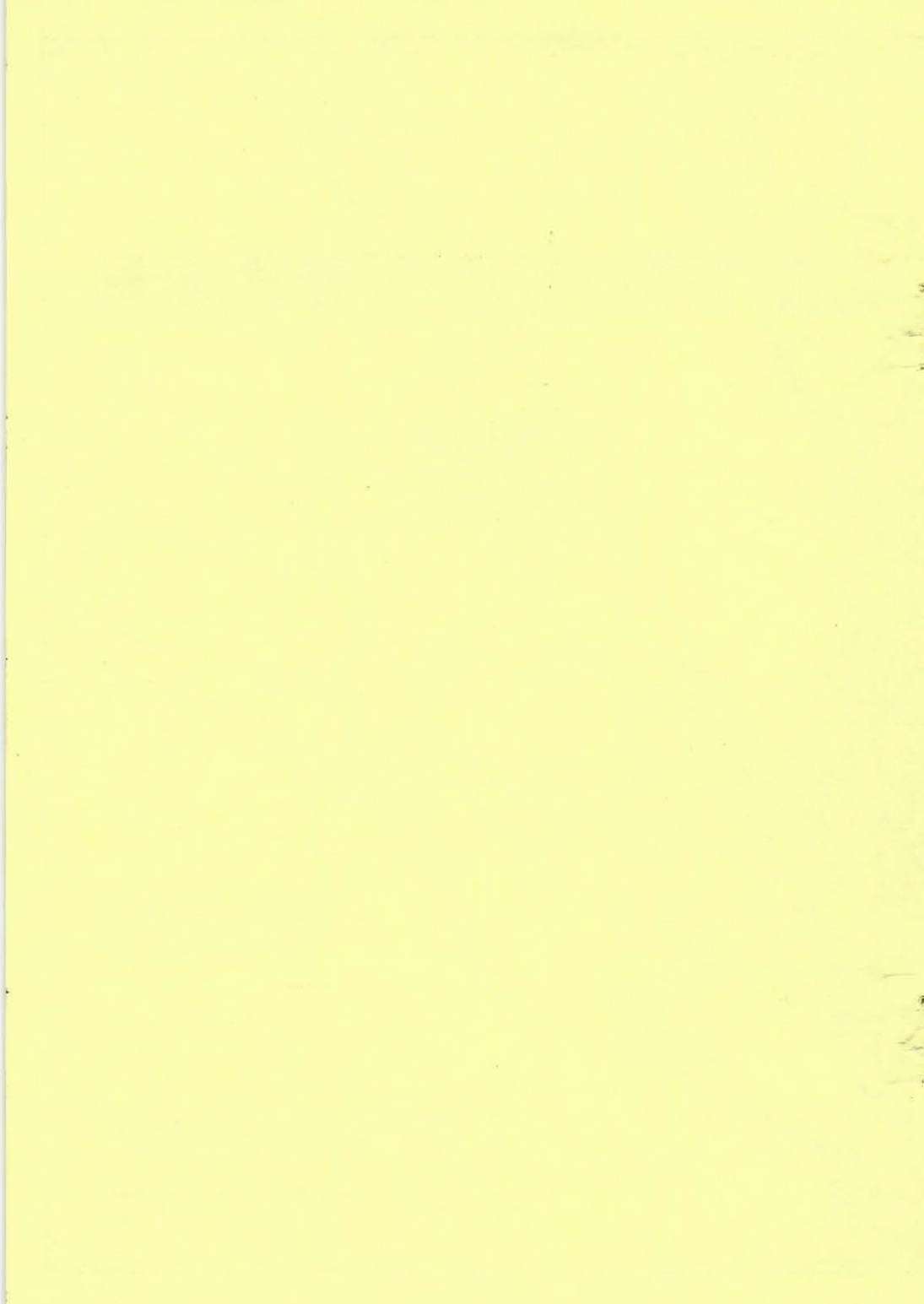




LA PLATE-FORME

No 20

PERIODIQUE
DE L'ACMT



LA PLATE-FORME

11/79

No 20

BULLETIN PERIODIQUE DE L'ASSOCIATION
GENEVOISE DU MUSEE DES TRAMWAYS

AU SOMMAIRE :

- Le Billet du Président page 3
- Le remplacement du tramway par l'autobus
sur certaines lignes de campagne... page 5
- Extraits du rapport de gestion des TPG
pour 1978 page 15
- Potins d'ici et d'ailleurs page 27
- Communications page 53

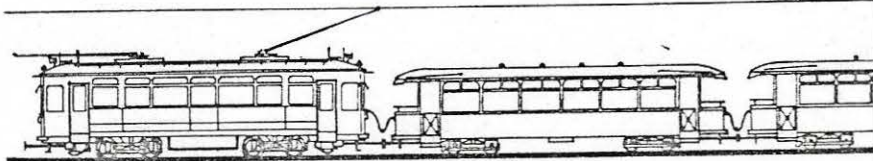


Les avis exprimés dans ce périodique n'engagent que la responsabilité de leurs auteurs.

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, chers amis,

Par votre soutien à notre Association, vous nous prouvez votre intérêt à la conservation d'une ancienne composition ferroviaire des transports publics de notre canton, ainsi que votre attachement au rail. Nombreux sont ceux qui, parmi vous, défendent le rail et sympathisent avec des groupements attachés à sauvegarder ces moyens de transports irremplaçables que sont le tramway et le chemin de fer.

Nous pensons que face aux menaces de suppression de certaines lignes CFF, ainsi que de certains chemins de fer privés, il est temps d'engager une lutte opiniâtre contre tous ceux qui veulent absolument couvrir notre pays de béton, en ne nous offrant aucune alternative à l'usage de notre automobile une fois le réseau ferroviaire démantelé...

Tout concourt actuellement en faveur du maintien, voir du développement du rail : il utilise une énergie électrique produite en Suisse, et ce, d'une manière économe (un train ou un tramway ne consomme guère de l'énergie que lorsqu'il roule !). D'ailleurs, les chemins de fer ne consomment que 5 % de l'énergie destinée au transport des marchandises, en en transportant le 57 %. Un camion consomme 10 fois plus d'énergie que le rail, une automobile 15 fois plus, pour autant qu'il y ait quatre personnes à bord, sinon elle arrivera à 50 fois plus !

Pourra-t'on s'offrir encore longtemps ce luxe ? Certainement pas, et nous ne devons ignorer non plus le bruit régnant aux abords des grands axes routiers, et la pollution atmosphérique résultant du flot des véhicules routiers.

En général, les entreprises ferroviaires ne parviennent à équilibrer leurs comptes, mais connaissez-vous beaucoup de services publics qui soient des affaires "juteuses", tout en remplissant une mission sociale et soient au service de chacun (hopitaux, écoles, etc...) ? La communauté prend ainsi en charge la différence entre l'encaisse et les dépenses, mais il devient lassant d'entendre toujours de "déficits" lorsqu'il s'agit des transports publics, alors qu'il s'agit plutôt d'une facture concernant le fonctionnement d'un service à la disposition de chacun. Il faut arriver à modifier cet état d'esprit dans le grand public, et c'est à vous tous, auprès de vos amis et de votre famille, d'expliquer ces faits trop souvent ignorés.

Nous soumettons à votre réflexion ces arguments, et confiant en l'avenir de nos transports publics en général, et de nos tramways et chemins de fer en particulier, nous vous adressons nos meilleurs messages.

Stéphane GOLAY



REVERIES TRAMWIAIRES

"CROISEMENT DE DUWAG A LA GARE CORNAVIN"

(dessin de M. Ducret)

IL Y A PLUS DE QUARANTE ANS

LE REMPLACEMENT DU TRAMWAY PAR L'AUTOBUS SUR CERTAINES LIGNES DE BANLIEUE

ORIGINE DES LIGNES DE BANLIEUE

La plupart des lignes de banlieue de la CGTE ont été construites entre 1888 et 1892 par la Société Genevoise des Chemins de fer à voie étroite (VE). La situation financière de cette Société fut, dès le début, difficile.

Le capital social fixé à 3 millions $\frac{1}{2}$ et les obligations à 2 millions $\frac{1}{2}$, au total 6 millions, ne suffirent pas à couvrir les frais de construction, et la Compagnie dut emprunter à ses entrepreneurs. A la veille de son absorption par la Société actuelle, la Société Genevoise des Chemins de fer à voie étroite avait dépensé environ 7 millions en travaux. Tous les exercices avaient été clôturés en perte, à la seule exception des deux premiers, et le solde passif du Compte de Profits et Pertes, qui allait constamment en croissant, avait fini par atteindre 350'000 francs en 1900.

La Société ne distribua comme dividende que des intérêts intercalaires. Les lignes de la VE constituaient, d'autre part, une lourde charge pour l'Etat de Genève qui, à plusieurs reprises, dut consentir des avances à cette entreprise et, de plus, dut garantir le paiement, à 3 %, des intérêts de ses emprunts. Le rachat par la Compagnie Genevoise des Tramways Electriques en 1900 fut pour l'ancienne Société et pour l'Etat de Genève, une opération avantageuse, puisque la Compagnie remboursait les obligations au pair, rachetait les actions à 200 francs (titre de Fr 500.--) et assumait à ses risques et périls l'exploitation de ce vaste réseau de banlieue.

Pour la CGTE, en revanche, ces lignes constituèrent dès le début une charge très lourde et absorbèrent, année après année, la plus grande part du bénéfice réalisé par le réseau urbain, empêchant ainsi la Compagnie de disposer de sommes suffisantes pour moderniser son exploitation, comme cela aurait été nécessaire.

La situation de ces lignes, grave dès la fondation de la CGTE, devait évidemment empirer dans une large mesure au moment où l'ancien réseau aurait atteint l'âge de 35 à 40 ans, correspondant à la durée moyenne des voies pour des lignes de cette nature, c'est à dire entre 1925 et 1930.

SITUATION ACTUELLE DES LIGNES DE BANLIEUE

D'autres causes s'ajoutant à celle que nous venons de rappeler compromirent l'existence même de la CGTE et entraînaient la réorganisation financière de l'entreprise sur la base d'expertises qui, toutes, mettaient au premier plan des préoccupations présentes et à venir le statut des lignes de banlieue.

C'est ainsi, par exemple, que dans son "Exposé au Conseil d'Etat" du 12 décembre 1924, M. le juge Barde, commissaire au sursis de la CGTE, déclarait, en parlant de certaines lignes de banlieue :

"Nous nous permettons toutefois de souligner que le maintien de ces lignes rend une réorganisation impossible, étant donné les sommes considérables qu'il y aurait à dépenser dans un délai extrêmement bref pour remplacer les rails tout à fait usés qui existent sur ces lignes et dont plusieurs remontent à plus de 30 ans en arrière.

"Si l'on prend seulement les lignes 9, 11 et 15, les frais de réfection indispensable se monteraient à Fr 900'000.-- au minimum. Il est bien évident qu'il serait absolument impossible à la Compagnie de trouver une pareille somme pour la remise en état de lignes dont l'exploitation resterait déficitaire dans l'avenir comme elle l'a été dans le passé."

De son côté, l'expert technique désigné par l'Etat de Genève, M. Bourgeois, directeur des Tramways Lausannois, signalait dans son rapport du 12 janvier 1926 :

"Les lignes rurales, en dehors de la zone semi-urbaine, ne sont intéressantes que pour autant qu'elles relient au centre urbain des agglomérations de quelque importance, sinon la densité de population devient trop faible pour alimenter la ligne. Ce défaut ira en augmentant dans l'avenir par le fait de la concurrence automobile.

"Il est incontestable que les difficultés périodiques des Tramways de Genève ont leur principale origine dans le réseau rural et que la suppression des branches gourmandes de ce réseau constitue une nécessité présente et à venir."

Ces avis, pourtant catégoriques, ne furent que partiellement suivis : la ligne Molard-Versoix fut supprimée au delà de l'Ariana. Le tronçon Vésenaz-Veigy fut remplacé pendant quelques années par un service d'autobus si déficitaire que, malgré son subventionnement par les pouvoirs publics, il ne put être maintenu. Le tronçon Chevrier-Jussy, enfin, fit place à une ligne d'autobus subventionnée Genève-Jussy.

Ces modifications de la consistance du réseau, très difficiles à réaliser, ne furent pas étendues à d'autres régions du canton, car quelques années de prospérité économique que la CGTE put mettre à profit par toute une série de mesures opportunes pour augmenter son trafic, permirent d'entreprendre quelques-uns des travaux les plus urgents, mais seulement sur les tronçons les plus déficieux des lignes de banlieue.

Malheureusement, ces circonstances favorables ne durèrent pas longtemps, si bien que le dilemme du renouvellement complet ou de la suppression des voies s'est posé de façon urgente pour les lignes de St Julien, Chevrier, Ferney et Bernex-Chancy.

La sécurité du trafic, en effet, ne permettait pas de laisser en service plus longtemps des voies aussi bien entretenues que possible, mais qui, approchant du demi-siècle d'existence, étaient complètement usées.

COMMENT AMÉLIORER LA SITUATION ACTUELLE ?

La remise en état des quatre lignes de banlieue en question aurait nécessité un apport d'argent frais de Fr 1'500'000.-- au moins et de larges subventions annuelles afin d'amortir le déficit. Ce dernier est dû avant tout, ainsi que l'ont relevé les experts cités plus haut, à la faible densité de la population des régions parcourues par les lignes. Il eût été logique de mettre le déficit à la charge des propriétaires, des communes et de l'Etat, qui ont retiré un bénéfice direct de ces lignes par le développement des régions desservies et l'augmentation considérable du prix des terrains, pendant que l'entreprise chargée de l'exploitation enregistrait pour ces mêmes lignes des déficits élevés. Cependant, l'importance des sommes nécessaires a obligé de renoncer à cette solution.

Dès lors, il ne restait plus qu'à étudier l'emploi de moyens de transport sur route, autobus ou trolleybus, dont les frais d'établissement sont inférieurs au coût du remplacement de la voie et qui ont de plus l'avantage de résoudre du même coup le problème du renouvellement du matériel roulant des lignes envisagées.

D'autre part, les autobus ou les trolleybus destinés aux lignes de banlieue peuvent être des véhicules à un seul agent, ce qui entraîne une économie notable sur les dépenses d'exploitation et, partant, sur la subvention nécessaire pour assurer le maintien de moyens de transport entre les communes rurales et la ville.

AUTOBUS OU TROLLEYBUS ?

Cette question a fait l'objet d'une étude approfondie au point de vue technique et au point de vue économique, qui a fait ressortir à nouveau les avantages techniques du trolleybus, tels qu'ils ont déjà été exposés antérieurement.

En ce qui concerne le rendement financier des nouveaux services, l'autobus est cependant préférable car, si le coût des véhicules est approximativement le même dans les deux cas, le trolleybus aurait exigé l'installation d'une ligne de contact spéciale et de sous-stations d'alimentation dont le prix global aurait atteint Fr 500'000.-- environ, c'est-à-dire que le capital total aurait été pour le trolleybus plus de deux fois plus élevé que pour l'au-

tobus, ce qui n'aurait pu se justifier, au point de vue financier, pour des lignes de banlieue à trafic relativement faible.

Cette conclusion n'est d'ailleurs valable que pour des lignes à départs peu fréquents et serait tout autre dans le cas de services urbains.

C'est ainsi, par exemple, qu'à Lausanne, où s'est posé le problème du remplacement du tramway urbain par un autre moyen de transport, l'étude de la question a montré que le trolleybus était plus avantageux que l'autobus et même que le tramway, car les fortes pentes qui caractérisent les rues de Lausanne empêchent les motrices de circuler avec des remorques. Ajoutons d'ailleurs que l'adoption du trolleybus à Lausanne occasionnera une dépense de plus de Fr 3'000'000.-- et que cette somme est fournie en partie par la Municipalité et pour le reste par un emprunt émis par la Société des Tramways Lausannois, mais garanti par la Ville.

