

BULLETIN

N° d'ordre, série 01



12



CAROU	▲	○	□	●	■
PL AU	33	32	34	31	36
R P P	9	9	9	9	10
	24	21	25	21	26
RIVE	19	18	19	18	20
	15	14	15	14	15
GA EV					
MOILL	▲	▲	▲	▲	▲
	33	32	34	30	36



CAROU	
PL AU	
R P P	
RIVE	
GA EV	
MOILL	

No 9

CGTE

LUNDI AU VENDREDI HORAIRE DU 28 SEPT. 75 AU 25 SEPT. 1976

août 1976

BULLETIN AGMT NO 9

AOUT 1976

ORGANE DE L'ASSOCIATION GENEVOISE DU MUSEE DES TRAMWAYS

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

Reproduction autorisée avec indication de la source.

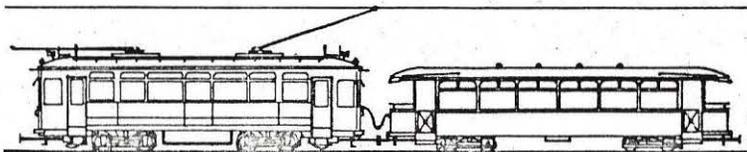
* * * * *

Au sommaire :

- Billet du Président	page 2
- Les véhicules CGTE au cours du siècle (suite)	page 5
- C I T R A P	page 11
- A Neuchâtel en Flèche Rouge	page 14
- Un tramway nommé sourire ! (III)	page 16
- Neuchâtel, fin du tram 3	page 17
- Mini-potins...	page 21
- Communications	page 31

* * * * *

Rédaction : Eric RAHM
Assemblage et expédition : Luigi LAURI
Tirage : 150 exemplaires, xérocopiés
Prix de vente : Fr 3.50



LE BILLET DU PRESIDENT

Voici notre feuille d'automne. L'été est passé. Les grosses chaleurs et la sécheresse meurtrière qui les accompagnaient ne sont plus que souvenirs (cuisants pour certains !). J'espère que les vacances de chacun d'entre vous auront été riches en péripéties tramviaires et ferroviaires. En ce qui me concerne, j'ai vu (ou revu) une demi-douzaine de réseaux étrangers : France, Belgique, Pays-Bas.

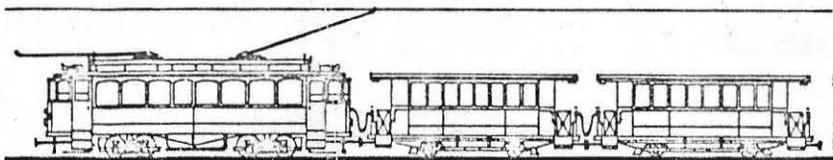
A La Haye une sensation de choix : rouler en motrice PCC (en double traction s'il vous plaît !) à 70 km à l'heure au centre de l'agglomération. Pour être tout à fait honnête, je précise que "ça" roulait en site propre sur viaduc. Et si La Haye n'est pas tellement plus grande que Genève, elle est probablement moins riche (relativement à la population s'entend). Un luxe alors ? Nullement ! C'est pour le moins ce que tout citoyen "captif" des transports collectifs devrait exiger de ses édiles. Après avoir bien évidemment accepté d'en payer le prix. C'est ce que précisément on a de la peine à faire chez nous.

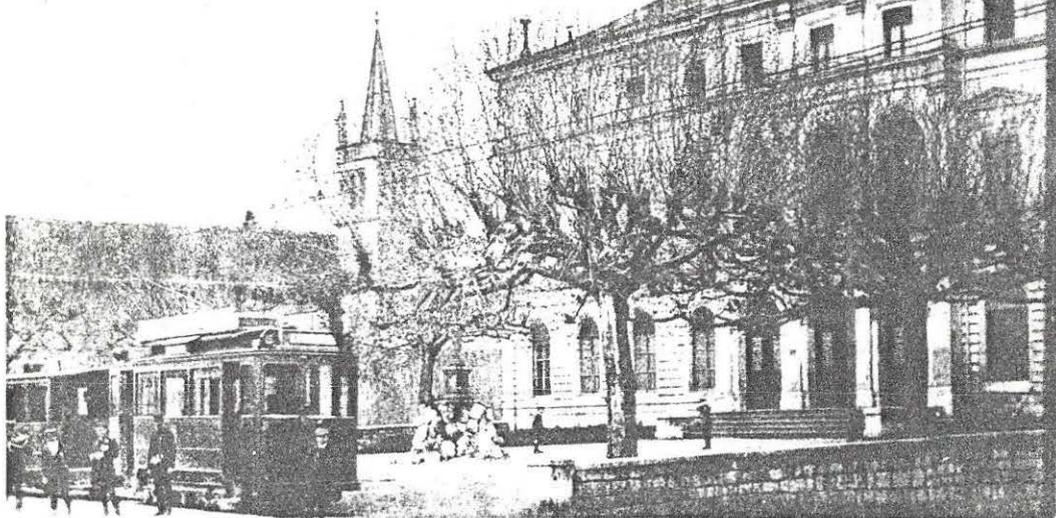
Et vous ? Avez-vous ramené des photographies (ou de la matière à articles) ? Vous pouvez nous les envoyer. Nous nous ferons un plaisir de les publier dans un prochain Bulletin. Il est bien entendu que tout document sera restitué immédiatement après usage.

Et puis je rappelle aux Agé-entéistes-qui-sont-habiles-de-leurs-mains (entre autres choses) que les travaux de restauration et d'entretien ont repris à notre "dépôt-atelier" de Moillesule (prononciation locale), et qu'on a grandement besoin d'eux. Qu'ils veuillent bien s'annoncer aux responsables de notre Service Technique (adresses en fin de Bulletin). Ils seront accueillis à bras ouverts. Qu'on se le dise ! Et merci d'avance.

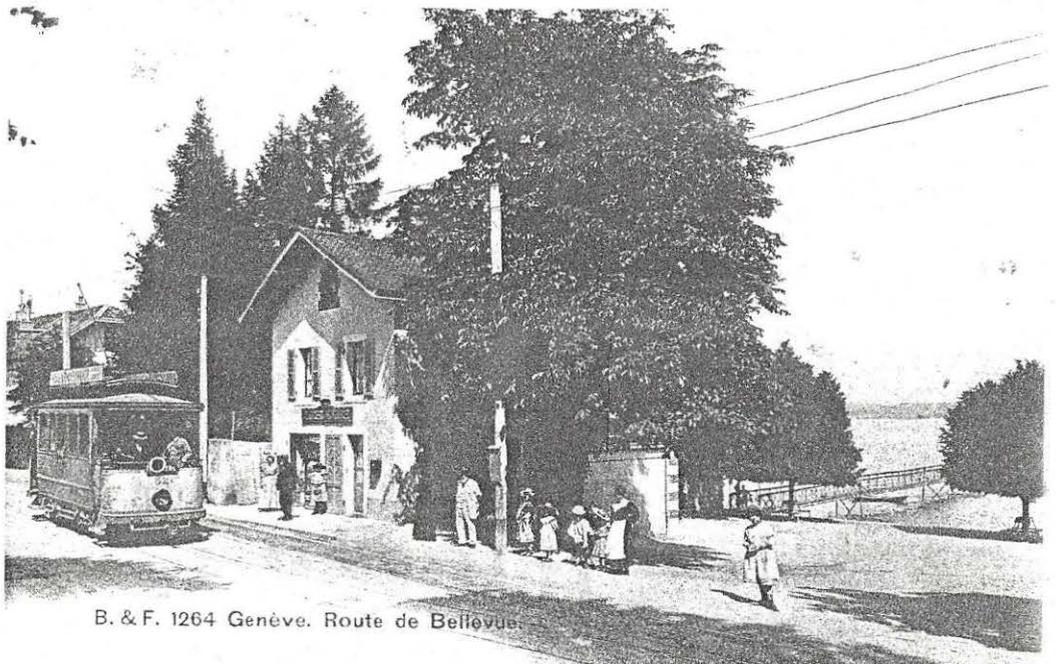
Votre Président :

Jean-Daniel DUPRAZ





Composition avec "Petite 100" et remorque à St Julien (France), vers 1910. Les convois de la CGTE relient cette localité par le rail jusqu'en 1938. (Collection J. Bazin)



B. & F. 1264 Genève. Route de Bellevue

Motrice 32 de la ligne de Versoix, à la hauteur du débarcadère CGN de Bellevue. (Collection J. Bazin)

LES VEHICULES CGTE AU COURS DU SIECLE (SUITE)

Ce 4/4 55 - 59 & 70 - 74 "WESTINGHOUSE"

(dès 1939 : 55 - 59 & 71 - 75)

Cette série de dix voitures a été construite par la Société Suisse pour l'Industrie à Neuhausen (SIG) pour la partie mécanique, et par Westinghouse pour la partie électrique.

La mise en service de ces véhicules eut lieu en 1902. La série se différencie par rapport à la série 50-54 & 60-69 par le nombre des fenêtres : quatre pour le compartiment des non-fumeurs, et trois pour celui des fumeurs. Toutes les fenêtres sont de la même largeur. Il est possible que les motrices 55-59 aient eu un compartiment fourgon au début, à l'instar des Ce 2/4 50-54, car la série a été numérotée en deux tranches. A l'origine, ces voitures étaient munies d'équipement à deux moteurs du même modèle que ceux des Ce 2/2 26-45. Etant donnée la différence de masse considérable qui distingue ces deux types de machines, les moteurs se sont révélés dès le début trop faibles pour assurer les services sur les longues lignes vicinales, d'autant plus que ces automotrices étaient appelées à tracter des trains de plusieurs voitures, ce qui n'était pas le cas pour les motrices à deux essieux munies des mêmes moteurs.

Entre 1904 et 1907 eut lieu l'adjonction de deux moteurs supplémentaires, ainsi que le remplacement des controllers et des déclencheurs. On adjoignit le frein à air comprimé Westinghouse. Les plateformes furent vitrées vers 1910. En 1930, la porte médiane fut supprimée et les plateformes furent équipées de portes sur charnières. Il aura ainsi fallu près de vingt ans pour fermer entièrement les plateformes.

Attribution normale de cette série de véhicules :

Ces automotrices assurèrent des circulations sur toutes les lignes vicinales (Nos 6, 7, 10, 11, 12 (Saint-Julien et Croix-de-Rozon) et 15. Les convois étaient composés au maximum de deux remorques et d'un fourgon.

Démolition des véhicules :

1950	Ce 4/4 56
1951	Ce 4/4 75
1956	Ce 4/4 59
1957	Ce 4/4 55
1958	Ce 4/4 57, 58, 71 à 74

Ce 2/4 75 - 89 "SCHLIEREN"

(dès 1938 : 76 - 90)

Cette série a été mise en service en 1901, et était construite par Schlieren pour la partie mécanique, et par la Société Générale Electrique (AEG) pour la partie électrique. Alioth livra les controllers pour les véhicules 85-89. Cette série était dans les grandes lignes identique aux Ce 2/4 50-55 & 60-69. Le vitrage de la plateforme eut lieu en 1910. Vers 1930, la porte médiane de quelques automotrices fut condamnée. Certaines reçurent des stores pour fermer les plateformes.

Attribution normale de cette série de véhicules :

Les automotrices "Schlieren" circulèrent surtout sur les lignes 2, 5 et 7.

