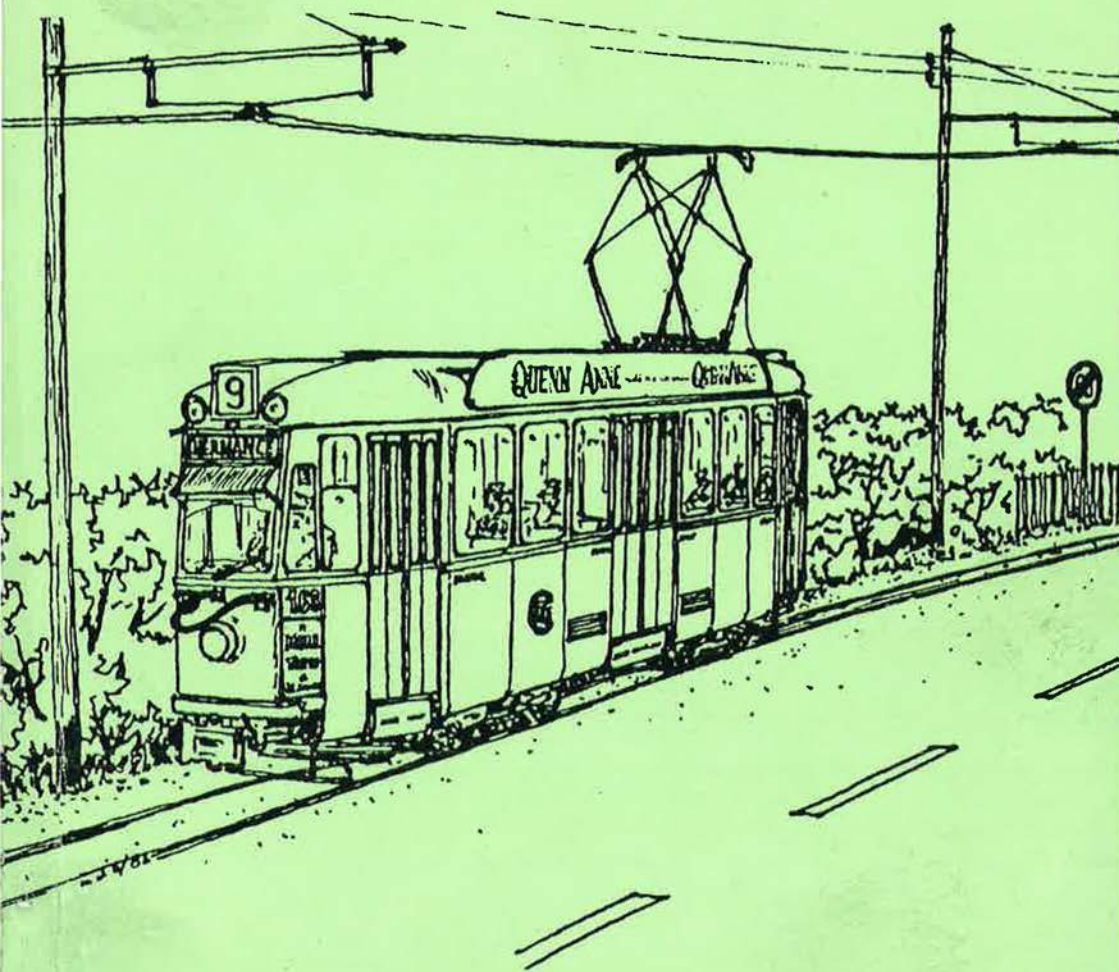


# LA PLATEFORME



**PERIODIQUE  
DE L'AGMT**

**No 25**



# LA PLATE-FORME

11 / 82

No 25

BULLETIN PERIODIQUE DE L'ASSOCIATION  
GENEVOISE DU MUSEE DES TRAMWAYS

## AU SOMMAIRE DE CE NUMERO :

- |  |         |
|--|---------|
| - Le Billet du Président                           | page 3  |
| - Nouveaux tramways pour Genève                    | page 5  |
| - Les nouveaux trolleybus articulés, série 651-674 | page 11 |
| - Genève, piste d'essais pour trolleybus...        | page 19 |
| - Inauguration de la ligne "E"                     | page 21 |
| - Dépôt provisoire "Carl-Vogt"                     | page 37 |
| - Si... ou le royaume du tramway à Genève !        | page 43 |
| - Potins d'ici et d'ailleurs                       | page 53 |
| - Communications                                   | page 71 |

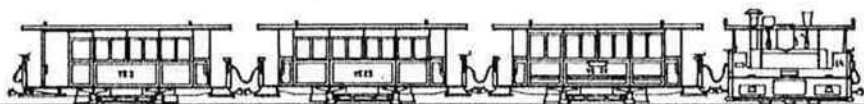


Les avis exprimés dans ce périodique n'engagent que la responsabilité de leurs auteurs.

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



- |                          |   |
|--------------------------|---|
| Rédaction                | : Nicolas MICHEL et Eric RAHM                             |
| Assemblage et expédition | : Luigi LAURI, avec la collaboration de membres bénévoles |
| Prix de vente au numéro  | : Fr 3.50<br>Compris dans la cotisation                   |





## LE BILLET DU PRÉSIDENT

Chers membres,

Le premier devoir d'un président est d'être connu. Or je suis certain que, en recevant la communication avec la présentation du nouveau Comité, une bonne majorité d'entre vous s'est demandée : "Lauri ? Bon, c'était le vice-président ! Mais qui est-il au juste ?".

Alors, voilà ! Luigi Lauri, dit Gino, 44 ans, expert en normalisation informatique de profession. Hobbies connus : chemin de fer, modélisme, voile. Membre de l'AGMT depuis sa fondation (mais pas membre fondateur !), résidant à Genève depuis 1970, membre du Comité depuis un certain nombre d'exercices, en premier lieu comme membre sans charge, puis comme vice-président. Des travaux sur le convoi préservé par notre Association, tirage et expédition du Bulletin, pas grande participation aux sorties-photos à cause de trop fréquents voyages professionnels. Langue maternelle : italien, langue professionnelle : anglais. C'est dire que la rédaction en français n'est pas ma spécialité...

Le second devoir d'un président est d'avoir un programme. Le mien est très simple : mettre une pierre sur les mauvais moments du passé, remettre sur rail les travaux d'entretien du convoi, élargir le plus possible la base des membres qui travaillent à Moillesulaz. Faire de Moillesulaz le centre de l'AGMT, un endroit où tous les membres se sentent les bienvenus, et où peuvent, dans les limites de leurs connaissances et préférences, venir travailler ou bavarder. Un endroit où continuer, peut-être avec un esprit différent, le travail excellent fait dans les années précédentes.

Bien entendu, un président ne peut rien faire sans un bon Comité. Le Comité que vous avez élu est efficace, bien rôdé. Les bavures éventuelles des années passées ont été éliminées. Le travail du Comité consiste en bonne partie à gérer, en communauté, et au delà des charges individuelles, l'Association dont il est au service. Cette partie du travail est mal-connue et souvent sous-estimée, mais certainement la plus importante. Et cette partie du travail est celle qui aide le plus le président, en lui fournissant l'appui dont il a besoin dans les décisions qu'il doit prendre.

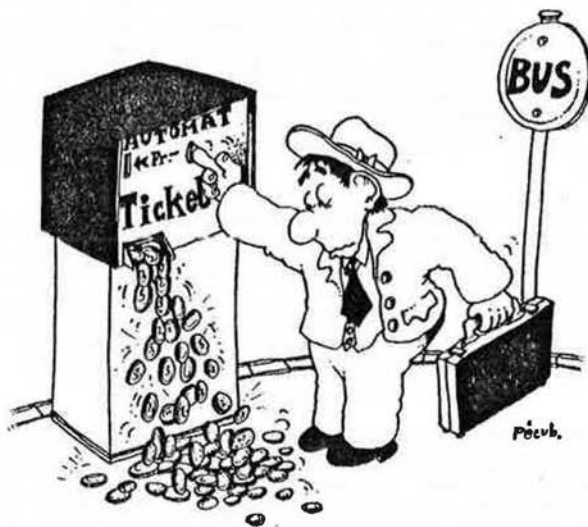
Un président pas trop mauvais, un bon comité, ne peuvent rien faire sans l'appui des membres. S'il est agréable de constater qu'une série de photos mise en vente est bien accueillie, qu'une sortie sur un réseau secondaire rassemble

de nombreux participants, il est encore plus réjouissant de voir que des tâches moins agréables et plus salissantes trouvent preneur...

A Moillesulaz, il y a de la peinture à décaper ou à appliquer, du laiton à polir, des vis à dévisser et à revisser, de l'herbe à faucher... Un programme formel sera publié dès la fin des vacances. En attendant, vous connaissez l'adresse de l'AGMT. Et mes numéros de téléphone sont 35.36.34 (professionnel) et 28.79.41 (privé).

Avec mes meilleurs messages.

Votre président :  
Luigi LAURI



LES SURPRISES DE LA PERCEPTION  
AUTOMATIQUE VUES PAR "PECUB" !

# NOUVEAUX TRAMWAYS

## POUR GENEVE

En service depuis 1950, le matériel tramway assurant l'important trafic de la ligne No 12 arrive à échéance d'amortissement, et surtout à bout de souffle...

Actuellement, le parc comprend 30 motrices de type Be 4/4 (série 701-730), 15 remorques d'origine (série B 301-315), 10 remorques issues de la transformation des motrices Be 4/4 ex-Lucerne (série 321-330) et 4 motrices de type Be 4/6 (série 795, 797-799) provenant du réseau d'Aachen. Ce matériel a assuré en 1980 près de 1'250'000 km, et transporté près de 18'500'000 voyageurs !

Le principe du maintien du rail sur cet important axe des TPG (1/4 du trafic total) étant acquis depuis quelques années, les responsables se sont penchés sur le renouvellement du matériel roulant. En 1972 déjà, la Be 4/6 108 du Birseckbanh (BEB, plus tard BLT) avait été testée sur le rail genevois. En 1978, ce fut au tour de la Be 4/6 202 des Transports de Bâle-campagne (BLT), accompagnée de la remorque B 1447 des Tramways municipaux de Bâle (BV) de donner le goût du tramway moderne aux usagers des TPG...

Suite à ces expériences, un cahier des charges fut adressé aux principaux constructeurs européens, les TPG accordant une importance particulière à :

- la notion de confort (accès aisé, avec plancher le plus bas possible, ventilation forcée...)
- la possibilité de desserte du réseau actuel, ainsi que de la prolongation vers le Bachet-de-Pesay et les Palettes
- l'adaptation possible à une exploitation souterraine, avec quais centraux sur une nouvelle ligne en direction de Meyrin
- la possibilité d'une transformation en véhicule bi-directionnel.

Courant 1980, les TPG limitaient leur choix aux véhicules suivant qui allaient faire l'objet d'une estimation plus poussée :

- "Tram 2000" de Schindler/Schlieren
- "Tram 2000" des mêmes constructeurs, avec plancher abaissé au niveau de l'articulation
- Stadtbahn "M" de ACMV, sous licence Düwag

- Stadtbahn "M" du même constructeur, avec plancher surbaissé entre les deux bogies extrêmes, et recours à un bogie médian miniature dérivé du bogie ACMV pour le transport des wagons à voie normale sur les réseaux métriques.

Les avantages et les inconvénients de ces candidats furent soigneusement analysés, et la décision resta longtemps incertaine. Fin janvier 1982, le Conseil d'administration des TPG décida de porter son choix sur le véhicule ACMV/Düwag avec plancher surbaissé, en exigeant toutefois la livraison d'un véhicule de pré-série devant être testé quelques mois avant que le solde de la série soit commandé, soit 46 véhicules.

Pour certains qui reprochent au projet ACMV de n'exister que sur le papier, les TPG font preuve d'une audace téméraire qui pourrait coûter cher à la crédibilité des transports publics si ce véhicule ne devait pas donner satisfaction à cause de l'originalité de sa conception. Pour d'autres, par contre, les TPG ont eu le courage de soutenir une entreprise romande faisant un gros effort d'originalité pour présenter un véhicule offrant des avantages indéniables au niveau de l'échange des passagers aux arrêts.

#### LE NOUVEAU VEHICULE

Long de 21,9 mètres, ce nouveau véhicule articulé à deux éléments est de type Be 4/6. La partie mécanique est construite par les Ateliers de constructions mécaniques de Vevey (ACMV), sur la base d'une licence Düwag, et comporte deux bogies monomoteurs Düwag et un bogie porteur ACMV. L'équipement électrique de traction à hacheur avec contrôle électronique de la marche et du freinage est fourni par Brown, Boveri & Cie, Baden (BBC). Il correspond à celui du "Tram 2000" zurichois.

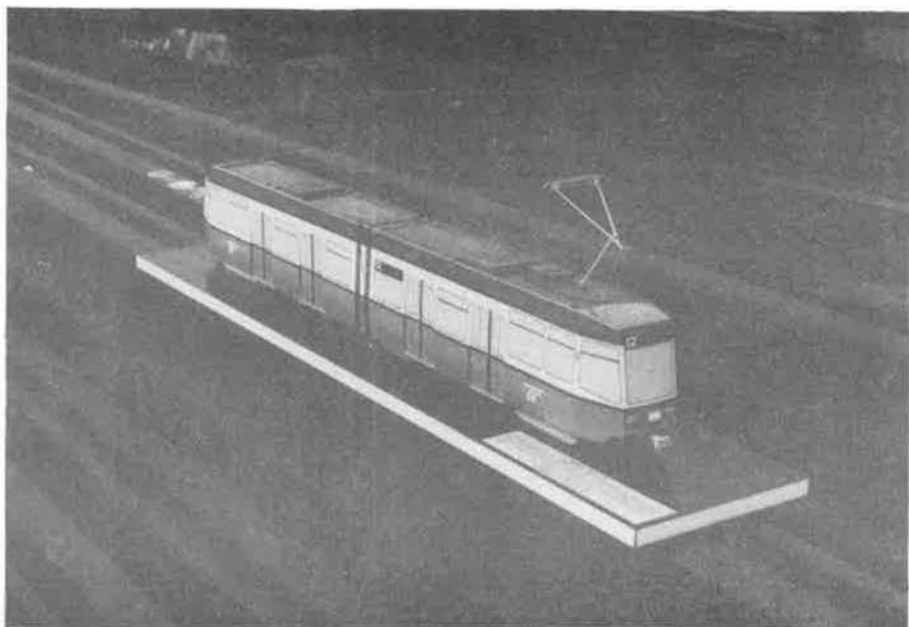
Ce tramway articulé présente deux particularités essentielles :

- 1) il est asymétrique, le bogie porteur médian étant placé sous la première caisse, et non sous l'articulation, ce qui permet une meilleure inscription dans les courbes, malgré la largeur de la caisse portée à 2,30 mètres (largeur standard en Suisse : 2,20 mètres).
- 2) le recours à un bogie médian miniature qui permet d'abaisser le niveau du plancher entre les deux bogies moteurs à 48 cm du sol (!).

Cette seconde caractéristique constitue en fait une nouveauté de portée mondiale puisqu'aucun constructeur n'a encore osé proposer une telle solution. Les quatre portes d'accès étant toutes placées dans cette section centrale permettant un emmarchement particulièrement aisé, l'échange des voyageurs devrait en être facilité. Cette conception a été rendue possible grâce au recours à un bogie miniature développé par ACMV, bogie dont les roues n'ont que 360 mm de diamètre !

A l'intérieur du véhicule, deux marches donnent accès aux compartiments se trouvant au dessus des bogies moteurs où le plancher conserve une hauteur conventionnelle de 870 mm au dessus du sol. Cette différence de niveau risque d'être un des points négatifs pour l'utilisateur en cas de forte affluence





EN HAUT : Maquette des futures compositions Be 4/6 Düwag/ACMV pour les TPG. On distingue nettement l'abaissement du niveau de la partie centrale.  
(Photo F. du PAN)

EN BAS : Nouveau trolleybus série 651-674 en service sur la ligne 2. Petit-Lancy, 8.7.82.  
(Photo E. RAHM)





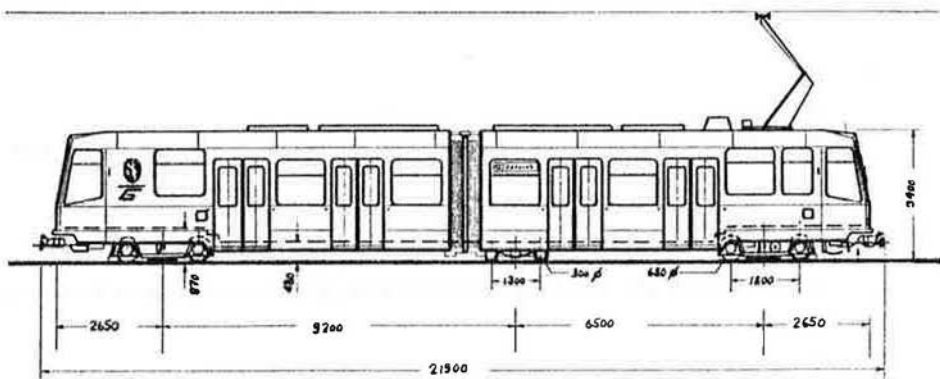
dans le véhicule.

La caisse est conçue de manière à permettre une transformation sans problème en véhicule bi-directionnel, ce qui pourrait s'avérer judicieux en fonction du développement futur du réseau genevois.

Une première motrice prototype a été commandée à fin mars 1982, livrable en février 1984. Elle sera testée durant 6 mois sur la ligne No 12. A l'issue de ces essais, et s'ils se révèlent entièrement satisfaisants, il est prévu de commander le solde de la série, soit 45 compositions, pour livraison entre 1986 et 1988.

Dès cette date, la ligne No 12, prolongée jusqu'aux Palettes, serait exploitée exclusivement au moyen de compositions circulant en double-traction.

Eric RAHM





DESCRIPTION TECHNIQUE

1. Caractéristiques principales

Longueur hors-tout	21,90	m
Largeur hors-tout	2,30	m
Hauteur de la caisse au-dessus du rail	3,40	m
Hauteur du pantographe abaissé au-dessus du rail	3,60	m
Hauteur du plancher au-dessus du rail :		
- sur les 2/3 de la voiture	480	mm
- aux extrémités	870	mm
Distance entre pivots des boggies	6,50 / 9,20	m
Poids du véhicule à vide	27,50	t
Poids du véhicule en charge	40,50	t
Vitesse maximum	60	km/h

2. Capacité

Nombre total de places	170
Nombre de places assises	53

3. Accès

4 portes larges, hauteur du plancher au-dessus du rail	480	mm
---	-----	----

4. Construction de la partie mécanique

Ateliers de constructions mécaniques de Vevey / Düwag.