COLLABORATION DES POUVOIRS PUBLICS

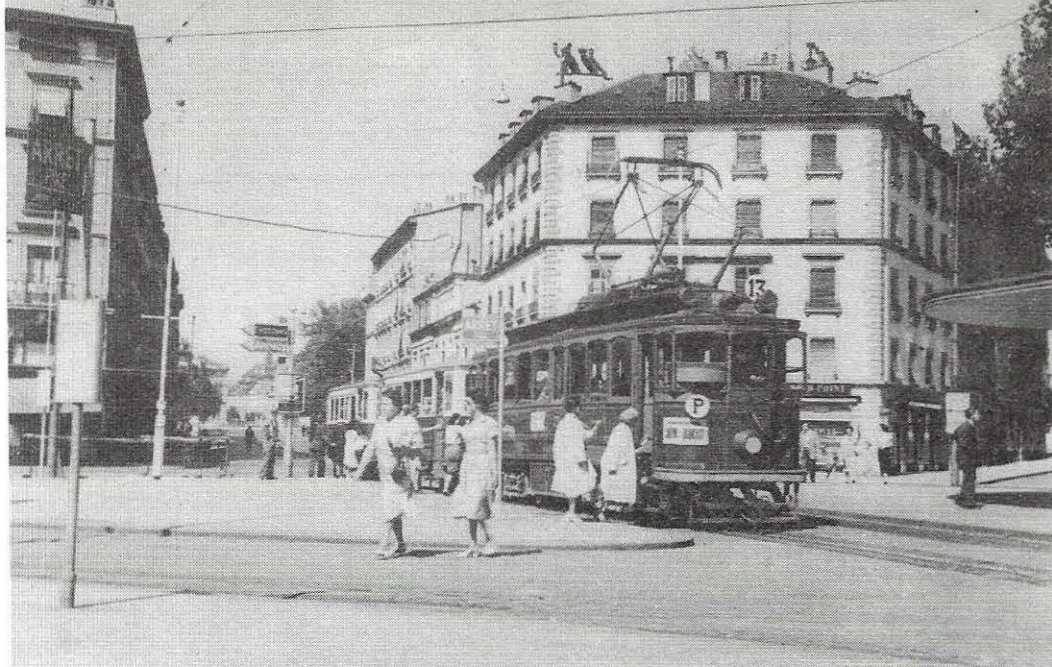
Les pouvoirs publics ont étudiés de façon approfondie les propositions que nous leur avons faites pour éviter la suppression de tout moyen de transport entre les communes rurales et la ville et, conscients de l'importance que revêtent ces transports pour la vie même de notre canton, ont bien voulu nous accorder leur appui financier.

Dans ce but, le Conseil d'Etat, puis une commission du Grand-Conseil qui a tenu de nombreuses séances, ont examiné à fond le problème qui se posait. La commission, après avoir reconnu l'impossibilité du maintien du tramway, puis l'obligation d'assurer des transports en commun par autobus dans les quatre régions envisagées, a admis que le déficit de l'ensemble du réseau d'autobus (lignes de Gy, Jussy, Chevrier, St-Julien, Bernex-Chancy et Ferney) serait couvert par une subvention maximum de Fr 54'000.-- à la charge de l'Etat, de la Ville et des communes.

Le Grand-Conseil, enfin, faisant siennes les propositions du Conseil d'Etat et de la commission, leur a donné force exécutoire par une loi votée le 29 mai 1937. D'autre part, la Centrale fédérale des possibilités de travail a bien voulu nous accorder une allocation, considérant que la commande à passer pour les autobus permettait à l'industrie métallurgique d'embaucher un certain nombre de chômeurs.

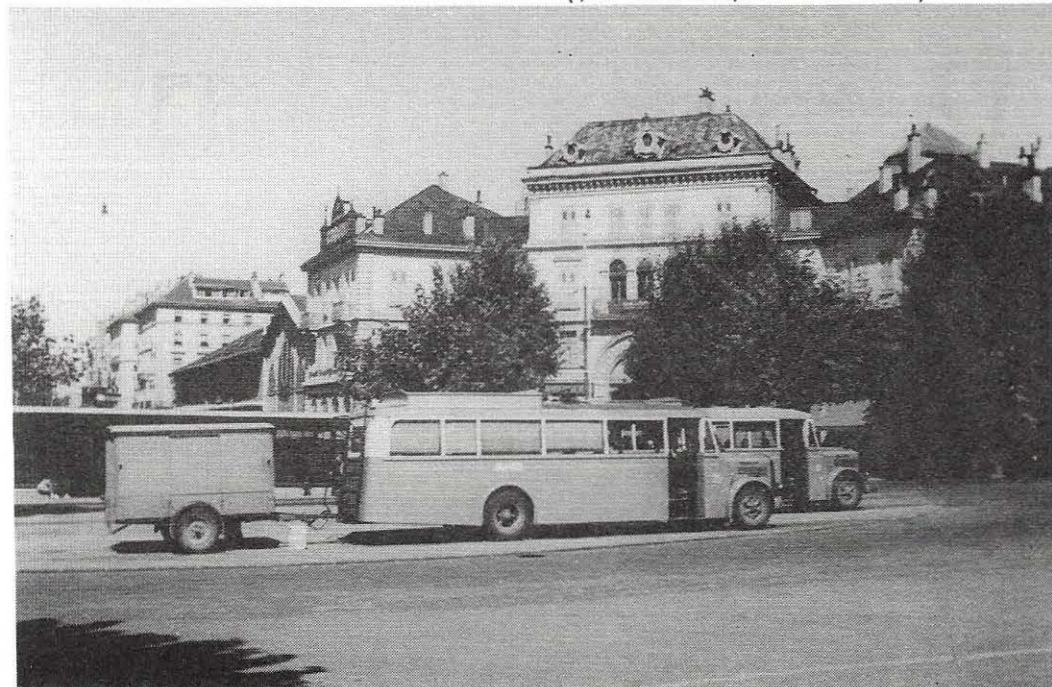
PARC D'AUTOBUS

Pour assurer les services des six lignes d'autobus faisant l'objet de la loi précitée et de la ligne Cornavin-SDN (la semaine seulement), il est nécessaire de pouvoir mettre en service chaque jour 12 véhicules en moyenne, ce qui oblige à disposer d'un parc de 14 autobus. Dans ce but, il a été commandé à la Maison Saurer à Arbon huit véhicules nouveaux, dont deux à 36 places et six à 50 places. Dès le début de l'année prochaine, notre parc comprendra donc :



EN HAUT : Supprimée en 1938, la ligne de tramway 13 renaissait provisoirement de 1944 à 1951. Rond-point de Plainpalais, août 1951. (photo Christian SCHNABEL)

EN BAS : Autobus 21 et 26, mis en service en 1937 pour remplacer le tramway sur plusieurs lignes de banlieue. Rive, été 1950. (photo Jacques CHAPUIS)



Nombre	Numéros	Nombre de places	Moteur	Nombre de cylindres	Puissance	Carburant
3	1-3	32	Exp1	4	52 CV	benzine
3	11-13	50	Exp1	6	100 CV	benzine
2	15-16	36	Diesel	6	82 CV	mazout
6	21-26	50	Diesel	6	100 CV	mazout

Les deux nouveaux types de véhicules ne diffèrent que par leurs dimensions générales. Les moteurs, analogues, quoique de cylindrée légèrement différentes, sont du type "Diesel" à injection directe. Les freins à pression d'huile sur les quatre roues sont actionnés par un servo-frein à air comprimé. La boîte à vitesses possède 5 vitesses, dont les deux dernières sont silencieuses. La quatrième vitesse, correspondant à la prise directe, sera la vitesse normale. La cinquième permettra d'atteindre l'allure de 55 km/h (autobus 15-16) ou de 68 km/h (autobus 21-26), mais ne sera utilisée que dans des cas tout à fait spéciaux.

L'équipement électrique ne sert qu'à alimenter l'éclairage et les appareils avertisseurs, car le démarrage des moteurs "Diesel", qui demande un effort particulièrement important, aura lieu à l'air comprimé, au moyen d'un appareillage spécial construit par "Motosacoche" à Genève. Cet appareillage comprend principalement un compresseur à deux étages comprimant l'air à 40-45 atmosphères pour le démarrage et à 3-6 atmosphères pour le servo-frein. Le compresseur est entraîné par l'arbre de la pompe à combustible, accolée au moteur. Pour faciliter le démarrage, l'air introduit au moment du lancement est mélangé à un gaz facilement inflammable fourni par un carburateur spécial à haute pression.

Les carrosseries entièrement métalliques, de construction Saurer, sont en métaux légers, anticorrosion pour la carcasse, et alu pour le revêtement. La carrosserie est divisée en un certain nombre de panneaux aisément démontables, afin de faciliter leur réparation en cas de collision.

La disposition des sièges est analogue à celle adoptée pour nos véhicules actuels. Chaque autobus possédera deux portes : une porte pliante à droite, à côté du conducteur, et une porte pivotante à l'arrière à gauche, utilisée comme porte de secours, de façon à pouvoir assurer la sortie des voyageurs d'un côté ou de l'autre en cas d'accident.

Les glaces mobiles sont à commande par manivelle et vis, ce qui empêche tout mouvement sous l'influence des trépidations.

L'aération à lieu par cinq évacuateurs fixes dans le toit et le chauffage est du type "Tropic-Aire" à eau chaude.

Pour le transport des bagages, il est prévu des filets à l'intérieur, une galerie sur le toit et un grand coffre à l'arrière, accessible de l'extérieur par une porte pivotante de 1,10 m de largeur.

L'indication du lieu de destination de l'autobus se fera au moyen de plaques latérales et d'un transparent éclairé la nuit, monté en avant, sur le toit. Des transparents analogues seront montés sur nos véhicules actuels.

La couleur à adopter pour les carrosseries a été étudiée en tenant compte des expériences faites à Genève et sur d'autres réseaux suisses: celles-ci ont montré que la couleur verte que nous utilisons normalement présente l'inconvénient de rendre assez peu visibles les autobus circulant de nuit sur les routes peu éclairées. Il convenait donc d'adopter des couleurs claires pour augmenter la sécurité de la circulation. C'est pourquoi, à l'instar de plusieurs autres réseaux suisses, les nouveaux et les anciens autobus seront peints en bleu et blanc.

Etant donné l'importance des transports de marchandises sur les lignes de banlieue envisagées, nous avons commandé à la maison Lauber à Nyon trois remorques à un essieu, du type habituellement employé par l'Administration des Postes.

EXPLOITATION DES NOUVELLES LIGNES

L'exploitation des lignes d'autobus de Gy et de Jussy suivant le nouveau régime commencera le 1er janvier 1938. Les quatre autres lignes seront mises en service successivement dès cette date, au fur et à mesure que nous disposerons des véhicules nécessaires.

Les lignes seront désignées par les lettres suivantes :

- Ligne A Molard-Gy-Veigy
- Ligne B Rive-Vandoeuvres-Chevrier
- Ligne C Rive-Jussy
- Ligne D Genève-Saint Julien
- Ligne E Bernex-Chancy
- Ligne F Chantepoulet-Ferney

La ligne Cornavin-SDN, sur laquelle les billets et abonnements de tramways restent valables, ne portera aucune lettre pour le moment.

Le tracé des lignes restera en général le même que celui des tramways. La station tête de ligne du service Genève-Saint Julien n'est pas encore définitivement fixée et fait actuellement l'objet de discussions. Tous les véhicules seront desservis par un seul agent.

Les horaires des nouvelles lignes seront en principe analogues à ceux en usage actuellement sur les lignes de tramways, mais établis en tenant compte de l'augmentation de vitesse permise par l'autobus. Des études sont en cours pour permettre d'assurer le plus grand nombre possible de trajets les dimanches de beau temps.

Les tarifs seront, sur chacune des lignes, les mêmes que ceux en vigueur actuellement sur les tramways. Toute personne, abonnée ou non, circulera donc entre deux points quelconques d'une ligne de banlieue, par exemple entre une

halte de campagne et la station terminus en ville, au même prix que maintenant. Ces tarifs seront appliqués dès le 1er janvier 1938 aux lignes de Gy et Jussy et apporteront aux usagers de ces lignes une sensible réduction des taxes actuelles. Pour les lignes Genève-Bernex (tramway) et Bernex-Chancy (autobus), les taxes seront calculées comme s'il s'agissait d'une ligne continue de Genève à Chancy.

D'autre part, dès le 1er janvier 1938, les titulaires d'abonnements "Réseau complet Tramways" pourront, sur présentation de leur abonnement, circuler à demi-tarif, la semaine, sur toutes les lignes d'autobus, y compris celles de Gy et de Jussy. Dès la même date, enfin, et dans le but de rendre service aux personnes qui, domiciliées sur le trajet d'une ligne d'autobus, doivent se rendre en ville au delà du terminus de cette ligne, nous créerons des abonnements combinés autobus-tramways à des conditions que nous porterons ultérieurement à la connaissance du public.

DEPÔT POUR AUTOBUS

La situation financière ne nous permettant pas de construire un nouveau dépôt, nous avons décidé, après de minutieuses études, de transformer les deux premières halles de nos dépôts de tramways, dont les voies 1 à 4 seront affectées aux autobus. Le toit sera pourvu d'un isolant pour éviter les pertes de chaleur et tout le local sera tempéré par un aéro-pulseur du type déjà utilisé à l'atelier. Les voies 5 et 6 continueront à être occupées par des voitures de tramways.

Les autobus circuleront à sens unique dans le garage : ils entreront par la rue de la Truite, feront le plein de mazout dans la cour de l'ancien local Fluhr, pénétreront dans le dépôt par une porte coulissante placée au fond de celui-ci, puis seront rangés en épi de façon à assurer une sortie facile par cour du dépôt.

Une installation spéciale, comprenant un canal collecteur combiné avec des tuyaux mobiles d'aspiration et un ventilateur, aura pour tâche d'évacuer les gaz brûlés au dehors. Au fond du dépôt, à l'emplacement du pont roulant à main, nous installerons un atelier pour l'entretien et la réparation des autobus. Notre atelier principal collaborera du reste à ces travaux chaque fois que cela sera nécessaire.

Pour le levage des autobus, nous avons acquis un groupe de 4 vérins électriques (un par roue) mobiles, permettant de lever les véhicules en n'importe quel point du dépôt.

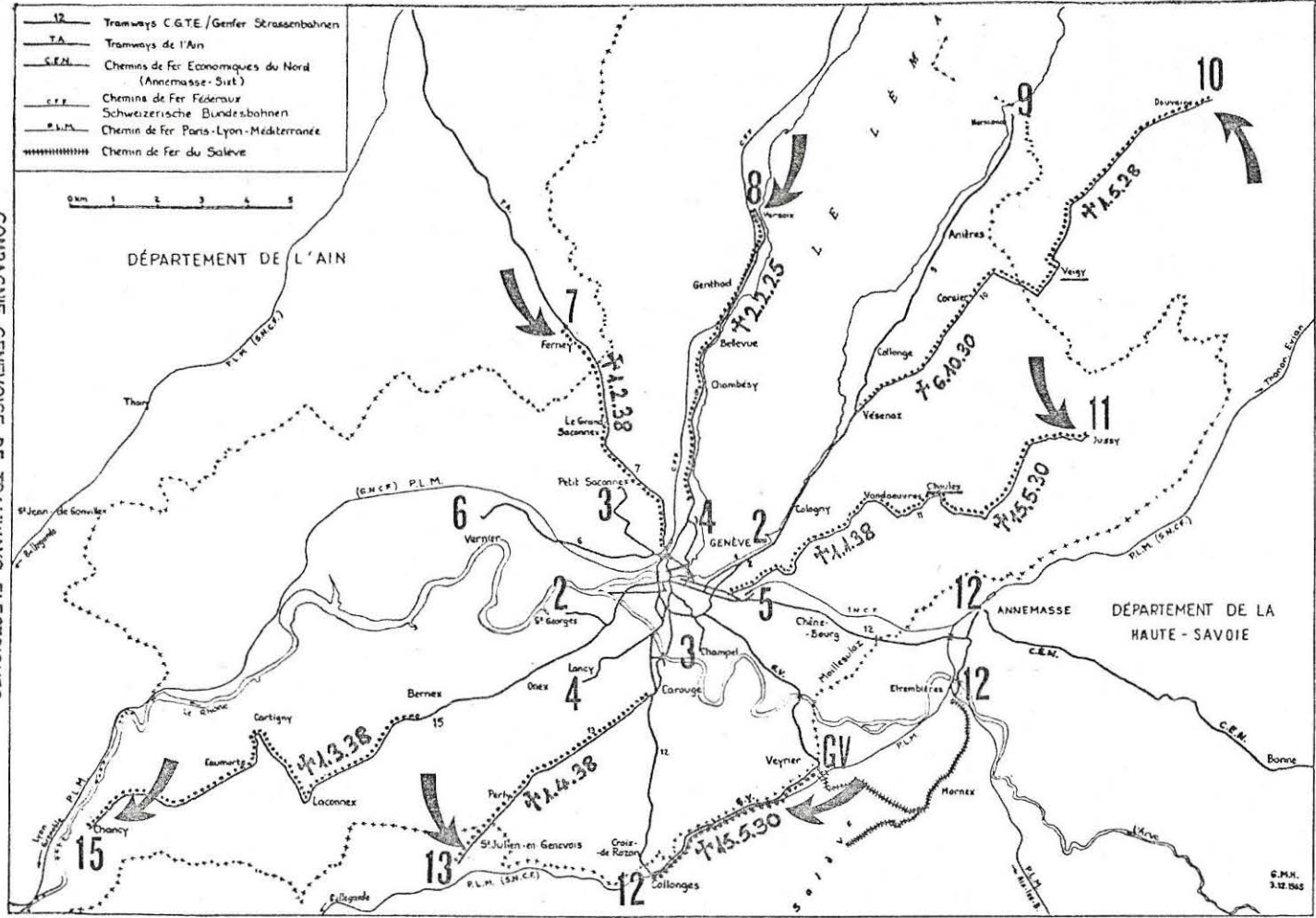
Ces diverses installations sont actuellement en cours de construction et seront, sauf imprévu, terminées en décembre, à l'époque où nous recevrons les premiers autobus à moteurs Diesel.



