

LA PLATEFORME



PERIODIQUE
DE L'ACMT

no 21

LA PLATE-FORME

I / 80

No 21

BULLETIN PERIODIQUE DE L'ASSOCIATION
GENEVOISE DU MUSEE DES TRAMWAYS

AU SOMMAIRE :

- Le Billet du Président page 3
- Procès-verbal de l'Assemblée Générale 1980 page 7
- Les nouveaux autobus FBW série 241-262 des
Transports Publics Genevois page 11
- Les tramways de Genève avant et pendant la
seconde guerre mondiale page 17
- Potins d'ici et d'ailleurs page 29
- Communications page 51

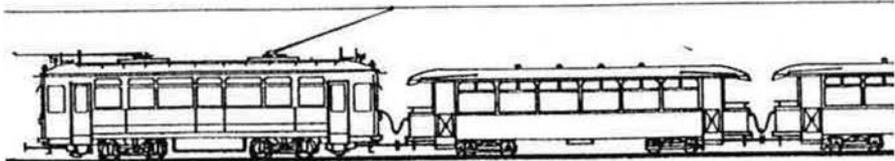


Les avis exprimés dans ce périodique n'engagent que la responsabilité de leurs auteurs.

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
Compris dans la cotisation pour les membres



LE BILLET DU PRESIDENT

Chers membres et chers amis,

Les chaleurs de l'été passées, il nous faut reprendre contact avec la vie de la ville et nos tramways. L'AGMT est, même en été, sans cesse confrontée avec de nouveaux problèmes. Le Foron a à nouveau débordé au début du mois de juillet, heureusement sans conséquence pour notre tramway. Nous avons déjà dû changer deux moteurs après la crue du 28 janvier 1979, qui avait noyé les bogies.

Cette fois ci, nous devons faire face à des infiltrations d'eau dues à des fuites sur le toit de notre 67. Nous avons fait recouvrir ce toit par un spécialiste afin d'être définitivement à l'abri de ce genre de problème. Ainsi, la 67 pourra attendre le jour lointain où le nouveau dépôt sera réalisé. Nous avons confié ce travail à un homme du métier afin d'obtenir un résultat optimum dans un genre de travail très délicat et aussi à cause du problème de la main d'oeuvre de plus en plus rare. En effet, le chantier de Moillesulaz n'est presque plus fréquenté par nos membres. L'engagement bénévole devient rare, et à part 3 ou 4 membres qui font l'effort de donner un peu de leur temps libre, les bonnes volontés nous font bien défaut. Il est bien malheureux de voir que 20 ou 30 de nos membres viennent se promener aux sorties, renonçant à part celà à tout engagement pour nous aider. Pourtant, un après-midi passé de temps en temps à Moillesulaz, un pinceau ou une raboteuse à la main, dans une ambiance de franche camaraderie, est loin d'être un calvaire...

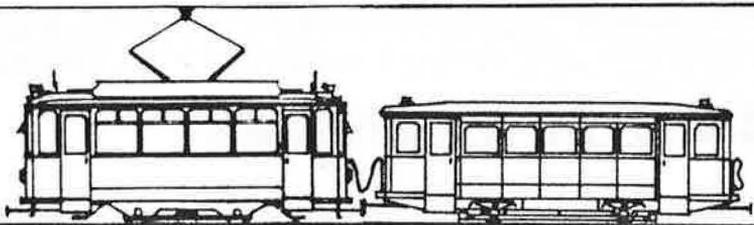
Je ne voudrais pas ici donner l'impression d'être pessimiste, mais j'aimerais vous expliquer pourquoi les travaux avancent très lentement. Le même problème se pose pour ce bulletin, dont la rédaction est assurée par intérim par notre secrétaire. En plus de ses activités professionnelles et du secrétariat de l'AGMT, il doit s'occuper du bulletin, ce qui serait bien suffisant pour une seule personne. C'est pourquoi il ne paraît pas aussi souvent que nous l'aimons, car personne ne s'est encore annoncé comme rédacteur régulier.

Pour conclure, je pourrais paraphraser un ancien président célèbre et vous dire : "Ne demandez pas ce que l'AGMT peut faire pour vous, mais demandez ce que vous pourriez faire pour l'AGMT". Ce que vous pourriez faire pour que notre Association puisse mener à bien sa mission avec l'aide de tous ses membres...

Dans cet espoir, je vous adresse, chers membres et chers amis, mes amicales salutations.

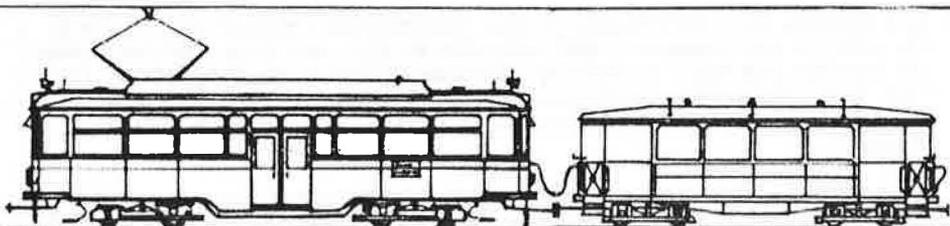
Le président :

Stéphane GOLAY



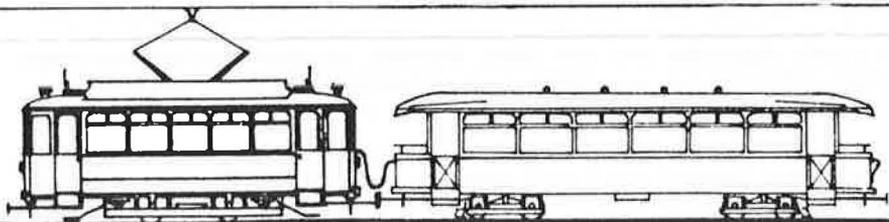
!

?



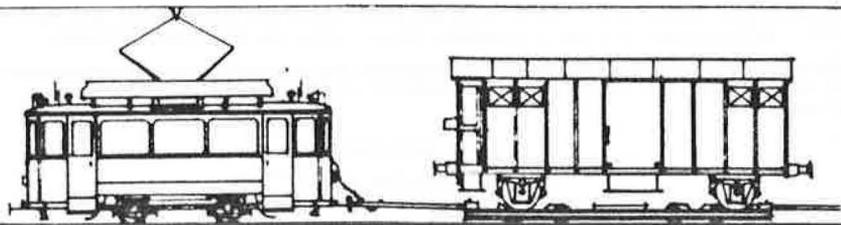
!

?



!

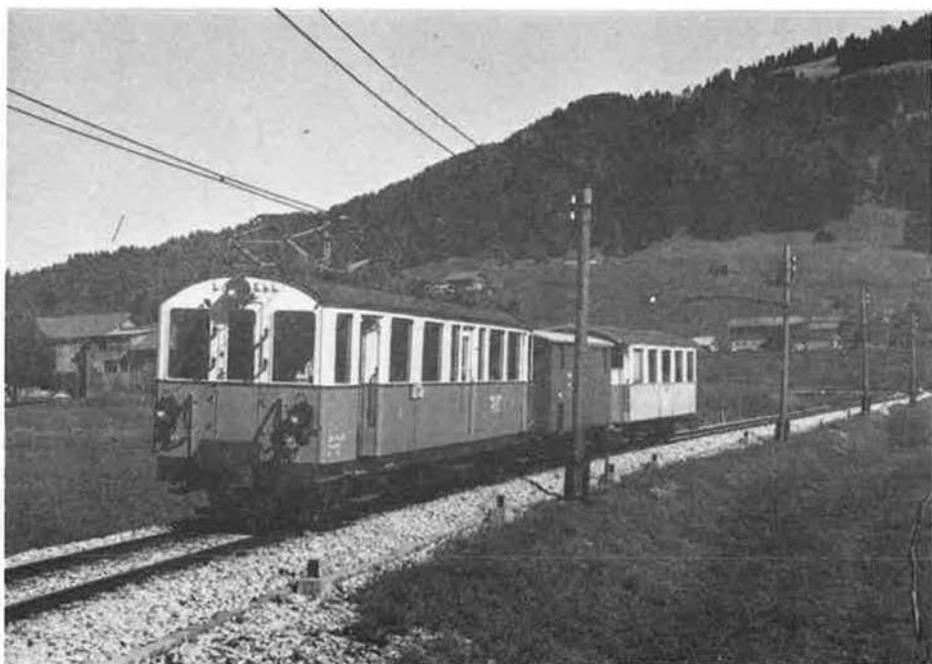
?





Les excursions organisées par l'AGMT ont toujours permis de découvrir les Secondaires romands sous leur aspect le plus pittoresque, et aux photographes de faire ample moisson de clichés inédits, comme ici sur le BAM devant le Château de Vufflens le 22.4.79 (EN HAUT), ou sur le MOB entre Gstaad et Schönried le 6.10.79 (EN BAS).

Photos Eric RAHM



PROCES - VERBAL

DE L'ASSEMBLEE GENERALE

DU 2 MAI 1980

Le président Stéphane Golay ouvre à 2040 heures la 7ème assemblée générale annuelle, tenue dans les locaux du Café "La Baïta", rue du Grand-Pré.2 à Genève.

Il constate la présence de 27 membres. En outre, sept membres se sont fait excuser. Il s'agit de MM Auer, du Pan, Ferrero J-C, Golay D, Guignard, Rahm E, et Thuillard.

L'ordre du jour étant approuvé, et personne ne demandant la lecture du procès-verbal de l'assemblée générale de 1979, le président désigne les scrutateurs, soit Monsieur Dunand, représentant les TPG, et Monsieur P. Weiss.

Le président donne lecture du rapport de ses activités pendant l'exercice 1979/80, activités qui ont consisté essentiellement à coordonner les actions des divers services de notre association, et à organiser six séances de Comité, trois séances récréatives ainsi que les courses publiques effectuées par nos deux véhicules en date du 30 mars 1980. Il complète son tour d'horizon en rappelant le succès rencontré par la sortie du "Tram aux chandelles", et par les sorties fort réussies sur le BAM, sur le MOB et sur l'ASD. Il termine par les démarches entreprises auprès des TPG pour trouver un abri à nos véhicules dans les futurs locaux du dépôt du Bachet-de-Pesay.

Notre trésorier, Marc Dietschy, donne lecture de son rapport où il apparaît, entre autres choses, que les comptes de l'association se soldent par un bénéfice de Fr 2'500.-- en chiffres ronds.

En l'absence du secrétaire, le président procède à la lecture de son rapport d'activité qui nous apprend que l'association est actuellement forte de 139 membres, soit six de plus que l'an passé.

Alain Gavillet, chef des travaux sur nos véhicules, donne lecture de son rapport. Quatorze membres ont collaboré bénévolement à leur restauration, et à leur préparation en vue des courses.

Aucun autre membre du Comité n'ayant de rapport à faire, Jean-Marc Bongni donne lecture du rapport des vérificateurs des comptes, le co-vérificateur étant Jean-Daniel Clerc.

A l'unanimité, l'assemblée donne décharge au Comité sortant pour sa gestion

pendant l'exercice écoulé. Les comptes de l'association sont également approuvés.

Il est ensuite procédé aux élections statutaires. Sont élus à main levée

- | | |
|---------------------------------|----------------------|
| - Président | : Stéphane Gokay |
| - Vice-président | : Luigi Lauri |
| - Secrétaire | : Eric Rahm |
| - Trésorier | : Marc Dietschy |
| - Chef des travaux | : Alain Gavillet |
| - Responsable de l'exploitation | : Francis du Pan |
| - Chef du service des photos | : Jean-Pierre Cerez |
| - Organisation des voyages | : Serge Wolf |
| - Archiviste | : Jean-Daniel Dupraz |

soit tous les membres du Comité sortant qui se représentaient. Gaston Guignard ne désirant pas renouveler son mandat, l'assemblée devait procéder à l'élection de son remplaçant. Deux membres ayant présenté leur candidature, soit Michel Ducret et André Knoerr, les membres présents élisent Michel Ducret au bulletin secret avec quinze suffrages contre cinq à son adversaire, et cinq abstentions. Michel Ducret prend ainsi place au Comité, sans fonction particulière.

L'assemblée désigne ensuite Jean-Marc Bongni et Jean-Claude Germond comme vérificateurs des comptes pour l'exercice 1980/81.

Vu l'état satisfaisant des finances de l'association, l'assemblée décide de maintenir à Fr 25.-- par an le montant de la cotisation.

Aucune proposition étant formulée, et l'ordre du jour étant épuisé, le président lève la séance à 21h5 heures.

La partie administrative est alors suivie d'une séance récréative au cours de laquelle notre membre R. Kallmann présente tout d'abord la maquette de la brochure consacrée à l'historique de la ligne No 12, maquette qui circule ensuite parmi les membres présents. Il projette ensuite une série de diapositives d'un très grand intérêt sur les réseaux de tramways de Léningrad et de Moscou, prises au cours d'un voyage effectué en URSS par lui-même au printemps 1979. Enfin, une dernière série de vues dues au talent de André Knoerr fait faire à tous un tour d'horizon de l'actualité ferroviaire en Suisse.

Le teneur du protocole :

Jean-Daniel DUPRAZ

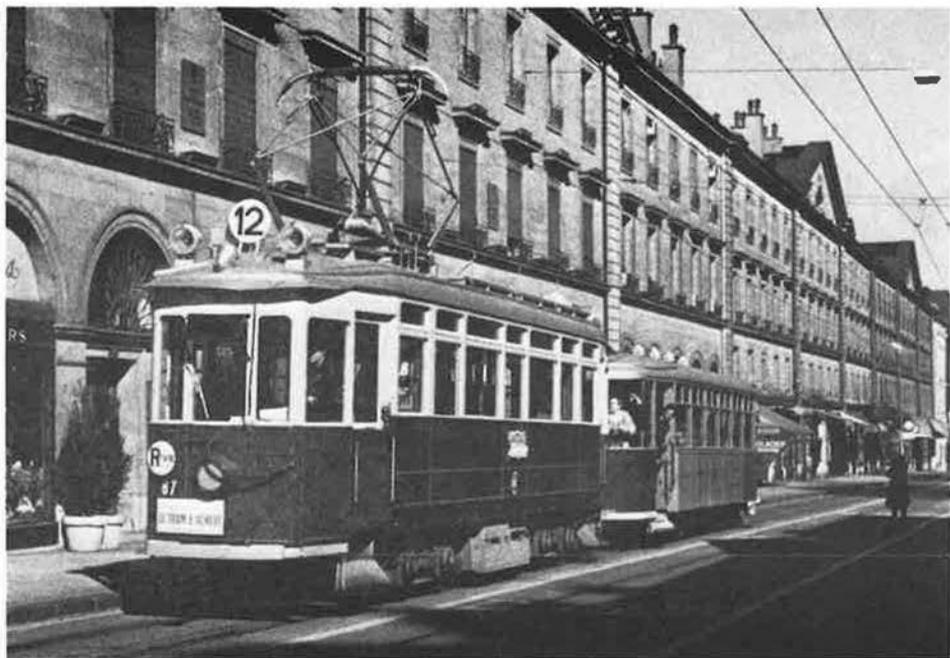




EN HAUT : Sortie de l'AGMT dans la neige ! Composition "navette" de l'ASD à Vers-l'Eglise le 8.3.80.