Véhicule articulé de grande capacité avec plancher surbaissé à tous les accès.

Boggies monomoteurs Düwag et boggie porteur Vevey.

5. Construction de la partie électrique

Brown, Boveri & Cie, Baden.

Équipement électrique de traction à hacheur avec contrôle électronique de la marche et du freinage.

Freinage électrique à récupération et rhéostatique.

Puissance unihoraire : 2 x 138 kW.

# LES NOUVEAUX TROLLEYBUS

## ARTICULES

### SERIE 651 - 674

De manière à renforcer la capacité de transport de son parc de trolleybus, les Transports Publics Genevois acquièrent actuellement une nouvelle série de vingt-quatre véhicules articulés. Ils sont destinés à remplacer peu à peu les anciennes voitures à deux essieux, et, par conséquent, à permettre d'améliorer l'attractivité des lignes 6 et 7.

Les nouvelles unités présentent de notables améliorations par rapport à celles de la série précédente 631 à 648, tant au point de vue technique que du point de vue accessibilité et informations des voyageurs.

#### 1 - PARTIE MECANIQUE

Deux longerons et des traverses en acier forment la structure du châssis fabriqué par Saurer, l'ensemble étant soudé électriquement. Cette construction du châssis lui garantit une longévité accrue et permet de loger facilement les appareils électriques.

Des freins à disques équipent l'essieu avant, alors que des freins à tambours sont montés sur les deux ponts moteurs.

Chaque essieu comprend une suspension pneumatique à 4 soufflets et 4 amortisseurs.

La servo-direction fonctionne avec l'air comprimé fourni par le compresseur du véhicule. Cette direction assistée est particulièrement maniable et devient efficace dès que la pression d'air est suffisante.

#### 2 - CARROSSERIE

La carrosserie Hess, de Bellach (Soleure), construit la caisse, entièrement en aluminium, et aménage l'intérieur des véhicules.

#### 3 - EQUIPEMENT ELECTRIQUE

B B C-Sécheron a conçu et réalisé l'équipement électrique des nouveaux trolleybus. Le câblage des véhicules et le montage des appareils électriques se font aux ateliers de Sécheron à Genève.

Alors que sur les précédents trolleybus no 631 à 648, l'effort de traction

s'appliquait sur un seul essieu (le médian), sur les nouveaux il se voit réparti sur deux essieux (le médian et l'arrière). Ce principe doit permettre d'obtenir une meilleure stabilité du véhicule articulé lorsque les chaussées sont glissantes, en particulier sur la neige.

3-1- Alimentation en 600 V : Le courant est capté à la ligne aérienne par des perches en fibre de verre. Avant d'alimenter le circuit principal, il passe par les contacteurs principaux et le pont redresseur d'entrée qui permet au véhicule de fonctionner quelle que soit la polarité des lignes aériennes. Ces éléments sont placés dans les deux blocs visibles sur la toiture. Cette dernière supporte également le parafoudre, situé entre les deux bases de perche, protégeant l'appareillage contre les surtensions d'origine extérieure.

3-2- Régulation de l'effort de traction: Les deux moteurs de traction, alimentés en parallèle, ont leur effort de traction réglé par un hacheur à commande électronique. Le conducteur dispose d'interrupteurs permettant de limiter de moitié le courant maximum admis lorsque les conditions l'exigent ou de tractionner, à demi-puissance également, avec le moteur de l'essieu médian uniquement. Ce dernier fonctionne toujours seul lorsque la marche arrière est sélectionnée à l'inverseur.

3-3- Freinage électrique: Les nouveaux trolleybus ne possèdent plus, comme auparavant, le frein électrique rhéostatique qui utilisait le moteur en génératrice lors de la phase de freinage. En effet, de manière à diminuer le prix de l'appareillage et de simplifier la schématique du véhicule, un ralentisseur électrique " T E L M A " agissant sur l'arbre moteur de l'essieu arrière remplace le système conventionnel. Cet élément, semblable à ceux en fonction sur de nombreux autobus, doit être alimenté par le courant d'asservissement délivré par les batteries ( 24 V).

3-4- Auxiliaires: Un groupe auxiliaire comprenant un moteur 600V entraînant, à l'aide de courroies, un alternateur et un compresseur, fournit l'air comprimé et le courant de charge batterie nécessaire au fonctionnement du véhicule.

3-5- Asservissement: Les batteries délivrent la tension de 24V alimentant les différents relais et les bobines des contacteurs.

3-6- Chauffage: Cinq corps de chauffe, alimentés en 600V, permettent de chauffer le véhicule. Il est possible de les faire débiter leur demi ou leur pleine puissance.

Le dégivreur compte deux positions différentes de chauffage également, et, de plus, son ventilateur peut être enclenché seul pour mettre en circulation de l'air frais.

3-7- Marche de secours: Il s'agit d'un moteur V W à essence entraînant un alternateur. Le courant fournit par ce groupe, après être redressé, alimente directement le moteur de traction de l'essieu médian et le groupe auxiliaire lorsque la vitesse atteint environ 25 Km/h : tout ceci sans utiliser le hacheur et l'électronique de commande. Le groupe possède sa propre électronique de commande. Il suffit de placer l'interrupteur principal sur " Secours " pour démarrer le moteur thermique, et de plus, une position "Compresseur" permet d'alimenter le groupe auxiliaire seul lors de l'arrêt ou de la marche sur l'erre.



EN HAUT : Course d'essai du trolleybus MERCEDES/BBC SECHERON à Genève. Place Neuve, hiver 1982.

(Photo N. MICHEL)

EN BAS : Trolleybus TL de pré-série No 721 en essai au dépôt de Prélaz en décembre 1981. La remorque No 903 est destinée à simuler la charge.

(Photo N. MICHEL)







#### 4- AMENAGEMENT DU VEHICULE

Le véhicule compte, comme les autres voitures articulées des T P G, quatre portes. Néanmoins, les nouveaux trolleybus sont équipés d'une porte large également à l'avant, donnant accès à une plate-forme plus étendue qu'habituellement, de manière à rendre plus fluide la montée et la descente des voyageurs en service urbain.

Les sièges, bien qu'identiques, sont disposés quelque peu différemment que dans les véhicules de la série 631 à 648, ceci de manière à obtenir une meilleure utilisation de la place disponible pour les voyageurs restant debout en particulier.

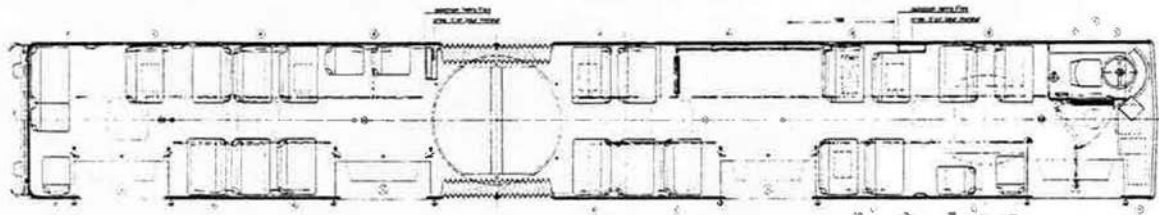
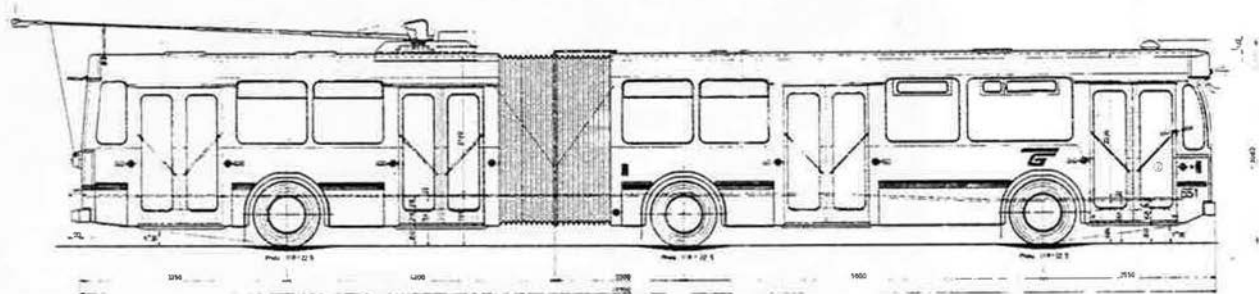
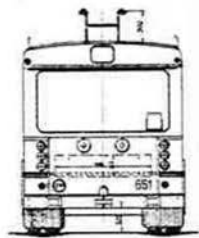
L'information des voyageurs a été aussi améliorée. Des indicateurs de lignes et de destinations, éclairés par des tubes fluorescents, apparaissent à l'avant de la voiture et latéralement entre la première et la deuxième porte. Ils sont identiques à ceux des autobus récents des séries 241 à 262 et 131 à 157. Un indicateur de ligne est également monté à l'arrière. A l'intérieur, face à la deuxième porte, des schémas de lignes sont placés dans la continuité des tubes fluorescents éclairant le compartiment des voyageurs. Pour les numéros et les schémas de lignes, une couleur spécifique est associée à chaque relation.

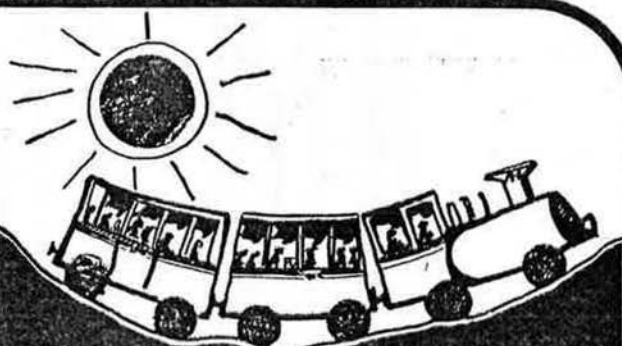


5 - CARACTERISTIQUES DES TROLLEYBUS ARTICULES SERIE 651 A 674

- Longueur hors - tout :	17,82 mètres
- Largeur hors - tout :	2,5 mètres
- Hauteur (sans les perches) :	3,1 mètres
- Empattement avant :	5,6 mètres
- Empattement arrière :	6,2 mètres
- Rayon de balayage extérieur hors-tout :	11,6 mètres
- Rayon de balayage intérieur hors-tout :	4,6 mètres
- Garde au sol minimum :	180 mm
- Poids à vide :	14,93 Kg
- Poids total :	26,00 Kg
- Tension nominale à la ligne :	600 Volts
- Courant maximum (pour les deux moteurs) :	550 Ampères
- Puissance unihoraire par moteur :	106 Kw à 1522t/min
- Démultiplication totale d'un pont moteur :	1 : 10,98
- Couple maximum d'un pont moteur :	9000 daN
- Accélération maximale :	1,3 m / s <sup>2</sup>
- TELMA type CC160 , décélération pour 26 tonnes :	1,3 m / s <sup>2</sup>
- Vitesse maximale :	60 Km / h
- Nombre de places assises :	44 + 1
- Nombre de places total :	145
- Année de livraison :	651 à 669 : 1982 670 à 674 : 1983

# Trolleybus articulés série n° 651 à 674





# Prenez congé de votre voiture Evadez-vous en train

été comme hiver  
le chemin de fer  
Nyon, St-Cergue  
Morez  
vous conduit

en toute sécurité  
vers le grand  
air, la détente  
et le sport.

Télesiège Archette-Barillette  
Téléskis de St-Cergue et la Givrine  
Téléskis de la Dôle

**NSCM**

# GENEVE :

## PISTE D'ESSAIS

### POUR TROLLEYBUS...

BBC-Sécheron fournit actuellement l'équipement de plusieurs séries de trolleybus. Une nouvelle halle de montage des trolleybus permet d'équiper simultanément trois véhicules articulés.

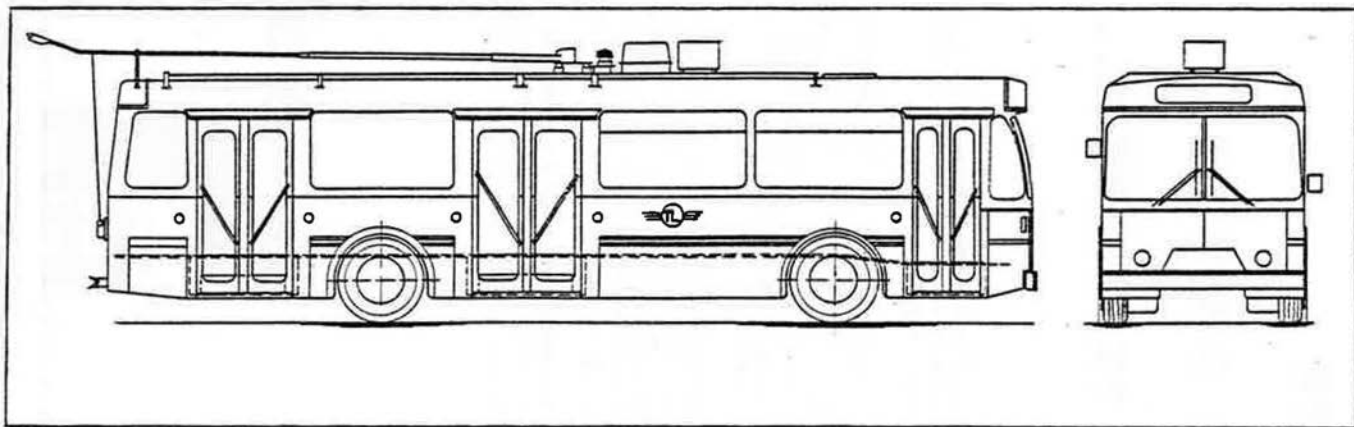
Outre les 24 trolleybus destinés aux TPG, BBC-Sécheron livrera dès cet été 19 unités à deux essieux aux TL. Un prototype de cette série, sorti l'automne passé, a déjà circulé à Genève lors de courses d'essais. Il s'agit de véhicules ayant un appareillage électrique semblable à celui des nouveaux trolleybus genevois, et équipés d'un moteur électrique puissant permettant la traction de remorques.

De plus, au début du dernier hiver, un prototype original circula également à Genève. En effet, Mercedes a acheté à BBC-Sécheron un équipement électrique de manière à présenter un trolleybus dans différentes villes et expositions, avec l'intention de décrocher des commandes. D'ores et déjà, trois véhicules de ce type ont été acquis par les "Bergen Sporvei" en Norvège.

Signalons que le prototype est venu à Genève pour réaliser des essais, mais il fut monté chez FBW à Wetzikon. Cette dernière maison réalise les aménagements nécessaires dans la partie mécanique pour placer les appareillages électriques.



TROLLEYBUS DES TRANSPORTS PUBLICS LAUSANNOIS SERIE 721 à 740



# INAUGURATION

## DE LA LIGNE "E"

Le déplacement, dès 1982, du Palais des Expositions de Genève du quartier de Plainpalais au Grand-Saconnex posait aux TPG le problème de la desserte de cet important complexe.

En effet, si lors de l'ouverture au public de grandes expositions comme le Salon de l'Auto, ou le Salon des Arts ménagers, une desserte par navettes spéciales entre la gare de Cornavin et le Palais des Expositions pourrait se concevoir, il n'en serait pas de même pour toute une série de manifestations de moindre importance, ou durant les périodes de montage et de démontage avec un important trafic de main d'oeuvre nécessitant une desserte régulière offrant de bonnes correspondances avec l'ensemble du réseau des TPG tout au long de la journée.

C'était d'ailleurs aussi un vœux de la commune du Grand-Saconnex de voir le trafic privé limité au strict nécessaire, afin de préserver la localité d'une circulation et d'un stationnement anarchiques, en offrant la possibilité à chaque visiteur, exposant ou ouvrier la possibilité d'atteindre le nouveau Palais des Expositions et des Congrès par une ligne de transport public pratique et bien desservie.

C'est ainsi que les TPG se sont penchés sur leur planche à dessins, et ont tracé une nouvelle ligne E entre la place Neuve, Bel-Air, Cornavin, Vermont, la place des Nations, le village du Grand-Saconnex et le Palais des Expositions.

Ils en ont profité pour réorganiser le trafic sur les lignes F et O qui conservent leur mission bien spécifique, soit la desserte de Ferney par la ligne F et celle des institutions internationales par la ligne O.

Vendredi 15 janvier 1982, les TPG conviaient autorités et services concernés à l'inauguration de leur nouvelle ligne. Deux nouveaux autobus articulés FBW de la série 131-147 quittaient la Jonction à 1030 h pour parcourir dès la place Neuve la nouvelle ligne.

C'est aux accents martiaux de la Fanfare "L'Amicale" des TPG que les autobus pavoisés stoppent au nouveau terminus "Grand-Saconnex Expo", à proximité immédiate des entrées du nouveau Palais. Madame Denise Kessler, Maire du Grand-Saconnex, assistée par Monsieur le Conseiller d'Etat Guy Fontanet et

Monsieur René Helg, Président du Conseil d'administration des TPG, procède alors à la coupe du traditionnel ruban rouge et jaune donnant voie libre aux véhicules de la ligne E.

Toute l'assistance est alors conviée à se rendre dans l'une des salles de conférence du nouveau bâtiment pour écouter les trois conférenciers prévus au programme des festivités, et dont nous vous rapportons les paroles ci-après.

Cette partie officielle étant terminée, un apéritif réunit tous les invités, chacun se réjouissant de ce nouveau jalon marquant un renouveau prometteur des transports publics genevois, que ne démentent pas les 81'844'000 usagers de 1981 !

