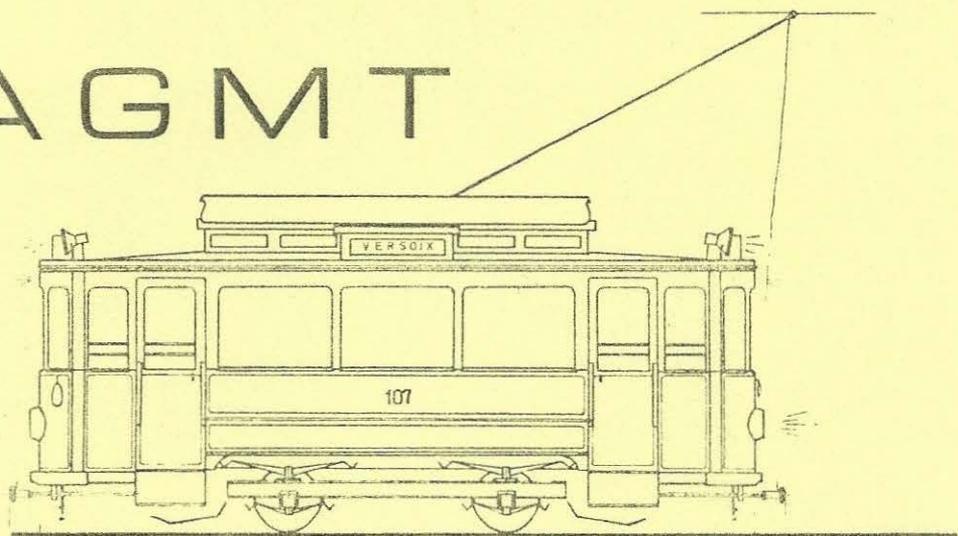
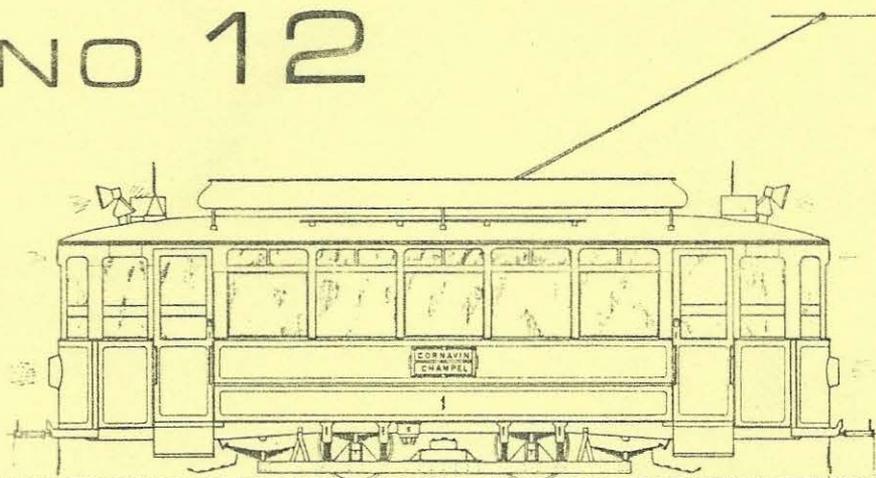


BULLETIN AGMT

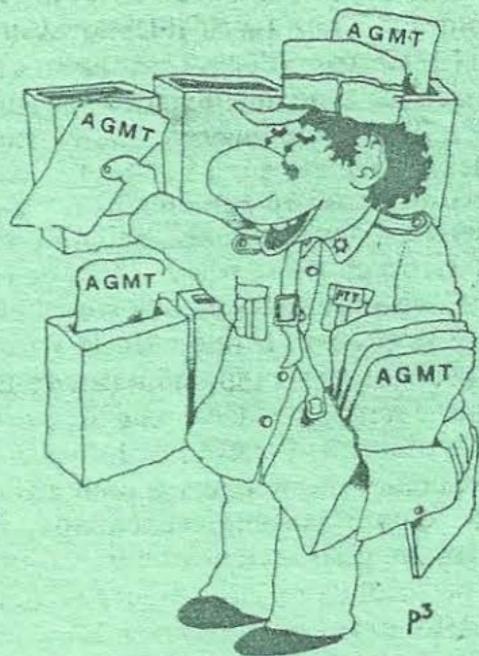


NO 12



MAI 1977





NOTE DE LA REDACTION

Nous espérons que vous excuserez le grand retard que nous avons pris dans la parution de notre Bulletin.

A l'image du facteur ci-contre, nous pensons que vous aurez tout de même plaisir à recevoir notre périodique, et que les variétés typographiques ne vous importuneront point !

A G M T

BULLETIN A GMT NO 12

MAI 1977

ORGANE TRIMESTRIEL 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.

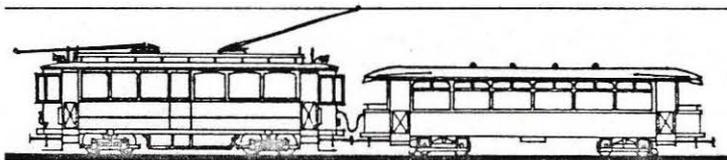
* * * * *

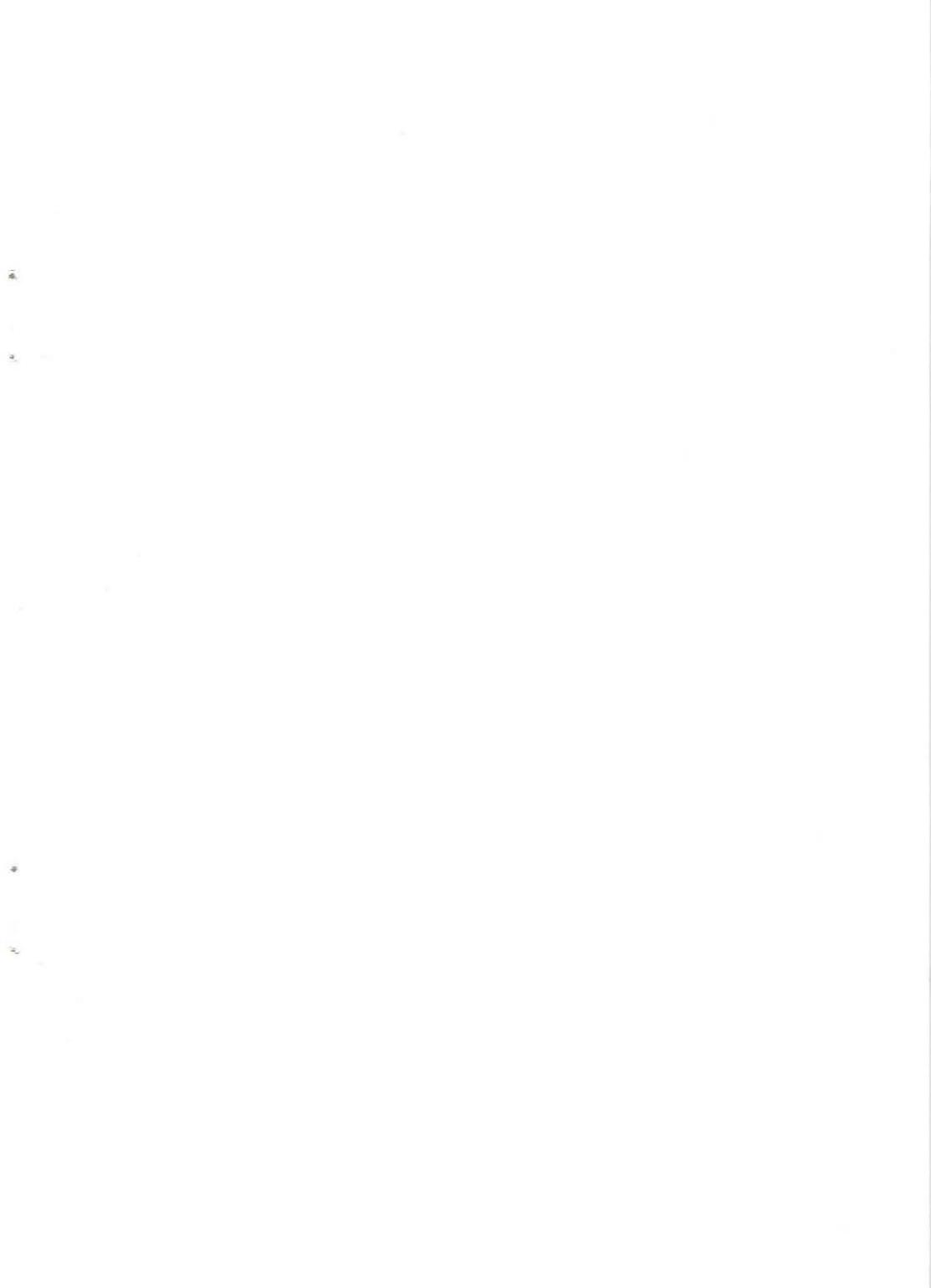
Au sommaire :

- Billet du Président	page 3
- Procès-verbal assemblée générale	page 5
- Le "Métro" lausannois a 100 ans...	page 9
- Un tramway nommé sourire ! (6)	page 17
- Il y a quarante ans disparaissait le dernier tramway de Paris :	page 19
- Potins d'ici et d'ailleurs	page 23
- Communications	page 37

* * * * *

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





LE BILLET DU PRESIDENT

ON A PARFOIS BESOIN D'UN PLUS PETIT QUE SOI....

La vogue des musées de transports semble augmenter d'année en année, et parmi eux, ceux qui se sont consacrés aux tramways figurent en bonne place : Celui de Berlin (Ouest), créé vers 1927 déjà, est parvenu à traverser sans trop souffrir la seconde guerre mondiale et ses terribles bombardements, ce qui est remarquable.

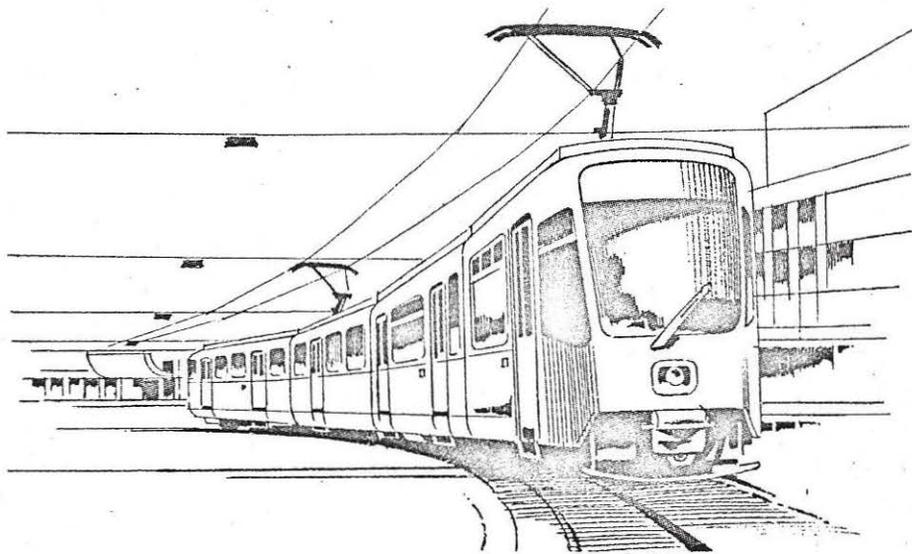
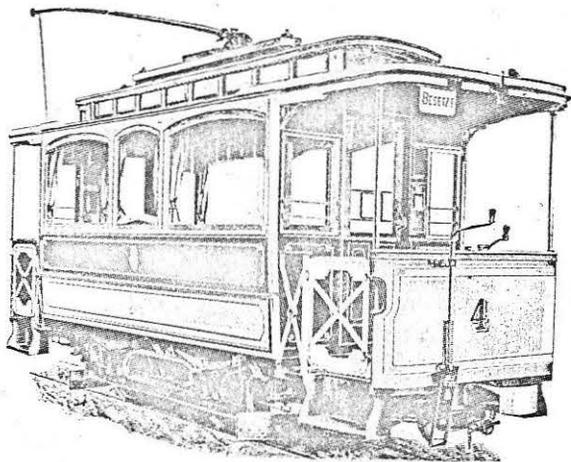
La création de ces musées répond sans doute à une "nécessité" : la ville de Berne fut bien heureuse en 1976 de retrouver, pour fêter dignement les 75 ans de ses tramways, la machine à vapeur et la remorque à bogies de la "Berner Tramway Gesellschaft", conservées toutes deux par notre Maison des Transports à Lucerne.

Il ne faudrait cependant pas croire que les musées de tramways n'existent que pour tirer, tous les 20 ou 25 ans, de la naphtaline quelques voitures plus ou moins bien restaurées à l'usage de quelque défilé "rétro" : Aux Etats-Unis, certains "Street Railway Museums" sont parvenus à jouer un rôle réellement utilitaire : en 1970, l'ex-line car No 4 des Tramways de Boston (motrice à tourelle pour l'entretien de la ligne aérienne) a été ressortie du Seashore Museum où elle sommeillait depuis une quinzaine d'années pour être louée à la Compagnie des Transports Publics de Boston dont l'unique line car avait été complètement démolie lors d'une collision.

Autre exemple encore plus récent : lors de sa suppression, il y a quelques années, le réseau de tramway de l'Illinois Terminal à Saint-Louis céda deux de ses automotrices PCC à des musées ferroviaires. La 450 fut dirigée vers l'Ohio Railway Museum à Worthington, et la 451 vers le Connecticut Electric Railway Museum à Warehouse Point, c'est à dire à près de 2000 kilomètres de Saint-Louis ! En 1975, une autre compagnie de tramway, bien vivante cette fois, celle de Shaker Heights à Cleveland, louait, pour étoffer son parc devenu insuffisant, les deux motrices de l'ex-Illinois Terminal. Ces véhicules qui retrouvent ainsi une seconde jeunesse sont loués pour une durée de trois ans par la Compagnie de Shaker Heights qui s'est engagée à les entretenir avec le plus grand soin et à les conserver dans leur livrée verte et crème d'origine :

Pour terminer ces considérations sur l'utilité des musées de tramways, nous ne mentionnerons que pour mémoire des villes américaines comme Toledo, Detroit, Portland, Seattle et bien d'autres où le tramway avait depuis longtemps disparu, et où l'on reconstruit maintenant, à grands frais, une ou même plusieurs lignes à l'usage des touristes....

Votre Président
Jean-Daniel DUPRAZ



PROCES - VERBAL DE L'ASSEMBLEE GENERALE

Convoquée selon l'article 14 des statuts, notre Assemblée générale ordinaire s'est tenue le jeudi 28 avril 1977 à l'Hôtel de Genève.

Vingt et un membres s'étaient déplacés à cette occasion, et onze autres avaient prié notre Président de les excuser.

C'est à 2035 heures que le Président J.D. Dupraz ouvre la séance. L'ordre du jour est approuvé par l'Assemblée, alors que la lecture du procès-verbal de l'Assemblée générale de 1976 n'est pas demandée. Messieurs Jarne et Schumacher sont nommés scrutateurs pour cette soirée.

Le Président présente ensuite son rapport sur l'activité de notre Association au cours de l'exercice écoulé. L'entretien courant et la remise progressive en état d'origine de nos deux véhicules ont accaparé à nouveau de nombreuses heures de loisirs de nos membres actifs. Comme dans toutes les associations similaires, on peut regretter la trop grande disproportion entre les voyageurs enthousiastes prenant place sur les véhicules lors des circulations publiques, et les quelques "mordus" qui ne craignent pas la poussière et les taches de peinture ! L'AGMT a pu acquérir auprès des VBW un pantographe de réserve à des conditions avantageuses, au cas où les TPG exprimaient à nouveau leur intention de réquisitionner celui équipé notre 67. Des courses avec nos véhicules, et des excursions en dehors de Genève ont à nouveau rencontré un sympathique succès :

- sortie à Neuchâtel (adieu à la ligne 3) et Balsthal avec la Flèche Rouge 1001 le 9 mai 1976.
- Deux courses publiques à travers Genève le 16 mai 1976, sous un soleil éclatant qui nous enlève un certain nombre de voyageurs avides de campagne.
- Deux courses publiques-sur la ligne 12 le 5 décembre 1976 qui rencontrent un très gros succès.
- La troisième édition du "Tram de Noël", mise sur pied par le magasin "Au Grand Passage", du 18 au 24 décembre 1976.
- Deux sorties "nocturnes", les 23 décembre 1976 et 10 février 1977, la première des deux étant "gastronomique" en notre 363, décorée pour la circonstance.
- Notre participation le samedi 27 novembre 1976 à la présentation à la Presse et au public du livre "Le Tram à Genève".

Des séances récréatives, avec présentation de films et diapositives ont permis de resserrer les liens unissants tous les membres présents.

Au cours de l'exercice écoulé, quelques circulations furent affrêtées auprès des TPG par des sociétés ou groupements :

- Le 24 septembre 1976, excursion "Genève 1900" du Congrès Biennal des Associations des anciens élèves des EFF.
- Le 5 novembre 1976, promenade nocturne de l'Association du personnel IBM.
- Le 22 mars 1977, "Tour de ville" d'une classe de collégiens de Bochum.

