "Trams 2000" équipent en totalité la ligne 14, et en grande partie la ligne 11. Notons qu'un grand nombre de ces véhicules ont reçu le nom d'une commune desservie par les VBZ.

(d'après "Fahr mit" No 13)

* * * * *

V B Z : CHIFFRES 1978

	<u>1977</u>	<u>1978</u>
Personnel	2'101	2'102
km Tramways	18'314'921	18'496'055
km Trolleybus	3'501'078	3'491'072
km Autobus, réseau urbain	5'356'818	5'252'155
km Autobus, banlieue VBZ	1'223'235	1'230'826
km Autobus, banlieue concessionnaires	1'465'012	1'526'178
km Funiculaire Rigiviertel	33'405	50'434
Passagers	207'884'443	209'637'420 (+ 0,5)
Déficit	42'451'979	37'257'104

* * * * *

F B - LA COMPAGNIE NE DESIRE PAS DE PROLONGATION

On a lu dans une précédente "Plate-forme" que certaines voix pronaient la prolongation des convois du chemin de fer de la Foch vers le centre-ville et la gare.

De son côté, le Conseil d'administration du FB s'est déclaré opposé à une telle prolongation. Une extension de ce genre entraînerait un investissement de plus de 6 millions de francs, et des frais d'exploitation annuels supplémentaires de 800'000 francs pour une recette supplémentaire estimée à seulement 100'000 francs. Le terminus actuel de Stadelhofen offre une correspondance aisée avec quatre lignes de tramways (2, 4, 11, 15) ainsi qu'avec les CFF.

D'autre part, une prolongation au delà d'Esslingen vers Grüningen et Detwil am See n'a même jamais été étudié sérieusement, les besoins étant particulièrement faibles et étant parfaitement couverts par les autobus VZ0.

Au cours de ces dix dernières années, ce sont près de 50 millions de francs qui ont été investis dans l'entreprise, ce qui est remarquable. Ces prochaines années, la compagnie ne prévoit que des investissements modestes. Afin d'absorber l'augmentation de trafic de 20 % suite à l'introduction de l'horaire cadencé, deux compositions à deux éléments, ainsi que quatre voitures-pilotes seront acquises pour un montant de 9,5 millions de francs. On procédera également au renouvellement de la double-voie entre Rehalp et Waldburg, en séparant mieux le chemin de fer de la route, ce qui facilitera également les travaux de déneigement en hiver.

* * * * *

S Z U - NOUVELLES COMPOSITIONS POUR LA LIGNE DE L'UETLIBERG

Depuis novembre 1978, deux nouvelles compositions à deux éléments Be 8/8 31 et 32 sont venues renforcer le parc de ce chemin de fer de banlieue zurichois à voie normale. Offrant 162 places assises, ces véhicules permettront d'absorber facilement les pointes de trafic lorsque les Zurichois se rendent en masse sur le belvédère boisé qu'est l'Uetliberg, véritable Salève local !

Ces nouveaux véhicules sont inspirés des compositions modernes du FB, elles-mêmes dérivées des "Trams 2000" zurichois. La commande par thyristors offre une conduite particulièrement douce, et la récupération de courant permet une exploitation économe par le renvoi de courant dans la ligne à la descente. En plus du frein électrique, le frein pneumatique ainsi qu'un frein électromagnétique agissant sur les rails assurent la sécurité de ce chemin de fer à adhérence le plus en pente d'Europe.

Schlieren a fourni la partie mécanique et la caisse, alors que Siemens-Albis s'est occupé de la partie électrique. Les deux compositions peuvent, en cas de besoin, circuler en conduite multiple.

(d'après "SZU-Impuls" No 1)

* * * * *

STUTTGART (ALLEMAGNE)

VERS LE METRO LOURD...

Au cours des années 80, la première ligne de métro sera mise en service sur l'axe Möhringen-Degerloch-Charlottenplatz-Schlossplatz-HB-Pragsattel. Ce

premier tronçon à voie normale (le réseau des tramways est à voie métrique) sera complété par la suite par d'autres lignes.

Les tramways de Stuttgart (SSB) ont commandé auprès de MAN trois véhicules prototypes. Ce sont des éléments doubles indiscociables à quatre essieux, sans intercommunication. D'une largeur de 2,65 m, ces compositions auront 18,4 m de longueur par élément, ce qui donnera des unités de 38,05 m offrant 114 places assises et 268 places debout. Des marche-pieds rabattables permettront de desservir aussi bien les quais hauts que les stations conventionnelles. La vitesse maximum sera de 80 km/h en palier, et de 50 km/h en rampe de 7 % (montée de Degerloch). La partie électrique est fournie par BBC pour un véhicule, et par Siemens/AEG pour les deux autres.

Ces prototypes seront livrés au début 80. Comme les SSB ne disposeront pas encore de ligne à voie normale à cette époque, les essais, qui dureront quelques deux ans, se dérouleront sur l'Albtalbahn, entre Karlsruhe, Bad Herrenalb et Ittersbach. Vers 1983, ces véhicules rejoindront Stuttgart, où une série importante devrait les suivre.

