

# BULLETIN AGMT

Nº 4

04.75

BULLETIN A G M T No 4

Avril 1975

---

Organe de liaison entre les membres de  
l'Association Genevoise du Musée des  
Tramways.

Les avis exprimés dans ce Bulletin n'engagent  
que leurs auteurs. Reproduction autorisée  
avec indication de la source.

\* \* \* \* \*

Au sommaire :

- Billet du Président
- Editorial
- Les motrices Be 4/6 795-799 de la CGTE
- Plan de renouvellement de la CGTE
- Procès-verbal de l'Assemblée générale
- Questionnez, on vous répondra !
- Mini-potins
- Echos de Belgique

\* \* \* \* \*

Rank-Xerocopié à 100 exemplaires

## **BILLET DU PRESIDENT**

Chers membres, chers amis,

Au moment où vous lirez ces lignes, notre convoi aura déjà pris le chemin de Moillesulaz, où il sera garé. Enfin une solution a été trouvée à ce grave problème qui nous a tant préoccupé. Mais pour que nous puissions continuer à rouler, il nous faut restaurer et entretenir ce convoi; un certain nombre de membres se sont déjà annoncés, mais nous aimerions qu'ils soient encore plus nombreux. Je compte sur votre bonne volonté.

Je remercie encore la Direction de la CGTE qui nous a accordé la possibilité de repeindre les toitures du convoi dans ses dépôts; ainsi nos véhicules pourront mieux résister aux intempéries.

Le programme des travaux sera exposé dans une prochaine circulaire. Une circulation des véhicules est d'or et déjà prévue pour le début de juin. Je pense enfin pouvoir dire que l'AGMT est bien sur les rails actuellement; le Comité et moi-même veillerons à ce que tout continue pour le mieux. Avec votre collaboration nous aurons enfin une association reconnue et dont, je l'espère, l'état des véhicules fera honneur ! Dans cette espère, je vous prie de recevoir mes salutations les meilleures.

Stéphane GOLAY

\* \* \* \*

## **EDITORIAL**

Le présent numéro du Bulletin de l'AGMT décontenancera peut-être certains de nos lecteurs; en effet, il s'agit exceptionnellement d'un numéro "moderne". Nous avons ce mois fait des infidélités à l'histoire de nos tramways, pour vous présenter les cinq nouvelles motrices articulées, acquises par la CGTE auprès du réseau d'Aix-la-Chapelle; nous avons également saisi l'occasion de vous présenter le plan de renouvellement quadriennal de la CGTE et de vous parler des nouveaux véhicules qui viendront bientôt sillonner le réseau genevois.

Nous espérons avec vous que nous pourrons bientôt vous présenter de nouvelles réalisations, ferroviaires cette fois, de notre CGTE. Dès le prochain numéro, nous reprendrons la présentation des anciens véhicules de la CGTE, et nous espérons toujours recevoir de l'un ou l'autre de nos membres un texte intéressant à publier.

E. RAHM

\* \* \* \*

# **NOUVEAUX VEHICULES FERROVIAIRES DE LA CGTE Be 4/6 DUWAG**

## Trans d'occasion !

Nous n'allons pas vous présenter aujourd'hui un véhicule du passé des transports urbains de Genève, mais nous pensons judicieux de vous parler des cinq motrices articulées acquises d'occasion par la CGTE auprès du réseau allemand d'Aix-la-Chapelle.

Bien qu'ayant déjà quinze ans d'âge, ces véhicules vont permettre à la CGTE de faire connaissance avec le matériel ferroviaire articulé. Certes, en juillet et août 1972, la Be 4/6 108 du BEB (Birseeckbahn) avait déjà circulé sur la ligne 12, dans le cadre d'études entreprises pour un futur renouvellement du parc ferroviaire, mais il s'agit cette fois de cinq véhicules qui vont rester au bout du lac, et qui permettront de se faire une première idée sur le matériel allemand, réputé pour son silence de marche, ses performances techniques (accélération et freinage) et son confort. Il convient bien sûr de ne point perdre de vue que depuis quinze ans, la technique ferroviaire allemande a fait des pas de géant. Des milliers de tramways à six, huit, voir même douze essieux ont été produits, ainsi que de nombreux véhicules destinés aux lignes de métros légers, ou semi-métros (il s'agit en fait de lignes de tramways souterraines dans le centre-ville, et en surface, sur parcelle indépendante, en banlieue).

## Origine du véhicule articulé à six essieux

Dès qu'elle se fut relevée des ruines de la seconde guerre mondiale, l'industrie développa un type de tramway moderne à grande capacité (Grossraumwagen), afin de remplacer d'une

part un matériel rapiécé et reconstruit en hâte sur les débris sortis des décombres des dépôts, et d'autre part de relayer des véhicules d'après-guerre mais trop faiblement dimensionnés (KSW et Verbandstyp).

Mais ces véhicules à grande capacité allèrent eux-mêmes vite s'avérer trop petit sur les ligne chargées des grandes villes, même avec leur remorque. Si l'on voulait pouvoir absorber sans trop de peine les fortes pointes de trafic, sans enfler par trop les frais d'exploitation par l'injection de nombreux convois supplémentaires, il ne restait plus qu'à augmenter la capacité des convois.

En mars 1956, la fabrique d'Uerdingen (Düwag) sort pour la Rheinische Bahngesellschaft (Tramways de Düsseldorf) et pour les réseaux urbains de Bochum et Gelsenkirchen, un premier véhicule articulé à deux éléments, reposant sur six essieux, dont quatre moteurs. Ce véhicule était composé de deux caisses autoportantes en acier, de même dimension; les deux bogies moteurs (situés aux extrémités) étaient équipés de l'entraî-nement Düwag ayant fait ses preuves sur les "Grossraumwagen", alors que sous l'articulation se trouvait un bogie Jacobi. Grâce à une articulation sans soufflet caoutchouc, le voy- ageur a l'impression d'une continuité des deux caisses. Ces premiers véhicules avaient les dimensions suivantes : 19,1 mètres de longueur, 2,35 mètres de largeur, 20 tonnes, 181 places, dont 41 assises.

Ces nouveaux tramways vont être construits dans une très grande variété d'exécution, et l'on peut dire que ce genre de véhicule fut certainement à la base du renouveau du rail urbain. D'autres constructeurs allemands et étrangers (Suisse, Italie, Belgique, Tchécoslovaquie, Pologne) ne vont pas manquer de suivre l'exemple de Düwag, bien que l'on ren- contre des véhicules de ce type à Vienne, à Graz, à Linz, à Bâle, à Copenhague (rachetée maintenant par le réseau d'Alexandrie), à Innsbruck, à Rotterdam.

En peu de temps, dix-sept entreprises allemandes commandent

ce véhicule, mais chaque réseau ayant ses particularités, les exécutions sont fort diverses : un ou deux sens de marche, un seul sens de marche mais avec poste de commande auxiliaire à l'arrière, un sens de marche avec portes supplémentaires sur le côté gauche du véhicule...

Dans le développement de la motrice à deux sens de marche, telle que nous la connaissons maintenant à Genève, le constructeur a prévu des extrémités plus pointues, le pose du siège du wattman au centre, et non plus décentré sur la gauche du véhicule, ce qui diminue quelque peu la surface des plateformes extrêmes.

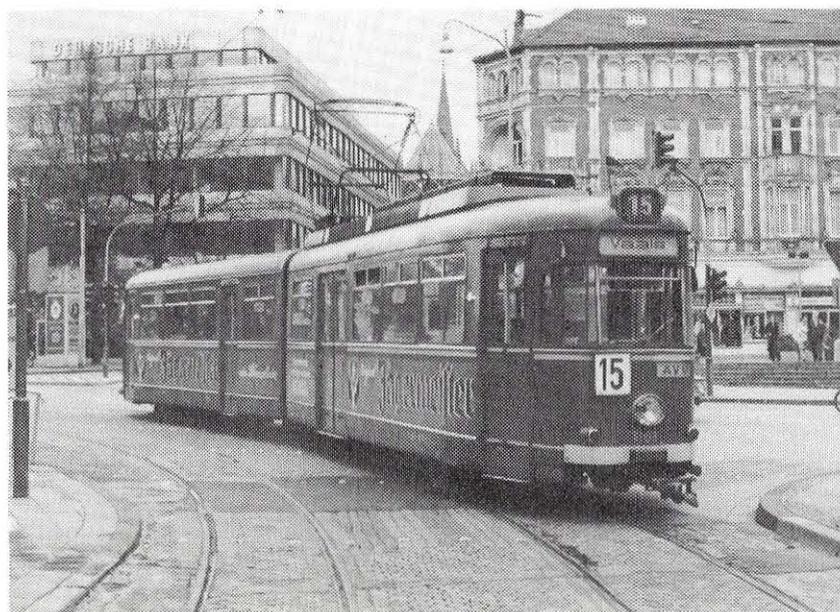
#### Motrices articulés du réseau d'Aachen

Ces cinq nouvelles motrices genevoises ont déjà une vie chargée derrière elles. Elles furent en effet à l'origine commandées pour le réseau de Mönchengladbach qui avait, vers 1955, supprimé tout son réseau rural pour ne conserver que quelques lignes urbaines. Afin de remplacer un matériel vétuste à deux essieux, la compagnie avait acquis en 1956/57 six "Grossraumwagen" no 25 à 30, puis en 1958/60 neuf motrices articulées à six essieux no 31 à 39. Le 15 mars 1969, malgré ce matériel moderne, le reste du réseau était abandonné. Quatre motrices de la série 31 à 39 allèrent continuer leur carrière aux Vestische Strassenbahnen et prenaient les numéros 400 à 403; le solde de la série prenait la direction d'Aachen, ainsi que les "Grossraumwagen". Les cinq véhicules articulés prirent les numéros 1101 à 1105; ils vont circuler sur la ligne 5/15 Goeteplatz-Brand jusqu'au 10 mars 1973 (date de la suppression des lignes de Eilendorf et Goeteplatz), puis sur la dernière ligne du réseau d'Aachen, entre Vaals et Brand.