Notons que dès 1951, lorsque le tronçon Moillesulaz-Annemasse fut exploité séparément, ces automotrices y circulèrent avec la perche jusqu'en 1955. C'est à cette date seulement qu'eut lieu la transformation de la caténaire pour l'usage du pantographe.

La motrice 80 a été offerte en 1959 à l'Association pour le Musée des Transports Urbains, Interurbains et Ruraux à Saint-Mandé (Paris). Elle a été remise dans l'état de 1901.

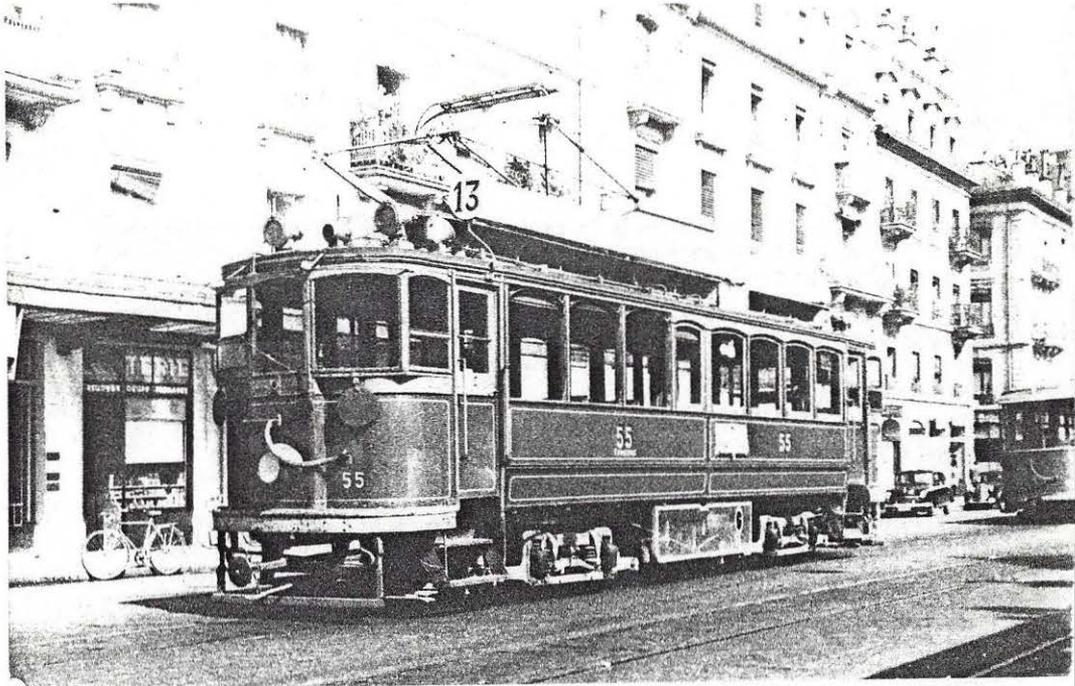
Démolition des véhicules :

1950	Ce 2/4 87
1951	Ce 2/4 78, 90
1952	Ce 2/4 79, 89
1956	Ce 2/4 85
1958	Ce 2/4 76, 77, 86, 88
1959	Ce 2/4 83, 84
1960	Ce 2/4 82
1961	Ce 2/4 81

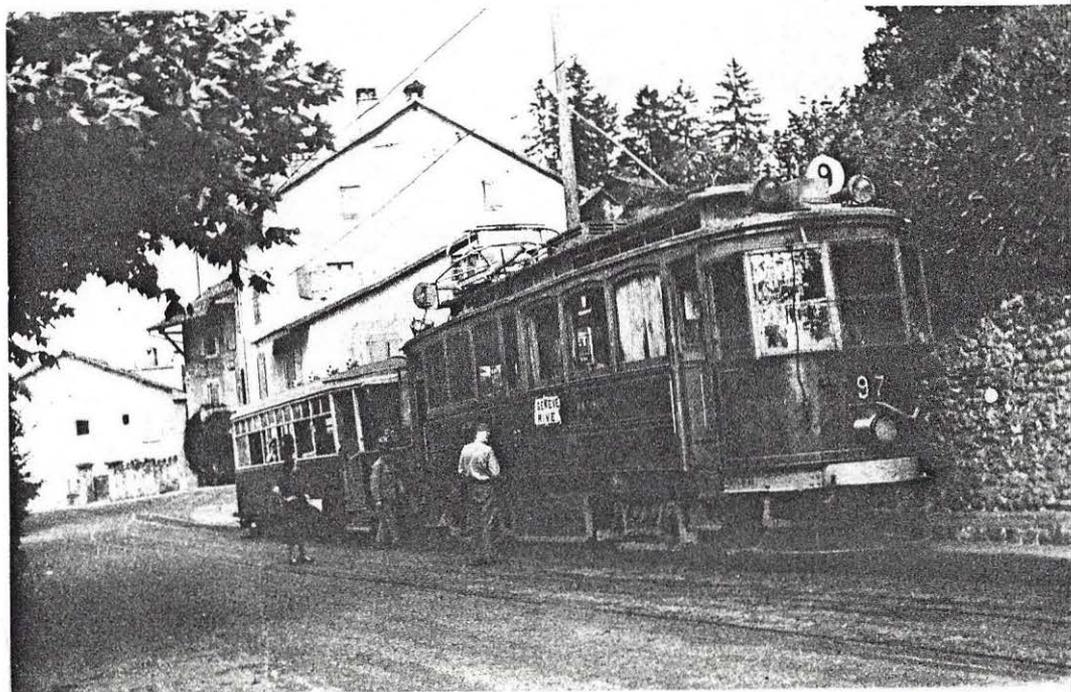
Ce 4/4 90 - 99 "ALIOTH"

La partie mécanique de ces véhicules fut construite par la Fabrique de Véhicules Bautzen (Saxe), et la partie électrique par la Fabrique Alioth (rachetée plus tard par BBC).

Comme pour les autres séries, on s'est contenté au début de machines de type Ce 2/4. En 1922, la CGTE motorisa les deux essieux porteurs, et ajouta le frein à air comprimé Westinghouse. Pour réaliser cela avec le minimum de frais, on utilisa une partie des moteurs de réserve Alioth et Siemens, et on commanda



Motrice "Westinghouse" Ce 4/4 55 de la ligne 13 (Perly)
à la Station de Rive en août 1951. (Photo C. Schnabel)



Motrice "Alioth" Ce 4/4 97, équipée de la perche et du
pantographe à Hermance en août 1950. (Photo C. Schnabel)

le solde des moteurs nécessaires à la SA des Ateliers de Sécheron pour pouvoir achever l'équipement à quatre moteurs des dix voitures. C'est ce qui explique pourquoi ces automotrices sont munies de trois types différents de moteurs.

Un vitrage des plateformes fut effectué en 1907, puis l'entrée centrale fut également supprimée. Au cours des ans, le châssis des "Alioth" se déforma et devint tellement bombé que certaines automotrices durent être démolies, malgré le manque aigu de matériel.

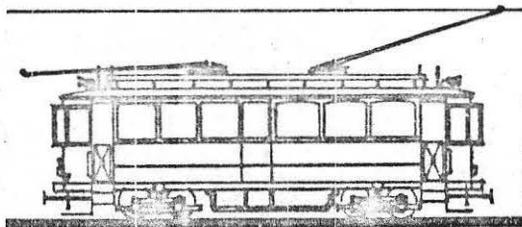
En 1938, un renumérotage intervint suite à la démolition des motrices 92 et 93. Les véhicules 90 et 91 furent alors renumérotés 92'' et 93''.

Attribution normale des véhicules de cette série :

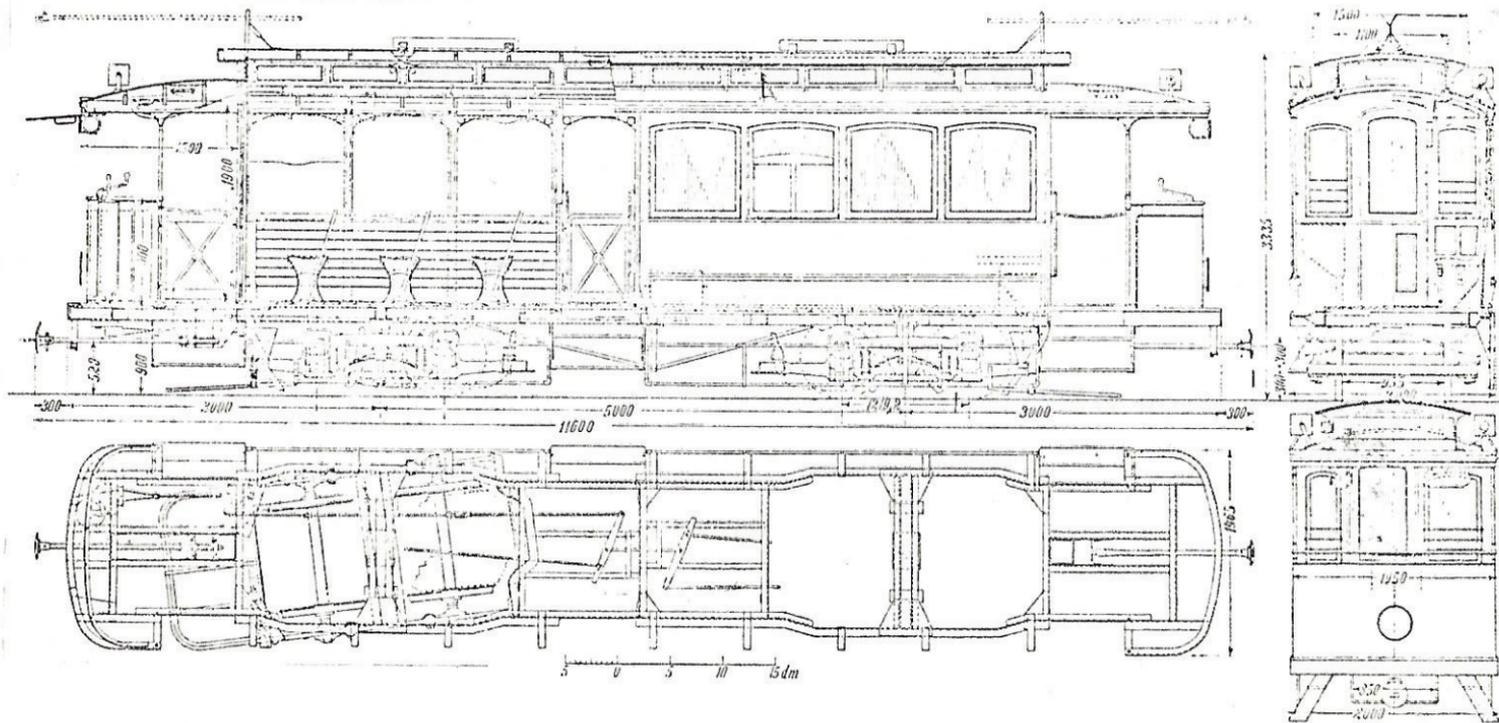
Les "Alioth" parcoururent toutes les lignes vicinales (7, 9 à 15), avec une préférence pour la ligne 9 où la CGTE assurait un gros trafic le dimanche. Ces motrices circulaient en général avec deux remorques, avec-parfois en plus un fourgon ou une troisième remorque. Les "Alioth" assurèrent également à l'occasion les suppléments de midi, avec deux remorques, sur la ligne 12. Durant la seconde guerre mondiale, elles assurèrent aussi le remorquage des trains de trucks. En effet, en raison de l'ampleur du trafic, les fourgons automoteurs ne suffisaient plus pour assurer ce trafic.

