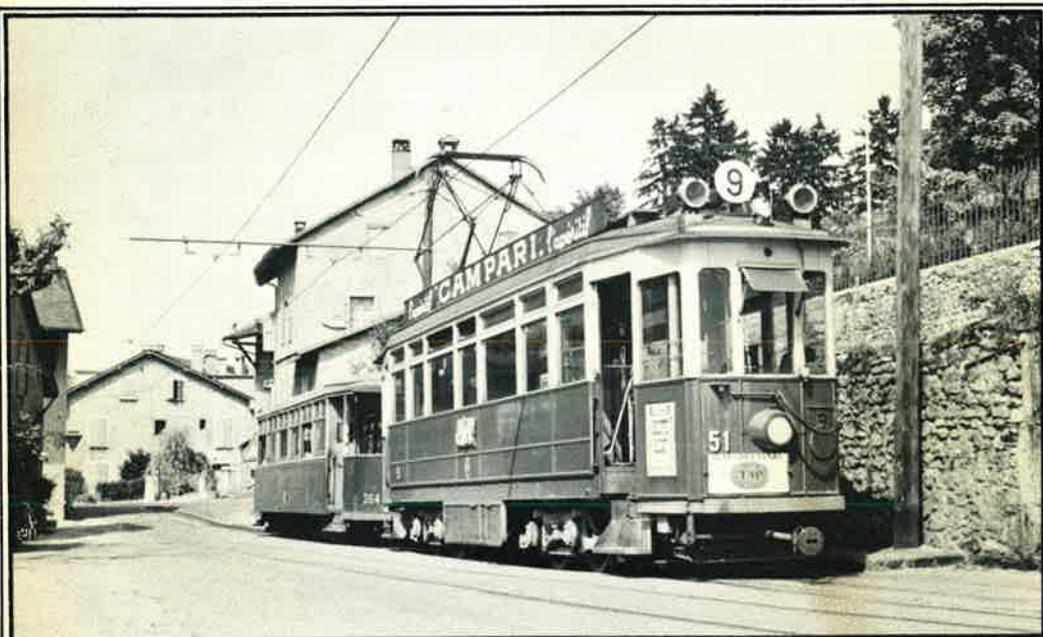


**ASSOCIATION GENEVOISE
DU MUSEE DES TRAMWAYS**



10eme ANNIVERSAIRE

1973 - 1983

A G M T

La plateforme n° 22

PLAQUETTE REALISEE A L'OCCASION DU 10ème ANNIVERSAIRE DE
L'ASSOCIATION GENEVOISE DU MUSEE DES TRAMWAYS (1973-1983).

CONCEPTION et REALISATION

Nicolas MICHEL et Eric RAHM, avec la collaboration de
Bernard CALAME, Michel DUCRET et Luigi LAURI

RENSEIGNEMENTS et MISES A DISPOSITION DE DOCUMENTS

Musée du Vieux-Genève

Michel DEHANNE

Transports publics genevois

Roland KALLMANN

DONATEURS

Les personnes et entreprises suivantes, ainsi que les annon-
ceurs, ont contribué à la réalisation de cette plaquette :

BOISSONNAS Jacques

FERRERO Pierre

CALAME Bernard

FREIBURGHANUS Gilbert

CHOISY Eric

LUPI Luigi

FAVEZ Eric

RAHM Jean

Banque Hypothécaire et Commerciale Suisse, Genève

Fabrique d'Uniformes LUCA, Genève

AGMT

C.C.P. 12-22155

Case postale 294

1211 GENEVE 11

Légendes des photos de la couverture:

page 1 Hermance, ligne 9, Ce 4/4 51 + C 4i 364 (Photo M. Dehanne)

page 4 Genève-Plage, ligne 2, croisement des motrices Ce 4/4 70
et 61 (Photo M. Dehanne)

Programme de traitement de textes mis à disposition par Georges LAURI

LE BILLET DU PRESIDENT

Pourquoi un vieux tram?