Eric RAHM

## L I G N E **E** : 4 4 A N S D ' H I S T O I R E

- 1938 Quai de la Poste - Bernex - Laconnex - Cartigny - Chancy
- 1950 Rive - Bernex - Laconnex - Cartigny - Chancy
- 1961 Création de la ligne "K" qui dessert Aire-la-Ville et Avully  
Création de la ligne "L" qui dessert Lully - Soral et Avusy  
Ces deux lignes complètent la ligne "E" et permettent une meilleur service de la Champagne genevoise.
- 1963 Rive - Bernex - Laconnex - Cartigny - Avully - Chancy  
La ligne "K" est limitée à Cartigny.
- 1974 Quai de la Poste - Bernex - Laconnex - Cartigny - Avully - Chancy
- 1975 Quai de la Poste - Confignon - Lully - Laconnex - Cartigny - Chancy  
Création de parcours combinés "E-K" (Quai de la Poste - Bernex - Aire-la-Ville - Cartigny - Avully - Chancy) et "E-L" (Quai de la Poste - Confignon - Lully - Laconnex - Soral - Avusy).
- 1979 Suppression de la ligne "E", remplacée par les lignes "K" (Quai de la Poste - Bernex - Aire-la-Ville - Cartigny - Avully - Chancy) et "L" (Quai de la Poste - Confignon - Lully - Laconnex - Soral - Avusy).
- 1982 Place Neuve - Bel-Air - Cornavin - Vermont - place des Nations - Grand-Saconnex - Palais des Expositions



INAUGURATION DE LA LIGNE E - 15 JANVIER 1982

Allocution de M. René Helg, président du conseil d'administration TPG

---

Monsieur le Conseiller d'Etat,  
Madame le Maire du Grand-Saconnex,  
Mesdames et Messieurs,

Il m'appartient, en ma qualité de président des TPG, de donner quelques indications techniques sur la ligne que nous inaugurons aujourd'hui.

Pour desservir le nouveau Palais des Expositions avec les moyens dont ils disposaient, les TPG pouvaient offrir les services de la ligne F qui relie le Grand-Saconnex à Cornavin, en passant par Montbrillant et la place des Nations, et dont le terminus est Ferney.

Les visiteurs du Palais auraient cependant dû descendre à l'arrêt du Grand-Saconnex, soit à quelque 400 mètres de l'entrée principale du Palais, ce qui n'eût été guère agréable les jours de pluie, de neige ou de bise. Mais, surtout, le transbordement des personnes venant de la rive gauche par d'autres lignes n'était pas favorable.

Les TPG ont donc étudié une autre solution, de manière à offrir une liaison directe entre les principales lignes de la rive gauche (c'est-à-dire les lignes 12 et 2-22) et l'entrée même du Palais.

L'opération n'était pas aussi simple qu'on pourrait le supposer. Il fallut tout d'abord choisir des points de correspondance permettant aux autobus de stationner sans gêner les voitures des autres lignes, d'une part, et, d'autre part, le trafic privé. On opta pour un terminus à la place Neuve, en bordure des refuges de la ligne 12, à quelques mètres des arrêts des trolleybus de la ligne 3, au bas de la Treille. Pour accueillir les voyageurs de la ligne 2-22, la ligne E passe à Bel-Air. Elle s'arrête naturellement devant la gare de Cornavin. A Montbrillant, il parut indiqué de suivre le tracé de la ligne O par les rues du Fort-Barreau et du Vidollet, pour reprendre, à la place des Nations, le tracé de la ligne F jusqu'au Grand-Saconnex. Sur la place du village, les voitures obliquent en direction de l'entrée principale du Palais des Expositions, où elles font demi-tour pour redescendre en ville par le même cheminement.

La ligne est entièrement comprise dans le réseau urbain. La course coûte donc fr. 1. -, conformément au tarif qui n'a plus été réajusté depuis 1976.

Les services auront lieu quotidiennement, de 06 h 00 du matin à minuit, à des fréquences de 10 minutes aux heures de pointe, de 15 minutes aux heures creuses et de 20 minutes après 20 h 00.

Par la nouvelle ligne, le centre de la ville se trouve à moins de 20 minutes du Grand-Saconnex, avantage que les habitants de la région apprécieront.

Il va sans dire que, lors de manifestations de grande envergure, une navette reliera Cornavin au Palais par le chemin le plus direct, tandis que d'autres navettes assureront les transports entre les parkings de Balexert et de Zimeysa et le Palais. Pour désigner la nouvelle ligne, nous avons choisi la lettre "E".

Mais il ne suffit pas de tracer une ligne sur un plan et d'étudier son horaire pour que l'opération puisse être lancée du jour au lendemain. D'autres travaux, et non des moindres, ont occupé la direction des TPG. Le parc des véhicules étant entièrement engagé, il fallut acquérir de nouveaux autobus. Fort heureusement, les TPG devaient remplacer 45 voitures qui avaient fait leur temps. S'il fut donc aisé d'augmenter la commande de 6 unités, il fut plus compliqué de disposer de fonds supplémentaires pour les payer. Les pouvoirs publics ont bien voulu nous accorder les crédits nécessaires, et nous les en remercions vivement.

Il restait encore un problème non négligeable à résoudre : l'engagement de conducteurs supplémentaires. Pour exploiter les services de la ligne E, ce sont 7 nouveaux agents qui ont dû être formés. Or, malgré les conditions faites aujourd'hui au personnel, il est ardu de recruter de jeunes employés qui répondent aux exigences de la profession, et qui acceptent de se plier aux inconvénients réels d'un horaire de travail irrégulier.

Ces obstacles ont été surmontés, et la ligne E, qui s'ouvre le lundi 18 janvier 1982, connaîtra, nous l'espérons, un plein succès. Tout a été mis en oeuvre à cet effet, même la gratuité sur la ligne E pendant la journée inaugurale.

Soulignons encore que les TPG ont profité de cette modification du réseau pour améliorer la desserte du secteur compris entre Cornavin, la place des Nations, les organisations internationales, le Grand-Saconnex et Ferney : la ligne F passera prochainement par l'avenue Appia dès que les travaux nécessaires entrepris à la route de Montbrillant seront terminés.

Nous n'ignorons pas, Madame le Maire, les soucis que vous ont causés les grands travaux entrepris sur votre commune dans l'intérêt de l'ensemble de la collectivité genevoise.

Les TPG vous apportent aujourd'hui une modeste compensation : vos administrés pourront plus aisément gagner le centre de la ville et, lors des grandes manifestations du nouveau Palais des Expositions, notre nouvelle ligne incitera les visiteurs - du moins nous l'espérons - à renoncer à leur voiture et à ne pas encombrer les rues et chemins du Grand-Saconnex.

La ligne que nous inaugurons aujourd'hui marque une nouvelle étape dans la réalisation du vaste programme de développement que les TPG ont mis sur pied.

Au cours des 6 dernières années, le nombre de nos clients a augmenté de 19,5 %. En 1981, nous avons transporté quelque 81 millions de voyageurs, soit 3.800.000 de plus que l'an dernier.

Pour faire face à ces tâches nouvelles, offrir un réel confort aux voyageurs, assurer des services plus réguliers, plus attractifs, nous avons commandé 51 autobus et trolleybus articulés de 150 places, dont une dizaine sont déjà livrés. Nous avons mis au point un programme de régulation centralisée du trafic, qui s'appliquera dès l'automne 1983. Dans quelques jours, notre conseil d'administration décidera de l'achat de 46 motrices destinées à remplacer les convois de la ligne 12 dès 1985.

En mars prochain, nous ouvrirons un dépôt provisoire de trolleybus dans l'ancien palais des expositions, car la place manque à la Jonction pour parquer et entretenir les nouvelles voitures.

Enfin, cette année encore, nous souhaitons voir le Grand Conseil voter les crédits nécessaires à la construction du dépôt du Bachet de Pesay.

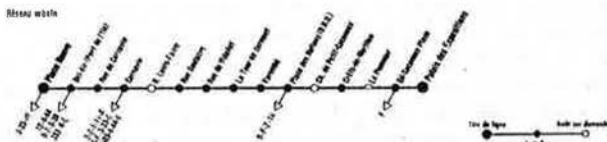
Grâce à l'aide des pouvoirs publics, la population genevoise bénéficiera enfin, dans les années qui viennent, de transports en commun comparables à ceux des autres grandes villes de Suisse.

15 janvier 1982



Place Neuve - Cornavin - Vidollet - Place des Nations  
Grand-Saconnex - Palais des Expositions

E



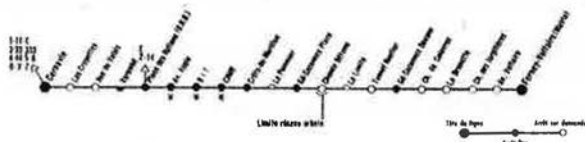
Fréquences de passage

heures	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	1
Lundi au vendredi				10 min.					15 min.						10 min.		15		20 min.			
Samedi									15 min.										20 min.			
Dimanche				30 min.					15 min.										20 min.			



Cornavin - Grand-Saconnex - Ferney

F



Fréquences de passage

heures	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	1
Lundi au vendredi				20 min.					30 min.								20 min.		60 min.			
Samedi									30 min.										60 min.			
Dimanche				60 min.					30 min.										60 min.			

La desserte de ces arrêts sera assurée dès l'achèvement des travaux de réfection de la route du Grand-Morillon.



Place du Lac (Molard) - Vidollet - Place des Nations - OMS

O

La ligne O n'est exploitée que du lundi au vendredi



Fréquences de passage

heures	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	1
Lundi au vendredi				10	7-8 min.				10 min.						7-8 min.							



EN HAUT : Le 15.1.82, la ligne E était officiellement inaugurée par Mme Kessler, Maire du Grand-Saconnex, et Messieurs Helg et Fontanet, grands "patrons" des TPG. (Photo F. du PAN)

EN BAS : Dès le 18.1.82, les autobus de la nouvelle série 131-147 desservait la nouvelle ligne. Palexpo, 6.2.82. (Photo E. RAHM)





INAUGURATION DE LA LIGNE E - 15 JANVIER 1982

Allocution de Mme Denise Kessler-Nicolet, maire du Grand-Saconnex

---

Monsieur le Conseiller d'Etat,  
Monsieur le Président,  
Mesdames et Messieurs,

Qu'il me soit tout d'abord permis de vous dire tout le plaisir que j'ai eu à faire avec vous ce nouveau parcours de la ligne E, place Neuve - Grand-Saconnex. Voyage inaugural avec passagers modèles, bien sûr - mais je ne doute pas que les usagers journaliers et occasionnels seront, eux aussi, satisfaits de cette nouvelle voie de communication mise à leur disposition.

C'est le 4 février 1875 que, pour la première fois, le Conseil municipal du Grand-Saconnex prit connaissance d'un projet de chemin de fer devant relier Genève à Ferney. La vapeur régnait en maître à cette époque, mais, comme aujourd'hui, tout projet était l'objet de discussions passionnées. En puisant dans l'important ouvrage de l'historien Eugène-Louis Dumont consacré à l'Histoire du Grand-Saconnex, je trouve cette phrase significative : "Le projet de la ligne de Ferney devait faire couler beaucoup d'encre et paraît avoir agité les esprits".

Finalement, le Conseil municipal de la ville de Genève approuva le projet de la création de la ligne Genève-Ferney et Genève-Châtelaine le 22 octobre 1889 et c'est le 15 mai 1890 que la ligne Chantepoulet - Ferney, dont le parcours représentait 9 km, fut inaugurée.

En 1893, il fut procédé aux premiers essais d'éclairage et de traction électrique.

Le 11 août 1899 fut constituée la CGTE. Pendant plus d'un demi-siècle les tramways électriques seront utilisés par les habitants du Grand-Saconnex pour leur plus grande satisfaction.

Pour terminer ce bref historique des transports publics dans notre commune, je citerai encore trois dates :

Le 9 mai 1928, le Conseil municipal prend un arrêté appuyant une démarche faite par l'Association des communes de la rive gauche afin de permettre aux citadins de se rendre plus facilement à la campagne. Cette démarche est engagée auprès de la CGTE dans l'intention d'obtenir des billets du dimanche.

Le 27 novembre 1929, la Compagnie Jura-Salève, assurant un service d'autobus Genève-Cointrin, demande une subvention. Une somme de fr. 300. - est accordée eu égard aux habitants du Pommier.

Le 4 février 1937, la CGTE propose de remplacer le tramway par un autobus.

C'est donc pratiquement 45 ans plus tard que nous inaugurons la ligne E, 3ème ligne à desservir le Grand-Saconnex si l'on veut bien admettre que la ligne O dessert une partie des Crêts. C'est dire aussi le développement rapide et important qu'a vécu notre commune placée sur des voies de communications importantes et, de ce fait, à grand trafic.

Aujourd'hui, les différences entre citadins et campagnards se sont estompées, particulièrement dans notre République. Les communes périphériques distribuent chaque jour leur population vers le centre ou les zones industrielles et cette migration quotidienne crée pour tous le même besoin de moyens de transport rapides et bien pensés.

C'est pourquoi lorsque, il y a quelques années, le parcours de la ligne F a été raccourci, non seulement les autorités, mais aussi les habitants, particulièrement ceux de la Tour, vous avaient exprimé leur désappointement. Il est donc évident que la création de cette nouvelle ligne représente une nette amélioration en mettant non seulement le centre ville, mais aussi la place Neuve et de nouvelles correspondances à quelque 10 minutes de chez nous.

Pour nous, la ligne E représente aussi l'espoir que la population genevoise utilise en priorité ce moyen de transport pour se rendre au Palais des Expositions. Nous pensons que la direction des TPG, Palexpo, la presse aussi peuvent y contribuer dans leur publicité ou en présentant les manifestations ou expositions qui se dérouleront ici. Comme vous le savez, les possibilités de parking sont loin d'être illimitées sur notre territoire et des abus pourraient certainement être évités si les visiteurs voulaient bien se rendre au Palais en bus. Et l'expérience que vous tentez en ouvrant cette ligne ne pourrait être que plus concluante.

C'est en tout cas mon vœu.

Le Grand-Saconnex vous souhaite une cordiale bienvenue !



INAUGURATION DE LA LIGNE E - 15 JANVIER 1982

Allocution de M. Guy FONTANET, conseiller d'Etat, Président du  
Département de Justice et Police

---

Mesdames et Messieurs,

Créer une nouvelle ligne de transports en commun, une ligne régulière, est un événement important. Il vaut la peine de le fêter. Il ne s'agit en effet pas d'imaginer des arrêts nouveaux, de modifier un peu le parcours d'une ligne existante ou de l'allonger de quelques centaines de mètres. En l'occurrence la E relie le Palais des expositions à la place Neuve par le Grand-Saconnex, la place des Nations, la gare Cornavin et la place Bel-Air. Cela fait plus de dix ans que les TPG - ou l'ancienne CGTE - n'avaient plus eu cette audace puisque c'est en 1969 que fut créée la ligne 14 de grande ceinture, si on excepte la 16 bien plus modeste qui constitue une simple desserte de l'Hôpital de gériatrie depuis Chêne-Bourg.

Le Conseil d'Etat, par ma voix, souhaite bonne chance, plein succès et longue vie à cette nouvelle réalisation des TPG.

Une ligne de transports en commun constitue une sorte de symbole. On peut la comparer à un pont ou à une autoroute. Elle assure de plus fréquents contacts, une meilleure compréhension entre les gens, entre ceux qui habitent en un lieu et vaquent à leurs affaires ailleurs, elle rapproche les quartiers, les rues et les commerces qu'elle dessert. C'est un symbole des échanges physiques qu'elle permet.

Le Conseil d'Etat fonde de grands espoirs dans la ligne E. Il espère que les visiteurs du nouveau Palais des expositions prendront l'habitude d'en profiter plutôt que d'encombrer leur lieu de destination et surtout le village du Grand-Saconnex.

Ne nous le cachons pas. D'un point de vue individuel, l'automobile privée dispose d'atouts que l'on ne saurait dénier et que les transports en commun ne peuvent offrir; si bien organisés qu'ils soient, et ils le sont, les TPG n'offrent pas autant de liberté que la voiture personnelle, autant de confort et de possibilités de transporter objets et bagages. Mais le moyen de transport public a ses avantages propres : une vitesse raisonnable, la régularité; surtout il dispense les gens du souci de rechercher une place de parcage et de conduire dans des flots de circulation qui deviennent de plus en plus surchargés à certaines heures de la journée.

Certes il y a plus.

Je n'entends pas jouer aux Cassandre. Cependant, si l'on veut sauvegarder l'environnement, si l'on entend conserver une certaine

qualité de vie à nos villes et à nos villages, - et tout le monde semble d'accord sur le principe - il faut faire en sorte d'éviter l'envahissement permanent des véhicules privés.

Mesdames et Messieurs, l'augmentation du parc de véhicules à moteur à Genève est de l'ordre de 6 à 7'000 unités chaque année. Il n'est peut-être pas éloigné le moment où l'on dénombre un véhicule à moteur par personne, statistiquement par habitant, y compris les nourrissons et les malades.

L'un des moyens d'éviter l'inondation de nos rues, de nos routes, de nos agglomérations, c'est de favoriser les transports en commun, de les rendre plus attractifs.

Nous félicitons les TPG de leur politique dynamique. Ils commandent de nouveaux trolleybus, de nouveaux autobus articulés, plus grands et plus spacieux; tout le parc en quelques années sera remplacé. Cette année encore, de nouveaux trams seront commandés. Le crédit de construction, en vérité très important pour l'édification du nouveau dépôt-entrepôt des TPG au Bachet-de-Pesay sera certainement présenté cet automne au Grand Conseil; il ouvrira ses portes au cours de l'année 1986 pour y abriter au moment opportun les nouveaux trams qui seront livrés. Il faut savoir aussi que le budget de 1982 des TPG, dont le déficit qui n'est pas modeste est pris en charge par le canton de Genève, prévoit l'organisation de la gestion centralisée des 300 véhicules; petit à petit sera établie la sonorisation interne sur tous les véhicules des TPG, la liaison du conducteur avec la centrale de la Jonction puis du Bachet-de-Pesay étant assurée.

Cette politique dynamique, s'il en est, doit se doubler de nouvelles mesures de circulation, notamment sous la forme de création de feux préférentiels, de mise en site propre du plus grand nombre de lignes possible, du traçage sur la chaussée de bandes réservées et d'autres mesures plus policières de dissuasion; il n'est pas normal, convenons-en qu'une voiture privée s'arrête dans un couloir et empêche 150 ou 200 personnes de se rendre en temps utile, normalement, à leur lieu de destination, de travail ou à leur domicile, parce que son conducteur veut acheter des cigarettes ou se rendre chez son coiffeur.

Il faut se rendre compte que le maintien d'une certaine qualité de vie passe par l'effort raisonnable qui est demandé à nos concitoyens d'admettre une certaine discipline lorsqu'ils utilisent leur véhicule privé et la nécessité, là où on ne peut pas faire autrement si l'on veut assurer la fluidité du trafic, de donner une certaine priorité aux véhicules des TPG.