Plusieurs autres demandes sont parvenues depuis lors aux TPG, mais ceux-ci ont décidé de refuser à l'avenir ces courses "charter", afin d'éviter un "mécontentement de ceux dont les demandes seraient refusées", mais aussi afin d'éviter des "complications évidentes dans l'exploitation régulière de la ligne 12". Nous espérons toutefois que cette prise de position, qui ne touche toutefois pas les courses de l'AGMT, ne sera pas appliquée avec trop de rigidité, et que des circulations traditionnelles telles que le "Tram de Noël" ne seront pas touchées par cette décision. Cette opération, bien que mise sur pied par un commerce privé, est un excellent moyen pour les TPG de s'attirer la sympathie d'une partie de la population, et nos transports en commun ne doivent pas ignorer qu'il y a encore du travail de ce côté-là !

Notre service-photos a fourni un tout gros travail, particulièrement lors de nos manifestations, et nos finances ne s'en plaignent pas : Notre effectif a également fait un bond remarquable en passant de 79 à 110, soit 39 % d'augmentation. Le Bulletin AGMT a paru plus ou moins régulièrement, mais les quatre numéros annuels sont sortis, et il semble que ce lien entre les membres soit en général bien accueilli. L'état de nos finances est très satisfaisant, mais il est indispensable que tel soit le cas, si nous désirons pouvoir poursuivre la restauration de notre convoi. En ce qui concerne les relations avec les autres associations similaires, on peut enregistrer avec plaisir l'initiative de l'association baloise qui propose un échange d'informations, et des contacts entre les associations TVB, TMZ, ANAT, TVB et AGMT.

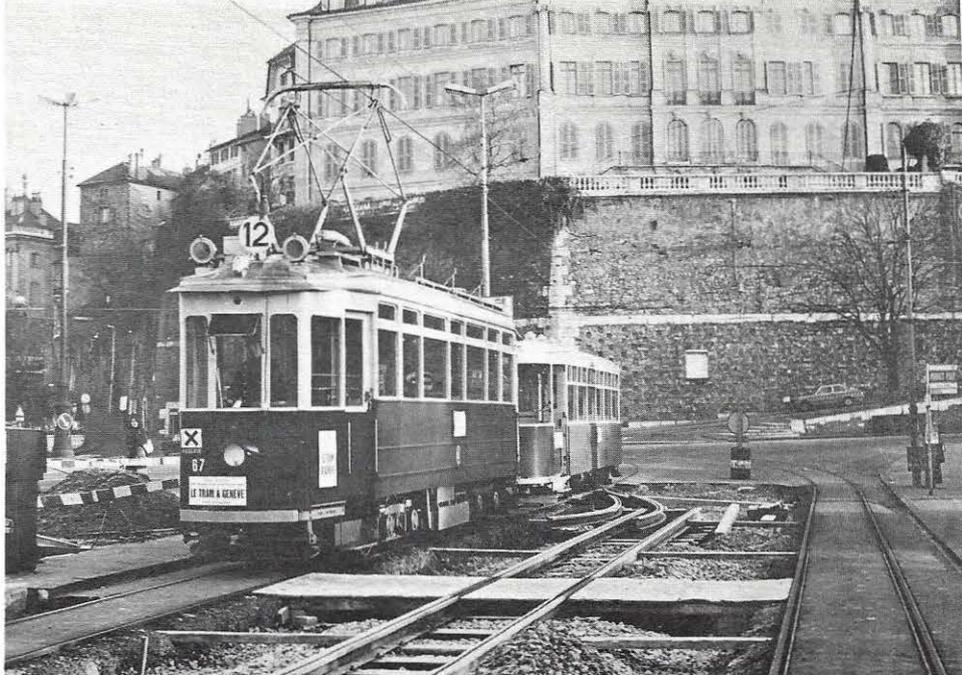
Notre Trésorier, Marc Dietschy, succède au Président pour présenter les comptes de l'association qui se trouvent dans un état de santé excellent. Les cotisations ont représenté 32 % des entrées, les produits de transport 24 %, le service-photos 20 %, et les dons 13 %. Au chapitre des dépenses, 91 % sont des frais de restauration et d'entretien, et 9 % des frais généraux et d'administration.

Le Secrétaire, Eric Rahm, prend la parole pour rendre compte de son activité administrative et de rédacteur (a i) du Bulletin, qui n'a toujours pas trouvé de preneur ! 75 % des membres AGMT sont domiciliés à Genève, 11 % dans le canton de Vaud, 6 % dans le reste de la Suisse, et 8 % en Europe (France, Belgique, Italie, Hollande). Nous avons enregistré les mutations suivantes : 31 admissions, 2 démissions, 1 décès, 1 exclusion pour non-paiement de la cotisation.

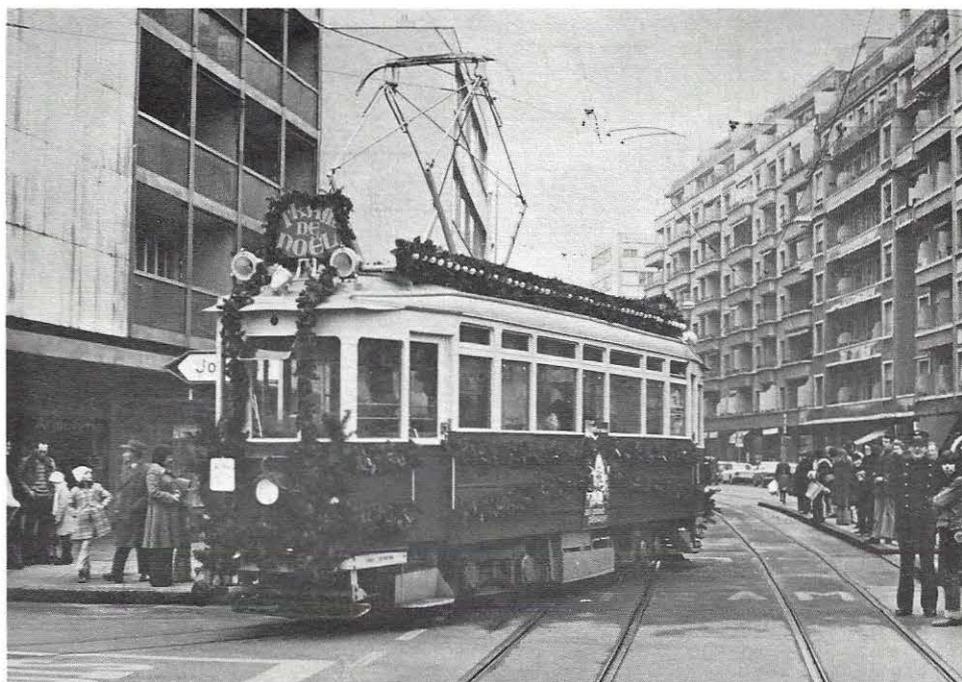
Le Service technique, par son responsable Francis Du Pan, nous donne connaissance des travaux opérés en cours d'exercice par les rares "actifs" : réfection de la peinture crème de la motrice, poursuite de la restauration intérieure de la remorque, ainsi que des lattes de bois extérieures. Le service des travaux ose espérer que d'autres membres auront à cœur de venir de temps à autres une heure ou deux le samedi pour donner un coup de main.

Serge Wolf, responsable du service-photos, a sorti au cours de cet exercice plusieurs tirages intéressants à l'intention de nos membres. La suite dépend de l'ouverture de nouvelles collections, et du prêt de négatifs intéressants.

L'archiviste, Stéphane Golay, regrette que son secteur n'ait pas pu se développer de manière satisfaisante. D'une part, son prédécesseur ne lui a remis les archives qu'en mars 1977, et d'autre part on peut regretter que chacun tienne farouchement à



Composition AGMT à la Place Neuve le 27.11.76, journée de présentation du livre "Le Tram à Genève". (Ph.E.RAHM)



La 67 de l'AGMT immobilisée par une panne de courant aux Augustins le 18.12.76, lors de l'édition du "Tram de Noël". (Ph.E.RAHM)

créer ses propres archives, souvent aux dépends de l'intérêt de l'ensemble des amateurs. Il reste à espérer que ces collections privées ne seront pas détruites lors de la disparition de leur propriétaire. Que les amateurs qui aimeraient se défaire de documents plus ou moins intéressants sur les tramways de Genève pensent d'abord à notre association. Il n'est pas exclu de créer dans le futur un local où pourraient être présentées toutes ces reliques.

Après la présentation de tous ces rapports. Messieurs Jean Rahm et Olivier John, vérificateurs des comptes, nous soumettent par écrit leur rapport. Les contrôles effectués permettent de proposer à l'Assemblée la décharge du trésorier pour la tenue de ses comptes. L'Assemblée, en vote à mains levées, décharge le Comité pour sa gestion et les comptes.

Vient ensuite le moment de constituer le Comité pour le nouvel exercice. René Longet et Jean-Claude Germond demandant à être déchargés de leur mandat, les membres suivants sont élus :

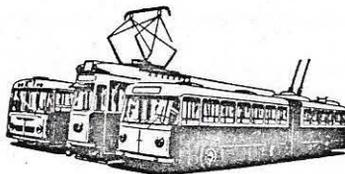
- Président	Jean-Daniel DUFRAZ
- Vice-Président	Luigi LAURI
- Trésorier	Marc DIETSCHY
- Secrétaire / Rédacteur	Eric RAHM
- Service Technique	Francis DU PAN
- Service des Travaux	Stéphane GOLAY
- Service-photos / Archives	Serge WOLF
- Suppléants	Alain GAVILLET Gaston GUIGNARD

Au chapitre des propositions diverses, diverses excursions organisées au cours des prochains mois sont annoncées (MOB, BVB, Milan), puis S. Golay nous informe de l'activité du mouvement "Oui au rail, non au béton".

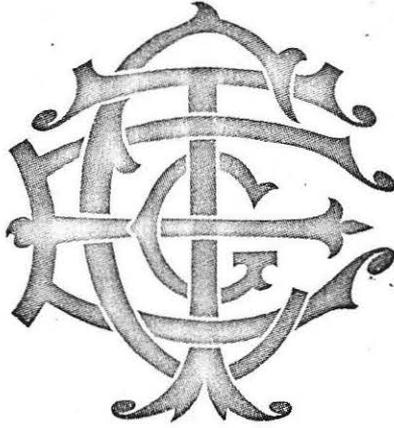
L'Assemblée Générale se termine à 2130 heures, suite de quoi les membres présents sont conviés à une présentation de films et diapos.

Le rapporteur :

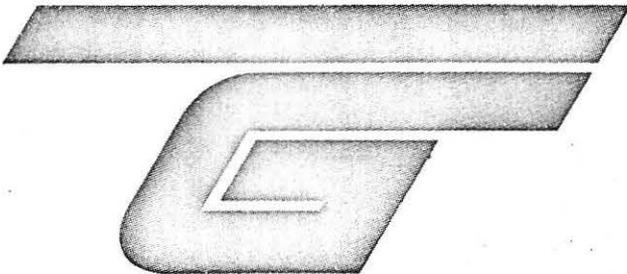
E. RAHM



EVOLUTION



CGTE



LE "METRO" LAUSANNOIS A 100 ANS....

L'époque des diligences et de l'Académie d'Ouchy :

C'est le 12 mars 1874 qu'un groupe de personnalités courageuses et entreprenantes créa définitivement la Compagnie de fer Lausanne-Ouchy. La Constitution de 1848 avait apporté de profondes transformations dans le domaine du transport des personnes et des messageries qui, jusqu'alors, était assuré par les diligences des "Maîtres de postes", en vertu du droit que leur concédaient les régies cantonales. Les postes fédérales se substituèrent à l'activité de services cantonaux, régionaux ou privés.

Le lancement des bateaux à vapeur sur le Léman dès 1823, la construction des principales lignes de chemins de fer dans le Canton de Vaud dès 1855 donnèrent un essor extraordinaire au transport des personnes et des marchandises. C'est au cours de cette période de mutation exceptionnelle que fut mise en service la première ligne télégraphique suisse, en 1852, et que l'on vit l'unification de la monnaie, des poids et mesures et des douanes.

Lausanne comptait à l'époque quelques 20'000 habitants et c'était une diligence appelée "La Caroline", traînée par quatre chevaux, qui acheminait les voyageurs entre la place Saint-François, la gare des chemins de fer et le port d'Ouchy, tandis que les marchandises étaient transportées à dos d'âne. Le parc des animaux affectés à cette besogne était malicieusement appelé "l'académie d'Ouchy".

Premiers projets d'une liaison "sérieuse" entre Lausanne et Ouchy

En 1857, la Municipalité de Lausanne ouvrait un concours pour la présentation de plans relatifs à la liaison de la ville à Ouchy, soit par route, soit par chemin de fer.

Plusieurs projets demeurèrent sans lendemain et c'est en 1868 que, reprenant l'idée émise en 1865 par M. Charles Bergeron, ingénieur, un comité d'initiative composé de MM. J. Gonin, ingénieur cantonal, J. Gay, professeur, J.-J. Mercier-Marcel, industriel, F. de Loys, Ph. Ogay, député, L. Coeytaux, ancien négociant, fut formé pour construire un chemin de fer pneumatique le Lausanne à Ouchy. MM. Ch. Masson, banquier, L. Berdez, avocat, S. Rochat, ingénieur, faisaient aussi partie de ce comité lorsqu'une concession lui fut accordée par le Grand Conseil du canton de Vaud le 2 juin 1871, concession ratifiée par le Conseil fédéral les 18/20 juillet 1871.

Seules, à l'époque, les locomotives Engerth avaient permis de franchir les rampes de 25 % du Chemin de fer du Semmering (Autriche) et il n'était guère possible d'envisager de gravir avec ce système la pente de 120 % que comportait le tracé prévu entre la gare du Chemin de fer de l'Ouest-Suisse et l'emplacement où devait être implantée l'actuelle gare du Flon, choisi comme terminus à proximité de Saint-François. Par ailleurs, les câbles en fils de fer des

quelques funiculaires en service à l'étranger n'offraient qu'une sécurité douteuse. C'est pour cette raison que le Comité d'initiative avait porté son choix sur un système pneumatique issu de la proposition de l'ingénieur Bergeron. Cette technique consistait à poser dans l'axe longitudinal de la voie du chemin de fer un cylindre muni d'une soupape continue en cuir laissant passer une barre de traction, fixée d'une part à un piston courant dans le cylindre et d'autre part à un véhicule roulant sur la voie. En créant une différence de pression entre les deux faces du piston, on exerçait l'effort nécessaire pour actionner le convoi. Hélas, les divers essais sur modèle réduits prouvèrent qu'il n'était guère possible d'assurer l'étanchéité de la soupape. Entre-temps, la fabrication des câbles d'acier avait fait des progrès décisifs, si bien que le Comité décida d'abandonner le système pneumatique et d'adopter le système funiculaire. La concession de 1871 fut ainsi modifiée une première fois le 5 décembre 1872, puis une seconde fois le 6 juin 1873.

Le choix se porte sur le funiculaire

Pour actionner le treuil des deux funiculaires finalement retenus, soit la ligne rectiligne Cuchy/gare du Flon et celle qui la doublait sur le parcours gare de l'Ouest-Suisse/gare du Flon, on ne disposait à l'époque que de machines à vapeur ou de machines hydrauliques.

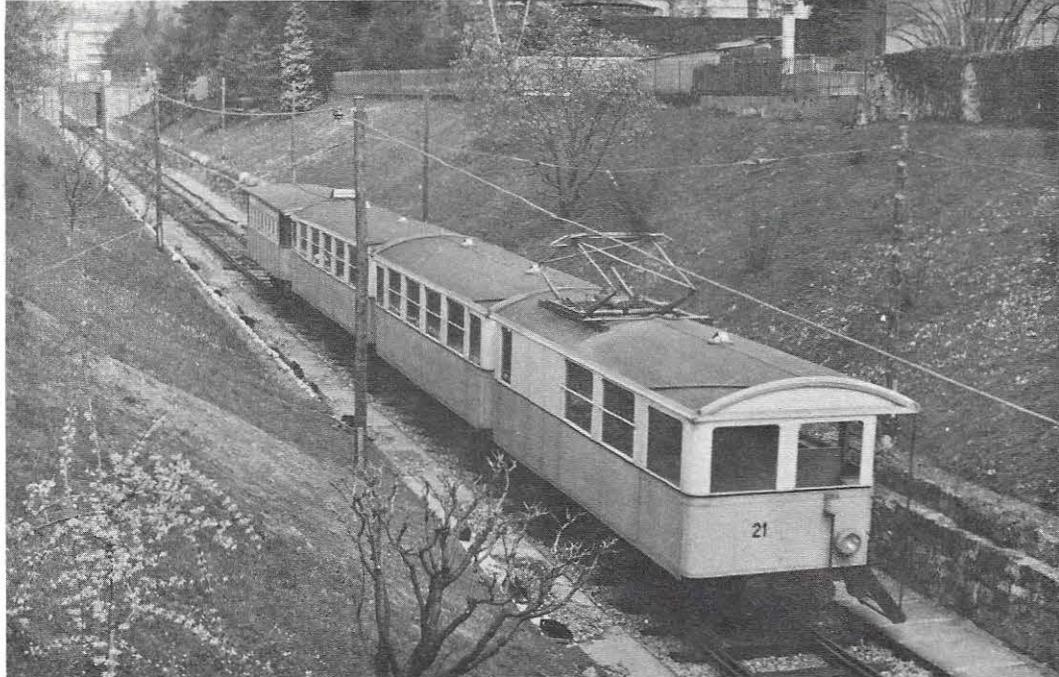
Après de longues tractations qui donnèrent lieu à de vives polémiques, le comité d'initiative avait finalement obtenu, le 2 juin 1873, une concession de l'Etat de Vaud pour la dérivation des eaux du Grenet dans le lac de Bret, l'utilisation de ce lac comme bassin d'accumulation et le passage sous le domaine public, pour autant que cela soit nécessaire, des conduites en vue de l'adduction et de la distribution des dites eaux. Par ailleurs, la commune de Lausanne avait également accordé au Comité, le 18 juillet 1872, une concession pour poser, maintenir et entretenir sous le domaine public communal les conduites d'adduction et de distribution des eaux du Grenet et du lac de Bret. Ces eaux devaient être employées en premier lieu pour actionner les machines des funiculaires, le reste ne pouvant être vendu à des tiers qu'à titre d'eaux motrices, industrielles ou agricoles et pour tous usages à l'exclusion de l'alimentation.