Démolition des véhicules :

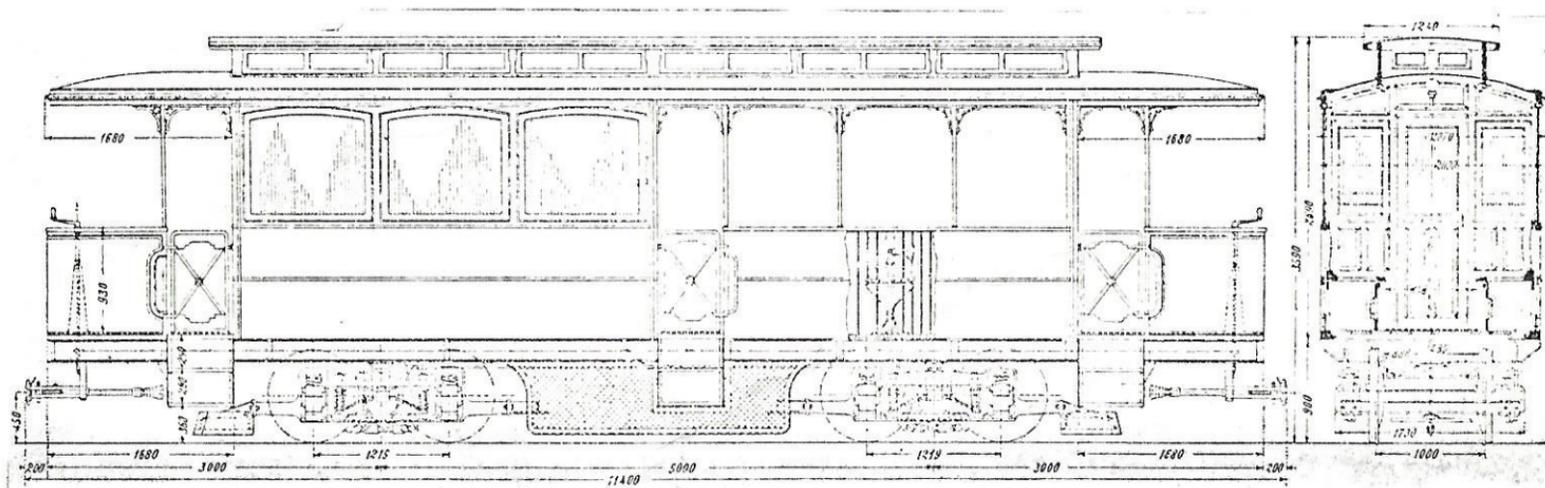
1938	Ce 4/4 92', 93'
1947	Ce 4/4 98
1950	Ce 4/4 94
1951	Ce 4/4 97
1952	Ce 4/4 92'', 93'', 95, 96, 99



Automotrice Ce 4/4 90-99



Automotrice - série Ce 2/4 55-59 & 70-74
 Etat d'origine.



Automotrice Ce 2/4 75-89
Etat d'origine.

CITRAP

NAISSANCE D'UNE ASSOCIATION POUR LA PROMOTION DES TRANSPORTS PUBLICS A GENEVE

On se souvient des diverses activités menées par l'Institut de la Vie (IV) depuis 1971, afin de promouvoir un nouvel essor des transports publics urbains dans le canton de Genève. Après de nombreuses difficultés, une initiative permit tout de même de donner un nouveau statut à l'actuelle CGTE, qui deviendra ainsi TPG (Transports Publics Genevois). Si tout le processus de liquidation économique et juridique ne subit pas de retard dans son déroulement, on pense que l'avènement des nouveaux TPG pourrait avoir lieu le 1er janvier 1977.

Seulement, entre la présence d'une loi nécessaire pour octroyer un véritable statut à nos transports publics et l'application d'une véritable politique de promotion des transports urbains, il y a encore un pas important à franchir. En effet, nombreux sont ceux qui pensent que "malgré le passage aux TPG, tout risque de rester comme avant...". Il faut bien reconnaître que ces observateurs n'ont pas entièrement tort !

Cet état de fait a encouragé le groupe de travail "Vie en ville et transports" de l'IV à créer une nouvelle association dont les buts seraient la promotion des transports publics dans le canton de Genève. D'autre part, une telle association aurait la possibilité de se désolidariser de l'Institut de la Vie, tout en menant des actions parallèles, ce dernier organisme étant plus porté à traiter de grandes idées à l'échelon national (environnement, énergie atomique, etc...).

Ces derniers mois, quelques membres de l'IV ont mené des tractations avec diverses associations similaires pouvant apporter un enseignement sur les actions et les résultats obtenus. C'est finalement avec l'IGÖV (Interessengemeinschaft Oeffentlicher Verkehr), dont le siège principal se trouve à Berne, qu'une possibilité de collaboration est apparue.

Création de la CITRAP (Section Genevoise) :

Retraduite en français, l'expression IGÖV donne "Communauté d'Intérêt pour les Transports Publics", d'où la désignation de CITRAP.

L'assemblée constitutive de la section genevoise de la CITRAP ayant eu lieu le 26 mai dernier, il est désormais intéressant d'en présenter les buts principaux :

- Suivant les statuts nationaux de la CITRAP (Suisse), la section locale se propose principalement de "développer des transports publics efficaces et attractifs, capables d'offrir une solution de rechange et

complémentaire au trafic motorisé individuel, dans le but de servir au mieux le bien-être de la population".

- Pour atteindre ses objectifs, la CITRAP (Genève) peut collaborer avec des partis politiques, des comités d'action ou autres groupements similaires, des associations de défense de l'environnement, étant entendu que l'association reste "hors-parti" et sans but lucratif suivant le Code Civil suisse.

Genre d'activité :

La CITRAP (Genève) devra tout d'abord chercher le dialogue et se faire le porte-parole des usagers et des collaborateurs des transports publics, qui n'étaient pas organisés jusqu'ici, afin de formuler leurs postulats justifiés et réalisables.

Le genre d'activité sera donc très vaste :

- Collaboration avec la direction des TPG
- Renseignements, conseils, informations
- Coordination des actions
- Orientation des recherches
- Activité dans la presse par la publication d'articles circonstanciés dans les journaux locaux, par l'étude de lettres de lecteurs. Information du public par un service de presse publiant des communiqués réguliers
- Fourniture d'informations appropriées à des parlementaires influents
- Informations et discussions avec des membres de l'administration et de la politique qui préparent et prennent les décisions
- Enfin, interventions parlementaires (motions, postulats...)

Elargissement du domaine d'action de la CITRAP :

Afin d'éviter d'agir en ordre dispersé pour la promotion des transports publics, alors que l'on connaît les problèmes qui existent dans ce domaine sur le plan international, la CITRAP (Genève) a pris contact avec l'association internationale "Transport 2000" dont le siège est à Londres. Pour ne pas reproduire le mauvais exemple de certaines associations écologiques qui se font une concurrence injustifiée et néfaste, le regroupement des associations de promotion des transports publics s'avère extrêmement nécessaire. Il en résultera :

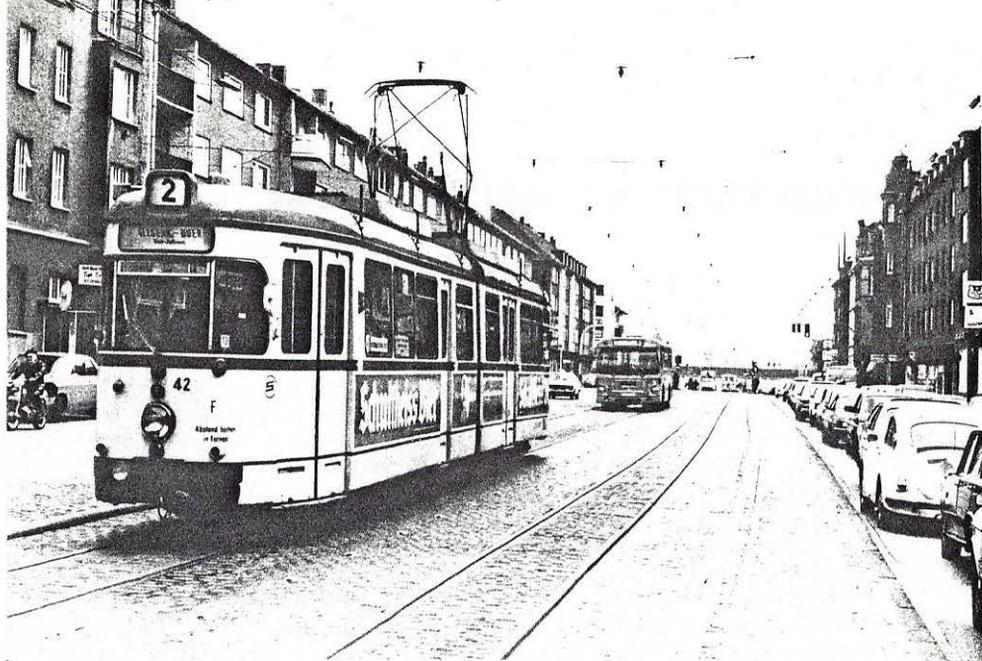
- une meilleure efficacité de l'action
- une augmentation du prestige et, partant, un meilleur poids politique des actions menées.

L'intégration de CITRAP (Suisse) à Transport 2000 (International) est donc sérieusement envisagée.

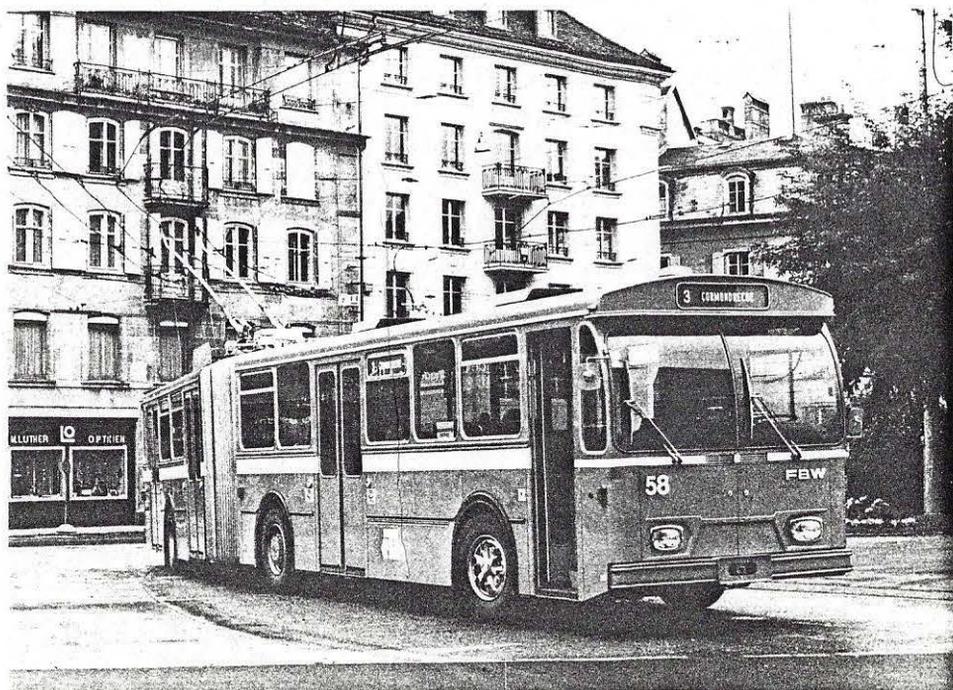
Le travail ne va donc pas manquer à la section genevoise de la CITRAP, toute récemment créée ! Inutile de dire qu'elle appréciera les nombreuses adhésions de tous les habitants de Genève désireux de contribuer à soutenir les efforts de la CITRAP et la cause qu'elle se propose de défendre....!