Suppressions de l'entre-deux guerres sur le réseau vicinal

COMPAGNIE GENEVOISE DE TRAMWAYS ELECTRIQUES

— 12	Tramways C.G.T.E./Genfer Strassenbahnen
— TA	Tramways de l'Ain
— C.E.N.	Chemins de Fer Economiques du Nord (Annemasse-Suit)
— C.F.F.	Chemins de Fer Fédéraux Schweizerische Bundesbahnen
— P.L.M.	Chemin de Fer Paris-Lyon-Méditerranée
	Chemin de fer du Salève



TPG : RAPPORT DE GESTION POUR 1978

GENERALITES

Avec 72'887'000 voyageurs transportés en 1978, la croissance du trafic est de 1,93 % (elle est un peu plus faible qu'en 1977 où l'on enregistrait 3 %). Ce résultat est néanmoins encourageant, puisque sans compter les services de la Fête fédérale de gymnastique, l'augmentation des km-convois en 1978 est de 0,21 % (ou + 21'706 km), ce qui témoigne d'une meilleure occupation de nos voitures. Le coefficient voyageurs/km-convois progresse de 6,857 à 6,974.

En trois ans, soit depuis 1975, le trafic a progressé de 6,7 %, passant de 68,3 à 72,9 millions de voyageurs par année (+ 4,6 millions en 3 ans).

Chaque année à fin septembre, le changement d'horaire nous donne l'occasion d'adapter nos services en fonction des demandes et des expériences les plus récentes. Cette nécessaire et constante mise à jour s'est traduite en 1978 par des améliorations de fréquences ou des courses supplémentaires sur les lignes 8-9-14-333-E/L, et par une extension de la ligne C pour desservir Cara. L'enquête bisannuelle auprès des communes a été faite à fin 1978 : elle permettra d'apporter en 1979 des améliorations en tenant compte, dans la mesure du possible, des remarques et voeux exprimés.

La longueur des voies réservées aux transports publics est restée pratiquement stable avec un total de 16,160 km, dont 4,870 km sont utilisables également par les taxis. Malheureusement, on constate une certaine dégradation des conditions de circulation. Les embouteillages deviennent plus fréquents et plus importants notamment à certains carrefours dont la traversée prend davantage de temps. A cela s'ajoute un inconvénient supplémentaire : ces difficultés apparaissent parfois même en heures creuses, ce qui est un fait nouveau.

Cette situation est probablement la conséquence d'une élévation du taux de motorisation de près de 3 % en 1978, et peut-être aussi d'un accroissement de la mobilité générale. Nous pensons qu'il est indispensable de rechercher une extension des facilités de circulation en faveur des transports publics (voies réservées et feux préférentiels) afin d'éviter, dans toute la mesure du possible, l'obligation d'ajouter des voitures sur certaines lignes et d'aboutir, par conséquent, à une diminution des vitesses utiles.

Les recettes des voyageurs ont augmenté de 0,89 % car l'essentiel du trafic

supplémentaire (+ 1,93 %) provient de nouveaux abonnés dont une partie importante est représentée par des écoliers et des personnes âgées. Grâce à une hausse relativement faible des prix et des adaptations de salaires en 1978, l'augmentation des dépenses et de 1,97 % et celle de l'excédent des charges de 1,11 %.

Des journées "Portes ouvertes" à l'intention des autorités et du public ont été organisées durant le week-end des 18 et 19 novembre. Leurs objectifs consistaient à faire connaître les activités, généralement ignorées, du personnel travaillant à la Jonction et à renseigner la population sur les projets de développement de l'entreprise. Cette manifestation rencontra un succès encourageant puisqu'on estime à près de 10'000 le nombre des visiteurs. Une plaquette-souvenir, conçue également pour prolonger l'action recherchée auprès des pouvoirs publics et de la population a été éditée et largement diffusée.

Les travaux de la commission chargée d'élaborer le Plan directeur des transports se poursuivent. En ce qui concerne les transports publics, les spécialistes mandatés ont entrepris les études de détail du réseau proposé pour 1990. Il s'agit d'études très complètes, ligne par ligne, comprenant l'examen des points critiques avec proposition de solution. Ces travaux doivent être terminés pour la fin de l'année 1979 comme il l'a été prévu lors de l'attribution du mandat.

DEVELOPPEMENT DE L'ENTREPRISE

Sur la ligne 12, la nouvelle voie de rentrée au dépôt par la rue de Saussure a été mise en service le 4 avril, en même temps que l'installation des feux de police réglant la circulation au carrefour. L'ancienne voie de service et les aiguillages correspondants ont été désaffectés.

A Chêne-Bourg, la rue de Genève a été élargie jusqu'à la rue Peillonex, ce qui a permis de prolonger la double-voie et de mettre en service, le 5 décembre, le tronçon rue Perréard/rue Peillonex. Ainsi reste-t-il environ 80 mètres de voie unique sur la ligne 12.

L'amélioration de l'alimentation en énergie électrique de la ligne de trolleybus 2, entre Onex et Bernex, rendue nécessaire par l'introduction de trolleybus articulés, a été obtenue par la construction d'une sous-station à la croisée de Confignon. Elle a été réalisée avec la collaboration du Service de l'électricité et mise en service le 10 avril.

Excepté la transformation de l'autobus No 960, dorénavant destiné aux courses d'école de conduite, aucune modification du parc des véhicules n'a eu lieu en 1978. Le nombre des véhicules est le même qu'en 1977, soit 304 voitures en service de ligne.

Une motrice articulée et une remorque, louées respectivement aux BLT et BV de Bâle, ont circulé sur la ligne 12, du 4 au 29 novembre. Il s'agissait de procéder à des essais techniques et à des démonstrations d'exploitation avec un tel convoi. Ainsi fut-il confirmé que le renouvellement de nos tramways en

deux étapes, comme le propose notre programme de modernisation 1978/1987, est réalisable. La composition bâloise a été très bien accueillie par le public et le personnel.

La réalisation du programme de modernisation établi pour les années 1978 à 1987 se heurte à certaines difficultés notamment au sujet de la localisation du nouveau dépôt. Le projet de loi du Conseil d'Etat du 15 février 1978 tendant à l'ouverture d'un crédit de 3,5 millions destiné aux frais d'études du développement et de la modernisation des infrastructures des TPG, notamment la construction et l'équipement d'un nouveau dépôt pour les véhicules aux Acacias, a été renvoyé à la commission TPG du Grand-Conseil. Dans l'intervalle, le groupe de travail constitué (DTP-TPG-ingénieurs) a poursuivi l'examen d'autres solutions soit pour les accès, soit pour l'implantation du dépôt. Malheureusement, il en résulte d'ores et déjà un retard d'au moins un an quant à l'exécution du programme 1978-1987.

Dans l'impossibilité de pouvoir commander immédiatement, faute de place, des véhicules à grande capacité, il a été décidé d'acquérir une série de 22 autobus à deux essieux pour remplacer des voitures desservant la campagne genevoise depuis plus de 20 ans. Le premier de ces autobus sera livré en novembre 1979, le solde durant le premier semestre 1980.

EXPLOITATION

1. RESEAU ET HORAIRE

Du 15 au 25 juin, Genève accueillait la Fête fédérale de gymnastique. Près de 50'000 participants et visiteurs ont été transportés sur les lieux fort dispersés des manifestations et logements. Des moyens importants furent mis en oeuvre : 2 lignes provisoires ont été créées, la plupart des services ont été renforcés et circulaient 21 heures sur 24, 17 autobus ont été loués à Berne et Lausanne, 100'000 km supplémentaires ont été parcourus et le personnel, dont les vacances et 376 jours de repos furent différés, effectua 9'700 heures de conduite de plus qu'en période normale. La bonne collaboration de chacun a permis d'assurer ces déplacements exceptionnels dans les meilleures conditions.

L'horaire d'hiver, introduit le 1er octobre, vit les modifications essentielles suivantes :

- Amélioration de la fréquence sur la ligne 3/33 qui passe de 6' à 5' l'après-midi.
- Réorganisation des suppléments de cette ligne aux heures de pointe avec desserte plus intense de la cité des Avanchets.
- Horaire cadencé sur la ligne 8, à destination de Veyrier.
- Adjonction d'une course supplémentaire le matin sur la ligne 9.
- Augmentation de la fréquence, sur la ligne 14, au heures de pointe (de 20' à 15')
- Détournement de la ligne C entre Puplinge et Presinge pour desservir

le hameau de Cara.

- Trois courses supplémentaires le matin et le soir sur la ligne E/L pour améliorer la desserte de Lully et Sorat.
- Dans le courant du mois de novembre débutèrent les travaux préliminaires à la construction du parking souterrain de Cornavin. L'ouverture de nombreuses fouilles dans ce secteur nécessita le déplacement fréquent de presque tous les arrêts des lignes qui touchent Cornavin. La construction proprement dite doit débiter au printemps 1979.

2. EVOLUTION DES PRESTATIONS KILOMETRIQUES

Le nombre des km-convois effectués cette année, sans la Fête fédérale de gymnastique, est de 10'450'535 contre 10'428'829 l'année passée, ce qui représente un accroissement de 0,21 %. L'augmentation prévue par les améliorations de service énoncées ci-dessus a été en grande partie compensée par l'économie réalisée en faisant rentrer certains suppléments plus tôt le soir. Cette mesure permet d'adapter nos services à l'évolution du trafic dont la pointe du soir a tendance, généralement, à se manifester plus tôt.

3. TRAFIC VOYAGEURS

Avec un total de recettes/voyageurs de Fr 41'771'965.-- pour 1978 on enregistre un supplément de Fr 369'801.--, soit + 0,89 % par rapport à 1977. La modification dans le choix des taxes, constatée l'an dernier s'est maintenue durant 1978. Ainsi le produit de "plein tarif" croît de Fr 599'000.-- alors que les ventes de cartes multiparcours baissent de Fr 731'000.--.

Par ailleurs, on enregistre une progression importante du nombre des abonnés, tant parmi les "actifs" qu'après des personnes âgées et invalides.

En ce qui concerne les résultats statistiques par ligne, on constate globalement que le taux de couverture des charges a légèrement diminué. Il était en effet de 66,56 % en 1977 et se trouve être en 1978 à 66,36 % en raison d'une hausse des charges plus forte que celle des recettes. Parmi toutes les lignes exploitées, cinq seulement parviennent à un résultat situé au dessus du taux de couverture moyen. Comme l'an passé, la ligne 3/33 est la meilleure du réseau : son degré de couverture est de 99,25 %, exactement le même chiffre qu'en 1977. Puis viennent les lignes de Ceinture 1/11 avec 84,69 %, la ligne 5 avec 79,53 %, la ligne de tram 12 avec 74,18 % et enfin la ligne 2/22 avec 71,46 %. La moins bonne ligne reste celle de La Plaine-Dardagny dont les recettes ne couvrent que 27,45 % des charges. La ligne 16 desservant l'Hôpital de gériatrie n'est guère meilleure avec un degré de couverture de 27,80 % seulement.

La ligne 12 transporte toujours, et de loin, le plus grand nombre de voyageurs : 16,9 millions, soit 23,2 % du trafic total de l'entreprise. Ensuite, parmi les lignes les plus chargées, on trouve les lignes 3/33 avec 9,9 millions de passagers, 2/22 avec 8,6 millions, 1/11 avec 6 millions et 4/44 avec 5,1 millions. On constate aussi que sur les 26 lignes du réseau, les 14 lignes urbaines (y compris la ligne X dont le trafic principal se déroule en zone urbaine) transportent 66,1 millions de voyageurs, soit 91 % du trafic total. Signalons encore que parmi les lignes de campagne, ce sont les lignes



EN HAUT : Un évènement marquant de 1978 : la Fête Fédérale de Gym. Des autobus bernois (SVB) sont venus renforcer le parc des TPG. Rive, 17.6.78.

EN BAS : Du matériel moderne sur la 12 ! Ce n'était que des essais avec une composition bâloise (BLT/BV). Moillesulaz, 25.11.78. (photos Eric RAHM)





F et 9 qui transportent le plus de monde avec respectivement 1,8 millions et 1,6 millions de voyageurs.

4. TARIFS

Le tarif reste inchangé depuis la dernière adaptation, le 1er janvier 1976.

PERSONNEL

Au cours de l'exercice 1978, 15 employés ont fait valoir leurs droits à la retraite pour raisons d'âge ou de santé. Trois agents en activité sont dé-cédés et 40 ont démissionné.

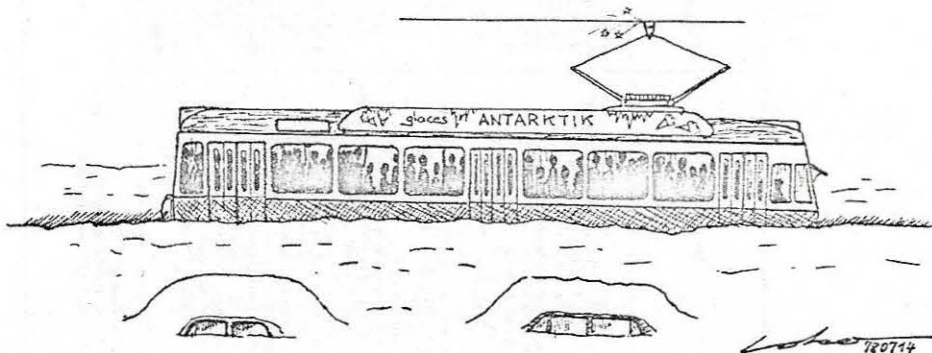
Les moniteurs ont formé 40 nouveaux conducteurs de poids lourds (permis C) ou de trolleybus avec transport de personnes, 7 wattmen, 35 conducteurs d'auto-bus (permis D) et 14 agents du service technique en qualité de chauffeurs de poids lourds, de wattmen ou de conducteurs de trolleybus sans transport de personnes.

Le 1er avril 1978 a été introduit un nouvel uniforme pour les agents de l'ex-ploitation, plus sobre et plus élégant. Il doit en résulter une meilleure te-nue de nos conducteurs, élément important à l'égard du public.

COMPTES DES RESULTATS

Comme les exercices précédents, le compte 1978 se trouve équilibré par la subvention de l'Etat de Genève couvrant l'excédent des charges.

Compte tenu du coût de l'octroi de réductions aux personnes âgées ou invalides de Fr 2'245'854,90, cette subvention fut pour 1978 de Fr 22'933'182.--, soit Fr 251'114.-- de plus que pour 1977.