C'est ainsi que par acte notarié du 24 juillet 1873, ratifié le lendemain par le Conseil d'Etat, la "Compagnie du Chemin de fer de Lausanne à Cuchy et des Eaux de Bret" fut constituée sous réserve de justification financière concernant notamment le coût des expropriations. Le Conseil fédéral ayant accepté cette justification le 19 janvier 1874, la constitution définitive de la Compagnie eut lieu le 12 mars 1874.

Le premier Conseil d'administration comprenait les membres du Comité d'initiative nommés ci-dessus auxquels s'étaient joints MM. A. Koechlin-Geigy de Bâle, A. Chenevière de Genève, R. Kaufmann de Bâle et O. Zschokke d'Aarau. Le Comité de direction était composé de MM. J.-J. Mercier-Marcel, Ch. Masson, Ph. Ogay et S. Rochat. M. J.-J. Lochmann, ingénieur, était nommé directeur et M. E. Cuénod, ingénieur en chef.

Démarrage des travaux

Dès lors, les travaux furent activement poussés sur tous les fronts. Après avoir acquis les terrains nécessaires, l'on procéda simultanément à la construction de la prise d'eau du Grenet, du barrage du lac de Bret, de la conduite d'adduction et d'un réservoir de 5000 m³ à Chailly tandis que le percement des tunnels sous Montbenon et sous la gare étaient confiés à l'entreprise Pillichody. La Compagnie, qui



Le L0 avant sa transformation de 1958 entre Jordils et Montriond.
(Collect.privée)



Composition du L0 mise en service en 1958 lors de l'introduction de la crémaillère. 7.4.68.

(Photo M.DIETSCHY)

s'était engagée à remblayer la vallée du Flon à l'aval du Grand-Pont avec les terres provenant des tunnels et de la tranchée creusée pour la voie du Lausanne-Ouchy avait acquis dans ce but les immeubles situés de part et d'autre du Flon. Et c'est d'entente avec l'autorité communale que la configuration de cette plate-forme du Flon fut aménagée telle qu'elle se présente aujourd'hui.

Début de l'exploitation

En dépit de difficultés géologiques rencontrées lors du percement des tunnels du chemin de fer et de la pose de la conduite d'adduction, les eaux de Bret arrivèrent à Chailly le 30 décembre 1875 et la collaudation du funiculaire Lausanne-Ouchy eut lieu le 15 mars 1877. Il fut ouvert au public le lendemain, tandis que son cadet, le Lausanne-Gare, était mis en service le 5 décembre 1879.

Les treuils des deux funiculaires et les turbines Girard qui les actionnaient avaient été construits par la maison Bell & Cie à Kriens d'après les plans de l'ingénieur C. Callon de Paris. Deux machines à vapeur de secours complétaient l'équipement. Ces chemins de fer étaient dotés d'une voie à écartement normal afin de permettre le passage des wagons de marchandises en usage sur les réseaux européens. A cet effet, on construisit une voie de raccordement entre la gare de l'Ouest-Suisse et la station inférieure du Lausanne-Gare. La traction y était tout d'abord assurée par des chevaux puis par un câble sans fin actionné par une turbine hydraulique, remplacé plus tard par un tracteur électrique. Une plaque tournante permettait d'orienter le wagon soit sur la voie du funiculaire, soit sur la voie du raccordement. Le fourgon du Lausanne-Gare auquel étaient accouplés les wagons de marchandises comprenait un compartiment réservé aux voyageurs. Les convois circulaient sur ce parcours de 300 mètres sans horaire fixe à une fréquence moyenne de six trains par heure dans chaque direction.

Un chariot à niveau installé à la gare du Flon permettait de faire passer les wagons d'un funiculaire à l'autre et d'acheminer les véhicules des funiculaires à l'atelier d'entretien. La voie du chariot fut prolongée au fur et à mesure du remblayage de la plate-forme du Flon afin de desservir les places de dépôts et les entrepôts qui s'y élevaient.

Le Lausanne-Ouchy, qui était un funiculaire à câble continu d'une longueur de 1500 mètres, comportait deux convois composés chacun de trois voitures qui se croisaient à Montriond et s'arrêtaient aux stations intermédiaires de Sainte-Luce (gare O.S.) et des Jordils. Ce n'est que plus tard, en 1898, que fut créée la station de Montriond, des maisons d'habitation ayant été bâties dans ce quartier. A Ouchy, un chariot transbordeur permettait de riper les wagons de marchandises sur le réseau de voies de la place de la Navigation qui desservit successivement le débarcadère des mouches, situé devant la station, l'ancien chantier de la Compagnie Générale de Navigation et l'ancienne usine à gaz de Lausanne.

1874-1894 Les débuts difficiles

Les vingt premières années furent difficiles. La Compagnie avait dépensé quelque sept millions pour ses aménagements et si les comptes d'exploitation se soldaient par un léger bénéfice, celui-ci ne permettait guère de servir l'intérêt des emprunts. Le nombre des voyageurs transportés était de l'ordre de 500'000 par année, assurant une recette de Fr 100'000.— tandis que le trafic des marchandises qui atteignait à peine 70'000 tonnes par an représentait une recette de Fr 60'000.—. En revanche, le réseau de distribution des Eaux de Bret qui avait été étendu jusqu'à Echichens où

une vanne de communication permettait sa jonction avec celui des Eaux de Morges, procurait avec la location des immeubles un bénéfice de l'ordre de Fr 100'000.—. En 1894, les pertes accumulées dépassaient deux millions de francs. Grâce à la générosité de l'actionnaire majoritaire, M. J.-J. Mercier de Molin, on procéda à une réorganisation financière. Le capital-actions fut réduit de Fr 2'500'000.— à Fr 500'000.—, M. J.-J. Mercier acceptait par ailleurs de convertir la somme de Fr 1'500'000.— qui lui était due en compte courant en quinze mille actions de priorité de Fr 100.—. De plus, il se portait fort jusqu'à une concurrence de cinq millions pour le remboursement ou la conversion en 3 1/2 % au pair, sans commission et pour le 1er juillet 1895, des emprunts dont l'échéance était reportée au 1er janvier 1908.

1894-1914 Progression remarquable

Les vingt années suivantes furent prospères. La ville de Lausanne connut une remarquable extension qui se répercuta sur l'activité et le développement de la Compagnie. L'année 1902 voit l'achèvement de la gare de Bel-Air avec son ascenseur à wagons. En 1903, le Restaurant des Deux-Gares et ses magasins annexes sont ouverts au public. L'extension continue de la ville en direction du sud s'est traduite en 1906 par la construction des bâtiments de la Compagnie au bas de l'avenue d'Ouchy et sur la place de la Navigation, puis, en 1912, par celle de la gare et de l'immeuble des Jordils. Le nombre des voyageurs, passé de 500'000 à 1'500'000, avait justifié le remplacement des voitures du Lausanne-Ouchy par des véhicules plus confortables. De 1894 à 1914, les actionnaires du Lausanne-Ouchy bénéficièrent d'un dividende moyen de 2,5 %.

1914-1934 La sécheresse entrave le trafic

Vinrent les années de la Première Guerre mondiale, génératrices de difficultés de tous ordres suivies de troubles sociaux. En 1921, une période de sécheresse exceptionnelle vit le lac de Bret se vider jusqu'au niveau de la crépine de prise, ce qui obligea la Compagnie à installer une station de pompage de secours à Ouchy pour distribuer un minimum d'eau à ses abonnés et à utiliser les machines à vapeur pour actionner ses funiculaires. Il fallut attendre 1925 pour entreprendre de nouvelles constructions, dont la station de filtration des Eaux de Bret. De 1914 à 1934, le capital-actions a été porté de 2 millions à Fr 2'300'000.— et le dividende moyen distribué fut de 3,9 %. Le nombre des voyageurs transportés avait passé à 2,5 millions tandis que le trafic des marchandises atteignait 100'000 tonnes.

1934-1954 Développement du réseau de distribution des eaux et construction du raccourcement Flon-Sébeillon

La période 1934-1954 fut troublée par la Deuxième Guerre mondiale. Trois tunnels furent construits pour remplacer la conduite d'adduction des Eaux de Bret sur les tronçons les plus menacés par des glissements de terrain. Par ailleurs, une extension des conduites maîtresses de distribution à l'ouest de Lausanne permit de répondre à l'augmentation très sensible due au développement de l'habitat et des cultures maraîchères dans les communes de Chavannes, Ecublens, Denges, Echandens, Lonay et Prévêresges qui étaient alimentées exclusivement par les Eaux de Bret.

En 1947, une sécheresse comparable à celle de 1921 obligea la Compagnie à utiliser les machines à vapeur des funiculaires durant 100 jours et à prendre des mesures spéciales pour la distribution des eaux. Cette même année, les études patientes poursuivies durant la guerre par M. Pierre Mercier, Dr ès sciences et administrateur de la Compagnie, furent couronnées par la construction de la station d'aération du lac de Bret. Cette réalisation devait apporter une solution originale au problème de la lut-

te contre la pollution des eaux.

Le transfert de la gare de Lausanne-Marchandises à Sébeillon amena la Compagnie à construire la voie de raccordement Flon - Sébeillon qui fut mise en service le 18 mai 1953. Ainsi la place de la Gare se trouvait libérée du passage journalier de quelques 33 wagons de marchandises qui la traversaient dans les deux sens et le funiculaire Lausanne-Gare pouvait dès lors être affecté exclusivement au transport des voyageurs.

Au cours de ces vingt ans, le capital-actions avait été porté à Fr 4'600'000.— et le dividende moyen à 4 %.

1954-1977 Les débuts de la crémaillère

Cette période amena de profonds changements dans l'exploitation et dans l'orientation de la Compagnie. La ville avait allègrement passé le cap des 100'000 habitants et la prospérité connue depuis la guerre prenait une accélération dangereuse. L'augmentation du nombre des véhicules automobiles en circulation dépassait les prévisions les plus optimistes alors que les transports publics voyaient leur trafic diminuer. Depuis plusieurs années, les machines des funiculaires Lausanne-Ouchy et Lausanne-Gare montraient des signes de fatigue et leurs voitures ne correspondaient plus au goût du jour. Diverses études ont conduit la Compagnie à transformer ses deux funiculaires en chemins de fer électriques à crémaillère en adoptant pour les véhicules et les quais d'accès les caractéristiques architecturales des métropolitains. Le dernier fourgon tracté du Lausanne-Gare fut retiré de la circulation le 30 septembre 1954.

Vingt-cinq jours plus tard, une automotrice de 64 places assurait le service à raison d'une course aller et retour toutes les trois minutes les jours ouvrables de 0630 h à 2100 heures. Cette transformation fut un succès puisque le trafic, qui ne dépassait guère 650'000 voyageurs par an sur le funiculaire, avait plus que doublé en 1956 déjà. En 1957, les tractations en cours depuis quelques années avec les autorités cantonales et communales aboutirent à la vente de l'ensemble des terrains et installations des Eaux de Bret à la commune de Lausanne. Les liquidités obtenues permirent de poursuivre la reconstruction du nouveau bâtiment de la gare du Flon et d'entreprendre, en 1958, la transformation du funiculaire Lausanne-Ouchy, sensiblement plus complexe que celle du Lausanne-Gare, en raison surtout de l'évitement de Montriond. Suspendue le 13 avril 1958, l'exploitation fut rouverte le 5 mai suivant avec un premier convoi à crémaillère composé de deux voitures pilotes à essieux libres de 150 places chacune, poussées par une locomotive également pourvue d'une cabine de conduite. L'absence de roues dentées sur les voitures a permis d'abaisser leur plancher à 60 cm du niveau du rail, soit à la hauteur des quais de la station d'évitement de Montriond, hauteur limitée par la topographie des lieux. Le 28 juin, un deuxième convoi était mis en service permettant d'assurer un horaire cadencé à la fréquence de 7 1/2 minutes. Enfin, le 22 décembre 1958, le bâtiment de la gare du Flon offrait aux voyageurs des commodités nouvelles. Ses cinq ascenseurs automatiques à grande capacité reliaient commodément les quais du Lausanne-Ouchy et du Lausanne-Gare à la terrasse supérieure située au niveau de la place Saint-François, terrasse reliée au Grand-Pont par deux passerelles à piétons.

Ces transformations furent accueillies avec enthousiasme par les Lausannois puisqu'en 1962 déjà le Lausanne-Gare transportait plus de 2,5 millions de voyageurs tandis que le Lausanne-Ouchy avait dépassé le cap de 5 millions. Avec une réserve de capacité suffisante, ces chemins de fer ont pu faire face avec succès au trafic ex-

ceptionnel créé par l'Exposition nationale de 1964. Au cours de cette année-là, on transporta 9,5 millions de voyageurs. Le capital-actions a été porté à 8 millions de francs en 1965, rémunéré, au cours de ces dernières années, à raison de Fr 10.-- par action de Fr 100.--.

Le réaménagement de la plate-forme du Flon

Dès la fin de la guerre, plusieurs architectes lausannois firent des suggestions pour modifier l'ordonnance des constructions de la plate-forme du Flon, ordonnance réglée par une convention passée en 1930 entre la commune de Lausanne et la Compagnie. De zone périphérique qu'elle était à la fin du siècle dernier, cette plate-forme avec ses voies d'accès et ses entrepôts, constitue un corps étranger au centre de la ville. Et c'est d'un commun accord qu'en 1960 la Municipalité de Lausanne et la Compagnie confièrent à un collège d'architectes une étude d'urbanisme comprenant la zone située entre la rue de Genève et l'Esplanade de Montbenon d'une part, le pont Chauderon et le Grand-Pont d'autre part. Menée parallèlement à celle du plan directeur de la circulation de l'agglomération lausannoise, cette étude fit l'objet du rapport préavis du 14 mai 1968 dont le Conseil communal a pris acte le 2 juillet 1968. Le projet prévoyait notamment de relier par une terrasse ajourée les Terreaux, Bel-Air et le Grand-Pont à l'esplanade de Montbenon. Ce nouveau niveau de circulation qui constituait un gain absolu pour l'aménagement et le développement urbain permettait de résoudre élégamment les problèmes aigus que posent l'amélioration de la circulation et le développement des transports en commun au centre de la ville. La Compagnie du chemin de fer Lausanne-Ouchy entreprit immédiatement l'étude de la réalisation de la partie Est du projet qui comprenait le pont Bel-Air - Montbenon sur lequel devait s'édifier la station centrale des transports en commun de surface, divers aménagements routiers avec une deuxième station des transports en commun au niveau de la plate-forme du Flon et, afin d'assurer des liaisons animées entre les différents niveaux, un centre commercial doté d'escaliers roulants et d'ascenseurs à grande capacité. Au printemps de 1974, la Municipalité informait la Compagnie qu'elle abandonnait l'idée de cette première réalisation dont le principe avait pourtant été accepté l'année précédente.

Poursuivant ses efforts en dépit de l'échec décevant des projets antérieurs, la Compagnie signa en 1975 un protocole d'accord avec la Municipalité qui prévoit une nouvelle étude en commun, dans un climat de collaboration active, des aménagements possibles de la plate-forme du Flon.