Pour tous renseignements : CITRAP (Genève)
Rue Saint-Ours 6
1205 GENEVE

Francis DU PAN



Des sites propres judicieusement placés rendent le transport public particulièrement attractif. Ici, à Gelsenkirchen, mai 1976. (Photo E. Rahm)



Le trolleybus, malgré le handicap de la ligne aérienne, est un véhicule idéal pour les lignes routière urbaines. Neuchâtel, place Pury, septembre 1976. (Ph. E. Rahm)

A NEUCHÂTEL EN FLECHE ROUGE !

Pour son excursion annuelle, l'AGMT se déplaçait le dimanche 9 mai 1976 dans la région du pied du Jura. La proche fin du tram No 3 conduisant de Neuchâtel à Corcelles nous avait incité à organiser une visite d'adieu à la dernière ligne urbaine du réseau ferré de la métropole neuchâteloise.

L'accueil que nous ont réservé les TN, et plus spécialement Monsieur Borel, Secrétaire de Direction, ne nous a pas fait regretter notre choix. De plus, lorsque l'AGMT désire satisfaire tout le monde, elle ne recule pas devant l'inédit : notre ami Serge Wolf, à la suite de contacts avec les CFF, put nous proposer ce déplacement à Neuchâtel avec la Flèche Rouge RAe 2/4 1001, réservée habituellement à la Direction Générale des CFF !

Inutile de préciser que cette possibilité rare de monter à bord de ce véhicule intéressa nombre d'amateurs, d'autant plus qu'un léger allongement de parcours était prévu en fin d'après-midi : déplacement à Oensingen pour permettre aux photographes de "croquer" la 1001 avec la RBe 2/4 201 de l'OeBB, rachetée aux CFF il y a deux ans, et repeinte depuis lors en bleu-ciel !

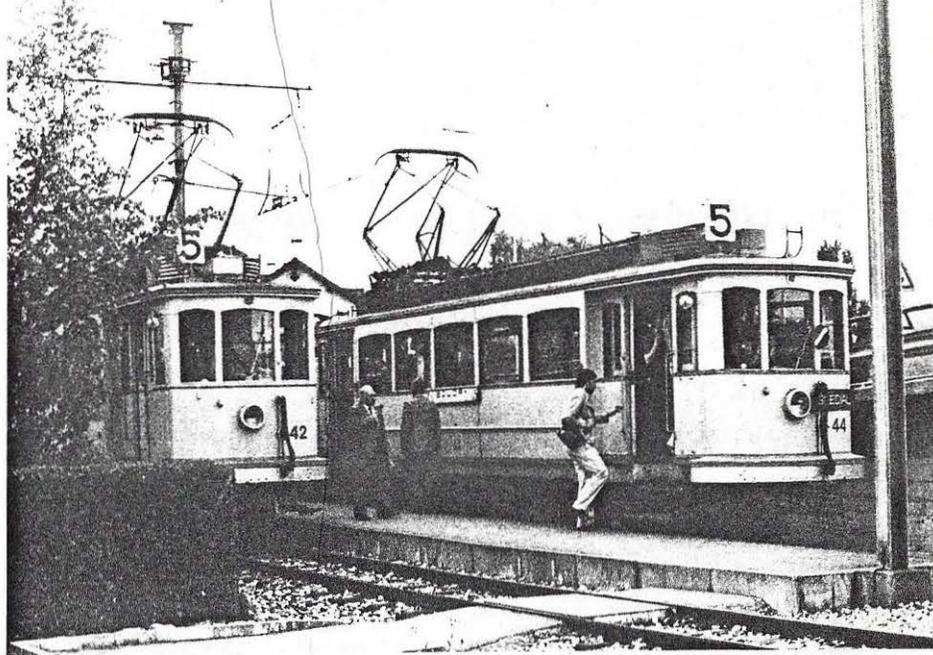
Nous ne rapporterons pas le détail de cette journée, exceptionnelle à plus d'un titre, car les absents ont toujours tort, et les participants n'ont pas besoin d'un compte-rendu pour se souvenir de ces moments ! Nous signalerons que les TN ont mis à disposition de la cinquantaine de membres et amis une composition à deux essieux (motrice 76 et remorque 143) qui les conduisit de la Place Pury à Corcelles. Après un coup d'oeil au dépôt, la composition redescendit tout le monde au dépôt de l'Evoles où les différents types de véhicules purent être immortalisés sous tous les angles. Après le repas, une ancienne composition de la ligne No 5 (motrice 44 et remorque 112) circula de la Place Pury à Boudry. Après des photos groupant cette composition et la motrice stationnée à Boudry, c'est avec une motrice articulée "Gênoise", puis avec la motrice 46 en solo que nous rejoignîmes Cortaillod et son dépôt. De retour à Areuse, nous pûmes reprendre place dans notre composition spéciale qui nous ramena à Neuchâtel.

En gare, notre 1001 nous attendait pour s'élancer en direction de Bienne, puis de Oensingen. Grâce à l'amabilité de la Direction de l'OeBB, une double-traction Flèche Rouge/Flèche Bleue put être formée pour rejoindre Balsthal. Cet évènement fit le bonheur des photographes qui ne songeaient pas encore aux problèmes techniques qui allaient se présenter quelques instants plus tard...!

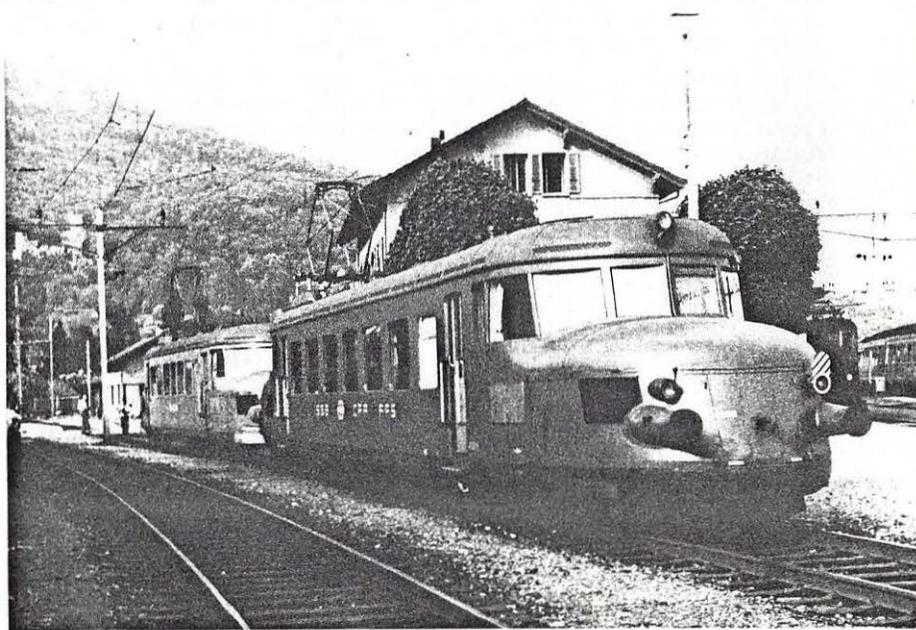
Au vu des échos qui nous sont parvenus, cette seconde sortie de l'AGMT semble avoir laissé à chacun d'excellents souvenirs, même si la rentrée à Genève se fit avec un certain retard !

E. R.

* * * *



A Areuse, les participants à la sortie de l'AGMT quittent la Be 2/4 42 de la navette Areuse/Cortaillod pour reprendre le convoi spécial. (Photo E. Rahm)



La Flèche Rouge des CFF vient d'être rejointe par la Flèche Bleue de l'OeBB en gare d'Oensingen (Photo E. Rahm)

UN TRAMWAY NOMME SOURIRE ! (3)

Mon oncle Zacharie nous parle aujourd'hui des facéties auxquelles aimaient à se livrer les étudiants de sa petite ville.

La présence en automne de feuilles mouillées sur les voies qui escaladaient quelques-unes des collines de la cité ne pouvait certainement pas être le fait de potaches plus ou moins inspirés. En revanche, le savonnage des rails à certains endroits critiques avait été, lui, assurément médité par quelques étudiants dénués de tout respect : malgré le secours de leurs sablières, les petites motrices se mettaient tout aussitôt à glisser plutôt qu'à rouler !

Un certain soir d'hiver où le brouillard s'était montré particulièrement dense, des mannequins avaient été couchés sur la voie unique de la rue de l'Université par de joyeux lurons, tous membres d'une société d'anciens étudiants, dans le noir dessein d'effrayer le wattman pressé de ramener son véhicule au dépôt.

Une autre fois, c'était une demi-douzaine de cordes qui avaient été tendues tous les cent mètres entre les branches des arbres en travers du boulevard de la Gare. But : faire sauter six fois de suite la perche d'une motrice de la ligne 6. Ça, c'était particulièrement sadique !

L'oncle Zacharie se souvient aussi qu'à l'époque des championnats universitaires de basket, il transportait des petits groupes d'étudiants quelque peu éméchés et chahutant fort. Le pauvre Zacharie ne parvenait à maintenir un semblant de discipline qu'en menaçant d'assommer ses bruyants passagers avec la manivelle de son controller !

On comprendra maintenant pourquoi les employés de la compagnie n'étaient que trop heureux de prendre leur revanche sur ces petits morveux en frappant sur la tête des étudiants rebelles avec la lourde tringle qui servait à manoeuvrer les aiguilles et qui équipait chaque motrice, ou encore en télescopant (était-ce vraiment accidentellement ?) une voiture chargée d'étudiants, lesquels se retrouvèrent tous étendus les quatre fers en l'air sur le bas-côté de la chaussée. Cela les dédommagea un peu de l'agression dont furent victimes, dans les quartiers ouest, une motrice et son conducteur qui, impuissant, vit un soir une bande de garnements tirer sur la corde de la perche pour la faire décabler, desserrer le frein à main et enfin pousser le véhicule qui dégringola la forte rampe de la rue Nationale pour terminer sa course folle contre la digue qui borde la rivière.

Mon oncle Zacharie
p.c.c. Jean-Daniel Dupraz

NEUCHÂTEL :

FIN DU TRAM 3



Nos lecteurs l'ont déjà appris par nos précédents bulletins, les Neuchâtois ont pris congé de leur tram 3 le dimanche 11 juillet 1976, après 75 ans de circulation.

Longue de 4,775 kilomètres, la ligne 3 conduisait de la Place Pury (au centre de Neuchâtel) à Corcelles, en passant par Peseux. Elle était à double voie jusqu'à Vignoble (à l'entrée de Peseux), puis à voie unique jusqu'au terminus. Un évitement dans la localité de Peseux permettait un croisement des convois lorsqu'ils circulaient à la fréquence de 10 minutes. La déclivité maximum de la ligne était de 67 o/oo.