"Et pourtant elle roule" (Galileo Galilei)

Statistique 1978 des résultats par ligne

Lignes	Destinations	Voyageurs transportés	Total des km parcourus par les convois	Charges	Produits	Excédent des charges	Subventions de la Confédération		A charge de l'Etat	Taux de couverture des charges %
							Part déficit 1977 selon LCF art 58	En faveur de l'économie générale		
1-11	Ceinture	6.017.345	623.088	4.278.082,06	3.623.139,06	654.943,—	—,—	—,—	654.943,—	84,69
2	Genève-Plage-Bernex/Cité Nouvelle	8.606.666	1.154.539	7.408.614,32	5.294.376,88	2.114.237,44	—,—	—,—	2.114.237,44	71,46
3	Champel-Pt-Saconnex/Aéroport	9.933.891	923.367	6.020.179,28	5.974.850,56	45.328,72	—,—	—,—	45.328,72	99,25
4	Palais Wilson-Gd-Lancy/Palettes	5.087.020	748.388	4.867.853,16	3.154.448,13	1.713.405,03	—,—	—,—	1.713.405,03	64,80
5	Jardin Botanique/Malagnou	4.091.345	452.893	3.125.666,63	2.485.966,58	639.700,05	—,—	—,—	639.700,05	79,53
6	Molard-Vernier	3.332.172	595.093	3.836.053,82	2.085.512,86	1.750.540,96	—,—	—,—	1.750.540,96	54,37
7	Bel-Air-Lignon	3.503.766	615.033	3.904.978,02	2.194.416,86	1.710.561,16	—,—	—,—	1.710.561,16	56,20
8	Rive-Veyrier/Plateau Vessy	954.916	293.358	1.378.508,21	608.009,24	770.498,97	—,—	—,—	770.498,97	44,11
9	Rive-Hermance/Corsier	1.559.121	294.704	1.256.310,69	739.913,55	516.397,14	31.032,—	42.404,—	442.961,14	64,74
12	Carouge-Moillesulaz	16.866.330	1.248.954	14.202.600,05	10.535.191,16	3.667.408,89	—,—	—,—	3.667.408,89	74,18
14	Gde Ceinture: Bout Monde-Pl. Nations	695.039	325.276	1.415.163,62	464.797,19	950.366,43	—,—	—,—	950.366,43	32,84
16	Chêne-Bourg-Hôpital Gériatrie	24.656	21.899	95.703,99	26.604,96	69.099,03	—,—	—,—	69.099,03	27,80
A	Rive-Gy	272.719	134.737	607.140,24	171.794,13	435.346,11	33.415,—	12.155,—	389.776,11	35,80
B	Rive-Chevrier	167.259	66.290	332.840,51	101.749,97	231.090,54	20.356,—	4.185,—	206.549,54	37,94
C	Rive-Jussy/Monniaz	447.096	183.844	740.267,05	242.349,18	497.917,87	35.773,—	16.768,—	449.376,87	39,84
D	Genève-Carouge-Saint-Julien/Certoux	955.950	239.173	1.138.413,34	531.456,57	606.956,77	60.290,—	12.648,—	534.018,77	53,09
EKL	Genève-Chancy/Cartigny/Avusy	561.383	302.524	1.149.526,96	276.420,67	873.106,29	65.764,—	35.260,—	772.082,29	32,83
F	Cornavin-Ferney	1.749.562	333.559	1.579.621,95	1.004.052,08	575.569,87	31.418,—	13.612,—	530.539,87	66,41
G	Rive-Petit Bel-Air	1.201.572	333.874	1.570.905,34	760.888,79	810.016,55	—,—	—,—	810.016,55	48,44
H	Genève-Carouge-Croix-de-Rozon	289.771	121.126	573.217,78	180.772,63	392.445,15	38.290,—	3.838,—	350.317,15	38,89
M	Genève-Carouge-Bardonnex	115.998	56.073	258.726,59	68.254,74	190.471,85	18.579,—	1.803,—	170.089,85	34,26
O	Molard-Place des Nations-O.M.S.	2.153.918	330.135	2.125.852,14	1.341.703,73	784.148,41	—,—	—,—	784.148,41	63,11
X	Cornavin-Meyrin-St-Genis	3.649.318	808.874	3.475.609,—	2.317.730,55	1.157.878,45	—,—	6.857,—	1.151.021,45	66,88
Z	Cornavin-Collex-Bossy	146.281	74.693	336.044,29	91.575,63	244.468,66	19.816,—	5.046,—	219.606,66	34,65
La Plaine div.	La Plaine-Dardagny	29.422	10.005	52.527,41	12.209,90	40.317,51	1.833,—	374,—	38.110,51	27,45
	Service spéciaux	474.484	159.036	827.685,58	1.071.063,33	—243.377,75	—,—	—,—	—243.377,75	129,40
	Fête fédérale de gymnastique	78.447	390.315,41	390.315,41	390.315,41	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
		72.887.000	10.523.982	66.948.407,44	45.749.564,34	21.198.843,10	356.566,—	154.950,—	20.687.327,10	68,34
Montants non répartis: Coût concernant l'octroi de réductions de prix aux personnes âgées et aux invalides				2.245.854,90					2.245.854,90	
				69.194.262,34			Total subvention de l'Etat Fr.		22.933.182,—	66,86

STATISTIQUES D'EXPLOITATION

Longueur des lignes

	Longueur exploitée au		Longueur du réseau y compris parcours de service	
	31.12.1977	31.12.1978	31.12.1977	31.12.1978
Tramways mètres	8.541	8.541	9.771	9.771
Trolleybus »	34.755	34.755	34.755	34.755
Autobus »	192.825	195.840	199.050	202.065
Total »	236.121	239.136	243.576	246.591
Modifications de l'année 1978: Autobus ligne C desserte Cara dès le 1.10.78		+3.015 m.		+3.015 m.

Parc des voitures et kilomètres parcourus

	Nombre de véhicules		Kilomètres parcourus	
	31.12.1977	31.12.1978	1977	1978
VÉHICULES D'EXPLOITATION				
Véhicules de traction				
Tramways				
Motrices	30	30	1.189.944	1.203.195
Motrices articulées	5	5	61.421	57.799
Total tramways	35	35	1.251.365	1.260.994
Trolleybus				
Trolleybus	33	33	1.092.361	1.064.461
Trolleybus articulés	39	39	1.961.550	1.974.964
Total trolleybus	72	72	3.053.911	3.039.425
Autobus				
Autobus	138	138	4.868.941	4.945.187
Autobus articulés	29	29	1.234.525	1.262.762
Prestations de service par d'autres entrepr.	—	—	20.087	20.614
Total autobus	167	167	6.123.553	6.228.563
Total des convois	274	274	10.428.829	10.528.982
Véhicules remorques				
Remorques tramways	25	25	892.512	883.881
Remorques autobus	5	5	23.591	20.974
Total remorques	30	30	916.103	904.855
Total des voitures	304	304	11.344.932	11.433.837
VÉHICULES DE SERVICE				
Motrices tramways	3	3	1.688	1.549
VÉHICULES-MUSÉE				
Motrice tramways	1	1		
Remorque tramways	1	1		
	2	2		
Nombre moyen de voitures par convoi voyageurs:				
tramways			1,713	1,701
autobus			1,004	1,003

STATISTIQUES D'EXPLOITATION

Trafic voyageurs

Répartition du trafic sur dix ans										
	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978
Nombre de voyageurs en milliers										
Plein tarif	23.000	20.167	16.535	12.351	12.272	12.150	11.430	13.744	15.135	15.706
Cartes multiparcours	13.104	15.702	19.809	21.152	22.457	22.753	21.206	18.631	16.758	15.841
Abonnements	30.731	30.132	29.326	31.595	31.748	31.766	31.990	32.597	33.356	34.516
Abts pour pers. âgées et invalides	—	—	—	948	1.154	1.470	1.511	1.905	3.362	3.812
Abonnements de 1 jour	2.863	2.792	2.979	1.971	1.920	1.845	1.882	2.242	2.443	2.535
Divers	235	295	417	386	364	309	286	303	453	477
Total	69.933	69.108	69.066	68.403	69.915	70.293	68.305	69.422	71.507	72.887

Composition de la recette sur dix ans										
	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978
Recettes arrondies en milliers de francs										
Plein tarif	12.915	11.410	9.431	8.855	8.863	9.589	9.864	12.986	14.342	14.942
Cartes multiparcours	5.721	6.848	8.755	13.536	14.533	16.395	17.198	16.396	14.890	14.152
Abonnements	5.430	5.327	5.081	6.198	6.183	6.698	7.416	7.861	8.060	8.339
Abts pour pers. âgées et invalides	—	—	—	602	732	932	1.169	1.354	1.886	2.051
Abonnements de 1 jour	821	792	870	840	852	871	917	1.090	1.206	1.253
Divers	395	546	781	887	840	811	811	889	1.018	1.035
Total	25.282	24.923	24.918	30.918	32.003	35.296	37.375	40.546	41.402	41.772

STATISTIQUES D'EXPLOITATION

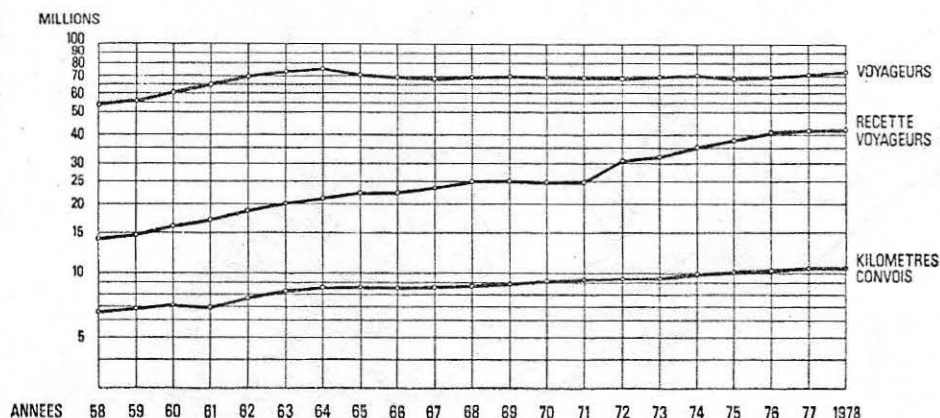
Renseignements statistiques sur dix ans

Code		1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978
1	Indice genevois des prix à la consommation (septembre 1966 = 100)	111,7	117,9	124,6	133,3	147,8	160,1	165,5	168,4	171,2	172,6
2	Longueur du réseau en km	229,1	230,4	230,9	232,9	233,8	232,8	237,6	245,7	243,6	246,6
3	Nombre véhicules traction tramways	47	37	36	35	33	30	35	35	35	35
4	Nombre véhicules traction trolleybus	90	86	79	78	70	70	77	72	72	72
5	Nombre véhicules traction autobus	110	122	144	142	142	166	155	167	167	167
6	Nombre véhicules traction total	247	245	259	255	245	266	267	274	274	274
7	Nombre de places trams+remorques	6 765	6 735	6 545	6 465	5 975	5 705	6 510	6 510	6 510	6 510
8	Nombre de places trolleybus	8 684	8 364	7 804	7 743	7 160	7 160	8 834	8 394	8 394	8 394
9	Nombre de places autobus+remorques	10 628	12 056	14 383	14 248	14 248	16 867	15 902	18 174	18 174	18 174
10	Nombre de places total du parc	26 077	27 155	28 732	28 456	27 383	29 732	31 246	33 078	33 078	33 078
11	km convois tramways	1 463	1 232	1 191	1 225	1 221	1 235	1 250	1 252	1 251	1 261
12	km convois trolleybus	3 354	3 457	2 909	2 775	2 884	3 010	3 041	3 067	3 054	3 039
13	km convois autobus	4 014	4 474	5 225	5 375	5 326	5 605	5 825	6 005	6 124	6 229
14	km convois total	8 831	9 163	9 325	9 375	9 431	9 850	10 116	10 324	10 429	10 529
15	Effectif total des employés	886	857	818	806	813	841	859	858	879	891
16	Voyageurs transportés	69 933	69 108	69 066	68 403	69 915	70 293	68 305	69 422	71 507	72 887
17	Population desservie (toutes les communes sauf Bellevue / Céligny / Genéthod / Pregny / Russin / Satigny / Versoix et la France	311 488	315 036	317 551	319 280	321 540	323 141	322 453	322 191	323 018	325 396
18	Superficie desservies: (id.) km ²	196,40	196,40	196,40	196,40	196,40	196,40	196,22	196,22	196,22	196,22

* Chiffres arrondis en milliers.

STATISTIQUES D'EXPLOITATION

Trafic voyageurs

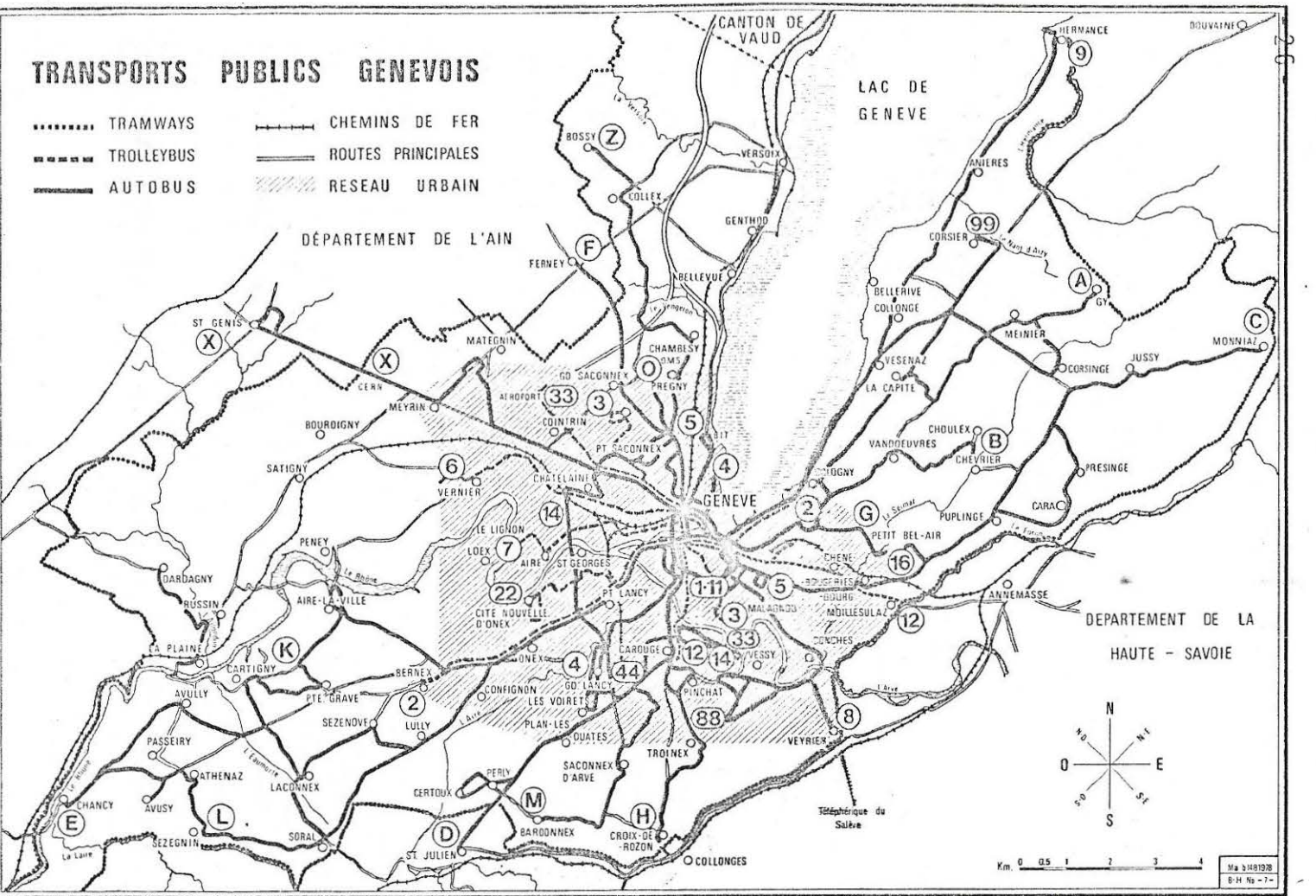


Compte de résultats sur dix ans

Désignation	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978
PRODUITS	(chiffres arrondis en milliers de francs)									
Recettes voyageurs	25.282	24.923	24.918	30.918	32.003	35.296	37.375	40.546	41.402	41.772
Recettes diverses	694	763	782	999	982	1.288	1.428	1.260	1.213	1.652
Propres prestations pour comptes d'immobilisations et d'approvision- nements	618	997	682	395	400	467	815	809	666	834
Prest. des assurances de personnel	783	842	842	820	910	1.089	1.249	1.414	1.331	1.549
Subvention Confédération	866	733	881	998	515	688	182	346	357	357
Subvention Etat de Genève pour trav. Autres produits	273 71	973 36	1.777 30	2.147 33	74 203	27 36	— 193	— 109	— 176	— 97
Produits totaux	28.587	29.267	29.912	36.310	35.087	38.891	41.242	44.484	45.145	46.261
CHARGES										
Frais de personnel	20.801	23.182	24.433	26.336	31.390	35.144	39.353	40.615	42.533	44.320
Frais de choses	5.677	5.980	7.090	7.469	8.202	10.303	10.985	11.005	11.156	11.077
Frais de construction ne pouvant être portés à l'actif	724	1.315	2.205	1.783	2.163	1.070	1.237	1.300	2.300	2.300
Total charges exploitation	27.202	30.477	33.728	35.588	41.755	46.517	51.575	52.920	55.989	57.697
Amortissements	3.253	3.292	3.588	4.031	3.862	3.818	4.102	5.001	5.662	5.534
Amortissements extraordinaires tra- vaux financés par l'Etat	273	973	1.777	2.147	74	27	—	—	—	—
Amortissements extraordinaires	500	500	500	500	500	500	—	500	500	500
Intérêts sur capital de dotation	—	—	—	—	—	—	—	—	1.000	1.000
Frais de finance	919	1.086	1.014	1.016	730	786	1.097	1.218	1.183	927
Autres charges	772	908	1.057	1.218	1.631	1.428	1.258	1.308	1.319	1.290
Charges totales	32.919	37.236	41.664	44.500	48.552	53.076	58.032	60.947	65.653	66.948
EXCÉDENT DES CHARGES	4.332	7.969	11.752	8.190	13.465	14.185	16.790	16.463	20.508	20.687
Coût concernant l'octroi de rédu- ctions de prix aux personnes âgées	—	—	—	713	1.195	1.365	1.825	1.954	2.174	2.246
MONTANT DE LA SUBVENTION DE L'ÉTAT	4.332	7.969	11.752	8.903	14.660	15.550	18.615	18.417	22.682	22.933

TRANSPORTS PUBLICS GENEVOIS

- TRAMWAYS
- TROLLEYBUS
- AUTOBUS
- +—— CHEMINS DE FER
- ==== ROUTES PRINCIPALES
- ▨ RESEAU URBAIN



POTINS D'ICI

ET D'AILLEURS.....