EN BAS : Courses publiques du 30.3.80. Composition AGMT dans la magnifique perspective de la Corra-terie.

Photos Eric RAHM



LES NOUVEAUX AUTOBUS FBW

SERIE 241 - 262

Depuis la mise en service des 29 autobus articulés FBW (série 101-129) en 1975/76, aucun nouveau véhicule n'est venu remplacer ou renforcer le parc actuel des TPG. Ce laps de temps relativement long, bien que l'on parle souvent de la modernisation de nos transports publics, s'explique en partie par l'absence de décision quant à un nouveau dépôt (jusqu'à la fin de 1979 où une décision de principe a enfin été prise par le Grand Conseil), alors que les places de stationnement et d'entretien font cruellement défaut à La Jonction.

Les TPG pouvaient toutefois entreprendre le remplacement de véhicules ayant atteint l'âge du déclassement. Il s'agit de 22 des 27 Diwabus "3 portes" datant de 1958-1961 (série 941-967), dont les 17 premiers, non-équipés de Telma, seront vendus ou cassés. Les cinq autres Diwabus à déclasser remplaceront les autobus 4ZP affectés au service de la ligne La Plaine-Dardagny (autobus 936 et 939), à l'auto-école (autobus 24 et 40) et au dégivrage des lignes de contact des trolleybus (autobus "Travesti" 43). Le parc des véhicules de ligne conservera cinq Diwabus permettant de tracter les remorques routières (série 511-515) jusqu'à leur remplacement par des autobus articulés dans le courant de 1980/81.

Les TPG ont donc établi un cahier des charges avec la collaboration de tous les services de l'entreprise. Il s'ensuivit des études et comparaisons parfois assez délicates qui ont conduit le Conseil d'administration à décider l'achat de 22 autobus le 25 septembre 1978.

Les véhicules choisis sont de marque FBW, équipés d'une carrosserie Hess construite par les carrosseries Lauber à Nyon, Hess à Bellach et Ramseier & Jenzer à Berne. La carrosserie est en métal léger, et le châssis est dérivé de celui des autobus articulés 101-129.

Les raisons qui ont conduit au choix effectué ont été dictées essentiellement par un désir de standardisation des véhicules, ainsi que d'un remplacement judicieux des autobus déclassés. La maniabilité des nouvelles voitures est en tous points comparable à celle des autobus 941-967 (dimensions, rayon de braquage, porte-à-faux, angle de fuite, garde au sol, etc...).

De nombreux organes des nouveaux véhicules sont identiques ou interchangeables avec ceux des autobus articulés 101-129 (moteur, boîte de vitesse, essieu avant, essieu et pont arrière, suspension, direction, etc...). Parmi les moteurs présentés, le moteur FBW est un des moins polluants. La boîte de vitesse

retenue est la boîte FBW type T 1 équipant déjà tous les autobus articulés. Il s'agit là d'une boîte de vitesses éprouvée, alors qu'en 1978 aucun des autres constructeurs de boîtes de vitesses ne garantissait des performances semblables. Cependant, l'un d'eux dispose d'une solution séduisante, mais qu'il ne fut pas possible de tester sur une voiture FBW. Il s'agit de la nouvelle boîte de vitesses ZF 4 HP 500 avec ralentisseur hydraulique intégré. Afin de connaître cette boîte, et d'acquiescer l'expérience nécessaire pour le prochain achat d'autobus, deux des véhicules actuellement en construction en seront équipés (autobus 261 et 262).

Parmi les autres raisons qui ont conduit à ce choix, notons encore le prix raisonnable et les conditions de garantie fournies par FBW. La carrosserie, par contre, n'a pas joué un rôle déterminant dans le choix du véhicule. L'expérience des TPG a montré qu'une carrosserie en métal léger est préférable, mais qu'il ne fallait pas reconduire celle des autobus articulés 101-129 et des trolleybus articulés 631-648. Deux nouvelles constructions en métal léger ont alors été proposées par Ramseier & Jenzer d'une part, et par Hess d'autre part. Celle de Hess, qui répond mieux aux critères des TPG, a été retenue.

La carrosserie se compose pour l'essentiel de 2 poutres longitudinales de 600 mm de haut, formant une ceinture extrêmement résistante tout autour du véhicule et conférant la rigidité à la carrosserie. Le bas de la jupe est composé de panneaux relevables permettant une très bonne accessibilité aux organes (moteur, préchuffage, batterie, appareils à air comprimé, valves de suspension, etc...).

A l'intérieur, la carrosserie offre aux 34 passagers assis des sièges confortables, et à l'ensemble des voyageurs un espace agréable donné par la plus grande hauteur du plafond et par de larges baies vitrées. L'aération est bien assurée par trois aérateurs de toiture et par les fenêtres latérales (notons que pour la première fois depuis longtemps, on a renoncé aux fenêtres coulissantes offrant une meilleure ventilation de l'intérieur, mais sujettes à de désagréables trépidations avec les années, pour de simples clapets au haut des fenêtres). En trafic urbain, ou lors de fortes charges, on peut relever 7 des sièges de la plate-forme arrière, ce qui permet de porter la capacité totale du véhicule de 98 à 110 places passagers.

Le poste de conduite est semblable à celui des autobus 101-129, mais l'accessibilité du tableau de bord a été considérablement améliorée. On a admis également un siège-conducteur plus robuste et le dégivrage électrique du pare-brise au lieu du dégivrage à air chaud.

Afin de limiter les ennuis de charge de batterie, le constructeur a monté deux alternateurs de 85 A.

Les portes d'accès pour les passagers, dont la première est étroite et les deux autres larges, sont de construction nouvelle plus robuste, plus fiable et permettant de faciliter les réglages.

Le circuit d'air comprimé est considérablement simplifié par rapport à celui des autobus 101-129. Il comporte un épurateur d'air destiné à éliminer l'eau de condensation et les autres impuretés éventuelles pouvant entraver le fonc-



Le premier représentant de la nouvelle série d'autobus FBW No 241-262 a été mis en service le 15.2.80. Nous le retrouvons ici au terminus de Jussy (EN HAUT) et à la Station de Rive (EN BAS) le 17.2.80.

Photos Eric RAHM



tionnement des valves et soupapes. La majorité des appareils à air comprimé sont groupés sur le côté du véhicule, entre la première et la deuxième porte.

Ajoutons également que la conception du véhicule permettra d'y installer sans difficulté les appareils de gestion centralisée et ceux de sonorisation de véhicules pour les passagers.

Le premier véhicule a été livré en janvier 1980, et a de suite été exposé au Salon International des Véhicules Utilitaires qui se tenait à fin janvier à Genève. Notons que les TPG sont revenus avec ces véhicules à une livrée bicolore (bas de caisse en orange UST, haut de caisse en crème, toit en gris) beaucoup plus agréable à la vue que la livrée orange intégrale !

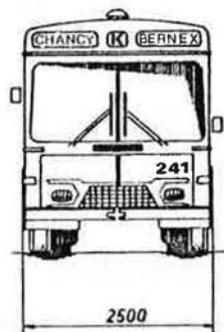
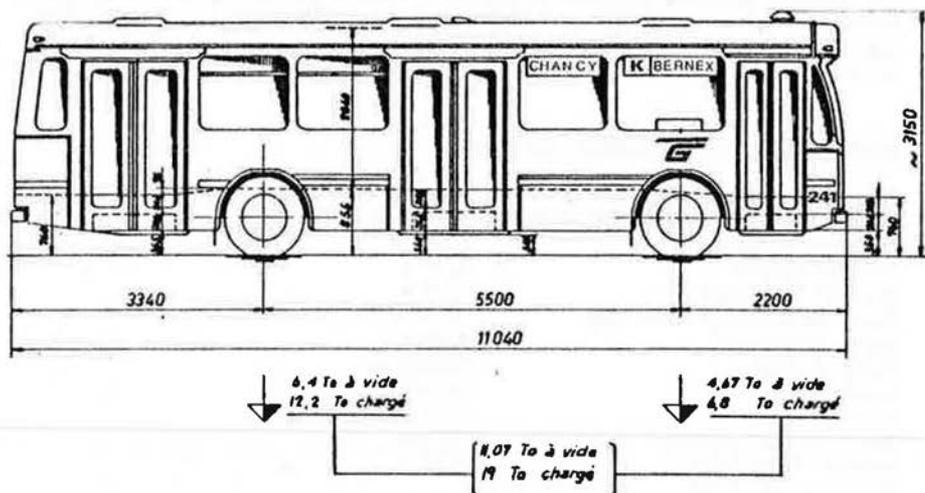
Les autobus suivants devaient se suivre de mars à juillet, à raison de quatre unités par mois. A fin juin, les véhicules 241 à 252 étaient en circulation sur les lignes du réseau de campagne en général (A, B, C, D, H, K, L, M, Z), et très occasionnellement sur d'autres lignes.

CARACTERISTIQUES DES AUTOBUS 241-262

Marque et type du châssis	FBW 91U
Marque et type de la carrosserie	HESS D-60
Longueur totale	11,04 m
Largeur totale	2,50 m
Hauteur hors-tout	3,15 m
Rayon de braquage hors-tout	10,70 m
Rayon intérieur	4,90 m
Poids à vide	11'070 kg
Poids total	18'000 kg
Vitesse maximum	72 km/h
Garde au sol minimum	200 mm
Largeur intérieure	2,36 m
Niveau du plancher	
- porte avant	760 mm
- porte médiane	855 mm
- porte arrière	760 mm
Marque et type du moteur	FBW EU 3AR-1
Cylindrée	11, 946 dm ³
Puissance (DIN)	177 kW (240 CV) à 2000 t/min
Couple maximum	980 Nm (95 kgm) à 1350 t/min
Suralimentation	Turbo Holset
Marque et type boîte de vitesses	FBW T 1
Rapports	1 : 5,01 régime hydraulique 1 : 2,83 1 : 1
Marque et type ralentisseur	Teima CA 135
Marque et type pont arrière	FBW 91
Démultiplication totale	1 : 5,9

Nombre de places passagers	Sièges abaissés	Sièges relevés
- assises	34	27
- debout	64	83
- totales	98	110

D'après Bulletin TPG, décembre 1979
et documentation FBW



Places assises 27 + 1 (conducteur)
Places debout 81
Places totales 109

AUTOBUS 2 ESSIEUX
SERIE N° 241-262

LES TRAMWAYS DE GENEVE AVANT ET PENDANT LA SECONDE GUERRE MONDIALE

Cette période n'était pas sans avoir des répercussions sur l'exploitation du réseau de la CGTE : les effets de la situation économique de la Suisse d'une part, l'emplacement géographique du canton, d'autre part, en étaient les causes.

LA SITUATION A LA VEILLE DE LA GUERRE

En 1939 l'amateur de tramway se voyait en face d'une multitude de véhicules de toute sorte. Ils donnaient, dans leur majorité, l'impression d'un matériel roulant vétuste et en aucune manière comparable, quant à sa qualité, avec ce qui roulait dans les autres villes suisses. Les automotrices les plus modernes étaient les "Mastodondes" reconstruites (Ce 2/4 51-54 & 60-70) de 1932 à 1939. Les motrices les plus récentes, quant à leur mise en service, étaient les "plateformes centrales" (Ce 2/4 156-165) et les "Ceinture", aussi appelées "Sécheron" (Ce 2/2 122-131) construites en 1920.

Les vétérans étaient pourtant les vieilles motrices de l'ancienne compagnie Genève - Veyrier construites à la fin du XIXe siècle, lesquelles circulaient toujours sur leur ligne habituelle portant alors le numéro 8. Les détails de la composition du parc des véhicules figurent dans l'ouvrage "Le Tram à Genève" dont les six auteurs sont tous membres fondateurs de l'AGMT.

A la veille de la guerre, le réseau, déjà réduit, était, en bonne partie, aussi vétuste que les véhicules. La ligne 7, de Chantepoulet à Ferney, se voyait remplacée par un autobus. Les rails étaient enlevés de la place de la Paix jusqu'à la frontière franco-suisse. La ligne 11, de Rive à Puplinge, était remplacée par un autobus également. La ligne 15 allait du quai de la Poste jusqu'à Bernex. Entre Bernex et Chancy, les rails avaient également disparu.

Le reste du réseau était cependant encore en exploitation, à savoir :

- ligne 1 Ceinture, dans les deux sens
- ligne 2 (Genève-Plage) - parc des Eaux-Vives - rue du Rhône - rue du Stand - Jonction - Petit-Lancy ou Saint-Georges
- ligne 3 Champel - Athenée - place Bel-Air - Cornavin - Servette - Petit-Sacconnex
- ligne 4 Pâquis - quai des Bergues - place Bel-Air - place du Cirque - avenue du Mail - Acacias - Grand-Lancy

- ligne 5 BIT - Cornavin - pont du Mont-Blanc - rue du Rhône - rue
Vernonnex - gare des Eaux-Vives
- ligne 6 Chantepoulet - rue de Lyon - Châtelaine - Vernier
- ligne 8 Rive - place des Eaux-Vives - route de Florissant - Conches -
Veyrier
- ligne 9 Rive - Eaux-Vives - Montalègre - Vézenaz - Collonge-Bellerive -
Corsier-Port - Anières - Hermance
- ligne 12 Annemasse-Gare - Moillesulaz - Chêne-Bourg - Grange-Canal -
Etrembières
Rive - Rues-Basses - place Neuve - rue de Carouge - Carouge -
Troinex - Croix-de-Rozon - Collonges-sous-Salève
- ligne 15 Quai de la Poste - place du Cirque - Jonction - Petit-Lancy -
Onex - Bernex.

Ajoutons que, sur les lignes 1, 3 et 5 les machines circulaient sans remorques et que ce n'était que sur ces lignes, ainsi que sur la ligne 4, que tous les véhicules circulaient sur toute la longueur de la ligne. Sur les autres lignes, il y avait des voitures qui ne couvraient qu'une partie du parcours, à savoir :

- ligne 2 Parc des Eaux-Vives -
ligne 6 Chantepoulet - Châtelaine
ligne 8 Rive - Conches
ligne 9 Rive - Vézenaz
ligne 15 Quai de la Poste - Onex.

