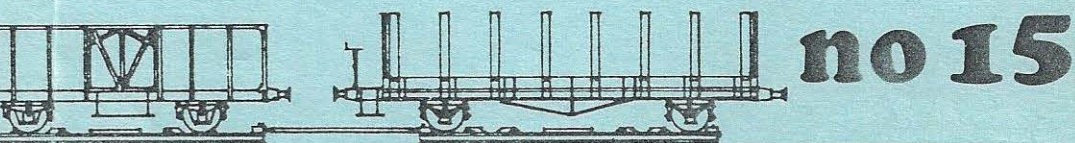
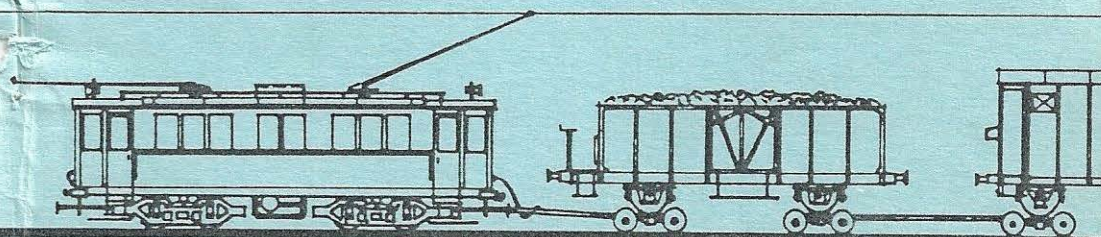


BULLETIN



no 15

AGMT



fevrier 1978

BULLETIN A GMT NO 15

FEVRIER 1978

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
- Le chemin de fer à crémaillère du Salève	page 5
- Transport des wagons à voie normale sur trucks	page 13
- Potins d'ici et d'ailleurs	page 25
- Communications	page 47

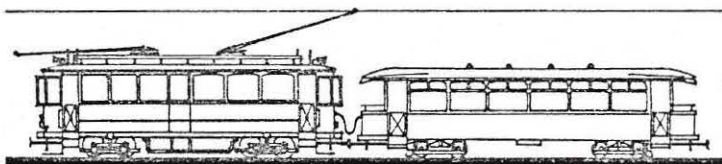
* * * * *

Rédaction : Eric RAHM

Assemblage et
expédition : Luigi LAURI

Tirage : 170 exemplaires

Prix de vente : Fr 3.50 (compris dans la cotisation pour les membres)





LE BILLET DU PRESIDENT

La région new yorkaise groupait, il y a une soixantaine d'années, plus de trois cents lignes de tramway appartenant à une bonne centaine de compagnies. Le nombre des personnes transportées quotidiennement approchait les cinq millions ! Le nombre des motrices en service, dix mille !

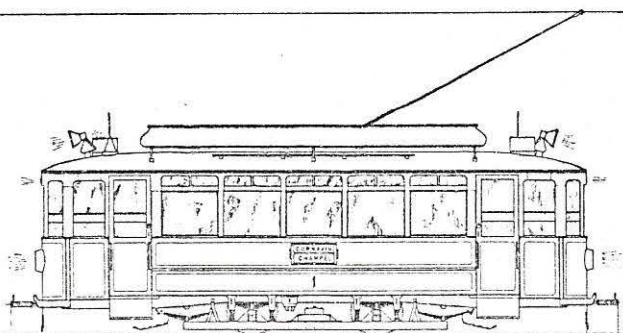
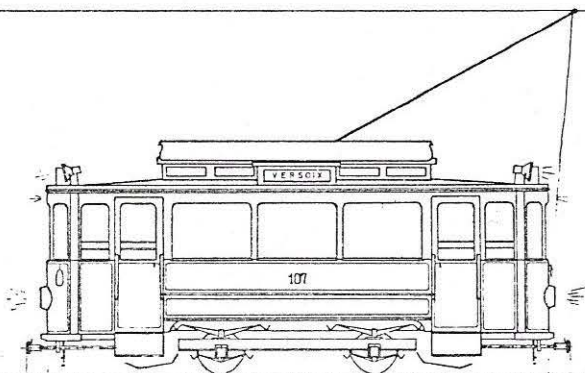
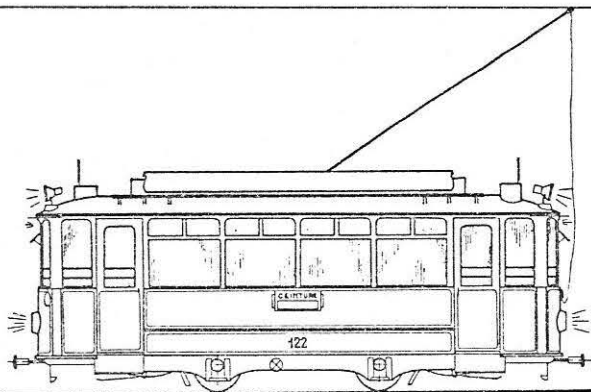
Il ne reste plus aujourd'hui qu'une ligne, située dans la partie occidentale de l'agglomération. Elle relie entre elles les villes de Newark et de Belleville, New Jersey. Construite en 1935 en site propre intégral - c'est l'unique raison de son maintien - en partie souterrain, en partie dans le lit du canal Morris désaffecté, cette ligne, qui porte le numéro 7 de la Compagnie de Transport du New Jersey (TNJ), est actuellement exploitée au moyen de trente motrices du type PCC rachetées en 1953 au réseau des tramways des villes jumelles de Minneapolis et Saint Paul (Minnesota) pour lequel elles avaient été construites entre 1946 et 1948.

L'importance de cette ligne qui dessert trois universités (22'000 étudiants) est mise en évidence par la fréquence du service qui atteint jusqu'à deux minutes aux heures d'affluence. Il convient également de souligner, fait plutôt rare aux Etats-Unis, l'état d'entretien exceptionnel du matériel roulant. La livrée qui montrait naguère une caisse entièrement grise, toit compris, à l'exception de la zone entourant les fenêtres qui était blanche, a cédé la place en 1975 à une nouvelle livrée tricolore bleu-blanc-rouge où le... blanc domine très largement ! Ce qui est une gageure pour le service d'entretien qui, répétons-le, s'acquitte de sa tâche quotidienne de façon remarquable en ne limitant d'ailleurs nullement ses soins au seul aspect extérieur des véhicules, mais en accordant également toute son attention aux parties mécaniques et électriques. A tel point que cette pratique s'est révélée parfaitement payante au fil des années puisque la compagnie vient de revendre deux de ses motrices au réseau des tramways de Cleveland, Ohio, qui manquait de véhicules, pour le prix de 50'000 dollars chacune (100'000 de nos francs actuels) alors qu'elle les avait acquises vingt-cinq ans auparavant pour 11'000 dollars la pièce (47'000 de nos francs de l'époque) !...

Tel est le fruit d'une politique intelligente visant à ne pas considérer, comme c'est le cas parfois de ce côté-ci de l'Atlantique, que l'entretien correct du matériel roulant est une charge intolérable.

Que cet exemple nous vienne des Etats-Unis, qui ont trop souvent péché par excès contraire dans ce domaine, paraît significatif.

Jean-Daniel DUPRAZ



LE CHEMIN DE FER A CRE- MAILLÈRE DU SALÈVE

Si le rail secondaire fut particulièrement bien représenté dans le canton de Genève, surtout par l'important réseau de la CGTE, mais également par les lignes de la compagnie du chemin de fer Genève - Veyrier (GV) et du Carouge - Croix-de-Rozon (CCR), il n'en faut pas pour autant oublier que sur territoire français, en correspondance avec les tramways genevois, d'autres lignes ont existé.

A Ferney, le tramway Ferney - Gex exploité en traction vapeur assurait la continuation de la ligne 7. A Annemasse, les Chemins de fer économiques du Nord (CEN) conduisaient à St-Jeoire, Samoëns et Sixt. Il y eut même des voitures directes entre le centre de Genève et Sixt pour les trains de skieurs ! A Veyrier (au Pas-de-l'Echelle plus précisément) et à Etrembières, le chemin de fer à crémaillère du Salève relevait la correspondance des tramways en provenance de Genève et Annemasse.

Nous allons porter nos yeux plus particulièrement sur cette dernière ligne, et nos lecteurs seront certainement surpris d'apprendre qu'il s'agit là de la première ligne mondiale à crémaillère exploitée en traction électrique, et dont les véhicules furent fournis par l'industrie genevoise !

Précisons encore que cette ligne fut ouverte au trafic dès janvier 1893, qu'elle a constitué le premier emploi européen de prise de courant par troisième rail, que peu avant sa disparition, après plus d'une quarantaine d'années d'exploitation, la conception du matériel roulant d'origine avait été jugée satisfaisante pour que l'on ait envisagé sa modernisation et notamment l'augmentation de la vitesse de marche. L'excellence des solutions adoptées par les constructeurs à une époque où il n'existait encore aucune installation similaire ne fera de doute pour personne.

CONSTRUCTION ET TRACE

L'idée d'établir un chemin de fer permettant l'ascension du Salève, d'où l'on jouit d'un côté d'un panorama remarquable sur Genève et le Léman, de l'autre sur le massif du Mont-Blanc, est fort ancienne puisqu'une concession avait été accordée dès 1877. Ce n'est cependant qu'en 1891 que le projet prit corps sous les auspices de la Compagnie de l'Industrie Electrique de Genève, raison sociale ancienne de la SA des Ateliers de Sécheron, avec la collaboration du célèbre ingénieur Thury, dont le nom reste attaché à la plupart des réalisations de traction électrique de cette époque.

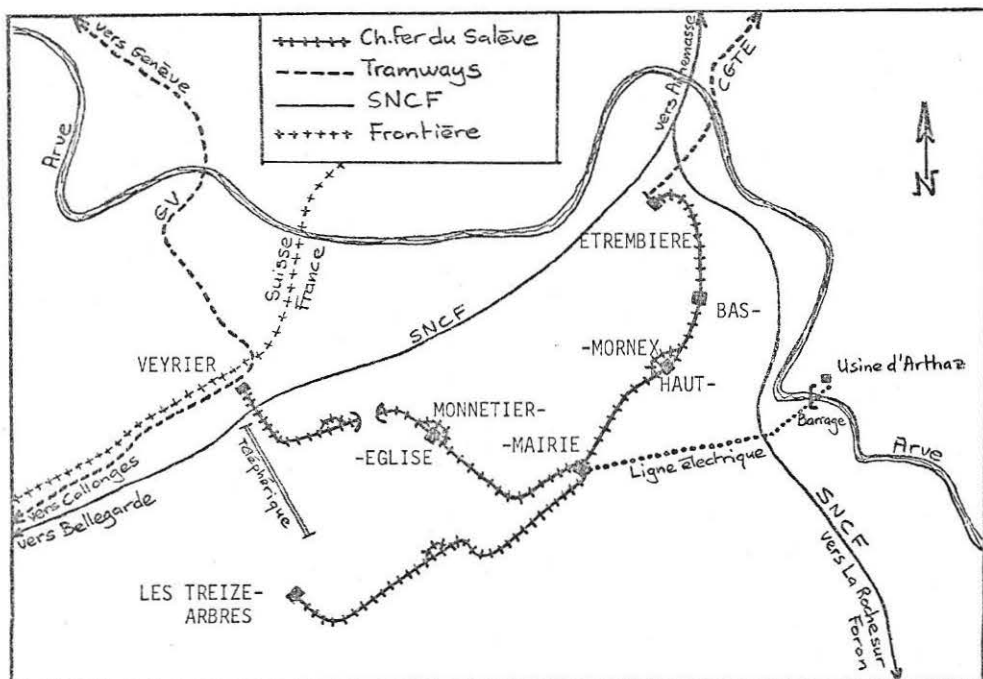
Le tracé, en forme d'"Y" inversé, comportait deux points de départ inférieurs,

situés en bordure de la route nationale d'Annemasse à Bellegarde, l'un à Etrembières (alt 407 m), à proximité du PS de la ligne PLM d'Annemasse à la Roche-sur-Foron, l'autre à Veyrier (alt 430 m), à proximité du poste-frontière.

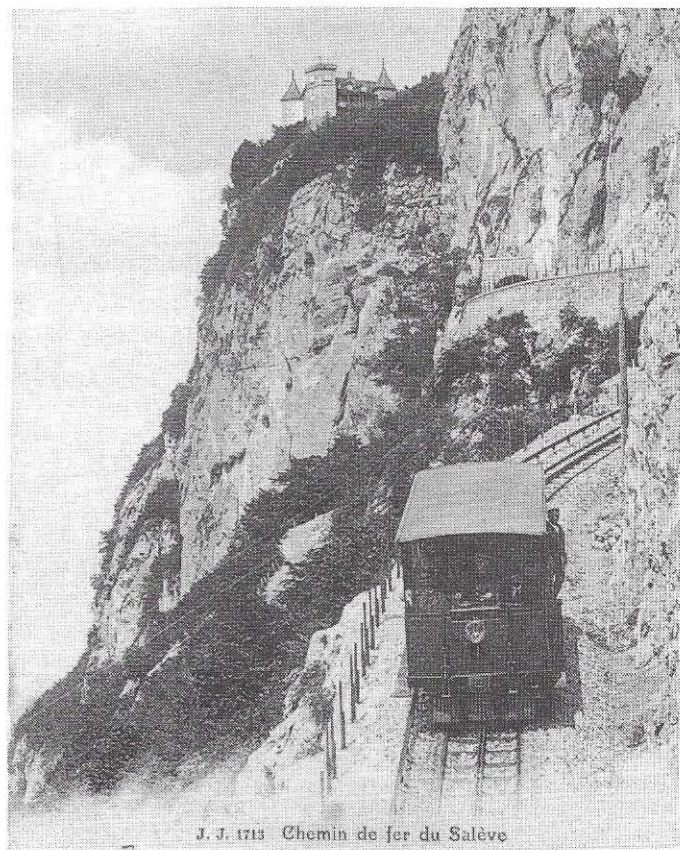
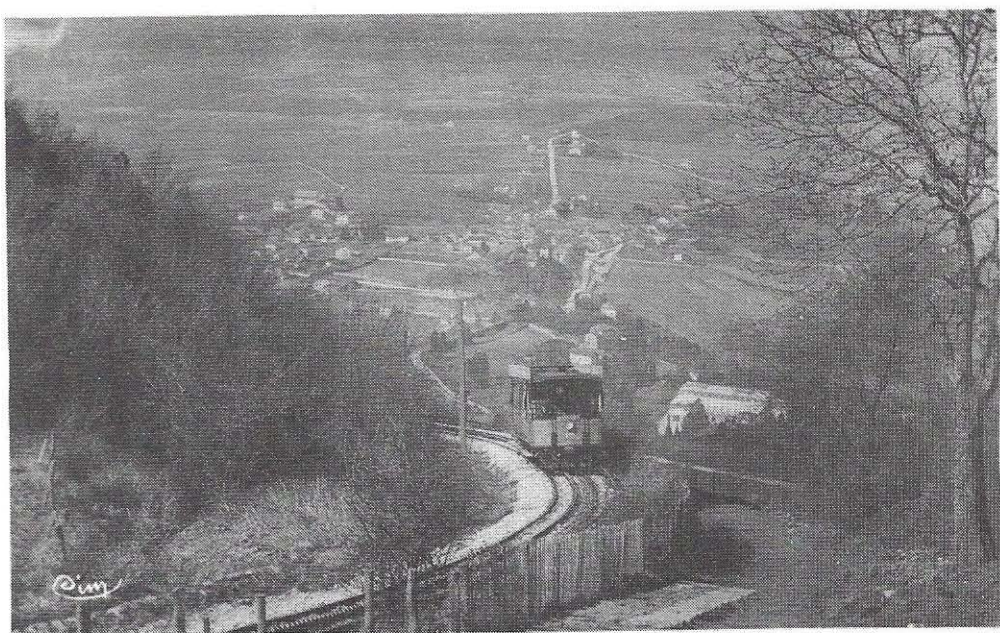
La ligne partant d'Etrembières s'élevait progressivement en desservant les villages de Bas-Mornex et Haut-Mornex, puis la gare de Monnetier-Mairie (3,200 km - alt 650 m), au delà de laquelle elle empruntait l'arrête du Salève pour se terminer aux Treize-Arbres, à 1142 mètres d'altitude, après un parcours de 5,800 km. La seconde ligne, après avoir franchi sur un pont métallique la voie du PLM, gravissait le flanc de la falaise du Salève. Après avoir franchi un tunnel de 100 mètres, elle pénétrait par le col du Pas-de-l'Echelle, à 751 mètres d'altitude, dans le vallon de Monnetier, desservait le centre de ce village, puis redescendait en pente douce jusqu'à Monnetier-Mairie (3,400 km), où elle rejoignait le premier tronçon.