GENEVE

TRANSPORTS PUBLICS GENEVOIS



Le point sur les "Düwag" :

En 1979, seule la Be 4/6 797 a circulé normalement. La motrice 795 a été souvent arrêtée à cause de petits problèmes (portes, chauffages, etc...) et de plusieurs accidents. La Be 4/6 798 a "grillé" son moteur I au début mai. Elle a reçu un moteur remis à neuf en septembre, et a "grillé" son moteur II trois semaines plus tard ! Elle est donc à nouveau hors-service.

La 796 est toujours au levage au fond du dépôt de La Jonction. Elle sert de stock de pièces détachées pour ses soeurs...

La Be 4/6 799 a regagné le fond du dépôt de La Jonction après ses "vacances" à Chêne-Bourg à fin 1978. Notons que la transformation de la partie électrique a été effectuée sur cette motrice (déplacement des résistances sur le toit, batteries neuves, etc...), contrairement à ce qui a été annoncé dans d'autres revues.

Autres véhicules ferroviaires :

Depuis début novembre 1979, les motrices et remorques normalisées sont progressivement équipées de panneaux publicitaires latéraux, en dessous des fenêtres, à l'instar des trolleybus et autobus.

La motrice Xe 4/4 71'' se trouve en révision depuis le 12 novembre 1979. Elle ressortira probablement des ateliers de La Jonction au printemps prochain avec une livrée "carotte".

Suite à l'inondation du 29 janvier 1979, due à une crue du Foron, deux moteurs ont dû être remplacés sur la motrice Be 4/4 67 de l'AGMT. Ces travaux ont eu lieu aux ateliers de La Jonction du 6 au 10 mai pour le moteur I, et du 14 au 16 novembre 1979 pour le moteur III. Le moteur I est un moteur entièrement révisé, alors que le moteur III provient d'une motrice feraillée.

Du côté des autobus et trolleybus :

L'autobus 959 a été muté au service de l'Ecole de conduite à fin mai 1979. Il a été équipé d'une seconde pédale de frein (au lieu d'une manette comme sur le 960). Il a porté durant deux semaines le numéro 28, avant de recevoir le numéro 23.

L'autobus-école 24 (ex-924) est immobilisé depuis mi-janvier, suite à une avarie de moteur. Il y a peu de chance de le revoir circuler...

Sur la ligne de trolleybus 6, les arrêts de Châtelaine ont été déplacés comme suit :

- il ne subsiste plus qu'un arrêt dans la boucle. Celui-ci a été avancé d'environ 100 mètres.
- l'arrêt "Maisonneuve" est aussi effectué par les courses en provenance de Vernier. Il a été déplacé en conséquence direction ville.
- l'arrêt "Châtelaine-Ecole" pour les courses en provenance de Vernier a été reculé de 50 mètres pour maintenir une distance suffisante entre les arrêts.

Sur cette même ligne, depuis le changement d'horaire à fin septembre, une course supplémentaire circule de 0800 à 1600 heures. De ce fait, les véhicules engagés sur la ligne circulent les uns pour Vernier, les autres pour Châtelaine, au lieu de desservir alternativement les deux terminus. Une plaque de destination amovible fixée au pare-brise indique d'une façon plus précise la destination du véhicule sur les trolleybus ne possédant pas d'indicateur de destination frontal. En semaine, trois courses sont exploitées (en fonction des disponibilités en véhicules) par des trolleybus articulés (série 601-621 ou 631-648), deux effectuant des courses "Châtelaine" et un des courses "Vernier".

Du jeudi 1er mars au dimanche 11 mars 1979, à l'occasion du Salon de l'Auto, des services spéciaux par autobus ont été organisés entre la gare de Cornavin et le Salon de l'Auto, et entre le Centre commercial de Balexert (parking périphérique) et le Salon de l'Auto.

La réfection du tapis bitumeux de la rue de la Servette a été effectuée les dimanches 8 et 15 juillet 1979. Seuls les transports publics étaient autorisés à emprunter cet axe durant les travaux, et la ligne de trolleybus 3/33 a été exploitée à cette occasion par des trolleybus FBW (série 631-648) afin de pouvoir circuler indépendamment de la ligne aérienne grâce au groupe VW.

Le long de la ligne 12... :

Comme chaque année, les cortèges du 1er mai et des Promotions des écoles entraînent des perturbations sur la ligne 12. Les convois sont rebrousés de Rive sur Moillesulaz, et du Rond-Point de Plainpalais sur Carouge.

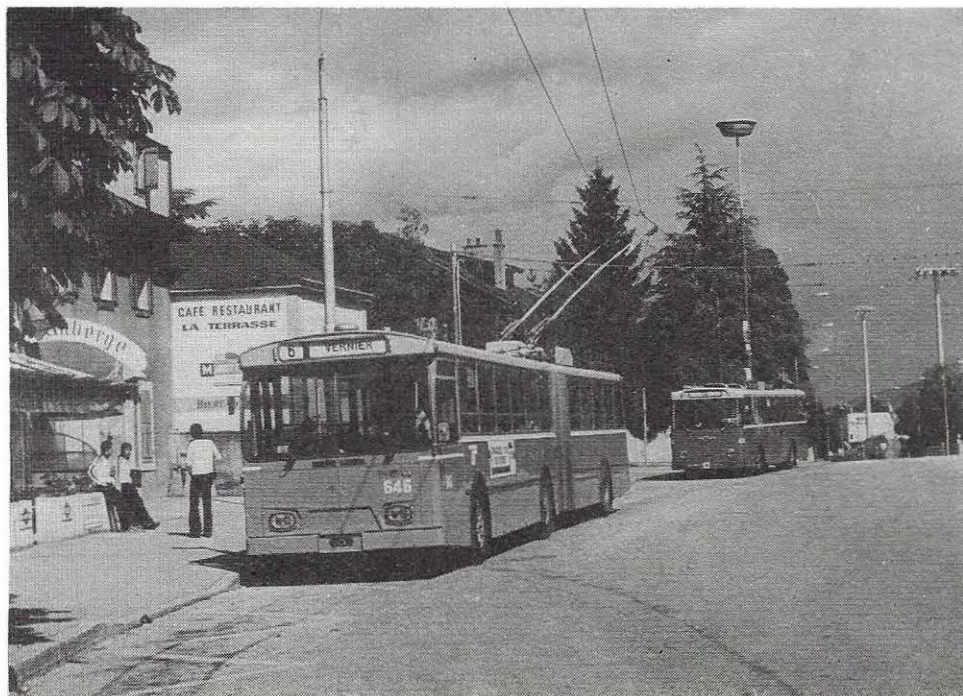
Une section de voie de 36 mètres a été changée à la rue de la Confédération, à proximité de l'arrêt "Cité". Ces travaux ont dû être reportés d'une se-



EN HAUT : Motrice de service Xe 4/4 71 avant son passage en révision. Rond-point de Plainpalais, 19.5.77.

EN BAS : Quelques véhicules articulés sont introduits depuis fin septembre sur la ligne de trolleybus 6. Ici, à Châtelaine durant la Fête Fédérale de Gym, 25.6.78.

(photos Eric RAHM)



maine à cause des intempéries. De ce fait, la ligne 12 fut exploitée dès 2030 heures par des autobus les 19, 26 et 27 mars 1979.

Cette année également, des travaux de meulage de voies ont été menés à bien par une entreprise allemande d'Essen, en particulier à la rue St Victor et à la rue du Marché à Carouge, dans la traversée de Chêne-Bougeries, et dans la boucle de Moillesulaz.

Le samedi 9 juin, une motrice de la ligne 12 était mise à disposition des élèves du Cycle d'Orientation qui exprimaient leur message à l'occasion de l'Année internationale de l'enfant, par le biais de mannequins ayant pris la place des passagers. Le tram circulait entre Les Augustins et la gare des Eaux-Vives, puis fut stationné à Rive où un nombreux public put visiter ce curieux convoi où aucun passager ne s'énervait...!

De nouveaux signaux lumineux sont entrés en service à Thônex, au carrefour avenue Tronchet/avenue Adrien Jeandin ainsi qu'à celui de l'avenue de Thônex/rue François Jacquier. Les trams bénéficient de feux préférentiels déclenchés soit par luge à la ligne aérienne, soit par boucle inductive aux arrêts.

Travaux du Rond-Point de Plainpalais :

Ces travaux ont avancé de façon réjouissante : l'ancien kiosque était démoli le 16 mai, puis le niveau de la place a été abaissé de quelques 80 centimètres.

Afin de permettre le renouvellement des voies de la ligne 12, deux voies provisoires ont été posées à côté de celles existantes, à fin avril. Le 3 mai, la nouvelle voie de sortie du dépôt de La Jonction était mise en service dans la journée, et le raccord à la voie provisoire direction Carouge s'effectua dans la nuit du 3 au 4 mai 1979. La voie provisoire direction Moillesulaz fut mise en service dans la nuit du 7 au 8 juin.

On procéda à l'arrachage des anciennes voies, et à la pose des nouvelles sur dalle de béton. Les deux nouvelles voies furent raccordées dans la nuit du 26 au 27 juillet. Durant ces travaux nocturnes, la ligne 12 était exploitée par autobus dès 2030 heures.

La mise en service des deux nouvelles voies s'effectua en une seule nuit, et il fut possible de voir pour la première fois deux convois de rails : la motrice Xe 4/4 71 avec le wagon-grue X 73 et la motrice Xe 4/4 70 avec deux nouveaux lorries.

Travaux de la place de la gare de Cornavin :

Depuis le 15 mars, et jusqu'au 26 novembre 1979, le chantier du parking souterrain de Cornavin est entré dans une nouvelle phase. Du côté des TPG, les modifications sont les suivantes :

- le bus X s'arrête à un refuge construit devant l'Eglise Notre-Dame.
- les bus F, O et Z s'arrêtent sous le passage de Montbrillant.

- le bus 1 ne pouvant plus emprunter la rue du Mont-Blanc, totalement fermée au trafic dès le 27 avril, emprunte la rue de Chantepoulet et s'arrête au haut de celle-ci, devant la quincaillerie Noverraz.
- Les trolleybus 3, 33, 6 et l'autobus 333 s'arrêtent dans le quatrième couloir, à côté de la fontaine de Notre-Dame (le troisième couloir étant réservé au passage des bus F, O, X et Z).
- Les autobus 4, 44, 5 et 11 s'arrêtent au milieu de la place, devant le Buffet.

Couloir réservé aux transports publics sur toute la longueur de la Servette :

Dès cet été, une voie de circulation dans le sens descendant de la rue de la Servette a été réservée aux transports publics, de la rue de la Poterie à l'arrêt de la rue de Lyon. Un couloir existait déjà dans la partie supérieure de la rue de la Servette, de Servette-Ecole à la rue de la Poterie.

Les récents comptages entrepris par le Service de l'ingénieur de la circulation donnent à penser que la nouvelle situation ne sera pas pire que l'actuelle aux heures de pointe ! En effet, la capacité de stockage au bas de la Servette dès l'arrêt des TPG précité sera identique à celle connue jusqu' alors.

La décision a été prise en considération de la détérioration de la régularité des lignes 3, 33, 333 et X qui empruntent cette importante pénétrante. Elle a été soumise à l'appréciation de la Commission consultative de la circulation qui a admis le bien-fondé de la requête (maintien de la vitesse commerciale et attractivité de la ligne), tout en précisant que si les perturbations étaient trop importantes, la situation devrait être réexaminée.

En ce qui concerne la rédaction de La Plate-forme, nous sommes d'avis qu'il s'agit justement là d'un secteur où, quelles qu'en soient les conséquences pour le trafic privé, il y a lieu de maintenir avec la dernière énergie l'existence de ce couloir réservé par lequel transitent aux heures de charge plus de 3'000 passagers/heure comme usagers des TPG. Il saute aux yeux qu'il est plus logique de donner la priorité aux véhicules des transports publics transportant chacun entre 100 et 150 usagers qu'à quelques véhicules privés supplémentaires transportant une à deux personnes. Ce n'est pas en cherchant à faire plaisir aux conducteurs de véhicules privés que l'on développera nos transports publics, et que l'on attirera ainsi des voyageurs supplémentaires !

Horaires :

Dès le 2 avril 1979, l'horaire de la ligne de Grande Ceinture 14 a dû être détendu afin de tenir compte des conditions de circulation particulièrement difficiles sur une grande partie de son parcours.

Le service réduit d'été est à nouveau entré en vigueur durant les vacances scolaires, du 2 juillet au 26 août 1979. Pendant cette période, la fréquence des passages était plus espacée d'une à deux minutes. Certains suppléments étaient supprimés aux heures de pointe, particulièrement les courses accélérées.

rées des lignes 2/22, 4/44 et sur les lignes 6, 7 et X. Notons que durant cette période, les usagers ont eu l'occasion d'emprunter relativement souvent des véhicules à deux essieux sur les lignes 2/22 et 3/33. Ce n'était pourtant pas la neige....

Le dimanche 30 septembre 1979 entrainait en vigueur le nouvel horaire annuel dont la validité s'étend jusqu'au samedi 27 septembre 1980. En voici les principales modifications :

- Lignes urbaines : Des véhicules supplémentaires sont engagés pour améliorer les fréquences ou augmenter la capacité de transport aux heures de pointe sur les lignes suivantes :

Du lundi au vendredi : Ligne 3/33, de 0700 à 0800 h.

Ligne 4/44, de 1600 à 1900 h.

Ligne 5, de 0900 à 1100 h

Ligne 6, de 0800 à 1100 h

Ligne 7, fréquence élevée prolongée jusqu'à 0830 h.

Ligne 12, nouvelle course Rive-Carouge avant 0600 h.

Ligne F, de 1600 à 1900 h.

Le samedi : Ligne 14, fréquence 25 minutes dès 0600 h.

Le dimanche : Ligne G, fréquence 20 minutes dès 0730 h.

- Lignes de campagne : Les TPG poursuivent leur action d'amélioration des services, et l'horaire 1979/80 apporte de nouvelles prestations sur les lignes de campagne suivantes :

Jours ouvrables : Ligne A, Rive-Gy et retour, départs supplémentaires à 1510 et 1625 h (sauf samedi).

Ligne B, Rive-Chevrier et retour, départs supplémentaires à 1010 et 1510 h (sauf samedi).

Ligne H, nouvel horaire avec six courses supplémentaires (le samedi, une).

Ligne M, nouvel horaire avec deux courses supplémentaires.

Ligne 99, Rive-Corsier Village, départ supplémentaire à 0810 h. Toutes les courses de l'après-midi à destination de Corsier Village desservent, au retour, Collonge par St Maurice (sauf le samedi).

Voici encore quelques nouveautés sur les lignes de campagne :

Ligne C : un nouveau service de navettes, en correspondance avec la ligne de tramways 12, fonctionne aux heures de pointe, du lundi au samedi matin, entre Puplinge et Chêne-Bourg (rue François Jacquier), en desservant l'Hôpital de Gériatrie et l'arrêt "Les Jumelles". En plus de la ligne C, cette navette effectue 4 courses le matin et 3 le soir. Le parcours de la ligne régulière qui se rend à Rive est modifié dans la traversée de Chêne-Bourg. Les véhicules n'empruntent plus la rue

Peillonex, mais la rue François Jacquier (à l'aller et au retour).

Ligne K : sur cette ligne également, un nouveau service de navettes en correspondance avec la ligne de trolleybus 2 à Bernex fonctionne du lundi au samedi, aux heures de pointe, entre Gennecy et Bernex-Place. En plus de la ligne K, cette navette effectue 3 courses le matin et 3 le soir.

ZIMEYSA : Desserte de la zone industrielle de Meyrin-Satigny par un nouveau service (du lundi au vendredi) à partir de Meyrin-Village, en correspondance avec la ligne de bus X. L'horaire offre 4 courses le matin entre 0643 et 0743 h, toutes les 20 minutes de Meyrin-Village, et 4 courses le soir entre 1626 et 1726 h, de la zone industrielle.

- Autres modifications : Ligne 4/44, les services "accélérés" du soir sont remplacés par un service régulier plus intense, avec une fréquence de 5 minutes au lieu de 6 précédemment.