---

#### Légende photos page suivante :

- EN HAUT : Motrice Düwag sur le réseau de Mönchengladbach, à Lurrip, en juillet 1960 Photo J. BAZIN  
EN BAS : Même motrice sur le réseau d'Aix-la-Chapelle en septembre 1974 Photo S. ESTEBAN



Mais le 29 septembre 1974, le dernier tram rentre au dépôt. Les cinq motrices articulées prennent une fois encore le train, pour la Suisse cette fois. Avant de gagner Genève, un séjour aux Usines Schindler à Pratteln permettent aux motrices de subir quelques adaptations nécessaires à la circulation sur les voies genevoises (attelage +GF+, livrée orange, suppression des feux arrières de freinage et des indicateurs de direction, réfection de la carrosserie...).

Le 10 février, la première composition arrive en gare de la Praille, d'où elle est transportée à la Jonction sur un truc-transporteur spécial de l'Entreprise Sauvin-Schmidt. Le 11 février a lieu le déchargement en Zone Arve au moyen d'une rampe provisoire. Après quelques travaux d'équipement, la Be 4/6 795 prend la rail genevois pour ses premiers essais, puis le 24 février elle est présentée à la presse, en compagnie du premier trolleybus articulé (No 632) d'une nouvelle série de dix-huit.

La seconde motrice arrive de Pratteln à mi-mars; en juin, la totalité de cette série devrait pouvoir être disponible, si les quelques problèmes imprévus posés par la topographie du réseau genevois peuvent être résolus au mieux.

### Conclusions

Ne connaissant pas les raisons profondes qui ont motivé cet achat étonnant, nous ne nous hasarderons pas à une conclusion précise. S'agit-il tout au plus d'une bonne occasion permettant, à maindres frais, d'étoffer le parc ferroviaire de la CGTE ? D'autres occasions se sont pourtant déjà présentées au cours de ces dernières années (OEG, Reutlingen, etc...), sans éveiller l'intérêt de notre compagnie. Il faut en effet souligner que la capacité de ces véhicules (161 places) est inférieure à une composition normalisée (210 places); d'autre part, leur nombre trop restreint ne permet pas d'assurer la totalité du trafic de soirée ou du dimanche, par exemple. Leur conception technique exige une

adaptation du personnel d'entretien, du personnel de conduite, et surtout des installations des ateliers. On est en droit de se demander si une telle "débauche" de moyens est judicieuse pour cinq véhicules, à une époque où la CGTE opte pour une unification du matériel afin d'améliorer la qualité de l'entretien, qui fait encore cruellement défaut aujourd'hui.

La CGTE justifie cette acquisition en expliquant que ces motrices permettront d'augmenter la capacité et la fréquence de la ligne No 12 sur son tronçon le plus chargé, soit entre la Gare des Eaux-Vives et la Place des Augustins; elles circuleront comme navettes supplémentaires entre ces deux points. Par ailleurs elles fourniront l'appoint de matériel roulant nécessaire dans un premier temps à la desserte du futur prolongement de la ligne No 12 jusqu'à Plan-les-Ouates, ce qui évitera à la compagnie d'être tributaire des délais parfois extrêmement longs requis pour la livraison de nouveau matériel ferroviaire. Ces cinq véhicules permettront d'augmenter la capacité de la ligne No 12 de 14,2 %, soit 800 places; le nombre de places offertes qui est actuellement de 5625, passera à 6425 dès la mise en service de ces Be 4/6.

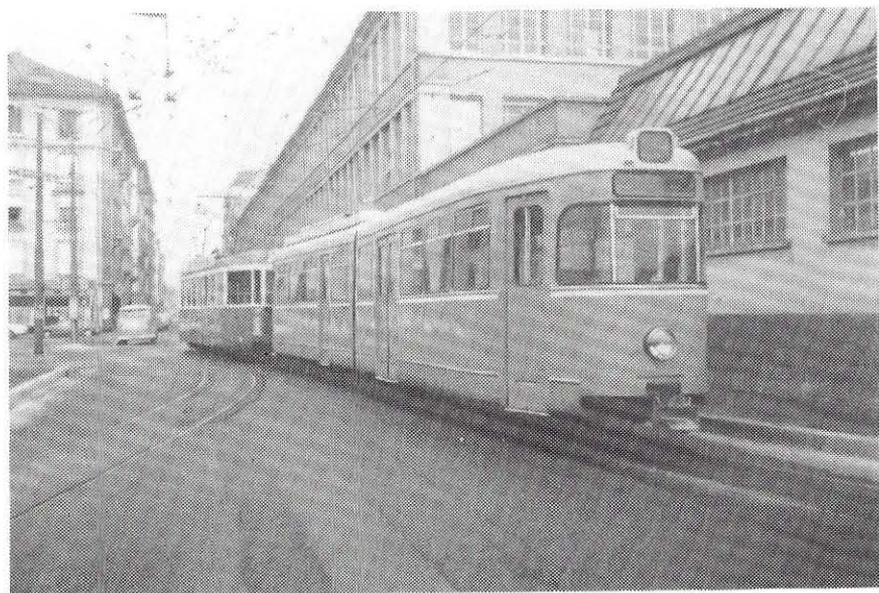
Pour notre part, nous remarquerons encore que ces véhicules permettront de se familiariser avec du matériel de conception allemande, ce qui incitera peut-être certains responsables à suivre d'un peu plus près ce qui se fait en matière de transports urbains ferrés chez notre voisine du Nord. Il ne faudra cependant point perdre de vue que ces Be 4/6 ont déjà 17 ans d'âge; si ce n'est pas encore la vieillesse pour du matériel ferroviaire, il y a cependant eu une évolution remarquable dans ce domaine au cours des années. Les

---

Légende photos page suivante :

EN HAUT : Transformation des Düwag chez Schindler à Pratteln en novembre 1974. Photo S. ESTEBAN

EN BAS : Arrivée de la Be 4/6 795 à la Jonction le 11 février 1975. Photo A. KNOERR



récents véhicules livrés à Francfort, Duisburg, Hannover, Cologne, etc... montrent que l'évolution continue de certains réseaux exige des constructeurs une recherche poussée, garante de véhicules bénéficiant des derniers perfectionnements techniques.

Il y aura lieu de s'en souvenir au moment où les études pour le renouvellement des véhicules actuels entreront dans une phase définitive. Que le matériel choisi soit de provenance suisse ou étrangère, il s'agira de ne point créer de toute pièce un véhicule particulier à Genève, mais de chercher à bénéficier au maximum des expériences des autres réseaux, et également de celles que l'on aura pu faire avec ces véhicules Düwag.

Description technique :

1. Caractéristiques principales :

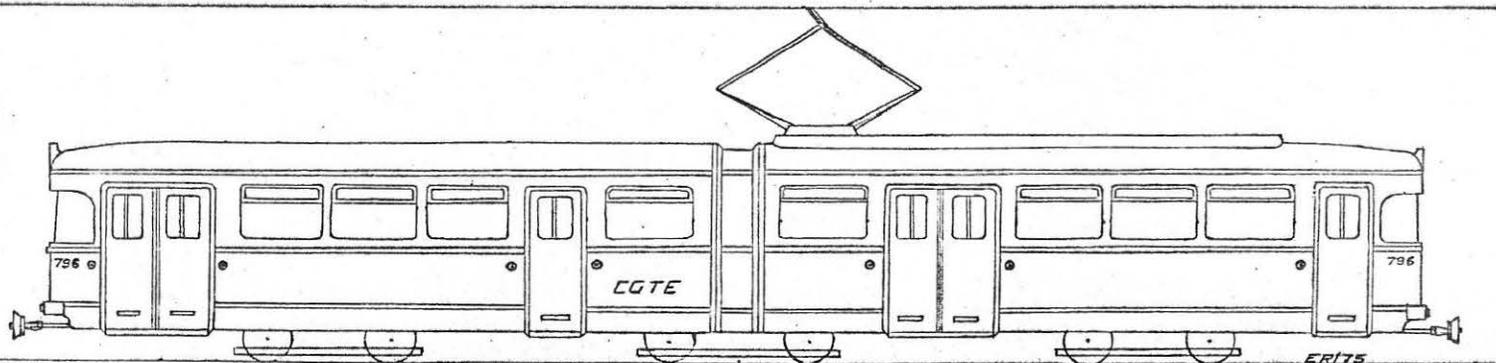
Longueur totale (hors tampons)	21.100 mm
Largeur hors tout	2.200 mm
Hauteur (sans pantographe)	3.200 mm
Empattement boggies	6.000 mm
Entr'axe des essieux	1.800 mm
Ecartement	1.000 mm
Diamètre des roues	660 mm
Hauteur du plancher	880 mm
Poids total à vide	21'000 kg
Année de construction	1958-1960