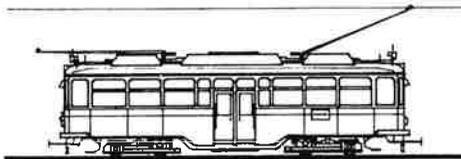
On peut se poser des questions sur les raisons pour lesquelles des adultes, d'âges, de caractères et de goûts différents, passent une partie plus ou moins importante de leurs loisirs à restaurer et entretenir un vieux tram, avec les conséquences imaginables pour les doigts, les ongles et les rapports familiaux, sans parler du temps passé à des tâches administratives qui, très souvent, ressemblent beaucoup à celles dont on pense s'être débarrassé en sortant du bureau.

En général, dans les cas de conservation de matériel ferroviaire, la plupart de ces personnes viennent des rangs des modélistes ferroviaires et ont simplement changé d'échelle. Toutefois, la différence entre un toit en HO et un toit 1/1 décourage rapidement ceux qui ont seulement cette motivation.

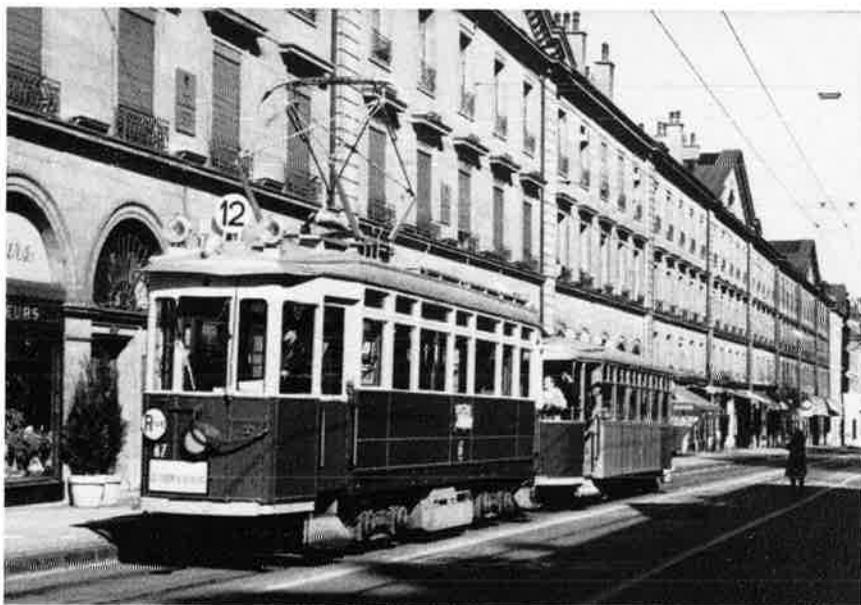
Il doit donc exister une motivation plus profonde. Dans mon cas, et probablement dans d'autres cas, il s'agit d'un profond respect pour toute fabrication humaine et, en particulier, pour ces fabrications qui portent encore trace d'une activité individuelle, le nom d'un ouvrier derrière un panneau, une marque d'assemblage gravée au couteau. Sans arriver à la fameuse locomotive du Talyllyn Railway, dont les boulons et écrous avaient tous une taille différente, il existe dans ce matériel une certaine individualité qui fait penser que ce travail a été fait par des hommes libres, encore capables et censés prendre des décisions.

C'est déjà une raison de respecter et conserver ce matériel. Une deuxième raison réside peut-être dans leur position en tant que témoins du passé, en tant que souvenirs des personnes qui ont voyagé avec eux.