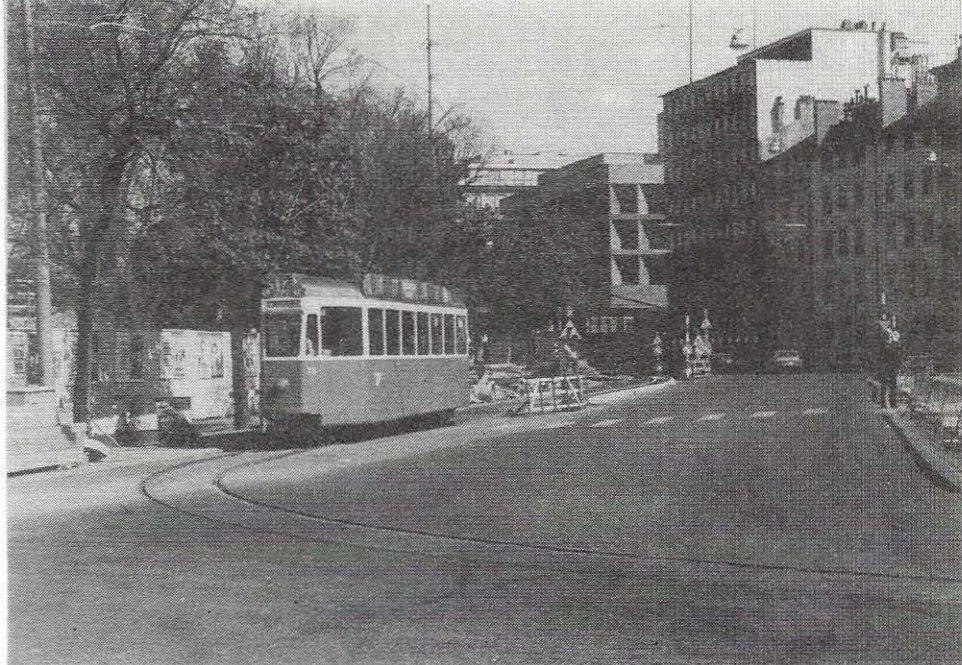
Lignes D, H, M, le terminus de ces trois lignes est dorénavant le rondou de Carouge, en correspondance avec le tram 12. Une amélioration sensible de la fréquence est notamment réalisée sur la ligne H, le soir. De plus, toutes les courses de cette ligne passent par Pinchat.

Lignes E/K, E/L, ces désignations de lignes sont remplacées respectivement par les simples lettres L pour la ligne conduisant à Avusy par Lully, Laconnex, Soral, Sézegnin et Athenaz, et K pour la ligne conduisant à Chancy par Aire-La-Ville, Cartigny et Avully.

Ligne 16, le terminus actuel de la place Louis Favre à Chêne Bourg est abandonné au profit de l'arrêt et nouveau terminus "Rue François Jacquier", commun avec la ligne C, qui devient le point de correspondance avec la ligne 12.

(d'après André Knoerr et presse locale)

* * * * *



Le rond-point de Plainpalais en pleine restructuration ! Une nouvelle arrivée de la voie en provenance de la Jonction est en service depuis début mai (EN HAUT, 6.5.79), alors que l'abaissement du niveau de la place a nécessité plusieurs déplacements provisoires des voies (EN BAS, 6.5.79).
(photos Eric RAHM)




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....

* SKIEURS ! PROFITEZ DE L'AVANTAGEUSE OFFRE QUI VOUS
EST FAITE AVEC LE BILLET "RAIL-DOLE-PASS"
(voir prospectus annexé)

BANLIEUE GENEVOISE : DES BUS TOUS AZIMUTS...

1. T P M (Meyrin)

C'est le 1er mars 1979 qu'un service de minibus (à l'essai) est entré en service sur le territoire de la commune de Meyrin. Circulant seulement le jeudi après-midi, avec une fréquence aux 45 minutes, le bus part de l'école du chemin du Ruisseau à Cointrin, pour aller jusqu'au Centre sportif de Bois-Carré, en passant par la rue de Livron (Mairie, Centre commercial, Centre socio-culturel), l'Hôpital de la Tour, et retour par la rue des Vernes, la permanence médicale et l'Aéroport.

Tous les centres de la commune étant desservis, on espérait que ce service devrait connaître le succès auprès des jeunes, des aînés et des non-motorisés. En réalité, l'expérience montre que cette desserte, qui était réclamée par de nombreuses personnes, n'est guère utilisée. L'essai s'est poursuivi cet été, et sera prolongé jusqu'à la fin de l'année. Il semble que si ce service devait subsister, ce serait en tant qu'activité sociale.

2. T P V (Vernier)

Le 17 mars 1979, la commune de Vernier inaugurait ses TPV reliant la presqu'île d'Aître aux quartiers de Balexert et des Avanchets. Il s'agissait ici également d'un essai de trois mois avec un véhicule et du personnel occupé normalement à d'autres tâches.

La demande fut plus forte qu'à Meyrin, et le minibus est vite devenu trop petit à certaines heures (80 à 90 personnes par jour). L'achat d'un bus d'une trentaine de places a été décidé par le Conseil Municipal à fin juin.

L'horaire en vigueur du lundi au vendredi prévoit 9 courses aller et retour entre 0730 et 1700 heures. Le parcours prévoit cinq arrêts fixes (Libellules, Centre commercial du Lignon, Temple de Châtelaine, Centre commercial de Balexert, Centre commercial des Avanchets) et dix arrêts facultatifs, dont plusieurs avec les lignes 6, 7, 33, 333, 14 et X des TPG.

3. SATIGNY

Dès jeudi 1er mars 1979, un bus sillonnait plusieurs fois par jour la région du Mandement en tenant compte de l'horaire des trains à Satigny. Ainsi les habitants de Peney-Dessous, Bourdigny, Chouilly, Peissy, La Boverie disposaient d'une liaison commode avec les navettes CFF pour Genève.

Il s'agissait d'un essai de quatre mois (dont le déficit mensuel s'élevait à Fr 15'000.--) pris en charge financièrement par la commune de Satigny, et assuré techniquement par un transporteur privé de Soral pour le compte des TPG.

Cet essai n'a malheureusement pas eu de suite positive, une fois encore, la demande n'ayant pas suivi l'offre, pourtant réclamée avec insistance !

Aux dernières nouvelles, il semblerait que la commune a décidé de prendre en charge un nouvel essai qui a débuté le 19 octobre et qui se prolonge jusqu'à la fin de l'année. Tous les vendredis, dès 0700 heures, un service de bus est organisé, reliant tous les villages à la gare de Satigny, à raison de huit courses dans la journée, assurant de bonnes correspondances avec les trains pour (et de) Genève.

* * * * *

TELEPHERIQUE DU SALEVE

Il semble que l'on s'achemine petit à petit vers la reconstruction du téléphérique du Salève, cher au coeur des Genevois.

Ce dernier avait remplacé, dès 1932, le chemin de fer à crémaillère reliant le Pas de l'Echelle (Veyrier) aux Treize-Arbres (Salève). Depuis décembre 1975, son exploitation avait été suspendue, car l'état technique des installations ne permettait plus une exploitation sûre. Cette disparition d'un moyen de transport attractif, rapide, spectaculaire et non-polluant a été amèrement ressentie par les Genevois qui formaient la majorité des utilisateurs, en fin de semaine surtout. Grâce à la très bonne liaison avec le centre de Genève par la ligne d'autobus No 8 des TPG, un trafic d'excursion non-négligeable s'était développé parmi les touristes étrangers en séjour à Genève.

Les plus gros obstacles à une rénovation résidaient d'une part du côté du financement, mais également du côté politique : situé sur territoire français, le téléphérique intéresse essentiellement les Genevois ! Pour finir, il semble que le financement se fera à parts égales entre la France et la Suisse.

Voici comment se présenterait le nouveau téléphérique et ses annexes :

- On choisira une (ou deux) bennes de grande capacité susceptibles de transporter au moins les 50 passagers d'un autocar.
- On compte sur un maximum de groupes : touristes, jeunes titulaires du passeport de vacances, clubs d'ainés, sportifs (ski de fonds, véliedlistes, etc...).
- La ligne de bus No 8 des TPG sera prolongée jusqu'au départ du téléphérique.
- On prévoit un parking pour 1'500 voitures.
- Au sommet, il y aura un nouveau restaurant, et l'on veillera à ce que la nature ne soit pas détériorée par les constructions.
- On montera en 3 minutes, et le prix devrait être de Fr suisses 10.-- aller et retour, bus compris.

* * * * *

NYON - ST CERGUE - LA CURE



NOUVEL HORAIRE, PLUS DE TRAINS

Avec la mise en vigueur du nouvel horaire bis-annuel, le 27 mai, le NStCM offre de nouveaux avantages à ses usagers.

La direction cherche à promouvoir le "Park-and-Ride" afin d'offrir aux automobilistes la possibilité d'éviter les difficultés grandissantes du parcage en ville de Nyon. En d'autres termes, les usagers se rendent de leur domicile à la prochaine gare au moyen de leur voiture où ils peuvent stationner gratuitement, puis ils poursuivent leur déplacement sans difficulté ni perte de temps avec le train jusqu'au centre-ville. Les skieurs peuvent également profiter de cette possibilité d'éviter tous les tracasseries du stationnement dans la région de St Cergue/La Givrine en stationnant leur véhicule en gare de Trélex, de Givrins ou de Genolier !

Un nouveau train circulera chaque jour, arrivant à Nyon à 0719 h, pour donner une correspondance immédiate vers Lausanne et Genève. Ce train s'arrête à la nouvelle halte de Sus-Châtel à Genolier, qui sera désormais desservie par trois trains de chaque direction les jours ouvrables.

Le train quittant Nyon à 1203 h est prolongé de Genolier à St Cergue, permettant aux collégiens de rentrer à domicile pour le repas de midi. Encore une amélioration en fin d'après-midi avec la circulation, du lundi au vendredi, d'un nouveau train quittant Nyon à 1636 h afin de relever la fin des classes du collège secondaire.

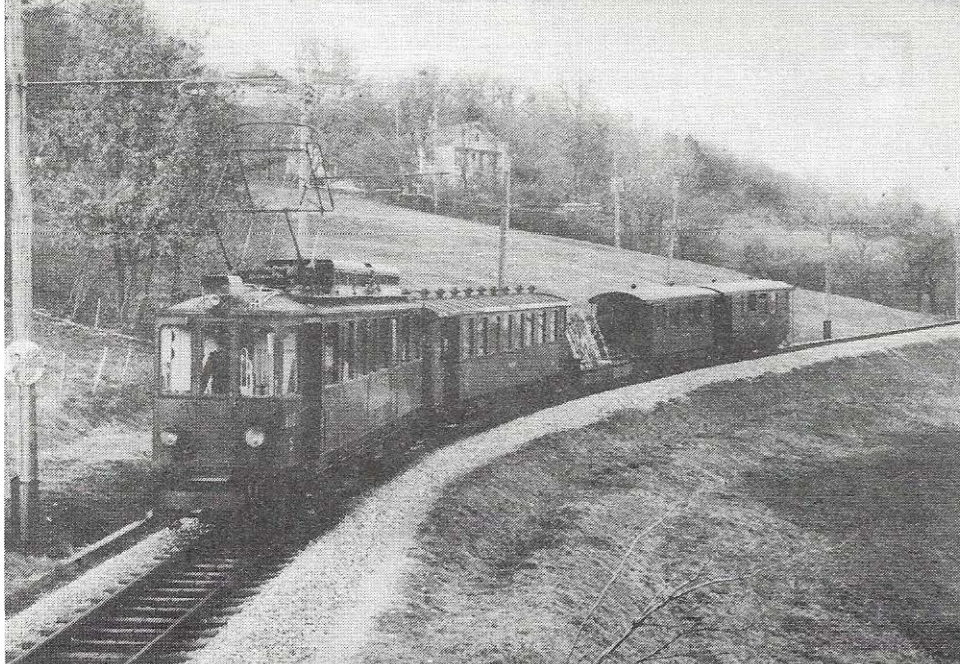
Les travaux de rénovation de la voie, conduits ces dernières années, ont permis de diminuer le temps de parcours de quelques minutes. Les deux voitures achetées d'occasion en 1978 au BTI sont actuellement remises à neuf dans les ateliers de la compagnie, et seront aptes à circuler dans quelques mois. Elles offriront un accroissement sensible du confort des voyageurs.

* * * * *

DEPOT DU RAPPORT DE LA COMMISSION D'EXPERTS EN VUE...

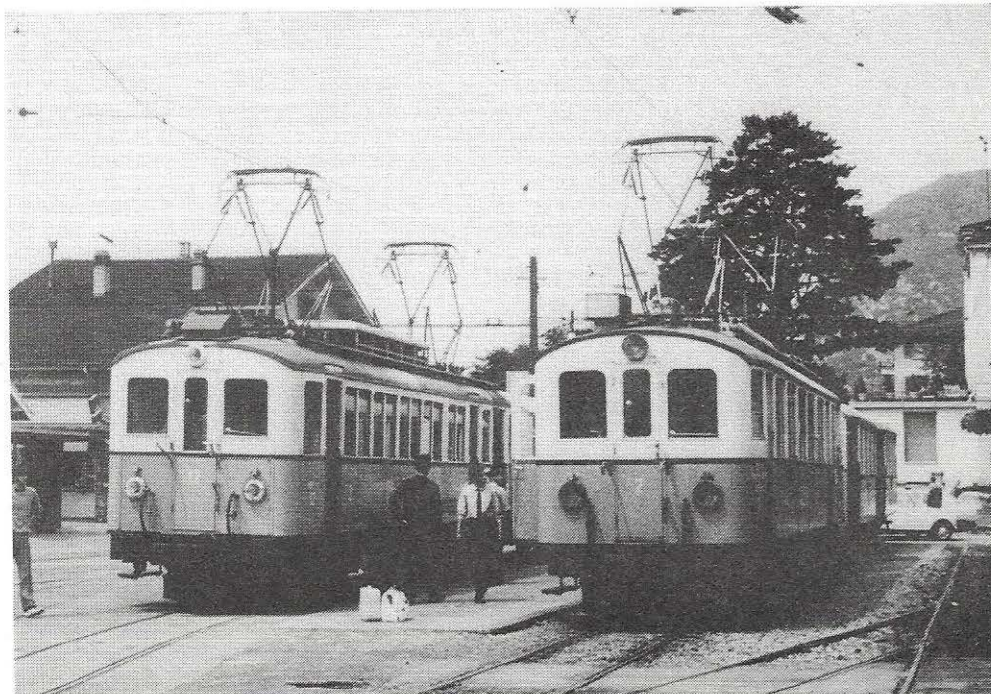
La commission d'étude que préside le Conseiller d'Etat et aux Etats neuchâtelais René Meylan, chargée d'examiner les éléments déterminants quant au maintien ou à la suppression des trois chemins de fer vaudois en sursis (NStCM, ASD, AOMC), déposera son rapport en mains du Conseiller fédéral Willy Ritschard d'ici fin décembre 1979.

La commission s'est entretenue largement avec les représentants des compagnies, avec les autorités des communes situées aux abords des lignes et avec le personnel. Il restait également un problème délicat à résoudre, celui du coût



Dans l'attente d'un verdict que l'on souhaite clément !
Le NStCM (EN HAUT : Le Muids, 21.3.76), l'ASD (EN BAS :
Aigle, 22.5.71) et l'AOMC n'en ont pas moins procédé à
des améliorations techniques (voie, caténaire...).

(photos Eric RAHM)



réel d'un transport routier, certains experts estimant que les études n'étaient pas assez précises. Il y a lieu de déterminer exactement l'importance d'un investissement routier, en considérant non seulement le prix d'achat des autobus, et celui de leur entretien, mais également l'incidence financière relative aux aménagements nécessaires des chaussées.

Les chances semblent différentes pour les trois entreprises concernées, selon le président de la commission. Le NStCM présenterait des atouts que les deux autres compagnies ne possèdent pas. Il aurait l'avantage d'intéresser une région plus vaste couvrant même Genève. D'autre part, la population locale semble lui être plus fidèle au vu des chiffres reflétant la fréquentation des convois....

* * * * *

LAUSANNE



DISPARITION DE L'INDICE DE LIGNE 10

La ligne de trolleybus No 4 (Maladière - St François) a été raccordée, depuis l'horaire d'été à la ligne No 10 (St François - Avenue C.F. Ramuz). A cette occasion, l'indice de ligne 10 a été abandonné au profit de la ligne 4 (Maladière - St François - Av. C.F. Ramuz).

Notons que jusqu'en mai 1977, la ligne No 4 desservait Ouchy. Depuis lors, seule la ligne No 2 et le Métro assurent la desserte du bord du lac.

* * * * *

BASEL



PROLONGEMENT DE LA LIGNE No 2

Depuis le nouvel horaire, soit le 27 mai, Riehen est desservie, du moins aux heures de pointe, par deux lignes de tramways. En effet, le ligne No 2 dont le terminus se trouvait à l'Eglisee est prolongée le matin (entre 0617 et 0741 h) et le soir (entre 1626 et 1802 h) jusqu'à Riehen-Grenze.