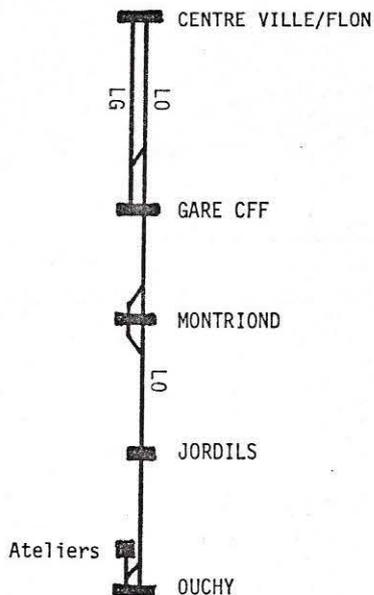
Etude pour une "poussée" vers les hauts de Lausanne

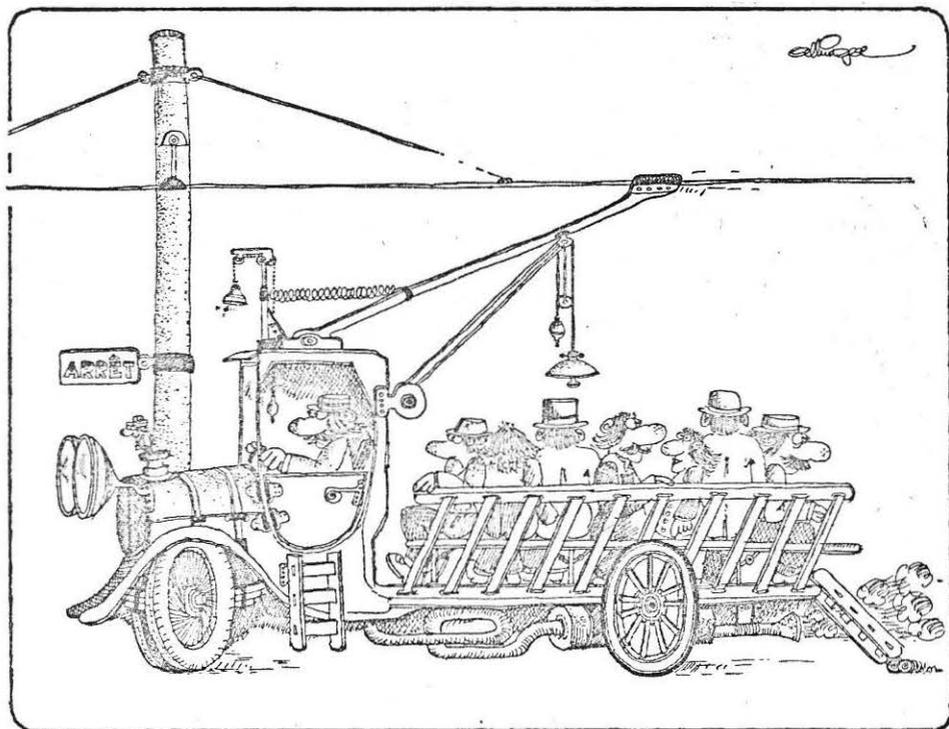
Par ailleurs, reprenant une idée émise en 1956 déjà par la Compagnie du Lausanne-Ouchy, l'Institut de technique des transports de l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne, en collaboration avec les trois compagnies de transport de la région, présentait en 1971 à la Commission intercommunale d'urbanisme de la région lausannoise (CIURL) l'avant-projet d'une liaison ferroviaire entre la gare CFF, la gare du Flon et Romanel. Cet axe Nord-Sud qui prévoyait en dernière étape l'intégration de la ligne Lausanne-Ouchy, devait constituer l'armature principale des transports en commun de la région lausannoise sur laquelle venaient se raccorder les transports en surface. Les autorités cependant ont décidé finalement de surseoir momentanément à l'étude définitive de ce projet et de confier préalablement à un bureau spécialisé une nouvelle étude de la demande de transport dans la zone intéressée en tenant compte des diverses hypothèses d'urbanisation, en particulier du maintien de l'aérodrome de la Blécherette.

Au cours de ce siècle d'existence, la Compagnie du chemin de fer Lausanne-Ouchy a largement contribué au développement et à la prospérité de la ville de Lausanne. Les deux lignes de métro Lausanne-Ouchy et Lausanne-Gare constituent aujourd'hui un élément important et efficace du système des transports en commun susceptible de se développer encore dans l'avenir. Les terrains de la plate-forme du Flon offrent des possibilités d'aménagement avantageuses au centre de la ville. Les rapports étroits que la Compagnie n'a cessé d'entretenir avec les autorités font espérer que ces possibilités se transformeront sans trop tarder, et dans l'intérêt du public, en réalisations concrètes.

Il faut rendre hommage à ceux qui ont créé, voici un peu plus de cent ans, une oeuvre qui aujourd'hui encore reste d'avant-garde.

Source : Compagnie du chemin de fer Lausanne-Ouchy
Notice historique 1874 - 1977





Sans parole... mais avec beaucoup d'imagination !

(La Suisse 15.3.77)

UN TRAMWAY NOMME SOURIRE ! (6)

Avant de poursuivre plus avant avec mes historiettes, je tiens à préciser que les anecdotes parues dans les Bulletins AGMT précédents ont été tirées et adaptées d'un petit ouvrage américain publié en 1972 par son auteur William Nedden à Milwaukee aux USA. Son titre, "INDIANA REVISITED", signifie en bref, comme chacun l'aura compris : "Nous avons été revoir les réseaux ferroviaires de l'Etat d'Indiana" ! (Un état qui fut riche en tramways de tous genres puisqu'en 1922, on y trouvait pas moins de 3'710 kilomètres de voies....)

Les récits qui ont été rapportés ici ont eu pour théâtre la petite ville de Lafayette, Indiana, et mon "oncle Zacharie" n'est autre que John Zachary, un ancien wattman chevronné du défunt réseau des tramways urbains de cette localité.

Les lecteurs de notre Bulletin qui connaîtraient des récits bizarres, piquants, peu connus, mais AUTHENTIQUES cela va de soit, dignes de figurer au Musée des curiosités du tramway, sont vivement invités à nous les communiquer. Les plus intéressants seront publiés. Merci d'avance !

En attendant, en voici encore quelques-uns :

Système D - Vers 1920, des motrices à un seul agent furent mises en service sur quelques lignes de banlieue du réseau des tramways de Chicago. Au début de ce nouveau mode d'exploitation il n'était pas rare de voir le wattman laisser son "controller" sur la deuxième ou la troisième touche, puis s'en aller à l'intérieur du véhicule pour collecter le prix du trajet, pendant que la motrice filait toute seule à dix ou quinze à l'heure ! Cette méthode, assez peu orthodoxe conduisit rapidement les dirigeants de la Compagnie à faire installer un appareil de perception à l'entrée de chaque voiture. Ceci n'empêcha pas ce système d'être encore utilisé de temps à autres....

Pas de quoi en faire un tram ! - Un jour dans une rue de Londres, alors que sévissait une température glaciale, on a pu voir, non sans une certaine stupéfaction (malgré le flegme britannique), un tramway qui roulait à faible allure... TOUT SEUL..., son conducteur courant à ses côtés au milieu de la chaussée ! Il avait choisi ce moyen-là pour se réchauffer, car les plate-formes des motrices étaient encore ouvertes à l'époque. Le brave homme fut néanmoins profondément peiné et vexé tout à la fois lorsqu'un agent de police lui signifia qu'il n'était pas maître de son véhicule....

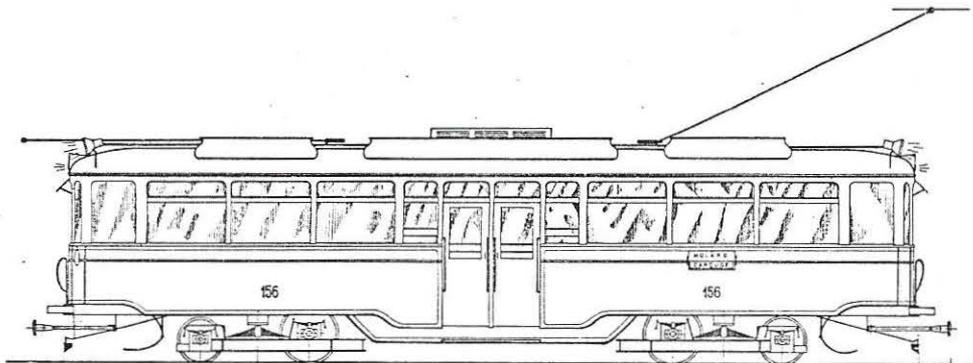
Tête de mule - A Denver, aux Etats-Unis, à l'époque de la traction hippomobile, des mules particulièrement vigoureuses aidaient les chevaux à tirer les voitures de tramway sur les fortes pentes des lignes qui escaladaient les collines entourant la ville. Lorsqu'un véhicule avait atteint le terminus au sommet de la côte, ce renfort devenait inutile, et l'on avait alors coutume de faire monter la mule sur la plate-forme arrière pour le trajet de descente. Cette coutume ne fut cependant guère appréciée, comme on peut l'imaginer, par un paysan de la région qui, ayant fait l'acquisition de l'une de ces mules pour tirer sa charrue, constata que, chaque fois qu'elle avait atteint la crête de son champ, la mule essayait de grimper sur la charrue....!

Le parfum des trams - En 1936, la compagnie des tramways de Pelotas (petite ville du Brésil) décide d'acheter une vingtaine de motrices d'occasion à un réseau américain proche de Boston aux USA. Les voitures sont expédiées à Pelotas sans avoir reçu aucune modification : elles portent leur livrée antérieure, et sont encore équipées des anciennes plaques de destination de leur réseau d'origine. Sur ces plaques figurent les noms des trois terminus à consonnance très "Yankee" : LYNN, SWAMPSCOTT, MARBLEHEAD.

Pour la commodité des usagers étrangers à la ville, la direction des tramways de Pelotas décide aussitôt d'attribuer ces trois noms aux terminus des trois lignes que compte son réseau ! Ainsi, pas besoin de repeindre les plaques de destination. Et tant pis si l'indigène ne comprend rien à ces noms barbares : il reconnaît, paraît-il, la provenance et la direction de chaque motrice à l'odeur qui s'en dégage. Une ligne desservait le marché aux moutons, une autre le marché aux chevaux et la troisième une plantation de café !

J.-D. DUPRAZ

* * * * *



IL Y A 40 ANS DISPARAISSAIT LE DERNIER TRAMWAY DE PARIS !

Le mois de mars 1977 voyait le quarantième anniversaire de la suppression du dernier tramway de Paris, et le vingtième anniversaire de la suppression du dernier tramway de la région parisienne, celui de Versailles. Coïncidence curieuse : le dernier tramway de Paris est venu attendre sa démolition au dépôt de Malakoff, et c'est dans ce même dépôt que, vingt ans plus tard, jour pour jour, le tramway de Versailles entrera comme pièce de musée, prélude à la constitution d'un vaste musée des Transports urbains français édifié par l'AMTUIR.

15 mars 1937 : le dernier soir du 123/124

Il avait fallu soixante-quinze ans pour constituer un réseau de tramways à la mesure de la capitale. Avec le "chemin de fer américain" de Loubat avait commencé en 1855 la construction de la première ligne à traction animale. Vingt ans plus tard avaient débuté les essais de traction à vapeur sur les lignes des Tramways Sud. Encore vingt années s'étaient écoulées avant qu'apparut en 1895 le premier tramway à prise de courant par perche de la banlieue parisienne, celui du Raincy à Montfermeil. La traction électrique s'était alors peu à peu étendue à la capitale, mais l'unification des systèmes de traction n'avait été achevée qu'à la veille de la guerre. La fusion des neuf compagnies de tramways qui se partageaient la desserte de la région parisienne était intervenue en 1921 et la nouvelle société, la STCRP, avait entrepris la modernisation du réseau : travail considérable qui avait demandé l'unification du matériel roulant, des voies, des installations fixes et aussi des méthodes d'exploitation. Un type de matériel de conception nouvelle (motrice L) avait été construit à 475 exemplaires. En 1925, le réseau était arrivé à son apogée avec 700 kilomètres de lignes (1'140 kilomètres de voie simple !), 3'200 voitures dont 2'300 motrices attachées à trente-trois dépôts, pour un trafic annuel de 720 millions de voyageurs.

La STCRP avait alors en projet la création d'un nouveau réseau de "tramways express" de banlieue comprenant une vingtaine de lignes radiales entièrement tracées en plateforme indépendante en dehors de la voirie existante. Ces lignes devaient partir des principales portes de la capitale et donner des correspondances aisées avec le métropolitain et la ligne de ceinture PC à établir en tramways. Sur ce réseau auraient circulé des motrices à bogies de grande puissance, beaucoup mieux adaptées à ce service que les voitures L.

Ce projet demandait de coûteux investissements et ne fut pas mis à exécution. L'automobile, qui commençait à envahir la cité, devenait le point de mire de la population au détriment du tramway accusé de créer les encombrements que la prolifération automobile rendait chaque jour plus aigus.

Au lieu d'endiguer ce mouvement, les pouvoirs publics le favorisèrent au point d'en arriver à condamner le tramway malgré son efficacité incomparablement plus

grande que celle des véhicules routiers.

Et en sept ans fut massacré ce réseau si laborieusement élaboré. Les voies qui venaient d'être reconstruites furent arrachées, des voitures qui n'avaient que quelques années de service furent démolies. Avec le recul du temps, on se rend compte de l'absurdité de cette politique : en remplaçant le tramway, bien souvent construit en site propre, par l'autobus noyé dans la circulation, le transport perdait sa voie réservée et devait s'intégrer dans le flot toujours plus lent des voitures particulières.

Le dernier tramway qui subsistait à Paris était le 123/124, Porte de Saint-Cloud - Porte de Vincennes, par les rues de la Convention, d'Alésia, de Tolbiac... (sensiblement le tracé de l'autobus 62 actuel). Il disparut au soir du 15 mars 1937 et gagna, aux premières heures du 16 mars, le dépôt de Malakoff pour y être ferraillé.

Cette politique de remplacement du tramway par les véhicules routiers devait gagner les villes de province, désireuses d'imiter la capitale même dans ce qu'elle réalisait de moins heureux. Cette vague de suppression entraîna la constitution du musée des Transports urbains, qui allait s'installer au dépôt de Malakoff, l'un des seuls à ne pas avoir été transformé intégralement en dépôt d'autobus. Et c'est le 16 mars 1957, vingt ans après la rentrée du dernier tramway parisien, que la motrice No 1 de Versailles était déchargée à Malakoff.

Vingt ans passèrent encore, nous arrivons à l'heure présente. Le musée des Transports vient d'achever son déménagement à Saint-Mandé, car le dépôt de Malakoff, pour ce nouvel anniversaire, est en cours de démolition...

Que reste-t-il aujourd'hui des 3'200 voitures du réseau parisien ? Deux spécimens seulement, récupérés en province par le musée des Transports : une motrice 500 de la CGPT, construite en 1907, qui roulait en Lorraine à Hagondange, une remorque A de la STCRP, modèle 1924, qui circulait à Marseille sur les lignes du Prado...

Reverrons-nous le tramway en banlieue parisienne ?

Après la suppression du réseau parisien, le tramway a longtemps été méconnu en France et considéré comme un moyen de transport désuet. Il faut malheureusement reconnaître qu'après la dernière guerre nos villes de province étaient le plus souvent desservies par des véhicules délabrés roulant sur des voies mal tracées, ce qui n'a pas été pour réhabiliter le tramway chez nous.

A Paris, le développement de la banlieue avait fini par obliger à créer de nouveaux transports sur rails lorsque l'on avait enfin voulu admettre l'inaptitude de l'automobile à la desserte systématique des grandes cités. Mais il n'était guère possible d'étendre le RER ou le métropolitain partout en banlieue : certaines lignes pouvaient se contenter du tramway. Et c'est ainsi que vers 1963 avait été entreprise une première étude d'un "troisième réseau" destiné à compléter le RER et le métro : ce "métro léger", car on ne voulait plus parler de tramway, était en grande partie établi en site propre et se trouvait construit en viaduc dans la petite banlieue, là où il devenait impossible d'établir une plate-forme au niveau du sol à la suite de l'urbanisation forcée des communes limitrophes.

Le projet n'eut pas de suite. Il parut plus intéressant à l'époque de multiplier les prolongements du métropolitain.



Place St-Michel à Paris, avec le 84 (motrice type "B") à la fin des années 20.

(Collect.J.BAZIN)

Motrice type "L" aux environs du terminus du 44 à la Porte Maillot à la fin des années 20.

(Collect.J.BAZIN)

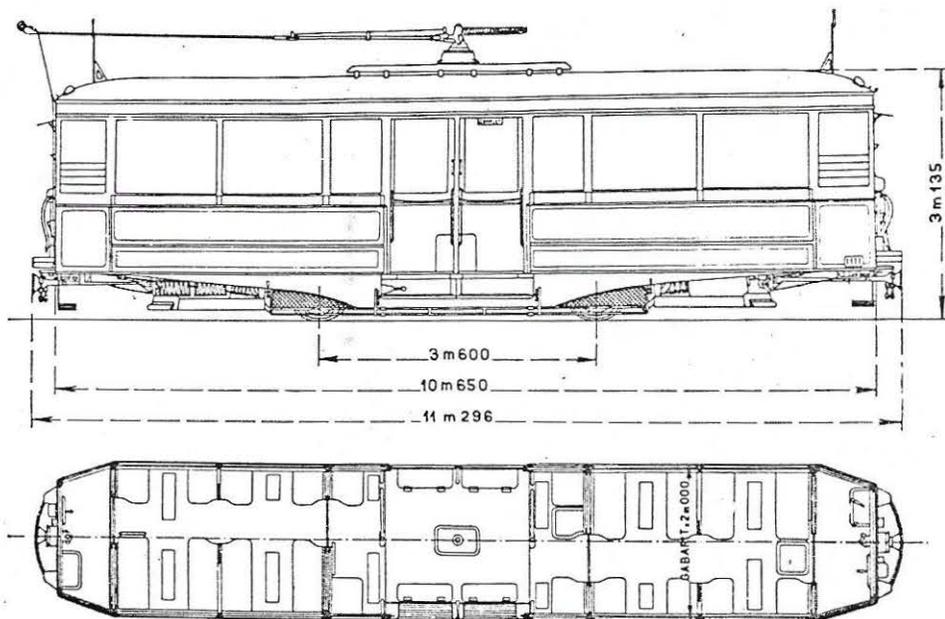


On arrivera pourtant à un point où l'éclatement de ces lignes vers la banlieue deviendra nécessaire. Peut-être le problème pourra-t-il être repris au moment où le trafic des branches n'apparaîtra plus suffisant pour justifier la lourde infrastructure du métropolitain.