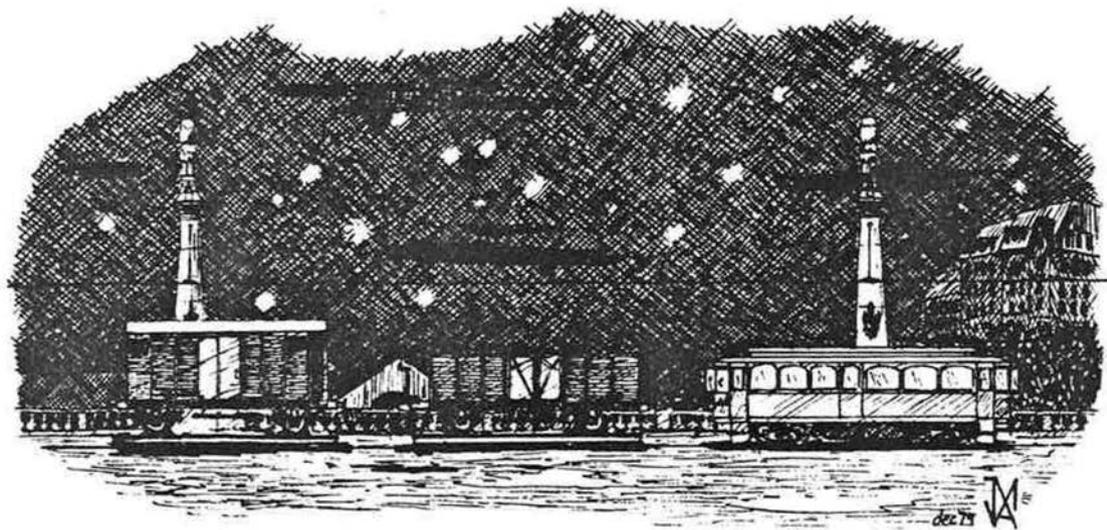
La ligne 12, cependant, mérite une attention particulière. Elle était et est restée la ligne la plus importante du réseau, ce qui lui valut d'être maintenue jusqu'à nos jours.

Au fond, se sont cachées, sous cette dénomination, deux lignes différentes, à savoir Carouge - Moillesulaz - Annemasse ou Etrembière d'une part, Rive - Collonges-sous-Salève d'autre part.

Il y avait évidemment, sur la branche de Carouge à Moillesulaz et au delà, des voitures qui ne circulaient que jusqu'à Grange-Canal, le parcours de la plupart se terminant à Chêne-Bourg. Celles, qui continuaient vers Moillesulaz, à des intervalles de 24 minutes, passaient la frontière, le contrôle douanier ayant lieu dans la voiture même. Au centre d'Annemasse, il y avait une bifurcation : une voiture sur deux allait vers Annemasse-Gare, les autres se dirigeaient vers Etrembières. En outre, il fallait payer encore une fois en monnaie française pour le parcours en territoire français. A Annemasse était sis un petit dépôt à trois voies.

L'autre ligne 12, commençant à Rive, circulait à des intervalles bien moins denses, de l'ordre de 40 minutes environ. Là également on traversait la frontière, à Croix-de-Rozon, pour continuer encore quelques centaines de mètres jusqu'à la gare SNCF de Collonges-sous-Salève. Vu la petite distance à couvrir, la CGTE renonçait gracieusement à un second encaissement.

Revenons à l'équipement du réseau : la plupart des lignes, excepté la Ceinture, était exploitée à voie unique, sauf les lignes 12 entre Carouge et Chêne-Bourgeries; 2 entre la rue du Stand et le parc des Eaux-Vives; 5 de la rue de Lau-



Une "Alioth" traverse le pont de la Coulouvrenière avec un train de trucs en direction de la gare Cornavin en été 1943.

(Dessin : Jean-Marc Allenbach)

sanne jusqu'à l'avenue de la Paix d'une part, entre la place et la gare des Eaux-Vives de l'autre. S'ajoutait le tronçon de la ligne 3 entre la gare de Cornavin et le Grand-Pré. A l'intérieur de la Ceinture, des tronçons à voie unique, bien que pourvus d'évitements, ne faisaient pas défaut non plus. Ainsi le tronçon entre les places Longemalle et Bel-Air empruntant la rue du Rhône était à voie unique. Il était de même du tronçon de la ligne 12 longeant la rue de la Confédération. La ligne 4 de son côté devait se contenter d'une seule voie dans les deux sens, en plein centre de Genève. Quant à la ligne 3, elle était exploitée en voie unique, dans la rue de Cornavin d'une part, et entre la place Neuve et la place Claparède de l'autre.

La commande automatique des aiguillages existait déjà aux plus importantes bifurcations. A la place Cornavin, un poste d'aiguillage était logé sur le toit du pavillon central qui "embellissait" le rondau. Une anomalie : les traways contournaient ce rondau en contresens à la circulation générale, ce qui permettait de descendre à droite dans le sens de la marche des véhiculés.

Pour terminer, mentionnons qu'il n'y avait à ce moment là pas encore de potelets indiquant les arrêts. Il fallait regarder haut : les signes d'arrêt étaient fixés, sous forme de fanions métalliques, aux haubans supportant les lignes aériennes. L'usage des pantographes ne se fera qu'après l'arrivée des premières motrices normalisées en 1950. Avant la guerre il n'y avait pas encore d'automotrices disposant que d'un seul poste de commande et de portes d'un seul côté du véhicule, aussi le réseau ne disposait pas de boucle de rebroussement.

LA CGTE EN PERIODE DE GUERRE

Le 2 septembre 1939 eut lieu la mobilisation générale : changement de décors. A l'instar des CFF un horaire de guerre - déjà imprimé auparavant - fut introduit avec cessation de l'exploitation à 20 heures, augmentation des intervalles, les premières receveuses firent leur apparition. Mais au fur et à mesure de la diminution de l'occupation des frontières, la situation se normalisait et l'ancien horaire entraînait à nouveau en vigueur, comme aux chemins de fer.

Il n'y avait qu'une exception à cette règle : ceux qui voulaient se rendre à Annemasse ou qui en venaient, devaient depuis lors changer de voiture à la frontière. Du côté français, il y avait également des véhicules de la CGTE, stationnés en temps utile de l'autre côté de la frontière, ainsi que du personnel en uniforme CGTE. Il s'agissait de ressortissants français, au service de la compagnie depuis longtemps, et domiciliés en France. Ce système fut maintenu jusqu'au remplacement du tram, du côté français, par les autobus municipaux d'Annemasse en 1958. Pour les révisions des véhicules, ceux stationnés en France, furent ramenés à Genève et remplacés par d'autres venant de la Jonction.

Les quelques centaines de mètres sur territoire français, du côté de Collonges-sous-Salève, furent au contraire retirés de l'exploitation. Il en était de même du tronçon d'Annemasse-Centre à Etrembières. Situation analogue pour les autobus traversant la frontière : suppression pure et simple des trajets de Gy à Veigy, de Perly-Frontière à Saint-Julien, de Grand-Saconnex-Frontière à Ferney. Tant que durait la guerre, l'exploitation de la frontière à Ferney

fut assurée par la Régie départementale de l'Ain. Après la guerre, l'état normal d'exploitation fut rétabli sur le réseau des autobus traversant la frontière.

Pour la CGTE, les suites de l'isolement toujours croissant de la Suisse se faisaient évidemment sentir dans d'autres domaines. Une de ces suites était une diminution progressive de la circulation des automobiles, faute d'essence et, même, de pneus. Seuls les pneus vendus avec la bicyclette même étaient exempts du rationnement.

La compagnie, avec son matériel roulant peu moderne, devait donc faire face aux exigences de l'heure : transporter toujours plus de personnes en semaine pour leurs besoins professionnels, comme les dimanches pour leurs loisirs. Les tracteurs destinés à remorquer les wagons de marchandises sur trucs des gares genevoises jusque vers leurs destinataires, furent appelés aux transports de voyageurs. Trois étaient aménagés en fourgon (Fe 4/4) et pouvaient recevoir les voyageurs dans des conditions assez spartiates; trois autres furent transformés avant la guerre en automotrices à voyageurs (Ce 4/4). Tous circulaient en trafic marchandises comme voyageurs. Les tracteurs étaient en mesure de remorquer jusqu'à quatre (sic !) grandes remorques "Bautzen", possibilité qui fut utilisée à plein coeur sur la ligne 12-5 le samedi seulement ! Du lundi au vendredi on se contentait de trois voitures. La nuit, ces tracteurs retournaient à leur travail habituel au service des marchandises, devenu de plus en plus indispensable; il en sera encore question.

Il fallait effectivement mettre en marche tout le matériel roulant, parce que au fur et à mesure de l'extension du rationnement, on était contraint de remplacer des lignes d'autobus par des trams. (A Lausanne, au même degré, on immobilisait les trolleybus là, où les rails existaient encore, et remettait en service les trams qui, heureusement, furent gardés dans les dépôts !)

A Genève, on remettait en marche :

- la ligne 13 du quai de la Poste, via place du Cirque, les Acacias, Carouge, Plan-les-Ouates, jusqu'à Perly-Frontière;
- la ligne 11 sur le tronçon restant de Rive au stade de Frontenex;
- la ligne 7 sur le tronçon de Chantepoulet à la SdN, place de la Paix;
- la ligne 8 était prolongée de Rive à Cornavin. Par la suite, les lignes 6 et 8 furent raccordées en une seule ligne, portant le numéro 6, et circulant entre Vernier et Veyrier. Par la même occasion la ligne 5 abandonnait le tronçon rue du Rhône-gare des Eaux-Vives et avait désormais son terminus à la place du Molard. Ainsi disparut la liaison directe entre les deux gares de Cornavin et des Eaux-Vives.

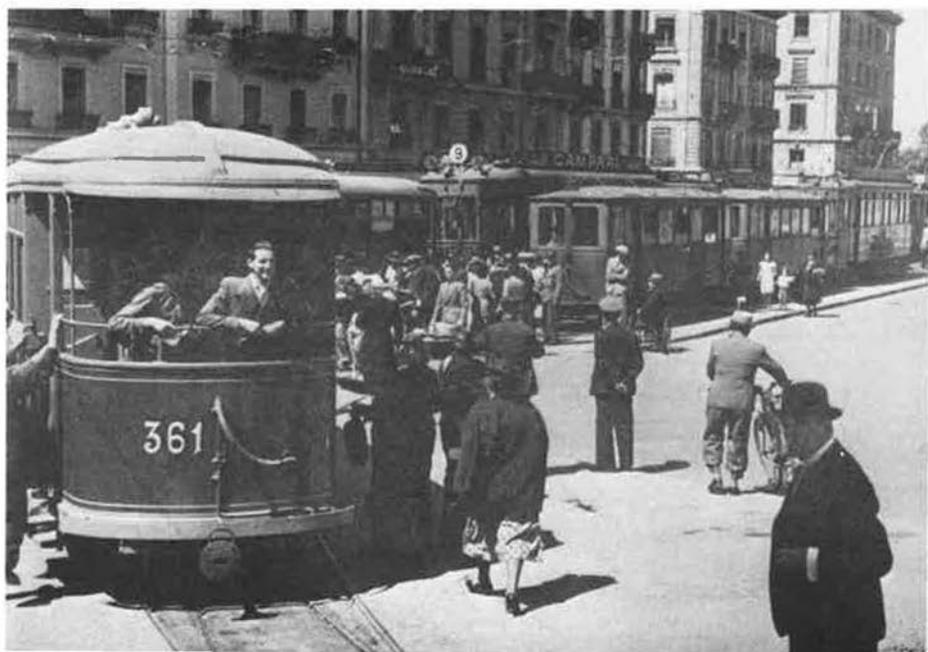
Furent en outre créés les "lignes jointes", qui assuraient, pendant les heures de pointe des transports de travailleurs sur les parcours partiels de deux lignes différentes, telles que la 2-15, la 5-12, la 9-1, la 12-2, la 12-1, etc. Elle survivront à la guerre.

Les dimanches et jours fériés, les Genevois allaient à la découverte de leur canton. Des grands convois partaient des stations de Rive vers Hermance, Veyrier, Moillesulaz; de Chantepoulet vers Vernier; du quai de la Poste vers Perly et



↑ Pendant la Seconde Guerre mondiale de très nombreux transports spéciaux mirent à rude contribution le réseau : en 1940 eurent lieu des transports de réfugiés français entre Cornavin et Annemasse. Les trains spéciaux sont prêts à la gare marchandises de Cornavin (à droite Ce 4/4 97). Au premier plan des cadres transporteurs.
(Photos CGTE)

↓ Dimanche 11 août 1940, rue Pierre Fatio, vente de cartes journalières à un franc pour stimuler le trafic. L'homme sur la plateforme de la 361 est Hans Horst Misch, l'auteur du présent article. Il s'est reconnu, lorsque cette photo parut dans l'"Eisenbahn Amateur" en 1979.



Bernex. C'est en août 1940 que la carte journalière du dimanche à un franc (dont le prix augmentait par la suite) fut créée. Cette carte était uniquement valable pour les trams, et pas pour les autobus. Elle était également valable sur le tronçon Moillesulaz - Annemasse. Elle n'était pas émise chaque dimanche, mais à des intervalles irréguliers, même après la guerre.

Sur la ligne d'Hermance, à certaines heures le matin ou l'après-midi jusqu'à quatre convois partaient de la rue Pierre-Fatio. Ils ne pouvaient cependant pas tous rouler jusqu'à Hermance, les voies de manoeuvres ne pouvant pas héberger autant de véhicules. Ainsi, les deux premiers convois partaient pour Hermance, le troisième pour Anières, et le dernier aboutissait, selon les besoins de l'heure, soit à Corsier-Port, soit à Vézenaz. Au retour des convois d'Hermance, les deux convois aboutissaient à Anières ou à Corsier s'y joignaient. Cette ligne d'Hermance, comme celle de Perly, assurait, en outre, le transport du lait des villages vers les Laiteries Réunies sises aux Acacias au moyen de petits wagons de marchandises, et également le service postal, surtout des colis.

Tout cela demandait un effort énorme. Il fallait procéder à des révisions méticuleuses, et on y arrivait avec fort peu de moyens pécuniers et humains. Ce matériel vétuste tenait jusqu'à l'arrivée du premier matériel moderne, après la guerre, et même au-delà ! Peut-on en dire de même des véhicules routiers soumis à d'aussi rudes épreuves ?

On réintroduisit l'horaire de guerre le 7 juillet 1940, pour dix jours, lors de la deuxième mobilisation générale; l'obscurcissement suivit dès le 6 novembre 1940. Il ne fut cependant pas suivi d'une manière aussi rigoureuse comme ailleurs. Seul les rideaux étaient baissés. L'éclairage des plateformes se faisait par des lampes camouflées. A l'extérieur : les phares blancs supérieurs étaient éteints, le numéro de ligne très faiblement illuminé. Le phare central orange subsistait, sans modification, ni camouflage. Il en était de même du feu rouge arrière. Par la suite, les deux phares supérieurs étaient de nouveaux illuminés, mais pourvus de lamelles qui rabattaient la lumière vers le sol.