Cet axe important bénéficie ainsi d'une desserte fréquente aux trois minutes, soit vers le centre-ville, soit vers le quartier des banques et la gare. La ligne No 2 passe ainsi de 5,8 km à 10,2 km.

* * * * *

TRAM "SPENGLER"

Tram-réclame à but utilitaire à Bâle ! La maison de confection Spengler transformant ses locaux du centre-ville a déplacé ses surfaces de vente à la périphérie. Elle a eu l'idée "géniale" de louer aux transports municipaux de la ville de Bâle (BV) deux tramways et... deux wattmen qui assurent une navette aux 12 minutes entre l'Aeschenplatz et Fichtenwald (ligne 11).

A cet effet, les Be 2/2 207 et 212 (1933) ont reçu les couleurs violettes de l'entreprise Spengler, et accueillent à leur bord, sans bourse délier, tous les clients en puissance désireux de se laisser conduire vers les magasins provisoires. Ce service, qui circule du lundi après-midi au samedi, doit se prolonger jusqu'en mars 1980.

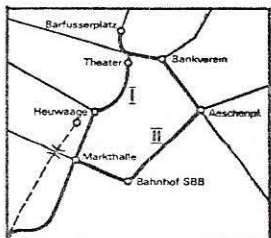
* * * * *

INTRODUCTION DE LA LIGNE No 17 EN VILLE DE BALE



En 1972, la ligne No 14, en provenance de Pratteln, était prolongée à travers le centre-ville jusqu'à Kleinhüningen. Les avantages découlant de cette mesure furent tellement évidents que le prolongement de la ligne No 17 en provenance du Birsigtal s'avère indispensable dès que le nouveau matériel roulant sera introduit.

Si le terminus projeté fait l'unanimité (Mustermesse), il y a de nombreuses propositions quant à l'itinéraire à suivre pour y parvenir ! Le projet officiel prévoit une arrivée sur le réseau urbain par la Margarethenstich. Ensuite, les convois de la ligne No 17 emprunteront le tracé de la ligne No 7 par la Margarethenstrasse jusqu'à la Markthalle. Depuis ce point, deux solutions sont envisagées :



I Markthalle - Innere Margarethenstr -
Heuwaage - Theater - Barfüsserplatz

II Markthalle - Gare CFF - Aeschenplatz
Bankverein - Barfüsserplatz

ZURICH

DIVERS



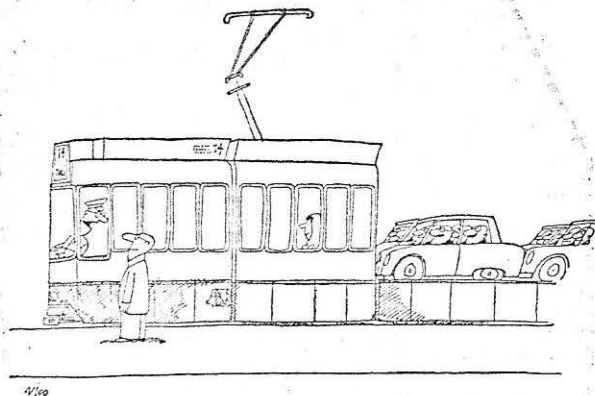
- Lors du changement de l'horaire, le 27 mai 1979, la ligne de trolleybus No 31 a été supprimée entre Hegibach et Burgwies. Ce tronçon n'était d'ailleurs desservi qu'à certaines heures de la journée, et les convois étaient guère utilisés par les usagers, puisque circulant parallèlement à la ligne de tramway No 11.
- Une action de modification du nom des arrêts a été entreprise afin de faciliter l'orientation des usagers des transports publics. C'est maintenant, pour une série d'arrêt, l'établissement desservi qui prime sur le nom des rues, qui souvent ne disent pas grans chose.
- En 1978, les tramways ont assurés 62,6 % du trafic, les bus urbains 17,8 %, les trolleybus 11,8 %, les bus régionaux 7,6 %, et le funiculaire du Rigi- viertel 0,2 %.
- Les VBZ auraient l'intention de prolonger, dans le courant de 1980, la ligne de tramway No 6 jusqu'à Altstetten afin d'améliorer la fréquence des convois sur cet axe chargé.
- Durant les vacances d'été, la ligne No 6 était interrompue à 2000 h, la ligne No 10 ne circulait que jusqu'à la gare d'Enge, la ligne No 15 était interrompue entre 0800 et 1100 h, et entre 1400 et 1700 h, ne circulait à midi qu'entre la Bucheggplatz et la Klusplatz et était interrompue le samedi dès 1240 h.
- Les ateliers centraux d'Altstetten assurent chaque année 60 révisions générales, 2'500 travaux de carrosserie, et 2'000 réparations diverses.
- Les tramways reçoivent alternativement une petite révision (tous les cinq ans) et une grande révision (tous les dix ans).
- Les VBZ ont calculé que près de 80 % de la capacité de leurs véhicules reste inutilisée. Bien sûr, durant les heures de pointe, il ne reste plus que 40, voir 20 % de places inutilisées, ce qui ne peut que démontrer qu'il serait sage de répartir les heures de prise et de fin de travail, ce qui éviterait aussi à nos transports publics de devoir acquérir un important parc de véhicules supplémentaires (et d'agents !) qui ne seraient utilisés que peu d'heures par jour
- Dès le 20 juin, l'abonnement de vacances pour les jeunes de 6 à 16 ans était à nouveau offert pour cinq semaines au prix de Fr 16.--. Il était valable comme abonnement général sur :
 - réseau urbain et régional des VBZ
 - jardin zoologique
 - bains publics de la ville de Zurich et d'Oberengstringen

De plus, des bons étaient joints pour :

- piscines couvertes
 - bateaux du lac de Zurich
 - Forchbahn
 - Bac Horgen - Meilen
 - Chemins de fer fédéraux (excursion)
 - Dolderbahn et funiculaire du Poly
 - Chemin de fer à vapeur de l'Oberland zurichois et du Sihltal
 - Téléphérique Adliswil - Felsenegg et chemin de fer de l'Uetliberg
 - Bus postaux et de Zollikon
 - Kunsthaus et Landesmuseum
 - Jardin botanique
 - Musée de l'aviation
 - Visites d'entreprises
 - etc...
- Le plan régional des transports prévoit une collaboration plus intense entre les trams et bus et les chemins de fer, la prolongation de certaines lignes urbaines et la création de deux ceintures de bus. Ces diverses mesures devraient faciliter les déplacements des Zurichois.

En ce qui concerne les tramways, les propositions sont les suivantes :

- prolongement Glattalstr Seebach jusqu'à la limite urbaine
 - prolongement Thurgauerstr Oerlikon jusqu'à la limite urbaine
 - prolongement Furttalstr Affoltern jusqu'à la Bucheggplatz
 - prolongement Lindenplatz jusqu'à la gare d'Altstetten
 - prolongement Albisstrasse Wollishofen jusqu'à la Filteranlage
- Tous les automates à billets disposés aux arrêts des transports publics seront prochainement en mesure d'émettre également les cartes journalières de libre-parcours à Fr 3.50, alors qu'actuellement seuls les points de vente et 40 automates spéciaux permettaient un tel achat.



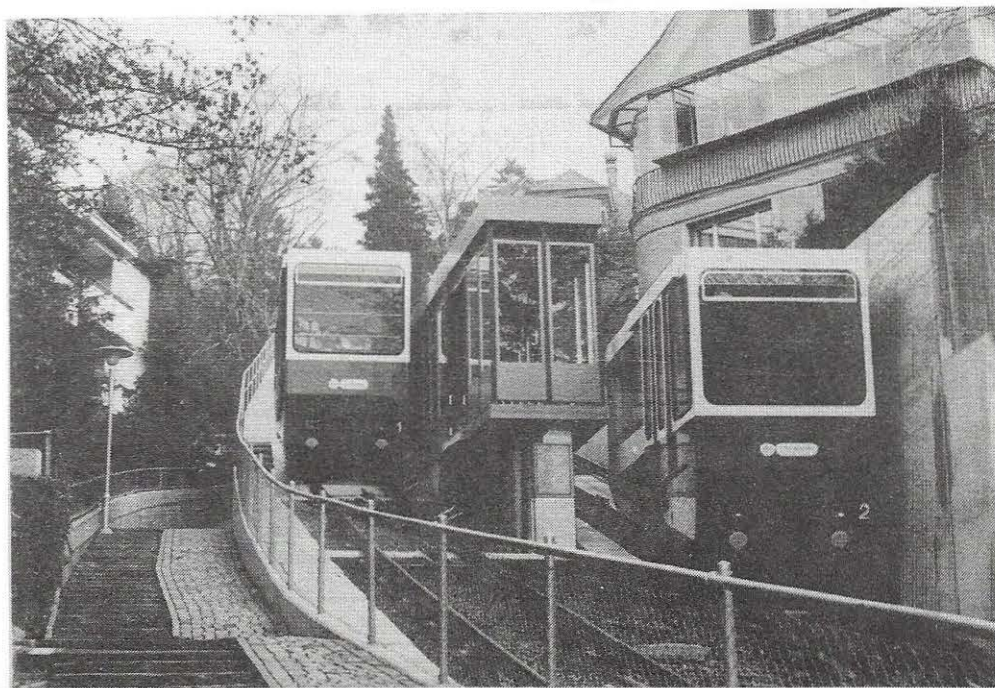
"Depuis que nous avons introduit le trafic Huckepack, le degré d'utilisation a grimpé de 19,2 à 91,2 % !"

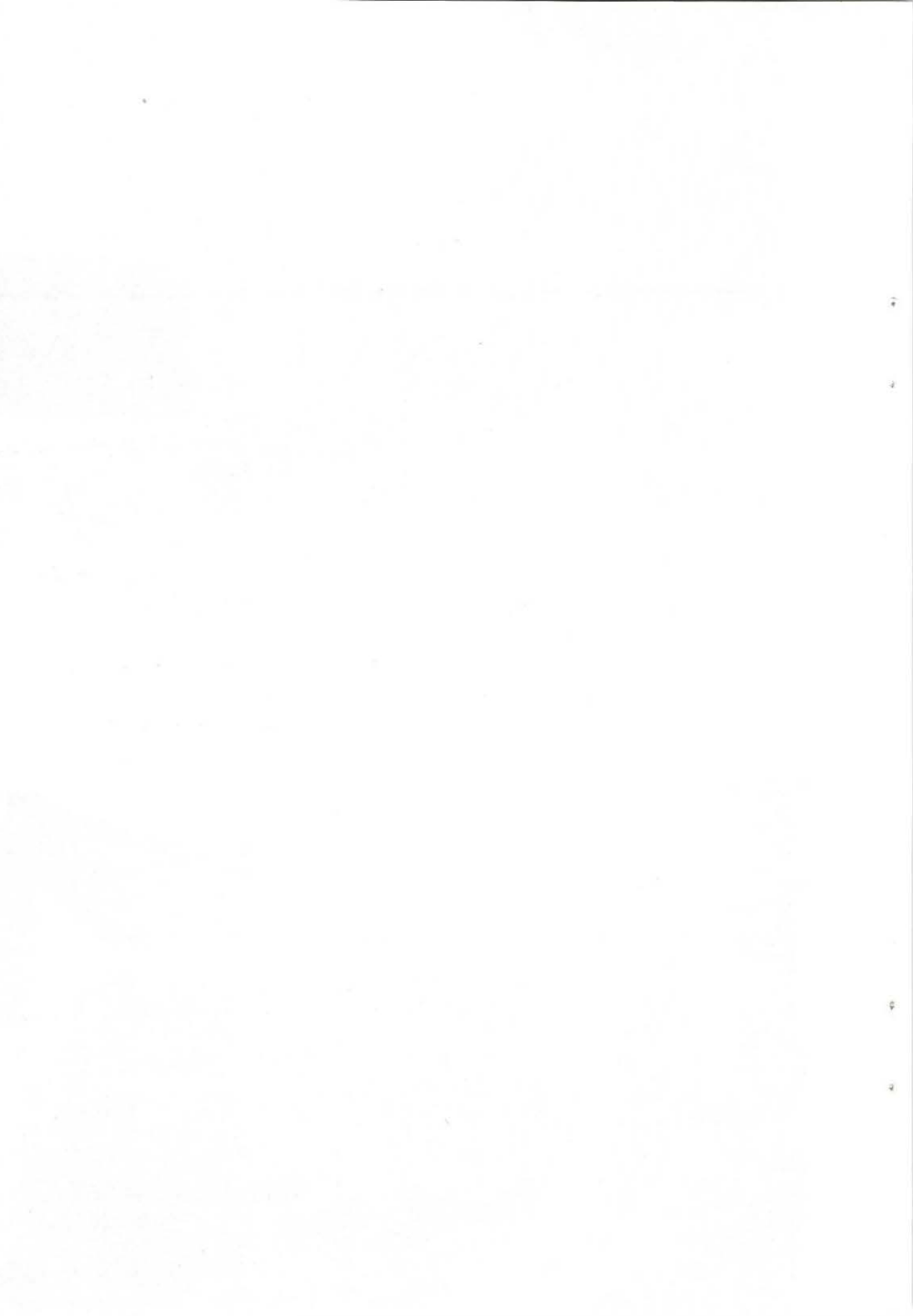


EN HAUT : A Zurich, la capacité de la ligne 8 a été améliorée avec l'introduction de motrices articulées. Bellevueplatz, 18.12.78.

EN BAS : Hadlaubstrasse, station intermédiaire du nouveau funiculaire du Rigiviertel, 8.12.79.

(photos Eric RAHM)





BEAUCOUP DE BRUIT AUTOUR DU FUNICULAIRE DU RIGIVIERTEL !

Après une suspension d'exploitation d'une dizaine de mois, le funiculaire du Rigiviertel était rouvert au trafic le 26 mai 1979. Cette période avait été mise à profit pour procéder à une reconstruction totale de la voie, avec prolongation de la ligne de 80 mètres au delà de l'ancienne station supérieure, l'établissement de nouvelles gares terminales, et l'acquisition de deux nouveaux véhicules.

Partant de la Rigiplatz (en correspondance avec les lignes de tramways 9 et 10, et avec le trolleybus 33), le funiculaire dessert sur demande les haltes de Goldauerstrasse, Hadlaubstrasse, Germaniastrasse, pour arriver à la nouvelle station de Rigiblick. Sur ses 385 mètres, le funiculaire s'élève de 97 mètres, et ceci en 122 secondes. Chaque cabine offre place à 30 passagers, dont 8 assis. La capacité de la ligne est de 600 passagers/heure dans un sens, ce qui correspond au double de l'ancien funiculaire.

Notons que ce nouveau funiculaire détient certainement un record mondial : il est le seul à être entièrement automatisé, et à desservir en plus des stations intermédiaires ! Il peut être exploité soit avec un horaire cadencé (départs automatiques à des heures fixées), soit en service ascenseur (départ sur ordre du ou des passagers). Il n'y a aucun personnel sur la ligne, ni sur les véhicules (sinon occasionnellement un contrôleur s'assurant que chaque passager est muni d'un billet valable), ni à la machinerie. Les pannes éventuelles sont signalées directement à la "Leitstelle" (poste de commandement) des VBZ qui envoie une équipe d'intervention sur place.

Tout eut été parfait si, lors des deux journées d'inauguration, on ne s'était aperçu d'une émission anormalement élevée de bruit. Dix jours après sa mise en service, le funiculaire était arrêté, et des expertises démontraient que tant l'infrastructure que les véhicules étaient en cause. Les VBZ entreprenaient alors des travaux de modification pour un montant de plus de Fr 100'000.-- (la transformation avait coûté 4 millions de francs) : modification des cabines et des organes de roulement, bétonnage des parties creuses des viaducs métalliques, isolation élastique des voies, giclage d'un produit anti-vibrations sous les viaducs, mise en place de ballast entre les voies, meulage des voies, etc...

Ce n'est qu'à mi-septembre que l'exploitation a pu reprendre. On a pu alors constater que la situation s'était notablement améliorée et devait donner entière satisfaction aux riverains.

* * * * *

PAS DE "METTWURST" SUR LES VEHICULES DES VBZ !

Depuis quelques temps, les fières armoiries zurichoises flanquées de deux lions qui ornaient les parois latérales des véhicules des VBZ cédaien leur

place à un sigle "VBZ-Züri Linie" d'un goût discutable, sous la forme d'un point d'exclamation renversé que les usagers n'allaient pas tarder à baptiser de "Mettwurst" ! Fort heureusement, l'opinion publique s'émut (et Dieu sait si les Zurichoïses sont fiers de leurs armoiries !), et la Direction des VBZ prêta une oreille attentive à ces sourdes rumeurs. C'est ainsi que décision fut prise, après moult essais, de conserver les armoiries sur les flancs des véhicules, armoiries qui avaient déjà été modernisées il y a peu d'années, et de n'introduire le nouveau signet qu'en complément.