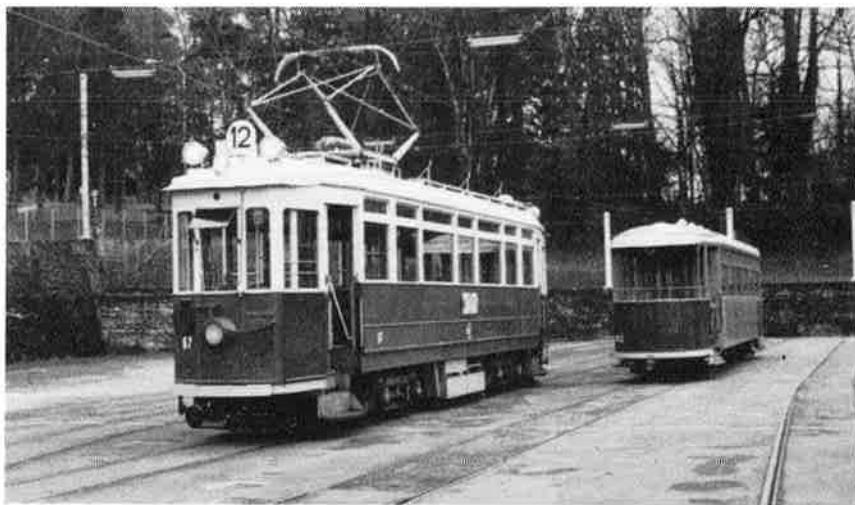
Pour ces raisons, un petit groupe de passionnés a travaillé, pendant dix ans, à conserver et à donner une nouvelle vie à notre convoi. A la fin des dix premières années de vie de l'AGMT, et sur le seuil des dix suivantes, mes remerciements vont à ceux qui ont rendu ce travail possible, aux Autorités genevoises, à la Direction et au personnel des TPC, avec qui les rapports sont devenus excellents au fil des années et, surtout, aux membres qui ont passé des centaines d'heures sur le convoi (ou à la machine à écrire).



Gino Lauri
Président AGMT



Le convoi ACMT à la Corraterie lors d'une course publique de notre association le 30/3/80.
(Photo E. Rahm)



Les deux véhicules de l'ACMT en pause au rondou de Carouge le 10 mai 1981.
(Photo N. Michel)

AGMT

10 ANNEES RICHES

EN EVENEMENTS

PREHISTOIRE

La genèse de l'Association Genevoise du Musée des Tramways remonte près d'un an avant sa fondation effective.

En effet, certains se souviennent très certainement de la mémorable journée "Adieu aux vieux trams" du dimanche 19 mars 1972. Quelques amis des tramways décidaient, alors que la CGTE retirait ses mastodontes verts du service, de leur offrir une dernière parade. Annoncée sans trop de publicité, cette manifestation va réunir près de 250 personnes, si bien que le convoi initialement prévu devra être doublé ! Ce sont les Be 4/4 67 et 69, tractant les Bi 361 et 363, qui auront les honneurs de cette fabuleuse sortie qui allait avoir des suites...

FONDATION

En effet, face à cet enthousiasme de masse, pourquoi ne pas préserver à Genève, à l'instar de ce qui se fait déjà dans d'autres villes, une de ces compositions qui perpétuerait le souvenir des anciens tramways ? Afin de présenter un interlocuteur valable à la CGTE lors des négociations qui allaient s'engager, l'AGMT est fondée le 20 janvier 1973 par :

Werner BOEGLI
Willi BOEGLI
Marc DIETSCHY
Roland KALLMANN

Jean-Marc LACREUZE
René LONGET
Georges MULLER
Eric RAHM

Un Comité provisoire sous la présidence de Marc CHATELAIN, ancien chef de traction CGTE, est mis en place. La Be 4/4 67 et la Bi 363 sont alors réservées auprès de la CGTE qui accepte de continuer à héberger provisoirement notre composition à La Jonction. L'AGMT recherche (déjà) des bricoleurs pour s'attaquer à la mise en valeur des véhicules dont l'état esthétique laisse fort à désirer !

La première circulation publique organisée par l'AGMT a lieu le 30 septembre en matinée, et rassemble près de 100 passagers, confortant les initiateurs de l'Association dans leurs efforts.

PREMIERE ASSEMBLEE GENERALE

Lors de l'Assemblée générale du 27 mars 1974, l'AGMT rassemble déjà 43 membres, et Stéphane GOLAY prend la présidence du premier Comité élu par une assemblée.

Dès lors, un programme attractif, dosant le mieux possible circulations publiques de nos véhicules, soirées cinéma ou diapos, excursions techniques ou photographiques sur d'autres réseaux urbains ou secondaires, sera proposé chaque année aux membres.

Sans retard, le Comité se penche avec persévérance et réalisme sur les possibilités de stationnement du convoi AGMT et établit un inventaire à l'attention de la CGTE, toujours réticente quant à un stationnement sur le réseau.

En fin d'année, c'est la première du "Tram de Noël", en l'occurrence notre 67 décorée et affrêtée par un grand magasin du centre, avec aux manettes Albert RANZONI, wattman-Père Noël !