2. Capacité :

Places assises	39 + 1
Places debout (0,17 m <sup>2</sup> par pers.)	122
Capacité totale	161 places

3. Carrosserie :

La carrosserie est une construction autoportante en acier. Elle se compose d'une ossature soudée en profilés spé-



Longueur	20100 mm
Largeur	2200 mm
Hauteur	3290 mm
Ecartement	1000 mm
Places assises	39
Places debouts	122 (0,17 m <sup>2</sup> /pers.)
Places totales	161

**TRAMWAY ARTICULE DÜWAG  
SERIE CGTE N° 795-799**

ciaux et d'un revêtement de tôles rivées ou soudées. Le véhicule est équipé de quatre portes d'accès voyageurs sur chacun des côtés.

#### 4. Equipement de traction :

L'entraînement est assuré par deux moteurs d'une puissance de 100 kw chacun (136 CV), alimentés par la tension du réseau de 600 V.

#### 5. Transmissions :

Chaque moteur entraîne 2 essieux par l'intermédiaire de pignons et renvois; l'élasticité est assurée par des silentblochs cylindriques système Düwag. Ce système de transmission ainsi que les roues élastiques du type Bochum confèrent au convoi un roulement doux avec faible niveau de bruit.

#### 6. Freins :

Le véhicule est équipé de trois systèmes de freinage :

- 1 frein électrique : les moteurs fonctionnent en génératrices (le courant induit est débité dans des résistances de freinage et l'énergie dégagée est utilisée comme chauffage en hiver).
- 1 frein à disque pneumatique sur chacun des boggies moteurs.
- 2 freins électromagnétiques alimentés par le courant 600 V (patins magnétiques) sur chaque boggie (4'000 kg/patin). Ces freins sont utilisés en cas de freinage d'urgence.

ainsi que d'un dispositif de sablage devant les roues motrices.

#### 7. Suspension :

La carrosserie repose sur chaque boggie par l'intermédiaire de deux ressorts hélicoïdaux avec amortisseurs hydrauliques. Les cadres des boggies eux-mêmes sont suspendus sur les paliers d'essieux par des ressorts en

caoutchouc.

8. Remarques :

Il s'agit de motrices bidirectionnelles à l'origine, c'est à dire avec un poste de conduite à chaque extrémité et des portes symétriques des deux côtés. A Genève nous utiliserons ces voitures avec un seul sens de marche, puisque nous disposons des boucles de manoeuvres nécessaires, et conserverons la possibilité d'employer le deuxième sens de marche pour les cas exceptionnels (cortèges, manifestations, accidents, etc...).

Eric RAHM

Sources :

Moderne Strassenbahnen de F. van der Gragt  
Der Stadtverkehr, périodique allemand  
"90 Jahre Aachener Strassenbahnen", tirage à part du  
Stadtverkehr  
Documentation CGTE  
Notes personnelles

\* \* \* \*

## **PLAN DE RENOVATION DE LA CGTE**

Le 24 février dernier, la CGTE conviait les représentants de la Presse à une présentation de nouveaux véhicules articulés acquis par la Compagnie. Si les divers journaux locaux ont parlé de cette manifestation, ils n'en ont rapporté que peu de détails. Nous pensons qu'il sera intéressant pour les lecteurs de notre Bulletin de connaître un peu mieux les efforts d'équipement de notre entreprise locale de transports publics; nous reprenons à leur intention les éléments contenus dans la documentation distribuée par la CGTE à l'occasion de cette journée (E. RAHM)

\* \* \* \*

### LE PLAN QUADRIENNAL DE DEVELOPPEMENT ET DE MODERNISATION DU MATERIEL ROULANT DE 1972

Ce plan comprend les acquisitions suivantes :

- 31 autobus à 2 essieux entièrement livrés à fin 1974
- 18 trolleybus articulés qui seront livrés d'avril à octobre 1975
- 5 motrices articulées d'occasion livrées entre février et juin 1975
- 29 autobus articulés qui seront livrés de septembre 1975 à juin 1976.

Ces 83 nouveaux véhicules permettront d'apporter d'appréciables améliorations de nos services, d'une part; d'autre part, un certain nombre de véhicules sur pneus vétustes, mal adaptés aux conditions actuelles d'exploitation et coûteux d'entretien pourront être déclassés. Ces déclassements af-

fecteront au total 31 autobus, trolleybus et remorques construits entre 1949 et 1955 (ayant donc atteint des âges vénérables de 20 à 26 ans) et les 27 véhicules Berliet acquis plus récemment à un prix favorable, mais dont la construction en acier s'est révélée peu résistante aux attaques de la corrosion. Au total donc 58 véhicules sur pneus seront éliminés au fur et à mesure des livraisons de nouveaux matériels. Aujourd'hui déjà, 8 véhicules accidentés ou dont les réparations eussent été trop coûteuses ont été livrés à la démolition.

L'amélioration des prestations résultera du plus grand nombre de véhicules à disposition, et de la conception moderne du nouveau matériel et surtout du sensible accroissement du nombre de places offertes par les voitures à grande capacité commandées. Les capacités de transport totales du parc peuvent se résumer comme suit :

	Tramways, remorques	Trolleybus, autobus et remorques
Nombre de places offertes début 1974	5'625	23'215
Nombre de places offertes fin 1976	6'425	26'105
Accroissement de la capacité de transport (en nombre de places)	800	2'890
Accroissement de la capacité de transport (en %)	14,2	12,5

Le financement de l'acquisition de ce matériel roulant a été assuré par un premier prêt bancaire de 20 millions de francs obtenu en 1973 et garanti par l'Etat de Genève, et par un

deuxième prêt bancaire de 10 millions, également garanti par l'Etat en 1974, enfin par les propres amortissements de la Compagnie pour un montant de 3,15 millions de francs. Les 83 nouveaux véhicules auront donc coûté environ 33 millions de francs, matériel de réserve et outillage compris.

\* \* \* \*

### ATTRIBUTION DES NOUVEAUX VEHICULES ARTICULES

#### Trams articulés Düwag :

Ces motrices permettront d'augmenter la capacité et la fréquence de la ligne No 12 sur son tronçon le plus chargé, soit entre la Gare des Eaux-Vives et la Place des Augustins; elles circuleront comme navettes supplémentaires entre ces deux points (il nous semblerait plus judicieux de faire circuler ces convois supplémentaires soit entre Carouge et la Gare des Eaux-Vives, soit entre la Place des Augustins et la Gare de Chêne-Bourg ou Moillesulaz, car seule une clientèle relativement faible utilise le tram No 12 entre les deux terminus envisagés exclusivement --note de la rédaction--).

Par ailleurs elles fourniront l'appoint de matériel roulant nécessaire dans un premier temps à la desserte du futur prolongement de la ligne No 12 jusqu'à Plan-les-Ouates, ce qui nous évitera d'être tributaires des délais parfois extrêmement longs requis pour la livraison de nouveau matériel ferroviaire.

#### Trolleybus articulés :

Ces véhicules à grande capacité (150 places) sont destinés à remplacer les voitures actuelles en service sur la ligne No 2/22 qui dessert notamment le Petit-Lancy et la Cité Nouvelles d'Onex. La fréquence de la ligne portée déjà l'année passée à 5 minutes sera par ailleurs maintenue, ce qui procurera à cette ligne un accroissement important de la

capacité de transport en augmentant du même coup le confort des voyageurs.

Les véhicules de 100 places retirés de la ligne No 2 remplaceront ceux plus petits des lignes No 6 et 7 qui n'ont que 85 places. Le confort sur ces deux lignes actuellement très chargées s'en trouvera sensiblement amélioré.

#### Autobus articulés :

Les autobus articulés, qui ont également une capacité de 150 places, viendront se substituer prochainement aux voitures de 100 places en service sur la ligne X. Cette augmentation de capacité est rendue nécessaire par le développement des quartiers situés sur son parcours, à savoir Meyrin, Champs-Fréchets et Avanchets. La grande capacité de ces véhicules leur permettra en outre de remplacer avantageusement un certain nombre de vieux convois d'autobus avec remorque qui ont atteint la limite d'âge. Ils pourront finalement se substituer dans certains cas à des autobus surchargés aux heures de pointe, ce qui permettra d'améliorer le confort des voyageurs.