En dehors du tunnel et des murs de soutènement dans la rampe du Pas-de-l'Echelle, le tracé ne comportait pas d'ouvrage d'art. Toutefois, les petits ponts, supérieurs ou inférieurs, étaient nombreux, aucun passage à niveau n'ayant été admis.

Les rampes atteignaient 250 mm sur de longues sections, de Veyrier au Pas-de-l'Echelle, et de Monnetier-Mairie aux Treize-Arbres, mais n'oscillaient qu'entre 30 et 200 mm sur la branche d'Etrembières. Du Pas-de-l'Echelle à Monnetier-Mairie, sur 1600 m, la voie présentait un palier puis une contre-pente de 30 à 60 mm. Les courbes ne descendaient pas en dessous de 50 m de rayon.



EN HAUT : Motrice 12 en provenance de Veyrier,
 peu avant Monnetier. (collect. M. DIETSCHY)
EN BAS : Motrice 4 en dessous de Monnetier, à
 destination de Veyrier. (collect. A. GAVILLET)

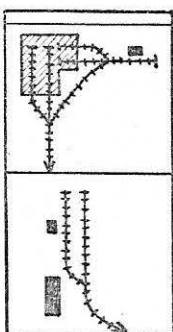


VOIE ET INSTALLATION

La voie métrique était constituée de rails Vignole de 15 kg par mètre, posés sur traverses métalliques. La crémaillère continue, du type Abt, comportait une seule lame dans les rampes ne dépassant pas 100 mm et 2 lames dans les rampes plus importantes. Le rail d'alimentation, identique aux rails de roulement mais retourné, la prise de courant se faisant par frotteur sur le patin du rail, était supporté par des isolateurs à double cloche fixés à l'extrémité de tiges de fer, inclinées et boulonnées aux traverses.

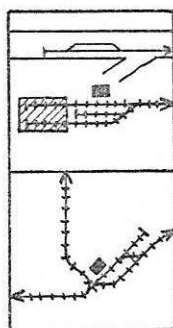
Les aiguillages, au nombre de 18, étaient du type resté classique, avec lames de crémaillère mobile au franchissement de rails de roulement.

Les installations comportaient, en dehors des bâtiments des gares, une remise et un atelier à Veyrier, et une remise à Etrembières.



Installations de
voies du dépôt
et de la station
de Veyrier

Installations de
voie de la station
terminale des
Treize-Arbres



Installations de
voies du dépôt
et de la station
d'Etrembières

Installations de
voie de la station
de Monnetier-Mairie

FOURNITURE DU COURANT ELECTRIQUE

Ne pouvant prélever son énergie sur le réseau public, alors inexistant, le réseau construisit un barrage sur l'Arve, à Arthaz, où une digue de 60 mètres permit d'obtenir une chute de 3 mètres alimentant 2 turbines Jonval à axe vertical de 250-300 CV chacune. Ces turbines étaient surmontées de dynamos Thury produisant directement le courant continu de traction, à la tension de 600 à 800 V.

A titre historique, on notera que pour garantir la sécurité de fonctionnement de l'équipement électrique, les dynamos de 3,20 m de diamètre étaient calculées pour une puissance de 1000 CV et n'avaient à en fournir que le quart. Une ligne aérienne de 1700 m reliait l'usine à la gare de Monnetier-Mairie.

MATERIEL ROULANT

La voie légère avait été prévue pour des voitures automotrices de 8 T, à deux essieux, comportant 25 places. Le modèle retenu finalement ayant une capacité de 36 places assises, 4 debout et une tare de 10,4 T, fut monté sur trois es-

sieux, les roues de l'essieu central étaient dépourvues de boudin.

Ces voitures, au nombre de douze, comportaient trois compartiments (un de première classe et deux de deuxième classe) fermés, à portières latérales, et deux plates-formes extrêmes pourvues de banquettes (1ère et 2ème).

Deux moteurs de 40 CV chacun attaquaient par une double démultiplication les roues dentées de la crémaillère. Le freinage de sécurité, actionné par deux manivelles indépendantes situées sur chacune des plates-formes, était réalisé au moyen de blocs de serrage agissant sur des tambours cannelés, montés sur les arbres des moteurs, un réservoir de 100 litres d'eau devait, en principe, permettre d'utiliser ces freins mécaniques pour la descente. Pour le freinage normal, les moteurs électriques débitaient sur des résistances constituées par des boudins de fil de fer disposés à l'origine sous la voiture, puis ensuite sur la toiture pour faciliter leur refroidissement. La régulation, purement rhéostatique, les moteurs étant couplés en permanence en série, était assurée au moyen d'un curieux contrôleur présentant l'aspect d'un petit buffet de cuisine en bois, surmonté d'un ampèremètre, d'une poignée actionnant un interrupteur général et d'un petit volant. Celui-ci entraînait au moyen d'une vis sans fin un doigt à axe horizontal qui balayait une série de 12 plots disposés en cercle à l'intérieur du meuble. Nous mentionnerons au passage que le conducteur n'ouvrait pas fréquemment les portes de cette armoire pour vérifier le comportement de l'appareil et la bonne position du doigt sur les plots, le bois largement utilisé comme isolant préservant bien des amorçages avec la masse, mais n'étant pas à l'abri des arcs dus aux mauvais contacts.

Il était prévu un contrôleur sur chaque plate-forme, mais ceux d'amont n'ont jamais été installés, ou ont été déposés, ce qui permettait de disposer de 8 places assises de 1ère classe sur cette plate-forme.

La vitesse de ces voitures variait, suivant les rampes, entre 5,4 et 10,8 km/h.

En dehors de ces automotrices, le matériel roulant ne comportait que quelques petits wagons plats avec ou sans frein, dont un équipé d'une citerne.

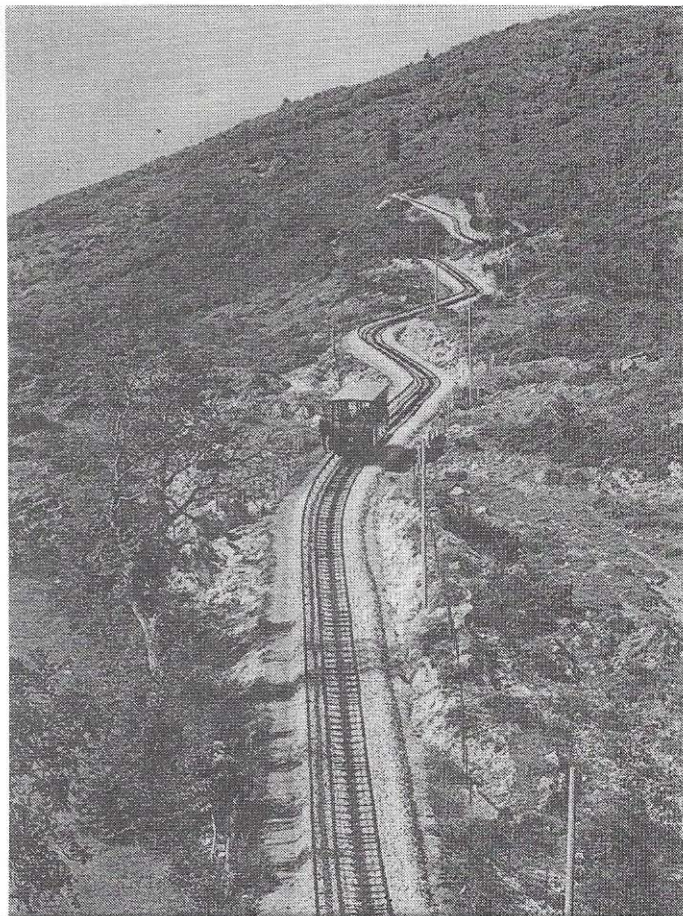
EXPLOITATION

En principe, les départs avaient lieu simultanément d'Etrembières et de Veyrier, les voitures se rejoignaient à Monnetier-Mairie et, selon l'affluence, l'une ou les deux montaient jusqu'au Treize-Arbres et vice-versa. En cas d'affluence, deux voitures pouvaient se suivre à faible distance mais n'étaient jamais attelées entre-elles. La puissance de l'usine génératrice permettait à six voitures, deux par tronçon, de monter en même temps. La durée totale du trajet était de l'ordre d'une heure, tant à la montée qu'à la descente.

Les trains du Salève étaient en correspondance à Etrembières avec les tramways CGTE de la ligne Carouge - Genève - Annemasse - Etrembières dont le terminus était situé devant la gare de la crémaillère, également desservie par une halte sur la ligne PLM de La Roche-sur-Foron.

De même à Veyrier, la correspondance était assurée avec la ligne Genève-Rive -

EN HAUT : Motrice 12 entre Monnetier-Mairie et les
Treize-Arbres. (collect. M. DIETSCHY)
EN BAS : Station terminus des Treize-Arbres face à
la vallée de l'Arve. (collect. A. GAVILLET)



Salève - Station des XIII Arbres

Veyrier, dont le terminus se trouvait jusqu'au 29 février 1936 en face de la gare de départ, puis fut reporté à peu de distance, sur territoire suisse. Les tramways de la ligne Veyrier - Collonges desservirent également la gare du chemin de fer du Salève jusqu'à leur suppression le 3 octobre 1930.

Le service comprenait à l'origine, en été, 15 aller et retour en semaine, et 20 les dimanches et fêtes, et la moitié environ en hiver. L'exploitation n'était interrompue qu'en cas d'importantes chutes de neige, ou d'arrêt de l'usine par suite de glace dans les turbines.

Ultérieurement, le service fut assez sérieusement réduit et entre les deux guerres, on relève seulement, en hiver, trois aller et retour de Veyrier au sommet, et cinq d'Etrembières à Monnetier-Mairie.

La mise en service en 1935 d'un téléphérique à grande capacité reliant Veyrier au sommet du Salève entraîna la suppression d'abord partielle, puis définitive du chemin de fer. C'est ainsi qu'au cours de l'été 1935, la branche de Veyrier restait seule en exploitation avec 10 aller et retour en semaine, et 15 les dimanches et fêtes, bien que le téléphérique soit déjà en service. La suppression totale n'allait pas tarder : ce fut chose faite en 1937.

EPILOGUE

Une modernisation du chemin de fer, un moment envisagée, ne fut pas retenue. D'une part, sa position touristique ne pouvait pas lutter avec le téléphérique effectuant un trajet similaire en six minutes seulement, d'autre part, les populations fixes desservies par la ligne ferroviaires étaient insuffisantes pour en justifier le maintien. Toutes situées à une altitude modérée, avec des accès faciles par route, les localités intermédiaires étaient du reste en grande partie desservies par les stations SNCF voisines d'Etrembières-Salève et de Monnetier-Mornex.

Il va sans dire que l'attrait d'un téléphérique n'aurait de nos jours pas été aussi déterminant dans la suppression de la ligne, car le pittoresque d'un chemin de fer à crémaillère face à un panorama aussi merveilleux que celui du bassin genevois aurait certainement été plus goûté des touristes et promeneurs de notre époque contemporaine.

Que reste-t'il aujourd'hui du chemin de fer du Salève ? Eh bien, plus de quarante ans après sa disparition, une séance d'archéologie ferroviaire le long de son tracé est encore pleine de découvertes ! Plusieurs bâtiments existent encore, dont la gare du terminus des Treize-Arbres, le tracé de Veyrier à Monnetier avec son passage supérieur sur la ligne SNCF et son tunnel sont à disposition des promeneurs, de nombreux passages supérieurs et inférieurs ont également défiés les années.

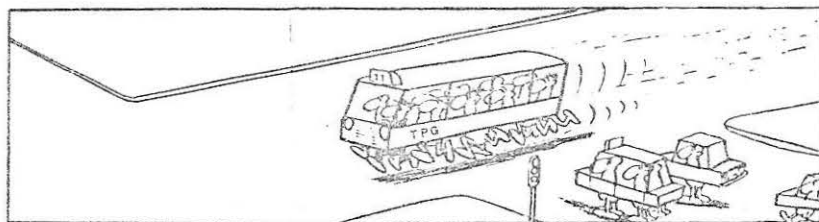
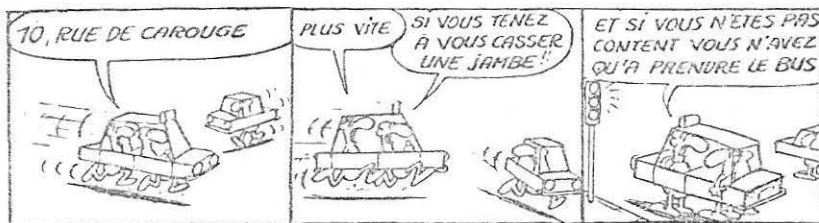
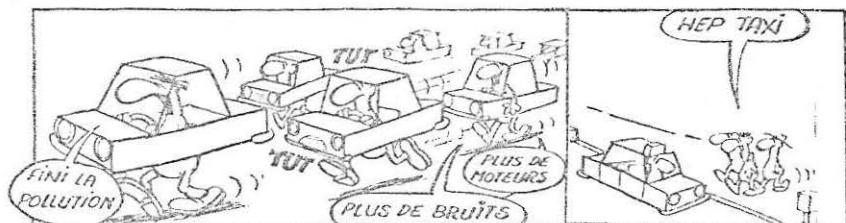
Seule consolation si c'en est une : depuis trois ans, l'exploitation du téléphérique est suspendue vu le mauvais état des installations. Comme les moyens pour renouveler à la fois le câble et les cabines font défaut, l'avenir semble assez sombre.