Cette politique, que mènent d'ailleurs les autorités cantonales

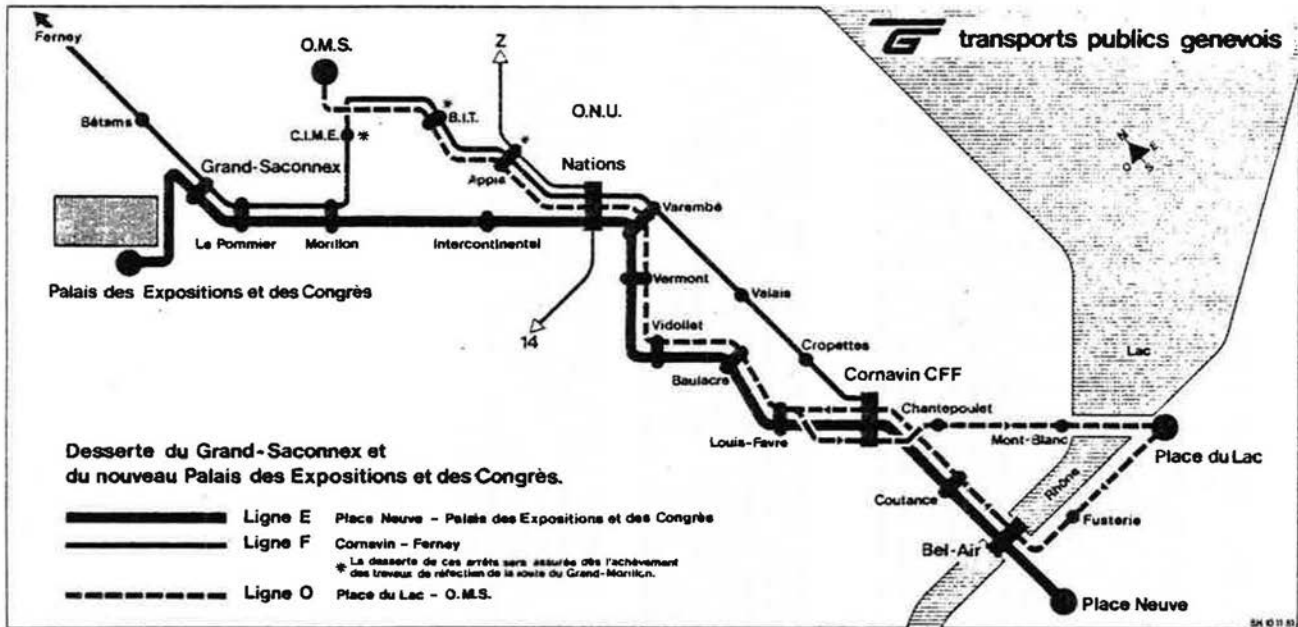
depuis quelques années, commence à porter ses fruits.

Tout de même, Mesdames et Messieurs, il faut savoir que le nombre des passagers dans les transports en commun fut de 68'305'000 en 1975 et en 1981 de 81'844'000; les recettes d'ailleurs progressèrent pratiquement dans la même proportion. Ce qu'il y a encore de plus réjouissant que ces chiffres, c'est que l'on constate une croissance de plus en plus grande de la faveur du public pour les TPG au cours de ces dernières années; si le rythme constaté continue, dans moins de 10 ans, nos vaillants transports en commun transporteront près de 100'000'000 de passagers; ils auront alors dépassé Berne, rattrapé Bâle et même Zurich, compte tenu de la différence de populations desservies; or Bâle et Zurich ont les plus florissantes compagnies de transports en commun de Suisse et peut-être même d'Europe.

Ce n'est pas par amour propre cantonaliste que j'espère en cet avenir radieux, mais parce que plus une compagnie urbaine de transports en commun transporte de passagers, plus elle rend un service à nos concitoyens tous les jours, plus elle leur facilite l'existence, favorise les affaires et les échanges, protège l'environnement, rend la vie plus heureuse d'être vécue au plus grand nombre de nos concitoyens.

L'inauguration de la ligne E nous remplit d'espoir et je ne peux mieux conclure cette allocution qu'en souhaitant que toute la population genevoise en soit convaincue et que cette création d'une ligne nouvelle soit suivie d'autres dans le souci de rendre toujours un meilleur service à nos concitoyens qu'ils soient du Grand-Saconnex ou d'ailleurs.

15 janvier 1982



### NOUVELLE LIGNE « E »

SA 611 81



## L I G N E E - PALAIS DES EXPOSITIONS - PLACE NEUVE

### LA NOUVELLE LIGNE

Le nouveau Palais des expositions et des congrès, qui a ouvert ses portes le 22 janvier 1982 lors du Salon international des véhicules utilitaires, donne aux TPG l'occasion de mieux desservir la région du Grand-Saconnex. Une nouvelle ligne est créée : la ligne E qui, d'une part, relie le Palais au village du Grand-Saconnex et, d'autre part, descend jusqu'à la place Neuve. Une liaison directe réunit ainsi le Palais au centre de la ville.

Entre le Grand-Saconnex et la place des Nations, la ligne E suit l'itinéraire de la ligne F. Elle emprunte ensuite le tracé de la ligne O de Vermont à Cornavin et passe par la place Bel-Air pour atteindre la place Neuve. A cet endroit, l'arrêt terminus est aménagé en bordure de la halte de la ligne 12, favorisant le transbordement pour les voyageurs qui entendent se diriger vers Carouge ou Moillesulaz.

Touchant Cornavin et Bel-Air, la ligne E permet d'atteindre l'ensemble du réseau urbain. Enfin, à la place des Nations, les voyageurs ont accès à la ligne 14 (Nations - Carouge), ainsi qu'à la zone suburbaine de la rive droite, par la ligne Z. Ils peuvent également emprunter les lignes F (Ferney - Cornavin) et O (OMS - place du Lac).

### DES FREQUENCES CADENCEES...

Pour faire face au trafic que l'on souhaite important, la ligne E est dotée de 5 à 6 autobus articulés de 150 places mis en service tous les jours de la semaine, de 6 h 00 à 24 h 00. La fréquence est de 10 minutes aux heures de pointe, de 15 minutes aux heures creuses et de 20 minutes après 20 heures.

Par la ligne E, le centre de la ville se trouve à moins de 20 minutes du Grand-Saconnex.

### MANIFESTATIONS IMPORTANTES

Lors de manifestations de grande envergure, telles le Salon de l'automobile ou celui des Arts ménagers, les services seront renforcés. Les habitants de la ville pourront accéder rapidement au Palais par les transports publics et se soustraire aux difficultés du trafic privé ainsi qu'à la recherche d'une place dans les parkings voisins du Palais.

#### ADAPTATIONS POUR LES LIGNES O ET F

La création de la ligne E entraîne certaines modifications sur les lignes O et F. La ligne O, qui dessert les institutions internationales de l'avenue Appia, doublée entre Cornavin et la place des Nations par la ligne E, voit sa fréquence légèrement diminuer de 6 à 7,5 minutes. Elle conserve son terminus au Molard mais n'est en service que du lundi au vendredi, de 6 h 00 à 19 h 00 environ, soit aux heures d'ouverture des institutions internationales.

Quant à la ligne F qui relie Ferney à Cornavin, sa fréquence s'adapte à celle de la ligne de Ferney. Elle est de 20 minutes aux heures de pointe, 30 minutes aux heures creuses et 60 minutes après 20 h 00. Cette ligne utilisée également par les habitants du Grand-Saconnex est surtout destinée aux voyageurs pour Ferney.

En vue de faciliter la desserte des institutions internationales, dont un nombreux personnel réside à Ferney ou au Grand-Saconnex, la ligne F effectue un détour par la nouvelle route créée récemment au Grand-Morillon et s'arrête à l'avenue Appia et à la place des Nations.

La ville, le Grand-Saconnex et Ferney sont désormais reliés directement par la ligne F à l'OMS, au BIT et à l'ONU.

#### UNE OFFRE IMPORTANTE DE TRANSPORTS PUBLICS...

Grâce à une collaboration étroite et efficace entre les TPG, les constructeurs du Palais, les services de l'Etat et les autorités communales, il a été possible d'organiser un service de transports publics parfaitement adapté aux besoins des visiteurs du Palais et à ceux des habitants du Grand-Saconnex.

# DEPÔT PROVISOIRE

## "CARL-VOGT"

Jeudi 1er avril 1982, les TPG conviaient autorités et représentants de la Presse à l'inauguration de leur nouveau dépôt provisoire du boulevard Carl-Vogt, sis dans une partie des halles de l'ancien Palais des Expositions.

Pourquoi donner un retentissement particulier à un évènement qui ne devrait être qu'une étape temporaire ? En fait, les TPG désiraient souligner cette étape, temporaire certes, mais très importante puisqu'elle permet de poursuivre le gros effort de renouvellement du parc des véhicules, sans attendre la mise à disposition des nouvelles installations du Bachet-de-Pesay.

Ce contact précieux avec les responsables politiques et les journalistes donnait également l'occasion de présenter le premier des 24 trolleybus articulés SAURER/HESS/BBC-SECHERON, la maquette et les plans du nouveau tramway articulé venant d'être commandé, ainsi que le principe du système de la régulation centralisée du trafic qui sera bientôt introduite sur le réseau.

Prisrent la parole Monsieur René HELG, Président du Conseil d'administration des TPG, Monsieur Guy FONTANET, Conseiller d'Etat chargé du Département de Justice et Police, et Monsieur Christian GROBET, Conseiller d'Etat chargé du Département des Travaux publics. Monsieur Pierre TAPPY, Directeur des TPG, assisté de M. Michel DUNAND, Chef des services techniques, de M. Georges REUSSE, Chef d'exploitation, et de M. Christoph STUCKI, Ingénieur d'exploitation présenta ensuite les nouvelles installations, le nouveau véhicule et les projets en cours de réalisation, suivi avec attention par une centaine de personnes.

### G E N E S E D U D E P O T " C A R L - V O G T "

Le programme de modernisation TPG comprend comme objets essentiels :

- La mise en oeuvre d'un système de régulation centralisée du trafic,
- Le renouvellement des autobus et trolleybus arrivant en fin de carrière, et leur remplacement sur les lignes les plus chargées par des voitures articulées de grande capacité,
- le renouvellement des motrices de la ligne No 12,
- la construction d'un nouveau dépôt au Bachet-de-Pesay, en bordure de

la ligne No 12, prolongée en direction des Palettes.

Si les études pour la construction de ce nouveau dépôt au Bachet sont bien engagées, il n'en reste pas moins que sa réalisation demandera un certain temps. En l'état, il s'avère qu'il ne sera pas disponible avant 1986 pour la première étape qui doit abriter le matériel ferroviaire au moins.

Dans ces conditions, il a fallu rechercher une solution provisoire permettant d'acquérir les autobus et les trolleybus articulés qu'il était indispensable et urgent de mettre en service sur le réseau urbain. Le trafic croît en effet régulièrement depuis 7 ans. L'an passé, ce sont 4 millions de voyageurs de plus qu'en 1980 qui ont été transportés (+ 5,3 %).

Aussi, les TPG ont-ils été très heureux de la décision du Conseil d'Etat de mettre à leur disposition, à titre transitoire et provisoire, une partie de l'ancien Palais des Expositions libéré depuis le début de 1982, soit depuis la mise en exploitation du Palexpo au Grand-Saconnex.

Cela a permis de commander, en 1980 déjà, 51 autobus et trolleybus articulés, dont 10 autobus articulés sont déjà livrés et en service, notamment sur la nouvelle ligne E desservant précisément le Palexpo.

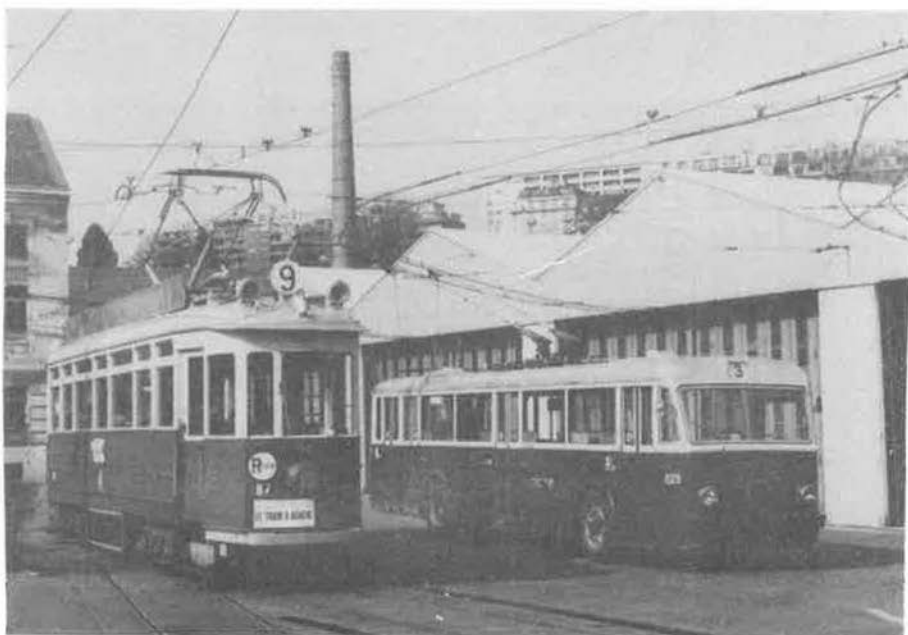
Comme il n'y a vraiment plus une place de garage et d'entretien disponible à la Jonction, où les TPG sont très à l'étroit, c'est avec satisfaction et soulagement qu'il viennent d'ouvrir le dépôt provisoire de Carl-Vogt. Ce dernier abritera la totalité des trolleybus en service pour leur stationnement et l'entretien journalier. Ainsi la livraison du solde des 51 voitures articulées a pu reprendre dès le mois d'avril. Ces voitures, plus spacieuses et plus longues, et donc plus encombrantes que celles qui seront déclassées (et qui datent pour certaines d'entre-elles de 1950), nécessitent naturellement aussi davantage de place pour leur stationnement et leur entretien. C'est grâce à ce nouveau dépôt provisoire de Carl-Vogt que les nouveaux autobus et trolleybus articulés pourront être mis progressivement en exploitation.

Les travaux d'adaptation du dépôt ont commencé à mi-décembre 1981. Ils ont été devisés à 2,5 millions de francs, y compris la ligne aérienne d'accès sur la voie publique.

Pour l'exploitation, ce dépôt se présente comme un dépôt autonome. A la prise de service, les conducteurs indiquent leur arrivée sur le tableau de sortie. Celui-ci est relié par un circuit de télévision interne avec la Centrale de la Jonction où le responsable connaît en tout temps la situation. En cas de nécessité, ce dernier peut donc engager le personnel de réserve.

\* \* \* \* \*





EN HAUT : Adieu des trolleybus au dépôt de la Jonction.  
TB 829 et Be 4/4 67 le 7.3.82.

EN BAS : La caténaire de la ligne 4 a été réactivée  
jusqu'au dépôt de Carl-Vogt. TB 856 (ex-VBZ)  
à la place du Cirque du temps de l'exploitation  
électrique de la ligne 4, le 14.2.71.

(Photos Eric RAHM)





C A R A C T E R I S T I Q U E S   P R I N C I P A L E S

D U   D E P O T

- Accès                    depuis le quai de la Poste par le bd Georges-Favon, l'avenue du Mail, la rue Patru, la porte H
- Sortie                    par la nouvelle porte, le bd Carl-Vogt, la rue des Bains, la rue des Rois
- Dimensions            environ 150 x 75 m
- Surface                11.200 m<sup>2</sup>
- Capacité                60 trolleybus articulés, plus 2 trolleybus à 2 essieux
- Activités (\*)            22 heures sur 24, travaux d'entretien quotidien (nettoyage, contrôle, petites réparations), assistance à la sortie et au dépannage
- Locaux annexes        bureaux, vestiaires, sanitaires, local de prise de service, réalisés au moyen de containers de chantiers réutilisables
- Portes                  d'entrée et de sortie à commande automatique et ouverture rapide
- Installation de lavage de véhicules        machine à laver au défilé, à 4 brosses, permettant de laver également les faces avant des bus. Dispositif spécial à brosse horizontale pour lavage des faces arrière des trolleybus

(\*) Les entretiens plus importants, ainsi que les réparations et révisions se feront aux ateliers de la Jonction comme jusqu'ici.

mars 1982

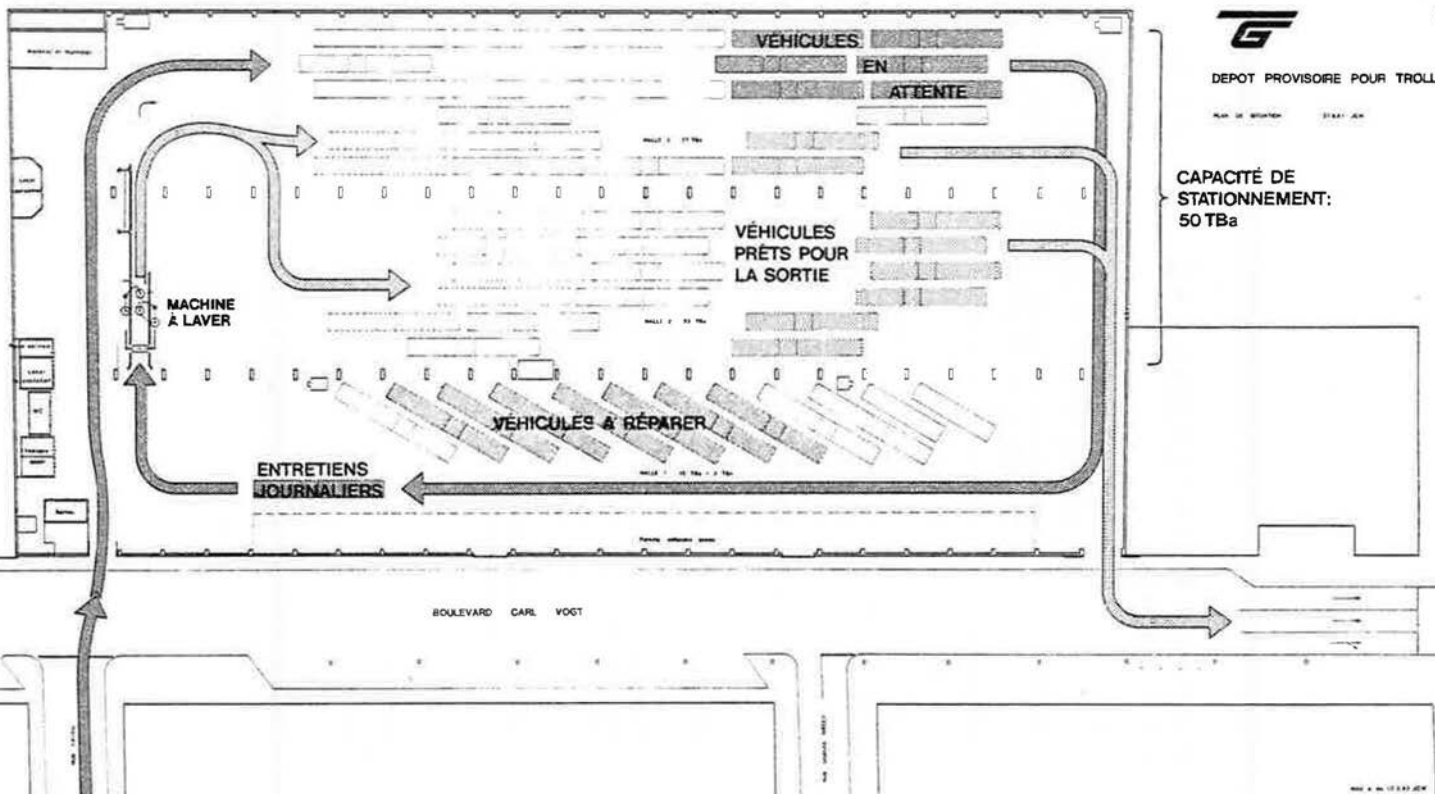
I/ct



DEPOT PROVISOIRE POUR TROLLEYBUS

Plan de stationnement 21.03.87 JEM

CAPACITÉ DE  
STATIONNEMENT:  
50 TBa



# Si...

## OU LE ROYAUME DU TRAMWAY A GENEVE !

(SCIENCE - FICTION HISTORIQUE)

Il y avait une ville sise au bord d'un grand lac dont le réseau de tramway fut une fois le plus grand d'Helvétie. Ce réseau avait souffert de son intense utilisation pendant la guerre de 1939-1945, les moyens pécuniers furent longtemps très modestes et empêchèrent une modernisation continuelle. Au début de la cinquième décennie se posa la question de la suppression ou de la modernisation des lignes 2, 5, 6, 8 et 9. Que se passa-t-il depuis 1955 ?