Reverrons-nous des tramways en rabattement sur le métro ? Tout porte à le croire. Mais encore faudrait-il que le transport soit prévu à temps dans les plans des villes et des banlieues nouvelles afin de s'intégrer dans un ensemble cohérent.

Jean ROBERT

(article paru dans l'hebdomadaire
"La Vie du Rail" no 1585)



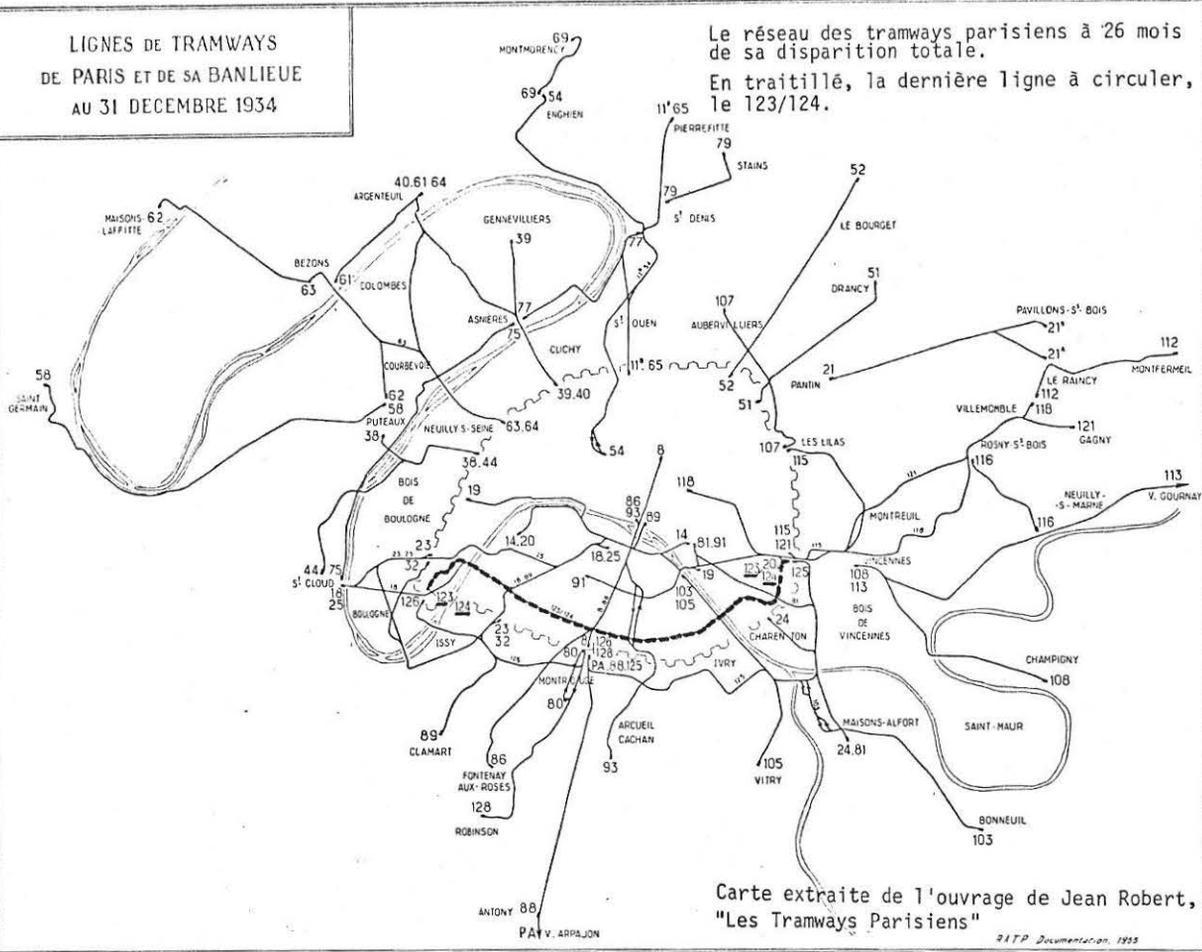
Motrice parisienne de type L, construite à 475 exemplaires
de 1923 à 1925 (série 2001 à 2475)

(Dessin tiré de l'ouvrage "Les Tramways Parisiens" de
M. Jean Robert)

LIGNES DE TRAMWAYS
DE PARIS ET DE SA BANLIEUE
AU 31 DECEMBRE 1934

Le réseau des tramways parisiens à 26 mois
de sa disparition totale.

En traitillé, la dernière ligne à circuler,
le 123/124.



Carte extraite de l'ouvrage de Jean Robert,
"Les Tramways Parisiens"

91TP Documentation, 1985

POTINS D'ICI ET D'AILLEURS

"LE TRAM A GENEVE" - CORRECTIF...

Notre membre Sébastien Jarne nous fait aimablement part d'un correctif à l'ouvrage que chacun connaît.

"A la page 21, il est question de Monsieur Philippart, président des "Tramways du Nord" à Paris. Il s'agit en réalité des "Tramways Nord" qui étaient l'un des trois réseaux parisiens concédés en 1873, les autres étant la "Compagnie Générale des Omnibus" et les "Tramways Sud". Il n'y a donc aucune relation avec le Département du Nord.

C'est du reste cette compagnie qui vit, en novembre 1877, l'essai de la machine à vapeur No 1 des TS.

G E N E V E - P R I O R I T E A U X T P G

Tous les automobilistes connaissent maintenant ces signaux lumineux spéciaux accordant un départ anticipé aux véhicules des TPG, afin qu'ils puissent se placer en tête de colonne au delà du carrefour. Chaque voie réservée uniquement aux TPG (il existe quelques voies réservées conjointement aux TPG et aux taxis) qui débouche sur un carrefour équipé de signaux lumineux est maintenant réglé par ce signal, qui lui-même est informé de l'arrivée d'un véhicule des TPG par une boucle inductive noyée dans le bitume de la voie de circulation.

Malheureusement, il arrive que des véhicules, notamment les "deux-roues", passent sur la boucle inductive et déclenchent ainsi pour rien un processus de phases. Afin de remédier à cet inconvénient, la direction des TPG, de concert avec les services de l'ingénieur de la circulation, procède à des essais d'émissions-réceptions par ondes qui agiront de la même manière que les boucles inductives. Seulement, seul le véhicule TPG s'approchant sera porteur de l'émetteur ! Différentes longueurs d'ondes permettront de différencier les demandes émises suivant que le véhicule va tout droit ou oblique à droite, à gauche.

Ce nouvel équipement devrait faire partie du plan directeur des transports qui prévoit un certain nombre de points à réaliser, afin d'accorder, par des moyens techniques, une plus grande priorité de circulation aux TPG par rapport au trafic privé et, par conséquent, de dissuader les automobilistes d'utiliser leur voiture en ville aux heures de pointe.

G E N E V E - SERVICES INSUFFISANTS SUR DEUX LIGNES DE TROLLEYBUS

Monsieur René Longet, député au Grand Conseil, a déposé le 26 janvier 1977 une question écrite qui se rapporte aux deux lignes de trolleybus 6 et 7.

"Il apparaît que les services assurés par les lignes 6 et 7 des Transports Publics Genevois ne sont pas très satisfaisants : fréquences insuffisantes (surtout aux heures de pointe et sur la ligne 6), véhicules lents et de faible capacité, perte de temps aux feux. Notons, par ailleurs, que l'introduction de "bandes réservées" et de services accélérés a déjà porté ses fruits.

Sans attendre une politique plus globale de développement des Transports Publics Genevois, le Conseil d'Etat pourrait-il inviter les responsables intéressés par cette question à prendre toutes les mesures concrètes pouvant améliorer la situation, et cela sans trop tarder ?

Au sens de l'article 1 de la nouvelle loi sur les Transports Publics Genevois, il semblerait opportun de prendre, notamment, les mesures suivantes :

1. Augmentation de la "fréquence de passage".
2. Mise en service de véhicules plus rapide et de plus grande capacité (tels ceux circulant sur les lignes 2/22 et 3/33).
3. Etablissement de priorités pour les bus aux feux de signalisation routière (les bus sont régulièrement arrêtés à certains carrefours, surtout sur la ligne 6).

Que pense le Conseil d'Etat de ces trois suggestions ?"

Dans sa réponse du 6 avril 1977, le Conseil d'Etat répond :

"Il est, en effet, exact que les lignes 6 et 7 sont desservies actuellement par des trolleybus de capacité inférieure à celle des véhicules utilisés sur les lignes 2/22 et 3/33. Néanmoins, on ne peut en déduire que les services ne sont pas satisfaisants, notamment aux heures de pointe, car pour compenser la relativement faible contenance des voitures, il a été engagé davantage de véhicules, et les habitants du Lignon disposent, grâce aux "accélérés", d'un véhicule toutes les deux minutes et demie aux heures de charge maximum, alors que la fréquence prévue est de un véhicule toutes les cinq minutes. Sur la ligne 6, les mêmes mesures ont été prises, et pour une fréquence d'un véhicule toutes les six minutes, des suppléments d'autobus jusqu'à Châtelaine réduisent le temps de passage des véhicules à trois minutes.

Les efforts consentis pour adapter le débit de ces deux lignes aux besoins de transport sont coûteux et se traduisent par un important déficit d'exploitation de l'ordre de Fr 1'500'000.-- en 1975 pour chacune des deux lignes, avec une insuffisance de couverture financière de 41,8 % pour la ligne 7 et de 42,7 % pour la ligne 6.

Un plan de modernisation est à l'étude et sera soumis cette année encore au Grand Conseil, mais, d'ores et déjà, il faut admettre que le dépôt de la Jonction manque de place et qu'il n'est plus possible d'y loger des véhicules de plus grande capacité qui remplaceront ceux en exploitation sur les lignes dont nous parlons. L'Etat devra investir, non seulement dans l'achat de matériel roulant mieux adapté, mais également dans la construction d'un, voire de deux dépôts supplémentaires, et ces charges ne pourront être engagées qu'en rapport

avec la capacité financière du canton, les priorités à établir et les autres besoins exprimés. Le Conseil d'Etat, avec le concours des Transports Publics Genevois, s'efforcera de respecter au mieux l'article 1 de la loi sur les Transports Publics Genevois, du 21 novembre 1975, mais le Grand Conseil sera appelé à lui en donner les moyens financiers.

En ce qui concerne la fluidité de la circulation des transports publics, de nettes améliorations ont été apportées par les couloirs réservés et l'installation de "feux de signalisation préférentiels". Cette politique sera suivie en tenant compte de la complémentarité des modes de transport publics et privés.

La fluidité du trafic rencontre plus de difficultés sur la ligne 6 que sur la ligne 7. En effet, les carrefours des Délices - rue de Lyon et de la place des Vingt-Deux-Cantons sont fréquemment obstrués et perturbent la régularité de la ligne 6, ce qui laisse apparaître des surcharges sur quelques voitures. Des études d'équipement de feux de signalisation préférentiels, destinés à réduire les temps d'attente des véhicules des transports publics, sont en cours, mais l'adaptation instantanée des "phases de feux" est fort complexe et devra faire l'objet également de l'octroi des crédits nécessaires.

En conclusion, le Conseil d'Etat essaiera d'apporter les améliorations attendues des usagers des lignes 6 et 7, dans le cadre du programme de modernisation des Transports Publics Genevois, d'une part, et dans la mesure de la capacité financière du canton et des priorités d'autre part."

Le Conseil d'Etat reconnaît donc la problème posé par le manque d'attractivité de ces deux lignes de trolleybus, mais il ne manque pas de rendre les membres du Grand Conseil attentifs au fait que toute solution ne pourra être menée à bien qu'au prix d'investissements relativement lourds. Il nous semble cependant que ce sacrifice est nécessaire si l'on désire petit à petit redonner à notre cité les transports publics modernes et adaptés qu'elle mérite.

Nous restons par contre sceptiques face à l'argument de l'important déficit d'exploitation des deux lignes précitées. L'introduction de nombreuses courses supplémentaires aux heures de pointe est certes satisfaisante pour les usagers, mais cette solution n'est point du tout économique pour les finances de l'entreprise de transport. Même en tenant compte de l'investissement dans l'achat et le stationnement des véhicules, l'adjonction de remorques aux véhicules de l'horaire de base, ou l'introduction de véhicules articulés représenterait une charge financière moins lourde que de nombreux petits véhicules, pilotés chacun par un agent dont le salaire constitue une part importante des dépenses de l'entreprise.

G E N E V E - NOUVEAU MARQUAGE DES VOIES RESERVEES AUX T P G

Afin de respecter l'Ordonnance sur la signalisation routière (OSR) modifiée le 28 mai 1975, le Département de Justice et Police a fait procéder à de nouveaux marquages sur les voies réservées aux transports publics. Auparavant la ligne jaune continue, qui avait valeur d'une ligne de sécurité infranchissable, était de rigueur, sauf sur les croisées pour permettre au trafic privé de bifurquer.

Néanmoins, le nouvel article 53 OSR prévoit que les voies de circulation pour les transports publics doivent être délimitées par des lignes jaunes discontinues, ou continues à la fin du secteur de présélection (avant un carrefour muni d'une signalisation préférentielle pour les TPG).

La marquage discontinu permet donc un franchissement pour bifurquer ou pour s'arrêter pendant les heures autorisées aux livraisons (0730-1130) si la signalisation indique cette dérogation, mais n'autorise pas l'utilisateur individuel, qu'il soit automobiliste ou cyclomotoriste, à utiliser la voie qui demeure réservée expressément aux bus en trafic de ligne.

Une dérogation est prévue pour les taxis (marque TAXI).

Rappelons que le franchissement d'une voie réservée implique pour l'automobiliste les mêmes devoirs de prudence que lorsqu'il modifie sa direction de marche. C'est un changement de direction et le bus est prioritaire. Ce dernier perd la priorité lorsqu'il quitte une voie réservée et réintègre le trafic général.

G E N E V E - P R O P R E T E D E S V E H I C U L E S D E S T P G

Interpellée assez régulièrement sur l'état de propreté de ses véhicules, la direction des TPG donne la réponse suivante :

"La propreté des véhicules de ligne est un des soucis permanents des TPG. Les statistiques montrent qu'un trolleybus ou un autobus affecté aux lignes urbaines transporte en moyenne 1'600 voyageurs différents par jour (à certains horaires même plus de 2'500). Il n'est donc guère étonnant que tant de monde défilant et stationnant sur les 30 m² de surface des voitures, celles-ci se salissent durant la journée, spécialement si les conditions météorologiques sont mauvaises.

Comme c'est le cas dans les autres entreprises de transport du pays, le nettoyage intérieur des voitures est assuré par les deux actions complémentaires suivantes :

- a) chaque jour : balayage complet et dépoussiérage.
une fois par semaine : nettoyage des vitres.
Ces travaux se font durant la nuit.
- b) périodiquement : nettoyage approfondi (lessivage complet).
Ces travaux sont exécutés durant une journée.

Pour les trois quarts des véhicules, le balayage et nettoyage journaliers sont confiés à une entreprise privée. Les trolleybus sont traités par le personnel des TPG.

Le nettoyage approfondi est effectué par les agents de la compagnie, selon un tournus des voitures (environ une fois par année actuellement). Durant ces dernières années, la pénurie de personnel d'une part, et l'engagement des voitures sur le réseau d'autre part, n'ont pas toujours permis d'exécuter ces nettoyages comme la direction l'aurait souhaité. Actuellement les TPG s'efforcent d'améliorer la périodicité des lessivages intérieurs et, dès l'an prochain, des mesures de réorganisation doivent permettre de doubler la fréquence de ces opérations. Il compte donc bien sur une bonne amélioration.



Nouvelles couleurs (orange UST et crème) et nouveau sigle pour les véhicules ferroviaires des TPG. Be 4/4 712 au Rondeau de Carouge le 1.5.77. (Ph.E.RAHM)



Sortie occasionnelle de l'éboueuse Xe 2/2 72, remplacée par un camion Mercédès (ex-Aachen). Gare des Eaux-Vives, 4.5.77. (Ph.E.RAHM)

Cependant, pour être complet, il convient de mentionner la désinvolture de certains voyageurs. Il est constaté régulièrement que des véhicules subissent des déprédations ou ont été salis volontairement à l'aide de stylos-feutre ou autres. Des usagers abandonnent, sans gêne, sur le sol, les objets ou emballages les plus divers. Ces attitudes créent non seulement du travail supplémentaire, mais incommodent les autres voyageurs. Il est de toute évidence que la propreté d'une voiture des transports publics ne dépend pas seulement de la qualité de son nettoyage, mais également et surtout de l'attitude des 1'600 voyageurs qu'elle transporte quotidiennement."