Les résultats financiers positifs de la plupart des chemins de fer touristiques à crémaillère montrent que le chemin de fer du Salève aurait certainement eu une place à conserver dans le système des transports de notre région, surtout avec la proximité des agglomérations genevoise (350'000 habitants) et annemassienne.

D'après un article paru dans
l'hebdomadaire "La Vie du Rail"
sous les initiales J.C. et J. A.

* * * * *

GAZOUAL PAR DuBouillon



TRANSPORT DES WAGONS A VOIE NORMALE SUR TRUCKS

Ce mode de transport permet de conduire, sans transbordement ni manutention, les wagons à voie normale de la gare Cornavin jusque dans les usines et établissements divers reliés par un embranchement privé aux voies CGTE, ou jusqu'à un point très rapproché des établissements commerciaux ou industriels ne possédant pas d'embranchement, mais situés à proximité des différents emplacements où le déchargement des wagons peut se faire sur les voies de la CGTE.

LES ORIGINES DE CE SERVICE

Ce service, dont nous allons exposer succinctement le fonctionnement, les avantages et l'importance, a été entrepris en 1896 par la Société genevoise des chemins de fer à voie étroite (VE), rachetée en 1900 par la CGTE.

INSTALLATIONS

Dans l'enceinte de la gare aux marchandises de Cornavin, un faisceau de trois voies normales est réservé aux wagons à destination ou en provenance du réseau CGTE. A chacune de ces voies normales correspond une voie à écartement d'un mètre avec l'aménagement nécessaire pour permettre le passage des wagons de la voie normale sur les trucks ou les cadres transporteurs et inversement..

L'installation comprend en outre les voies de garage nécessaires aux manœuvres. Elle est réunie au réseau CGTE à la place Montbrillant, par une voie passant par la rue des Gares.

Le bureau des Préposés aux marchandises de la CGTE est installé dans un pavillon situé près des voies de charge et de décharge.

PROBLEMES DE GABARIT...

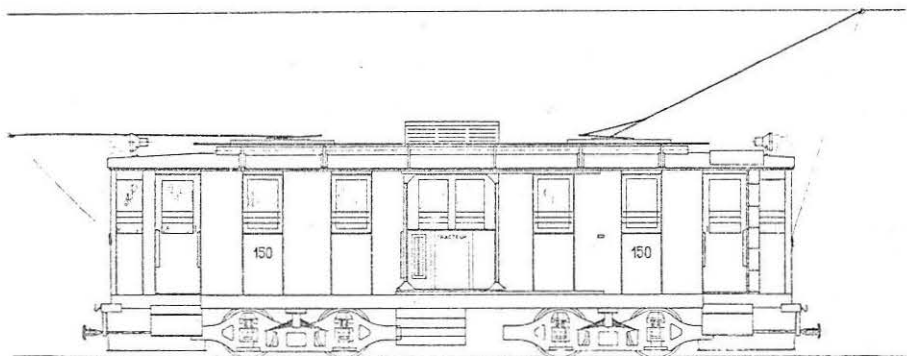
Le gabarit des wagons à voie normale dépassant d'un mètre environ en largeur celui des voitures de la CGTE, l'entre-voie de tous les tronçons à double voie où circulent les convois de wagons sur trucks est supérieure d'un mètre à l'entre-voie des autres parties du réseau. Cette mesure n'a pas pu être exécutée sur le pont de la Coulouvrenière. C'est pourquoi entre le quai de la Poste et la rue Neuve du Temple, les voitures à voyageurs ne doivent pas croiser un convoi de wagons sur trucks.

Sur les lignes à simple voie, l'entre-voie des évitements, où deux convois de wagons sur trucks sont susceptibles de se croiser, est aussi d'un mètre supérieure à l'entre-voie ordinaire. Pour quelques évitements où deux convois de

wagons sur trucks ne se croisent pas, mais où un de ces convois doit pouvoir croiser une voiture à voyageurs, l'entre-voie est augmentée de 0,50 m.

MATERIEL ROULANT SPECIALISE

Jusqu'en 1911, le matériel transporteur consistait en 17 paires de trucks. Depuis 1911, ce matériel a été augmenté par l'acquisition de 10 cadres. Les convois de wagons sur trucks furent remorqués par des locomotives à vapeur jusqu'en 1911. En cette année, la CGTE mit en service 6 voitures motrices électriques d'un type spécial, dites "tracteurs", agencées spécialement pour le service des marchandises, mais pouvant être aussi utilisées pour le service des voyageurs. Depuis lors, les convois de wagons sur trucks sont remorqués exclusivement par les tracteurs.



Fourgon automoteur ("Tracteur") de la série 150-155, mise en service en 1911
(Dessin W. BOEGLI)

AVANTAGES DU TRANSPORT SUR TRUCKS

Le grand avantage du transport des marchandises en wagons sur trucks consiste en l'absence de toute manutention des marchandises à Cornavin. Le destinataire reçoit dans son établissement ou à proximité immédiate, le chargement tel qu'il a été enwagonné par l'expéditeur. Tous les risques de pertes ou d'avaries, pouvant survenir au cours d'un transbordement, sont totalement éliminés.

C'est pourquoi un bon nombre d'établissements commerciaux ou industriels importants ont fait construire, par la CGTE, leur embranchement particulier, tandis que d'autres lui font conduire les wagons qui leur sont destinés sur les voies qu'elle a construites dans ce but, dans le quartier industriel des Aca-cias ou sur un cul-de-sac aménagé à cet effet sur une ligne de banlieue, par exemple au Petit-Lancy.

L'élimination de toute manutention intermédiaire permet aux minoteries, par ex-

emple, de réaliser une économie importante depuis que l'on a commencé à transporter le blé en vrac, car les frais de mise en sac et d'entretien et renouvellement des sacs ont totalement disparu. Un autre cas typique concernant, lui, des marchandises expédiées par une maison de Genève, est celui de la SA Gardy, qui fabrique et expédie des pièces d'appareillage électrique, délicates et nécessitant un emballage très soigné. Le wagon à voie normale est mis à disposition sur le cul-de-sac de l'avenue de la Jonction et l'emballage, ou plus exactement l'arrimage s'exécute pour ainsi dire à la porte des ateliers, évitant le déplacement d'une équipe et de l'outillage nécessaire à Cornavin, ainsi que les frais d'emballage provisoire sur camion et les risques d'avaries inhérentes à cette manutention supplémentaire.

Il en est de même pour les fourneaux expédiés par la SA Le Rêve, qui possède un embranchement particulier. Les Ateliers des Charmilles, qui construisent des machines dont les pièces isolées sont fréquemment d'un poids et de dimensions considérables, seraient souvent fort embarrassés pour faire transporter à Cornavin ces pièces s'ils ne possédaient pas un embranchement permettant l'accès des wagons à voie normale dans leurs ateliers.

D'une manière générale, le transport par wagons sur trucks offre des avantages techniques considérables à tous ses usagers et, dans la plupart des cas, leur permet de réaliser une économie importante par rapport au transport par camions.

CONCURRENCE DU TRANSPORT PAR CAMIONS

Lorsque le transport des wagons à voie normale sur trucks commença à fonctionner, il n'existait que des camions à traction animale. Mais quand la construction automobile eût fait, après 1900, les progrès rapides enregistrés dans les annales de cette branche caractéristique de l'activité industrielle de notre époque, les camionnettes firent leur apparition, puis les camions automobiles pouvant porter des charges de plus en plus lourdes. Peu après la fin de la guerre, lorsque disparurent les restrictions concernant l'essence, le camion de 5 tonnes devint d'un usage courant.

L'apparition et le développement considérable que prit ce nouveau moyen de transport ne furent pas sans influencer défavorablement le service des wagons sur trucks, soit que certains clients de la CGTE confiassent leurs transports à des entreprises de camionnage, soit que de grands établissements, ayant acquis des camions automobiles pour leurs services de livraison, les employassent aussi pour transporter de la gare de Cornavin à leurs établissements les marchandises qu'ils recevaient par chemin de fer.

MESURES DE DEFENSE DU TRANSPORT PAR TRUCKS

Dès que cette nouvelle situation se dessina nettement, la direction de la CGTE fit une étude complète du trafic et des mesures à prendre pour lutter contre la concurrence des camions automobiles. Après avoir examiné à fond les modifications de tarif qui pouvaient être envisagées et avoir établi d'une part l'accroissement du trafic qui en résulterait et, d'autre part, les risques éventuels, elle présenta au Département fédéral des Chemins de fer une demande de modification de son tarif marchandises PV en wagons sur trucks. Le Dé-

partement s'étant déclaré d'accord, le nouveau tarif fut mis en vigueur le 1er juillet 1929.

Les dispositions nouvelles consistaient principalement en :

- a) introduction d'une 3ème classe de marchandises à bas tarif, comprenant les marchandises de peu de valeur.
- b) fractionnement des limites de tarif au 1/4 de kilomètre, du 3ème au 5ème kilomètre, zone dans laquelle se trouve la presque totalité des embranchés.
- c) tarifs très fortement dégressifs depuis le 3ème kilomètre.
- d) introduction d'un tarif spécial pour le transport des céréales, farine de céréales et son.

L'application de ce tarif donna largement les résultats escomptés. Malheureusement, depuis la fin de l'année 1931, la crise économique, réduisant l'activité d'un certain nombre de clients, vint enrayer l'essor qu'avait pris le trafic des wagons sur trucks qui, cependant, se maintint grâce à de nouveaux embranchés.

Dans le but de développer ce trafic, la direction a entrepris, depuis le 11 mai 1934, le transport des wagons de lait de Cornavin aux établissements des Laiteries Réunies. Elle a créé pour cela un nouveau tarif à prix très réduit.

En 1922, la Ville de Genève a fait construire un embranchement à l'Abattoir. Les wagons de bétail provenant de l'étranger étaient conduits sur trucks sur cet embranchement qui fut mis en service le 20 novembre 1922. L'interdiction d'importation de ce bétail a fait cesser ce trafic. Depuis juillet 1932 à fin décembre 1933, il n'a été transporté aucun wagon de bétail. En 1934, du 1er janvier jusqu'à ce jour, il a été transporté en tout 10 wagons de bétail (moutons).

La compagnie a perdu ainsi un trafic important dont les chiffres ci-dessous permettent de se rendre compte :

Wagons de bestiaux transportés sur trucks à l'Abattoir

année	nombre de wagons	année	nombre de wagons	année	nombre de wagons
1922	19	1926	379	1930	402
1923	490	1927	278	1931	325
1924	592	1928	187	1932	88
1925	343	1929	43	1933	0

STATISTIQUES DES TRANSPORTS PAR TRUCKS

Le tableau ci-dessous indique le mouvement des wagons transportés sur trucks de 1908 à 1933.

Nombre total des wagons transportés chaque année

année	nombre de wagons	année	nombre de wagons	année	nombre de wagons
1908	7'509	1917	7'272	1926	3'603
1909	7'828	1918	8'603	1927	3'575
1910	7'278	1919	7'366	1928	3'455
1911	7'998	1920	7'360	1929	3'866
1912	8'040	1921	5'586	1930	4'830
1913	8'135	1922	4'713	1931	4'614
1914	6'717	1923	5'141	1932	3'891
1915	4'849	1924	5'287	1933	3'527
1916	5'804	1925	3'529		

Il faut cependant tenir compte du fait que la charge utile des wagons a été en augmentant. Tandis qu'autrefois, les wagons contenaient 10 ou 15 tonnes de marchandises, depuis quelques années, les wagons de 20 tonnes sont fort employés. Beaucoup de wagons de charbon et presque tous les wagons de blé sont des 20 tonnes.

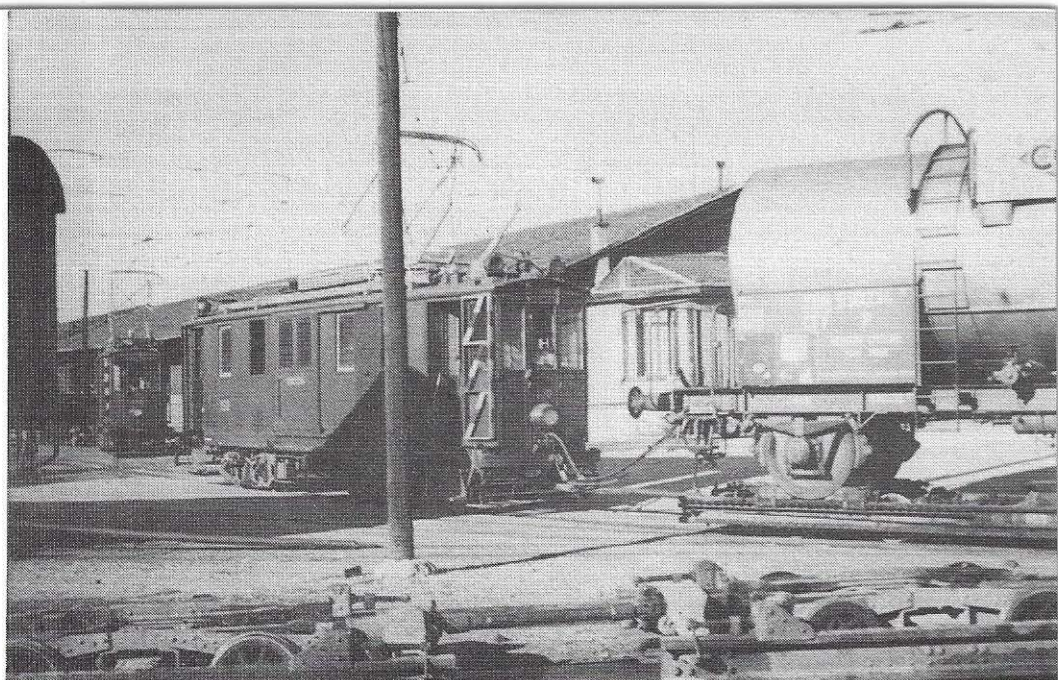
Ainsi nous avons transporté :

en 1918, 100'017 tonnes en 8'603 wagons, moyenne par wagon de 11,6 tonnes
 en 1927, 44'894 tonnes en 3'575 wagons, moyenne par wagon de 12,6 tonnes
 en 1933, 51'477 tonnes en 3'527 wagons, moyenne par wagon de 14,6 tonnes.