- 1955      Suppression du trafic par trucs pour les wagons à voie normale.
- 1956      Suppression provisoire de l'exploitation du tronçon Veyrier - Genève, étude en cours pour prendre une décision définitive. Le service est assuré par autobus.
- 1958      Suppression provisoire de l'exploitation du tronçon (Rive -) Genève-Plage - Hermance.
- 1959      Suppression de l'exploitation par tramway des lignes 5 et 6; remplacement par un service de trolleybus.
- 1960      La SA de la Compagnie Genevoise des Tramways Electriques - CGTE est dissoute et remplacée par la Compagnie Genevoise des Transports Publics - CGTP, régie autonome de droit public.
- Remise en service de la ligne Genève - Hermance. Matériel : cinq BDe 4/4, cinq Bt. Dépôt à Hermance pour seize véhicules (dont huit pour le musée et réserve). Cortège d'inauguration sur la ligne 9 : 2x Be 4/4 + 3 Neuhausen; RDe 4/4 + 4 Neuhausen; BDe 4/4 + Bt + BDe 4/4 + Bt; Ce 2/2 + 2 C<sup>2</sup>.
- 1961      Suppression provisoire du tram sur le tronçon Jonction - Bernex et Saint-Georges.
- Achat de dix Be 4/4 791-800 à Lucerne pour la ligne 1.
- 1962      Remise en service de la ligne modernisée (Genève-Plage -) Jonction - Bernex et Saint-Georges. Matériel : 20 Be 4/4, 18 B.
- Le tronçon modernisé Genève - Veyrier est remis en service. Matériel : cinq BDe 4/4, cinq Bt. Dépôt reconstruit à Veyrier pour seize véhicules.
- Transport en wagons silos de la farine et des céréales pour les Minoteries de Vésenaz. Dix wagons sont propriété de la minoterie. La gare de La Praille est raccordée au réseau par embranchement.

1962 (suite) sur la ligne 12 pour faciliter la réception du nouveau matériel et le trafic marchandises. Transport des pierres de carrière et du sable du Pas-de-l'Echelle aux Entrepôts centraux de La Praille. Douze wagons à déchargement par gravité sont en service. Mise en service de trois tracteurs (bitension 600/1200 V pour passage sur les CEN) de 600 CV, V max 60 km/h, commande multiple comme pour les BDe 4/4. L'ancien matériel a reçu l'attelage +GF+, y compris les véhicules du musée.

#### Centenaire des Tramways de Genève

Véhicules restaurés et conservés pour le Musée Genevois des Tramways : Ce 2/4 81 (jaune); Ce 2/2 108 + 2 C<sup>2</sup> 202,208; Ce 2/4 158 + C<sup>2</sup> 252; De 4/4 151 + K 401 + M 503. Sont réservés : Ce 4/4 67 + 2 C<sup>4</sup> 361,363; TB 1; AB 16. Un cortège de véhicules a lieu sur la ligne 12.

1965 Prolongement de la branche Saint-Georges - Cité Nouvelle.

1966 Achat de douze Be 4/4 et dix B pour la ligne 12 en remplacement de l'ancien matériel encore utilisé en trafic de pointe.

Transformation de dix Be 4/4 série 51-54 & 60-70 en Xe 4/4 avec moteur de 48 kW (65 CV) comme véhicule de dépannage, chasse-neige, salage, service, etc.

Achat de quinze remorques pour trolleybus. Transformation de deux TB pour la double traction (DT), selon modèle de Kiev (URSS). Essai avec TB + TB + rem : capacité : 100 + 100 + 90 = 290 passagers !

1968 Le trafic croissant sur la ligne 2 achat de 18 B supplémentaires. Convois Be 4/4, B, B aux heures de pointe.

1970 La totalité de la Jonction est réservée pour la CGTP. De nouveaux dépôts et bâtiments sont en construction.

Ce 2/2 128 est restaurée.

1970-1972 Mise en site propre presque intégral de la ligne 1.

1970-1974 Idem pour la ligne 12 dans la traversée de la ville.

1972 TB 1 est restauré.

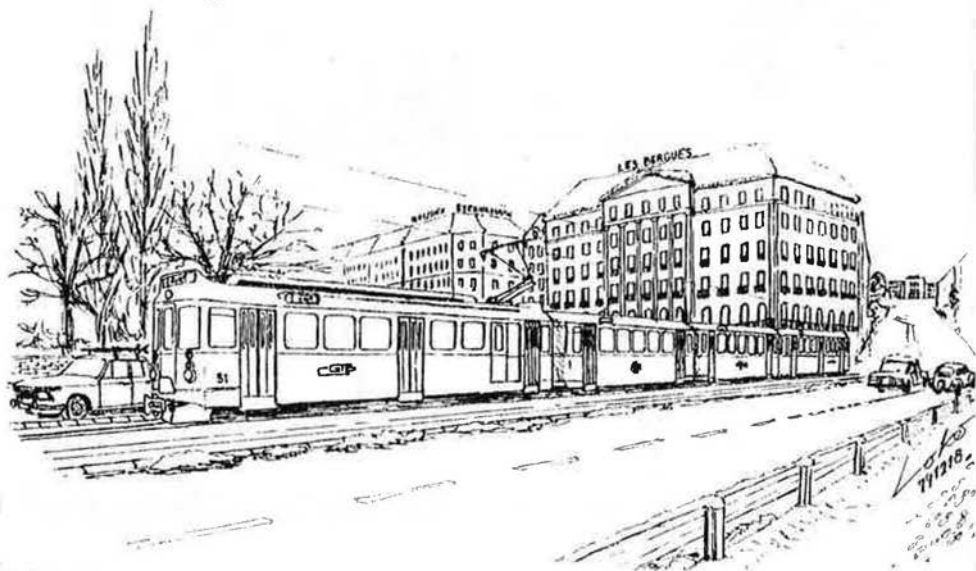
1972-1980 Priorité de passage aux principaux carrefours pour la CGTP. L'attente moyenne est réduite à dix secondes. Tour de Ceinture en 18-22 minutes, Carouge - Moillesulaz en 28-32 min.

1974 AB 16 est restauré.

1976 M 503 et K 401 sont restaurés. Dès 1975 des courses plus fréquentes avec l'ancien matériel ont lieu surtout sur les lignes 9 et 12. Le matériel historique est garé à Veyrier et à Hermance. Sortie d'un nouveau livre "Le Tram à Genève".

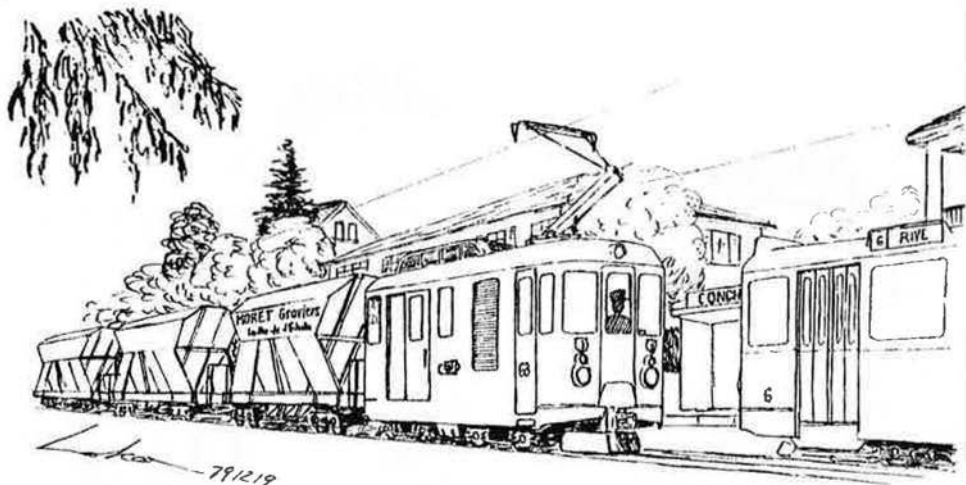
Prolongement de la ligne 12 Carouge - Plan-les-Ouates et construction d'un nouveau dépôt Tw (tramway) à Carouge. Achat de dix Be 4/6 Düwag d'occasion, lesquelles circulent aussi en DT. Des études sont

Et si c'était vrai... (J.-M. Cravanzola)

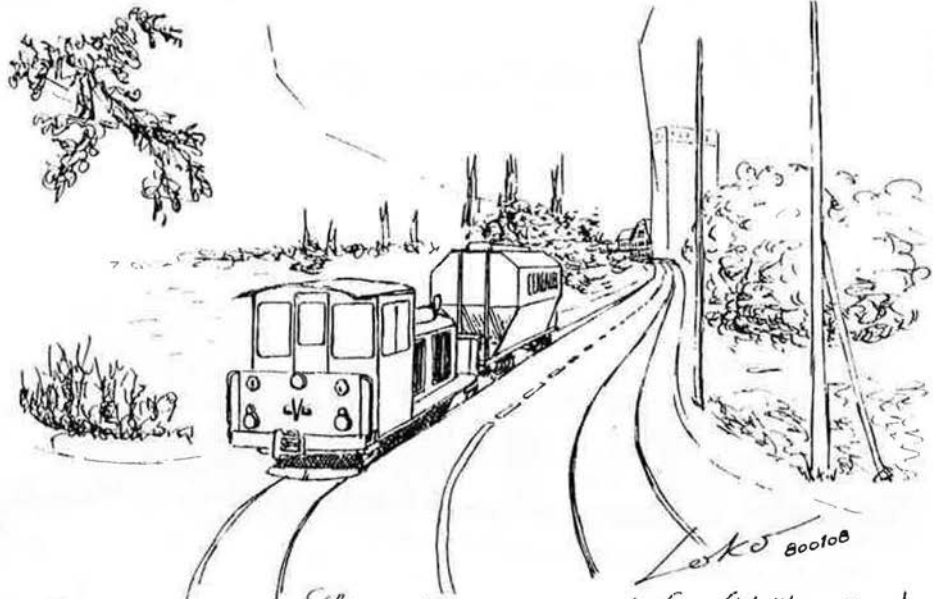


† Un train dominical de sport Cornavin - Sixt sur le pont du Mont-Blanc.

† Croisement à Conches.



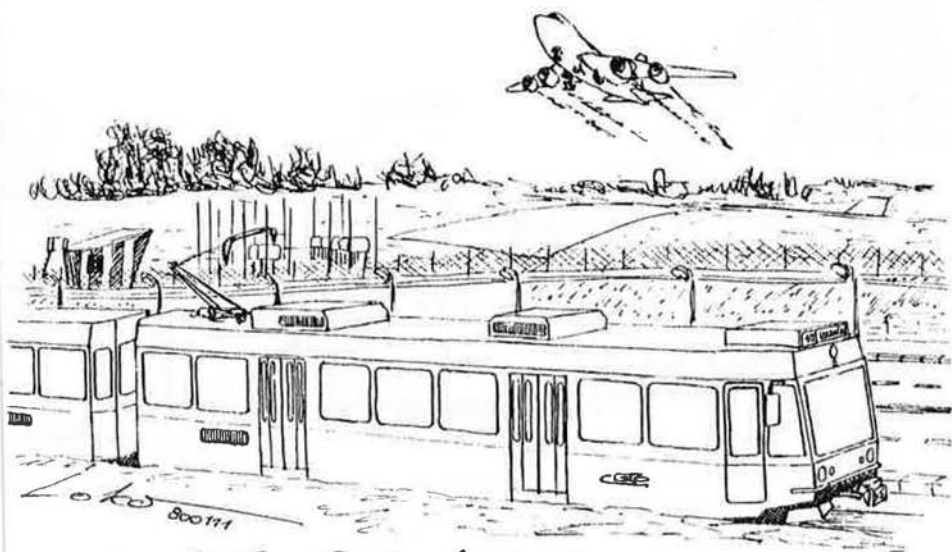
Pour vos marchandises le rail (C.-F. Federov)



*Donne-nous aujourd'hui notre pain quotidien (Matthieu 6:11)*

↑ Gm 3/3 du CVG avec un wagon de céréale quitte le moulin de La Pallenterie.

↓ Prototype Be 8/8 en service sur la ligne 10.



*David et Goliath (1 Samuel 17:12-58)*



en cours pour prolonger la ligne jusqu'à Saint-Julien avec participation financière française.

Essai Be 4/4 + Bé 4/4 701-730 en DT, Be 4/4 + Be 4/4 + B ou Be 4/4 + B + Be 4/4.

Transformation d'une Xe 4/4 en Xem 4/4 pour pose de la caténaire sur la ligne 16. Modernisation du matériel de service.

1978 Mise en service du tram sur la nouvelle ligne 16 Meyrin - Servette - Cornavin - Plainpalais - (Carouge - Plan-les-Ouates). Dépôt Tw à Meyrin.

FFG - Fête Fédérale de Gymnastique, construction par un détachement de l'armée du tronçon à double voie Vessy - place du Marché avec raccordement à la gare de La Praille. Sont en service les compositions suivantes : douze Be 4/4 + B + B; quatre BDe 4/4 + B + B; deux De 4/4 + B + B.

Ce 4/4 67 + C<sup>4</sup> 361,363 sont restaurées dans la livrée de 1932. Ce 4/4 65 transformée en Ase 4/4 65 voiture salon (-restaurant) grâce au généreux don d'une grande banque.

1979 Lignes 1, 2, 22, 6, 9, 12, 16 sont exploitées par tram; lignes 3, 33, 4, 44, 5, 7 (Le Lignon - Rive - La Gradelle), 15 (Grande Ceinture) par trolleybus.

Le matériel suivant est disponible :

Ligne 1	Tw	20 Be 4/4 701-710, 791-800
2-22	Tw	20 Be 4/4 731-750, 36 B 316-333, 344-361
3-33	TB	21 articulé (art) 601-621
4-44	TB	18 art 631-648
5	TB	15 2 essieux (ess) 821-835
6	Tw	5 BDe 4/4 6-10, 5 Bt 106-110
7	TB	} 30 2 ess 851-880, 25 remorques (rem) 511-535
(Vernier) 8	TB	
9	Tw	5 BDe 4/4 1-5, 5 Bt 101-105, 2 B 151,152, réserve 3 B1 361 ... 370
12	Tw	32 Be 4/4 711-730, 751-762, réserve 10 Be 4/6 291-300, 25 B 301-315, 334-343
(Grande Ceinture) 15	TB	18 2 ess 881-898
(Meyrin) 16	Tw	25 Be 4/6 201-225
(Palais des Expositions) 17	Tw	à acheter
A	AB	} 3 2 ess, 2 rem 501,502
B	AB	
C	AB	
D	AB	4 2 ess
EKL	AB	6 art
F	AB	10 2 ess, 8 rem 503-510
H	AB	} 4 2 ess
M	AB	
(Hôpital de Gériatrie) N	AB	1 2 ess
(Dardagny) W	AB	1 2 ess

Z AB 2 2 ess.

En outre le service des excursions dispose de quatre autocars 2 ess, de deux autocars à double niveau et de deux autocars articulés, lesquels sont aussi utilisés en réserve pour les lignes vicinales.

Le schéma de numérotage est le suivant :

- 1-100 automotrices vicinales et tracteurs
- 101-199 remorques vicinales
- 201-299 Be 4/6
- 301-399 B
- 401-499 réserve Tw
- 501-599 remorque AB et TB
- 601-699 TB articulés
- 701-799 Be 4/4
- 801-899 TB 2 ess
- 901-999 AB
- 1001-1101 X Tw
- 1201-1299 wagons de marchandises
- 1301-1399 X véhicules sur pneus
- 4... préfixe pour les véhicules du musée Tw, TB, AB ne figure pas sur les véhicules, mais sert pour la gestion.