Le tram de Corcelles a tout d'abord relié Neuchâtel à Vauseyon dès le 10 août 1901, puis il atteignit Peseux le 9 novembre 1901, et enfin Corcelles le 16 octobre 1902. Les dernières modifications apportées à la voie datent de 1964 lorsque fut supprimée la boucle dite du "Tour de Ville". Dès cette année là, le 3 fut conduit directement à la Place Pury où avait été établie une boucle de rebroussement. Le terminus de Corcelles ne disposait que d'un évitement et des voies de garage du dépôt.

La ligne 3 était exploitée jusqu'à sa suppression avec une fréquence de 10 minutes durant la journée, fréquence qui passait à 20 minutes le soir et le dimanche. Des courses de renfort circulaient aux heures de pointe jusqu'à Vignoble, et des doublures "directes" renforçaient également le service sur cette ligne qui est la seconde du réseau par son trafic (3 millions de passagers par année) !

Ces dernières années, le trafic était assuré par les motrices 71-79 (1921-1928) et 81-83 (1947) et les remorques 141-149 (1914-1928). Les motrices 61-64 et 66 assuraient également occasionnellement du service lors de grosses pointes de trafic (Fêtes de Vendanges...).

MANIFESTATION D'ADIEU

Pour marquer la disparition de leur dernière ligne urbaine, les TN avaient mis sur "roue" une attraction de premier ordre : un tramway à cheval ! La tristesse que l'on était en droit de ressentir avec cette disparition était ainsi tempérée par ce sympathique retour vers les origines du réseau, plus précisément vers le tramway hippomobile Neuchâtel/Saint-Blaise (actuelle ligne de trolleybus 1) mis en route le 22 décembre 1894.

La balladeuse C2 1, entièrement restaurée dans les ateliers des TN, et tractée par deux solides chevaux, a circulé lors de la dernière journée d'exploitation entre Peseux et Corcelles, occupée dans ses moindres recoins. D'autre part, la voiture-restaurant 113 (remorque à quatre essieux de la ligne 5)

avait été stationnée au dépôt de Corcelles, où chacun pouvait éteindre sa soif, particulièrement tenace en cette journée gratifiée d'un soleil de plomb !

Sur la ligne, le service avait été renforcé : deux convois assuraient chaque course, ce qui ne chagrina pas les photographes qui avaient au bout de leur objectif tous les types de véhicules attribués à cette ligne au cours de ces dernières années (Be 2/2 72 + B2 143 et Be 4/4 81 / Be 2/2 79 + B2 145 et Be 2/2 64). Le convoi 72 + 143 avait été décoré avec goût par l'ANAT (Association Neuchâteloise des Amis du Tramway) au moyen de fleurs et de drapeaux. Une illumination du convoi par des guirlandes d'ampoules était même prévue. On était heureusement bien loin des couronnes mortuaires et autres barbouillages qu'il faut subir lors de certaines suppressions !

ET MAINTENANT ?

Dès le lendemain, une exploitation complexe, mais provisoire, par autobus entra en vigueur afin de permettre l'arrachage des voies et le montage des lignes aériennes du trolleybus.

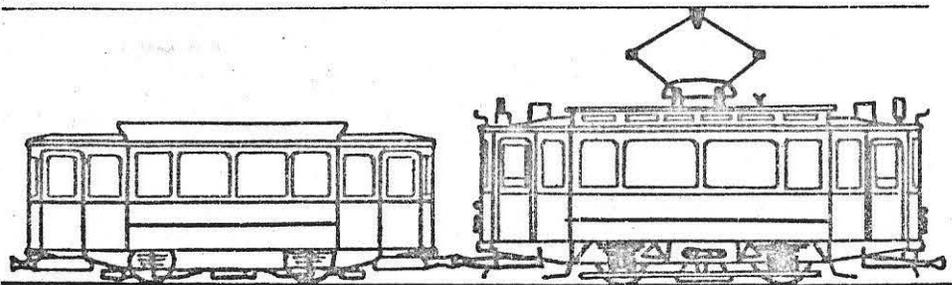
La ligne fut scindée en deux branches :

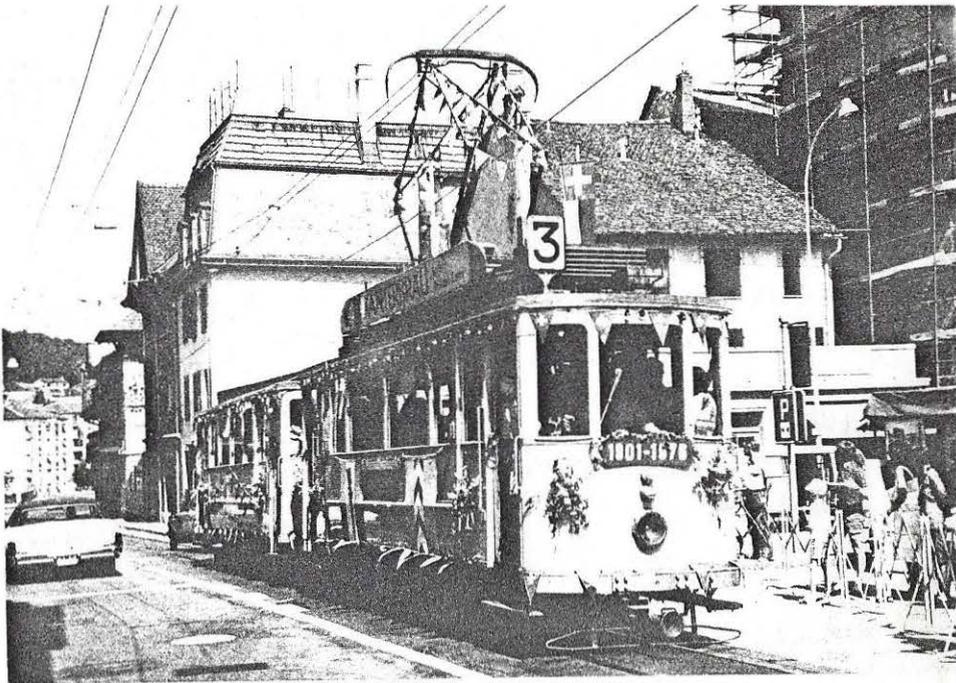
- Ligne 3 : Les autobus circulaient de la Place Pury à Vauseyon par le tracé de la ligne 8, puis desservaient Peseux, Corcelles et enfin Cormondrèche, ainsi reliée au réseau des TN.
- Ligne 3A : Des minibus desservaient depuis la Place Pury, par un circuit à sens unique, la partie inférieure de la ligne 3 (Prébarreaux, Saint-Nicolas).

Pour assurer ce service, quatre autobus furent loués aux SVB (Berne), soit les véhicules 147, 156, 160 et 167. Dès le début de septembre, les nouveaux trolleybus articulés ont repris la mission des bus sur la ligne 3, les minibus circulant jusqu'en novembre, lorsque les trolleybus reprendront l'ancien tracé des tramways entre la Place Pury et Vauseyon.

Eric RAHM

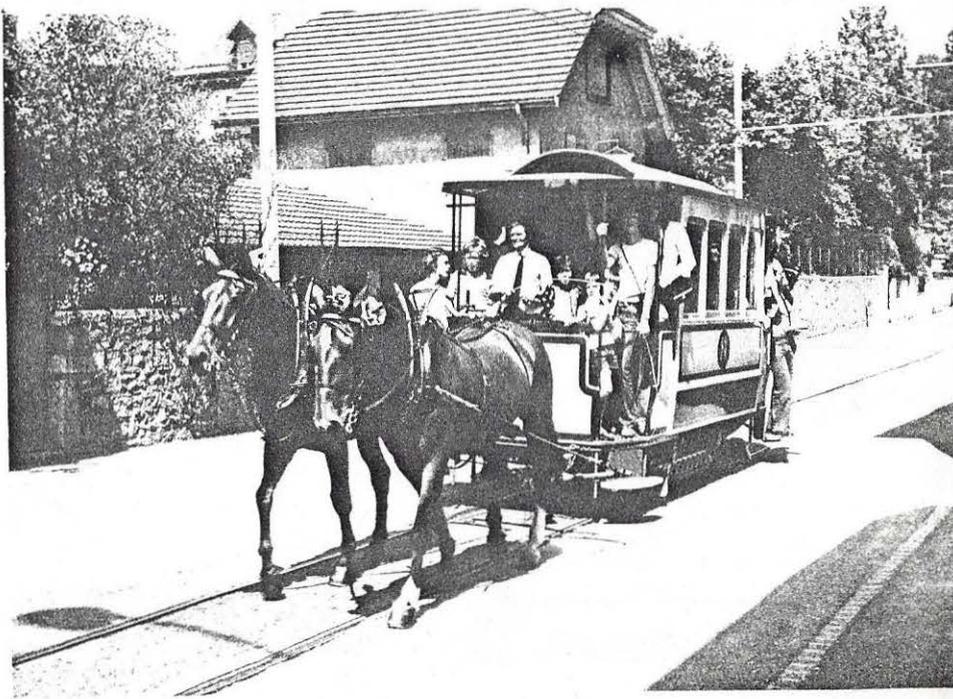
* * * * *





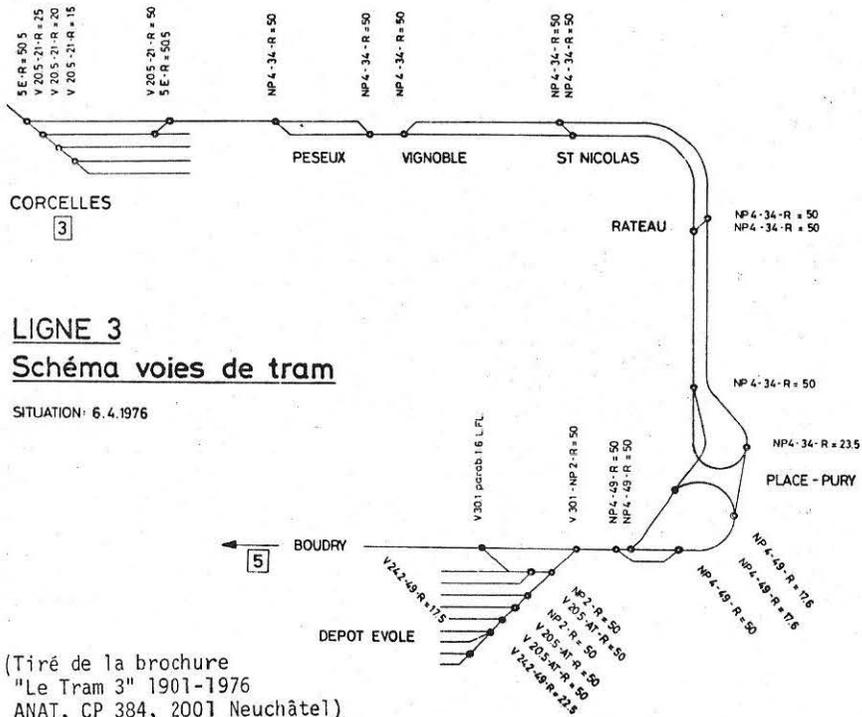
Le dernier tram de la ligne 3 dans la traversée de Peseux, le dimanche 11 juillet 1976.