Le tableau suivant se rapportant à l'année 1933, montre mieux que toute description la variété et l'importance des transports effectués :

Nombre de wagons

Céréales, malt, farineux	1'315
Farine et produits de minoteries	5
Pommes de terre	35
Fruits et légumes	20
Viande, volailles, poisson, gibier	3
Raisins pour la préparation du vin	2
Beurre	3
Oeufs, sucre, café	38
Vins	323
Objets mobiliers et ustensils de ménage	77
Combustibles	532
Matériaux de construction, chaux, ciment	81
Industrie métallurgique, fer, machines	408
Verrerie et poterie	14
Pétrole	5
Huiles et graisses	22
Goudron	489
Engrais	43
Futailles	13

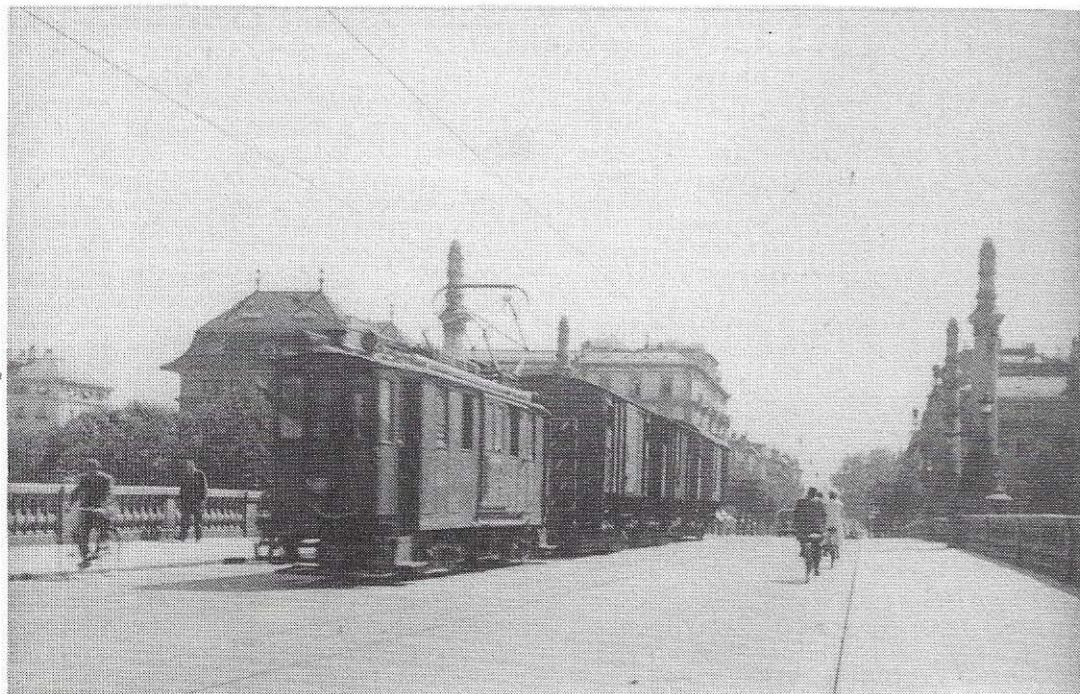


EN HAUT : Tracteurs 150 et 151 manoeuvrant en gare marchandises de Cornavin aux environs de 1952.

(photo J. CHAPUIS)

EN BAS : Passage d'un train de trucks sur le pont de Coulouvrenière. Août 1951.

(photo C. SCHNABEL)



	Nombre de wagons
Terres	2
Divers	97
TOTAL	3'527
	=====

Le transport des wagons sur trucks rend donc de grands services aux commerçants et industriels du canton qui peuvent installer leurs dépôts ou ateliers suivant les conditions locales et les circonstances économiques qui leur conviennent et cependant recevoir dans leurs établissements, ou en expédier, les marchandises avec la même facilité que s'ils se trouvaient à proximité immédiate de la gare de Cornavin.

Ce mode de transport démontre en outre que le rail a su s'adapter à la nécessité du transport porte à porte dont la réalisation constitue un des principaux arguments que font valoir les partisans des camions dans le conflit aigu qui met en opposition actuellement le rail et la route. Pour la compagnie, ce service présente le double intérêt de produire un apport de recette intéressant et de lui permettre d'occuper un personnel plus nombreux.

A. WOLLER

Bulletin CGTE du 15 juillet 1934

CONSECRATION ET DECLIN EN VINGT ANS...

Cette évocation du trafic marchandise par trucks transporteurs est particulièrement intéressante. Elle témoigne de l'intérêt que l'on portait à ce service dans l'entre-deux guerres. En fait, ce trafic marchandise original allait trouver sa consécration durant la seconde guerre mondiale, alors que le trafic automobile subissait les conséquences du rationnement en carburant et en pneumatiques : le nombre des wagons transportés allait presque tripler ! On créa une seconde installation de chargement à la gare des Eaux-Vives (un des rares points-frontière encore ouvert au trafic) permettant ainsi un transit à destination de Cornavin et une meilleure desserte des quartiers industriels.

Dès la fin de la guerre, les camions reprirent rapidement la meilleure part du marché. La CGTE voyant ce trafic s'amenuiser inexorablement et devenir une charge financière mit tout en oeuvre pour se décharger le plus rapidement possible de son service marchandise. Ce fut chose faite en 1955 !

Les tracteurs furent démolis entre 1956 et 1963, seul le 151 passant à la postérité comme véhicule de service tout d'abord, puis comme véhicule "historique" dès 1972 au chemin de fer touristique Blonay-Chamby. Les trucks furent soit vendus à d'autres compagnies (Bremgarten-Dietikon et GFM), soit démolis.

Nous pensons que nos lecteurs seront intéressés par quelques chiffres témoignant de cette évolution du trafic dès 1934 et jusque'en 1955 :

Wagons transportés sur trucks

année	nombre de wagons	tonnage	année	nombre de wagons	tonnage
1934	5'836	59'604	1945	14'959	133'287
1935	6'685	59'542	1946	13'296	119'925
1936	6'187	53'165	1947	10'809	83'395
1937	6'377	53'246	1948	10'087	88'700
1938	6'309	54'232	1949	8'890	75'466
1939	6'494	57'870	1950	7'672	66'247
1940	6'655	56'572	1951	7'828	72'824
1941	7'801	62'566	1952	7'628	65'011
1942	9'419	70'083	1953	7'067	61'022
1943	10'705	85'471	1954	4'074	45'567
1944	12'778	108'606	1955	dès le 1.1.55 l'exploitation du service marchandise a été suspendue	

La lecture des rapports annuels nous apporte quelques éléments intéressants. En 1934, la CGTE achète d'occasion 4 trucks de construction moderne à Schaffhouse, trucks qui faciliteront beaucoup le développement du service marchandise.

En 1940, on procède à la construction aux Minoteries Sylvant d'un nouvel embranchement aux frais de cette entreprise. En 1942, à la demande du Conseil d'Etat, la CGTE établit aux frais du canton un raccordement entre ses lignes et celles de la SNCF à la gare des Eaux-Vives, afin de permettre le transport sur trucks de wagons à voie normale entre cette gare et celle de Cornavin, ainsi que des Eaux-Vives aux divers embranchés.

Le trafic marchandise a été extrêmement intense pendant l'hiver 1945/46 (transports pour la Croix-Rouge, service de raccordement entre les deux gares, importation de vins, etc...), puis est retombé à son niveau précédent dans le courant de l'été 1946. Au cours de l'exercice 1947, le trafic marchandise a diminué par suite de la reprise toujours plus active des transports routiers.

Le trafic marchandise par trucks a légèrement progressé au cours de l'exercice 1951, ce qui ne suffit pas d'ailleurs à rendre ce service bénéficiaire. Durant cet exercice, la CGTE a poursuivi les pourparlers et les essais engagés en vue de réduire puis de supprimer ce service. Au cours de cette même année on note la suppression du cul-de-sac du Petit-Lancy.

Au cours de 1952, le trafic de transport de wagons par trucks a diminué de 200 wagons, soit 2,6 %. Il s'agit d'une diminution consécutive aux démarches que la compagnie a entreprises pour supprimer cette exploitation. Cette branche d'activité est déficitaire et les conditions actuelles de la circulation à Genève rendent ces transports encombrants particulièrement indésirables en ville. La CGTE espère voir son service remplacé par des trucks routiers qui pourraient gagner les usines de la rive gauche en partant de la gare de La Praille, évitant ainsi d'avoir à utiliser les artères du centre, toujours surchargées.

En 1953 le nombre des wagons transportés s'est élevé à 7'097, en diminution de 530 unités par rapport à l'année précédente, soit 7 %. La direction de la CGTE a continué ses efforts en vue de la suppression de ce service nettement déficitaire, et devenu fort encombrant et dangereux vu l'accroissement de la circulation routière. Comme cette suppression soulève des problèmes de transport délicats dont la résolution est de longue haleine, la compagnie n'est pas encore parvenue à chef, mais elle poursuit ses démarches dans ce sens. Afin de limiter quelque peu ses pertes dans cette branche de son activité, la CGTE a demandé et obtenu un relèvement de son tarif de transport des wagons sur trucks. Seules les taxes de transport du lait, bien que plus faibles, n'ont pas été modifiées.

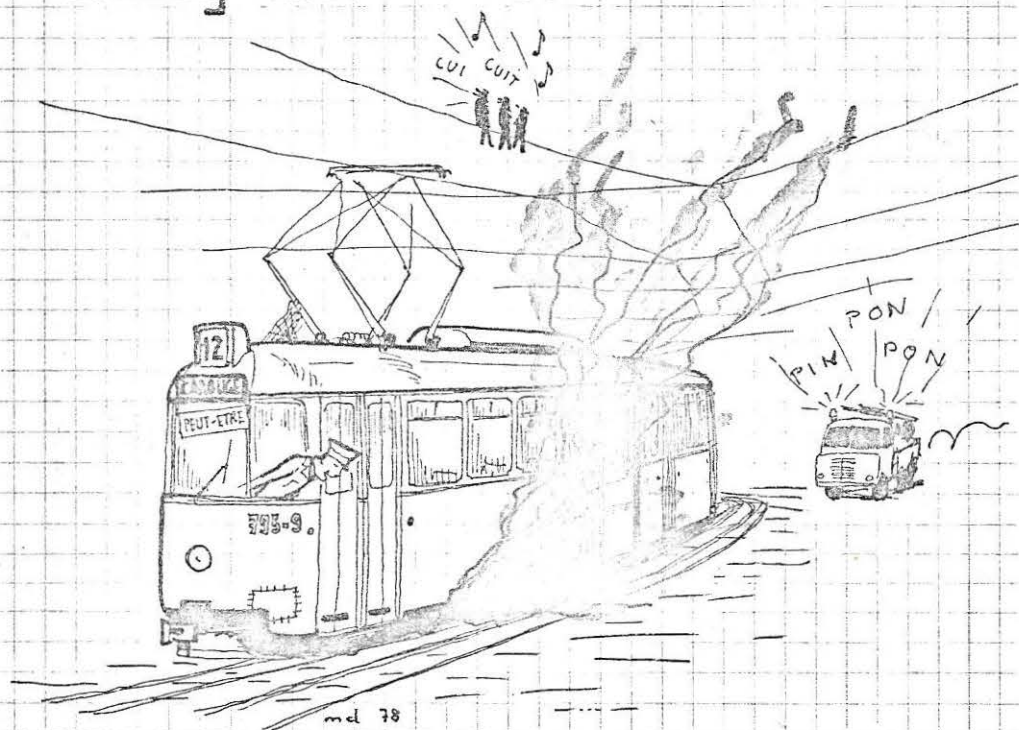
Une première étape de la suppression de ce service a pu être réalisée au début de 1954. Les CFF ayant introduit la parité de tarif entre les gares de Cornavin et de La Praille, les wagons de lait ont été dirigés sur cette dernière gare, et dès le 23 mai 1954, leur transport sur le réseau CGTE a cessé. C'est ce qui explique la réduction massive du chiffre des wagons transportés. Grâce à l'augmentation de tarif intervenue à fin 1953, et du fait que les wagons à lait étaient acheminés à très bas prix, le chiffre de la recette n'a subi qu'une faible diminution.

La CGTE a poursuivi ses démarches en vue de la disparition totale de ce service devenu toujours plus dangereux vu l'accroissement de la circulation routière et de l'intensité du trafic sur le réseau des tramways. Elle espère, au cours de l'année 1955, réaliser la substitution des trucks routiers aux trucks ferroviaires ce qui, du fait de la création de la gare de La Praille, dégagera les artères du centre de la ville de convois très encombrants.

Comme envisagé en 1954, les démarches en vue de la suppression du transport de wagons à voie normale sur trucks ont abouti et la CGTE a été libérée de cette obligation à fin 1955. En conséquence, dès le 1er janvier 1956, la substitution des trucks routiers aux trucks ferroviaires est devenue définitive. Dès le 1.1.55, la suppression partielle des lignes marchandises entraîne une diminution du réseau ferré de 5,83 km. La suppression totale des lignes marchandises dès le 31.12.55 diminue encore de 0,74 km le réseau CGTE.

E R (d'après les rapports de
gestion 1934 - 1955)

Düwag (...à l'âme)



SANS LEGENDE....

POTINS D'ICI ET D'AILLEURS

GENEVE



ACTUALITE DES T.P.G. (décembre 1977-février 1978)

- A l'occasion des cérémonies du 375ème anniversaire de l'Escalade, le trafic des TPG a subi quelques perturbations dans le centre-ville, du vendredi 9 au dimanche 11 décembre.

Vendredi 9.12 : à l'occasion de la cérémonie qui se déroulait à la place Neuve, les lignes 12 et 3-33 ont été interrompue de 1730 à 2000 heures.

Sur la ligne 12, la circulation des tramways était interrompue entre Rive et le Rond-Point de Plainpalais. Des autobus Saurer/Leyland (série 201-231) assurent la liaison entre Rive et le Rond-Point par le boulevard Jacques-Dalcroze. Les convois ferroviaires en provenance de Moillesulaz étaient retournés sur le triangle de la station de Rive, alors que ceux en provenance de Carouge ont emprunté pour la première fois les voies de la rue de Saussure pour retourner sur Carouge, et ceci EN TRACTION DIESEL ! Nous nous expliquons : si les travaux de voies étaient terminés à la rue de Saussure, les services de la ligne aérienne n'avaient pas encore eu le temps d'équiper ce tronçon. Le tracteur routier Berliet No 20 fut mobilisé : il s'attelait aux compositions à la rue du Conseil-Général et les tractait (pantographe baissé) jusqu'au boulevard Georges Favon où les motrices retrouvaient la caténaire déjà existante ! Les premières compositions à utiliser la rue de Saussure furent : Be 4/4 720 + B 315, 714 + 312, 728 + 323 et 727 + 330.