Le manque de pneus conduisit à l'arrêt de l'exploitation de la seule ligne de trolleybus que Genève possédait déjà. Il s'agissait du tronçon Grand-Pré - Petit-Saconnex de la ligne 3, mis en exploitation en 1942. Ce service fut remplacé par deux motrices de la série 60-70 munies d'un immense trolley du type trolleybus, car il fallait capter le courant de la ligne de trolleybus, la ligne aérienne du tram ayant été démontée.

L'effort à entreprendre par la CGTE, pendant cette période, était exemplaire. Elle devait tenir le coup, et mieux encore, par des mesures de rationalisation, sans obtenir un véhicule de plus, elle augmentait son trafic et arrivait même à mettre les vieilles motrices GV hors service et à les remplacer par les motrices "petite cent" (Ce 2/2 107-121).

Il reste à parler de l'activité des tracteurs aux service des marchandises, tâche pour laquelle ils avaient été construits en 1910. C'est surtout de nuit qu'ils servaient à cette fin. Ils remorquaient des wagons de marchandises à voie normale sur trucs, jusqu'à quatre à la fois, parfois en double traction.

Rappelons-nous que pendant la période où la France était partagée en zone occupée et celle sous l'autorité de Vichy, la gare des Eaux-Vives assurait essentiellement la liaison avec cette partie de la France, l'entrée en Suisse des wagons

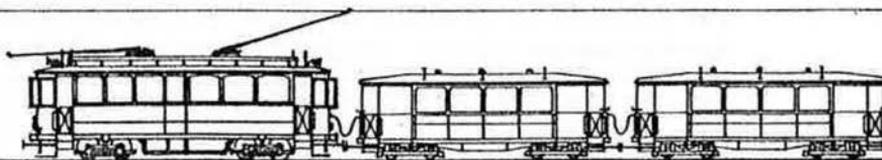
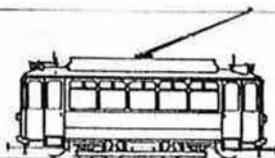
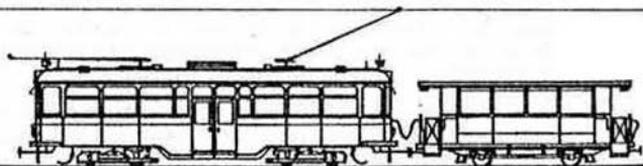
de marchandises par Le Bouveret se révélant insuffisante. Les tracteurs devaient transporter ces wagons entre la gare des Eaux-Vives et celle de Cornavin, ou les livrer directement aux industries qui avaient un embranchement. Ainsi la CGTE fournit sa quote-part pour assurer l'approvisionnement du pays en cette période difficile. Le trafic crût pendant la guerre tellement, qu'il fallut recourir à la double traction. Comme les six tracteurs ne suffisaient plus, on se tourna vers les automotrices les plus puissantes : les "Alioth" qui, de jour, continuaient à assurer les grands trains sur les lignes vicinales et la nuit tractaient deux wagons sur trucs. Un tracteur arrivait lui à mouvoir trois wagons.

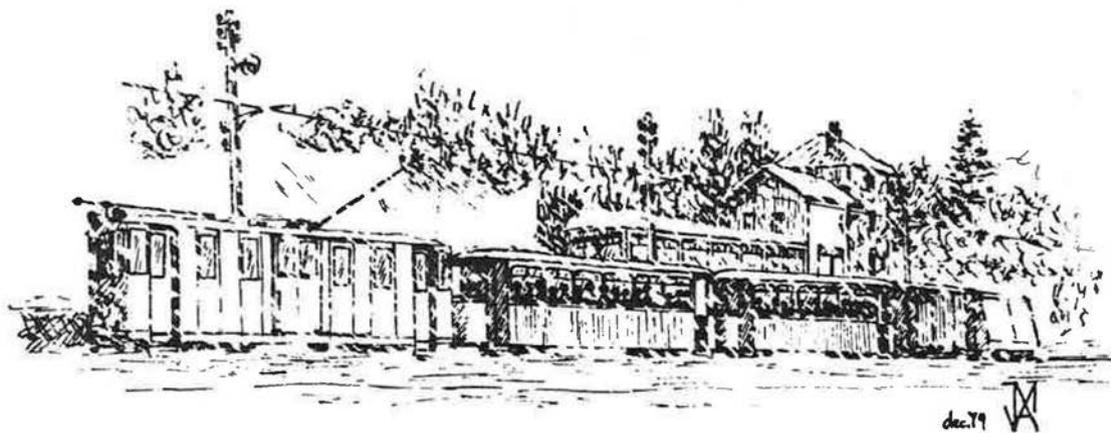
APRÈS LA GUERRE

Le reste est vite raconté. Après la guerre, les autobus furent remis en circulation sur les lignes 7, 11 et 13. Le réseau des trams fut réduit, remplacé, soit par des autobus, soit par des trolleybus. La ligne de la place Bel-Air à Saint-Jean, exploitée jusqu'ici par la maison Tinguely (Autobus Jura-Salève SA), fut reprise par la CGTE en 1950, prolongée jusqu'à Aïre et convertie en trolleybus.

Ce qui subsiste de tout cela, c'est la ligne 12 dont l'infrastructure a bien été modernisée. Va-t-elle enfin être prolongée ? Des nouvelles lignes de tram, seront-elles créées en une période d'énergie rare ou coûteuse ? Ceci reste à espérer fermement.

Hans-Horst MISCH





Dans la bourrasque de neige un convoi pour Hermance passe devant le pavillon de Ruth en janvier 1944.

(Dessin : Jean-Marc Allenbach)

POTINS D'ICI ET D'AILLEURS.....

G E N E V E

TRANSPORTS PUBLICS GENEVOIS



A travers l'actualité...

Durant les fêtes de fin d'année, les véhicules des TPG ont circulés selon l'horaire du samedi les 24, 26, 27, 28, 29 décembre 1979 et le 2 janvier 1980, puis selon l'horaire du dimanche les 25, 30, 31 décembre 1979 et le 1er janvier 1980.

La ligne 333 (Bel-Air/Avanchets) et la ligne ZYMESA (Meyrin-Village/Zone industrielle de Meyrin-Satigny) n'ont pas été exploitées du 24.12.79 au 2.1.80 inclus.

Sur la ligne 0 (Molard/OMS), les 26, 27, 28 décembre 1979 et le 2 janvier 1980, le service fut assuré par une navette entre la place des Nations et l'OMS.

Du 19 au 27 janvier 1980, se tenait à Genève le Salon International des Véhicules utilitaires. Aux côtés de plusieurs véhicules intéressants, le tout nouvel autobus 241 des TPG était exposé sur le stand du carrossier Hess. Cet autobus FBW a vivement intéressé les nombreux visiteurs par son agréable esthétique et les efforts faits en matière d'affichage des lignes et destinations.

Pendant ce temps, un "Schubgelenkbus" (bus articulé "pousseur") MERCEDES en prêt assurait un tour de service sur la ligne spéciale Gare Cornavin/Salon des Véhicules utilitaires. Contrairement aux bus articulés FBW en service à Genève, ce prototype possède un essieu-moteur dans la partie remorquée, et non sur le second essieu de la partie avant.

Dès mi-février, le nouvel autobus 241 a été mis en service sur toutes les lignes de bus, mais plus spécialement sur les lignes rurales (A, B, C, D, H, M, K, L, Z).

Le 18 avril 1980, à 1015 heures, la remorque d'un convoi de la ligne 12 se dirigeant de Moillesulaz vers le centre-ville a déraillé à la rue de la Terrassière à la suite de la rupture d'un sabot de frein magnétique. Par un heureux concours de circonstances, la remorque a pu se redresser toute seule et reprendre le droit chemin, tout en laissant un marque tangible de son tangage à la barrière posée en bordure du trottoir. La remorque s'en est tirée avec une marche-pied arraché et un sabot magnétique détruit.

Début mai, le Département des Travaux Publics lançait par voie de presse un concours d'architecture en vue de la construction du nouveau dépôt des TPG au Bachet-de-Pesay. Ce complexe comprendra les aires de stationnement et les ateliers d'entretien, de révision et de réparation des véhicules ferroviaires et routiers, ainsi que l'administration des TPG.

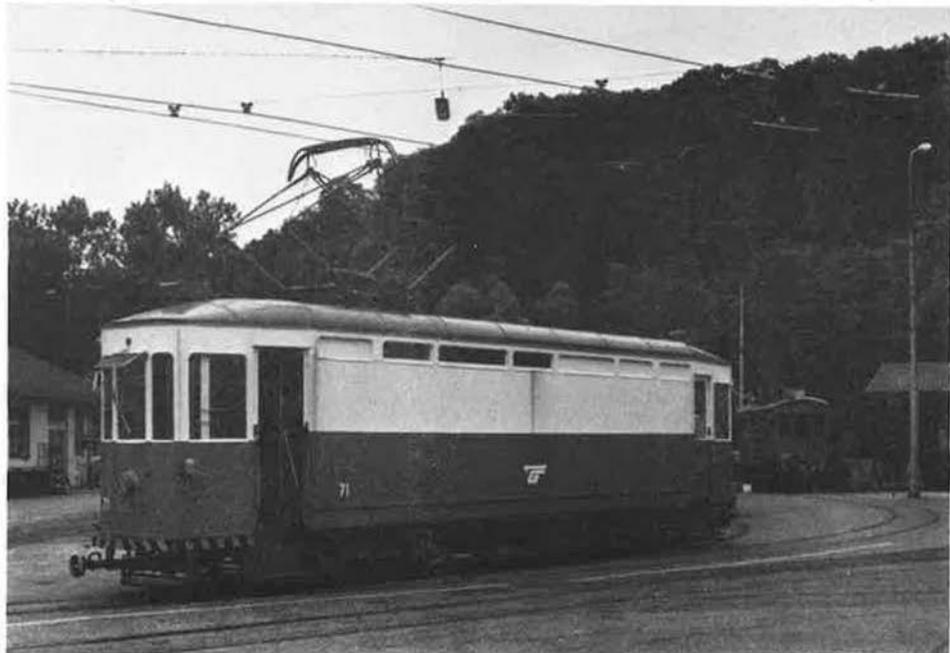
Le 11 mai 1980, une motrice de la ligne 12 a déraillé sur une aiguille à la rue du Conseil Général. Ce dimanche, un cortège se déroulant au centre-ville nécessitait le rebroussement des convois en provenance de Carouge par la rue De Saussure. Le bogie d'une motrice a alors sauté durant cette manoeuvre sur l'aiguille et a fait dérailler le convoi. La perturbation ne fut que minime, le tram ayant pu être remis rapidement sur le bon chemin.

A fin mai, la motrice de service Xe 4/4 71 est ressortie des ateliers TPG après un assez long stage. Les travaux de révision et de transformation ont porté sur la toiture, qui a été tôleée, sur la caisse, où l'on a éliminé les vitres à l'exception des vasistas, et sur la partie électrique, avec renouvellement des cablages et échange des "controllers". Les TPG disposent ainsi à nouveau d'un véhicule de service adapté aux besoins d'un réseau ferré qui va bientôt se développer, très modestement il est vrai !

Le 30 juin 1980, et pour une période s'étendant jusqu'au 24 août 1980, les TPG ont mis en vigueur un horaire réduit d'été qui permet d'économiser quelques véhicules, et par là quelques conducteurs, ceci sur les lignes les mieux desservies habituellement.

Si cette modification des horaires n'a que des conséquences minimes sur les lignes à haute fréquence, la situation devient vite désagréable sur les lignes en antenne (3/33, 2/22, 4/44) où les passages se font plus rares, et surtout où les heures de passage sont parfois fortement décalées par rapport à l'horaire-affiche ! Le pauvre usager n'a plus alors qu'à prendre son mal en patience, en jurant d'utiliser à l'avenir son véhicule privé afin d'arriver à l'heure à son travail ou à ses rendez-vous... Notons que ni un nouvel horaire-affiche, ni un tiré à part de l'indicateur officiel ne sont en mesure de lui donner les renseignements souhaités sur les nouvelles heures de passage de la ligne, et tout le monde n'a pas un horaire-graphique à disposition !

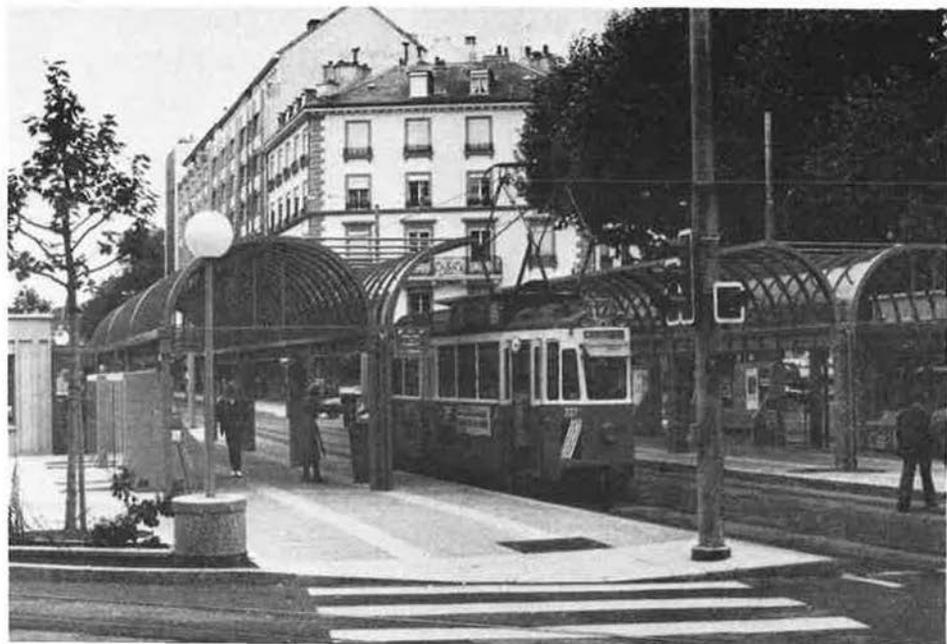
Les TPG ont profité de l'introduction de cet horaire réduit pour supprimer définitivement les navettes ZIMESA entre Meyrin-Village et la nouvelle zone industrielle de Meyrin-Satigny. Si près de l'500 personnes travaillent dans les entreprises implantées dans cette région, la moyenne des usagers de la ligne ne dépassait pas 5 à 6 passagers, avec des courses arrivant péniblement à un ou deux voyageurs !