\* \* \* \*

### TROLLEYBUS ARTICULE UNIFIE U S T

#### Description technique

#### Caractéristiques principales :

Longueur hors tout	17'400	mm
Largeur	2'500	mm
Empattements	AV 5'500	mm/AR 6'200 mm
Garde au sol	170	mm
Rayon de balayage extérieur	11'300	mm
Poids total à vide	14'900	kg
Poids total en charge	25'540	kg
Puissance du moteur (régime unihoraire)	166 kW	sous 600 V
Nombre de tours du moteur (régime " " )	1'375	t/mn
Vitesse maximum	60	km/h

Capacité :

Nombre de places total : 145  
Nombre de places assises : 44  
Nombre de places debout : 101

Elaboration du véhicule :

En 1970 la commission "Trolleybus" de l'Union suisse des entreprises de transport, présidée par notre directeur M. Werz, a demandé aux constructeurs d'étudier un trolleybus unifié. En effet, plusieurs villes suisses devaient à cette époque renouveler ou étendre le parc de trolleybus à disposition. Il est résulté de ces études un trolleybus articulé à grande capacité dit "trolleybus unifié UST". Les entreprises de transport des villes de Zurich, Berne, Genève, Bâle, Neuchâtel et Lausanne ont pu passer des commandes pratiquement groupées d'un total de 113 unités de ces trolleybus unifiés UST, ce qui a permis de réaliser des économies appréciables pour chaque entreprise. En effet, malgré des conditions d'exploitation assez différentes dans nos villes suisses, une standardisation importante a été recherchée et trouvée, spécialement au niveau de l'équipement électrique de traction, du châssis et des organes de roulement.

Outre un prix de revient réduit du fait de la série importante, cette standardisation permet aux entreprises de transport d'échanger entre-elles si nécessaire, les principaux composants et organes électriques et mécaniques (pièces de réserve).

La nouveauté essentielle réside dans le choix d'un équipement de traction à hacheur de courant, grâce auquel il n'y a plus aucun appareil effectuant normalement des manoeuvres sous charge : l'usure des éléments de contact est ainsi réduite au minimum, et il devrait par conséquent en être de même des travaux et coûts d'entretien. Le hacheur de courant se compose en fait de thyristors de puissance commandés par un ensemble d'éléments électroniques permettant de réaliser

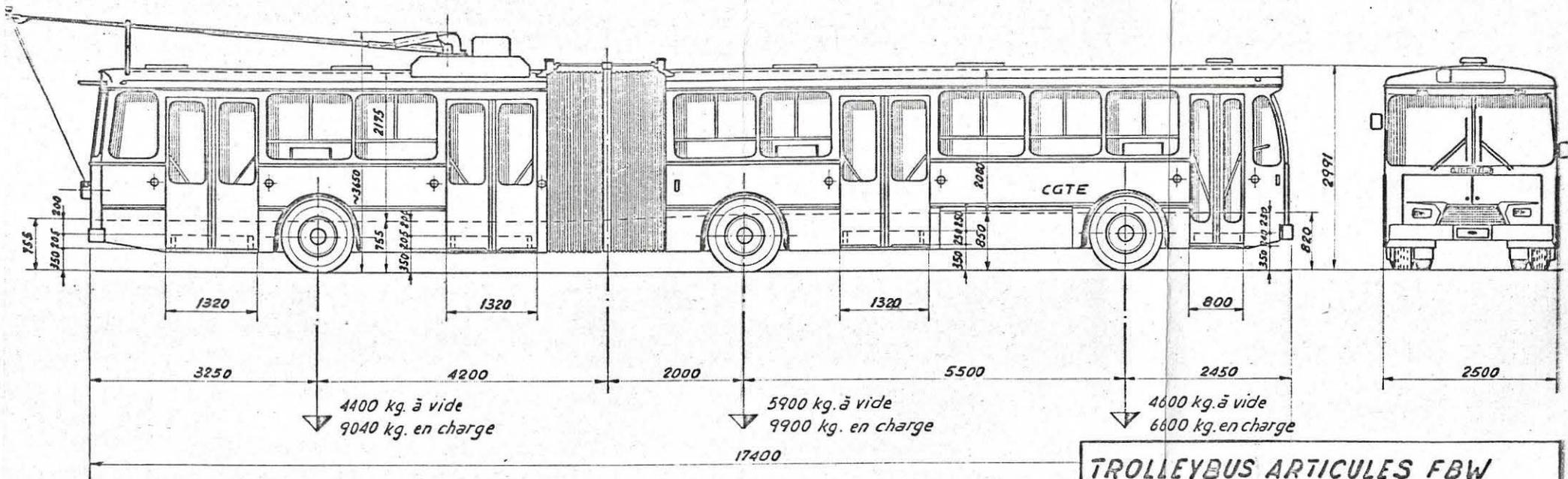
un réglage continu des efforts de traction et de freinage; les gradients et les maxima de ces efforts sont constamment surveillés. Il en résulte une grande facilité de conduite du véhicule et un confort amélioré pour les passagers. En outre, du fait de la suppression des résistances de démarrage, ce trolleybus à hacheur de courant consomme moins d'énergie que les trolleybus actuels; compte tenu de l'énergie nécessaire pour le chauffage en hiver, l'économie totale d'énergie se situe entre 5 et 15 %, ce qui est appréciable.

Autre innovation, le groupe de secours : il s'agit d'un groupe électrogène entraîné par un moteur à essence VW qui permet une très relative indépendance à l'égard de la ligne de contact. Ce groupe qui ne permet naturellement un déplacement du trolleybus qu'à faible vitesse, sera utile pour les manoeuvres au dépôt, et sur le réseau en cas de perturbations ou de travaux sur un secteur réduit.

La suspension du type entièrement pneumatique assistée d'amortisseurs hydroliques apporte aux voyageurs un confort accru par l'élimination des vibrations de haute fréquence et surtout par une hauteur du plancher et des marches constante quelle que soit la charge. Les quatre portes larges et convenablement réparties sur la longueur du véhicule doivent permettre aux usagers de disposer d'accès aisés permettant des échanges rapides entre l'intérieur et l'extérieur de la voiture.

Les trois constructeurs ayant collaboré à la réalisation de ce trolleybus unifié UST sont :

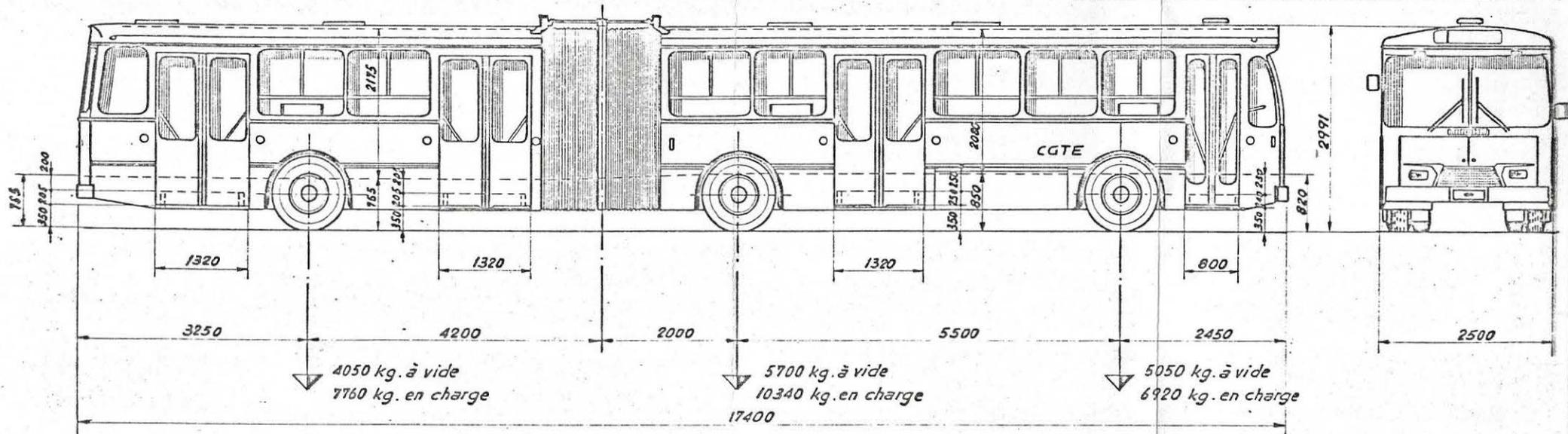
- Sécheron et BBC Baden (Brown Boveri) pour l'équipement électrique
- FEW Wetzikon (Franz Brozincevic) pour les châssis et essieux
- Hess et Ramseier/Jenzer à Bellach et Berne pour les carrosseries.



Poids total à vide = 14900 kg.  
 Poids total en charge = 25540 kg.

**TROLLEYBUS ARTICULES FBW  
 SERIE CGTE N° 631-648**

**AUTOBUS ARTICULES FBW  
 SERIE CGTE N° 101-129**



Poids total à vide = 14800 kg.  
 Poids total en charge = 25020 kg.

Les constructeurs étrangers ayant complètement abandonné la fabrication des trolleybus depuis plusieurs années, le trolleybus unifié UST a rencontré un incontestable intérêt à l'étranger. L'un des trolleybus bernois a même été transporté en Amérique du Nord pour y être exploité en démonstration durant quelques semaines à Seattle (USA) et à Vancouver (Canada).