(Photo E. Rahm)

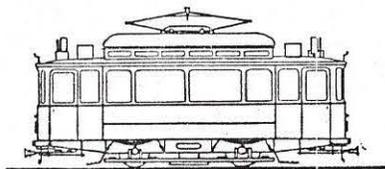


La grande attraction de cette dernière journée : le tram à cheval qui circulait entre Peseux et Corcelles.

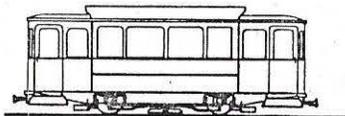
(Photo E. Rahm)



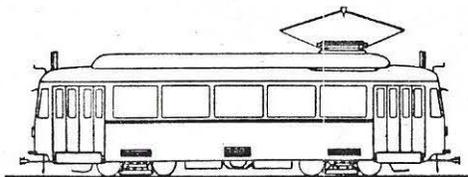
VEHICULES ATTRIBUES A LA LIGNE 3



Be 2/2 61-66
 Be 2/2 71-79



B2 141-149



Be 4/4 81-83

(tiré de "Neuchâtel en Tram" de
 S. Jacobi, rue Pourtalès 11,
 2000 Neuchâtel)

MINI - POTINS....

GENEVE - VERS UNE COMMUNALTE TARIFAIRE...?

Une députée au Grand-Conseil demandait, dans une question écrite, si l'on ne pourrait pas, à l'exemple de Paris, créer un système de billets et d'abonnements qui soient utilisables à la fois sur les lignes de la CGTE et sur certaines lignes de chemins de fer de banlieue, comme Genève/La Plaine, Genève/Annemasse, Genève/Versoix ?

Le Conseil d'Etat, après avoir consulté les CFF et la CGTE, constate que la création de parcours "de communauté" pour le transport des voyageurs dans le trafic de banlieue pose un problème très complexe dans toutes les agglomérations importantes de notre pays. Les entreprises suisses de transports publics en sont parfaitement conscientes et ont créé, en 1975, un groupe d'étude ayant pour tâche de rechercher une solution d'ensemble qui puisse être adaptée aux particularités et aux intérêts locaux et régionaux.

L'aspect financier du problème est évidemment important, car aucune entreprise engagée dans une "communauté tarifaire" ne veut ou ne peut envisager une éventuelle perte de recettes, d'autant moins qu'une augmentation des prestations pour offrir aux usagers un service dense et adapté, soulèverait la question du financement de l'infrastructure et de l'exploitation.

A Genève, un élément complique de prime abord la situation : la CGTE base sa taxation sur le temps de parcours, alors que les tarifs des CFF dépendent de la distance parcourue. Malgré ces difficultés, il vaudra la peine, dans l'intérêt de la revalorisation des transports publics, de revoir la question lorsque le groupe d'étude cité plus haut rendra son rapport.

* * * * *

GENEVE - D'AVANTAGE D'ABRIS AUX ARRETS DES TRANSPORTS EN COMMUN

A la suite d'une pétition envoyée par une habitante du canton, le Grand-Conseil a invité le Conseil d'Etat à intervenir auprès des communes afin que celles-ci installent, en différents points du réseau des transports en commun, où il n'en existe pas encore, des abris à l'intention des usagers attendant la venue d'un tramways ou d'un autobus.

Le gouvernement, dans un rapport à l'intention du Grand Conseil, vient de rendre compte de l'accomplissement de sa mission. Il est intervenu auprès du président de l'Association des communes genevoises qui, à son tour, a pris contact avec les exécutifs des 45 communes que compte de canton. C'est en effet à ces dernières qu'il incombe d'installer des abris, ainsi que des corbeilles à papiers, et d'en assumer leur entretien. De son côté, la CGTE a dressé un inventaire des besoins, en fonction des lignes desservies par son réseau.

* * * * *

ZURICH - TRANSFORMATION DE LA PARADEPLATZ

Un crédit de 11,8 millions a été accordé en septembre 1975 par les citoyens de la Ville de Zurich pour la transformation de la Paradeplatz. Le but essentiel de ces travaux est la refonte complète des installations de voies des tramways zurichoises, afin d'améliorer la fluidité du trafic des sept lignes qui traversent ce point névralgique du réseau. L'allongement des quais de la ligne 11 permettra d'utiliser les compositions articulées nécessaires au fort trafic de cette ligne qui relie Oerlikon à Rehalp, par la Gare et le Centre.

Les piétons profiteront également de ce bouleversement puisque la zone piétonne passera de 800 m² à 2200 m². La fin des travaux est prévue pour le début 1978, pour autant qu'une excellente coordination règne entre les divers services intéressés par ces travaux.

Provisoirement, les arrêts de toutes ces lignes ont été déplacés dans les rues adjacentes.

* * * * *

UN RECORD FERROVIAIRE

En 1968, la presse spécialisée nous apprenait que la compagnie américaine Norfolk & Western Railway avait mis en marche, sur une ligne sinueuse et montante de Virginie Occidentale, un train de charbon de ..500 wagons à quatre essieux. Son poids brut était de 48'170 tonnes. Le chargement seul devait peser à peu près 25'000 tonnes. Trois locomotives diesel travaillaient en tête et trois autres machines télécommandées étaient intercalées après le 300ème wagon. Elles développaient ensemble 21'600 CV. Cela fait penser à la capacité d'un cargo, et dépasse de loin les habitudes européennes (Chemin de fer fédéral allemand : 4000 tonnes, CFF : 2000 tonnes).

Le train en question avait une longueur de 6,5 kilomètres. S'il était parti de la gare de Genève-Cornavin, le mécanicien aurait dû monter sur sa machine à la station du Creux-de-Genthod ! Le chef de train aurait mis une heure et demie à relever les numéros de tous les wagons.

Lorsque le convoi démarra, le fourgon qui se trouvait en queue est resté encore immobile durant deux minutes, jusqu'au moment où les mille attelages des wagons ont été tous tendus. A cet instant, les locomotives de tête avaient déjà franchi 200 mètres !

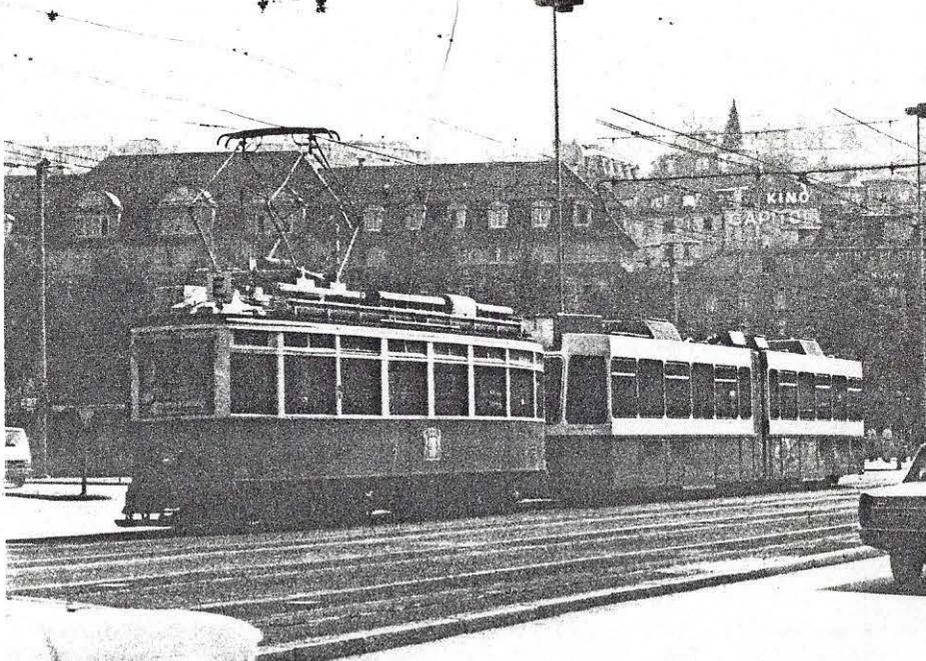
Pour les amateurs de précision, ce convoi a été mis en service le 15 novembre 1967 entre Iaeger (West Virginia) et Portsmouth (Ohio), soit une distance de 253 kilomètres. (N.d.l.r.)

(d'après "Voie Libre", CFF, 1975)

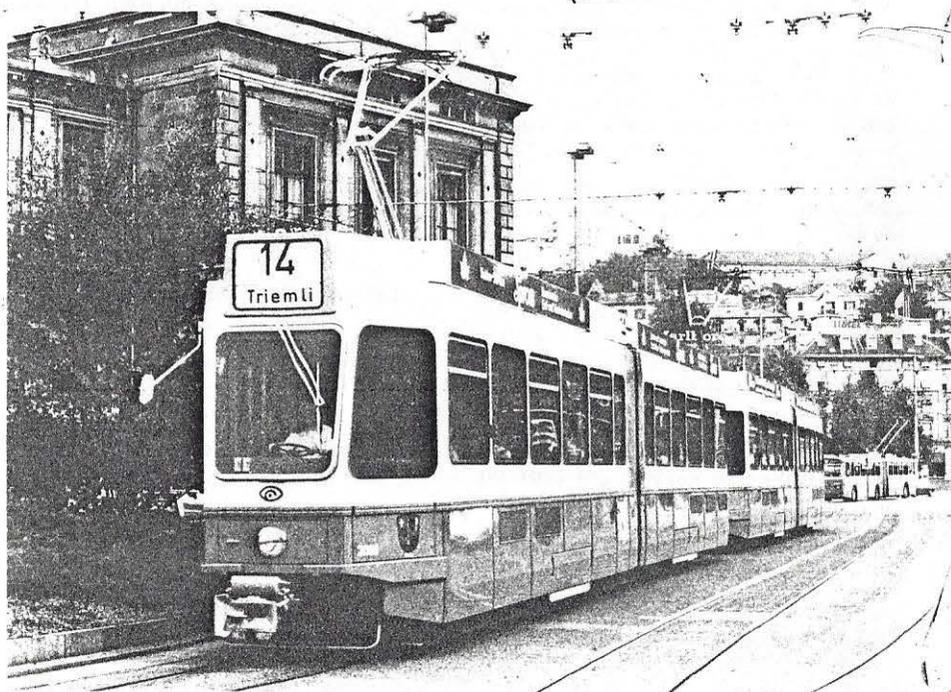
* * * * *

ZURICH - CURE DE JEUNESSE POUR LE FUNICULAIRE DU POLY

Le 30 juin dernier, les Zurichoises ont pris congé de leur célèbre funiculaire du Poly. La tristesse n'était cependant pas de mise puisque chacun pouvait



Acheminement d'un nouveau "Tram 2000" vers les ateliers centraux d'Altstätten. Gare Centrale, juin 1976.
(Photo R. Kallmann)



Composition formée de deux "Tram 2000", en service sur la ligne 14 (Seebach/Triemli). Gare Centrale, septembre 1976.
(Photo E. Rahm)

encore une fois gratuitement, et surtout puisque le "Polybähnli" allait revenir cet automne plus beau qu'avant.