Sur la ligne 3-33, les trolleybus en provenance du Petit-Saconnex et de l'Aéroport étaient limités à la place Bel-Air. Entre ce point et Champel, des autobus FBW (série 101-129) assuraient le service par le boulevard Georges Favon, l'avenue du Mail, le boulevard du Pont d'Arve et Claparède dans un sens, Claparède, le boulevard des Philosophes, le Rond-Point de Plainpalais et le boulevard Georges Favon dans l'autre sens.

Sans les monstres embouteillages causés par les véhicules privés qui voyaient leurs itinéraires habituels barrés,

les véhicules des TPG auraient certainement pu mieux assurer leurs services. Les usagers firent cependant preuve de compréhension patriotique face à l'un des plus beaux chaos de la circulation que l'on ait pu voir à Genève depuis fort longtemps !

Samedi 10.12 : Divers cortèges organisés au centre de la ville ont causé quelques perturbations mineures sur les horaires des lignes touchant le centre.

Dimanche 11.12 : Le cortège historique de l'Escalade traversant le centre de la ville au crépuscule a entraîné, comme chaque année, l'interruption des lignes 2-22, 3-33, 7 et 12 entre 1700 et 1830 heures :

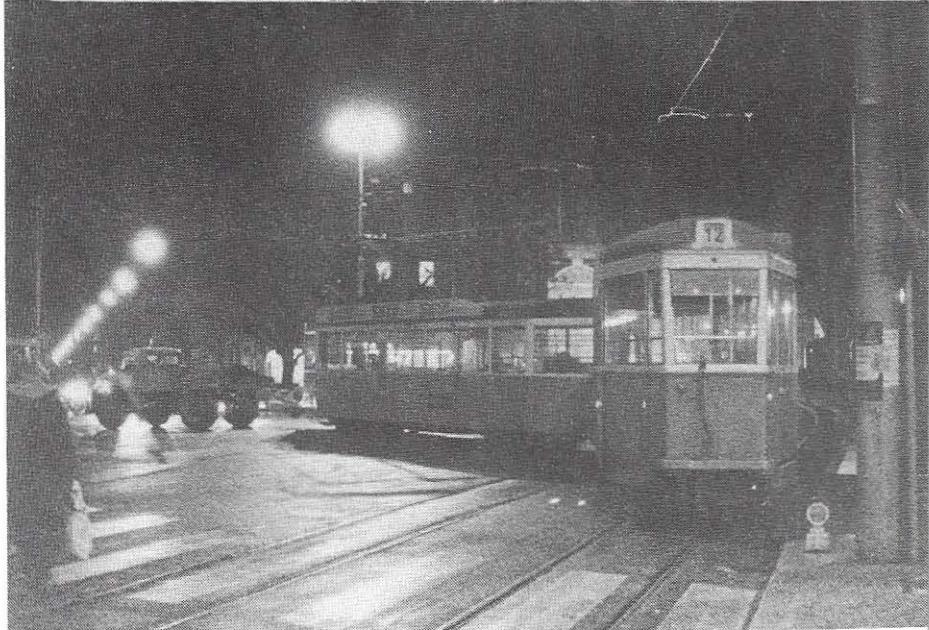
- entre Bel-Air et Rive pour les lignes 2-22 et 12
- entre la place Neuve et Cornavin pour les lignes 3-33
- entre la place Isaac-Mercier et Bel-Air pour la ligne 7.

Les lignes 4-44 et 5 ont été déviées :

- entre Bel-Air et Cornavin pour les lignes 4-44
- entre Rive et Cornavin pour la ligne 5.

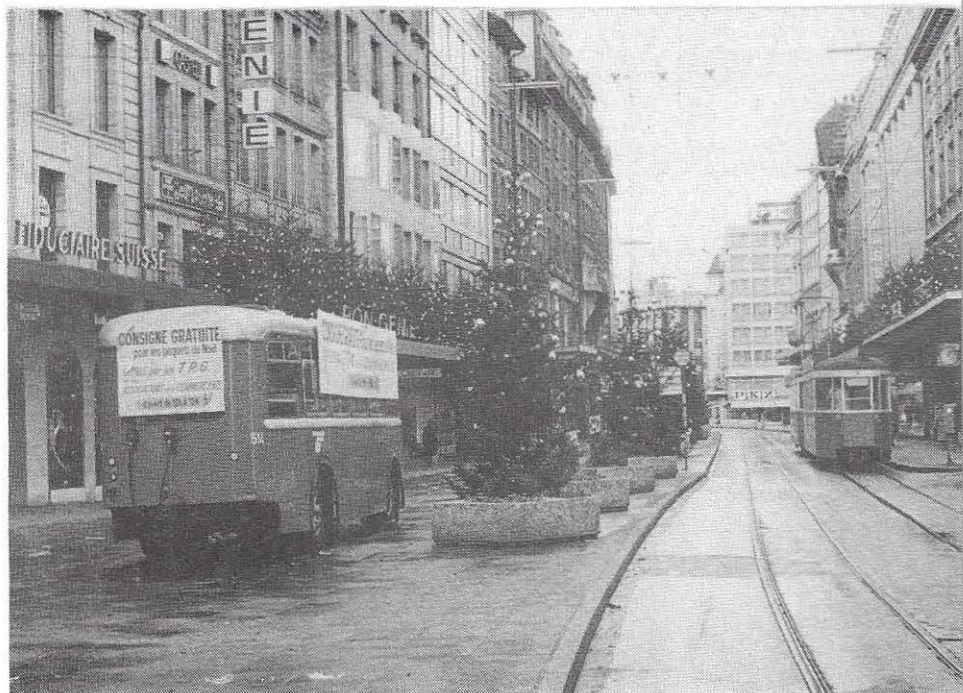
Contrairement à vendredi 9, les convois de la ligne 12 ont été rebroussés au Rond-Point de Plainpalais sur l'ancien triangle, la "traction Diesel" ayant été laissée au repos ! C'était ainsi vraisemblablement la dernière fois que des "grandes manoeuvres" avaient lieu sur le fameux triangle.

- Malgré l'absence du traditionnel "Tram de Noël" (pour des motifs que notre Comité est en train de discuter), l'AGMT organisait pour ses membres la non-moins traditionnelle course nocturne de Noël le lundi 19 décembre. La 67, décorée intérieurement pour la circonstance avait été transformée en voiture-buffet. Hélas pour le wattman, il était condamné au jus d'orange !
- Depuis le début décembre, et jusqu'au 24, les TPG mettaient à disposition de la clientèle des magasins du centre-ville une consigne gratuite au Molard. A l'instar de ce que font depuis plusieurs années les tramways zurichois durant la période précédent Noël, la remorque routière 514 avait été équipée de rayons en bois et d'un petit guichet sur la plateforme arrière.
- La pose de la caténaire de la rue de Saussure était achevée le 23 décembre.
- Le dimanche matin 29 janvier, circulation de service de la motrice Be 4/4 67 qui utilise encore une fois le triangle de Plainpalais.
- Alors que depuis plusieurs hivers la neige faisait défaut à Genève, elle est venue cette année à plusieurs reprises désorganiser la circulation, et par voie de conséquence le trafic des TPG. Première constatation : les véhicules articulés de la nouvelle génération (autobus et trolleybus FBW) sont allergiques aux chaussées enneigées et verglacées, d'autant plus que les véhicules des TPG ne sont pas équipés (par mesure d'économie ?) de pneus neige. Consé-



EN HAUT : Première utilisation, en traction Diesel, de la boucle de la rue de Saussure, le vendredi 9 décembre 1977.
(photo A. KNOERR)

EN BAS : Remorque routière 514 mutée en consigne à paquets durant la période précédant Noël, à l'arrêt du Molard. 25.12.77.
(photo E. RAHM)





quence immédiate : ces nouveaux véhicules doivent être retirés du service aussi longtemps que les chaussées sont recouvertes de neige. On recourt de ce fait, autant que faire se peut, à tous les véhicules disponibles à deux essieux. C'est ainsi que vendredi 10 février, on pouvait emprunter sur la ligne de trolleybus 2-22 des trolleybus articulés unifiés (série 601-621), des trolleybus normalisés (série 821-835), des trolleybus 200 CV (série 861-878), et même des autobus Diwabus (série 971-996) ! Les lignes 9 et X étaient également exploitées avec des autobus à deux essieux. Cette situation se prolongea encore samedi 11 et dimanche 12 février.

Jeudi 16 février, la neige recouvrait à nouveau l'agglomération genevoise et les habitués de la ligne 2-22 eurent à nouveau la surprise de ne voir que des trolleybus normalisés et des 200 CV. La capacité laissait bien sûr à désirer, à un moment où de nombreux voyageurs occasionnels (automobilistes prudents et cyclomotoristes, voir piétons) venaient renforcer les effectifs des clients des transports publics !

On peut se permettre de se demander quelles seront les solutions de secours lorsque la majorité du parc des TPG sera constitué de véhicules articulés !

- Dimanche 26 février les citoyens genevois ont accepté la construction du parking souterrain de la place Cornavin, avec création d'une galerie marchande et réorganisation des arrêts des transports publics.

* * * * *

PETITE HISTOIRE MECANIQUE DE CINQ TRAMS D'OCCASION...

Nos "chères" motrices Düwag faisant parler d'elles, nous ne manquons pas de vous relater tout d'abord un article paru dans la Tribune de Genève du 7 janvier 1978 sous les initiales J.C.M., puis la réponse du Conseil d'Etat à une question écrite de M. René Longet, député.

"Puisque nous avons décidé de conserver une ligne de tram entre Moillesulaz et Carouge, il faut bien acheter des trams pour les mettre dessus. D'autant plus que la ligne ferrée, après avoir été décriée au cours des folles années de haute conjoncture, semble maintenant rentrer en grâce.

Nos TPG -Transports publics genevois- avaient donc chercher à acheter des motrices articulées. L'occasion se présenta à Aix-la-Chapelle, où le réseau de trams était bradé. Une délégation alla examiner cinq motrices, qui furent trouvées silencieuses, faciles à conduire et d'un caractère suffisamment souple pour s'adapter à Genève.

La facture fut de 1.274.000 francs tout compris, même la douane. C'est à dire qu'on paya pour 5 motrices d'occasion ce qu'on paie généralement pour une motrice neuve. On avait décidé que quatre de ces motrices seraient mises en service, tandis que la cinquième serait immolée sur l'autel des pièces détachées pour permettre de réparer ses soeurs.

Et voilà. Tout cela se passait dès 1972, date d'achat, en passant par 1975, date de livraison. Et en 1977, un député s'inquiétait de n'avoir presque jamais vu ces trams en marche.

Les TPG expliquent leurs espoirs et leurs déboires. On souhaitait une prolongation de la ligne 12 jusqu'à Plan-les-Ouates, et ce prolongement est renvoyé aux calendes carougeoises, on voulait faire plaisir aux usagers du tram en établissant une navette entre la place des Augustins et la gare des Eaux-Vives et le public a boudé. Dans les deux cas, on comptait employer les trams d'occasion d'Aix-la-Chapelle.

Et du côté des trams, mécomptes aussi. Les TPG admettent pudiquement que "certaines difficultés d'ordre technique ont dû être surmontées". Cela doit représenter un nombre considérable de jurons émis par des pauvres types coincés sous des mécaniques rétives.

La bonne affaire aura fini par coûter cher. Il semble que trois des motrices pourraient rendre actuellement quelques services. Mais aux TPG, on s'est bien juré de ne plus acheter que du matériel neuf, à l'avenir. Et le Conseil d'Etat a hoché la tête en signe d'acquiescement."

Voici maintenant le texte officiel de la question écrite de M. René Longet, député au Grand Conseil :

"Véhicules des Transports publics genevois - Au printemps 1975, les TPG recevaient livraison de cinq tramways articulés achetés d'occasion, pour le prix d'un million de francs, à un réseau allemand. Une année après leur livraison, ayant subi une adaptation technique, trois véhicules étaient mis en service (nos 795, 797 et 798). Peu de temps après, la motrice no 795 tomba en panne, et cela définitivement (avril 1976). Les deux autres circulent encore, mais relativement peu. Quant aux deux autres véhicules, le no 796 se trouve démonté depuis mai 1975 et le no 799 n'a, semble-t-il, pas encore fait l'objet d'aucun travail de transformation. On peut donc considérer que cette opération, placée sous le signe de l'économie, se révèle finalement assez coûteuse, d'autant plus que ce matériel, pour être moins bruyant que nos trams genevois, est de bien moindre capacité (150 passagers, alors que les convois actuels en transportent 220).

Le Conseil d'Etat peut-il nous indiquer pourquoi ces véhicules ne circulent pas (ou peu) et ce qu'en comptent faire les Transports publics genevois ? D'autre part, peut-il nous assurer que, devant son refus du plan de développement des Transports publics genevois, ceux-ci ne seront pas contraints d'acquérir à nouveau du matériel d'occasion ?"

Le 23 novembre 1977, le Conseil d'Etat donnait la réponse suivante :

"Le programme d'extension et de modernisation de la Compagnie genevoise des tramways électriques (CGTE) pour la période 1972-1976 avait prévu, entre autres objets, le prolongement de la ligne 12 jusqu'à Plan-les-Ouates et l'achat de sept convois ferroviaires. En 1972, la CGTE apprenait la liquidation du réseau de tramways d'Aix-la-Chapelle, où des chefs techniques et des wattmen se rendirent pour examiner en particulier les cinq motrices articulées qui paraiss-

saient intéressantes. L'avis exprimé fut que ces véhicules étaient silencieux, aisés à piloter, en bon état et adaptables sans grandes difficultés au réseau genevois.

L'achat des cinq motrices articulées les plus modernes d'Aix-la-Chapelle (année de construction 1958) a été décidé par le conseil d'administration le 14 juin 1973, étant entendu que cette acquisition remplacerait celle des sept convois ferroviaires initialement proposés. Cela devait permettre de répondre aux préoccupations suivantes :

- être prêt à desservir, en temps opportun, la prolongation de la ligne 12 jusqu'à Plan-les-Ouates (environ 1.800 mètres)
- renforcer la ligne 12 et création éventuelle de services de navette place des Augustins - Gare des Eaux-Vives
- faire des expériences pratiques en vue du renouvellement des motrices achetées en 1950
- pouvoir démontrer qu'il est possible d'exploiter du matériel ferroviaire peu bruyant.

Le coût de ces véhicules, y compris les révisions, transport et douane, s'est élevé à Fr 1.274.000.--, soit à un montant inférieur à celui qui doit être déboursé aujourd'hui pour l'achat d'une seule motrice neuve.

Il avait été admis d'emblée que, compte tenu du manque de pièces de réserve, seules quatre motrices seraient utilisables dans le meilleur des cas.

La révision et l'adaptation des carrosseries ont été confiées à Schindler Wagons, à Pratteln. La révision de l'équipement électrique s'est faite et se fait encore dans les ateliers des Transports publics genevois. Ces derniers travaux sont effectués selon les possibilités, priorité ayant été accordée à la réception et à la mise en service de deux séries de trolleybus et d'autobus articulés (47 véhicules) livrés à la même époque. Par ailleurs, certaines difficultés d'ordre technique ont dû être surmontées, plus particulièrement au niveau des freins, des moteurs et des organes de prise de courant.