Les premiers de ces trolleybus articulés ont été mis en service à Zurich en été 1974 (ligne 31 n.d.l.r.) et à Berne en automne 1974 (ligne 14 n.d.l.r.). Les premiers véhicules de la série de 18 trolleybus articulés commandés par la CGTE sont actuellement terminés en carrosserie et l'on va procéder tout prochainement au montage des équipements électriques dans les usines Sécheron. La livraison débutera en avril/mai 1975. Ces véhicules articulés permettront d'améliorer les prestations des transports publics sur nos lignes urbaines en offrant surtout une capacité de transport et un confort accrus.

\* \* \* \*

## AUTOBUS ARTICULES F B W

### Description technique

#### Caractéristiques principales :

Longueur hors tout	17'400	mm
Largeur hors tout	2'500	mm
Hauteur extérieure	3'000	mm
Empattement avant	5'500	mm
Empattement arrière	6'200	mm
Porte-à-faux avant	2'450	mm
Porte-à-faux arrière	3'200	mm
Garde au sol	180	mm
Rayon de balayage extérieur	11'300	mm
Poids total à vide	14'800	kg
Poids total en charge	25'000	kg
Vitesse maximum	58	km/h

### Capacité :

Nombre de places assises : 44

Nombre de places debout : 101

Nombre total de places : 145

### Construction mécanique :

Le châssis acier et la carrosserie métal léger sont pratiquement identiques à ceux des trolleybus articulés unifiés UST. A l'exception du moteur, de la boîte de vitesses, de la transmission et du chauffage, tous les organes et composants d'une série sont interchangeables avec les éléments correspondants de l'autre série. Nous espérons de cette standardisation une rationalisation des travaux d'entretien, et de réparation, et en définitive une amélioration de la fiabilité.

### Moteur :

Le véhicule est entraîné par un moteur FBW horizontal, type EU4 AK disposé sous le plancher, entre l'essieu avant et l'essieu médian.

- Cylindrée : 11,6 l
- Puissance effective : 255 ch DIN à 2'000 t/mn
- Couple maximum : 104 kgm à 1'350 t/mn
- Suralimentation à turbocompresseur HOLSET
- 7 paliers pour le vilebrequin
- Equipement d'injection BOSCH
- Consommation de carburant : environ 60 l/100 km

### Boîte de vitesse :

Une boîte de vitesses automatique FBW type T1 est fixée directement à la sortie du moteur par un flasque.

- Convertisseur de couple avec facteur de multiplication hydraulique 2,83
- Transmission planétaire à 2 vitesses
- Multiplication de démarrage total : 5,01

- Réglage électro-hydraulique
- Radiateur d'huile séparé
- Couple transmis garanti : 120 kgm

Direction :

Servo-direction ZF à écrou à billes.

Freins :

Le double circuit de frein à air comprimé agit sur les trois essieux en tenant compte de la répartition des charges statiques et dynamiques. Tous les tambours de frein sont équipés d'un système de rattrapage automatique de l'usure des garnitures et d'un dispositif contre le sifflement. Le fonctionnement est progressif et sans à-coups sur toute la course de freinage.

Le frein à main est du type "à accumulation d'énergie" qui accroît la sécurité générale du fait qu'il agit en dépression (véhicule freiné en cas de manque d'air).

Les freinages fréquents en exploitation urbaine conduisent à l'adjonction d'un ralentisseur électrique TELMA type CAI 35 commandé par le début de course de la pédale de frein. Il évite l'usure prématurée des garnitures de frein et l'échauffement rapide de celles-ci.

Protection de l'environnement :

Comme les 31 autobus à deux essieux livrés en 1974 - qui se sont révélés remarquables à cet égard - (et un peu moins à d'autres; il suffit de songer à la boîte à vitesses - note du rédacteur) les 29 autobus articulés sont conçus pour qu'il ne résulte de leur exploitation qu'une nuisance minimum.

Le moteur est entièrement caréné et le niveau du bruit maximum aux régimes les plus défavorables ne dépasse pas 80 dB (A). Par rapport aux normes actuellement en vigueur et compte tenu de l'échelle logarithmique de mesure des décibels,

celà correspond à la moitié seulement du niveau de bruit maximum admis.

L'émission de gaz nocifs est très faible à tous les régimes :

- Fumée maximum < 1,5<sup>0</sup> Bosch
- Taux CO < 2,5 gr/ch.h.
- Taux CH + NOx < 11,2 gr/ch.h.

Ces résultats sont contrôlés et attestés par le Laboratoire fédéral des matériaux de Zurich (EMPA). Ils sont obtenus par un soin tout particulier dans la construction et le réglage des organes d'injection et surtout par une suralimentation du moteur qui apporte un très important excès d'air aux cylindres, garantissant ainsi une combustion très complète du carburant injecté (les imbrûlés sont réduits au minimum).

Constructeurs :

- Chassis, direction, moteur, boîte de vitesse, essieux, articulation, freins : Franz Brozincevic (FBW) à Wetzikon.
- Carrosserie : Hess AG à Bellach et Ramseier/Jenzer à Berne.

Livraison et mise en service :

Ces 29 autobus articulés seront livrés entre les mois de septembre 1975 et juin 1976 à raison de 2 à 3 voitures par mois.

C G T E

\* \* \* \*

## **PROCES VERBAL**

### **ASSEMBLEE GENERALE**

L'assemblée générale ordinaire de l'AGMT s'est déroulée le jeudi 20 mars 1975 à l'Hôtel de Genève, en présence de 19 personnes, dont Monsieur Galland du Bureau des horaires de la CGTE qui représentait Monsieur Werz.

Le Président ouvre l'assemblée en donnant lecture des membres excusés, puis signale que nous renonçons, si l'assemblée n'y fait pas opposition, à la lecture du procès-verbal de l'assemblée de mars 1974 qui a paru dans le Bulletin No 2. Le président soumet ensuite aux membres son rapport sur l'activité de notre Association durant le dernier exercice; début juillet 1974, des contacts sont pris avec la Direction de la CGTE pour discuter des différentes possibilités de stationnement de notre convoi. Une solution ne pouvant être trouvée au cours de diverses entrevues et échanges de correspondance, une prise de contact avec notre membre, Monsieur André Ruffieux, ancien Conseiller d'Etat, nous permet de rencontrer Monsieur Guy Fontanet, Conseiller d'Etat chargé du département de Justice et Police, et vice-président du Conseil d'administration de la CGTE. Nous avons ainsi l'occasion le 20 janvier 1975 de lui exposer les buts de l'AGMT et les problèmes rencontrés; grâce à cet appui, le Conseil d'administration de la CGTE propose, au début février, de stationner provisoirement le convoi (qui doit être préservé) sur les voies de garage de Moillesulaz. Ce remisage en plein-air (c'est d'ailleurs déjà le cas actuellement en Zone Arve) nécessitera des travaux d'entretien suivis.

Le Président relève que dans toutes ces discussions, la CGTE ne semble pas hostile aux buts de notre Association, mais face aux nombreux et ardues problèmes qu'elle se doit de résoudre chaque jour pour assurer l'exploitation de son réseau, elle n'est guère intéressée par nos problèmes. Nous le comprenons d'ailleurs fort bien, tout en souhaitant qu'une ouverture un peu plus large soit possible à l'avenir.

En conclusion, le but fixé il y a une année a été atteint; il s'agit certes d'une situation provisoire qui évoluera certainement ces prochaines années avec la construction d'un nouveau dépôt à Carouge. Pour l'instant toute notre énergie et notre enthousiasme doit aller à l'entretien.

Nos véhicules ont circulé le 23 mai 1974 (après-midi) avec 80 passagers et le 17 novembre 1974 (matin) avec 180 voyageurs; le "Tram de Noël" du Grand-Passage a causé des déprédations à notre motrice 67 (collage des décorations sur la caisse, ce qui nécessitera de repeindre les panneaux, alors que cela n'était pas prévu pour cette année; arrachage des cordons des sonnettes à l'intérieur, etc...).

L'évolution du nombre de nos membres est réjouissante : de 42 membres lors de notre dernière assemblée générale, nous sommes actuellement 63. Le Président remercie encore différents membres du Comité pour leur engagement au cours de l'exercice. L'avenir, c'est l'entretien des véhicules et leur conservation en bon état de marche.

Le trésorier est ensuite invité à présenter son rapport; la caisse de l'AGMT présente un solde de Fr 2'503.20. Ce montant permettra la poursuite de la restauration courante du convoi, mais il est absolument insuffisant pour couvrir les frais de remise en état en cas d'avarie. Les cotisations ont produit les plus grandes recettes (ce qui est significatif et justifie notre désir d'augmenter le cercle de nos membres) puis viennent les produits de transport, le service photos (qui est également un excellent moyen de propagande), les dons et les intérêts bancaires.

Le secrétaire fait part de son activité dans le domaine du contrôle des membres, et des relations avec d'autres associations poursuivant des buts similaires; il a également assuré par intérim la réalisation du Bulletin de l'Association, et a ménagé des contacts avec la presse lors des sorties de notre matériel.