Après avoir transporté depuis le 8 janvier 1889 plus de 57 millions de voyageurs entre le Central et l'Ecole Polytechnique Fédérale (167 mètres), une cure de jeunesse s'avérait plus que nécessaire. Si la suppression pure et simple a pu être évitée, c'est grâce à l'UBS qui a procédé, à la grande satisfaction de la population, au rachat du funiculaire, et au financement de sa rénovation qui se monte à près de Fr 830'000.--.

L'aspect pittoresque des véhicules sera d'ailleurs conservé par les VBZ, chargés de la révision des deux véhicules dans leurs nouveaux ateliers centraux d'Altstätten.

* * * * *

LAUSANNE - NOUVEAUX ATELIERS POUR LE "METRO"

C'est en 1971 que le Conseil d'Administration du LO décidait de transférer ses ateliers à Ouchy. A fin 1975, les nouveaux locaux d'une surface totale de 980 m² (dont 640 m² pour le grand atelier principal) étaient disponibles. Ils avaient coûté près de 3,7 millions.

L'ancien atelier, situé à proximité de la station supérieure du Flon était devenu d'un accès malaisé, notamment du fait que les véhicules devaient traverser une rue à forte circulation. Il est d'autre part prévu de restructurer totalement la zone du Flon, et cet atelier n'y aurait plus eu sa place. Enfin, il était plus logique d'implanter les nouveaux locaux de réparation, d'entretien et de révision en aval de cette ligne en pente. Pour que les véhicules du Lausanne/Gare puissent gagner le nouvel atelier par la ligne du Lausanne/Ouchy, on a aménagé une jonction entre les deux lignes.

L'atelier du LO occupe un chef et dix employés (mécaniciens, électriciens, serruriers, peintres et manoeuvres) qui entretiennent les deux automotrices du LG

(d'après Le Cheminot - 6.5.76)

* * * * *

ZURICH - ATTRIBUTION DES TRAMWAYS "2000"

La livraison progressive des soixante nouveaux véhicules de type "2000" aux VBZ va amener un certain chabardement dans l'attribution des véhicules aux diverses lignes :

Ligne 14 : Seebach - Gare Centrale - Triemli
Cette ligne est équipée progressivement d'août 1976 à juin 1977 par les nouveaux tramways "2000".

Ligne 3 : Klusplatz - Gare Centrale - Albisrieden
Cette ligne, exploitée actuellement par des compositions Be 4/4 +

DU NOUVEAU A GENEVE....

Un des véhicules ferroviaires les plus curieux qui ait sans doute circulé sur notre réseau genevois est celui que vous pouvez apercevoir en bas à droite sur la photographie ci-dessous, qui a été prise en septembre dernier par notre département d'études et de promotion des transports publics.



Cette voiture extraordinaire, qui donne ici l'impression d'effectuer des essais de charge sur le nouveau tronçon de voies de la rue du Conseil-Général ne cache-t-elle pas, sous ce déguisement banal, un prototype de remorque "surbaissée" des TPG ? Ou s'agirait-il d'un nouveau modèle de bogie allégé, à boîtes d'essieux intérieures ? Si toutefois un de nos lecteurs peut éclairer notre lanterne, nous lui en serons reconnaissants. Adresser toute communication éventuelle à la rédaction du Bulletin AGMT. Merci d'avance.

J.D. Dupraz

B, reçoit les Be 4/6 "Mirage" de la ligne 14 (novembre 1976 à septembre 1977).

Ligne 8 : Klusplatz - Paradeplatz - Hardplatz
Cette ligne reçoit les Be 4/4 + B de la ligne 3 (décembre 1976 à octobre 1977). Les véhicules Be 4/4 de type "léger" seront mis hors-service.

Ligne 11 : Oerlikon - Gare Centrale - Paradeplatz - Rehalp
Cette ligne sera également équipée des nouveaux tramways "2000" dès que les travaux de la Paradeplatz permettront d'exploiter des véhicules articulés sur cette ligne (juillet 1977 à novembre 1978).

Ligne 9 : Irchel - Bellevueplatz - Gare d'Enge
Ce seront les Be 4/4 + B de type "Pullmann" de la ligne 11 qui viendront équiper cette ligne d'août 1977 à avril 1978.

Ligne 6 : Gare Centrale - Eglise de Fluntern - Zoo
Sur cette ligne, les compositions Be 4/4 + B de la ligne 9 prendront la relève des motrices Be 4/4 "légères" de septembre 1977 à mai 1978.

Ces modifications permettront d'améliorer sur quatre lignes la capacité qui sera augmentée de 50 % (lignes 3, 8, 11 et 6).

(d'après "Kontakt" No 2,
avril 1976)

* * * * *

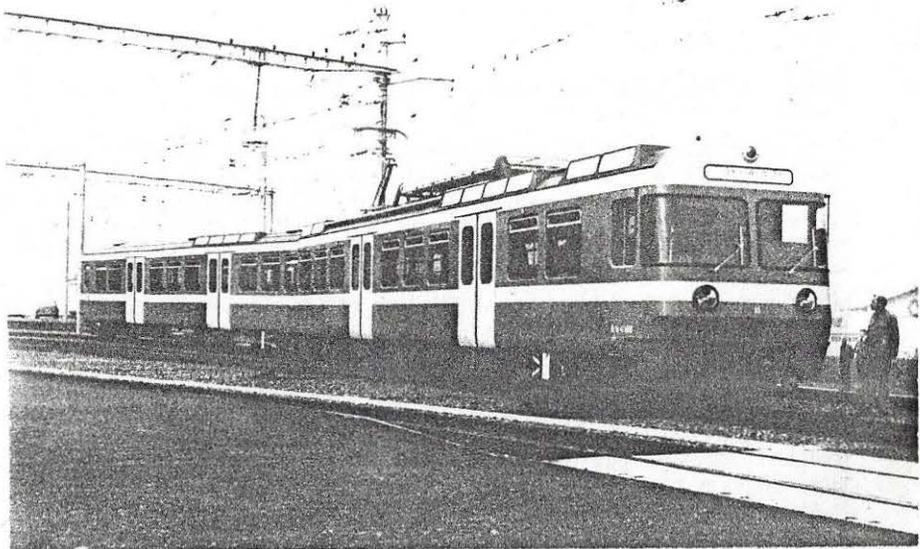
BERNE - SUCCES POUR LE RESEAU REGIONAL SZB/VBW

Depuis l'introduction du "Plan 74" par le SZB (Berne/Zollikofen/Soleure) et les VBW (Berne/Bolligen/Worb et Berne Kirchenfeld/Muri/Worb), tant les nouveaux véhicules mis en service que l'horaire cadencé ont permis d'accroître le trafic dans des proportions impressionnantes.

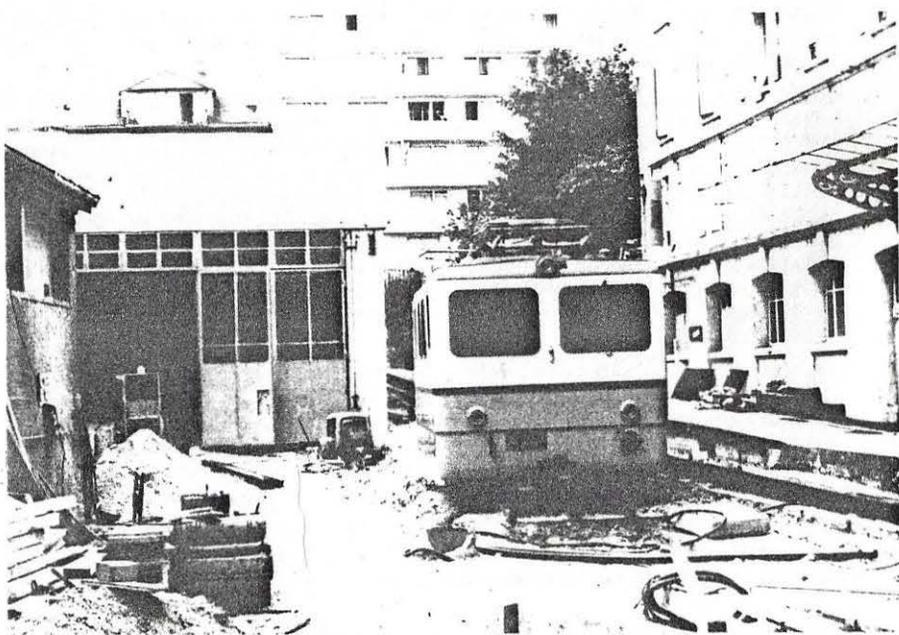
La seule ligne Berne/Bolligen/Worb des VBW a vu son trafic augmenter de 50% durant les deux dernières années. Notons cependant que cette ligne, entièrement modernisée et prolongée jusqu'en gare CFF de Berne, s'est développée un peu au détriment de la ligne de Muri qui conservait son ancien matériel, et qui aboutit à Berne en dehors du Centre.

En complément des douze Be 4/8 mises en service en 1974 (41-47 : VBW / 48-52 : SZB), la communauté SZB/VBW a passé commande de neuf nouvelles compositions qui seront livrées d'ici 1978. Ces compositions permettront d'améliorer le confort des voyageurs aux heures de pointe en circulant en double-traction. Il est évident que les charges occasionnées par ce trafic de pointe se répercutent sur les résultats financiers des compagnies qui, malgré un succès flatteur, ne sont guère brillants.

* * * * *



Neuf compositions supplémentaires de ce modèle vont venir compléter le parc du SZB et des VBW. Composition 41 au nouveau dépôt de Worb. (Photo VBW)



Le nouveau dépôt d'Ouchy du LO prend forme. Etat des travaux en août 1975. (Photo E. Rahm)

GENEVE - GRATUITE DES TRANSPORTS PUBLICS....PEU JUDICIEUX !

Après une étude très fouillée de M. Harry Werz, ingénieur conseil et ancien directeur de la CGTE, le Conseil d'Etat, dans son rapport au Grand Conseil, déclare qu'il est opposé au postulat de "gratuité" formulé par l'Institut de la Vie, et il invite le parlement à ne pas donner suite non plus à cette proposition contenue dans l'initiative populaire concernant la réorganisation et le développement des transports publics à Genève.

Le but recherché par les partisans de la gratuité est certes louable. On en attend une amélioration de la qualité de la vie par une modification de l'équilibre entre les transports publics et les transports privés.