1980

Le trafic de la CGTP atteint 95 millions de passagers, 30000 tonnes de marchandises par an. Par exemple : ligne 12 20 millions; ligne 3-33 13 millions; transit CEN/CGTP en service direct 300000 passagers; CEN 650000 passagers. Etude en cours pour le remplacement du matériel de 1950 des lignes 1 et 12. Solution envisagée : Be 4/6 en DT pour la ligne 12, avec éventuellement une B supplémentaire. Pour la ligne 1 Be 4/6 ou De 4/6 + B. Etude pour mieux mailler et développer le réseau Tw, TB, AB. La crise de l'énergie se profile toujours plus dramatique à l'horizon. Genève possède le meilleur réseau de transports urbains après Zürich dont le trafic atteint 300 millions de voyageurs l'an. Le trafic marchandises doit être développé et atteindre 40000 tonnes l'an dès 1983. Etude pour l'acquisition de nouveau tracteur De 4/4. Construction de l'embranchement Palais des Expositions - Le Bouchet, ce qui donnera la future ligne 17 Palais des Expositions - Cornavin.

\* \* \*

Que s'est-il passé sur la ligne Annemasse - Samoens - Sixt des Chemins de fer Economiques du Nord - CEN ?

1958 Suppression provisoire Moillesulaz - Annemasse et de la ligne CEN.

1962 Remise en service des CEN avec matériel modernisé 1200 V =, V max 70 km/h. Mise en service d'un nouveau raccordement Moillesulaz - Annemasse (CEN) par la voie SNCF de la ligne Eaux-Vives - Annemasse. Service direct Cornavin - CEN le jeudi, samedi et dimanche en hiver. Composition : aut CGTP, B, B, wagon à ski. Echange occasionnel de wagons marchandises.

- 1965 Le trafic croissant provoque l'achat commun CGTP/CEN de trois BDe 4/4 51-53 de 600 CV bitension pour le service direct. Formation BDe 4/4, B, Bt, exceptionnellement BDe 4/4, B, B, Bt. Achat de trois Bt. Transformation de trois B en Bt.
- 1966 Vente aux CEN de cinq Bi Neuhausen pour renfort en hiver; transformation pour les trains-navettes, fermeture des plateformes et portes pneumatiques.
- Le trafic hivernal croît, les compositions BDe 4/4, B, B, Bt deviennent courantes à partir de Genève. En certaines occasions spéciales on forme Bt, B, (B), BDe 4/4, BDe 4/4, B, (B), Bt avec 320 voyageurs, parfois beaucoup plus, soit des trains de 112 m, lesquels circulent sans arrêt de Rive à Annemasse. D'autres trains partent parfois de Bernex, Carouge, même de Meyrin dès 1978 ! ...
- 1972 Achat d'une Gm 3/3 apte à passer sur le réseau CGTP.

\* \* \*

#### Raccordement La Praille - Eaux-Vives

- 1965-1972 Etude.
- 1972 Début de réalisation.
- 1980 Mise en service. Service à 30 minutes Annemasse - Carouge - La Praille - Saint-Jean - Cornavin (- Versoix). Dix automotrices RABDe 8/16. La ligne est électrifiée en 16 2/3 Hz. Service marchandises aux Eaux-Vives et à Chêne-Bourg maintenu. Trois raccordements privés entre Champel et La Praille.

\* \* \*

#### Raccordement Cointrin-Aéroport - Cornavin

- 1968-1975 Etude.
- 1982 Début de réalisation prévu.
- 1987 Mise en service prévue.

\* \* \*

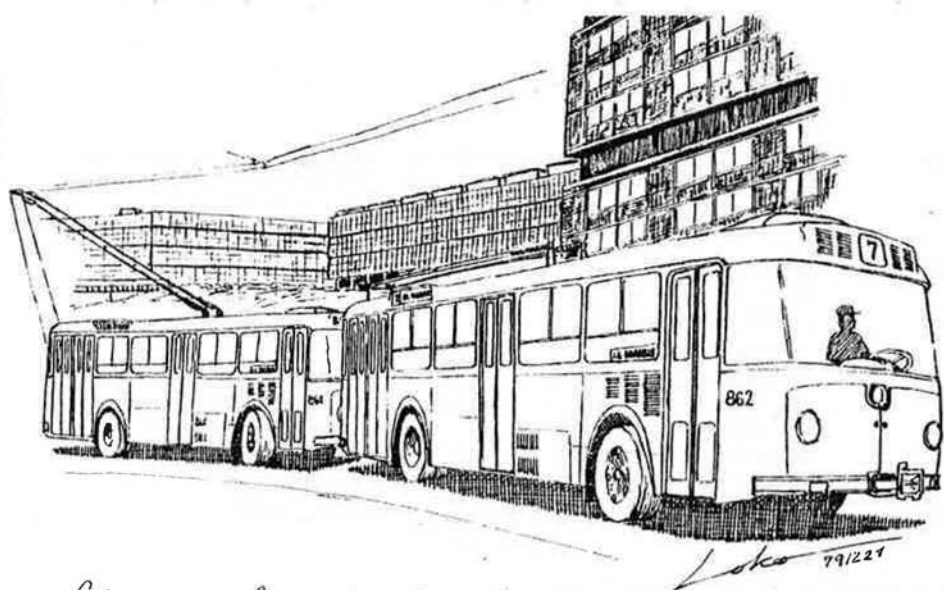
Si ! ... Quel beau mot. Partir dans le domaine de l'imaginaire et rêver d'un monde meilleur. Mais, voilà, 600 le réveil sonne et le magnifique rêve prend fin. Comme c'était beau ... La dure réalité et la triste vérité sont présentes toutes nues. A 640 je prendrai ou essayerai de prendre un trolleybus 200 CV sans remorque, mais prévu à l'origine pour tracter une remorque (sic !), plein à craquer de la ligne 7 au Lignon pour me rendre à mon travail.

Si seulement ! ...

PENTALEON

*Ndlr Toute ressemblance de ce récit imaginaire avec des faits réels passés, présents et futurs serait purement fortuite et ne saurait engager la responsabilité complexe du narrateur.*

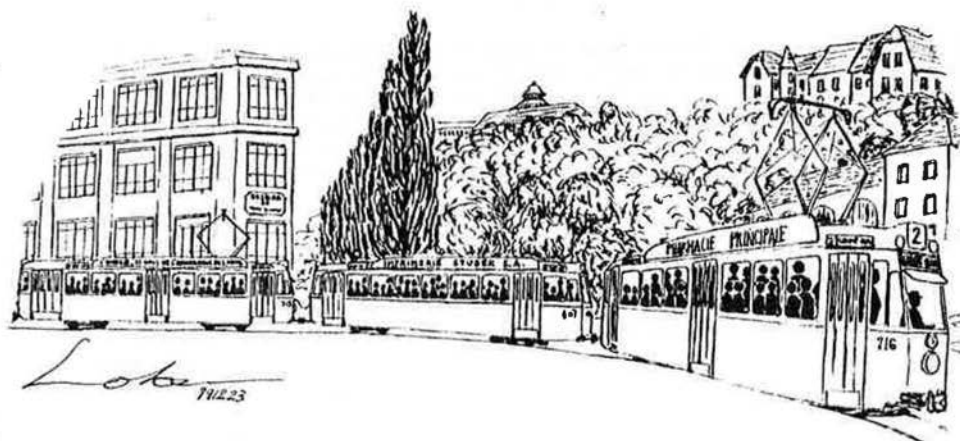
*A suivre.*



*L'union fait la force (l'vieux proverbe)*

↑ Deux "200 CV" en DT au Lignon pendant la pause de midi.

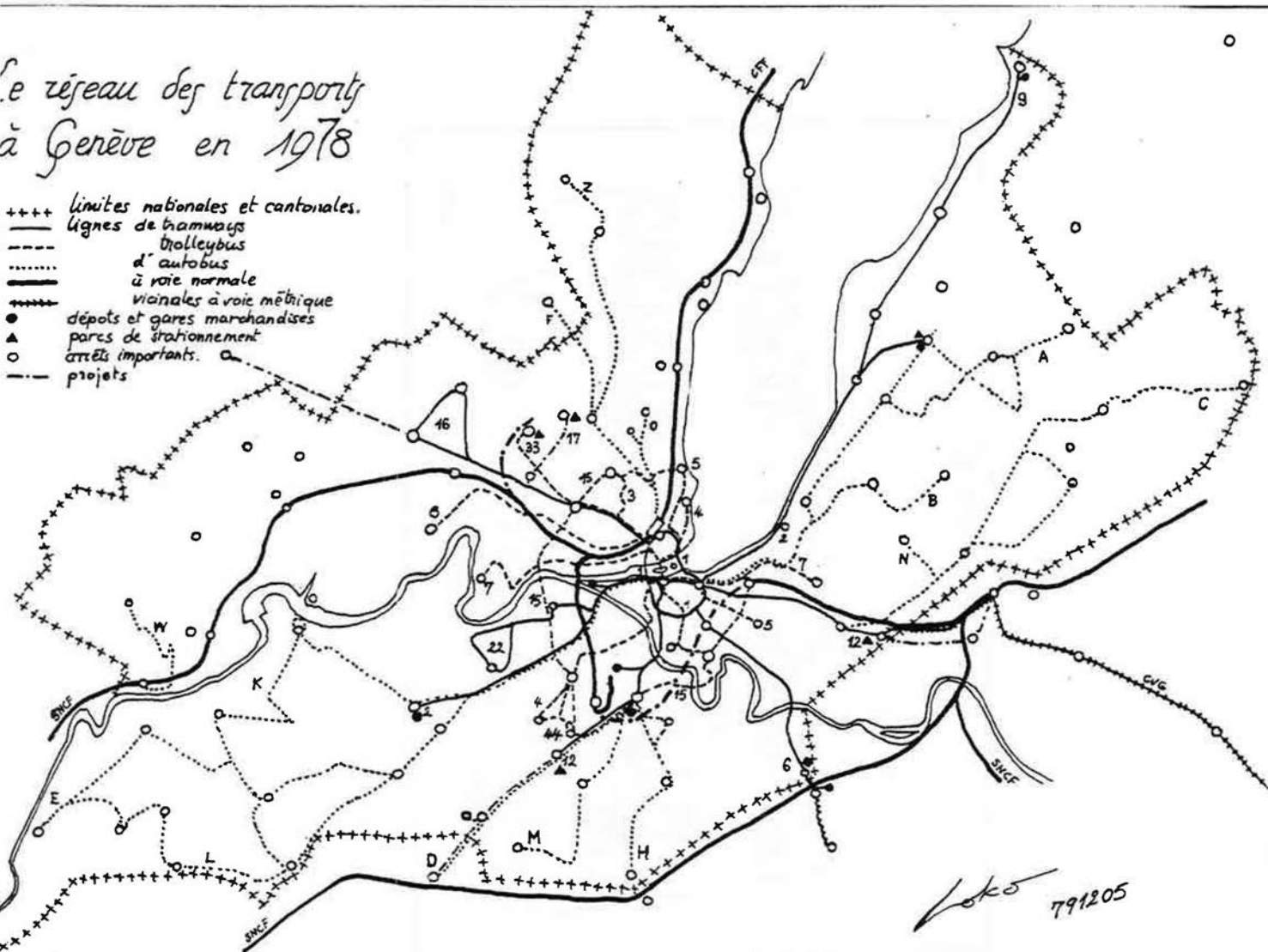
↓ Un convoi pour heure de pointe à la rue des Deux-Ponts/quai du Rhône.



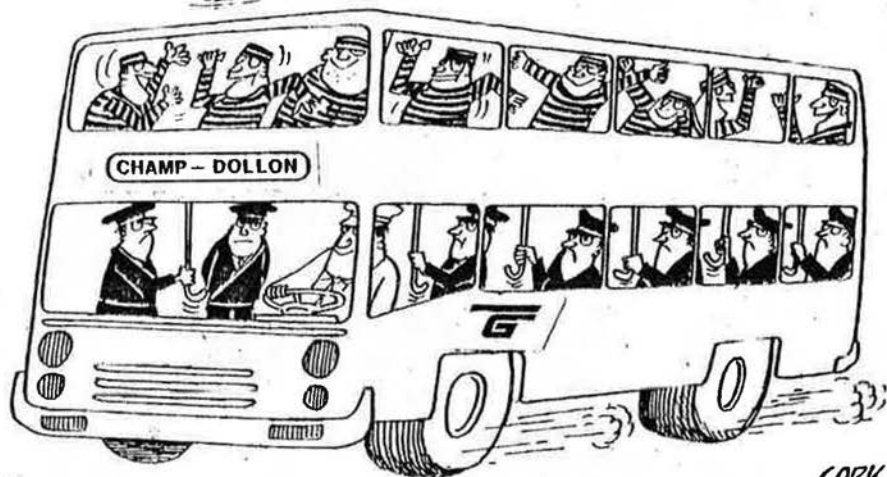
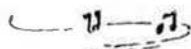
*Quand trois trams vont aux champs (air connu)*

# Le réseau des transports à Genève en 1978

- ++++ limites nationales et cantonales.
- lignes de tramways
- - - trolleybus
- ..... d' autobus
- à voie normale
- vicinales à voie métrique
- dépôts et gares marchandises
- ▲ parcs de stationnement
- arrêts importants.
- - - projets



# Sans paroles



CORK

# POTINS D'ICI

# ET D'AILLEURS.....

## GENEVE

TRANSPORTS PUBLICS GENEVOIS



### Trafic en 1981...

L'année écoulée se caractérise par une progression spectaculaire du trafic qui a passé de 77.749.000 voyageurs transportés en 1980 à 81.844.000 en 1981, soit une augmentation de 5,27 %. Durant les six dernières années, l'accroissement du trafic a été de 13,5 millions de voyageurs, soit 19,8 % !

Les recettes ont augmenté aussi : de Fr 44.168.500.-- en 1980 à Fr 46.544.000.-- en 1981, correspondant à une progression de 5,38 %.

L'augmentation de trafic annuelle de 5,27 % est d'autant plus réjouissante qu'elle est supérieure à celle du nombre de véhicules privés immatriculés (3,6 %). Elle est plus élevée également que la croissance démographique correspondante (1,4 %). Cette comparaison pourrait signifier que la part dévolue aux transports publics dans les déplacements urbains tend à s'accroître.

Bien que les services aient été améliorés dans toute la mesure du possible, l'offre en places et kilomètres n'a que peu varié (+ 0,44 %). La charge des voitures s'est donc accrue, ce qui ne va pas sans poser des problèmes aux heures de pointe. La mise en service des 10 premiers autobus articulés est arrivée à son heure, tandis que les livraisons en 1982/83 du solde des 51 autobus et trolleybus articulés commandés sont attendues avec impatience.

L'acquisition de ces 51 voitures à grande capacité n'a été possible que grâce à l'autorisation, accordée par le Conseil d'Etat, d'utiliser temporairement une partie de l'ancien Palais des expositions au boulevard Carl-Vogt pour y aménager un dépôt pour les trolleybus en attendant l'ouverture du dépôt du Bachet-de-Pesay, prévue pour 1986.

Dans le courant de l'année, les TPG ont activé les études de renouvellement du matériel ferroviaire, de manière que le choix d'un nouveau tramway puisse intervenir au début de 1982. Le budget pour 1982, accepté par le Grand-Conseil en septembre 1981, prévoit une dépense de 90 millions de francs pour l'achat

de 46 motrices. Des essais de comportement de bogies, équipés de petites roues, ont eu lieu en juin et en août.

En décembre 1981, les TPG ont commandé un système de régulation centralisée de trafic. L'équipement des véhicules commencera en juin 1982. La mise en service débutera en automne 1983 pour se terminer en 1985.

En décembre également, les TPG ont transféré leurs bureaux de la place Cornavin dans la galerie marchande. A part les quichets destinés au public, les installations comprennent deux salles réservées aux inspecteurs et au personnel. En surface, les arrêts des lignes ont été adaptés aux nouveaux sens de circulation, et la signalisation destinée aux voyageurs a été améliorée.

#### Trafic en ville : ça "coince" pour les TPG...

Dès mercredi 23 juin 1982, les TPG étaient contraints de prendre une mesure impopulaire : plus qu'un trolleybus sur deux ralliera Genève-Plage, l'autre rebroussant à Merle d'Aubigné du lundi au vendredi entre 0830 et 1900 h.

Les difficultés de trafic dues à un trop grand nombre de véhicules privés mal garés sur le parcours (rue du Rhône, rue des Eaux-Vives...) ne permettent plus d'assurer la régularité de l'horaire sur la ligne 2/22, la troisième en importance du réseau (près de 10 millions de voyageurs en 1981).

Le manque chronique de personnel auprès de notre grande régie de transport ne facilite non plus les choses, puisqu'il est exclu d'envisager l'injection sur le réseau de véhicules supplémentaires destinés à combler les vides dus aux retards.

Il n'est d'ailleurs pas exclu, aux dires des TPG, que ce genre de mesure soit pris à l'avenir sur d'autres lignes particulièrement exposées aux embouteillages (rue des Pâquis, rue de la Servette, rue de Lausanne, boulevard des Philosophes, rue de Carouge...).

#### Horaire réduit d'été

Avec le début des vacances scolaires d'été, le lundi 5 juillet 1982, les TPG réintroduisent l'horaire réduit d'été sur les lignes urbaines, de 0730 à 2030 heures.