En l'absence du préposé à l'entretien des véhicules, qui

arrivera tout de même à temps pour nous présenter son film, le Président nous signale que c'est au cours de l'exercice 1975/76 que ce "département" va pouvoir enfin entrer en action, et faire travailler nos membres bricoleurs !

L'archiviste a continué ses recherches de documents sur l'histoire des transports à Genève. La vente de photos au public lors de nos sorties de véhicules est intéressante financièrement, mais donne un travail énorme à notre responsable du service photographique. La publication de cartes postales demande une grosse mise de fonds que l'AGMT ne peut se permettre actuellement; le Bureau Vaudois d'Adresses a accepté de tirer à ses risques 200 séries de 10 cartes postales sur la CGTE, à un prix de revient raisonnable; ces cartes seront en vente lors de la prochaine course.

Les vérificateurs des comptes, par la bouche de M. Châtelain, signalent que les comptes de l'Association ont été trouvés en ordre.

L'Assemblée accepte la teneur de ces rapports à l'unanimité et décharge le Comité pour sa gestion. Vient alors le moment d'élire le Comité pour le nouvel exercice; en fait, peu de modifications essentielles : Monsieur Longet, actuel vice-président, très chargé par son mandat de député au Grand Conseil, aimerait être déchargé de cette fonction, Monsieur Rahm demande à être déchargé de sa fonction provisoire de rédacteur du Bulletin, Messieurs de Paoli et Inglin ne peuvent pour diverses raisons suivre régulièrement l'activité du Comité. A main levée, l'Assemblée élit le Comité suivant :

- Président : Stéphane GOLAY
- Vice-président et rédacteur du Bulletin :  
Jean-Daniel DUPRAZ
- Trésorier : Marc DIETSCHY
- Secrétaire :  
Eric RAHM
- Archiviste :  
Roland KALLMANN
- Entretien des véhicules :  
Francis DU PAN

- Membres adjoints : Luigi LAURI  
René LONGET  
Serge WOLF

Monsieur Olivier JOHN et Monsieur Jean RAHM (qui remplace Monsieur Marc CHATELAIN) sont nommés vérificateurs des comptes.

Avant que le Président cloture la partie administrative de cette Assemblée, Monsieur GALLAND remercie de l'avoir accueilli et apporte à l'AGMT les salutations et les voeux de prospérité de la Direction de la CGTE. Il souligne la bonne tenue de cette Assemblée, qui dénote l'excellent état d'esprit qui anime l'Association.

A 21h15 heures, les membres présents sont invités à visionner une série de diapositives présentées par le secrétaire et qui permettent de revivre les sorties de l'AGMT et la visite au TMZ à Zurich. Monsieur Lauri présente quelques vues toute récentes du Japon qui permettent de faire connaissance avec le Tokaido et avec le monorail, mais également avec de bons "vieux" tramways ! Notre responsable du matériel enfin, fait passer un film qui nous en fait voir de toutes les couleurs (du vert de notre 67 au jaune de la 108 du BEB en passant par le coq de roche de tous les jours) !

Le rapporteur :

Eric RAHM

\* \* \* \*

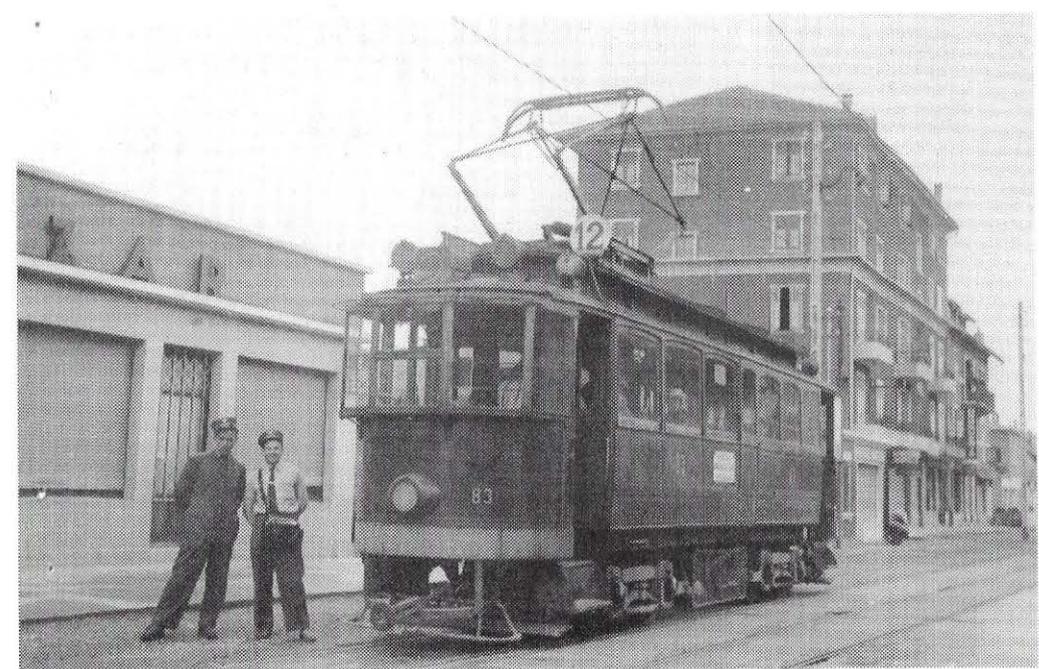
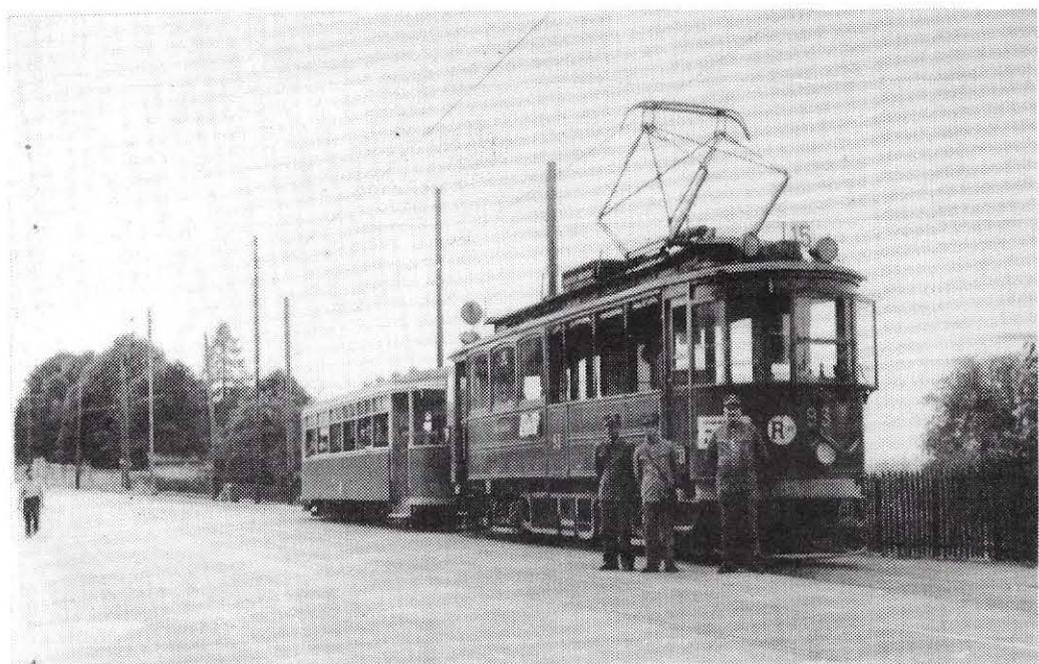
---

Légende photos page suivante :

V I E U X C A R T O N S

EN HAUT : Bernex du temps du "15" ! Motrice Alioth et remorque Neuhausen au terminus en août 1951.

EN BAS : Motrice Schlieren sur la ligne internationale d'Annemasse en avril 1952. Photos C. SCHNABEL



## **QUESTIONNEZ, ON VOUS REPONDRA !**

Cette rubrique est ouverte à tous nos lecteurs; nous sommes à disposition pour tenter de répondre à vos questions sur l'histoire et le développement des transports publics à Genève, et dans les autres cités suisses. Une simple lettre à l'adresse de notre secrétaire, et le tour est joué, vous recevrez réponse dans l'un des prochains Bulletin (adresse en fin de Bulletin).

Question : Quel a été le nombre exact des motrices électriques des Tramways Suisses (réseau de Genève), que sont-elles devenues ? (M. J.D. Dupraz)

Réponse :

Les TS reçurent en 1894 les Ce 1/2 94 à 101, livrées par SIG et la Compagnie de l'Industrie Electrique (futurs Ateliers de Sécheron). Leurs caractéristiques étaient les suivantes : 30 CV, vitesse maximum 25 km/h, capacité 30 places. Elles étaient destinées à la ligne Petit Saconnex-Champel.

En 1895, les Ce 2/2 102 et 103, avec deux moteurs de 25 CV, sont acquises pour la ligne Cornavin-Pont de l'Ile-Rond Point de Plainpalais.