Nous ne voulons pas épiloguer longtemps sur cette prise de position des TPG, ce n'est d'ailleurs pas le but de notre Bulletin, mais tout en déplorant le manque d'éducation d'un certain nombre de passagers de nos transports publics, nous nous permettrons de remarquer que différentes souillures ne sont pas dues directement aux usagers, mais bien à un manque de soin dans les travaux de nettoyage (graisse coulant le long des portes, corbailles à papier défectueuses, crasse sur les barres d'appui et les poignées, etc...). Il saute d'autre part aux yeux de chacun que l'aspect extérieur de nos véhicules genevois a bien de la peine à soutenir la comparaison avec les trams et autobus de quasiment tous les autres réseaux urbains suisses (peinture plus que "lessivée" sur certains véhicules, carrosserie endommagée durant plusieurs semaines, voir plusieurs mois sur des véhicules en service, etc...).

Il ne reste qu'à espérer que les moyens nécessaires seront donnés à l'avenir aux TPG pour que l'amélioration escomptée soit réelle dans ce domaine. L'aspect esthétique et la propreté sont également un des facteurs importants de l'attractivité des transports publics urbains....

ACTUALITE T P G (mars - mai 1977)

- Trafic des TPG en mars 1977 :

Km trains parcourus par les convois	926'511	(mars 1976 = 910'672)
Voyageurs transportés	6'634'700	(mars 1976 = 6'466'000)
Recettes voyageurs	3'790'559.—	(mars 1976 = 3'745'035.—)

- En 1976, 69'422'000 voyageurs ont emprunté les Transports Publics Genevois, soit 1'117'000 de plus qu'en 1975. Les recettes voyageurs se sont élevées à Fr 40'546'790.— (+ 8,48 %). Malgré une adaptation du tarif et l'amélioration du trafic, les recettes voyageurs parviennent à peine à compenser les frais du personnel. Les produits couvrent environ 70 % des dépenses, ce qui reste dans les limites généralement admises en Suisse dans ce domaine.
- Dans le courant d'avril, le choix du nouveau sigle des TPG a enfin été fait. Il a de suite été apposé sur un certain nombre de véhicules ferroviaires et routiers. La reconversion se poursuit régulièrement au cours des passages des véhicules à l'atelier de peinture. Ce sont les élèves graphistes de dernière année d'étude à l'Ecole des Arts décoratifs de Genève qui en sont les auteurs. Il a été admis que la lettre "P" pouvait être supprimée, à l'instar de ce qui s'est fait dans les autres villes de Suisse romande. Le nouveau sigle consiste en un "TG" stylisé, nouveau symbole moderne et dynamique qui sera dès lors l'image de marque des TPG (voir illustration).

- Sur la ligne d'autobus X (Cornavin - Meyrin - CERN - St Genis), la zone urbaine a été prolongée à fin avril d'un arrêt, de Meryrin-Village à l'Hôpital de la Tour. Les TPG donnaient ainsi satisfaction aux nombreux voyageurs se rendant à cet hôpital récemment ouvert.
- Le 4 mai, la Be 4/4 712 circule entre Carouge et la Gare des Eaux-Vives pour le tournage d'une séquence TV qui passera cet automne sur le petit écran. Le véhicule était orné de petits drapeaux, de serpentins et de ballons.
- Dès le samedi 14 mai, les trolleybus des lignes 2 et 22 desservent à nouveau l'antenne de Genève-Plage de 0630 à 2030 heures, et ce jusqu'au 24 septembre.

S U I S S E - QUELQUES RESULTATS FINANCIERS...

Basel : les Transports Municipaux de Bâle ont enregistré en 1976 une perte nette de Fr 22'015'458,75 (1975 = Fr 18'610'830,50), tout en transportant 123'391'223 passagers. Les 10 lignes de tramways, les 3 lignes de trolleybus et les 6 lignes d'autobus ont été exploitées avec 167 motrices, 182 remorques ferroviaires, 32 trolleybus et 56 autobus. Les longueurs exploitées étaient les suivantes :

- Tramways	61 km
- Trolleybus	12,4 km
- Autobus	33,1 km

Bern : les Transports Municipaux de Bern ont transporté au cours de 1976 le total de 80,2 millions de passagers, soit 31,6 Mo par tramway, 27,8 Mo par trolleybus et 20,8 Mo par autobus. Bien qu'on ait enregistré une augmentation de 0,9 % du trafic, le déficit est de Fr 6,2 millions.

Bienne : les Transports Municipaux de Bienne ont enregistré en 1976 une perte égale à celle de l'année précédente, soit Fr 3,11 millions. Les passagers transportés étaient au nombre de 12,81 millions, soit 4,1 % de moins qu'en 1975.

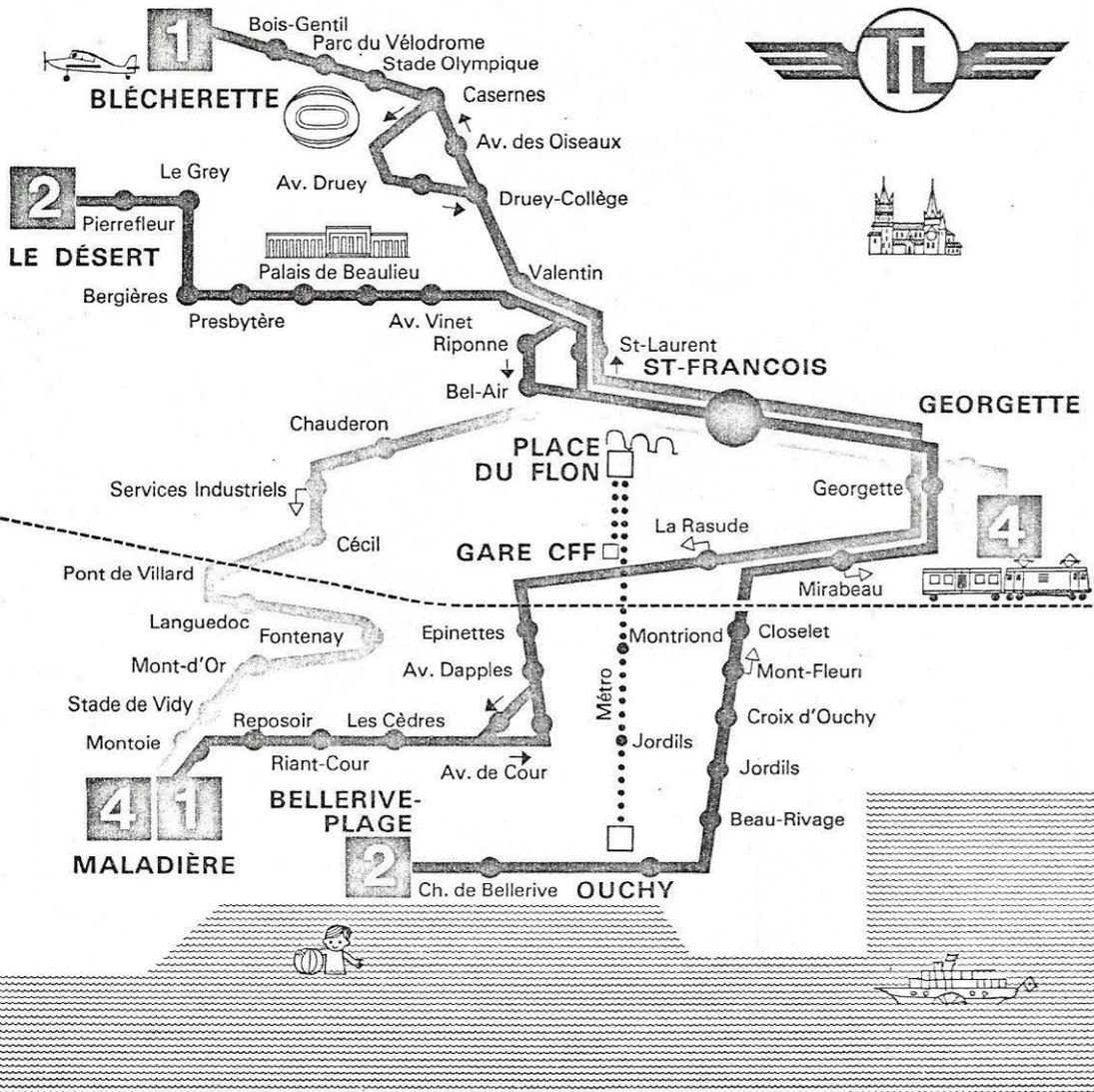
Lausanne : le déficit des TL pour 1976 s'élève à Fr 9,31 millions (1975 = 10,54 Mo), alors que 47,25 millions de voyageurs prenaient place à bord des véhicules. Dans la région lausannoise, la répartition entre les différents transports publics s'établit de la manière suivante : TL 70 %, LEB 2 %, LO/LG 12 %, CFF 16 %.

Zurich : les Transports Municipaux de la ville de Zurich ont terminé l'exercice 1976 avec un déficit de Fr 55,5 millions (1975 = 44,9 Mo). Le nombre total des voyageurs transportés est de 207,5 millions (1975 = 209,3 Mo), soit 61 % par tramway, 12 % par trolleybus, 18 % par les autobus urbains et 9 % par les autobus sub-urbains.

L A U S A N N E - MODIFICATIONS DE LIGNES...

Dès le 22 mai 1977, l'itinéraire des lignes 1, 2 et 4 est modifié par suite d'une restructuration de l'offre des transports publics entre Lausanne et Cuchy.

Sur la ligne 1, le parcours entre les arrêts "Moderne" et "Les Cèdres" est supprimé et remplacé par un tracé empruntant l'avenue Fraisse, l'avenue de la Harpe, l'avenue Beauregard (descente) puis l'avenue de Cour. L'arrêt "Moderne" est remplacé par l'arrêt "Epinettes". L'arrêt "Place de Milan" n'est plus desservi.

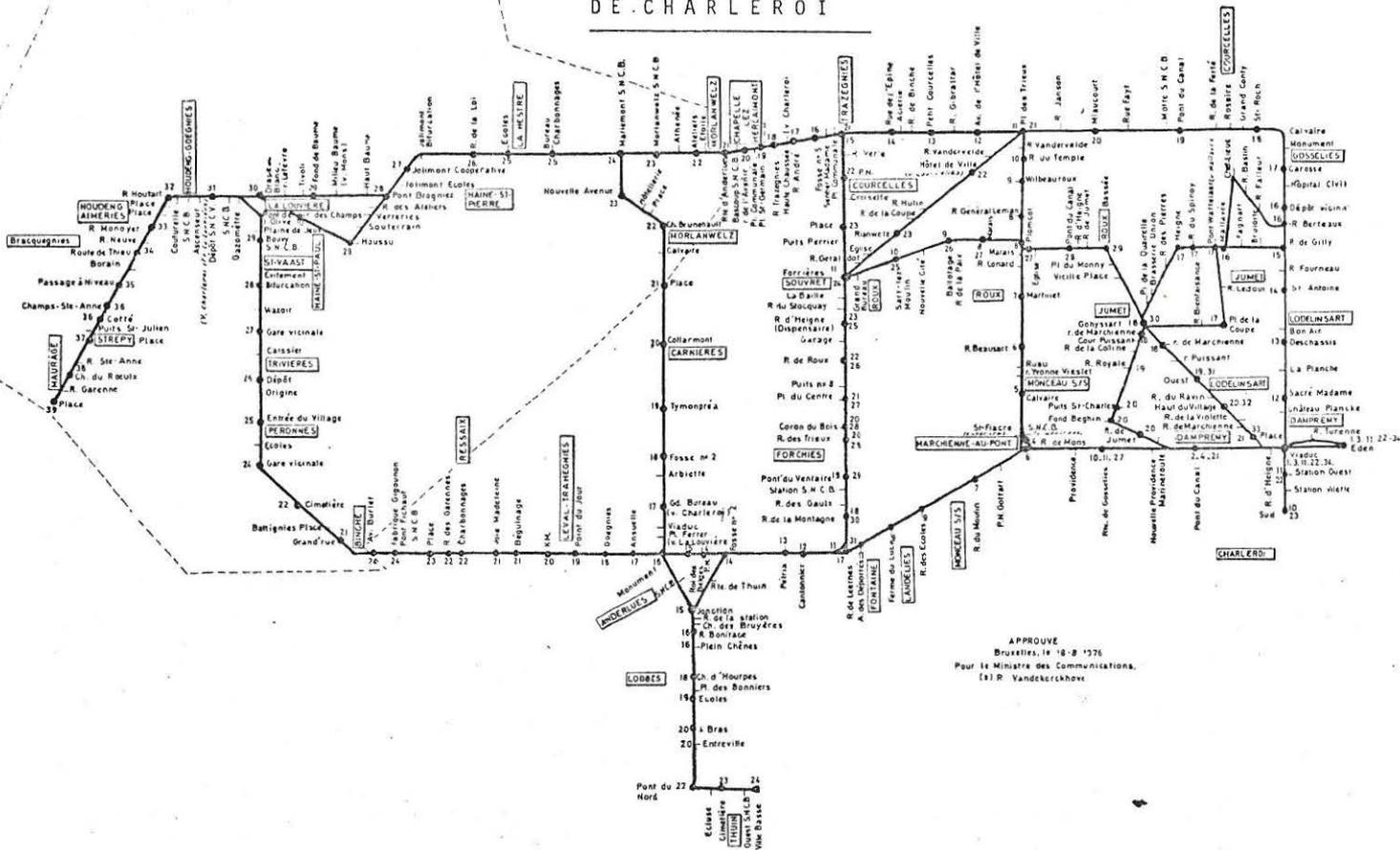


NOUVEAU CONCEPT DES LIGNES TL/LO A DESTINATION D'OUCHY

GRUPE DU CENTRE

RESEAU VICINAL DE LA REGION DE CHARLEROI

GRUPE DE CHARLEROI



La ligne 2 ne dessert plus la "Gare CFF". Dès l'arrêt "Georgette", elle emprunte l'avenue d'Ouchy, la place de la Navigation et l'avenue de Rhodanie jusqu'à Bellerive-Plage. Les arrêts "Fontenailles" et "Navigation" ne sont plus desservis. La liaison directe Jomini - Gare CFF est assurée par les lignes 5 et 6.

La ligne 4 est limitée au parcours Maladière - St François - Georgette. Elle hérite d'un nouveau parcours par le Rond-Point du Mont-d'Or où un arrêt "Fontenay" est créé. L'arrêt "Languedoc" est déplacé au carrefour chemin du Reposoir/avenue Marc Dufour. Le parcours Georgette - Ouchy est assuré par la ligne 2.

A cette même date, une communauté tarifaire entre les TL et le LO est entrée en vigueur. Tous les titres de transport des TL sont reconnus sur le LO. Ce dernier vend également sur son réseau, à côté de ses propres titres de transport, les billets TL.

Entre 1971 et 1975, seize trolleybus de Genève sont arrivés sur le réseau des TL. Il s'agit de véhicules construits entre 1948 et 1951 pour le réseau de Zurich, et qui furent rachetés par la CGTE entre 1958 et 1960. Les véhicules constituant la série TL 581-586 n'ont reçu que peu de modifications. La série 591-599 a par contre subi une révision générale avec restructuration de la place du chauffeur, et équipement d'une servo-direction. Pour les lecteurs intéressés, nous donnons ci-dessous une liste de renumérotation :

<u>Lausanne</u>	<u>Genève</u>	<u>Zurich</u>
581	841	70
582	842	71
583	843	69
584	844	67
585	845	68
586	846	66
pièces	836	58
591	852	91
592	853	92
593	854	93
594	855	94
595	856	95
596	850	89
597	847	86
598	851	90
599	848	87

BLONAY - CHAMBY - NOUVELLES DU "TRACTEUR"...

Après son inauguration le 16 octobre 1976 (voir Bulletin No 10), le Fe 4/4 151, ex-CGTE, a eu quelques avatars en service voyageurs : Première journée au Service de la voie le 13 novembre en tirant des rails de Chantemerle à Chaulin. Le mauvais temps qu'il faisait ce jour-là avait déjà permis à l'équipe de la voie d'apprécier le confort du petit salon aménagé à son intention à l'intérieur du tracteur !

Le 151 est le premier véhicule du BC à être équipé du dispositif "mort-homme" (conduite à un agent) répondant aux prescriptions de l'OFT.

LA CHAUX-DE-FONDS - NOUVEAUX VEHICULES COMMANDES

Au cours de 1976, douze nouveaux véhicules ont été commandés par le réseau des montagnes neuchateloises, soit neuf trolleybus (série 101-109) et trois autobus (série 151-153). La livraison aura lieu fin 1977, début 1978. Les châssis sont livrés par FEW, alors que les carrosseries proviennent des entreprises Hess et Haag.

Les lecteurs genevois de notre Bulletin noteront avec intérêt que ces nouveaux trolleybus recevront l'équipement électrique SAAS des anciens trolleybus Berliet de la CGTE (série 831-892).