(d'après Der Stadtverkehr 1.78)

* * * * *

GRAZ (AUTRICHE)

MODERNISATION DU MATERIEL ROULANT

Les Transports municipaux de Graz (GVB) exploitent un réseau ferroviaire à voie normale de 35 km, comprenant 6 lignes. Le parc se compose de 50 motrices à deux essieux avec leur remorque (construction 1949), ainsi que de 23 motrices articulées à 6 essieux (construction 1963/66). Bien qu'encore en parfait état, les véhicules à deux essieux devront être remplacés d'ici 1980 par des véhicules modernes, à cause de leur caisse en bois.

Suite aux expériences positives du réseau de Linz avec des motrices articulées à 8 essieux, les GVB se sont également tournés vers ce genre de véhicules, en commandant une première série de 10 motrices (No 1-10). La première a été présentée à la Presse au début de 1978, la livraison des autres a suivi au rythme d'un véhicule par mois jusqu'en septembre.

(d'après Der Stadtverkehr 3.78)

* * * * *

FREIBURG (ALLEMAGNE)

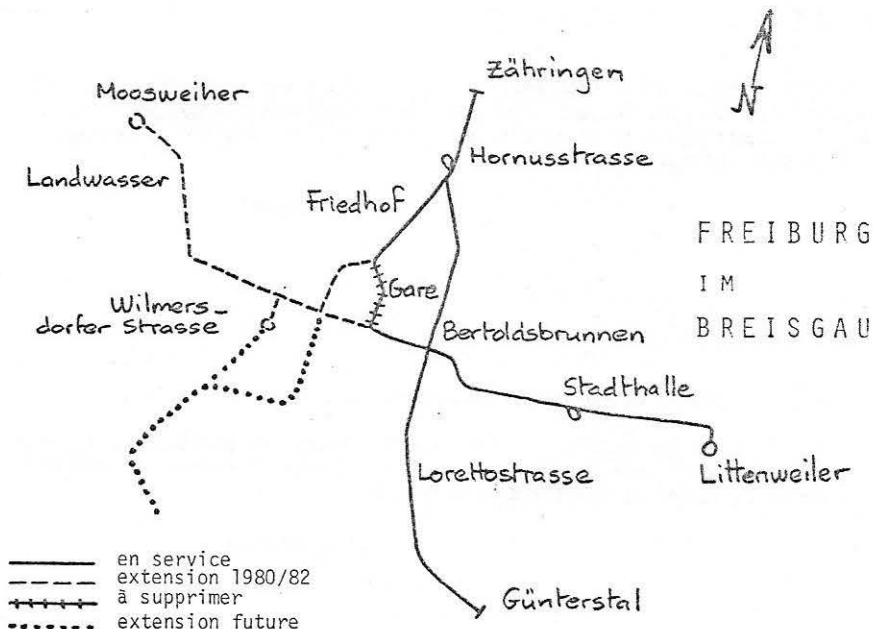
CONSTRUCTION D'UNE NOUVELLE LIGNE DE TRAMWAYS

A la fin des années 60, la Municipalité décida après étude que pour une ville de l'importance de Freiburg (180'000 habitants), le tramway restait la meilleure solution sur les axes principaux.

C'est ainsi que l'on étudia les possibilités d'extension du réseau ferré existant. Dans une première étape, une nouvelle ligne reliera la Bertoldsbrunnen (centre-ville) à Landwasser, et desservira 55'000 habitants et 47'000 places de travail. Cette prolongation de 7 km amènera le réseau de 14,5 km à 20,3 km. Dès lors, 60 % de la population et 69 % des places de travail seront desservis par tramway.

Ce nouvel axe sera implanté en site propre afin que les temps de parcours ne soient pas dépendants du trafic privé. Les carrefours seront dotés d'une signalisation accordant la priorité aux tramways. La réduction du temps de parcours par rapport au service de bus actuel sera de 9 minutes (13 au lieu de 22 minutes).

L'exploitation partielle pourrait débuter en 1980, et la ligne complète en 1981/82.



MELBOURNE (AUSTRALIE)

RENOUVELLEMENT DU MATERIEL ROULANT

La centième motrice de tramway de la classe Z a été livrée au réseau en mai 1978. Ces voitures à deux bogies, de grande capacité, sont construites sous licence ASEA (Suède). Quinze autres motrices du même type resteraient à livrer à cette date. Une nouvelle série de cent motrices est à l'étude. Leur aspect serait quelque peu différent. Une maquette en grandeur nature a été construite aux ateliers de la compagnie de Preston.

Plusieurs anciennes voitures à bogies ont reçu - c'est maintenant à la mode sous toutes les latitudes - des livrées "pop" !

Rappelons - car on l'oublie souvent - que le réseau de tramway de Melbourne est un des plus étendus du monde. La longueur des lignes y dépasse 200 km.