En 1896, les Ce 2/2 104 à 119, également avec deux moteurs de 25 CV, et offrant 36 places, sont mises en service sur la ligne Carouge-Moillesulaz.

Ces 26 automotrices passèrent à la CGTE lors du rachat; cette dernière les retira du service après la mise à l'écartement métrique des ligne TS. Trois motrices pas-

sèrent en 1910 à la compagnie du Genève-Veyrier, où elles prirent les numéros 31 à 33; elles servirent de véhicules de réserve, et furent démolies entre 1946 et 1950. Une motrice fut utilisée par la CGTE pour le service des travaux (609); le solde des véhicules fut probablement vendu à une ville du midi de la France. (Réponse de M. Dietschy)

Question : Des six voitures TS à accumulateurs Nos 130 à 135 qui ont circulé dans l'enceinte de l'Exposition Nationale de 1896 à Plainpalais (devenues remorques CGTE Nos 301 à 306), trois ont été vendues en 1930 au CCB. Que sont devenues les trois autres ? (M. J.D. Dupraz)

Réponse :

Il a existé huit motrices sur le tramway de l'Exposition Nationale et qui portaient les numéros 125 à 132. L'alimentation se faisait par les rails, il ne s'agissait pas de véhicules à accumulateurs.

Les motrices 125 à 130 furent transformées en remorques par les TS, et reprises par la CGTE; trois de ces véhicules furent vendus au CCB (Chemin de fer Clarens-Chailly-Blonay) et les trois autres furent démolis dans les années 30.

La motrice 131 fut vendue par les TS à l'AAG (Chemin de fer Allaman-Aubonne-Gimel) où elle prit le numéro 2; elle fut démolie au milieu des années 20.

La motrice 132 passa directement des TS aux TL (Tramways Lausannois) où elle reçut le numéro 102; elle fut démolie vers 1931. (Réponse de M. Dietschy)

## **MINI-POTINS**

### NOUVELLE LIVREE (SUITE)

Après les motrices 715 et 724, la remorque 321 a également reçu la nouvelle livrée orange, avec bande médiane ivoire.

Notons que la CGTE nous réserve toujours des surprises puisque depuis fin février, la remorque 301 circule avec une livrée bicolore, dont le coq de roche du bas de la caisse a cédé sa place au nouvel orange. Des spécialités intéressantes pour les photographes spécialisés dans la photo couleur !

\* \* \* \*

### CIRCULATION DE NOS VEHICULES

Dimanche 16 mars, la composition complète a circulé sur le réseau pour des raisons de service (école de conduite). Son long stationnement à la Station de Rive a attiré l'attention de nombreux passants, intéressés par ce tram insolite.

\* \* \* \*

### DEPART DE LA BE 4/4 69

Mardi 11 février, la Be 4/4 69 quittait définitivement le rail de la CGTE pour se rendre, au moyen d'une remorque porte-wagon de la maison Sauvin-Schmidt, au Jardin Robinson

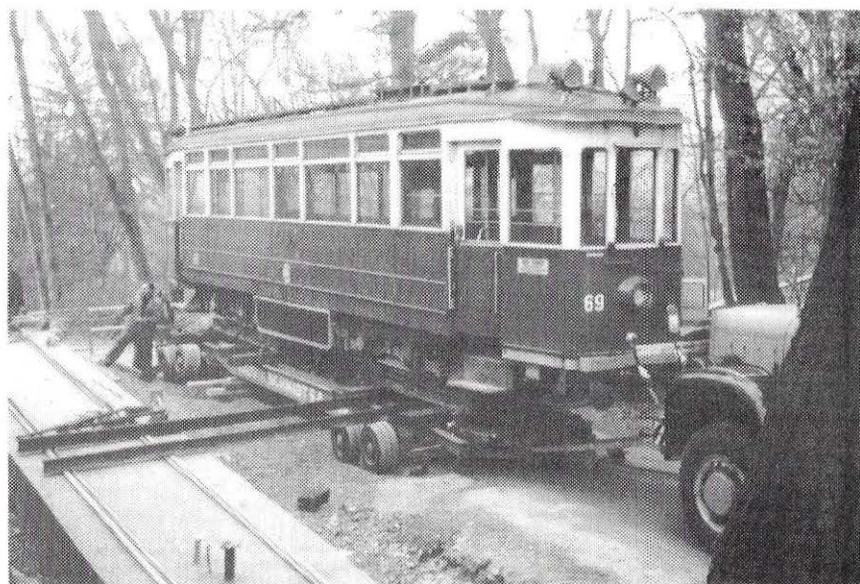
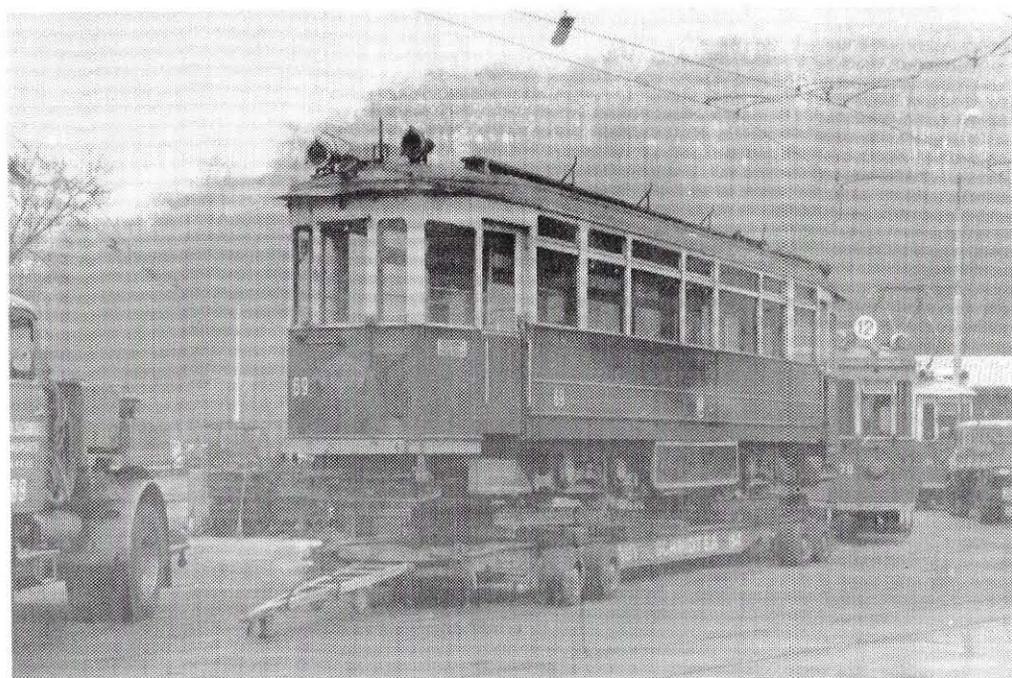
---

### Légende photos page suivante :

EN HAUT : Départ de la Be 4/4 69 de la Jonction le 11 février 1975. Photo S. GOLAY

EN BAS : Au Jardin Robinson du Lignon, la 69 est placée sur son socle définitif le 11.2.75.

Photo A. KNOERR



du Lignon. La commune de Vernier a installé là-bas une voie (sur infrastructure en béton !) sur laquelle fut ripée la motrice. Elle servira de local de loisir pour les habitués de ce jardin.

\* \* \* \*

#### ARRIVEE DE LA DEUXIEME DÜWAG

Dans la seconde semaine de mars, la seconde motrice Düwag est arrivée à la Jonction, en provenance de Schindler à Pratteln. Plusieurs problèmes techniques ne sont pas encore résolus, et la circulation de ces véhicules n'interviendra en tout cas pas avant l'été.

\* \* \* \*

#### CONTACTS FERROVIAIRES....

Monsieur Jean Bernard LEMOINE, directeur de la Régie Départementale des Transports du Jura, 4 avenue du 44ème RI, F-39000 Lons-le-Saunier, membre de la FACS, nous signale qu'il serait intéressé par des contacts ferroviaires amicaux avec des amateurs de la région genevoise. Les personnes intéressées sont priées de prendre contact directement avec lui.

\* \* \* \*

#### REFECTION DE NOS VEHICULES

Les premiers travaux ont été entrepris dès la seconde quinzaine de mars. La réfection totale de la peinture des toitures a été entreprise les 5 et 6 avril. Depuis lors, la composition a été stationnée à Moillesulaz, où la suite des travaux sera entreprise. Les membres intéressés par une participation aux travaux voudront bien retourner la fiche jaune à notre responsable technique.

\* \* \* \*

NOUVELLES DE BELGIQUE

Ayant la chance d'habiter un pays où subsistent encore un nombre important de lignes de tramways, je me propose de vous tenir au courant des événements ferroviaires et plus spécialement "tramivaires" qui s'y déroulent. Ne pouvant bien entendu retracer toute l'histoire des différentes compagnies, je commencerai donc au 1er janvier 1975. Sans avoir la prétention de pouvoir les relater tous, j'essaierai de vous informer des faits importants dont j'ai connaissance et dont j'aurai, si nécessaire, vérifié l'exactitude.