Pour ces motifs, les motrices articulées ont relativement peu roulé jusqu'à maintenant. Avec la mise en service d'un véhicule, le 20 octobre 1977, l'exploitation dispose à nouveau de trois motrices. La quatrième sera probablement disponible en été 1978.

Le prolongement de la ligne 12 jusqu'à Plan-les-Ouates étant différé et les essais de la navette place des Augustins - Gare des Eaux-Vives n'ayant rencontré que peu de succès, ce matériel est affecté uniquement au renforcement de la cadence de la ligne et il est par ailleurs apprécié, notamment le dimanche et le soir, lorsque le service s'effectue sans remorque.

Quant à procéder à de nouvelles acquisitions de matériel ferroviaire d'occasion, le conseil d'administration des Transports publics genevois a clairement laissé entendre que le renouvellement des motrices de la ligne 12 sera opéré avec du matériel neuf, ce que le Conseil d'Etat approuve.

D'autre part, il n'est pas exact de prétendre que le Conseil d'Etat a refusé le plan de développement des Transports publics genevois, ce dernier étant à l'étude présentement et il fera l'objet de propositions au Grand Conseil, car l'Etat de Genève devra contribuer, dans une mesure et dans un temps qui seront ultérieurement appréciés, aux coûts du plan d'extension et de modernisation présenté pour les années futures."

Le Conseil d'Etat a ainsi eu le "fair play" de décrire au mieux l'histoire mouvementée des motrices 795-799, et d'expliquer les gros problèmes qu'ont rencontrés les TPG sur ces véhicules. Une phrase nous étonne cependant, c'est que l'on ait, d'après le Conseil d'Etat, admis d'emblée que "seules quatre motrices seraient utilisables dans le meilleur des cas". Pourquoi n'a-t-on par conséquent pas adapté seuls les quatre véhicules appelés à circuler ? Tous les travaux de révision (réfection de la caisse, nouvelle peinture, renouvellement des sièges intérieurs, nouveaux attelages, etc...) effectués sur un véhicule destiné à être "cannibalisé" semblent un luxe évitable, ou une erreur de planification...

* * * * *

LE TRAFIC DES T P G EN JANVIER 1978

	Km. Trains parcourus par les convois	Voyageurs transportés	Recettes voyageurs
Année 1977.	10.428.829	71.507.000	41.402.164,—
janvier 1977	881.565	5.932.000	3.342.923,—
janvier 1978	897.527	6.048.000	3.405.071,—

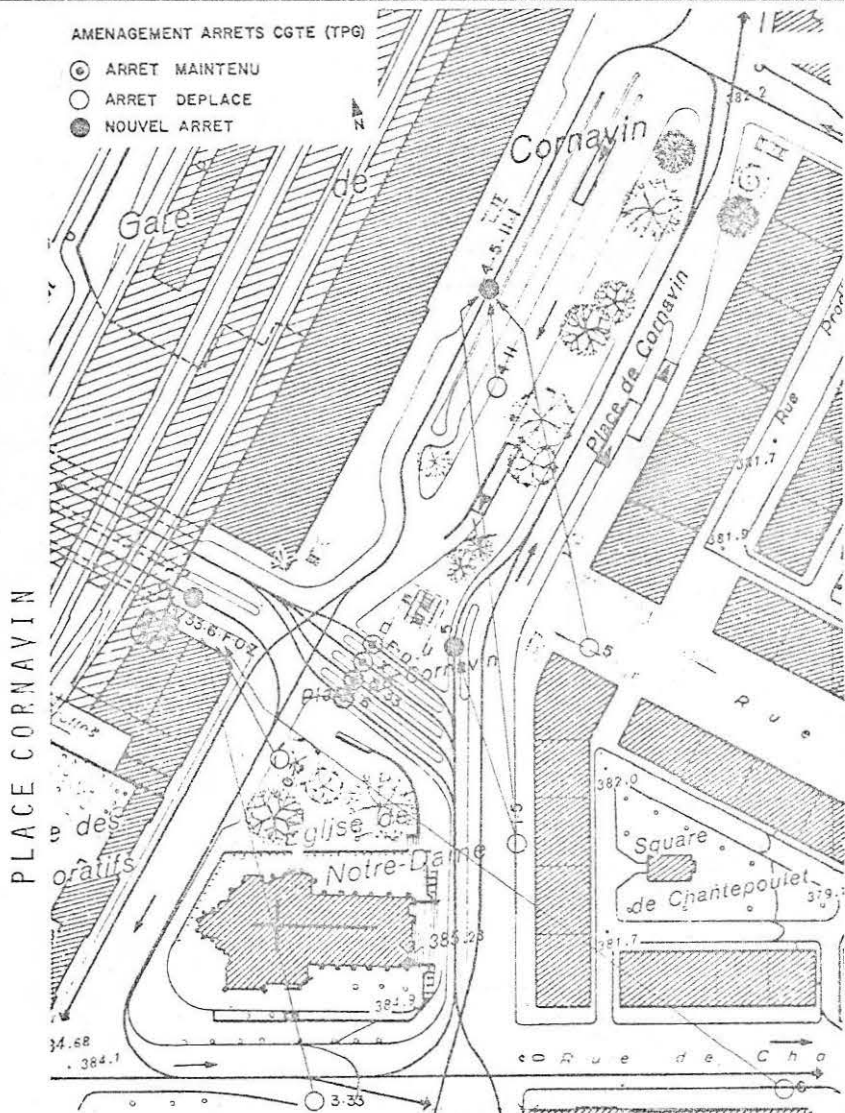
* * * * *

PREMIER ESSAI DE "PARK AND RIDE" A GENEVE

Cette année, 5000 véhicules de plus circulent à Genève, et la plupart viennent s'additionner aux embouteillages du centre-ville, à la limite de la saturation. Au vu de cette situation. Au vu de cette situation, la Fondation pour la construction et l'exploitation de parcs de stationnement a cherché une solution, qui peut à l'heure actuelle n'être que partielle et expérimentale, mais qui n'en présente pas moins un certain intérêt.

Les auteurs de ce projet, auxquels se sont associés les TPG, le conseil de direction de Balxert et Manpower, fondent de grands espoirs dans cette proposition faite aux automobilistes de la rive droite. La nouvelle formule, qui est entrée en vigueur le 1er janvier 1978, se nomme "P + R" ou "Park and Ride", c'est à dire "Parking + Transports publics". Il s'agit donc de parquer sa voiture dans le garage de Balxert et d'emprunter ensuite le bus X ou le trolleybus

☒ ARRET MAINTENU
☐ ARRET DEPLACÉ
☐ NOUVEL ARRET



On assiste à un intéressant regroupement des arrêts à proximité immédiate de la gare, encore que l'on impose au bus No 1 un important détour.

Nous aurons certainement l'occasion de revenir sur ce projet lors de la présentation des plans définitifs.

Automobilistes en
provenance de:
MEYRIN
AEROPORT
FERNEY
AUTOROUTE
ST.GENIS

BUS arrêt 33
Av. du Pailly
direction ville

Accès voitures

BUS

Cité de l'Avanchet

Balexert

BUS arrêt X
Centre Comm. Balexert
direction ville

Automobilistes en
provenance de
CHATELAINÉ



Park and Ride
balexert

Servette-école

GENEVE
centre ville

Cornavin

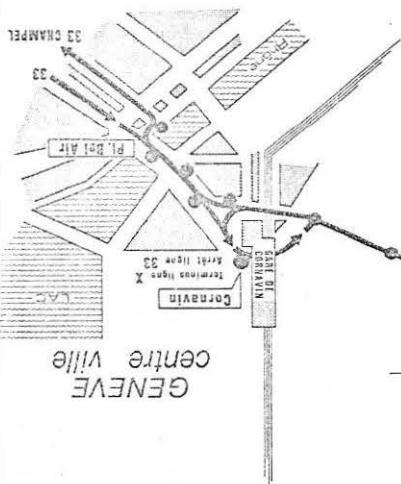
Terminus ligne X
Arrêt ligne 33

Pl. Bol-Air

33
33 CHAMPEL

4.11.1977. B.A.4.

4.11.1977. B.A.4.



GENEVE
centre ville

Accès voitures

BUS

Park and Ride
balexert



Automobilistes en
provenance de
CHATELAINÉ

BUS arrêt X
Centre Comm. Balexert
direction ville

Route de Meyrin

Av. Louis-César

Bolexert

ENTREE

Av. du Pailly

BUS arrêt 33
direction ville

Av. du Pailly

BUS arrêt 33

Automobilistes en
provenance de:
MEYRIN
AEROPORT
FERNEY
AUTOROUTE
ST.GENIS

Cité de l'Avanchet

33 en direction du centre-ville. Un trajet bien desservi par les TPG et qui ne dure que 10 minutes avec l'avantage de ne pas avoir à chercher longuement une place de parking là où elles sont rares, et d'éviter les contraventions éventuelles.

Le parking de Balexert a été choisi pour cette expérience parce qu'il répond aux conditions énoncées à la suite de l'étude faite par la Fondation pour la construction et l'exploitation de parcs de stationnement, "L'automobile, le stationnement et les transports en commun", à savoir :

- être situé sur un axe important de pénétration
- être relié à une ligne régulière à haute fréquence des transports en commun
- être à proximité d'une tête de ligne afin d'offrir le maximum de places assises
- mettre à disposition des usagers divers services tels que poste, banque, tabacs, journaux, fleurs, etc...
- procurer des titres de transport combinés avec la taxe de parage ne devant pas excéder le coût d'exploitation de la voiture pour un même parcours.

Situé sur deux axes importants de pénétration (route de Meyrin et avenue Louis Casaï), Balexert est desservi par deux lignes TPG, le bus X et le trolleybus 33, renforcées aux heures de pointe par des "accélérés" reliant la place Bel-Air à Avanchet-Centre. De plus, ce parking permet une expérience intéressante sans qu'il soit nécessaire d'investir des sommes importantes.

Les personnes intéressées par cette nouvelle formule, en particulier celles venant de Meyrin, de l'Aéroport, de Ferney, de Saint-Genis de l'autoroute, de Châtelaine et de toutes les régions avoisinantes pourront se procurer soit un abonnement mensuel, soit une carte journalière. Le premier coûtera Fr 55.--, soit Fr 5.-- de plus que l'abonnement mensuel du réseau urbain des TPG. Il s'agit d'une carte personnelle en celluloïd valable en même temps pour le parking de Balexert et les TPG. La carte journalière, qui remplit également les deux usages, coûtera Fr 4.--, soit le même prix que celle des TPG valable sur le réseau entier. Ces abonnements sont délivrés exclusivement au stand Manpower de Balexert.

Ces efforts de la fondation pour la construction et l'exploitation de parcs de stationnement sont louables et l'on peut se féliciter que l'on tente enfin de libérer le centre-ville du trafic pendulaire, afin de rendre d'une part la vie et les activités plus agréables dans le centre, et de permettre d'autre part une circulation plus facile aux usagers contraints d'utiliser un véhicule privé pour leurs activités professionnelles.

Cependant, l'exemple décevant du parking de la place des Nations, mis gratuitement à disposition des usagers des TPG ces dernières années durant le mois de décembre, où seuls quelques dizaines d'automobilistes avaient stationné, démontre déjà, et Balexert le confirmera certainement, que le Genevois et le banlieusard ne sont pas encore des adeptes du "P + R".

En effet, tant que le stationnement payant dans le centre ne sera pas plus onéreux, et aussi longtemps que l'automobiliste ne pourra pas disposer, lorsqu'il quitte son véhicule privé, d'un moyen de transport public rapide et fréquent pour se rendre dans le centre, toute tentative de dissuasion sera vouée à l'échec.

Bien que le "P + R" de Balexert soit desservi par trois lignes TPG, le trajet vers le centre est trop sujet aux embouteillages, les arrêts sont trop nombreux (ce qui ralentit encore la vitesse commerciale déjà bien faible), les véhicules, bien qu'articulés sont en général bondés aux heures de pointe. Bien des inconvénients pour un automobiliste qui n'est pas un adepte des transports publics... Si un jour un tramway moderne, indépendant de la circulation privée, donc rapide, à grande capacité, donc confortable, et fréquent était construit, on pourrait certainement attirer enfin les automobilistes pour un trajet final qui serait cette fois un gain de temps. Ce n'est hélas pas demain la veille...!

* * * * *

PASSAGE PIETONS DEVANT LE BUS

Certains se sont étonnés que des passages de sécurité soient placés devant la zone d'arrêt des véhicules sur pneus des TPG.

Un passage pour piétons est -en règle générale- situé à l'angle d'une rue, d'un débouché, soit dans le prolongement logique du cheminement du piéton sur le trottoir. Dans ce cas l'arrêt TPG -qui doit être placé le plus près possible d'un passage piétons- ne peut pas être déplacé de l'autre côté de la rue transversale, afin d'avoir le passage derrière lui. Reculer le passage équivaldrait à ce qu'il ne soit pas utilisé par les piétons en général et les usagers des TPG en particulier.

Précédant le passage, une ligne jaune de 10 m interdit l'arrêt et le parage. Ceci est également valable pour les arrêts TPG. Donc, le passage n'est pas directement devant le bus. Les usagers pouvant descendre à l'avant ou à l'arrière d'un bus, le danger couru en s'élançant sur la chaussée n'est pas diminué si le passage est devant ou derrière le véhicule lourd. Car, vous l'aurez constaté, la plupart des usagers contournent le bus par le chemin le plus court !

Un avantage du passage piétons à l'avant du bus est qu'il permet au conducteur d'attendre une personne âgée ou handicapée, alors que le chauffeur ne distinguera pas très bien ce qui se passe sur un passage situé à l'arrière. En résumé, la règle qui préside au marquage d'un passage est basée sur la logique et la topographie des lieux. Pour utiliser un passage pour piétons, il faut tomber dessus !

(Touring 2/78)

* * * * *



La neige à Genève ! Alors que le tram No 12 restait insensible au duvet blanc, sinon par les embouteillages causés par les véhicules privés (EN HAUT, sur le site propre de Thônex), les trolleybus articulés FBW de la ligne 2/22 devaient rester au dépôt ! (EN BAS, trolleybus normalisé à Bernex).

(photos E. RAHM)



HORAIRE DE LA LIGNE D'AUTOBUS 9-99

Un député au Grand Conseil, M. J.-P. Maître, a posé une question écrite au sujet de l'horaire de la ligne 9-99 des TPG :

"Le nouvel horaire des bus circulant sur la ligne 9-99 est entré en vigueur le 25 septembre 1977. On constate que sur le trajet de retour, soit Hermance - Rive, les véhicules des TPG partent d'Hermance à 1305 h et passent à Collonge à 1319 h, soit bien plus tôt que les heures pratiquées en été. De nombreuses personnes, ne disposant pas d'un véhicule privé, avaient pris l'habitude, compte tenu du caractère relativement bref du trajet, de rejoindre leur famille pour le repas de midi. Les nouveaux horaires ne leur permettent plus de le faire, ce qui est regrettable.