Il faudra dès lors un certain temps pour que les 600 véhicules des VBZ soient dotés d'une inscription homogène. Quoi qu'il en soit, la guerre de la "Mettwurst" n'aura pas eu lieu....



* * * * *

S Z U - BIENTOT JUSQU'À LA GARE CENTRALE ?



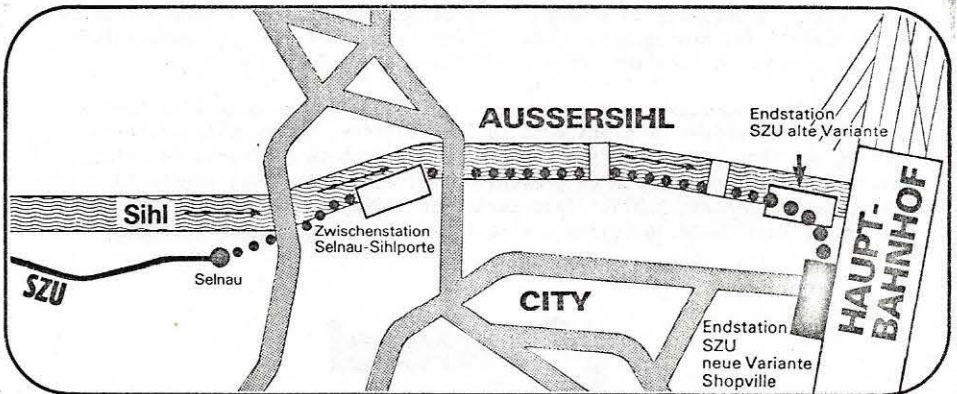
Les deux lignes du SZU conduisant dans la vallée de la Sihl jusqu'à Sihlbrugg, et au sommet de l'Uetliberg, seront-elles une fois prolongées jusqu'à la gare centrale de Zurich ?

C'est une question que se posent de nombreux zurichoïses, intéressés par un prolongement qui permettrait de desservir directement le quartier des affaires et des magasins, ainsi que la gare centrale, point de correspondance pour les trains conduisant dans toute la Suisse. La gare de Selnau, terminus actuel, n'est desservie que par la ligne de tramway No 8, qui ne conduit d'ailleurs pas directement à la gare centrale, ce qui contraint souvent le banlieusard à une marche d'approche peu attractive.

Si le principe du prolongement fait l'unanimité, le tracé par contre donne lieu à de violentes prises de position :

- a) Variante "Sihl-Tief" : Il s'agit de la variante officielle qui propose un tunnel sous la Sihl, depuis le Sihlhölzlibrücke jusqu'à la gare centrale, dans le secteur Schanzengraben/Poststrasse. Une halte intermédiaire est prévue dans les environs du Sihlbrücke. Le coût de cette opération est estimé à 70 millions de francs, la liaison avec le "Shop-Ville" n'étant pas comprise dans ce prix (10 à 20 millions).
- b) Variante "Löwenstrasse" : Un tunnel est prévu du pont de la Tunnelstrasse jusqu'à la station souterraine de Selnau/Sihlporte. La conti-

- uation se fait en tunnel le long de la Löwenstrasse jusqu'à la station terminale à proximité de la gare centrale. Le coût de cette solution est de 70 millions pour un chantier à ciel ouvert, et de 85 millions si le tunnel est foré.
- c) Variante "Gesnerallee" : Il s'agit d'un tunnel sous la Gesnerallee, avec station terminale à proximité de la gare centrale. Le coût n'en est pas connu, cette solution ayant été très rapidement repoussée.
- d) Variante "Shop-Ville" : Il s'agit de la plus récente proposition qui offre de très grandes commodités aux usagers qui disposeraient de correspondances idéales avec les VBZ et les CFF; tout en se trouvant à proximité immédiate du centre des affaires. La ligne à double-voie quitterait le tracé actuel après la traversée de la Tunnelstrasse, puis s'introduirait dans un tunnel qui passerait sous la Selnaustrasse puis sous le lit de la Sihl. La gare actuelle de Selnau serait désaffectée, et remplacée par une halte "Sihlporte/Selnaustrasse". Les convois du SZU aboutiraient dans la nouvelle gare terminus qui se situerait sous le Shop-Ville, parallèlement à la gare centrale (c'est à dire où était prévu la station de métro Kloten-Dietikon qui a été rejeté par le peuple au début des années 70 !).



Les spécialistes en aménagement urbain donneront certainement leur préférence à une solution qui concilie les aspects techniques et les avantages que pourront en retirer les usagers. Il semble donc que la variante D possède de sérieux atouts qui pèseront lourds dans la balance. Reste à savoir si les Zurichois auront le courage de supporter un nouveau chantier important dans le centre-ville....

SUISSE

INTRODUCTION GENERALISEE PROBLEMATIQUE DE L'ORANGE "UST"...

Selon une enquête de l'UST, quelque 20 % des véhicules routiers servant au transport public, soit environ 450 autobus et trolleybus, seraient de couleur orange. La couleur uniforme "orange avec un ruban de teinte crème" avait été recommandée il y a cinq ans, cette couleur étant censée offrir une plus grande sécurité pour les moyens de transports publics. Outre des bus, un peu plus de 160 autres véhicules, tels que des trams, trains régionaux, etc... auraient reçu également un "vêtement" orange.

Plus de 30 entreprises introduisent peu à peu la couleur orange, dont celles d'Aarau, Baden, La Chaux-de-Fonds, Genève, Granges, Lausanne, Locarno, Olten, Wettingen et Zug, ainsi que diverses entreprises régionales d'autobus, tandis que Schaffhouse entend continuer à rouler en jaune.

En examinant cette énumération, on constate l'absence des entreprises de transports de toute une série de grandes villes. A Zurich, le remplacement du bleu traditionnel par l'orange serait de nature à provoquer une petite rébellion. Après plusieurs essais, Bâle reviendra à son vert original. A Berne, on semble indécis. Lors d'une récente conférence de presse, on a pu apprendre que la "couleur de choc" orange n'aurait guère, ou même pas du tout contribué à accroître la sécurité du trafic, pas plus que le jaune dont furent revêtus d'autres véhicules prototypes. Winterthur en reste au rouge. De même, Saint-Gall et Lucerne ne semblent guère s'enthousiasmer pour l'orange.

Il semble donc douteux que l'orange UST parviendra à s'imposer à la longue parmi les entreprises de transports publics suisses, comme cela aurait dû être le cas. Nous ne serons pas les premiers à nous en plaindre, car indépendamment de l'idée originelle de prévention des accidents, nous pensons que la livrée des transports publics fait partie de l'image de la cité, et qu'une uniformité dans toute la Suisse n'aurait pas manqué de devenir lassante.



COMMUNICATIONS

DOCUMENTATION SUR LE RESEAU GENEVOIS

Nous pouvons vous procurer les articles suivants :

- "Le Tram à Genève" Fr 75.-- *
 - Brochure contenant la traduction résumée de l'ouvrage "Le Tram à Genève", ainsi que celle intégrale de la légende des illustrations (en allemand) Fr 8.-- *
- * prix spécial AGMT (y compris frais de port)
- Cartes postales du BVA (séries de 10/12 photos noir/blanc)
 - No 6 - CGTE divers Fr 10.-- **
 - No 11 - CGTE divers Fr 10.-- **
 - No 25 - CGTE divers Fr 10.--
 - No 401 - TS réseau de Genève Fr 10.--
- ** quelques exemplaires seulement
- Photos J. Bazin (séries de 10 photos noir/blanc)
 - E-5 - CGTE, lignes 2,5,6,8,9,15 Fr 15.-- ++
 - E-28 - CGTE, lignes 1 et 2 Fr 15.-- ++
 - E-47 - CGTE, lignes 1,2,6,8,9,12,15 Fr 15.--
- ++ pour ces séries devant faire l'objet d'un retraitage, les commandes ne seront honorées que dans le courant de 1980.
- Carte postale couleur de la Be 4/4 67 à la place du Cirque Fr --.50
 - Autocollant de l'AGMT (édition 1979) Fr 1.50

- Mini-posters en couleur, 18 x 24 cm, dont la prise de vue date des années 40

- Motrice cantine Xe 2/2 611 devant le dépôt de la
Jonction Fr 10.--
- Composition Ce 4/4 98 + C2 + K2 au Petit-Lancy Fr 10.--

* * * * *

PUBLICATIONS SUR LE NSTCM

Nous pouvons vous procurer également les ouvrages suivants :

- "Le chemin de fer NSTCM" par Maurice Chavetnoir. Brochure de 52 pages, contenant 23 photos. Un ancien wattman/contrôleur du tronçon français Morez-La Cure nous conte, d'une manière délicieuse, les épisodes, parfois rocambolesques, parfois tragiques, qui ont émaillé ses 27 années d'activité....

En vente au prix de Fr 13.-- (+ frais d'envoi).

- "1916-1946, 30 ans de la vie du chemin de fer NSTCM par l'image". Brochure de 30 pages, contenant 26 photos et la reproduction de l'horaire graphique de 1924. Afin de satisfaire tous ceux qui n'ont pu se procurer la plaquette du Cinquantenaire, ou l'ouvrage de Michel Rubin (tous deux épuisés), le NSTCM a publié un opuscule intéressant contenant des illustrations inédites provenant de ses archives et de quelques collections privées.

En vente au prix de Fr 9.-- (+ frais d'envoi).

Ces publications sont à commander par une simple carte postale à l'AGMT, CP 294, 1211 GENEVE 11. Une facture sera jointe à la livraison.

* * * * *

REVUES F A C S

Le numéro 152 (1979-II) consacre 92 pages (avec plus de cinquante photos et de nombreux plans) au réseau des chemins de fer du Morbihan, dont les derniers tronçons seront déclassés en 1950. Suit un reportage sur les expériences d'un voyageur européen entre Alger et Tunis, puis des nouvelles diverses sur les réseaux touristiques et secondaires. Prix du numéro : FF 25.--.

Le numéro 153 (1979-III) offre une étude sur les chemins de fer d'intérêt local de la Seine-Maritime, exploités en traction vapeur. L'actualité est présente avec la desserte ferroviaire de Cergy-Pontoise, puis par une intéressante synthèse de l'étude d'un réseau de tramway pour Nantes établi par la SOFRETU

en 1978. Des nouvelles diverses complètent ce numéro. Prix du numéro : FF 25.--.

Le numéro 154 (1979-IV) nous permet de découvrir une étude sur les nouveaux matériels tramways CKD-TATRA, premier constructeur mondial de tramways avec 1'100 voitures par année ! On se retrouve ensuite en Afrique du Sud sur des lignes à l'écartement de 0,60 m où la vapeur est encore bien présente. Différentes nouvelles complètent la revue. Prix du numéro : FF 20.--.

Dans le numéro 155 (1979-V), ce sont les chemins de fer départementaux de la Côte d'Or qui, sur près de 90 pages, constituent le "plat de résistance". Ce réseau à vapeur a disparu au lendemain de la seconde guerre mondiale, alors que le tramway électrique reliant Dijon à Gevrey-Chambertin a subsisté jusqu'au 23 mai 1953. Des nouvelles diverses, dont l'essai de trucks porteurs de l'Yverdon-Sainte Croix sur le réseau des Chemins de fer de la Provence concluent ce numéro. Prix du numéro : FF 25.--.

Pour toute commande de numéro, veuillez vous adresser directement à la FACS, Secrétariat général, 27 rue de Colombes, F-92600 ASNIERES.

* * * * *

CALENDRIER "TRAM 80"

Le Tram-Club-Base1 a publié, en collaboration avec les éditions "Tram-Verlag", un calendrier suisse des tramways pour 1980. Il contient 12 vues noir/blanc (des réseaux de Bâle-Ville, Bâle-Campagne, Lugano, Neuchâtel, Zurich, Berne, Genève, Altstätten) et 1 vue en couleur. En annexe au calendrier se trouvent des bons de café d'une valeur totale de Fr 9.60 utilisables lors d'une de vos prochaines visites à Bâle au Mövenpick-Base1stab !

Nous pouvons vous procurer ce calendrier au prix de Fr 9.80 (+ frais de port).

* * * * *

TRAMWAYS BALOIS

Il existe 8 séries de 8 cartes postales noir/blanc (Fr 4.--/série) et une série de 8 cartes postales couleur (Fr 6.40/série) sur les tramways bâlois.

Les lecteurs intéressés peuvent se procurer gratuitement une liste complète, et passer leurs commandes auprès de l'AGMT, CP 294, 1211 GENEVE 11.

* * * * *

RECHERCHE DE DOCUMENTS SUR LE NS+CM

Le service-photos de l'AGMT recherche, pour l'élaboration d'une série de cartes postales sur le Nyon-St Cergue-Morez, des documents intéressants, voir inédits (compositions intéressantes, véhicules sur le tronçon La Cure-Morez, anciennes cartes postales, photos de constructeurs...).

Que les lecteurs qui pourraient nous venir en aide contactent notre "chef photographe" Jean-Pierre CEREZ, c/o AGMT, CP 294, 1211 GENEVE 11.

Un grand merci d'avance !

* * * * *

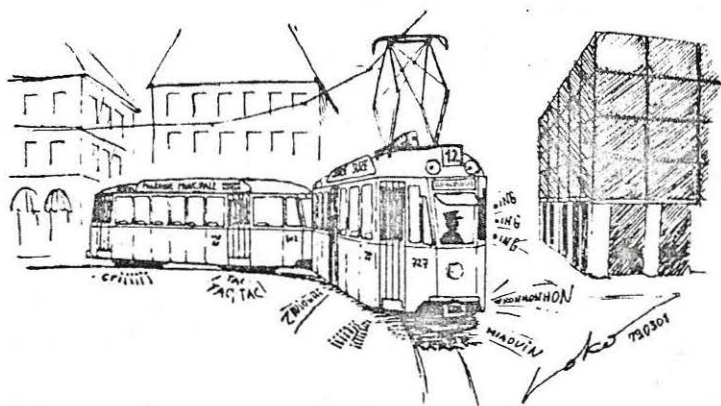
LOCAL DE REUNION

Nous n'avons guère reçu de propositions de la part de nos membres, suite à notre précédent appel.

Rappelons que nous sommes à la recherche d'un local de réunion agréable permettant d'organiser des soirées récréatives mensuelles, avec projection occasionnelle de films ou diapositives. Ce local devrait, de préférence, être situé dans le centre, et être atteignable par les transports publics.

N'étant guère en mesure de payer une location, il faut plutôt envisager un établissement public intéressé aux consommations.

D'avance, merci de vos "filons" !



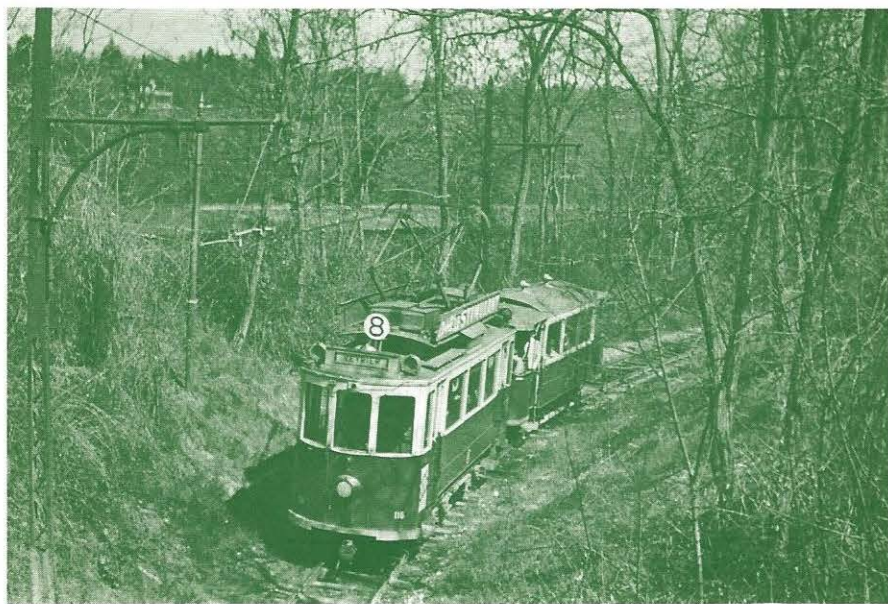
Much ado about nothing (Shakespeare)
Beaucoup de bruit pour rien

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.

8

7

6

5

FRAGMENTARY RECORDS

THESE RECORDS WERE OBTAINED FROM THE
FRAGMENTARY RECORDS OF THE
FRAGMENTARY RECORDS OF THE