A toute fin utile voici les différentes sociétés exploitant en Belgique des lignes ferrées :

S.N.C.B. - Société Nationale des Chemins de Fer Belges

S.N.C.V. - Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux

(La S.N.C.V. possède encore des lignes de tramways au Littoral, c'est-à-dire La Panne-Ostende Knokke, à Bruxelles où subsistent les lignes Bruxelles Wemmel et Bruxelles Grimbergen avec antenne vers Beauval et dans la région de Charleroi. Elle est encore propriétaire de deux lignes dont l'exploitation est confiée à des sociétés privées : la ligne des Grottes de Han (traction diesel) et le tramway touristique de l'Aisne (traction Diesel et vapeur).

- S.T.I.B. - Société des transports en commun de Bruxelles
- M.I.V.A. - Maatschappij voor intercomunale vervoer van Antwerpen (Anvers)
- M.I.V.G. - Maatschappij voor intercomunale vervoer van Gent (Gand)

-----

Samedi 18 janvier : A l'occasion du festival international du cinéma, un des convois historiques de la STIB (1291 + 671), remis au dépôt de Woluwé, a effectué un trajet depuis la place Liedts jusqu'à la place Rogier. Plusieurs acteurs connus avaient pris officiellement place dans la rame, ainsi que prévu; de plus, quelques amateurs ferroviaires mis au courant de cette sortie ont suivi, et même parfois accompagné, le convoi depuis la sortie du dépôt jusqu'à sa rentrée. Il faut dire que les apparitions du matériel historique de la STIB sur le réseau sont exceptionnelles et qu'en plus ce genre d'événement a toujours été revêtu d'un caractère confidentiel de la part de la Direction de l'exploitation. Une raison de plus pour être sur place et pour ne pas rater l'occasion de photographier ...

Dimanche 19 janvier : Nous restons dans le domaine du cinéma avec le tournage d'une séquence de film devant le palais royal. L'escorte royale a été filmée à plusieurs reprises croisant une motrice 7500. Il s'agissait d'un film ayant Roger Moore comme

acteur principal (sans garantie, je ne l'ai pas vu !)

Vendredi 24 janvier : Première phase de la mise en service de la prolongation du pré-métro ligne 5 entre les stations Diamant et Boileau. A 20 h les lignes 23 et 90 sont interrompues entre Diamant et l'avenue Hansen Soulie et un autobus navette est mis en service entre ces deux lieux. De plus, le service navette de la ligne 23 entre Diamant et la gare de Schaerbeek est assuré par des 7800 venant du dépôt de l'avenue du Roi.

Dimanche 26 janvier : Les trams touristiques "Belgium Bonus Day" suivent un itinéraire unique à ce jour; après la station Schuman, ils sortent du pré-métro par la trémie de l'avenue de la Renaissance (comme précédemment). Mais arrivés au square Montgomery, ils font demi-tour, suivent l'itinéraire du 81 jusqu'à la Chasse et prennent la ligne 25 jusqu'aux Casernes pour reprendre leur itinéraire normal.

Mercredi 26 janvier : Afin d'éviter toute confusion avec la ligne 5 du pré-métro, l'autobus 5 devient 59.

Jeudi 30 janvier : Grand jour pour la STIB mais également disparition d'une ligne. En effet, aux environs de 20 h, le tram 24 effectue son dernier voyage. A 21 h, c'est l'inauguration officielle du nouveau tronçon de la ligne 5. Toutefois l'autobus navette Diamant-Hansen Soulie roule encore toute la soirée et les modifications des lignes n'entreront en vigueur que le lendemain.

Vendredi 31 janvier : Le 24 est supprimé. Le 23 a un nouvel itinéraire : Gare de Schaerbeek-ligne 5 du pré-métro-Casernes-Avenue Winston Churchill (extension du 24). De plus la trémie de sortie et les voies de l'avenue de la Renaissance sont mises hors service. En conséquence, les lignes 39 et 44 empruntent l'ancien itinéraire du 23 entre la station Schuman et la porte de Tervuren.

Dimanche 2 février : Les trams touristiques suivent leur nouvel itinéraire : sortie du pré-métro ligne 1 par l'ex ligne 23 (avenue des Nerviens) et boucle à Montgomery pour passer par les lignes 81 et 25 jusqu'aux Casernes.

Mercredi 12 février : Une deuxième rame de métro arrive à Bruxelles. Ce sont les voitures 185 et 186 construites par les ateliers C.F.C. de Famillereux.

Vendredi 14 février : Par suite de la mise en service du nouveau tronçon de la ligne 5 du pré-métro, la ligne 81 est amputée du tronçon Square Montgomery-Square de Meudon. A 20 h, le dernier 81 régulier effectue son parcours. Il sera suivi d'un convoi historique (motrice 1002-remorque 102), dûment décoré pour la circonstance, et qui marquera l'enterrement du tramway en surface à Woluwé-Saint-Lambert. Cette dernière est la première des 19 communes de l'agglomération bruxelloise à se retrouver sans ligne de tramway sur son territoire.

Samedi 15 et dimanche 16 février : Ceci n'est pas une nouvelle de Belgique mais je tiens à vous faire part de mon activité : j'ai fait un bref déplacement à Rome où subsistent deux réseaux : ATAC et STEFER.

Le réseau ATAC n'est plus que l'ombre de ce qu'il était précédemment mais il me semble que l'idée du retour au rail commence à se dessiner. De toute manière, je vous suggère ce déplacement qui en vaut la peine.

Samedi 22 février : Première visite officielle du matériel métro de la STIB à une association d'amateurs (A.R.B.A.C. - Association Royale Belge des Amis des Chemins de Fer). On y a présenté deux rames déjà livrées (101 et 102 de la Brugeoise et Nivelles - 185 - 186 de CFC) et nous avons eu l'occasion d'effectuer deux fois le trajet Delta-Petillon à bord des 101 - 102. La toute première impression reçue par ce parcours est, à mon avis, des meilleures. A titre d'information je vous signale que Delta est la future station située à Auderghem, à la hauteur de la rue des Trois Ponts (où se construisent d'ailleurs le dépôt et les ateliers du métro) et Petillon, la future station située boulevard Louis Schmidt, toute proche de Boileau. Ces deux dernières seront, d'après les prévisions, reliées entre elles.

Jeudi 27 février : Grave accident sur le réseau SNCB à Lillois. Pour une cause que je ne pourrais citer (les dirigeants sont, comme d'habitude, très discrets à ce sujet) un train est parti de Braine l'Alleud vers Nivelles à contre-voie. Il est entré en collision frontale avec un convoi arrivant en sens inverse.

D'après ce que j'ai compris, en venant sur place, les deux avants des trains ont été projetés vers le haut pour retomber ensuite presque perpendiculairement à la voie; un de ceux-ci a d'ailleurs gravement endommagé une maison se trouvant sur le bas côté du lieu de l'accident.

Mercredi 25 mars : Le premier tronçon du réseau du pré-métro de la MIVA a été mis en service. Je n'ai actuellement que très peu d'informations à ce sujet; j'en reparlerai donc dans le numéro suivant.

----

Le tram touristique "Belgium Bonus Day"

Il circule tous les dimanches et le rendez-vous est fixé à 10 h, place Ste Catherine. Il part à 10h34 et le trajet dure environ une heure quart. Le prix du parcours est de 30 francs belges. A bord, vous recevrez documentation et explications par une hôtesse de la STIB et ambiance sonore. Si vous êtes de passage à Bruxelles un dimanche, ne manquez pas cette excursion car elle en vaut la peine.

-----

José Miren.

OFFRE SPECIALE POUR NOS MEMBRES

Notre responsable du service photographique de l'AGMT vous propose une série de 6 photos sur les motrices Düwag de la CGTE, sous la forme d'une rétrospective (Mönchengladbach, Aachen, transformation chez Schindler, transfert à Genève).

Prix de la série indivisible : Fr 6.--. Commande par versement du montant sur le CCP 12-22155 de l'AGMT, Genève; indiquer au verso du coupon "Série Düwag".

Service photo AMUTRA

Notre association assure la distribution de séries photographiques éditées par l'AMUTRA, Association belge pour le Musée des Tramways. Nombreuses séries de 10 photos indivisibles (Fr 12.50) sur les réseaux belges SNCV et urbains, Rome, Naples, Neuchâtel.

Remise gratuite de la liste complète sur simple envoi d'une enveloppe affranchie et adressée à votre nom au secrétaire de l'AGMT, Eric RAHM, 62 B av. des Grandes Communes, 1213 ONEX.

Service photo Jacques BAZIN

Nombreux sont les amateurs qui connaissent la richesse de la collection photographique de notre membre de la banlieue parisienne, Jacques BAZIN. Quelques centaines de séries de 10 photos indivisibles (Fr 10.50) sont consacrées aux tramways et secondaires de France, de Suisse (deux séries remarquables sur la CGTE !), de Belgique, d'Allemagne, de Hollande, etc...

Remise gratuite de la liste détaillée sur simple envoi d'une enveloppe affranchie et adressée à votre nom à Francis DU PAN, 11 av. du Bois de la Chapelle, 1213 ONEX.