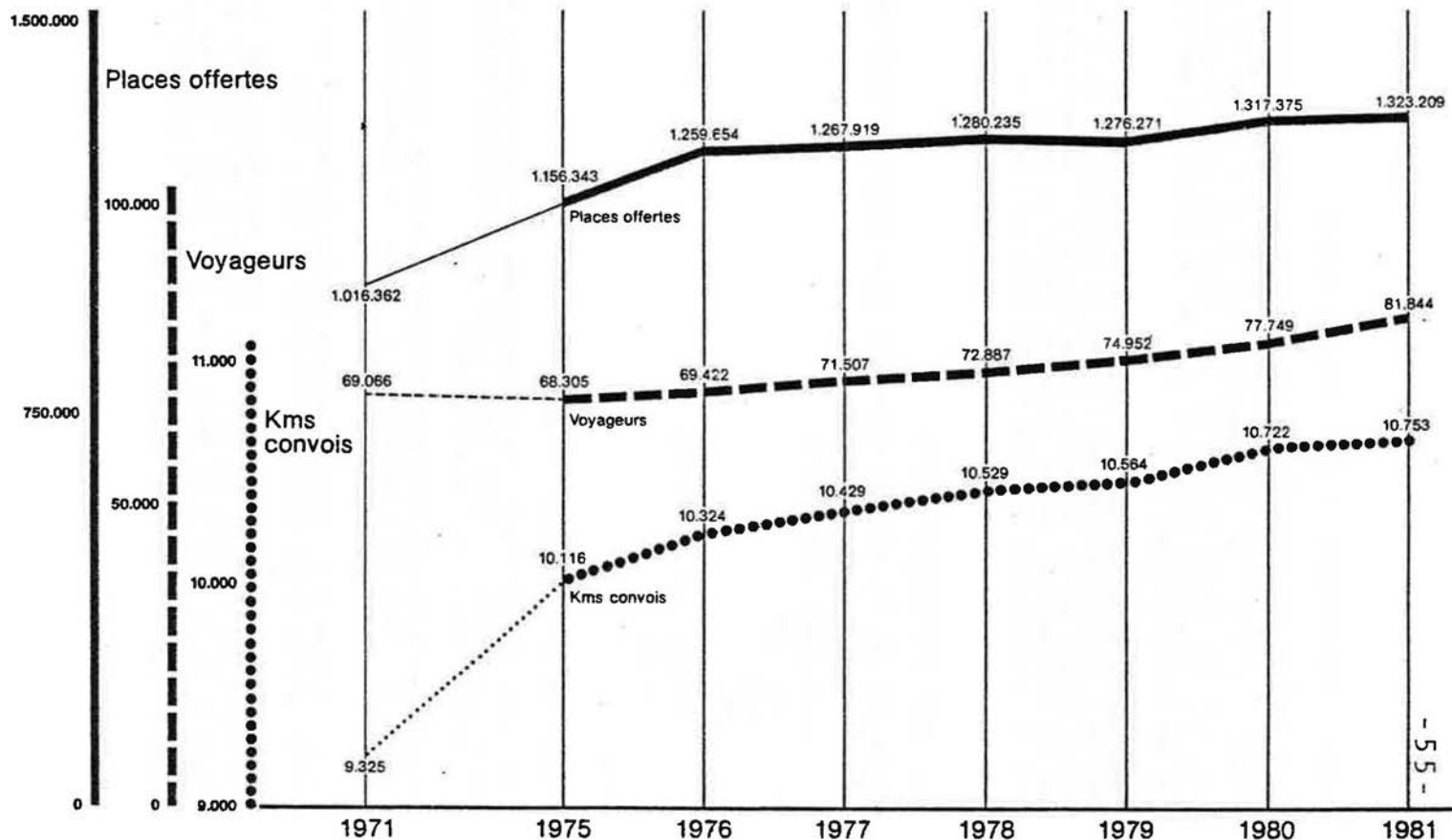
Pendant la journée, les fréquences de passage indiquées à l'horaire sont modifiées de 1 à 2 minutes. Aux heures de pointe, les services accélérés et les suppléments sont supprimés sur les lignes 2/22, 4/44, 6, 7 et X. Sur la ligne 333, une seule course est maintenue le matin, à midi et le soir. Les lignes touchées par ces réductions d'horaires sont signalées par une affichette rouge collée sur les potelets d'arrêts.

Quant à la ligne 14, dite de grande ceinture, une nouvelle affiche-horaire de



# TRAFIC VOYAGEURS

(chiffres en milliers)



couleur verte est placée à tous les arrêts de la ligne.

Si un papillon "lous ménages" contenant les heures de départ des terminus des lignes 2/22 et 3/33 a été édité et distribué aux habitants concernés, et si l'horaire de la ligne 14 a été réimprimé et affiché aux arrêts, les TPG se sont à nouveau contenté d'apposer sur toutes les autres lignes le célèbre autocollant rouge avertissant les usagers "que les horaires sont quelque peu décalés entre 0730 et 2030 heures".

Cette manière de procéder est un peu légère, et on pourrait au moins attendre des TPG l'impression d'un dépliant contenant le nouvel horaire complet des lignes touchées par les restrictions, même si, pour des raisons de coût, on ne veut envisager d'apposer des informations plus détaillées sur les poteaux d'arrêts. L'attractivité du transport public passe aussi par là...

#### Nouveaux véhicules routiers

A fin juin 1982, les véhicules suivants étaient en circulation sur le réseau des TPG :

- TROLLEYBUS (série 651-674)

651 - 659

664

667

- AUTOBUS (série 131-157)

131-140

#### Pose de nouvelles voies dans les Rues Basses

Dès l'hiver 1982/83, l'artère la plus commerçante et la plus animée de la ville sera totalement éventrée depuis la Cité jusqu'au carrefour de Rive. La durée des travaux est évaluée à trois ans !

Les TPG sont à l'origine de ce bouleversement. Il s'agit pour eux de réaliser une opération importante, indispensable et urgente : le changement intégral des voies du tram No 12, soit en gros un kilomètre.

Les services concernés en profiteront pour vérifier et renouveler tous les réseaux de distribution (eau, gaz, électricité, téléphone, égouts, etc...).

Les rails en place ont été placés pour la plupart entre 1930 et 1949. Durant le chantier, on ne travaillera que sur des tronçons de 60 à 70 mètres de long, et la circulation des tramways se poursuivra, mais à voie unique. Les TPG en profiteront pour adapter les zones d'arrêts aux nouvelles motrices articulées qui circuleront en double-traction dès 1988.

#### A l'essai dès septembre : minibus dans la Vieille-Ville

Dès le mois de septembre prochain, et jusqu'à fin février 1983, une expérience de desserte de la Vieille-Ville par minibus sera organisée par les TPG. Le déficit d'exploitation sera pris en charge moitié par la Ville de Genève, moitié par l'Etat.

Cette nouvelle a été annoncée par Monsieur Guy Fontanet, Conseiller d'Etat, à la Commission des pétitions du Grand-Conseil. Celle-ci étudiait une pétition de l'Association de la Vieille-Ville qui demandait l'introduction d'un tel service. L'emplacement des arrêts doit encore être déterminé. C'est le conducteur qui sera chargé de vendre les billets, au tarif habituel des TPG. Un obli-térateur sera installé dans le véhicule même pour valider les billets. On évitera ainsi la pose de coûteux appareils à tous les points d'arrêt.

Un essai semblable, effectué pendant trois jours en novembre 1981, a montré que la fréquentation était de 120 personnes par jour en moyenne. Il s'agissait essentiellement de personnes âgées et de quelques curieux, d'autant plus que le transport était gratuit ! Les nombreuses obstructions survenues sur le parcours ont difficilement permis au bus de tenir l'horaire...

#### Souhaits de prolongation de la ligne No 14

Un groupe d'usagers de la ligne No 14 (place des Nations - Bout du Monde) a adressé une demande à la direction des TPG afin d'envisager la prolongation de cette ligne jusqu'à la Cité universitaire (Champel).

En effet, la campagne des Pléiades a fait place à un grand nombre d'immeubles ainsi qu'à l'avenue Louis-Aubert, elle-même élément de la "Tangente-Est" La Praille - Les Eaux-Vives. Plusieurs entreprises du secteur tertiaire ont leur siège dans ces mêmes immeubles. La Cité universitaire, la Clinique générale sont également implantées dans ce secteur. Pour les collaborateurs de ces entreprises, et demeurant dans la région du Petit-Saconnex, Châtelaine, Onex, Lancy, Carouge, les conditions de transports se résument à deux possibilités : la voiture privée, ou un trajet d'une bonne heure en transports publics, puisque obligés de transiter par le centre-ville, avec un transbordement à la place Bel-Air.

La prolongation de la ligne No 14 jusqu'à la Cité universitaire apparaît donc comme une solution logique. Mais tout n'est pas si simple : la ligne de trolleybus 3/33 va être prolongée jusqu'à la Cité universitaire dans un proche avenir. La prolongation de la ligne d'autobus 14 jusqu'à la Gare des Eaux-Vives est prévue au plan directeur des transports, mais elle n'apparaît pas dans les priorités.

La prolongation de la ligne No 14 jusqu'au terminus de la ligne No 3/33 demanderait deux véhicules supplémentaires par jour. Un seul véhicule mis en exploitation revient à Fr 400'000.-- par année. D'autre part, la rampe actuelle du Bout du Monde permet difficilement le passage régulier d'un véhicule de ligne de 2,5 m de large.

#### Pas de bus No 5 jusqu'au Stade de Champel

Un conseiller municipal avait déposé une question écrite par laquelle il demandait de prolonger le bus No 5 jusqu'au Stade de Champel, en particulier le jeudi pour les écoliers, et en semaine entre 1145 et 1400 heures, et entre 1700 et 2000 heures.

Les TPG ont répondu par la négative, expliquant que "prolonger une ligne urbaine à fréquences élevées pour des services occasionnels entraînerait une désorganisation des horaires et des services. Une navette entre le chemin Rieu, terminus de la ligne No 5, et le Stade de Champel serait très onéreuse.

Les TPG rappellent que le Stade de Champel est desservi actuellement par la ligne de bus No 14 qui bénéficie d'une bonne (sic !) fréquence : 15 minutes aux heures de pointe et 20 minutes pour les autres périodes. On peut aussi emprunter le trolleybus No 33 jusqu'à son terminus, rue Albert-Gos, qui sera bientôt déplacé jusqu'à la Cité Universitaire, ce qui diminue la distance à parcourir à pied pour atteindre le Stade...

#### Sites propres pour le tram No 12

A la suite d'une question écrite d'un conseiller municipal de la Ville au sujet de la mise en site propre du tracé de la ligne No 12, les TPG ont fait connaître leur opinion à ce sujet.

L'installation de sites propres est particulièrement indiquée, non seulement pour améliorer les conditions d'exploitation, mais surtout en vue de réduire le nombre des accidents. Cependant, ces résultats ne seront atteints que dans la mesure où les autres usagers de la route respectent ces voies de circulation réservées aux transports en commun.

Depuis 1970, les TPG ont obtenu progressivement l'extension des secteurs en site propre sur la ligne No 12. Actuellement, 45 % de la longueur totale de cette ligne se trouve ainsi protégée, et distinguée du reste de la circulation. L'entreprise souhaite que cette ligne de tramway qui transporte plus de 18 millions de passagers par année réponde à la définition moderne du tramway urbain, c'est à dire qu'il se trouve en site propre intégral partout où cela est matériellement et raisonnablement possible.

Les TPG ont demandé au directeur de l'aménagement du canton de marquer de façon plus visible les délimitations des voies réservées au tram. Ils proposent à cet effet la pose de bordurettes de sécurité qui ne compromettraient pas la sécurité des autres usagers de la route, ou la pose de clous phosphorescents.

#### Regroupement des arrêts TPG à Cornavin

Après de multiples déplacements durant la période de chantier du parking de

Cornavin, les arrêts des lignes 1, 4/44, 5 et 11 ont trouvé leurs emplacements définitifs devant la gare.

La nouveauté réside surtout dans le fait que, contrairement à ce qui existait jusqu'à maintenant, les deux lignes de "Ceinture" 1 et 11 se trouvent groupées sur le même quai, en compagnie des lignes 4/44 et 5. De ce fait, les usagers devront vouer une attention particulière aux numéros de lignes placés sur les voitures avant d'y monter (pour autant que ces indications soient lisibles - ndr).

Cette disposition offre un avantage certain. Non seulement la ligne de "Ceinture" No 1 se rapproche de la gare par rapport à la situation qui a existé jusqu'ici, mais les usagers qui désirent depuis la gare se rendre au centre-ville ont deux liaisons très favorables : l'une à destination du Molard et de Rive avec les lignes 1 et 5, l'autre à destination de Bel-Air et Plainpalais avec les lignes 4/44 et 11.

L'arrêt de la ligne No 5 en direction de Sécheron et du Jardin Botanique a également été fixé au centre de la place Cornavin, en correspondance directe avec les lignes E, F, O, 3/33, 333, X, Z et 6.

Enfin, on notera la mise en place d'indicateurs d'arrêt d'un nouveau style, dont la qualité première réside dans la clarté des renseignements offerts aux usagers. Un petit air zurichois...

#### Nouveau refuge d'arrêt à la place des Augustins

Le refuge d'arrêt de la ligne de tramway No 12 à la place des Augustins (direction Ville) a été allongé, afin d'assurer une meilleure sécurité des usagers qui emprunteront, d'ici quelques années, les nouvelles rames articulées circulant en double-traction et dont la longueur atteindra 42 mètres.

Par la même occasion, cet aménagement permet de mettre plus ou moins en site propre les voies du tramway dont la régularité est souvent perturbée par des automobilistes négligents. Toutefois, les commerçants des alentours ont alerté quelques députés qui ont interpellé le Conseil d'Etat. Ce dernier a réfuté les arguments avancés. En effet, la largeur de la chaussée comprise entre le stationnement longitudinal et la berme est de 5,20 mètres. Donc, en admettant l'arrêt en seconde position, qui devrait quoiqu'il en soit être réprimé par la Police, il reste assez de place pour permettre la circulation d'une voiture, voire d'un camion.

L'aménagement de cette berme assurant un site propre au tramway ne devrait avoir aucune incidence sur la fluidité du trafic privé, à condition bien sûr que les conducteurs n'abandonnent pas leurs véhicules n'importe où ! Et le tramway pourra, lui, respecter l'horaire.

### Transbordement des usagers TPG au Rond-Point de Plainpalais

Des usagers des TPG se plaignent du parcours qu'ils doivent emprunter au Rond-Point de Plainpalais pour un transbordement entre les lignes 1 et 12, ce qui n'était pas le cas avant la restructuration de cet important carrefour.

L'agencement du giratoire a été longuement étudié par les autorités et services compétents. En présence d'intérêts souvent contradictoires, ils ont cherché à ménager au mieux les préoccupations de chacun, tout en évitant de sacrifier un type d'utilisation en faveur d'un autre. L'aménagement du rond-point tient compte de la mise en service des nouvelles compositions-tramways de la ligne 12, d'une longueur totale de 42 mètres. C'est principalement en raison du manque de place pour la présence contiguë de ces nouveaux convois et des autobus de la ligne 1, au centre du rond-point, qu'il n'a pas été possible de maintenir l'arrêt de ces derniers au même endroit. L'emplacement choisi pour l'arrêt de la ligne 1 l'a été en fonction de l'accès direct qu'il était possible d'aménager avec l'arrêt de la ligne 12.

Afin d'assurer la sécurité des usagers en particulier, et des piétons en général, une signalisation lumineuse appropriée a été mise en place. En conséquence, les autorités estiment avoir accordé une place importante aux usagers des transports publics dans la conception du nouveau rond-point de Plainpalais.

En ce qui nous concerne, nous observons quotidiennement des usagers TPG qui s'élancent sur la chaussée alors que la signalisation lumineuse est au rouge, afin de ne pas voir le bus ou le tram leur filer sous le nez...

### Transports publics : programme d'intention du gouvernement

Dans le discours de Saint-Pierre du 14 décembre 1981 (assermentation du nouveau Conseil d'Etat), relevons les passages intéressants les transports publics :

"Au niveau des transports publics, le Conseil d'Etat entend poursuivre l'important plan de renouvellement du matériel roulant qui a été engagé. Le nouveau dépôt des TPG sera construit, et la ligne de tramway No 12 prolongée jusqu'aux Palettes. Une étude est en cours pour la création éventuelle d'une "croix ferroviaire" (tramway en site propre), dont deux branches sont constituées par l'actuelle ligne Carouge-Moillesulaz et les deux nouvelles étant Onex et Meyrin. Le réseau des TPG sera réorienté vers un système diamétral, traversant la cité.

L'adoption du plan directeur des transports conduira le Conseil d'Etat à faire des propositions pour la mise en oeuvre des mesures préférentielles aux transports publics".

### Route de Meyrin : et le tramway ?

Au moment des études préliminaires faites pour la route de Meyrin, il avait été initialement réservé la possibilité de localiser sur l'emprise de celle-ci une ligne de tramway qui aurait pu emprunter soit le centre de la chaussée, soit son côté sud. Ces deux réservations impliquaient un franchissement de l'autoroute et de la route de Pré-Bois avec les mêmes ouvrages que ceux destinés au trafic privé, ou éventuellement avec des ouvrages accolés.

Après étude du réseau TPG dans le cadre du plan directeur des transports, il est apparu que ce concept devait être revu. En effet, l'analyse des diverses possibilités fait ressortir que, si le tracé d'une ligne de tramway était pratiquement indifférent quant à son emplacement jusqu'à la hauteur des Avanchets, il convenait, depuis ce point, pour éviter d'implanter la ligne dans un "no man's land" d'accès difficile, de la rapprocher du côté des habitations, des activités et des emplois de cette zone, c'est à dire des Avanchets et de l'Aéroport.

Pour cette raison, différentes variantes de tracé ont été examinées. Elles prévoient toutes le passage de la ligne en bordure, ou à l'intérieur de la cité des Avanchets. Au delà, le franchissement de l'autoroute se ferait par un ouvrage séparé qui arriverait parallèlement au chemin Taddéoli, près du nouveau complexe ICC, actuellement en construction, où pourrait être organisée une zone d'échanges. A partir de cet emplacement, le tracé se poursuivrait en site propre sur le côté nord de la route de Meyrin jusqu'à la cité proprement dite...

### Musiciens à bord des véhicules TPG !

Une certaine mode sévit à bord des véhicules de la ligne de tramway No 12, tout spécialement à bord des remorques : les musiciens ambulants !

Si ces concerts improvisés sont parfois agréables à écouter, et si les jeunes musiciens sont parfois fort sympatiques et n'insistent pas auprès des usagers lorsqu'ils font "la manche", on enregistre de plus en plus souvent des plaintes d'usagers qui déplorent les remarques désobligeantes à l'endroit des voyageurs qui refusent de verser leur contribution...

Le Conseil d'Etat s'est penché sur ce problème et déclare que les chanteurs ambulants doivent être au bénéfice d'une autorisation. En revanche, l'interdiction de l'accès aux tramways est du ressort des TPG.

Les TPG, pour leur part, tolèrent pour l'instant la présence des musiciens sous trois conditions :  
1/ ils doivent posséder leur titre de transport,  
2/ ils jouent dans la remorque du tramway, et non dans la motrice afin de ne pas déranger le conducteur,  
3/ leur présence ne doit pas perturber l'ordre à l'intérieur de la voiture.

Si les plaintes devaient se multiplier, les TPG seraient vraisemblablement contraints d'interdire ces prestations musicales.

Fraude...

Sur les 1'732'455 personnes ayant fait l'objet d'un contrôle en 1980, 15'074, soit 0,87 %, avaient "resquillé" !