(J.D. Dupraz)

* * * * *

BUDAPEST (HONGRIE)

Des convois composés de deux motrices articulées à quatre bogies circulent en double traction dans les rues de la capitale hongroise (lignes 4 et 6). Il faut cependant déplorer l'amenuisement progressif et régulier du réseau des tramways de cette ville.

(J.D. Dupraz)

* * * * *

NAPLES (ITALIE)

Un projet de chemin de fer métropolitain est actuellement à l'étude.

D'autre part, ce qui subsiste du réseau des tramways se porte bien, à preuve la récente mise en site propre de plusieurs tronçons de voies. Les motrices reçoivent de nouvelles caisses sous livrée orange.

(J.D. Dupraz)

* * * * *

COMMUNICATIONS

"LE TRAM A GENEVE"

Nos membres bénéficient toujours de conditions préférentielles pour l'acquisition de notre ouvrage sur les tramways genevois, soit Fr 75.--, au lieu de Fr 82.-- dans le commerce.

Pour vos commandes, veuillez verser le montant sur notre CCP 12 - 22 155 en précisant au verso du coupon "commande Tram à Genève".

Une traduction partielle en allemand existe sous la forme d'une brochure contenant la traduction intégrale de la légende des photos, et un résumé du texte de l'ouvrage. Cette brochure peut être également obtenue auprès de l'AGMT par versement préalable du prix spécial de Fr 8.-- sur notre CCP, et en précisant au verso du coupon "commande traduction Tram à Genève".

* * * * *

ERRATUM

Une regrettable erreur nous a fait attribuer le dessin de la couverture de notre numéro 18 à J.M. Lacreuze, alors que son auteur en est Jean-Marc Allenbach, également membre de notre Association.

Que ce dernier veuille bien nous excuser de ce fâcheux lapsus ! Il peut sans autre persévérer dans cette voie, et offrir à nos lecteurs d'autres dessins aussi intéressants....

* * * * *

CARTES POSTALES DES TS

Le Bureau Vaudois d'Adresses vient de sortir de presse une nouvelle série de cartes postales consacrée au réseau genevois des Tramways Suisses. Nous ne pouvons que recommander cette série de qualité impeccable à tous les amis des tramways genevois.

Cette série (No 401) comprend les vues suivantes :

- Motrice 99 à Moillebeau
- Motrice 99 dans le haut de la Servette
- Motrice 100 dans la rue de la Servette
- Motrice 103 à Coutance
- Motrices 94 et 95 à la place Neuve
- Motrice 97 à Champel
- Motrice 97 dans le dépôt de la Cluse
- Motrice 97 devant le dépôt de la Cluse
- Tram à cheval Cornavin-Molard au Molard
- Motrice + remorque 76 à Chêne-Bougeries
- Motrice pour Carouge à la place Neuve
- Tram à cheval pour Chêne à la place Neuve

Trois autres séries sur la CGTE ont paru auparavant :

- la série No 6 qui est totalement épuisée
- la série No 11 dont nous disposons encore deux ou trois exemplaires
- la série No 25 qui est livrable, mais en voie d'épuisement.

Chaque série coûte Fr 10.-- et peut être commandée par simple carte postale à l'AGMT, CP 234, 1211 GENEVE 11.

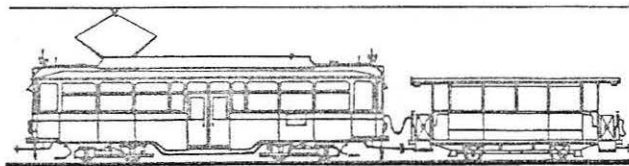
* * * * *

REVIEW FACS

Le No 151 (1979 - I) présente une étude fort complète sur les tramways de Quend à Quend-Plage et à Fort-Mahon, dans la région de la Somme. Construit en voie de 60 centimètres, et exploité à la vapeur, ce tramway cessera de circuler à fin 1931, victime de ses déficits et de l'incompréhension des autorités.

Diverses nouvelles sur les chemins de fer touristiques, et quelques points d'actualité française, suisse et italienne complètent ce numéro.

Prix du numéro : FF 20.--, à commander directement auprès de la FACS, 27 rue des Colombes, F-92600 ASNIERES.



Ne manquez pas d'acheter

Le Tram à Genève

Histoire imagée de la Compagnie Genevoise des Tramways
Electriques et de ses Précurseurs 1862-1976

un ouvrage magistral écrit par Werner Bøgli, Marc Dietschy, Roland Kallmann,
Jean-Marc Lacreuze, René Longet, Eric Rahm, tous membres fondateurs de
l'AGMT.



A travers forêt à Sierne en 1956, Ce 2/2 116

Livre au format 22×28 cm relié sous couverture plastifiée, 304 pages
de papier glacé avec 377 photographies et dessins, la plupart inédits.
En vente au prix de Fr. 82.— à l'AGMT (pour les membres Fr. 75.—)
ou chez votre libraire.