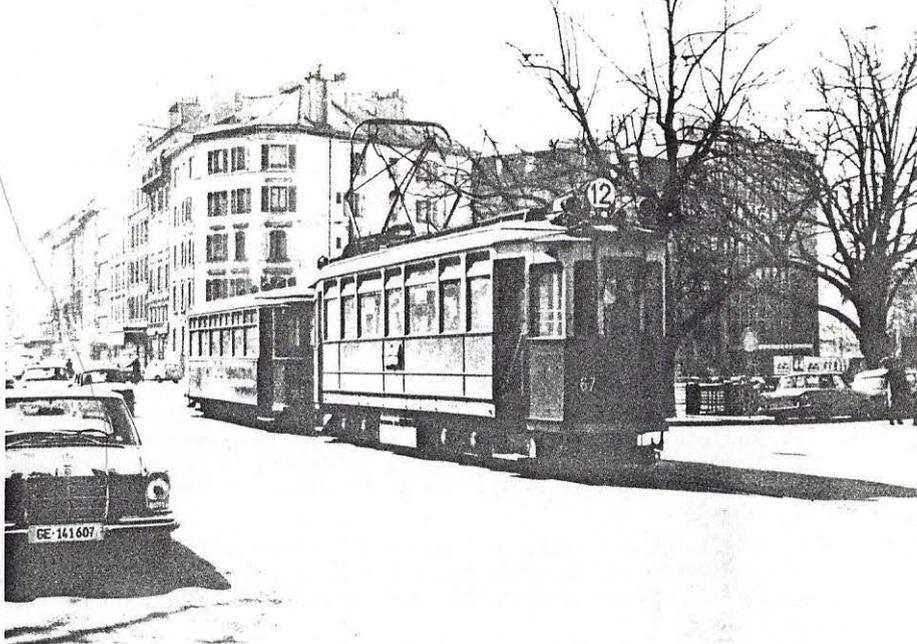
Le coût de cette gratuité est estimé à 56 millions de francs par an. Notons que l'économie réalisée sur l'impression des titres de transport, les distributeurs automatiques et le personnel de contrôle ne serait que de 2'350'000 francs. La dépense annuelle totale de l'Etat pour ses transports publics s'élèverait ainsi à plus de 101 millions de francs (56 millions pour la gratuité, 25 millions d'investissements pour le développement des transports publics, 20 millions de déficit actuel, d'ailleurs déjà couvert par l'Etat).

Il y a lieu d'autre part d'avoir des doutes sur l'attrait du transport public gratuit vis à vis de l'automobiliste. En effet, les expériences faites ici et là démontrent que le prix du trajet n'occupe pas le premier rang dans les critères de choix du mode de transport urbain. Pour Genève, on espère une augmentation du trafic des transports publics de l'ordre de 35,5 %. La circulation des véhicules privés ne descendrait par contre que de 15,2 % selon les expertises. Une aussi faible réduction du trafic automobile ne permettrait pas, selon le Conseil d'Etat, de réaliser des économies substantielles sur le programme de construction routière.

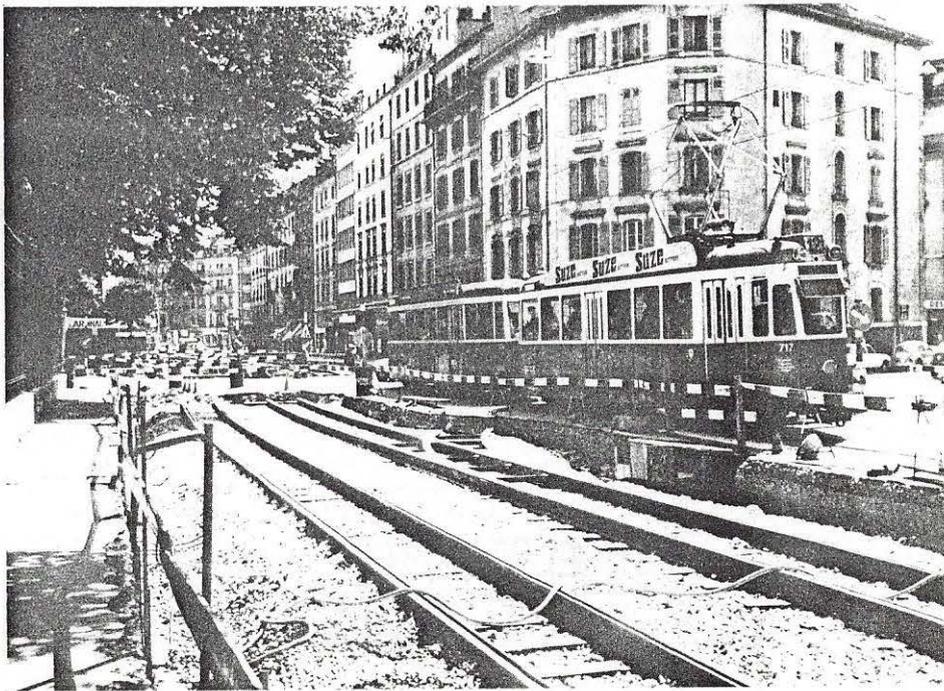
Enfin, l'institution de la gratuité ne dispenserait pas l'Etat d'accomplir un effort financier soutenu pour développer les transports publics, comme la nouvelle loi sur les TPG le prescrit. Parmi les améliorations les plus urgentes, l'expertise mentionne le raccordement La Praille/Les Eaux-Vives, la mise à double-voie de la ligne de tramway 12 sur tout son parcours, le prolongement de cette même ligne jusqu'à Plan-les-Ouates, la construction de nouveaux dépôts pour les tramways et les véhicules routiers, la mise sur pied d'une régulation centralisée du trafic, la conversion de lignes d'autobus en lignes de trolleybus pour lutter contre les pollutions, l'amélioration des abris aux arrêts des lignes, la construction d'un nouveau bâtiment administratif pour les transports publics.

Or, les finances cantonales, relève le Conseil d'Etat, ne sont pas en mesure de supporter simultanément le coût de la gratuité et celui de tels investissements, compte tenu que la circulation privée restera de toute manière importante. L'Etat doit donc concentrer son effort sur les mesures positives propres à améliorer les prestations des transports publics (vitesse, fréquence, confort) qui importent plus pour l'utilisateur que la gratuité du trajet.

Nous suivons volontiers ces conclusions, mais nous osons espérer que l'on donnera réellement, et dans un délai raisonnable, les moyens nécessaires à la CGTE pour réaliser ces intéressants projets d'amélioration.



La rue du Conseil Général en mars 1970. La double voie est placée au centre de la chaussée. Supplément de midi pour Chêne-Bourg. (Photo E. Rahm)

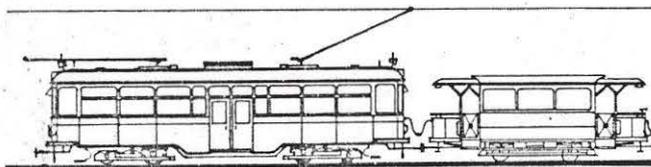


En août 1976, la nouvelle double voie prend forme. Elle a été ripée contre le Jardin des Bastions. (Photo E. Rahm)

GENEVE - ACTUALITE. C G T E (juin - août 1976)

- Sur la ligne de tramway No 12, mise en service le 6 juillet du nouveau site propre de Thônex pour les convois circulant de Moillesulaz en direction de la ville. Ce tronçon est équipé de rails "Vignole" fixés sur traverses "RS" posées sur ballast.
- Le 14 juillet, mise en service du site propre de Thônex dans les deux directions. Ce nouveau tronçon constitue la prolongation sur 300 mètres environ du site propre établi depuis quelques années au départ du terminus de Moillesulaz. Il reste cependant à attaquer maintenant la voie unique en direction de Chêne-Bourg Place Louis Favre, qui est vraisemblablement le tronçon à simple voie la plus chargé de Suisse : un tram toutes les 1½ à 2½ minutes !
- Du 19 juillet au 7 août, le terminus de la ligne de trolleybus No 3 à la Place Reverdin est supprimé pour cause de travaux au chemin de l'Escalade. Toutes les courses sont dirigées sur les Crêts-de-Champel, avec l'indice de ligne No 33.
- Les 14 et 15 août, à l'occasion des Fêtes de Genève, une remorque routière de la série 501-508 a repris du service. En fait, ce véhicule ne fait plus partie du parc de la CGTE, mais il a été acquis par une entreprise de la place pour ses propres besoins. Cette remorque transportait les spectateurs du Corso fleuri du Monument Brunswick au Quai Wilson, attelée à un tracteur routier de l'entreprise en question. Les prises électriques ont été adaptées au nouveau véhicule tracteur, et l'automatique des portes a été supprimée.
- A ce jour, les véhicules suivants ont été retirés du service, à quelques exceptions près :
 - 501 - 508 Remorques routières Moser (1951)
 - 401 - 415 Autobus Berliet (1962 !)
 - 881 - 892 Trolleybus Berliet/Sécheron (1962/63 !)
 - 921 - 940 Autobus Saurer et Berna (1949/1955). Quelques exemplaires sont encore utilisés soit comme véhicule de service (auto-Ecole), soit à titre de réserve. L'autobus 936 circule présentement sur la ligne La Plaine/Dardagny.

* * * * *



COMMUNICATIONS

LE TRAM A GENEVE....

Ce riche ouvrage, présentant une rétrospective par le texte et par l'image sur près de 360 pages de papier glacé, avec 280 photographies inédites pour la plupart et 70 dessins et plans, paraîtra, avec un peu de retard dans la seconde quinzaine de novembre.

Cette histoire imagée de la Compagnie Genevoise des Tramways Electriques et de ses précurseurs (1862-1976) a été élaborée par six des huit membres fondateurs de l'AGMT. L'ouvrage est préfacé par Monsieur le Conseiller d'Etat Guy Fontanet, et Monsieur Pierre Tappy apporte sa collaboration avec l'analyse des perspectives d'avenir du réseau genevois.

La souscription au prix spécial de Fr 70.-- est close depuis le 30 septembre. Si toutefois un lecteur du présent Bulletin n'avait pas encore réservé son exemplaire, il voudra bien prendre contact le plus rapidement possible avec l'AGMT. Prix en librairie dès la parution : Fr 100.--.

* * * * *

TRAVAUX SUR LES VEHICULES....

Afin de respecter le plan de travail que nous nous sommes imposés avant notre course d'automne et l'arrivée de l'hiver, nous avons un urgent besoin de bonnes volontés. Le chantier est ouvert en général le samedi et le dimanche. Chacun peut consacrer aux "soins" de nos véhicules quelques heures de son temps libre.

Veuillez contacter notre chef technique, Francis du Pan (T. 93.65.63) ou notre chef des travaux, Jean-Claude Germond (T. 41.24.75). Merci !

* * * * *

COURSE D'AUTOMNE....

Les circulations traditionnelles de nos véhicules sont prévues sitôt après la parution de l'ouvrage "Le Tram à Genève", soit à fin novembre vraisemblablement. Chaque membre sera avisé en temps utile par une circulaire détaillée. Les lecteurs non-membres peuvent nous faire parvenir une enveloppe affranchie avec leur adresse, afin que nous leur fassions parvenir le programme de cette manifestation.

* * * * *

TRAMWAY A VENDRE !

L'ancien Président de l'Association du Chemin de fer de la Baie de la Somme nous adresse un S.O.S. :

En 1973, cette Association entrait en possession d'une composition de la CGTE (Be 4/4 66 et Bi 361), identique à celle préservée par l'AGMT, et la déplaçait par chemin de fer à St Valéry-Ville, où l'on pensait constituer un petit musée du transport urbain sur rail. Ce projet ne put malheureusement aboutir, et la composition CGTE doit aujourd'hui être évacuée de son emplacement. Son transport avait coûté près de FF 8'000.--, et notre correspondant espère pouvoir sauver ces deux véhicules de la démolition, qui doit bientôt intervenir si aucune solution est trouvée.

Si une autre Association française, ou étrangère, veut profiter de récupérer (contre une indemnité à convenir avec les propriétaires actuels) ces véhicules à voie métrique, veuillez prendre contact avec l'AGMT qui vous transmettra l'adresse à contacter.

* * * * *

ADRESSES LITLES...

Pour toute correspondance : ASSOCIATION GENEVOISE DU MUSEE DES TRAMWAYS
Case postale 294
CH-1211 GENEVE 11

C C P : 12 - 22155 Genève

Président : Jean-Daniel DUPRAZ

* * * * *