EN HAUT : Cette photo du 13.7.80, prise à La Jonction, nous montre les modifications apportées à la caisse du Xe 4/4 71 cet hiver.

EN BAS : Le Rond-Point de Plainpalais a enfin été rendu aux tramways et à leurs usagers qui bénéficient d'un agréable abri "rétro". 19.10.80.

Photos Eric RAHM



Du côté de l'AGMT...

Le convoi de l'AGMT a circulé à quelques occasions durant ce premier semestre 1980.

Après la "Course aux chandelles" de Noël, le vendredi 21 décembre, fréquentée par soixante membres, parents et amis, une journée de circulations ouvertes au grand public était mise sur pied, avec le soutien des TPG, le dimanche 30 mars 1980. Ce sont environ 350 personnes qui ont profité des cinq courses d'une heure au départ de la Station de Rive.

Le dimanche 13 avril 1980, notre convoi prenait en charge en gare de Genève Les Eaux-Vives 50 amateurs ferroviaires participant à une réunion de l'Union régionale des clubs de modélistes ferroviaires de la région Savoie-Dauphiné. Ceux-ci furent conduit à Carouge où un autobus spécial les prit en charge pour le Petit-Lancy. Après la visite du local et de la maquette du CGTM, les participants regagnèrent La Jonction avec l'autobus spécial. Le convoi de l'AGMT les y attendait pour les reconduire en gare de Chêne-Bourg, afin de poursuivre en direction d'Annemasse par autorail SNCF. Il y a bien longtemps que la gare de Chêne-Bourg n'avait vécu une correspondance aussi animée !

Différentes courses de service ont également eu lieu, notamment pour des travaux en fosse à La Jonction. La sortie la plus improvisée fut certainement celle du mardi 8 juillet, alors que le Foron reprenait la liberté, suite aux pluies persistantes et à la fonte des neiges dans les alpes de Haute-Savoie. En peu de temps, l'eau arrivait à proximité des voies de garage, et un repli fut décidé vers les voies de garage de la gare de Chêne-Bourg, où notre convoi resta quelques quinze jours !

Parking de la gare de Cornavin

Depuis le dernier numéro de La Plate-forme, les travaux du nouveau parking de Cornavin ont entraîné quelques modifications de la circulation des véhicules des TPG sur ce point central du réseau.

Dès le 26 novembre 1979, le bus No 5 (direction Jardin Botanique) retrouvait son arrêt en face de la basilique Notre-Dame. Les lignes Nos 4, 44, 5 et 11 s'arrêtaient à un nouvel emplacement situé au centre de la place, en face du service des bagages CFF. Tous les autres arrêts conservent leur emplacement précédent.

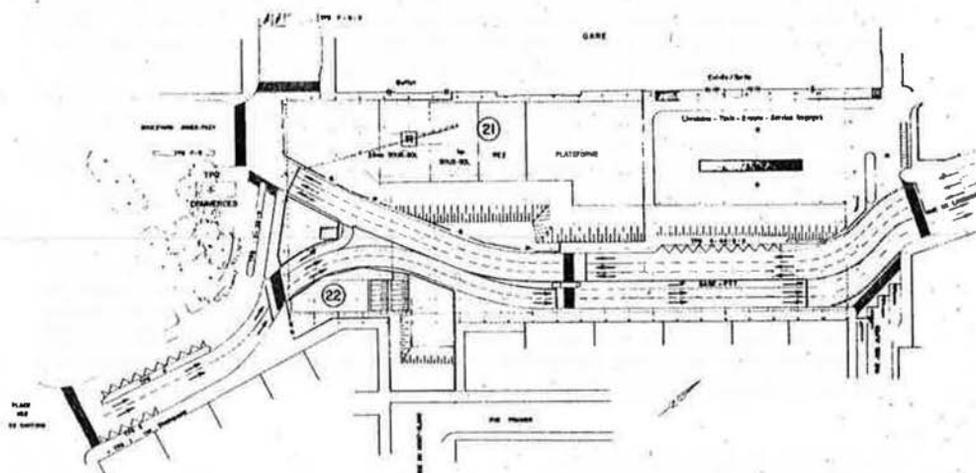
Cette phase devrait durer jusqu'au 15 novembre 1980. Les usagers des TPG feront bien de prendre une certaine marge s'ils désirent prendre le train, bien que les CFF aient créé un nouvel accès pour les usagers à partir du passage de Montbrillant, assurant ainsi un contact direct avec l'arrêt des lignes F, 0 et Z.

Rappelons que le parking d'une surface de 33'750 m² comprendra trois étages de parcage, soit 120 places de courte durée (pour les personnes venant amener ou chercher quelqu'un arrivant par train) et 790 de longue durée (pour les usagers des CFF entre autres). La surface commerciale sera de 2'000 m²

et les piétons disposeront de 3'200 m².

Chantier Phase 2 (Etapes 21-22)

15 janvier - 15 novembre 1980



Ligne No 4 - Les trolleybus ne sont pas oubliés...

Suite à diverses interventions du Conseil municipal, la mairie de Lancy a relancé la direction des TPG afin que les autobus de la ligne No 4 soient remplacés par des trolleybus.

Il y a une dizaine d'années (15.2.71), cette ligne était déjà desservie par des trolleybus, silencieux et moins polluants que les véhicules à moteur à explosion. Les installations aériennes subsistent sur la plus grande partie du parcours. Lors des travaux au quai des Bergues l'itinéraire avait dû être modifié dans un sens.

En mettant en service les autobus, les TPG avaient alors annoncé que ce n'était que provisoire, et que les trolleybus seraient remis en circulation après la fin des grands chantiers perturbateurs de la rive droite.

A moyenne échéance, il y a fort peu de chance que le trolleybus soit réintroduit sur la ligne No 4. Si la substitution par autobus devait être provisoire, et nécessitée par de nombreux grands travaux et une modification partielle du tracé, les TPG se sont empressés de démolir une grande partie des installations aériennes afin de simplifier l'exploitation sur les autres lignes et l'entretien des aiguilles et croisements. Les trolleybus assurant le service sur la ligne No 4, pour leur part, ont été vendus aux Transports Publics de la Région lausannoise où ils assurent, après modernisation, un service apprécié :

Il est dommage d'avoir ainsi, unilatéralement, renoncé à la traction électrique sur une grande ligne urbaine, alors que d'autres lignes devaient primitivement également être électrifiées : ligne No 8 pour Florissant, Conches, Veyrier, ligne 7 pour le centre-ville et Frontenex...

Rappelons que les citoyens de la ville de Berne et de la ville de Zurich se sont prononcés, il y a quelques années, pour le remplacement de plusieurs lignes de bus par des trolleybus, et que les entreprises respectives n'ont pas invoqué de problèmes techniques pour rejeter ce souhait !

Nouveau dépôt central des TPG au Bachet-de-Pesay

Au cours de sa séance du 8 novembre 1979, le Grand Conseil a accepté un projet de loi ouvrant un crédit de 3,5 millions de francs pour l'étude du développement et de la modernisation des infrastructures des TPG. Il faut se féliciter de cette décision qui actualise le plan décennal de modernisation de nos transports publics urbains et qui, rappelons-le, comprend deux volets importants :

- construction d'un nouveau dépôt central au Bachet-de-Pesay et transformation de l'ancien dépôt de La Jonction,
- acquisition de 194 véhicules dont 27 motrices pour la ligne No 12,

soit un crédit total de l'ordre de 300 millions de francs.

On se souvient qu'au printemps 1978 la commission des travaux présentait un rapport au Grand Conseil par lequel elle proposait l'étude du dépôt des TPG sur des terrains à l'avenue de La Praille. Une vive opposition carougeoise se manifesta contre ce projet. Entre-temps, le Grand Conseil décidait la création d'une "Commission permanente des TPG". Le projet de dépôt fut donc remis sur le métier.

Des 21 solutions étudiées, 7 furent retenues :

- Solution 1 : à La Jonction, dépôt et atelier pour tramways et réserve pour autobus.
- Solution 2 : à La Jonction, dépôt pour trolleybus et ateliers. A La Praille, dépôt pour tramways et réserve pour autobus, atelier central et administration.
- Solution 3 : solution semblable à la solution 1; mais avec accès des

tramways par la route des Acacias, en lieu et place de l'avenue de La Praille.

- Solution 4 : à La Jonction, dépôt pour autobus et trolleybus. Au Bachet de Pesay (terrain Pastori), dépôt pour tramways, réserve pour autobus, atelier central et administration.
- Solution 5 : à La Jonction, couvert pour trolleybus, atelier central et administration. Sous le Bois de la Bâtie, dépôt pour tramways. A La Praille, dépôt pour autobus.
- Solution 6 : à La Jonction, dépôt pour autobus et trolleybus, atelier central et administration. Sous le Bois de la Bâtie, dépôt pour tramways.
- Solution 7 : à La Jonction, dépôt pour trolleybus et tramways (parcelle Kugler), atelier central et administration. A La Praille, dépôt pour autobus.

Le Conseil d'administration des TPG proposa qu'on s'arrête sur la solution No 4. Elle présente les avantages suivants :

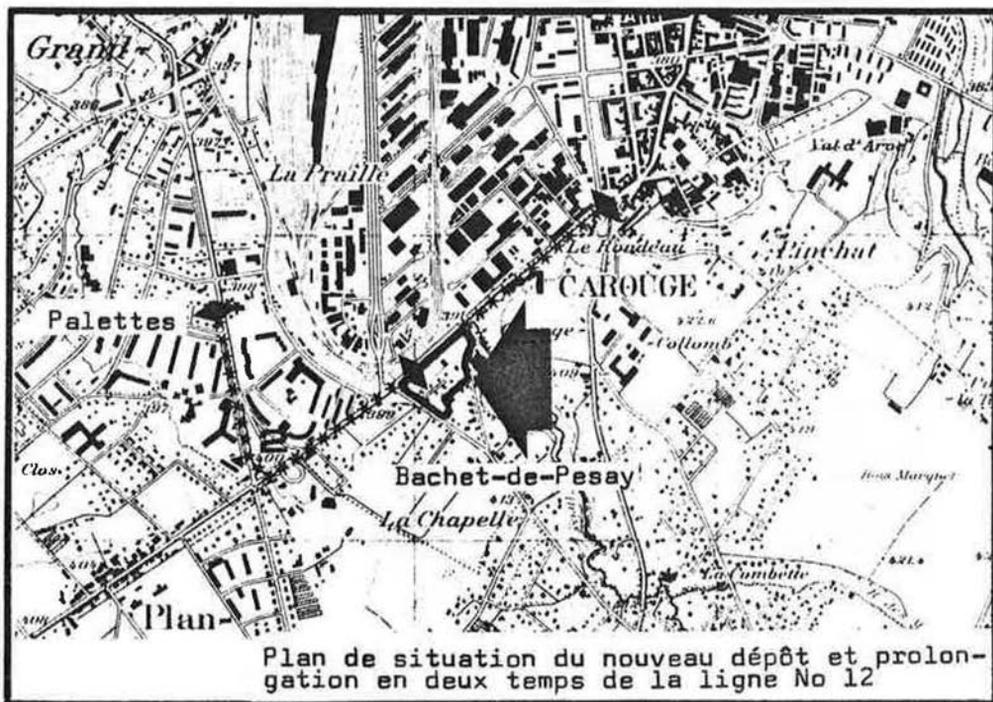
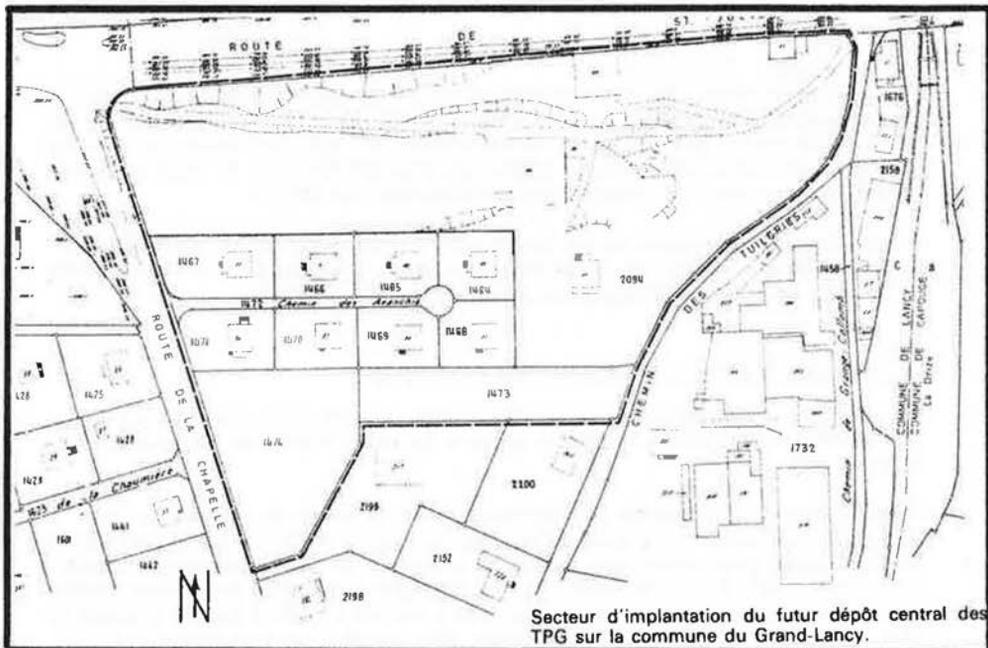
- Réserve pour véhicules sur pneus de 134 places de 12 mètres.
- Création d'une ligne d'accès utile pour desservir le collège Madame-de-Staël, puis par la suite Plan-les-Ouates. A cet égard, la commune de Lancy, sur laquelle la parcelle retenue est située, souhaite que simultanément à la réalisation du dépôt, la desserte du Bachet-de-Pesay et des Palettes soit exécutée.
- Centralisation des divers ateliers.
- Construction facile sans perturbation de l'exploitation actuelle. Il convient de mentionner également que cet emplacement se prête particulièrement bien à l'implantation d'un parking périphérique, et à la liaison avec la ligne CFF La Praille/Eaux-Vives.

Au niveau des inconvénients, il faut souligner :

- Destruction d'une parcelle arborisée. A cet effet, la commune de Lancy désire que la partie boisée bordant le chemin des Tuileries soit, dans la mesure du possible, souvegardée.
- Frais d'exploitation un peu plus élevés que ceux d'autres solutions, étant donné l'éloignement du centre du réseau.
- Réalisation d'une ligne plus longue pour l'accès des trolleybus.

Les deux commissions précitées adoptèrent à l'unanimité moins une voix la solution du Bachet-de-Pesay.