LES DEBUTS DU "DEPOT" DE MOILLESULAZ

La CGTE demande l'évacuation de notre convoi de La Jonction pour le début de 1975. Après intervention de l'AGMT auprès du Conseil d'Etat, le Conseil de Direction de la CGTE donne son accord pour un stationnement, en plein-air, au terminus de Moillesulaz, ce qui sera chose faite, après quelques travaux aux toitures, dès avril.

A fin décembre, réédition du "Tram de Noël" avec cette fois Jean-Claude GERMOND aux manettes, en uniforme d'époque, le Père Noël n'étant que passager... C'est également le début d'une tradition avec le "Tram aux chandelles", circulation vespérale réservée aux membres, avec buffet à bord !

L'ANNEE DU "TRAM A GENEVE"

Lors de l'Assemblée générale du 27 mai 1976, Jean-Daniel DUPRAZ prend la présidence d'une Association forte de 79 membres.

Une mémorable sortie à Neuchâtel et Balsthal avec la "Flèche Rouge" RAe 2/4 1001 des CFF marque les activités extérieures de l'année...

Grande journée pour six des huit membres fondateurs de l'AGMT le samedi 27 novembre, avec la présentation de leur ouvrage "Le Tram à Genève". Bien sûr,

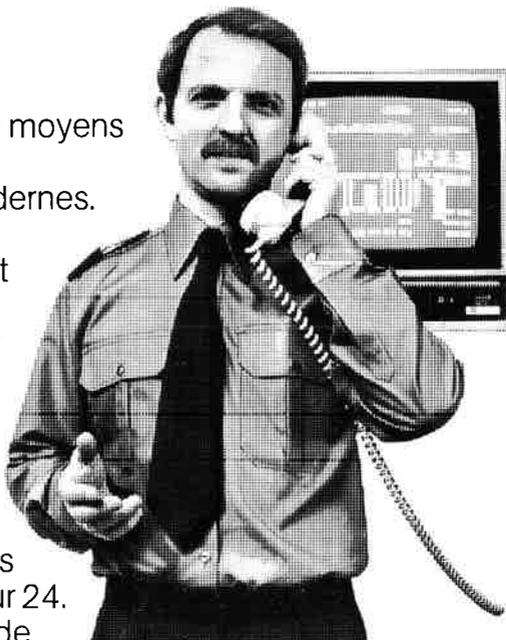
Heureusement, il y a le service 24 h sur 24 de Securitas.

Securitas
dispose des moyens
techniques
les plus modernes.

Le garde
Securitas est
assisté par
le centre de
réception
d'alarmes
et la per-
manence
Securitas,
opérationnels
24 heures sur 24.

Chaque garde
Securitas est en liaison constante avec cette
permanence. Nos voitures de piquet, équipées
de radio, sont toujours prêtes à être engagées.

Heureusement, il y a Securitas.



SECURITAS

**Genève
Lausanne
Neuchâtel**

Av. du Mail 22, tél. 022 2115 55
1, Rue du Tunnel, tél. 021 20 24 51
Place Pury 9, tél. 038 24 45 25





FELDSCHLÖSSCHEN

La Bière

Boulangerie **Pâtisserie fine**
Spécialités de Tourtes uniques à Genève

136, Ch. de la Montagne, Chêne-Bougeries
13, Av. de Bel-Air, Chêne-Bourg
Téléphone (022) 48 53 49

Ouvert le Dimanche



JOUETS BOLLER

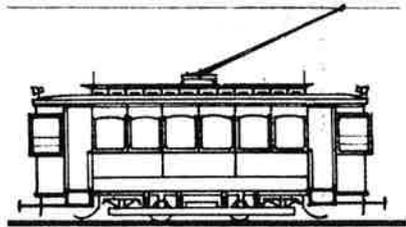
SOUHAITE UN HEUREUX ANNIVERSAIRE
A L'AGMT

Le plus grand choix à Genève de trains
électriques en tous écartements.

Agent **FULGUREX-**
HERMANN

marques de qualité et de confiance.