Le Conseil d'Etat ne peut-il pas, dès lors, de toute urgence, inviter les TPG à rétablir sur cette ligne un horaire compatible avec les souhaits légitimes de bien des habitants de cette région de rentrer chez eux entre midi et 14 heures ?"

Le Conseil d'Etat donne la réponse suivante le 16 novembre 1977 :

"Le nouvel horaire des TPG, valable dès le 25 septembre 1977, a été mis à l'enquête publique en janvier 1977, par l'envoi des projets aux autorités communales, notamment, après avoir fait l'objet d'annonces dans la presse quotidienne et dans la Feuille d'avis officielle.

Les adaptations qui sont apportées ont pour but de satisfaire les usagers dans leur majorité, tout en respectant au mieux les temps de parcours imposés par l'évolution du trafic. C'est une synthèse des constatations relevées dans l'exploitation et il est tenu compte, dans toute la mesure du possible, des suggestions ou propositions présentées à l'occasion de cette mise à l'enquête. L'horaire de la ligne 9-99 a été particulièrement sujet à des remarques, mais aucune de celles-ci n'a été formulée quant au départ avancé à 1305 h de la course qui quittait auparavant Hermance à 1312 h, avec passage à Collonge à 1319 h au lieu de 1328 h, et arrivée à Rive à 1340 h au lieu de 1344 h.

La motivation de ce changement est la suivante :

- l'horaire ne correspondait plus à la réalité et, fréquemment, l'autobus n'atteignait pas la station de Rive à l'heure prévue. Cette situation fâcheuse était la source de nombreuses réclamations d'usagers qui arrivaient en retard à leur travail.
- les élèves fréquentant le collège Calvin ne pouvaient être à l'heure en classe à 1345 h, de par l'arrivée à Rive à 1344 h.
- à la requête des riverains, l'autobus effectue maintenant tous les arrêts "sur demande" entre Vésenaz et Rive, alors que précédemment la course se faisait en service accéléré, ce qui écourtait en moyenne de deux minutes la durée du parcours.
- enfin, il s'est avéré nécessaire d'adapter les temps intermédiaires de parcours pour des raisons de trafic.

L'inconvénient qui peut résulter de ce départ avancé n'a pas échappé à la direction des TPG. Pour tenter d'y remédier dans une certaine mesure, une compensation a été accordée en avançant également de cinq minutes, au départ de Rive, la course de 1200 h en direction d'Hermance.

En conséquence, il est constaté que les TPG ont tenu compte de tous les éléments d'appréciation pour établir le nouvel horaire et qu'ils continuent à suivre attentivement l'évolution de l'exploitation des lignes. Dans ces conditions, conscient que, dans le cadre des transports en commun, qui sont avant tout des transports de masse, il ne peut guère être donné satisfaction à tous les usagers, mais seulement à la majorité de ceux-ci, le Conseil d'Etat confirme l'horaire de la ligne 9-99 entré en vigueur le 25 septembre 1977.

* * * * *

PETITS BUS POUR SILLONNER LA CHAMPAGNE

La Tribune de Genève du 24 janvier 1978 se faisait l'écho de certains usagers des TPG domiciliés dans le sud du canton.

Les localités de la Champagne genevoise sont très disséminées. Cela pose un problème pour les transports en commun. Les bus y sont rares et peu remplis, ce qui ne veut pas dire qu'ils soient dédaignés. Mais il n'y a pas d'arrêt où l'on puisse espérer faire le plein des véhicules.

Des petits bus, qui sillonnent plus fréquemment la Champagne et qui les amèneraient sur la "grande ligne" (à Bernex ou à Onex), feraient mieux l'affaire des usagers des villages et hameaux répartis dans ce vaste secteur du canton.

Nous ne connaissons pas la prise de position des TPG, mais nous nous permettons déjà de préciser que si l'idée émise est louable, il ne faut pas oublier que dans une exploitation de transports publics, le personnel représente la charge la plus importante, alors que la grandeur du véhicule a une incidence beaucoup plus faible sur les charges. D'autre part, l'utilisation de petits véhicules aux heures creuses impliquerait le changement du véhicule aux heures de pointe, ce qui compliquerait considérablement l'exploitation.

* * * * *

RÉGION FRANCO-GENEVOISE ET TRANSPORTS PUBLICS

Un questionnaire distribué voici quelques années aux postes de douane à plus de 24'000 frontaliers, et rempli par près de 15'000 personnes montre que la plupart des frontaliers préféreraient se servir des transports publics pour leurs déplacements professionnels, mais qu'il n'en existe pas sur les itinéraires et avec les horaires qui sont ceux des frontaliers. Pourtant, ces dé-

placements habitat-travail n'ont rien d'individuels. Le développement de services de transports publics non seulement épargnerait à de nombreux travailleurs l'usage de leur voiture, mais correspondrait aussi à une rationalité économique bien comprise. En effet, l'élargissement de nos routes pénétrantes financées par les contribuables genevois est largement fonction du trafic pendulaire frontalier.

Dans le cadre d'une interpellation développée l'automne dernier au Grand Conseil, le député René Longet a soumis un certain nombre de suggestion au Conseil d'Etat :

- il est nécessaire de prolonger diverses lignes des TPG sur territoire français. Alors que le rapport fait des propositions concernant une dizaine de lignes, seules quelques suggestions ont été retenues par les TPG. Il faut pourtant développer les services des transports publics en direction de la clientèle potentielle révélée par l'enquête. Le Conseil d'Etat se contente-t'il de ce que les TPG sont prêts à faire, ou va-t'il aller plus loin ?
- comment le plan global des transports actuellement à l'étude intègre-t'il la dimension régionale ?
- il faut créer de nouvelles lignes sur territoire français, avec un nombre d'arrêts suffisants sur leur parcours, et pénétrant au centre de notre canton. Certaines réalisations ont déjà eu lieu, mais c'est insuffisant. Le réseau français doit être développé, les dessertes moins importantes pouvant être prises en charge par des cars d'entreprises, ou interentreprises. La coordination entre les lignes françaises et les TPG pourrait être améliorée : les terminus sont souvent éloignés les uns des autres. Il n'existe pas d'horaire régional, ni billets, ni abonnements trans-frontaliers. Comment le Conseil d'Etat pense-t'il améliorer cette situation ?
- il existe dans la région un réseau ferroviaire qui, sans être implanté de la manière la plus idéale pour le trafic frontalier, devrait être revalorisé. Concernant la ligne Bellegarde - Cornavin, on pourrait prolonger les omnibus de La Plaine jusqu'à Bellegarde, et effectuer le contrôle douanier dans le train au lieu de faire perdre du temps à l'arrivée à Cornavin. En attendant le raccordement La Praille - Les Eaux-Vives, il pourrait être utile d'améliorer les services à partir de cette deuxième gare de Genève, d'où il n'y aucune course directe pour Annecy, Evian ou Bellegarde, et d'où, pour des distances aussi courtes, il faut actuellement changer jusqu'à trois fois de train.
- Les relations rail-route sont mal conçues : la gare d'Annessmass pourrait être le terminus de toute une série de cars français provenant de localités que le chemin de fer ne dessert pas, sans parler d'une réactivation de la ligne Evian - St Gingolph, qui pourrait améliorer notablement les communications avec le Valais. Quelles sont les propositions du Conseil d'Etat quant à une revalorisation du réseau ferré régional ?

A l'heure actuelle, le Conseil d'Etat étudie les réponses à ces questions relatives à la politique des transports régionaux du bassin genevois.

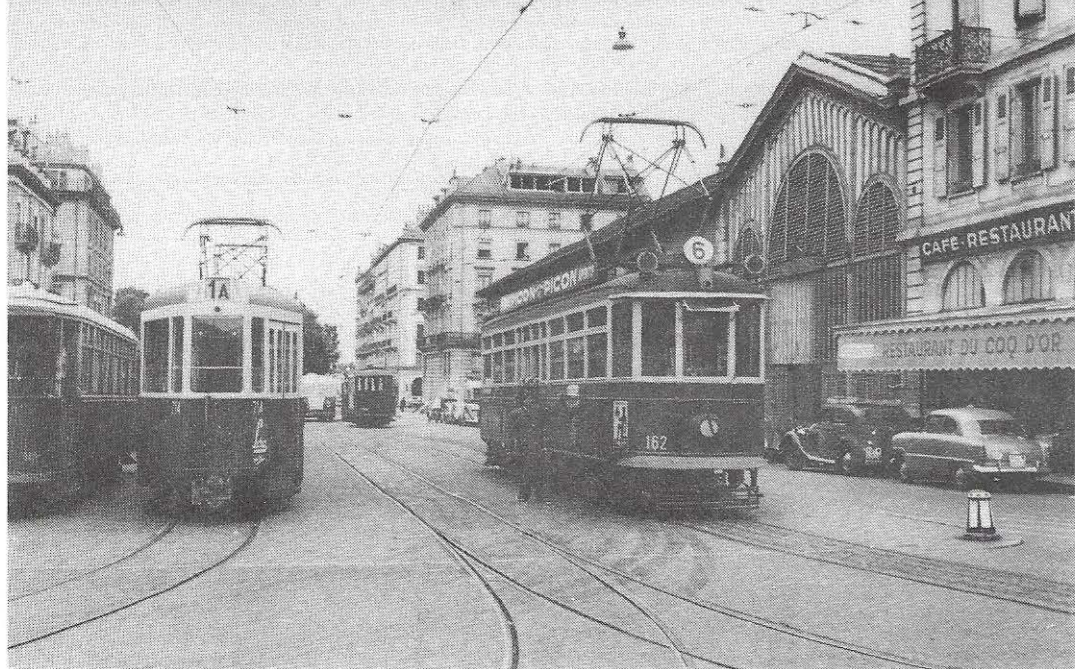
IMPLANTATION DU NOUVEAU DÉPÔT DES TRAMWAYS

L'implantation du futur dépôt des tramways ne cause pas seulement des soucis aux TPG, mais semble-t'il également aux édiles carougeois ! A en croire les communiqués de presse, la ligne d'accès au nouveau dépôt risque de "couper en deux" la cité sarde !

Dans La Suisse du 31 janvier 1978, on lit : " Dépôt des TPG dans le quartier des Noirettes ? - On entend dire avec insistance à Carouge que les TPG reviendraient très sérieusement à leur projet d'installer le dépôt des trams dans le quartier des Noirettes. On précise même que ce serait dans le triangle formé par l'ancienne rue de Lancy, la rue des Noirettes et la rue du Léopard que s'inscrirait la construction dont l'approbation dépendra en dernier ressort du Grand-Conseil. Les tramways seraient garés de plein-pied, bien entendu, alors qu'une centaine de bus seraient amenés par une rampe à un niveau surélevé. Carouge risque de devenir la seule commune genevoise à être traversée par deux voies ferrées (! - ndr). L'accès du dépôt des TPG ne se ferait pas par la route des Acacias, mais par la rue du Pont-Neuf, la rue de la Débridée (où se trouve provisoirement la Mairie), et le quartier des Pervenches".

Le 6 février 1978, La Suisse titre : "Les trams à Carouge, nouvelle menace pour la cité - Le projet d'installer le terminus (! - ndr) des trams aux Noirettes semblait avoir été enfoui dans les tiroirs. Il refait surface au grand dam des Carougeois qui estiment inutile d'augmenter les nuisances dans le secteur des Acacias. Ce projet prévoit la pose d'une nouvelle double voie ferrée du Pont-Neuf jusqu'aux Noirettes, par l'avenue de La Praille. Dans ce dernier secteur, une nouvelle "Jonction" serait construite avec ateliers, garages, dépôts et autres locaux nécessaires à une gare (! - ndr) de tramways. Gare qui serait certainement appelée à s'agrandir ou à être plus importante que le prévoyait le premier projet si on revient au moyen de locomotion que sont les trams. Il n'y aurait donc pas que les voitures de la ligne 12, mais encore celles des futures lignes réssuscitées (les opposants ont une vision d'avenir à long terme ! - ndr). Ce qui ne plaît absolument pas aux autorités ni à la population des quartiers jusqu'à maintenant à l'abri du bruit et autres nuisances. Hélas ! Carouge ne pourra que lancer un référendum, car ce projet est du ressort du Grand Conseil. Mais la sauvegarde de Carouge intéressera-t'elle les électeurs de la rive droite par exemple ? Une conférence de presse qu'on annonce prochaine, donnera des détails sur ce projet revenu à la surface. Et aussi sur l'abandon de celui qui prévoit le prolongement de la ligne 12 jusqu'à Plan-les-Ouates. Pourtant, tout était prêt. Les voitures avaient même déjà été achetées à Aix-la-Chapelle".