En ce qui concerne l'accès des tramways par la route de Saint-Julien, rien n'est encore définitif. D'importants problèmes de cisaillement se posent en effet avec l'évitement de Carouge. Par ailleurs, la ligne d'accès au nouveau dépôt devrait être exploitée avec un trafic d'usagers dès la sortie du dépôt, puis par la suite des les Palettes ou Plan-les-Ouates.



C'est au Département des Travaux Publics qu'a été confiée l'étude du dépôt et des problèmes d'accès, en vertu d'un principe découlant de la nouvelle loi sur les TPG lequel prévoit que l'infrastructure au sol, les dépôts et ateliers sont pris en charge par l'Etat, tandis que l'acquisition et le renouvellement du matériel roulant et d'exploitation incombent aux TPG.

La modernisation du dépôt de La Jonction et la construction du nouveau dépôt du Bachet-de-Pesay avec la ligne de raccordement sont estimées à 150 millions de francs. Le nouveau complexe serait opérationnel en 1985.

La ligne No 12 serait prolongée jusqu'aux Palettes

En acceptant en principe que le nouveau dépôt des TPG soit implanté sur son territoire, au Bachet-de-Pesay, la commune de Lancy a posé un certain nombre de conditions.

Parmi celles-ci, la demande de prolongation de la ligne de tramway No 12 jusqu'aux Palettes, voire plus tard jusqu'au centre du Grand-Lancy. Les conseillers municipaux ayant appris que le directeur de l'aménagement du canton avait fait droit à ce préalable ont été unanimes à demander que l'Etat entreprenne l'étude de détail de ce projet. On a su par ailleurs que la commune de Plan-les-Ouates n'était plus intéressée pour sa part au prolongement de la voie ferrée dans sa direction, alors qu'il en avait été fortement question naguère, alors que l'on parlait encore de l'urbanisation du Pré-du-Camps.

Si tout se passe comme souhaité, la ligne No 12 pourrait s'allonger de deux kilomètres, ce qui porterait sa longueur à quelques 10, 2 km.

Dépôt provisoire au Palais des Expositions !

Le projet du nouveau dépôt du Bachet-de-Pesay, pour séduisant qu'il soit, ne résoud pas du tout les problèmes à court terme.

C'est pourquoi les TPG ont décidé de recourir à des solutions transitoires, la première de celles-ci étant l'installation d'un dépôt provisoire à l'usage des trolleybus et des autobus dans une des halles du Palais des Expositions, dès que celui-ci émigrera au Grand-Saconnex, soit au début de 1982. Les transformations nécessaires des locaux se monteront à 2,8 millions de francs, amortis sur quatre ans.

C'est parce que les installations de La Jonction sont saturées, et qu'il paraît tout de même difficile de différer jusqu'en 1985 l'acquisition de nouveaux véhicules que la transformation d'une partie de l'actuel Palais des Expositions (environ 8'500 m²) permettra d'accueillir une cinquantaine d'autobus et de trolleybus articulés. On n'y fera pas de réparation importantes, et les trolleybus, moins bruyants, seront autant que possible préférés aux bus dans ce nouveau dépôt provisoire en attendant la mise en service des installations du Bachet-de-Pesay.

Améliorations diverses en vue

Une amélioration des prestations des TPG est prévue au cours de ces prochaines années.

Sur les lignes Nos 6 et 7, introduction de trolleybus articulés à commander. La mise en service des nouveaux véhicules est prévue pour le courant de 1982.

Sur la ligne No 33, prolongation du tracé jusqu'à la Cité Universitaire d'une part, et jusqu'à l'entrée de l'Aéroport d'autre part. La fréquence des passages sera améliorée, ainsi que sur la ligne No 3.

Sur la ligne No 2/22, introduction d'autobus accélérés supplémentaires, et amélioration de la fréquence en général.

La ligne X bénéficiera également d'autobus accélérés supplémentaires entre Meyrin et Cornavin.

La ligne F desservira le nouveau Palais des Expositions dès 1982. Par la même occasion on introduira des autobus articulés sur cette ligne, qui sera prolongée jusqu'à Bel-Air afin de toucher le centre-ville, et offrir des correspondances directes avec les principales lignes urbaines.

En plus des 22 autobus FBW de la série 241-262 en cours de livraison, les TPG vont commander, pour livraison en 1982, 27 autobus articulée de 150 places, et 24 trolleybus articulés de 150 places également.

Près de 75 millions de passagers en 1979 !

L'année dernière, les TPG ont transporté 74'952'000 passagers, ce qui revient à dire que chaque Genevois effectue en moyenne 225 courses au cours de l'année à bord d'un véhicule des TPG. L'augmentation régulière du trafic constatée depuis 1975 s'est poursuivie en 1979. 2'065'000 voyageurs de plus ont en effet choisi les TPG en 1979, ce qui représente une augmentation de 2,8 %. Durant les quatre dernières années, le trafic voyageurs a progressé de 9,7 %.

Le déficit a toutefois progressé de plus de 2 millions de francs, pour atteindre Fr 24'937'805.--.

Nous reviendrons dans notre prochain Bulletin sur le rapport de gestion des TPG pour 1979.

De la propreté à la dissuasion...

Nous avons emprunté les réflexions suivantes à la Revue de la section genevoise du TCS (déc. 79), pensant qu'elles étaient le reflet de la pensée de nombreux usagers des TPG.

"En septembre dernier, sur l'invitation de la CITRAP (Communauté d'intérêts pour les transports publics), section de Genève, laquelle oeuvre efficacement

pour la promotion des transports publics urbains, nous avons eu le plaisir de visiter les "Verkehrsbetriebe Zurich (VBZ)" qui comme chacun le sait, exploitent un réseau essentiellement ferroviaire (13 lignes de tramways). Non seulement nous avons circulé sur le réseau, mais nous avons pénétré dans les ateliers centraux d'Altstetten.

Inutile de dire que chacun des participants était, en fin de journée, édifié par ce qu'il avait vu et entendu. Bien sûr, une volonté politique municipale accompagnée d'investissements réguliers fait que les VBZ sont vraiment dissuasifs (les 90 % des transports de personnes dans la cité sont assurés par les VBZ), mais il y a une quantité de détails d'exploitation, de petits riens qui, en définitive, offrent une prestation globale remarquable.

Par exemple la propreté. Souvent nous avons relevé l'état déplorable d'entretien courant des véhicules des TPG. Aujourd'hui, on peut encore réaffirmer qu'il n'y a guère d'amélioration. Tenez, les VBZ emploient encore des motrices et remorques identiques à la série des tramways de la ligne No 12 des TPG. Montez dans un tramway des TPG et constatez la propreté des vitrages, notamment des petites vitres supérieures servant à l'aération (si elles fonctionnent...). Repoussant. Mais à Zurich, les mêmes véhicules sont briqués comme sous neufs ! A telle enseigne que les touristes de Zurich peuvent photographier de l'intérieur d'un véhicule ! Essayez à Genève...

Avez-vous une fois pénétré dans l'abri TPG du rond-point de Rive ? Déplorable et comparable au plus crasseux des bistrotts de la République !

Autre exemple, la sonorisation. A Zurich, non seulement tous les véhicules sont sonorisés, mais également toutes les stations et un grand nombre de refuges. Ainsi la centrale des mouvements peut à tout moment informer les voyageurs de tel accident, retard, etc... Prenez une fois à Bel-Air, aux heures de pointe, un autobus accéléré de la ligne No 7. Vous serez très intéressé de compter le nombre de voyageurs n'ayant pas remarqué la petite plaquette "service accélère" et qui ne pourront plus quitter le véhicule à Saint-Jean, parce que sans arrêt jusqu'à Camille-Martin ! Des altercations s'ensuivent parfois... Une annonce par le chauffeur avant le départ serait tellement plus simple. Pensez, les installations radiophoniques montées en série ont été dépossées !

Faut-il répéter que c'est par la qualité des prestations des transports publics que l'on persuadera une grande majorité de travailleurs de renoncer à leur véhicule privé pour se rendre à leur travail ? C'est l'évidence même, et le réseau des VBZ est là pour nous le démontrer s'il le fallait encore. Mais ces insuffisances dans des prestations de détails nous conduisent à poser une question pertinente : les millions qui sont nécessaires à l'achat de nouveaux véhicules seront-ils utilisés pour une amélioration réelle des prestations ? Car l'achat d'un matériel est une chose, mais l'exploitation et l'entretien minutieux de ce même matériel sont encore plus importants. Aurons-nous cette assurance ?..."



TRANSPORTS PUBLICS DE SATIGNY

Continuation de l'expérience...

Une expérience de transports en commun avait été tentée, de mars à juin 1979, à Satigny par les TPG. Hélas, si l'étendue de la plus grande commune du canton (1892 hectares) justifie l'existence d'une ligne communale, le nombre de ses habitants (1694) n'en permet pas la rentabilité. Aussi les TPG abandonnent-ils la partie.

Toutefois, les autorités communales estimèrent que l'aspect "service public" devait l'emporter sur les considérations purement financière. C'est pourquoi elles confièrent à une entreprise de transports privée, l'exploitation d'une ligne Satigny Gare/Bourdigny/Chouilly/Peissy/Le Châtelet/La Boverie/Peney/Satigny Gare, une fois par semaine, le vendredi.

Le but de cette tentative est de permettre aux habitants de la commune de se rendre une fois par semaine à Genève sans leur voiture. Le bus les amène donc au train, et les rentre chez eux et, de plus, prend au passage les écoliers, ce qui évite aux parents de les mener eux-même à l'école ce jour-là. Le prix du passage (Fr 1.-- pour les adultes, Fr -.50 pour les écoliers) ne permet évidemment pas de couvrir le budget de Fr 30'000.-- destiné à financer ce transport, mais cette dépense entre dans le cadre de l'effort que peut consentir la commune envers ses administrés.

C'est ainsi que sont nés les "Transports Publics de la commune de Satigny" (TPS). L'expérience présente doit se dérouler jusqu'à la fin de 1980 et si, comme tout laisse le prévoir, elle donne satisfaction, elle sera institutionnalisée dès l'an prochain.

NYON - ST CERGUE - LA CURE



BUDGET 1980 : PLUS D'UN MILLION DE DEFICIT !

Selon les prévisions, le budget pour l'exercice 1980 se solde par un déficit de Fr 1'346'000.--.

En effet, si le sort du NStCM n'est toujours pas définitivement scellé, la sécurité de l'exploitation exige tout de même des travaux immédiats. Le remplacement du fil de contact sur certains tronçons ainsi que la réfection de la voie porteront sur près de Fr 400'000.--. Le poste des salaires a également enregistré la revalorisation des traitements du personnel au 1er janvier 1980. L'énergie de traction figure pour Fr 80'000.--, ce qui n'apparaît que comme une goutte d'eau par rapport aux autres dépenses d'exploitation. Qu'en serait-il avec le pétrole ?!

Il ne reste qu'aux amateurs, et aux amis du NStCM d'emprunter plusieurs fois

cette année le petit train rouge afin de faire mentir le poste des recettes budgétées, ce qui ne sera que bénéfique sur le résultat de fin d'année !

PLAN QUINQUENNAL DE RENOVATION

Si le sort du NStCM n'est toujours pas réglé, sa direction vient d'établir un rapport circonstancié quant à ses besoins au cours des cinq prochaines années, couvrant la période de 1982 à 1986, celà à la requête de l'Office fédéral des transports.

On propose de remplacer le matériel roulant à caisse en bois, et il y a nécessité impérieuse à ce propos, ne serait-ce que pour garantir la sécurité minimale de l'exploitation, en limitant ainsi ses prétentions pour des motifs économiques. Avec les deux voitures acquises récemment du Bienne-Täuffelen-Ins, la direction du NStCM serait ainsi en mesure d'assurer le 80 % de ses prestations ferroviaires. L'appoint pourrait se faire en conservant trois ou quatre automotrices anciennes et quatre voitures à caisse en bois, destinées aux trains de marchandises, de service, de renfort, et touristiques purs.

Compte tenu d'autres éléments indispensables à une exploitation qui entend demeurer compétitive, on en est arrivé à chiffrer les besoins par Fr 19'482'000.--, y compris les frais d'infrastructure, de superstructure, inhérents à l'aménagement des gares, aux bâtiments, aux installations de sécurité, à l'alimentation électrique, aux machines-outils, à l'équipement du personnel, aux objets mobiliers. Au plan du financement, et en sachant que la Compagnie disposerait de Fr 1'635'000.--, il resterait à combler un découvert, sur cinq ans, de Fr 17'969'000.-- que se partageraient la Confédération, l'Etat de Vaud et les communes "intéressées" à la ligne.

Ledit rapport énumère des réalités édifiantes. A commencer par l'évolution du trafic : on a transporté en 1979 quelques 355'000 voyageurs, abonnés pour moitié à peu près, contre 230'000 par exemple en 1970, et 160'000 en gros en 1917. On ne saurait s'en étonner outre mesure puisque la population de la région nyonnaise a augmenté dans des proportions vertigineuses, et il est normal que le petit train rouge de l'Ouest vaudois ait profité de cette poussée démographique. Comparativement à d'autres chemins de fer vaudois, le NStCM occupe encore une place de choix. Au plan du trafic des voyageurs, par exemple, il reste légèrement inférieur à celui de l'Yverdon-Sainte Croix, récemment rénové techniquement. En revanche, il "bat" le Bière-Apples-Morges d'une courte tête, mais beaucoup plus nettement l'Aigle-Sépey-Diablerets et le Pont-Brassus.

On n'a pas manqué non plus, dans la foulée, de rappeler que le NStCM n'avait pas reçu un sou de subvention pour des améliorations techniques depuis l'introduction de la loi fédérale y relative, en 1957. En dépit, ajoutons-le, de démarches antérieures que l'on n'a jamais honorées en un quart de siècle !

MISE EN SERVICE REGULIER D'UNE NOUVELLE VOITURE

Nous l'avions déjà signalé, le NSTCM avait acquis auprès du BTI deux voitures à quatre essieux de conception moderne (puisque construites en 1949 pour le chemin de fer Bremgarten-Dietikon) afin de rendre ses convois quelque peu plus attractifs pour les usagers réguliers.

La compagnie se devait évidemment de les remettre en état, et il a fallu aux ouvriers spécialisés de l'entreprise plusieurs mois pour mener à chef les travaux ad-hoc. Le résultat final est tout à l'honneur du NSTCM.

La première voiture du BTI remise en service régulier a retrouvé une nouvelle jeunesse, sous une robe bicolore rouge-beige qui lui sied à ravir. Elle a fait son premier voyage officiel le vendredi 18 juillet, avec le train partant de Nyon à 0923 heures.