11, Bd Georges-Favon Tél. 21.45.76
1204 GENEVE



**HÉLIOGRAPHIE
GIRARD**

51, Prévost-Martin
Tél. 20 84 66
1205 Genève

la composition AGMT est de la partie, avec l'Old School Band qui s'est approprié une des plate-formes de la 363 !

DEVELOPPEMENT DES EXCURSIONS

Plusieurs réseaux nous accueillent pour des visites techniques et photographiques : en 1977 ce sont le Montreux-Oberland-Bernois, le Bex-Villars-Bretaye, l'Aigle-Sépey-Diablerets et les tramways de Milan, puis en 1978 le Nyon-St Cergues-Morez, les Chemins de fer du Jura et les tramways de Zurich.

Cette même année 1978, Stéphane GOLAY reprend la présidence de l'AGMT. Les 18 et 19 novembre, l'AGMT est associée aux journées "Portes ouvertes" des TPG, et collabore activement à l'élaboration d'une exposition rétrospective. A cette occasion, notre 67 assure des navettes entre les Augustins et La Jonction avec la cible de ligne 17 !

UN MAUVAIS DEBUT D'ANNEE

19/9 débute fort mal : le 29 janvier, une crue du Foron immerge les bogies de nos véhicules stationnés à Moillesulaz ! Il s'ensuit une avarie au moteur I qui doit être remplacé en mars par quelques membres, assistés des TPG.

Les ennuis ne sont pas terminés : en juin, lors d'une course de service, le moteur III de notre 67 rend l'âme... Des membres dévoués, toujours les mêmes, procéderont à son échange en novembre à La Jonction.

Malgré ces déboirs, notre motrice a parcouru au cours de l'année 184 km, et notre remorque 129 km.

DEMARCHES POUR UN TOIT

Dès le début 1980 l'AGMT entreprend officiellement des démarches auprès du Président du Conseil d'administration des TPG pour assurer un stationnement couvert à notre convoi historique dans le futur dépôt du Bachet-de-Pesay.

Les courses publiques et les excursions se poursuivent régulièrement, les crues du Foron également : au début juillet la Be 4/4 67 est conduite précipitamment à Chêne-Bourg Gare pour échapper aux flots boueux...

En septembre, la réfection de la toiture de la 67 est entreprise juste à temps pour la course de présentation de la brochure "Notre 12" élaborée par nos deux membres Jean-Daniel DUPRAZ et Roland KALLMANN. Ensuite, du 1er au 10 octobre, notre convoi est mis à disposition de la Jeune Chambre Economique pour une exposition itinérante de projets établis dans le cadre d'un concours intitulé "Murs aveugles".

VEDETTE DE CINEMA

En effet, les 22 mars et 10 mai 1981, la 67 et la 363 prennent part, avec leur wattman, au tournage de certaines scènes de la série télévisée "Guerre en pays neutre", à la place Neuve puis à la place du Cirque.

A mi-juillet, notre remorque est mise à la disposition des TPG pour des mesures nocturnes de gabarit en ligne, en relation avec l'acquisition de nouveaux tramways.

Le succès des circulations publiques du 8 novembre est terni par l'avarie d'un troisième moteur de notre motrice, ce qui nécessitera à nouveau de longs et pénibles travaux à La Jonction...

L'année 1982 débute avec l'échange du moteur avarié (II). A cette même époque, un court-circuit d'importance sur la Bi 363 nous met en garde sur l'état misérable des circuits électriques de ce véhicule...

Lors de l'Assemblée générale du 7 mai, Luigi LAURI prend la présidence de l'Association qui compte 153 membres.

A fin août, le cirque KNIE organise une conférence de presse à Moillesulaz au cours de laquelle Samson, l'homme-fort du programme, tracte notre 363 à la seule force de ses gencives...