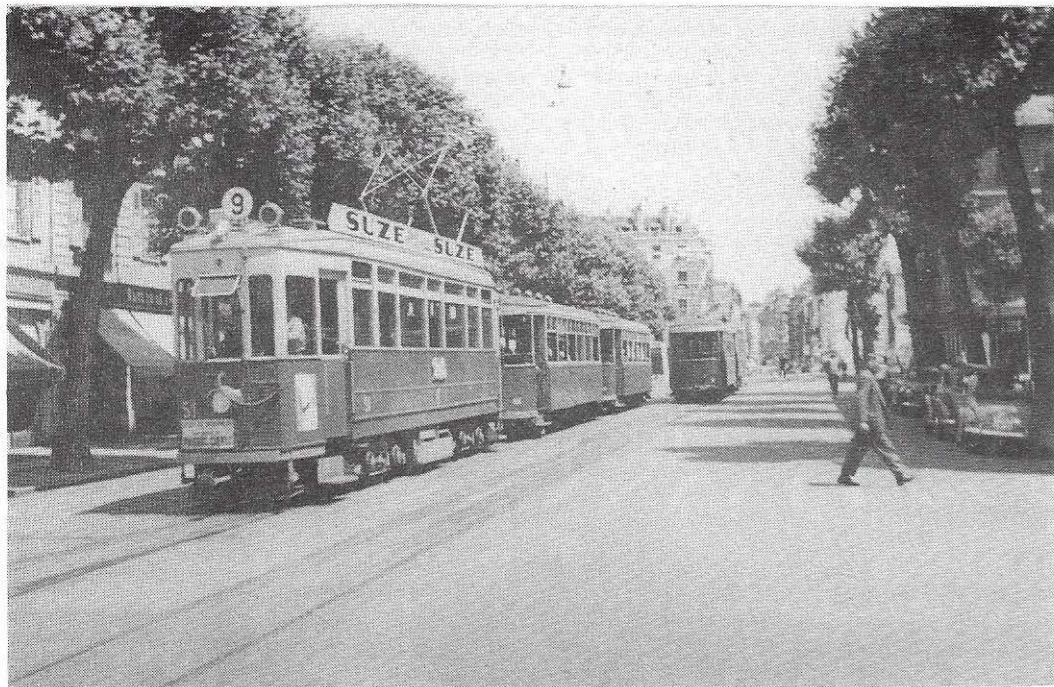
Enfin, le 6 mars 1978, La Suisse revient sur le sujet : "Les trams à Carouge, nouveau projet - Un projet prévoyait la construction d'un futur dépôt des trams sous le collège polyvalent Madame-de-Staël, au début de la route de Saint-Julien. Comme il aurait fallu construire une dalle extrêmement résistante pour supporter le bâtiment scolaire au dessus de ce dépôt. Ce projet coûteux fut abandonné. On chercha une autre solution. Les TPG songèrent alors à construire la gare des trams dans le secteur des Noirettes aux Acacias. Ce fut un tollé de la part des Carougeois qui veulent urbaniser ce quartier, d'une part, et qui rechignaient à voir une nouvelle voie ferrée entre le Pont-Neuf et les Noirettes par la nouvelle avenue de La Praille, d'autre part. Les doléances carou-



VIEUX CARTONS

EN HAUT : Station de Rive le 14.6.56, avec Be 2/4 162 pour Vernier et Be 4/4 714 en réserve. (ph. J. BAZIN)

EN BAS : Composition en provenance d'Hermance au Cours de Rive. 1952. (photo J. CHAPUIS)





geoises furent transmises à qui de droit. Opposition point négative, car un nouveau projet vient d'être présenté au Conseil d'Etat qui l'a confié au Service de l'aménagement du territoire. Il s'agirait de construire le futur dépôt sous la campagne Duvernay, tout près du futur collège de la fille de Necker. Ainsi on économiserait la dalle coûteuse. Sur la nouvelle dalle, qui serait le toit du dépôt, il n'y aurait guère qu'une faible couche de terre, rendue à la végétation. Le bâtiment n'enlaidirait absolument pas le site et les trams ne quitteraient pas les voies de la ligne 12 pour aller "dormir" aux Acacias. Ils n'auraient que quelques mètres à faire en direction de Plan-les-Ouates pour se réfugier sous la colline. Excellente idée. D'autant plus que le prolongement de la ligne jusqu'à Plan-les-Ouates, s'il est repoussé à l'an 2000, n'est pas totalement abandonné".

On sait que les TPG proposent au choix, dans leur plan décénal de modernisation 1978-1988, quatre emplacements : Jonction, Bachet-de-Pesay I, avenue de La Praille, Bachet-de-Pesay II). Pour le dépôt des véhicules ferroviaires, la solution de l'avenue de La Praille semble la plus judicieuse, tant du côté des coûts que de celui de l'exploitation. Affaire à suivre !

* * * * *

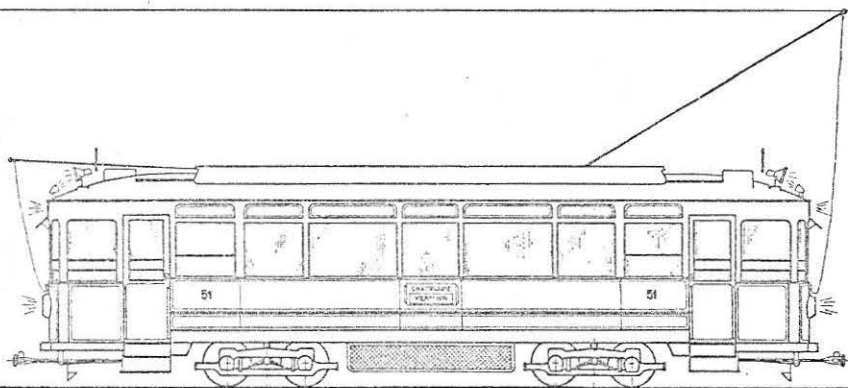
A GENEVE ET EN SUISSE, CHASSE A LA RESQUILLE !

A fin janvier 1978, une nouvelle campagne anti-fraude a débuté sur tous les réseaux suisses appliquant le "self-service". En effet, au cours de ces derniers mois, le resquillage dans les trams et bus de notre pays a augmenté de façon "alarmante". Si on en croit une statistique, c'est à Lausanne qu'il y a le plus grand nombre de resquilleurs (1,44 %). Suivent Bâle (1 %), Genève (0,98 %), Zurich (0,875 %), Lucerne (0,8 %) et Berne (0,56 %). Les entreprises de transports publics veulent prouver qu'elles ne considèrent plus la resquille comme un délit bénin. Un des buts de la campagne est d'autre part de rappeler que les resquilleurs se font pratiquement payer leur course par les autres voyageurs.

A Genève, les TPG précisent ce qui suit : "Bien que certaines villes de Suisse aient recours au contrôle des titres de transport par des agents en civil, ce qui est naturellement très efficace et permet en outre d'exercer une surveillance contre les déprédations commises (surtout par les écoliers) dans nos voitures, nous n'avons pas encore adopté ce système, même si nous y avons songé. La perte que nous causent les fraudeurs ne se limite pas à une diminution des recettes. La lutte contre la resquille nous oblige d'entretenir en permanence une équipe de contrôleurs itinérants tandis qu'un employé se consacre aux travaux administratifs. Les frais inhérents à cette organisation s'élèvent à plus de Fr 500.000.-- par année. Cette somme pourrait certainement être réduite si le nombre des fraudeurs diminuait. A Genève, nous pratiquons les contrôles de la manière suivante : en principe, le procès-verbal dressé par le contrôleur est acheminé au Service cantonal des contraventions qui inflige une amende dont le montant est actuellement de Fr 20.-- s'il s'agit de la première infraction. Les récidivistes sont frappés plus sévèrement et peuvent même être traduits d'office devant le Tribunal de police. Dans les cas graves, des peines

de prison fermes ont été prononcées. Notre compagnie, pour sa part, réclame le paiement de la taxe éludée ainsi qu'une surtaxe de Fr 20.--, doublée à chaque récidive. Cet émolument est prévu dans les prescriptions tarifaires. Les étrangers qui, manifestement, ont péché par ignorance, et qui n'avaient pas le moyen de se renseigner, paient au contrôleur une surtaxe de Fr 3.--. A titre exceptionnel, nos agents sont autorisés à encaisser immédiatement la surtaxe de Fr 20.--, mais sous réserve de poursuites pénales ultérieures : il peut s'avérer que le contrevenant soit un récidiviste, auquel cas nous acheminons toujours le constat au Service des contraventions. Lorsque le voyageur rend sa bonne foi vraisemblable avec une certitude qui confine à l'évidence, nous renonçons aux poursuites pénales et nous traitons le cas par la voie administrative. Toutefois, l'ampleur que prend la fraude nous oblige à être très circonspects dans l'appréciation des explications qu'on nous soumet. La situation nous incite à une rigueur accrue. Enfin, il convient d'ajouter que l'amende est infligée par les autorités de la police. Son montant entre dans la Caisse de l'Etat.

* * * * *



COMMUNICATIONS

LE TRAM A GENEVE

Nous pouvons toujours procurer aux lecteurs de notre Bulletin cet ouvrage de référence sur le réseau des tramways genevois, des origines à nos jours, au prix spécial de Fr 85.-- (au lieu de Fr 100.-- en librairie).

Une traduction allemande de l'ouvrage "Le Tram à Genève" existe sous la forme d'une brochure de 58 pages au format 17 x 22 cm. Elle contient la traduction partielle du texte, et le texte intégral de la légende des photos. Elle peut être obtenue au prix spécial de Fr 8.-- auprès de l'AGMT (au lieu de Fr 10.-- en librairie).

* * * * *

BULLETINS DE L'AGMT

Pour ceux qui désirent compléter leur collection, des exemplaires anciens du Bulletin AGMT sont encore disponibles dès le numéro 5, au prix spécial de Fr 3.-- le numéro :

- No 5 : Le Tram-Museum-Zurich, etc...
- No 6 : La ligne de la Cité, etc...
- No 7 : Préhistoire de l'AGMT, Que reste-t'il des anciens véhicules de la CGTE ?, etc...
- No 8 : Le dernier tram à cheval a 100 ans, etc...
- No 9 : CITRAP, Neuchâtel-Fin du tram 3, etc...
- No 10 : Journée genevoise au BC, Questionnez on vous répondra, etc...
- No 11 : Création des TPG, Restructuration de la Paradeplatz, Les transports urbains électriques en Suisse, etc...
- No 12 : Le métro lausannois a 100 ans, Il y a 40 ans disparaissait le dernier tram à Paris, etc...
- No 13 : Les nouveaux ateliers VBZ, Rapport de gestion CGTE pour 1976, etc...
- No 14 : Un tram pour Meyrin, La lutte contre la neige durant l'hiver 1933/34, etc...

* * * * *

REVUE DE LA FACS

Deux numéros de la très intéressante revue "Chemins de fer régionaux et urbains" sont sortis de presse depuis notre dernier compte-rendu.

Le No 144 (VI/77) est consacré presque exclusivement (176 pages !) aux transports à Versailles. Une magnifique couverture en couleur, présentant la station des Tramways de Versailles à l'avenue de Saint-Cloud en 1950, nous donne d'entrée le désir de découvrir le défunt réseau de cette cité proche de Paris.

Cette étude de Michel Sorbier couvre la période de 1839 à 1977. Elle décrit chacun des grands systèmes mis en oeuvre pour la desserte de Versailles dans sa chronologie, et sous un aspect plus technique. Après un bref aperçu de la genèse des services à chevaux et de la naissance du chemin de fer, l'auteur s'est attaché à présenter plus en détail le tramway de Paris à Sèvres et à Versailles. Il a ensuite développé les grands traits de l'existence des tramways à chevaux et des tramways électriques, sans oublier la ligne à vapeur reliant Versailles à Saint-Cyr. Il termine cette remarquable étude, après avoir évoqué la fin des tramways le 3 mars 1957, par un aperçu sur les transports urbains de nos jours, exclusivement routiers.

Le No 145 (I/78) présente en couverture couleur le RER parisien, ceci à l'occasion de l'inauguration du tronç central entre Auber et Nation et de l'antenne en direction de Marne-la-Vallée. On y trouve encore des précisions sur le nouveau métro de Marseille qui vient d'être mis en exploitation, puis il nous entraîne en Grande Bretagne, sur les chemins de fer touristiques du Pays de Galles, ainsi que sur les chemins de fer secondaires et le tram à cheval de l'île de Man. Après un coup d'oeil sur les voies étroites autrichiennes, toute une série de nouvelles brèves nous apportent des éléments intéressants sur de nombreux tramways et secondaires européens.

Prix du No 144 : FF 30, et du No 145 : FF 25. Abonnement à prix réduit pour les membres de la FACS : renseignements auprès de la FACS, 134 rue de Rennes, F-75006 PARIS.

* * * * *

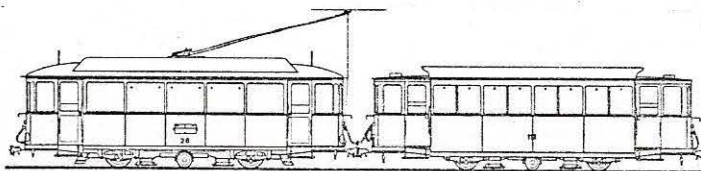
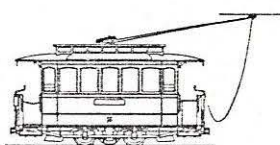
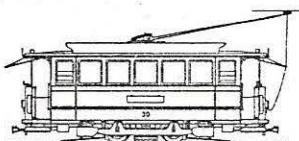
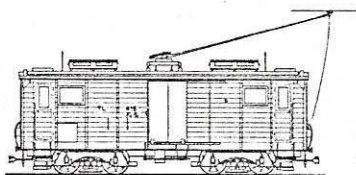
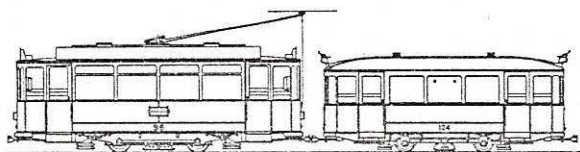
LES TRAMWAYS LAUSANNOIS 1896-1964

C'est avec un réel plaisir que nous avons découvert ce nouvel ouvrage consacré aux TL, des origines du réseau ferré à sa disparition totale, l'année de l'Exposition Nationale !

La qualité de l'impression, le soin dans la mise en page, le choix du matériel iconographique et le nombre des photos et reproductions (269 sur 208 pages !) méritent un grand coup de "casquette" à la communauté de rédaction groupant MM M. Grandguillaume, J. Jotterand, Y. Merminod, J. Paillard, J-L. Roçaix, P. Stauffer et J. Thuillard. Neuf chapitres nous dévoilent ou nous rappellent les grands moments des tramways à Lausanne, un réseau qui a atteint 66,2 km en

1938 et qui, avec ses lignes de Montheron et de Moudon, desservait aussi bien l'agglomération lausannoise que les hauts ! Le lecteur découvre successivement les préliminaires à l'élaboration d'un réseau à Lausanne (1869 - 1894), puis l'installation du réseau, les essais et l'inauguration (1894 - 1896), enfin le développement du réseau (1896 - 1910). Les auteurs abordent l'histoire des Chemins de fer électriques régionaux du Jorat (1902 - 1910), avant leur rachat par les TL en 1910, avant de revenir aux TL eux-mêmes pour y parler des dernières extensions du réseau (1910 - 1938). Le chapitre 6 serrera le coeur du lecteur en témoignant du déclin et de la fin des trams (1938 - 1964). C'est le directeur actuel des TL qui jette un regard sur le présent et l'avenir du réseau des transports lausannois, avant que l'on revienne vers l'histoire pour les deux derniers chapitres : le matériel roulant (avec les photos et croquis de tous les types de véhicules ayant circulé aux TL) et les annexes (statistiques, plans et schémas...).

Cet ouvrage est en vente dans les librairie, ou directement auprès de l'éditeur : Bureau Vaudois d'Adresses, Avenue de Provence 16, 1000 LAUSANNE 20, au prix de Fr 68.--.





Ne manquez pas d'acheter

Le Tram à Genève

Histoire imagée de la Compagnie Genevoise des Tramways
Electriques et de ses Précurseurs 1862-1976

un ouvrage magistral écrit par Werner Bøegli, Marc Dietschy, Roland Kallmann,
Jean-Marc Lacreuze, Eric Rahm, tous membres fondateurs de l'AGMT.



Automotrice Ce 1/2 des TS devant le dépôt de La Cluse en 1894

Livre au format 22 × 28 cm relié sous couverture plastifiée, 304 pages
de papier glacé avec 377 photographies et dessins, la plupart inédits.
En vente au prix de Fr. 100.— à l'AGMT (pour les membres Fr. 85.—)
ou chez votre libraire.