Nul doute qu'avec l'augmentation du nombre des passagers sur les véhicules des TPG, le nombre des fraudeurs ait enflé... Rien qu'en janvier 1981, 1'027 constats d'infraction ont été dressés à Genève. 56 % des personnes prises en flagrant délit n'avaient aucun titre de transport (17,4 % étaient des récidivistes), 13,9 % un titre de transport non-valable, 11 % un abonnement périmé, et 15 % un abonnement oublié.

En cas de première infraction, la surtaxe fixée par les TPG est de Fr 20.--. Pour les étrangers de passage, elle est réduite à Fr 3.--, et pour ceux qui ont oublié leur abonnement ou pour les personnes âgées à partir de 70 ans, on se contente d'un avertissement. Déterminée par les compagnies de chaque ville, le montant de la surtaxe doit être approuvée par l'OFT.

La recette des surtaxes encaissées par les TPG au cours de 1980 s'est élevée à Fr 223'897.--, alors que pour chaque préposé au contrôle, il faut compter Fr 50'000.-- par année. Ce n'est donc pas de cette manière que les TPG feront fondre leur déficit ! Toutefois, ce mal est nécessaire puisque sans contrôle le pourcentage des fraudeurs s'élèverait au bas mot à 50 %...

Outre la surtaxe, les TPG sont aussi amenés à déposer plainte pénale (281 en janvier 1981) en cas de fraude manifeste, de récidive, et lorsque le contrevenant ne paye pas dans les délais impartis, ou fournit des explications fantaisistes. Le service des contraventions, auquel sont adressées ces plaintes, inflige alors une amende, ou convoque le contrevenant devant le Tribunal de Police. En plus de la condamnation, le service des contraventions perçoit la surtaxe des TPG, dont le produit leur est versé en fin d'année.

Quotidiennement, 10 à 12 contrôleurs parcourent par rotation le réseau divisé en 11 secteurs. Parfois des actions choc sont mises sur pied sur des lignes "à risque élevé" ou durant des heures propices à la fraude (entre 2000 et 2400 heures, 57 constats sur 480 voyageurs !).

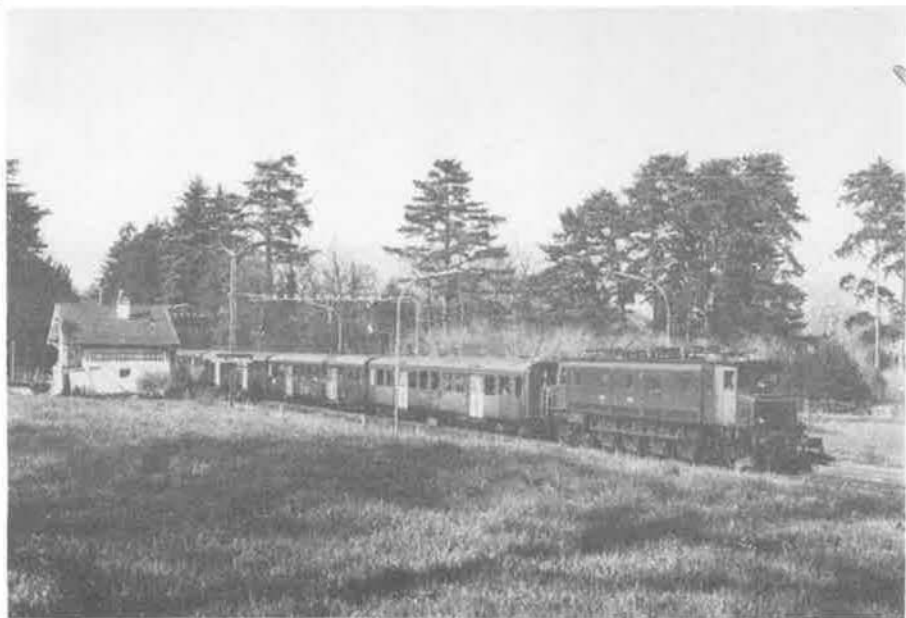
L'effectif est insuffisant (un tiers inférieur à Zurich ou Bâle) et l'efficacité s'en ressent. Les problèmes d'effectif au sein des TPG étant ce qu'ils sont, il ne reste qu'à augmenter le rendement de ces contrôles : être moins repérable en portant des habits civils ! Cette solution ne rencontre toutefois pas l'enthousiasme du Conseil d'administration de l'entreprise, ni du chef du Département de Justice et Police. On se demande d'ailleurs pourquoi ? La grande majorité des usagers serait certainement favorable à cette amélioration de l'efficacité des contrôles...







- EN HAUT : La ligne 12 va recevoir une nouvelle voie de la Cité au carrefour de Rive. A cette occasion, le Cours de Rive sera réaménagé. Be 4/4 720 + B 304 pour Moillesulaz, 28.1.82. (Photo E. RAHM)
- EN BAS : Depuis le nouvel horaire, les Ae 4/7 n'assurent plus de "Régionaux" au départ de Genève. Les Tuileries, printemps 1982. (Photo M. MICHEL)





## TRANSPORTS PUBLICS DE VERNIER

---

### Intéressant développement...

On sait que la seconde ville du canton est, avec la commune de Satigny, la seule à s'être dotée d'une ligne de transports en commun durable, les TPV.

La ligne, qui reliait Aïre/Le Lignon à Balexert en passant par Châtelaine, a été prolongée jusqu'à Vernier à mi-décembre 1981. A cette occasion, le nombre des courses a été porté à 15 par jour, du lundi au samedi.

C'est un chauffeur temporaire et le Service des routes et des parcs qui faisaient jusqu'ici l'appoint en personnel nécessaire. Désormais, les TPG compteront un chauffeur régulier de plus, soit six au total.

Le travail de révision des trois minibus est assuré par l'atelier mécanique du Centre de voirie.

La demande continue à croître fortement : en 1980, 45'241 voyageurs avaient été transportés par les TPV, alors que l'an dernier on a enregistré 89'491 passagers, ce qui représente une augmentation de 97,8 % !

En juin 1982, en une seule journée, on a dénombré 500 voyageurs. Le Conseil administratif envisage d'étendre encore le réseau en desservant le hameau de Montfleury. On prévoit également de desservir à certaines heures les usines Givaudan, afin de dissuader une partie du personnel de cette importante entreprise d'utiliser leurs véhicules privés.

## VOIE NORMALE GENEVOISE

---

### Du côté des CFF...



Depuis le changement d'horaire du 23 mai 1982, les Re 4/4 I et les RBe 4/4 ne viennent plus en roulement régulier à Genève. Le service est assuré par des locomotives des séries Re 4/4 II, Re 4/4 IV, Re 6/6, Ae 6/6, Ae 4/7 et Ae 4/7 en commande multiple.

Les seules prestations voyageurs encore assurées par des locs Ae 4/7 sont les trains 90510 (arrivée à Genève à 0704 h) et un transport d'écoliers Genève-Versoix (départ de Genève à 1328 h) avec une seule voiture.

Pour les photographes, les Ae 4/7 en CM arrivent à La Praille avec un train marchandises (mardi-samedi) à 0930 h, et en repartent (lundi-vendredi) à 1355 h.

Dès cet été, dans le cadre de la construction de la ligne de l'Aéroport, la ligne Genève-Vernier/Meyrin sera définitivement exploitée en voie unique, et

La ligne électrifiée en 1500 V entre Genève (Cornavin) et le viaduc de la Jonction (intersection ligne Vernier/Meyrin-La Praille) sera mise hors-service.

Marc DIETSCHY

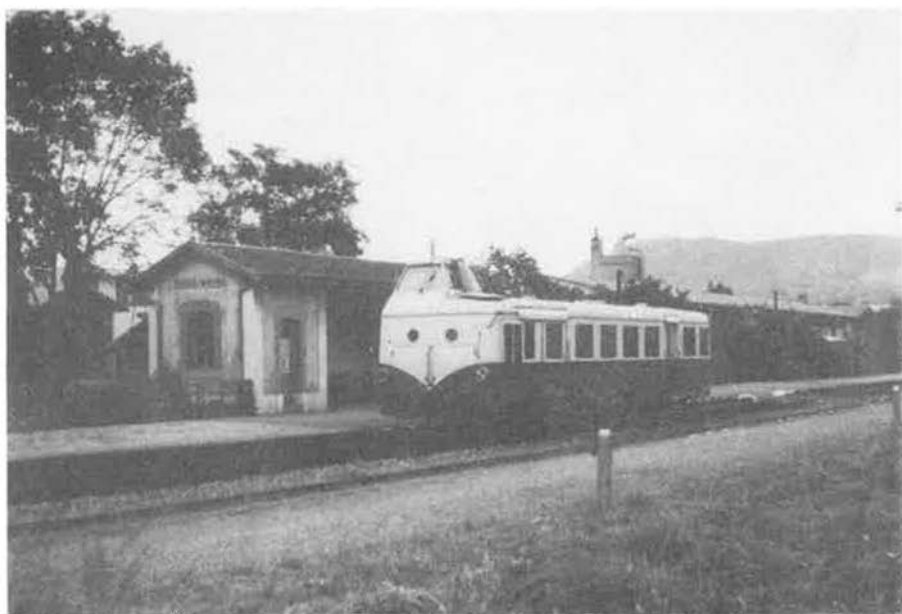
### Encore un avenir pour la desserte voyageurs Annemasse-Les Eaux-Vives ?

La liaison ferroviaire entre Annemasse et Genève-Les Eaux-Vives, exploitée par la SNCF, a échappé comme par miracle aux suppressions de lignes secondaires dictées ces deux dernières décennies par nos voisins. Il faut dire que l'Etat de Genève participe actuellement avec Fr 180'000.-- à la couverture annuelle du déficit.

Pourquoi tient-on tant à cette desserte fort marginale ? Plusieurs éléments y contribuent :

- La ligne Annemasse - Genève-Les Eaux-Vives fait partie intégrante de la fameuse ligne de raccordement avec La Praille et Genève-Cornavin, projetée depuis près de 3/4 de siècle. L'Etat de Genève, fort sagement, y tient toujours, et n'exclut pas une réalisation d'ici l'an 2000 (en tous les cas après la ligne de l'Aéroport qui a maintenant la priorité). Cette nouvelle ligne aurait également tout son intérêt pour la SNCF qui pourrait ainsi desservir Annemasse, Thonon, Evian, voire les cités de la vallée de l'Arve avec les express arrivant à Genève (y compris le TGV !).
- La ligne Annemasse - Genève-Les Eaux-Vives assure un trafic substantiel de travailleurs frontaliers, le matin et le soir. Lorsque les correspondances sont bonnes à Annemasse (et la SNCF ne fait pas grand chose dans ce sens là !), on atteint en moins d'une heure Thonon, La Roche ou Bonneville. Vu les embarras de circulation aux postes frontière, et les 25'000 travailleurs frontaliers à Genève, ce trafic pourrait être considérablement développé.
- Cette liaison met également Chamonix et les stations du Mont-Blanc à portée de train du centre de Genève. Là encore la SNCF ne fait aucun cas de cet atout touristique. Actuellement, faute d'information suffisante, seuls quelques rares Genevois, et une clientèle d'Eurail-Pass profitent du magnifique circuit "Léman-Mont Blanc" passant par Le Fayet - Chamonix - Martigny - Lausanne.

Une lueur d'espoir brillait toutefois dernièrement, suite à la reprise de contact des membres du Comité franco-genevois, qui groupe les autorités de Genève et de la région française voisine. La régionalisation française, en attribuant plus de pouvoirs aux structures locales, changeait les données du problème, et l'on était curieux du côté genevois de savoir dans quelle mesure. Le bilan semble plutôt positif, même si dans un premier temps le changement et les remaniements ont évidemment bloqué quelques projets et dossiers.



Une ligne secondaire SNCF qui attend son avenir !

EN HAUT : Autorail 150 CV en gare de Chêne-Bourg en mai 1969. (Photo Marc DIETSCHY)

EN BAS : Depuis peu, les nouveaux X 2100 ont pris la relève des autorails 300 CV "Picasso". Genève-Eaux Vives, 14.2.82.

(Photo Eric RAHM)





On apprend, à cette occasion, que la voie ferrée Annemasse - Eaux-Vives serait électrifiée, afin de former une unité avec les lignes Bellegarde - Annemasse - Evian et Annemasse - La Roche. Des automotrices électriques de type suburbain, modernes, remplaceraient les actuels "Picasso" ou "2100" à traction Diesel. Un projet d'extension de desserte directe vers Thonon est avancé du côté français...

Il ne reste plus qu'à espérer que ces intentions se concrétisent plus rapidement que le raccordement genevois !

"Alpazur" : bis !



SNCF

Avec la mise en vigueur de l'horaire d'été, le dimanche 23 mai 1982, la SNCF, en collaboration avec les Chemins de fer de Provence, remettait en circulation la liaison touristique "Alpazur" reliant Genève à Nice par Grenoble, la ligne des Alpes et Digne.

Introduite en 1981 à titre d'essai, cette liaison magnifique connue d'emblée le succès puisque 20'000 voyageurs ont utilisé ce service en un peu plus de trois mois de circulation.

La SNCF affecte à ce service entre Genève et Digne des rames RGP sonorisées à deux éléments, forcées à quatre à certaines périodes chargées. Sur les CP, où les problèmes de capacité sont réels (n'oublions pas que nous sommes là sur un réseau de montagne à voie métrique !), des compositions formées de plusieurs autorails modernes et remorques modernisées prennent le relais.

Une animation à bord permet à ceux qui ne recherchent pas exclusivement des plaisirs ferroviaires de faire connaissance avec le folklore et les produits des régions traversées.

A recommander à chacun, de préférence en septembre lorsque le trafic devient plus calme...

#### TELEPHERIQUE DU SALEVE

Cà repartira en 1984 !

Mis en service le 7 août 1932, le téléphérique du Salève faisait une concurrence directe au chemin de fer à crémaillère ouvert en 1896, et conduisant du Pas de l'Echelle (Veyrier) aux Treize-Arbres en passant par Monnetier. Le chemin de fer cessait d'ailleurs définitivement de circuler en 1937.

Jusqu'au début des années 70, le téléphérique allait hisser des dizaines de milliers de voyageurs chaque année sur ce point de vue exceptionnel qu'est le Salève. But d'innombrables "courses d'école", le Genevois allait volontiers pique-niquer sur ce sommet cher à son cœur, puis redescendait à pied par l'un

des sentiers accrochés au flanc de la montagne. Ce qu'il n'allait plus pouvoir faire avec sa voiture...

Or, une très heureuse nouvelle circulait à fin avril 1982 : une convention avait été signée entre la Société pour la reconstruction du Téléphérique du Salève et la ville d'Annemasse.

C'est très vraisemblablement au printemps 1984 que le téléphérique rénové sera remis en service, après un peu plus de huit années d'interruption de fonctionnement. Ce résultat sera l'oeuvre avant tout de M. Robert Ducret, chef du Département des finances et contributions du canton de Genève, et de Monsieur le Ministre Lucien Balthazar, ancien Consul de France à Genève, et Président de la Société pour la reconstruction du Téléphérique du Salève.

Le projet final, présenté en 1979 par M. Erik Langlo, ingénieur civil EPFZ, et par M. Hervé Basset, architecte SIA, après consultation de la Maison Von Roll, prévoyait :

- Maintien de la gare supérieure, témoin architectural de valeur,
- Reconstruction de la station inférieure adaptée aux normes en vigueur actuellement,
- Installation de deux cabines de 40 places chacune.

On pensait qu'il fallait réaliser une rénovation-construction dont le coût serait le plus limité possible, afin de mettre à disposition du public un moyen de transport économique, alternative compétitive à la route.

Ce projet s'était opposé à l'époque aux intentions de la Société pour la Reconstruction du téléphérique, dont le nom indiquait clairement les options de départ. Des échanges d'informations et de documents, telle la mise à disposition de la Société de très nombreux plans d'architecte et d'ingénieur d'origine de la gare supérieure ont abouti au projet présenté à fin avril :

- Maintien de la station supérieure qui sera restaurée. Le restaurant annexé sera reconstruit sur les fondations du bâtiment existant,
- Reconstruction de la station inférieure qui abritera les installations techniques du téléphérique. Ce bâtiment comprendra en plus une salle d'attente, un bar et le guichet des billets,
- Installation de deux cabines de 60 places, afin de pouvoir absorber tous les passagers d'un car, par exemple.

#### Caractéristiques techniques :

- Vitesse maximum (réglable) : 10 m/seconde
- Durée minimum d'une course : 2,4 minutes
- Débit horaire maximum : 1'000 personnes
- Réservoir d'eau de 2'000 litres sous chaque cabine afin d'alimenter la station supérieure



# COMMUNICATIONS

## CARTES POSTALES SUR LE NSTCM

L'AGMT a édité une intéressante série de 10 cartes postales sur la ligne Nyon-St Cergue-Morez. Comprenant cinq vues d'archives de BBC (1918 à 1925) et une vue noir-blanc d'un train de huit voitures (!), complétée par quatre vues actuelles en couleurs, ainsi qu'une reproduction de l'horaire graphique de la compagnie, un plan des gares et des dessins à l'échelle d'une partie du matériel, cette série peut être commandée auprès de l'AGMT, case postale 294, 1211 GENEVE 11, au prix de Fr 9.--.

## LE TRAM A GENEVE

Cet ouvrage de 300 pages, paru à fin 1976 est maintenant épuisé chez l'éditeur. Notre Association en dispose encore quelques exemplaires, dont quelques uns numérotés !

Nous consentons à nos membres et lecteurs le prix spécial de Fr 75.-- (+ frais d'envoi), jusqu'à épuisement du stock. Veuillez nous adresser une simple carte, sans paiement préalable.

## NOTRE 12

Jolie brochure de 48 pages, abondamment illustrée, et consacrée à la riche histoire de notre ligne 12.

Jean-Daniel DUPRAZ et Roland KALLMANN, tous deux membres de l'AGMT, ont décrit consciencieusement cette ligne urbaine, suburbaine, interurbaine, vicinale et internationale, la plus ancienne au monde à être encore en exploitation !

En vente auprès de l'AGMT au prix de Fr 10.-- (+ port). Les membres AGMT bénéficient d'une réduction de Fr 2.--. Ne rien payer d'avance, un bulletin de versement sera joint à notre envoi !





Tramway suburbain CGTE 168-182  
(15 unités) pour lignes  
2,6,8,9,12-Anniemasse !

Construction SWP-SAAS 1952-1953

Parties mécaniques et élec-  
triques identiques aux motrices  
701-730

Voir notre article "Si...  
ou le royaume du tramway  
à Genève !"

DESSIN DE M. DUCRET