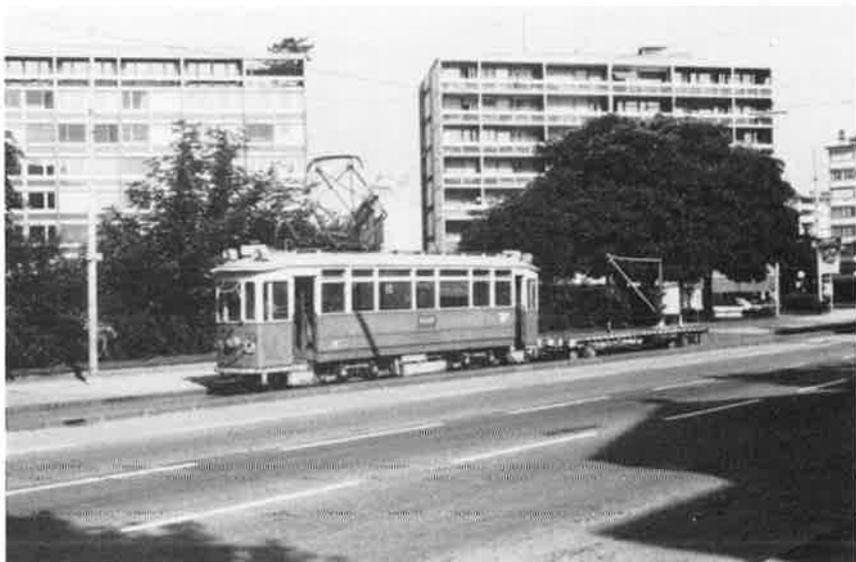
Suite à une idée émise en Assemblée générale, un Comité du 10ème anniversaire pose les bases de cette célébration qui aura lieu au printemps 1983. Pendant ce temps, nos spécialistes entreprennent le recâblage de l'éclairage et du chauffage de la 363.

L'année 1983 débute par une réfection complète de la toiture de la 363 en ateliers. Nos véhicules seront ainsi fin prêts pour les manifestations du 10ème anniversaire que le Comité ad-hoc prépare avec enthousiasme.

VERS UN AUTRE ANNIVERSAIRE . . .

Nul doute que l'histoire de l'AGMT continuera à être riche en événements, heureux sommes-nous certains... Pour l'instant, braquons nos regards vers un autre anniversaire, les 125 ans des transports en commun à Genève, en juin 1987 !