Pour exploiter un réseau de 10,3 km de trolleybus, et de 8 km d'autobus, les TC disposaient à fin 1976 de 28 trolleybus et de 7 autobus :

Trolleybus :	1 - 10	1949/50	
	11 , 12	1940 (51)	ex SVB 3, 4
	13 - 16	1954, 61	
	17 , 18	1941 (62)	ex SVB 5, 6
	19 , 20	1965	
	21 - 25	1941 (66-69)	ex SVB 7, 8, 10, 12, 9 (no 23 démolé en 1976)
	26 - 29	1942 (74-76)	ex CGTE 801-804

R H E I N T A L - SAUVETAGE DE VEHICULES "HISTORIQUES"

Contrairement à ce que l'on pouvait penser, les anciens trolleybus des RhV, retirés du service sur la ligne Altstätten - Berneck le 22 mai 1977, ne disparaîtront pas chez le ferrailleur.

Deux de ces véhicules historiques (ils sont en effet les premiers trolleybus à haute tension du monde, construits par FEW, SIG et SAAS en 1940) ont été acquis pour une somme symbolique par le Deutsche Strassenbahn Museum e.V. à Hannover. Une remorque à voyageurs rejoindra également l'Allemagne. L'association allemande reprendra également quelques kilomètres de caténaire avec les accessoires, car ces véhicules sont destinés à circuler sur un circuit pour le plus grand intérêt des visiteurs du musée.

Notons qu'un troisième véhicule doit être présenté à la Maison Suisse des Transports à Lucerne, alors que les deux trolleybus plus récents (nos 6 et 7 de 1966) ont été acquis par le réseau de Lugano où ils vont reprendre du service régulier.

B E R N - TRAM A VAPEUR

La composition prêtée par la Maison Suisse des Transports aux SVB pour la célébration de leur 75ème anniversaire va bientôt rejoindre Lucerne. Les dernières circulations sur les rails bernois sont prévues pour septembre.

On ne peut que tirer un grand coup de chapeau à ceux qui, il y a de nombreuses années, ont jugé utile de préserver pour la postérité cette machine à vapeur et sa remorque.



Composition des trolleybus de Rheintal récupérée par le musée de Hannover. Dépôt d'Altstätten, 13.5.77. (Ph.E.RAHM)



Trolleybus "moderne" (1966) racheté par le réseau de Lugano. Dépôt d'Altstätten, 13.5.77. (Ph.E.RAHM)

B E R N - ASSAINISSEMENT DE LA SEFTIGENSTRASSE SUR LA LIGNE 9

En juin 1976 débutaient d'importants travaux de voies à la Seftigenstrasse, entre Montbijou et Sandrainstrasse. Il s'agissait d'un endroit critique du réseau : les vélos ne pouvaient pas être dépassés par les tramways circulant en direction de Wabern, et les camions se rendant à Wabern ne pouvaient pas croiser les tramways allant en direction de Bern ! La ligne de tramway 9 étant la plus chargée du réseau, des mesures urgentes s'imposaient. Le feu vert est donné par l'exécutif bernois en avril 1974, puis en avril 1975 le peuple bernois accepte un crédit de 6,86 Mo de francs. Les travaux préparatoires peuvent débuter en septembre 1975.

Afin de faciliter la circulation des tramways, on établit un site propre en bordure sud de la Seftigenstrasse sur 720 mètres. Les nouvelles haltes de Schöneegg et Sandrain ont reçu des perrons de 45 mètres, avec abris pour les voyageurs. Sur le site propre, la voie est équipée de rail Vignole sur traverses en bois et ballast.

Le 22 juillet 1976, la voie en direction de Wabern était livrée au trafic, puis le 29 juillet suivait la voie en direction de la ville. On avait placé au total sur ce nouveau tronçon 650 mètres de rails à gorge, 1400 mètres de rails Vignole, 2 aiguilles, 1 croisement, ainsi qu'une caténaire moderne de type "chemin de fer".

B E R N - POTINS DIVERS

- La motrice Be 4/4 150 (1936) a été mise hors service et sert depuis lors pour des exercices au centre de Protection Civile à Berne. Les Be 4/4 158 et 159 (1930) qui servaient encore ces dernières années comme motrices de service ont été démolies au début de 1977. Rappelons que les Be 4/4 144 et 146 ont déjà été démolies en 1973. Il reste donc encore des anciennes motrices à quatre essieux : Be 4/4 145 (Märlitram), 147 (tram-restaurant), 149 (motrice de service pour des remorquages). De plus la motrice 148 est devenue en 1975 la motrice de service 503 (poste de soudure).
- La série d'autobus FBW (277-283), analogue aux récents trolleybus articulés, est entièrement livrée. Il en est également de même de la série complémentaire de trolleybus 56-51. Les autobus 87-89 ont été vendus en mars à Autobus AG à Gossau où ils servent de réserve.
- Le premier trolleybus de la nouvelle série unifiée UST, le numéro 30, a été détruit par un incendie le 23 décembre 1976 au dépôt de l'Eigerplatz. Ce véhicule, revêtu d'une livrée prototype jaune et crème a effectué de nombreux essais en 1974 sur le réseau de la CGTE pour le compte de SAAS. Il a d'autre part traversé l'Atlantique pour des courses d'essais au Canada et aux USA (voir Bulletin AGMT no 10).
- La ligne de trolleybus no 11 (Güterbahnhof - Hauptbahnhof - Brückfeld) a été ouverte à la traction électrique le 18 mai 1977. Cette ligne connaît ainsi son troisième moyen de transport : jusqu'en 1965 tramway (ligne 1), puis autobus de 1965 à 1977, et enfin trolleybus. Avec cette ligne prend fin le programme de re-conversion de lignes de bus en lignes de trolleybus mis au point en 1973 : 1974 - ligne 14 Hauptbahnhof - Gäbelbach, 1975 - ligne 13 Hauptbahnhof - Bümpliz et ligne 20 Hauptbahnhof - Wyler, 1977 - Güterbahnhof - Brückfeld. Notons que depuis 1940 le trolleybus relie également Hauptbahnhof avec Schosshalde, puis depuis 1961 Hauptbahnhof avec la Längasse.

BANLIEUE BERNOISE - RESEAUX DYNAMIQUES...

V B W : les deux lignes reliant Bern à Worb ont véhiculés en 1976 4,85 Mo de passagers, soit une augmentation de 2,13 %. Le trafic des marchandises montre également une nouvelle légère tendance à la hausse. Les comptes présentent toutefois un déficit légèrement supérieur à 3 Mo.

Dès le 22 mai, les VBW offrent une amélioration de l'horaire avec un train toutes les 15 minutes sur chacune des lignes G (Worb - Gümligen - BE Kirchenfeld) et W (Worb - Bolligen - BE Hauptbahnhof/SZB), de 1045 à 2015 heures les jours ouvrables.

Une nouvelle halte (Seidenberg) a été créée sur la ligne G, entre Muri et Melchenbühl. Ce nouveau point d'arrêt permettra de desservir d'une manière encore plus attractive cette zone de banlieue densément peuplée. A l'occasion de la mise en service de cette halte, les VBW offraient aux riverains dans l'après-midi du 21 mai une navette gratuite avec une ancienne automotrice entre Gümligen - Melchenbühl - Seidenberg et Muri.

S Z B : la ligne Solothurn - Zollikofen - Bern enregistre en 1976 un nouveau record : 7,8 Mo de passagers, soit une augmentation de 4,3 % sur les chiffres de 1975. Pour cette entreprise également, on enregistre un déficit : 4,56 Mo de francs.

Bien que n'étant guère un réseau touristique, le SZB offre à sa clientèle une voiture-restaurant entre Soleure et Berne. Le "Pendler Pintli" (le "Bistrot ambulante", ou quelque chose d'approchant !) assure cinq allers et retours par jour, et offre 52 places assises. Ce véhicule est issu de l'adaptation d'une ancienne voiture CFF du Brünig qui avait été achetée par le SZB il y a une dizaine d'années.

B A L E C A M P A G N E - NOUVEAUX VEHICULES EN CONSTRUCTION

Une commande de 66 véhicules, basés mécaniquement, dans les grandes lignes, sur les "Tram 2000", est actuellement en cours de construction chez Schindler. Afin d'éviter les interdictions de croiser, les extrémités seront plus effilées. Une commande à thyristors a été abandonnée au profit d'un équipement Siemens qui équipe déjà les véhicules des BV et des BLT. Les nouveaux véhicules reçoivent un équipement classique à air, l'attelage reste l'ancien modèle +CF+ avec prise pour conduite multiple séparée, afin de conserver une unité facilitant l'exploitation.

Seuls les quinze premiers véhicules reçoivent l'équipement pour la traction de remorques. Ces nouveaux véhicules circuleront sur toutes les lignes BLT, ainsi les BV pourront utiliser leurs véhicules actuellement affectés aux lignes 11, 12 et 14 aux lignes urbaines encore exploitées, partiellement du moins, par des véhicules à deux essieux.

B A L E - INCIDENCES DU CARNAVAL SUR LE TRAFIC DES TRAMWAYS

Chacun connaît le Carnaval de Bâle, et sa réputation n'est plus à faire. Les Bâlois prennent très à coeur cette manifestation, et même les transports publics doivent s'y plier. Nous avons jugé intéressant de connaître dans les grandes lignes les incidences sur l'exploitation du réseau des tramways bâlois :

- Lundi 28 février ("Morgenstreich")

Des courses matinales sont prévues au départ des différents terminus en direction de la ville : lignes 3, 6, 7, 8, 11, 14, 5/15, avec départs entre 0204 et 0340 selon les lignes ! Le centre ville étant fermé à tout trafic, ces courses empruntent souvent des itinéraires inhabituels.

- Lundi 28 février et mercredi 2 mars (après-midi)

Dès 1300 h, et jusqu'à la fin du service, les tronçons suivants ne sont pas exploités :

- Mustermesse - Claraplatz - Schiffflände - Barfüsserplatz
- Heuwaage - Austrasse - Brausebad
- Claraplatz - Dreirosenbrücke
- Burgfelderplatz - Barfüsserplatz - Aeschenplatz

De 1300 h à 1930 h les tronçons suivants ne sont pas exploités :

- Claraplatz - Wettsteinplatz
- Markthalle - Heuwaage - Theater
- Mustermesse - Wettsteinbrücke - Bahnhof SBB

De ce fait les itinéraires sont bouleversés durant l'après-midi :

- ligne 1 : Riehen - Bahnhof SBB via Dreirosenbrücke
- ligne 2 : supprimée
- ligne 3 : Burgfelden - Birsfelden via Bahnhof SBB et retour
- ligne 4 : Bahnhof SBB - Voltaplatz, puis en ligne 6 vers Riehen
- ligne 6 : Voltaplatz - Riehen via Dreirosenbrücke
- ligne 7 : Pratteln - Binningen via Bahnhof SBB
- ligne 11: inchangée
- ligne 14: Binningen - Pratteln via Bahnhof SBB
- ligne 15: Bruderholz - Aeschenplatz et retour
St Louis Frontière - Schiffflände et retour
- ligne 16: Bruderholz - Bahnhof SBB et retour (jusqu'à 1800 h prolongée en ligne 12 jusqu'à MuttENZ)
- ligne 18: Neuweilerstrasse - Bahnhof SBB en ligne 8 (jusqu'à 1800 h prolongée en ligne 3 jusqu'à Birsfelden)
- ligne 24: Kleinhüningen - Eglise et retour (jusqu'à 1800 h prolongée en ligne 6 jusqu'à Riehen Dorf)

- Mardi 1er mars (de 1400 h à la fin du service) ainsi que lundi 28 février et mercredi 2 mars (de 1930 h à la fin du service) :

Les tronçons suivants ne sont pas exploités :

- Mustermesse - Mittlere Brücke - Barfüsserplatz
- Heuwaage - Austrasse - Brausebad
- Burgfelderplatz - Spalenter - Kohlenberg
- Claraplatz - Dreirosenbrücke

De ce fait, les itinéraires sont les suivants :

- ligne 1 : Mustermesse - Voltaplatz - Bahnhof SBB
- ligne 2 : la ligne 6 circule en remplacement par le Wettsteinbrücke
- ligne 3 : Burgfelden - Birsfelden et retour par la gare CFF
- ligne 4 : Bahnhof SBB - Voltaplatz - Mustermesse
- ligne 6 : Allschwil - Riehen et retour via Bahnhof SBB et Wettsteinbrücke
- ligne 7 : Pratteln - Bahnhof SBB - Binningen
- ligne 11: inchangée
- ligne 14: Binningen - Bahnhof SBB - Pratteln

- ligne 15 : Bruderholz - Aeschenplatz - Theater et retour
St Louis Frontière - Schifflande et retour
- ligne 16 : Bruderholz - Markthalle - Theater et retour
- ligne 18 ; Neuweillerstrasse - Bahnhof SBB - Aeschenplatz - Theater
et retour via Heuwaage - Markthalle
- ligne 24 : Kleinhüningen - Mustermesse et retour (prolongée jusque
vers 1600 h sur l'Eglise)

De plus, durant ces soirées, des courses nocturnes jusqu'à 0200 h partent en direction des divers terminus.

Z U R I C H - NOUVELLES DIVERSES...

- De 1950 à 1975, le trafic des passagers a augmenté de 159,98 Mo à 209,32 Mo, soit une évolution de 31 %. Le self-service a permis de réduire l'effectif du personnel de 212 personnes, soit 9 %.
- Grâce à un geste des fabricants des "Tram 2000", les quartiers de Zurich pourront s'offrir "leur" tram pour un montant maximum de Fr 500.--. Jusqu'alors, seul Höngg avait accepté de payer le prix fort pour le baptême de la Be 4/6 2001. Seebach, Oerlikon, Fluntern, Hirlanden, Unterstrass, Wipkingen, Industrie, Enge, Friesenberg et Rennweg se sont également annoncés.
- Un crédit de près de 8 Mo de francs a été accordé pour l'acquisition de 30 autobus (soit 23 à deux essieux, et 7 articulés). De 1971 à 1974, les VBZ ont mis en service 86 autobus Büssing. Cette fois, les VBZ se sont tournés vers l'industrie suisse, surtout en raison de la situation économique. Saurer livrera le châssis et le moteur des autobus standards, alors que FBW construira les autobus articulés. Les firmes Ramseier/Jenzer, Hess et Tüscher s'occuperont de la carrosserie. La livraison se fera au cours de 1978, et les nouveaux véhicules permettront de retirer du service des bus de 20 ans et plus : solde de la série 251-354 (1950-56), ainsi que les deux premiers autobus articulés 553 et 554 (1955).
- Vingt-quatre anciens bus zurichois, construits entre 1950 et 1956, ont été rachetés par une entreprise de Dietlikon qui a l'intention de les expédier en direction d'une cité de l'Afrique orientale. Ces véhicules, qui ont en moyenne plus de 700'000 km au compteur, ont reçu une nouvelle livrée orange. Aucune révision n'a toutefois été entreprise à la partie mécanique.
- Des travaux de voies uniques ont été entrepris le dimanche 27 mars, dans le cadre de la restructuration de la Paradeplatz. Durant cette phase cruciale, six aiguilles, divers croisements et tronçons de voies d'un poids total de plus de 100 tonnes devaient être remplacés. Afin de faciliter les opérations, le trafic des tramways fut totalement interrompu sur cette place, de 0030 à 1800 h. Les lignes 2, 5, 7, 8 et 13 étaient concernées et furent déviées de leur itinéraire habituel :

ligne 2 : Tiefenbrunnen - Bürkiplatz - Enge - Stockerstrasse - Selnau -
Stauffacher - Farbfhof

ligne 5 : Zoo - Bürkiplatz - Enge - Stockerstrasse - Selnau - Stauffacher -
Heuried

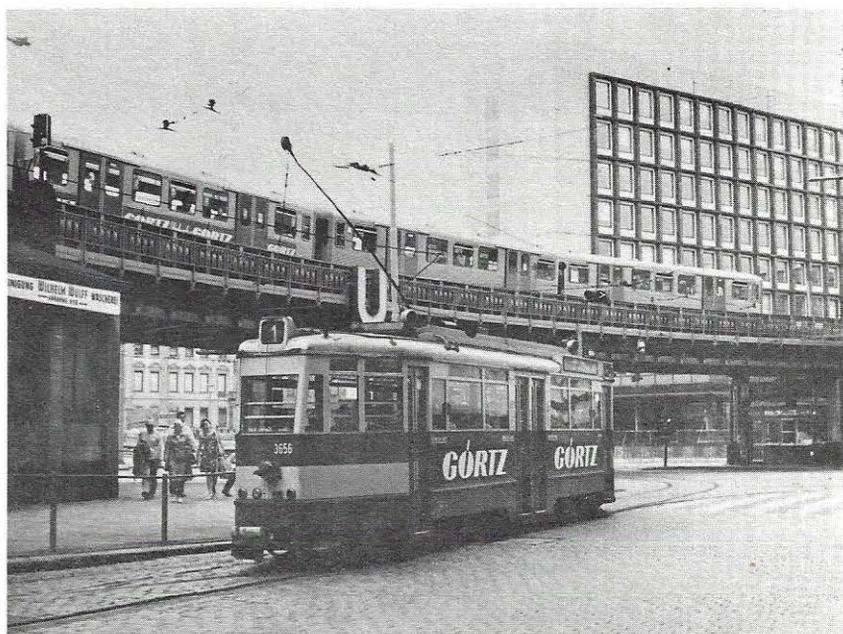
ligne 7 : Oerlikon - Paradeplatz - Bahnhofstrasse - General Guisan Quai -
Enge - Wollishofen

ligne 8 : Klusplatz - Bellevueplatz (Bellevueplatz - Hardplatz supprimé)

ligne 13 : A/ Albisgütli - Stockerstrasse - Selnau - Stauffacher - Hardplatz
B/ Frankental - HB - Gessnerallee - Bahnhofstrasse



Motrice GT 4 No 3 sur la grande pente entre Steinwald et le centre de Neunkirchen le 22.5.76. (Ph.E.RAHM)



Motrice No 3656 de la défunte ligne 1 des tramways de Hambourg, passant sous l'une des lignes de métro qui ont détrôné le tramway ! 7.8.71. (Ph.M.DIETSCHY)

S U I S S E - AUTOBUS MUSEES....