Les usagers ont pu manquer de relever l'excellence des travaux de restauration, de même que le confort du véhicule, surtout dans les nombreuses courbes qu'offre la voie sur ses 27 kilomètres de longueur. On l'a trouvée spacieuse à souhait avec ses 66 places assises, non sans remarquer aussi que le matériel remorqué de la compagnie subissait ainsi une agréable sure de jouvence. La nouvelle remorque B 42 va dorénavant circuler régulièrement sur la ligne, tractée par la motrice ABDe 4/4 6, seule équipée des nouveaux attelages +GF+. La B 41 est actuellement en cours de transformation et rejoindra dans quelques mois sa soeur, ce qui permettra de former deux compositions attractives pour les usagers réguliers, peu sensibles au charme "rétro" des voitures en bois à plate-formes ouvertes...

L A U S A N N E



NOUVEAUX VEHICULES EN VUE...

Des contrats pour la livraison de 20 trolleybus ont été conclus entre les Transports publics de la région lausannoise et les firmes FBW (châssis et partie mécanique), Sécheron (partie électrique) et Hess (carrosserie).

Simultanément, un contrat pour la livraison de 22 autobus M.A.N. a été passé entre les TL et la maison Alfag.

Dans les deux cas, il s'agit de véhicules urbains standards de grande capacité qui ont été conçus en fonction des besoins spécifiques de la ville de Lausanne.

Les autobus seront livrés cette année encore, et les trolleybus dans deux ans. Au total, cette acquisition coûtera 15 millions de francs, dont les deux tiers reviendront à l'industrie suisse.

Notons que pour faire le "joint" entre la livraison de ces véhicules et les besoins actuels, les TL ont loué aux TPG cinq autobus de la série 941-967 qui ont rejoint Lausanne à fin juillet.

RESULTATS 1979

Durant l'année 1979, les TL ont transporté 46'162'000 voyageurs, soit un fléchissement de 0,3 % dû à une diminution sur le réseau rural. L'exercice a bouclé avec un déficit de Fr 10'380'000.--, soit 19,4 % de plus qu'en 1978.

Le parc de véhicules comprend 112 trolleybus, dont certains ont atteint 40 ans de service et devront être prochainement remplacés, 70 autobus, dont 6 nouvelles voitures normales et deux pour la ligne Lausanne/Aéroport de Cointrin, 37 minibus, dont 8 nouveaux, 26 véhicules de service, 62 remorques.

Notons que les travaux du nouveau dépôt de La Borde, qui abritera dès 1981 tous les véhicules à moteur à explosion, ont débuté en février.

Les TL viennent de mettre en service un réseau de transmission (avec émetteurs à Savigny et à la tour Bel-Air) qui permettra de communiquer avec tous les véhicules équipés en conséquence.

En ce qui concerne le trafic hivernal, les TL nous apprennent que depuis 5 ans, les trolleybus et les autobus et leur remorque sont équipés de pneus neige, la pose des chaînes n'intervenant qu'exceptionnellement, ou sur certaines lignes difficiles.

Chaque année, la moitié du parc est rééquipée de pneus neufs, soit 200 véhicules à 6 pneus, et une cinquantaine de remorques à 4 pneus. A plus de Fr 900.-- le pneu, c'est une coquette somme de près d'un million de francs qui est investie dans ce poste, tenant compte du regommage qui s'effectue une fois !

FRIBOURG



RESULTATS 1979

En 1979, les Transports en commun de Fribourg ont dépassé pour la première fois le cap des 10 millions de voyageurs transportés, ce qui représente par rapport à l'année précédente une augmentation supérieure à 10 %.

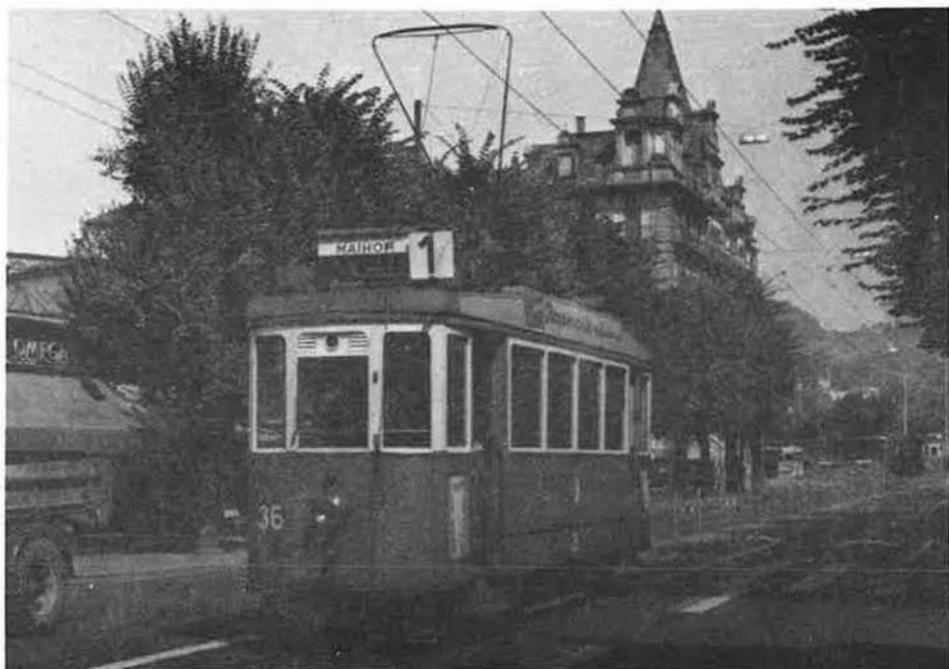
La longueur du réseau n'a pas variée avec 15,5 km, dont 92 % sur la commune de Fribourg, et 8 % sur la commune de Villars-sur-Glâne.

Le funiculaire Neuveville-Saint Pierre, qui a fusionné avec les TF dès le 1er janvier 1978, a transporté 432'000 voyageurs, soit également une augmentation



EN HAUT : Composition "moderne" du NStCM à Saint-Cergue le 19.8.80. L'ABDe 4/4 6 et la B 42 sont équipées de l'attelage +GF+. Photo Eric RAHM

EN BAS : Motrice de la ligne 1 (Kriens-Maihof) des tramways de Lucerne à la Pilatusstrasse le 26.8.60. Photo John H. MEREDITH
(se trouve dans la série proposée par l'AGMT)



de 2 % par rapport à l'année précédente. Le funiculaire a d'ailleurs fêté son 80^{ème} anniversaire le 4 février 1979.

Les comptes des TF pour 1979, funiculaire compris, bouclent avec un déficit de Fr 2'735'000.--. L'accroissement du déficit est expliqué par la hausse du prix des carburants pour autobus, et par la prise en charge des intérêts et amortissements des nouveaux ateliers et dépôts de Chandolan.

B A L E



TELEPHONIE SANS FIL POUR LES TRAMWAYS BALOIS

Dans le courant de cette année, les BV et les BLT mettront en service un réseau radio d'exploitation. Les installations seront livrées par BBC. Il s'agit d'un système de gestion centralisée du trafic commandé par ordinateur, lequel permet le contact permanent entre la centrale et plus de trois-cents véhicules des deux entreprises. Des données comme l'état kilométrique, l'indication du retard, l'état de remplissage du véhicule, l'appel normal et l'appel d'urgence, les ordres d'arrêts sont transmis à grande vitesse par radio entre le véhicule et le poste de surveillance.

Les BV disposent déjà d'un réseau de radiocommunication entre les véhicules de service et la centrale téléphonique domestique. Zurich fut la première ville à introduire, en 1972, la gestion centralisée du trafic qui a fait ses preuves depuis lors.

L U C E R N E



VBL

80 ANS DE TRANSPORTS PUBLICS URBAINS

Le 7 décembre 1899, 19 motrices de type Be 2/2 entraient en service entre Kreuzstutz et Maihof, respectivement Paulusplatz et Halde.

En fait, les origines du tramway à Lucerne remontent à 1886 déjà, lorsqu' était mis en service le tram à vapeur Kriens - Luzern, assurant à la fois le transport des marchandises et des voyageurs.

Ce n'est qu'en automne 1900 que les tramways urbains atteignaient Kriens, le KLB se spécialisant alors dans le transport des marchandises, ligne toujours en activité aujourd'hui, alors que les tramways ont disparu depuis près de 20 ans ! La localité d'Emmenbrücke voyait arriver les premiers tramways au cours de l'hiver 1902.

Les lignes furent, à l'origine, construites à voie unique avec les évitements

nécessaires. En 1907, le premier tronçon à double voie était construit entre la Gare et le Théâtre Municipal. Dès 1947, l'ensemble du réseau était à double voie.

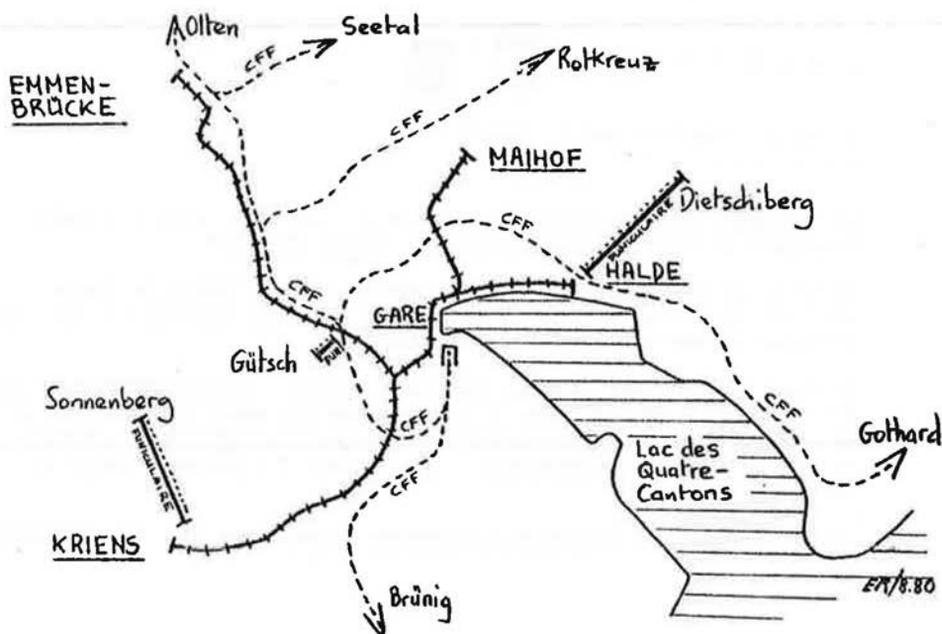
Dès le début de 1930, le tronçon Luzernerhof - Halde fut exploité par autobus. Dès cette date, la ligne No 1 circulait entre Kriens et Maihof, et la ligne No 2 entre la Gare et Emmenbrücke.

Le parc des tramways comprenait 60 véhicules, dont les dix motrices modernes uni-directionnelles, construite en 1947. Environ 20 véhicules furent acquis d'occasion auprès des réseaux de Zurich, Bâle, Schaffhouse, Winterthur, Stansstad - Stans et Brandenburg/Berlin. Les dix véhicules modernes rejoignent Genève en 1961, à la suppression du réseau. Quatre véhicules à deux essieux seraient encore existants : Be 2/2 13 (1899) à Sarnen, Be 2/2 27 à Marxzell près de Karlsruhe, une autre Be 2/2 à Engelberg, et une ex-voiture de Bâle à Obernau près de Kriens.

Les tramways lucernois furent remplacés pour diverses raisons, entre 1959 et 1961, par des trolleybus, ce que l'on aurait peut-être évité aujourd'hui !

L'introduction des autobus à Lucerne date de 1928 sur la ligne Lucerne - Horw. En 1941, le premier trolleybus circule sur la ligne No 5 entre Allmend - Gare - Halde/Lido. En 1951, la ligne d'autobus Gare - Wesemlin est convertie en trolleybus. Ensuite vint le tour des deux lignes de tramways, puis en 1966 les lignes No 6 (Gare - Matthof) et 7 (Gare - Bireggshof).

Actuellement, les VBL exploitent 6 lignes de trolleybus, 14 lignes d'autobus, dont 4 lignes suburbaines et 7 exploitées par des concessionnaires.



Z U R I C H



ACTUALITE

- Le 8 juin 1980, les citoyens de la Ville de Zurich se sont à nouveau prononcés sur la prolongation du réseau tramway vers la localité de Schwammendingen. En effet, une initiative populaire regroupant les adversaires de ce projet nécessitait une seconde votation, malgré un premier vote positif en automne 1978.

C'est à nouveau une confortable majorité qui a décidé de donner le "feu vert" au tramway. Même à Schwammendingen, seul arrondissement ayant à l'origine une majorité d'adversaires, la proportion de citoyens favorables au projet a fortement augmenté. Ce refus d'une extension du réseau ferré des VBZ était à vrai dire plutôt dû au désir de voir enfin cesser les grands travaux dans cette localité durement marquée par l'établissement d'un réseau d'autoroutes, et à la crainte de voir disparaître des places de stationnement sur les axes utilisés par le futur tramway !

Cette opposition manifestée à Schwammendingen a entraîné un retard de près d'une année dans l'exécution du projet, ce qui ne permettra la mise en service des nouvelles lignes qu'au début de 1986.

- Le parking périphérique d'Altstetten, situé au dessus des ateliers centraux des VBZ, ne donne pas du tout satisfaction aux autorités zurichoises, d'autant plus que les comptes pour 1978 se sont soldés par un déficit d'un million de francs !

Prévu à l'origine pour 460 véhicules, sa situation jugée favorable, à proximité de la N 1 (Bern - Zurich), du Europabrücke (reliant le Nord-Ouest au Sud-Ouest de Zurich) et de la halte de tramway de la Grimselstrasse, avait entraîné les autorités à construire un étage supplémentaire de 400 véhicules. Si 100 places sont utilisées par les VBZ pour leurs besoins propres, un certain nombre de places ont pu être louées aux habitants du quartier.

Afin de limiter le déficit, l'étage non-couvert, totalement inutilisé, a été loué aux moniteurs d'auto-école pour leurs leçons de conduite, et 130 places ont pu être louées à 7 entreprises des environs. Et dire que lors de l'inauguration, on avait même mis en place une ligne directe de bus conduisant à la Gare Centrale...

- Depuis le 18 août 1980, la ligne de tramway No 6 (Zoo - Kirche Fluntern - Gare Centrale) est prolongée, durant les heures de pointe du lundi au vendredi, jusqu'au Farbhof, ce qui représente une longueur supplémentaire de 5,419 km, nécessitant l'injection de 5 convois Motrice + Remorque supplémentaires. Cette amélioration de l'offre correspond à l'accroissement des postes de travail sur l'axe conduisant à Altstetten, et offre ainsi une liaison directe avec la Gare Centrale, tout en déchargeant la ligne No 2 conduisant vers le centre-ville (Paradeplatz).