Ces derniers temps, des amateurs ont jugé que non seulement d'anciennes compositions de tramways sont dignes d'être préservées, mais que d'anciens autobus méritent également d'être conservés pour la postérité.

Ainsi à Zurich un autobus Saurer de 1929 a été récupéré chez un entrepreneur privé. Cet ancien véhicule des VBZ a été restauré dans les ateliers des tramways municipaux. Il a reçu son ancien numéro de série 9, ainsi que la livrée des années 30 avec l'inscription "Kraftwagenbetrieb der Städtischen Strassenbahn Zurich". Il est maintenant pleinement en état de marche, et est à disposition du public pour des courses spéciales.

Depuis mi-1976, Berne dispose d'un véhicule contemporain, l'autobus Saurer No 7 qui a été en service sur le réseau bernois jusqu'en 1966. Puis il fut utilisé par une entreprise de Zollikofen pour le transport de son personnel de 1966 à 1973. Ensuite, il fut cédé gratuitement au Tramverein Bern. L'entreprise Ramseier et Jenzer, qui avait carrossé ce véhicule en 1929, assuma gratuitement les travaux de restauration.

Notons que les SVB possèdent encore un véhicule de la première génération, le bus Saurer No 5 de 1924, retiré du service en 1956. Bien que pouvant se déplacer par ses propres moyens, ce véhicule ne peut plus assurer des courses publiques.

M A R S E I L L E - MODERNISATION DE LA PERCEPTION SUR LE TRAM 68

La seule ligne urbaine ferrée de Marseille, le tram 68 (Noailles - St Pierre), est exploitée depuis le printemps 1977 en service à un agent. Des automates à billets ont été placés aux arrêts, ce qui permet aux usagers d'acquérir leur titre de transport, ou d'oblitérer leur billet, en attendant leur véhicule.

P A R I S - NOUVELLE LIGNE NORD-SUD POUR LE METRO

La Régie autonome des transports parisiens (RATP) a inauguré au mois de novembre 1976 une nouvelle transversale nord-sud longue de 17,7 km, reliant "Saint-Denis Basilique" à "Châtillon Montrouge".

Cette nouvelle ligne a été obtenue par la jonction des lignes 13 et 14 et leur prolongement respectif au nord et au sud de la capitale. La construction du tronçon de liaison entre les stations Champs-Élysées/Clémenceau et Invalides a posé des problèmes en raison du site peu favorable de par la géologie, la charge d'eau et l'environnement. Seul le recours à des techniques très élaborées a permis la traversée sous la Seine et la construction des tunnels des rives droite et gauche.

Cette nouvelle ligne 13 en correspondance avec neuf lignes de métro et quatre gares SNCF va devenir un axe de trafic urbain fondamental et sera équipé de matériel roulant moderne.

H A M B O U R G - NOUVELLES SUPPRESSIONS

Avec l'entrée en vigueur de l'horaire d'été le 22 mai, deux lignes de tramways ont

été remplacées par des autobus : 1- Winterhude - Uhlenhorst - Rathausmarkt
14- Grindelberg - UKH Eppendorf - Winterhude -
U-Bhf Mundsburg - S-Bhf Landwehr - U/S-Bhf
Berlinertor - S-Bhf Veddel

La dernière ligne à subsister est la ligne 2 (Schnelsen - Hauptbahnhof). Elle disparaîtra probablement en septembre 1978.

Hamburg reste, avec Berlin, l'exemple de la grande ville allemande qui a opté pour le métro lourd et l'autobus. Dès le début des années 50, cette cité a renoncé à moderniser son réseau de tramways afin de l'adapter aux besoins actuels (rapidité, sites propres, souterrains, etc...).

NEUNKIRCHEN - PROCHAINE DISPARITION DES TRAMWAYS

Le petit réseau à voie étroite de Neunkirchen dans la Saar va également disparaître, et ce en mai 1978. La "Neunkircher Strassenbahn AG" exploite par tramway une seule ligne en "Y" de quelques 6 kilomètres (Gare - Centre - Steinwald et Schlachthof - Centre - Steinwald).

Sept motrices GT 4 à deux sens de marche, construites par Esslingen et Kiepe en 1961/62 suffisent à assurer le trafic. Notons qu'une huitième motrice a été démolie après un accident.

Cette ligne a miraculeusement subsisté jusqu'à aujourd'hui, car elle parcourt une longue rue en pente qui se révèle parfois dangereuse pour les véhicules routiers par temps de neige ou de verglas !

B E G I Q U E - VERS DES SUPPRESSIONS SUR LE RESEAU SNCV DU HAINAUT ?

La très mauvaise situation économique et sociale du Hainaut belge a des répercussions immédiates sur les transports par tramway. Le réseau de La Louvière, déjà fortement réduit il y a quelques années, est très menacé.

A titre d'essai, des tramways desservis par agent unique ont été mis en service entre Jolimont et Bracqgnies, en complément des courses régulières des lignes 30/31 et 80. Toutefois, dès le mois de mai, le tram 80 (Charleroi - Trazegnies - La Louvière - Maurage) était scindé en deux lignes distinctes limitées à Trazegnies. Il semble bien que ce soit là un premier pas vers l'abandon du tramway vicinal dans le Centre.

On ne peut que regretter cette situation : certes, la conjoncture économique particulièrement défavorable, caractérisée par la fermeture de nombreuses entreprises, compromet fortement les bilans d'exploitation. Il semble toutefois qu'un important trafic potentiel puisse être "récupéré". C'est ainsi que les correspondances entre chemin de fer et trams sont très mauvaises : il n'est que monnaie courante, lorsque le train entre en gare, de voir le tramway, ou l'autobus, s'éloigner... Le tout est de savoir si, une fois de plus, on ne se contentera pas d'une solution de facilité.

(Michel G. Smet)

COMMUNICATIONS

ASSOCIATION

Véhicules / Travaux

Aucune course publique n'a pu être organisée cette année, de trops grands travaux de restauration étant en cours sur la remorque 363. Comme la circulation de la seule motrice 67 n'est pas assez attractive pour le grand public, notre Comité a jugé préférable d'attendre 1978 pour rouler à nouveau avec une 363 qui aura retrouvé son aspect des années 20 !

Il nous manque cependant toujours à Moillesulaz la collaboration de quelques membres bénévoles le samedi pour aider à notre "noyau" d'actifs à avancer avec les travaux. N'hésitez pas à faire un saut à Moillesulaz en fin de semaine, mais veuillez tout d'abord contacter notre responsable des travaux Stéphane Golay (tf 46.23.74), notre chef technique Francis Du Pan (tf 93.65.63), ou notre secrétaire Eric Rahm (tf prof 21.15.55, tf privé 57.43.13) afin de vous assurer que le chantier soit ouvert.

"Le Tram à Genève"

Ce "best-seller" est encore en vente dans les librairie au prix de Fr 100.--. Les membres AGMT peuvent acquérir cet ouvrage directement auprès de notre association au prix spécial de Fr 85.--, et ce dans la limite des stocks disponibles.

Traduction allemande de l'ouvrage "Le Tram à Genève"

Après de longs mois d'attente, l'Imprimerie Studer vient de sortir une brochure 17 x 22 cm contenant la traduction allemande partielle de l'ouvrage "Le Tram à Genève", ainsi que la traduction intégrale de la légende des illustrations.

Cette brochure n'est vendue qu'avec l'ouvrage principal, au prix de Fr 10. Pour les personnes de langue germanique qui auraient déjà acquis "Le Tram à Genève" sans souscrire à la traduction, des exemplaires isolés peuvent être obtenus auprès de l'AGMT. aux prix de Fr 8.

Bulletins de l'AGMT

Pour ceux qui désirent compléter leur collection, des exemplaires sont encore disponibles dès le No 5, au prix de Fr 3.50 le numéro. Veuillez commander au moyen d'une simple carte postale, la facture sera jointe à l'envoi.

Horaires T.P.G. / Plan du réseau T.P.G.

Le nouvel horaire des TPG valable du 25.9.77 au 24.9.78 vient de paraître. D'un format de poche 10,5 x 15 cm, il contient les horaires de toutes les lignes avec pour chacune de celles-ci un diagramme sur lequel figurent tous les arrêts. L'horaire contient un plan du réseau urbain tel qu'il figure sur les automates à billets, ainsi qu'un plan du réseau suburbain. Le prix est de Fr 1.20.

Les TPG viennent également de faire paraître une grande carte de la ville et des plus importantes cités satellites sur laquelle figurent les lignes des transports publics. On ne peut que saluer la réalisation de cet auxiliaire indispensable des touristes et des amateurs désirant découvrir les lignes de tramway, de trolleybus, voir d'autobus de notre cité. Cette carte est en vente au prix de Fr 2.-- au guichets TPG de Cornavin et Rive.

Pour les lecteurs intéressés à l'une ou l'autre de ces publications, et domiciliés hors de Genève, nous nous chargeons volontiers de leur transmettre le ou les documents désirés.

PUBLICATIONS DIVERSES

Service photos Jacques Bazin

L'AGMT vous transmettra toujours volontiers les listes à jour du service photographique de M. Jacques Bazin (96 séries de 10 photos véritables sur les tramways et secondaires français, 4 séries sur les tramways parisiens, 24 séries sur les lignes SNCV, 47 séries sur les tramways belges et les Vicinaux, 19 séries sur les tramways de Bruxelles, 42 séries sur les tramways et secondaires d'autres pays européens dont la Suisse, et 33 séries de reproductions).

Adressez une enveloppe timbrée avec votre adresse à l'AGMT, CP 294, 1211 Genève 11, en indiquant "Liste Bazin".

Service photos André Knoerr

Notre membre offre aux amateurs des séries couleurs de 12 photos 9 x 13 au prix de Fr 12.50 :

- | | |
|-----------------------|---------------------|
| - B-701 Heidelberg I | - B-801 Bruxelles |
| - B-702 Darmstadt | - B-802 Anvers |
| - B-703 O E G I | - B-601 Amsterdam |
| - B-705 Heidelberg II | - B-501 S N E L R T |
| - B-706 O E G II | |

Commande sur simple carte postale à l'AGMT, CP 294, 1211 Genève 11. Une facture sera jointe à la livraison.

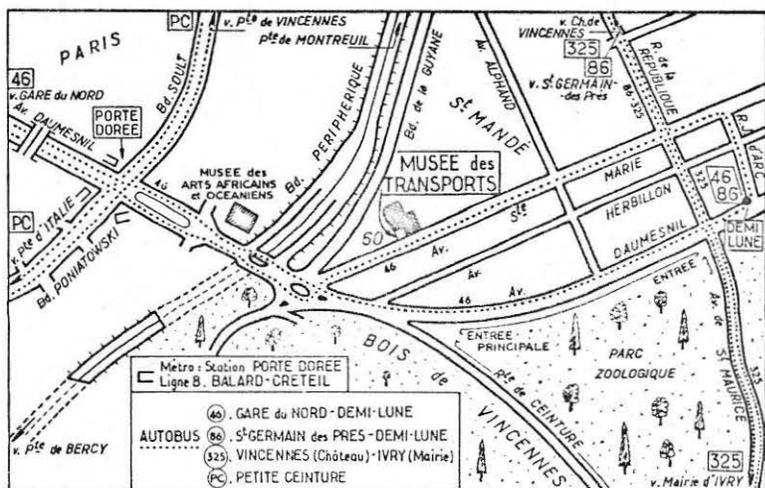
MUSÉE DES TRANSPORTS URBAINS

60, avenue Sainte Marie, 94 160 SAINT-MANDÉ

A quelques minutes de la Porte Dorée, le Musée des Transports Urbains présente une collection de véhicules authentiques caractéristiques de l'histoire des transports publics, omnibus à chevaux, funiculaires, tramways mécaniques et électriques, trolleybus, autobus, locomotives... Une importante collection de photos et maquettes aident à replacer dans l'histoire les quelques 100 véhicules exposés.

Le Musée, installé dans un ancien dépôt d'autobus, est ouvert les samedis et dimanches, de 14 h 30 à 18 h.

Métro : Porte Dorée — Autobus : 46 - 86 - 325 - PC.



NOTRE MÉTRO

JEAN ROBERT

Docteur ès sciences

A la demande de nombreux amateurs de transports, nous étudions une nouvelle édition, mise à jour pour le réseau urbain et le R.E.R., de l'ouvrage « Notre Métro » publié en 1968, qui retrace l'histoire du Métropolitain de Paris depuis l'origine.

Cette édition, de 450 pages environ, illustrée de 400 photos, pourrait être mise en vente en 1978 au prix de 160 F.

Afin que nous puissions, le moment venu, vous envoyer un bulletin de souscription, veuillez renvoyer le coupon ci-dessous, si vous êtes intéressé, à M. J. Robert, 32 avenue du Roule, 92200 Neuilly-sur-Seine.



Nom.....

Adresse.....

.....

est intéressé par une nouvelle édition mise à jour de l'ouvrage
« Notre Métro ».

Cartes postales des tramways bâlois

Trämli-Impress a sorti à ce jour six séries de huit cartes postales noir/blanc sur les tramways de Bâle.

Les quatre premières séries présentent tous les véhicules moteurs (de l'omnibus à cheval à la Düwag en passant par tous les types intermédiaires) parfois sur des tronçons supprimés. Les deux dernières séries sont réservées aux remorques.

Bien qu'il s'agisse de vues imprimées et non pas de cartes postales véritables, la qualité est excellente, et ces séries peuvent être vivement recommandées. Commandes auprès de : Trämli-Impress, Postfach 49, 4012 Basel, CCP 40-9985. Prix de la série : Fr 4.--.

Cartes postales E. Minikus

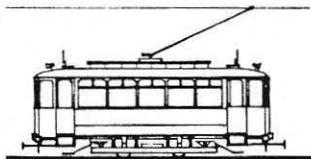
Quatre séries sur les tramways de Saint-Gall sont parues auprès de cet éditeur. De plus, une série très intéressante sur le tramway de Riffelalp est également disponible.

Renseignements auprès de E. Minikus, 9202 Gossau.

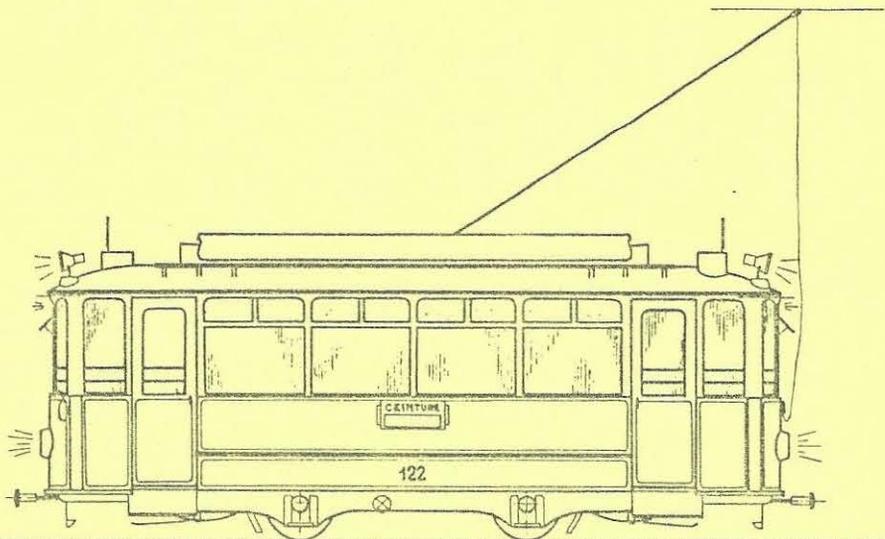
Cartes postales A M U T R A

Quatre excellentes séries de 9 cartes postales en couleur sont disponibles auprès de l'AGMT, au prix de Fr 5.-- la série (+ Fr -.50 pour expédition).

- 1- Tramways historiques préservés par la STIB (Bruxelles)
- 2- Métro de Bruxelles et tramways PCC de la STIB (Bruxelles)
- 3- Métro de Bruxelles, tramways anciens et modernes d'Anvers, tramways PCC de Gand, semi-métro SNCV DE Charleroi, tramway, trolleybus et autobus de Liège



EDITEUR : ASSOCIATION GENEVOISE DU MUSEE DES TRAMWAYS
Case postale 294 1211 GENEVE 11
CCP Genève 12-22'155



DESSINS WILLI BOEGLI