Les convois circulant à la fréquence de 6 minutes, la capacité de transport est ainsi augmentée de 2'100 voyageurs par heure et par direction. Les frais d'exploitation supplémentaires se montent à Fr 800'000.-- par an, alors que plus de Fr 180'000.-- ont été nécessaires à l'adaptation des informations aux arrêts et sur les véhicules.

- Les VBZ vont procéder ces prochains temps à la transformation d'aiguillages sur une grande échelle.

Actuellement, sur les aiguillages placés à proximité des arrêts, le convoi entrant a la priorité sur celui se trouvant déjà à l'arrêt. Le croisement de deux convois est en effet interdit sur une aiguille afin d'éviter des "prises en écharpe" dues à une manoeuvre accidentelle de cette aiguille. Cette règle de sécurité ne va pas sans avoir une incidence néfaste sur la régularité de l'exploitation des convois VBZ, surtout dans les stations importantes où les fréquences sont serrées.

Lors de récentes modifications de carrefours importants, comme la Paradeplatz ou la Bürkiplatz, de nouvelles installations permettent le croisement de deux compositions. Les aiguilles ont été isolées et équipées d'un circuit électrique de sécurité qui élimine toute manoeuvre intempestive durant le passage d'un convoi.

Actuellement, une trentaine d'aiguillages vont être modifiés selon une liste de priorité en tête de laquelle on trouve le Bahnhofquai et le Central.

- Au cours de l'année 1979, les VBZ ont transporté 3,7 millions de passagers de plus qu'en 1978, soit une amélioration de 1,75 %. Plus de 213 millions de voyageurs ont ainsi emprunté l'une des 56 lignes de tramways (13 lignes), de trolleybus (5 lignes), d'autobus (ville : 18 lignes, campagne : 8 lignes, régions Limmat, Oberes Glattal, Furtal : 11 lignes) et de funiculaire (1 ligne).

Le déficit dépasse légèrement les 40 millions, et est conforme aux prévisions budgétaires. Il est pris en charge par la Ville de Zurich.

C'est le tram qui se taille la part du lion avec 63,2 % des prestations, puis vient l'autobus (ville et campagne) avec 23 %, le trolleybus avec 12,3 %, les autobus régionaux avec 1,3 % et le funiculaire du Rigiblick avec 0,2 %.

383 véhicules ferroviaires, 73 trolleybus, 190 autobus et deux funiculaires, aux mains de 2119 employés (administration : 129 personnes, exploitation : 1090 personnes, ateliers et garages : 900 employés) desservent un réseau de 398, 609 km (tramways : 104,644 km, trolleybus : 35, 140 km, autobus ville et campagne : 143,550 km, funiculaire : 0,385 km, autobus régionaux : 114,890 km).



COMMUNICATIONS

EXPOSITION "LE LEMAN, CARREFOUR DES TRANSPORTS"

Cette très intéressante exposition temporaire se tient actuellement au Musée du Léman à Nyon. Elle fermera ses portes le 14 décembre 1980, après avoir accueilli tout au long de l'été un nombre considérable de visiteurs émerveillés par les nombreuses reliques relatives aux diligences, bateaux à vapeur, chemins de fer, tramways et funiculaires ayant assuré le transport des riverains du Léman entre 1820 et 1920.

Les promoteurs de cette exposition ont su rassembler photos, affiches anciennes, maquettes, objets divers allant du mobilier de vapeur à la plaque de destinations du tram d'Hermance, en passant par les titres de transport des tramways de la Côte. Tout ceci est présenté avec goût dans deux vastes pièces du Musée du Léman qui comprend déjà à demeure une section fort intéressante consacrée à la navigation et aux bateaux de la CGN.

Comme il ne reste plus beaucoup de temps, mettez à profit le prochain week-end de pluie pour vous rendre à Nyon...

" NOTRE (12) "

Deux fidèles membres de l'AGMT, Jean-Daniel Dupraz et Roland Kallmann, viennent d'éditer une jolie brochure de 48 pages consacrée à l'histoire de la ligne No 12, dernière ligne de tramway du réseau des TPG.

Plus de la moitié des 48 pages est consacrée à l'illustration, choisie avec soin. Les vues nous montrent la configuration des anciens quartiers, et la variété des véhicules ayant desservi cette ligne urbaine, suburbaine, interurbaine, vicinale et internationale comme se plaisent à le souligner les auteurs !

Nous reviendrons dans notre prochain numéro sur les traits marquant de cette ligne de tramway qui sort de l'ordinaire. Vous pouvez d'ors et déjà commander

des exemplaires de cette publication auprès de l'AGMT au prix de Fr 10.-- (+ port). Les membres AGMT bénéficient du prix préférentiel de Fr 8.-- (+ port). Une simple carte postale à notre adresse suffit, un bulletin de versement sera joint à notre envoi.

" LE TRAM A GENEVE "

Cet ouvrage de référence arrive lentement mais sûrement à épuisement. Notre Association en dispose encore d'un petit stock.

Que ceux qui voudraient encore l'offrir, ou le proposer à une de leurs connaissances, se hâtent de commander leur exemplaire.

Nous consentons à nos membres et lecteurs le prix spécial de Fr 70.-- (+ port).

" LES TRAMELOTS RACONTENT "

C'est aux Editions Zoë qu'est sorti en mai 1980 cet intéressant petit livre sur la vie et le travail des tramelots genevois dans la première moitié de ce siècle. Plusieurs anciens de la "CGTE" racontent, chacun à leur manière, leurs débuts dans l'entreprise, retracent la succession des jours, le réseau des relations et des connivences. Ce sont à la fois les souvenirs savoureux des contacts avec la clientèle, les aventures avec certains véhicules, mais aussi la lutte pour pouvoir assurer sa journée de travail, alors qu'un grand nombre de tramelots n'avaient que le statut de surnuméraire...

Une quinzaine d'illustrations complète cette attachante publication, complètement idéal du grand frère "Le Tram à Genève", attaché essentiellement au côté technique et historique des tramways genevois (comme se plaisent à le reconnaître les deux auteurs, Charles Jullier et Luc Weibel).

Prix en librairie : Fr 14.--. Les membres AGMT peuvent commander cet ouvrage à notre adresse à un prix préférentiel.

REVUES F A C S

No 156 (1979-VI) : Ce numéro débute sur une étude relative aux chemins de fer secondaires en Sardaigne, et précise les efforts de modernisation faits sur les lignes subsistantes. L'amateur de tramways trouve ensuite un article très bien illustré sur la désignation et le numérotage du matériel roulant sur les réseaux de tramways. La réalisation et les perspectives de la "Transversale Rive-Gauche" parisienne et un reportage sur l'inauguration de la ligne Nice/Vintimille - Coni précèdent les diverses nouvelles ferroviaires.

No 157 (1980-I) : Une illustration en couleur du "Panoramic-Express" du MOB en page de couverture annonce une brève présentation de cette nouvelle prestation de notre célèbre secondaire romand. Quarante deux pages sont ensuite consacrées à un secondaire breton, le chemin de fer de Chateaubriant à Erbray et extensions. Ensuite, les travaux de la ligne B du RER parisien constituent l'occasion de présenter les méthodes employées, puis une note accompagnée de deux croquis expose la configuration prévue du futur réseau de tramways à Strasbourg, dont le premier réseau (Gare Centrale - Illkirch/Graffenstaden) devrait entrer en service en 1987. Les nouvelles habituelles sur les réseaux secondaires, les tramways et les réseaux touristiques complètent ce numéro.

No 158 (1980-II) : Les mémoires d'un Roulant, mécanicien vapeur, puis conducteur d'autorails à la région EST jusqu'à sa retraite en 1959 nous apportent toute une série de souvenirs fort vivants. Les motrices "Peter-Witt" des tramways de Milan ont marqué une première époque de modernisation d'un grand réseau européen. En une quinzaine de pages, et autant de photos, on revoit l'avènement de ces véhicules incroyables qui assurent encore une grande part du trafic actuel du réseau milanais ! Vient ensuite le tour des chemins de fer l'île de Wight, de la ligne Ermont - Invalides dans Paris, de la RATP en 1979/80, puis des nouvelles brèves habituelles.

No 159 (1980-III) : La première partie d'une étude très fouillée sur les chemins de fer du Beaujolais occupe les 50 premières pages de ce numéro. On nous propose ensuite de visiter la maquette d'instruction du métro de Paris, puis on trouve les nouvelles brèves habituelles.

No 160 (1980-IV) : Avant la suite de l'étude approfondie sur les chemins de fer du Beaujolais, le VAL (Métro de Lille) dont la conception technique a déjà fait couler beaucoup d'encre est décrit au lecteur au moyen de plans, photos et schémas. Les nouvelles d'actualité sur les réseaux secondaires, les tramways et les lignes touristiques complètent ce numéro.

Chaque numéro peut être commandé au prix de FF 25.--, directement à la FACS (Fédération des Amis des Chemins de fer Secondaires), Secrétariat Général, 27 rue de Colombes, F-92600 ASNIERES.

" VOIES FERREES "

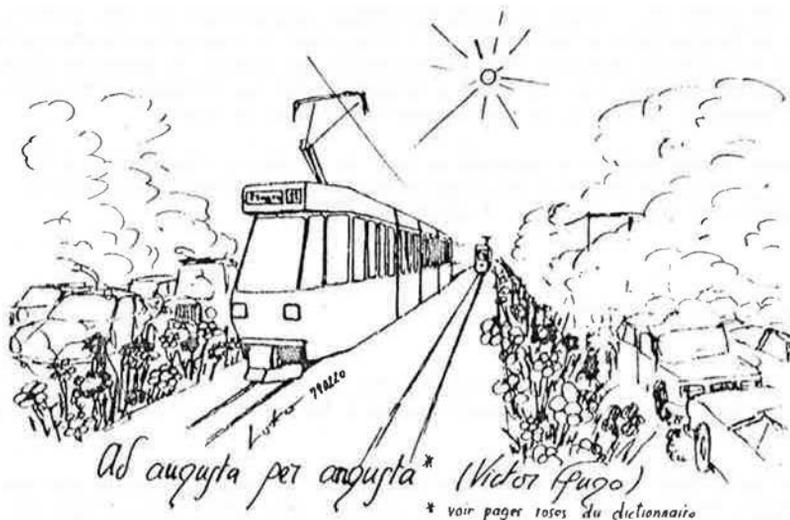
Le premier numéro de cette nouvelle revue ferroviaire en langue française, dont nous avons proposé la souscription à nos membres, vient de sortir de presse à fin septembre.

Nous félicitons les éditeurs de cette revue, fort impressionnante par son volume (104 pages) et son format (23 cm x 32 cm). Mais c'est surtout la place faite à l'illustration, dont la plus grande partie est en couleur et sur pleine page souvent, ainsi que la qualité de l'impression qui captiveront tous ceux qui auront "Voies Ferrées" entre les mains. Nous espérons que les prochains numéros de cette nouvelle publication bimestrielle tien-

dront leurs promesses....

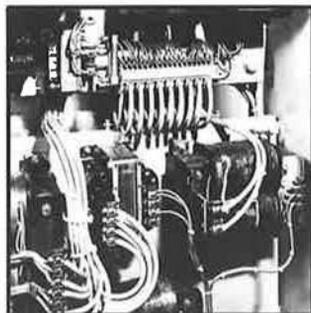
Dans ce premier numéro, citons en matière de grosse traction une étude sur les autorails Decauville dits "Nez de cochon", un reportage sur les compositions Z 6400, puis sur des essais du nouvel autorail X 2101, sur les tramways d'Amsterdam, le retour au charbon en RDA, des vapeurs sous le soleil en Turquie, l'histoire du chemin de fer Nyon - St Cergue - Morez (avec 34 illustrations !), le "come back" du rail aux USA. Du côté du modélisme, on traite du boom sur le HOm, de la réalisation d'une 71000, des décors à l'américaine, de la 242 AT de Fulgurex et enfin du magazine du I, du O, du HO et du N. Des nouvelles et informations diverses complètent ce numéro.

Que ceux qui veulent prendre le train (pardon, "Voies Ferrées") en route s'adressent à Presses et Editions ferroviaires, 28 rue Moyrand, F-38100 GRENOBLE. Le prix du numéro est de FF 25.--, l'abonnement annuel se monte à FF 115.--.

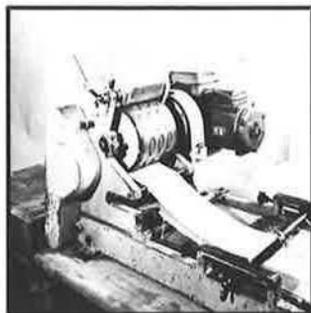
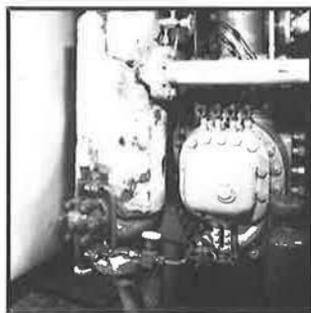
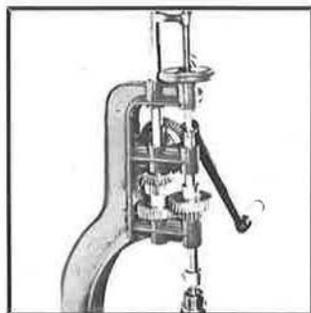
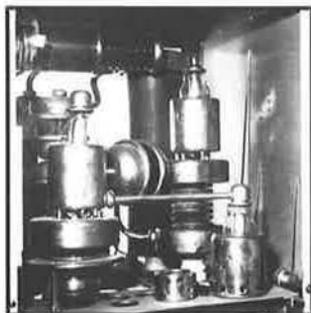




Services Industriels
de Genève

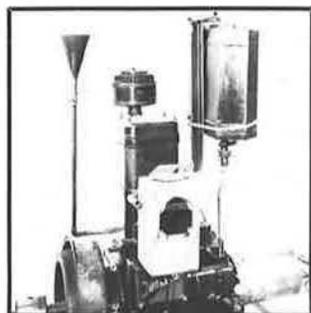


**EXPO
SITION**



**ASSOCIATION
POUR LE
PATRIMOINE
INDUSTRIEL**

API



**pont de la
machine
Genève**

**du 18 nov.
1980 au
14 fév. 1981**

**ouverture:
lundi - vendredi:
8-11.45 13.30-16.30
samedi: 9-12
dimanche: fermé**

ENTREE LIBRE

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 Bøegli, Marc Dietschy, Roland Kallmann,
Jean-Marc Lacreuze, René Longet, Eric Rahm, tous membres fondateurs de
l'AGMT.



A travers forêt à Sierne en 1956, Ce²/2 116

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.



DESSIN DE MICHEL DUCRET