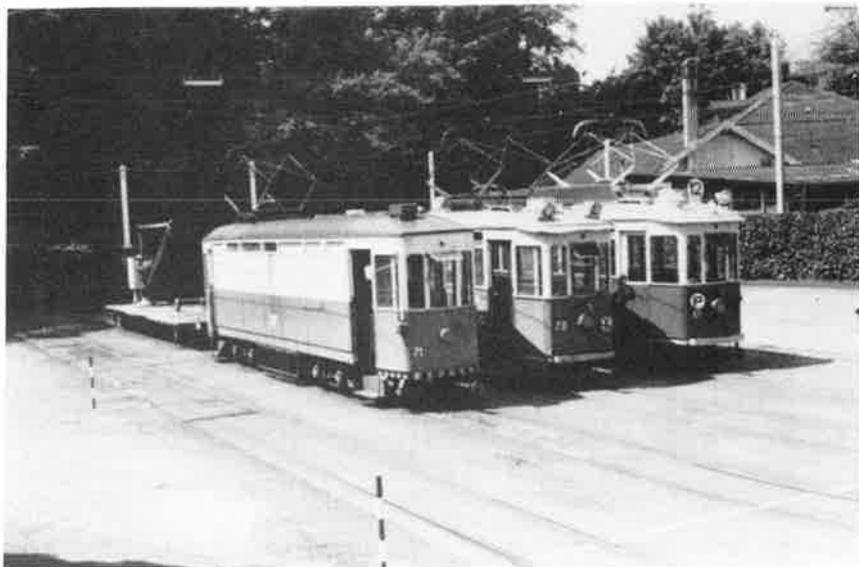
Eric R A H M

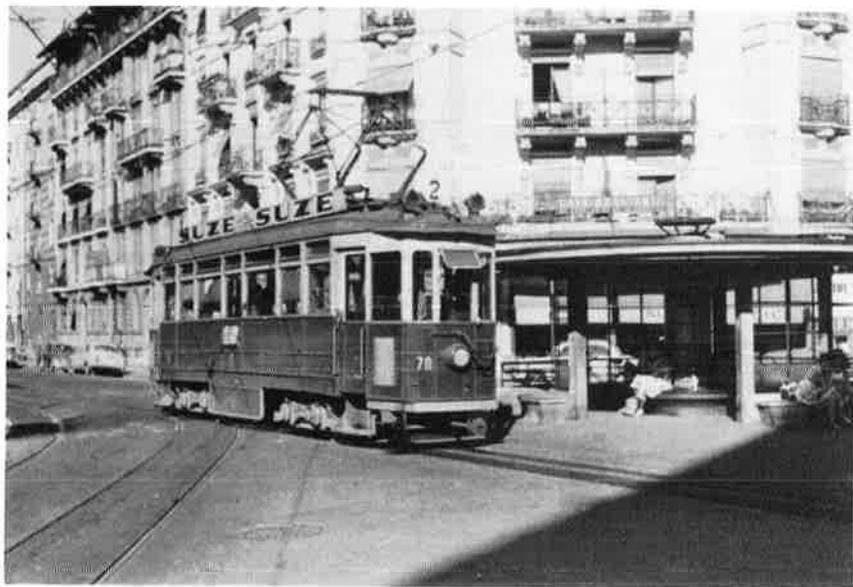


Le 31 mai 1981 l'AGMT avait organisé une journée de prises de vue avec les anciens véhicules des TPG.

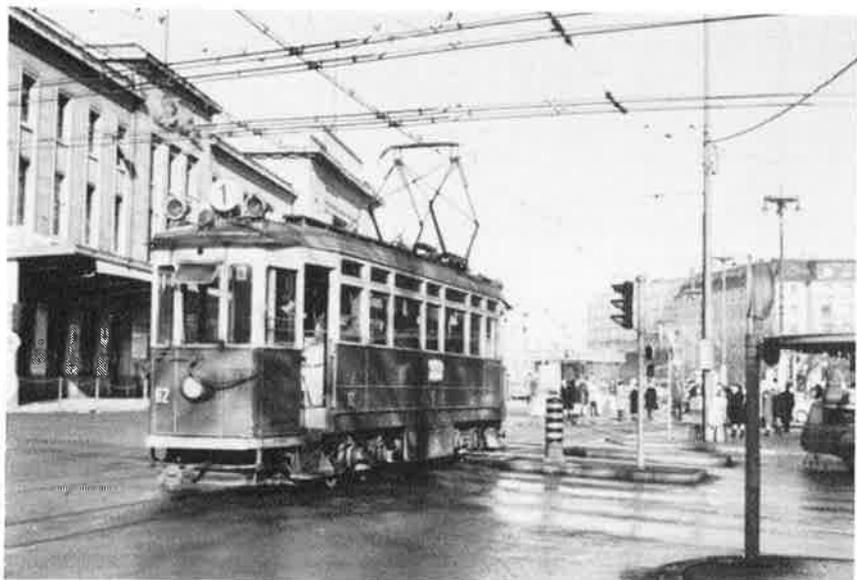
Ci-dessus, la Xe 4/4 70 remorquant le wagon-grue X 73 au boulevard Georges-Favon et, ci-dessous, les trois dernières "Cologne" (Xe 4/4 71, 70 et Be 4/4 67) alignées au rondou de Carouge.

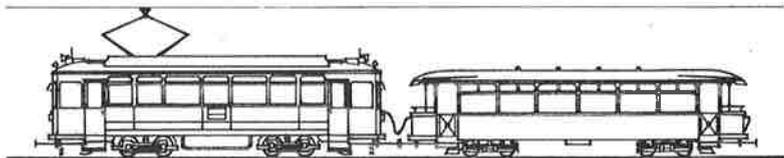
(Photos N. Michel)





Les "Cologne" ont circulé régulièrement sur la ligne 2 de 1950 à 1961 (ci-dessus à La Jonction en août 1961) tandis qu'elles ne sont apparues qu'exceptionnellement sur la ligne 1. La photo ci-dessous nous montre la 62 à Cornavin le 16/1/1968, jour où les motrices normalisées étaient en panne suite à d'importantes chutes de neige.
(Photo M. Dehanne)





LE CONVOI HISTORIQUE

La composition conservée par l'AGMT comprend une automotrice Be 4/4 67 et une remorque Bl 363 provenant des séries suivantes de véhicules:

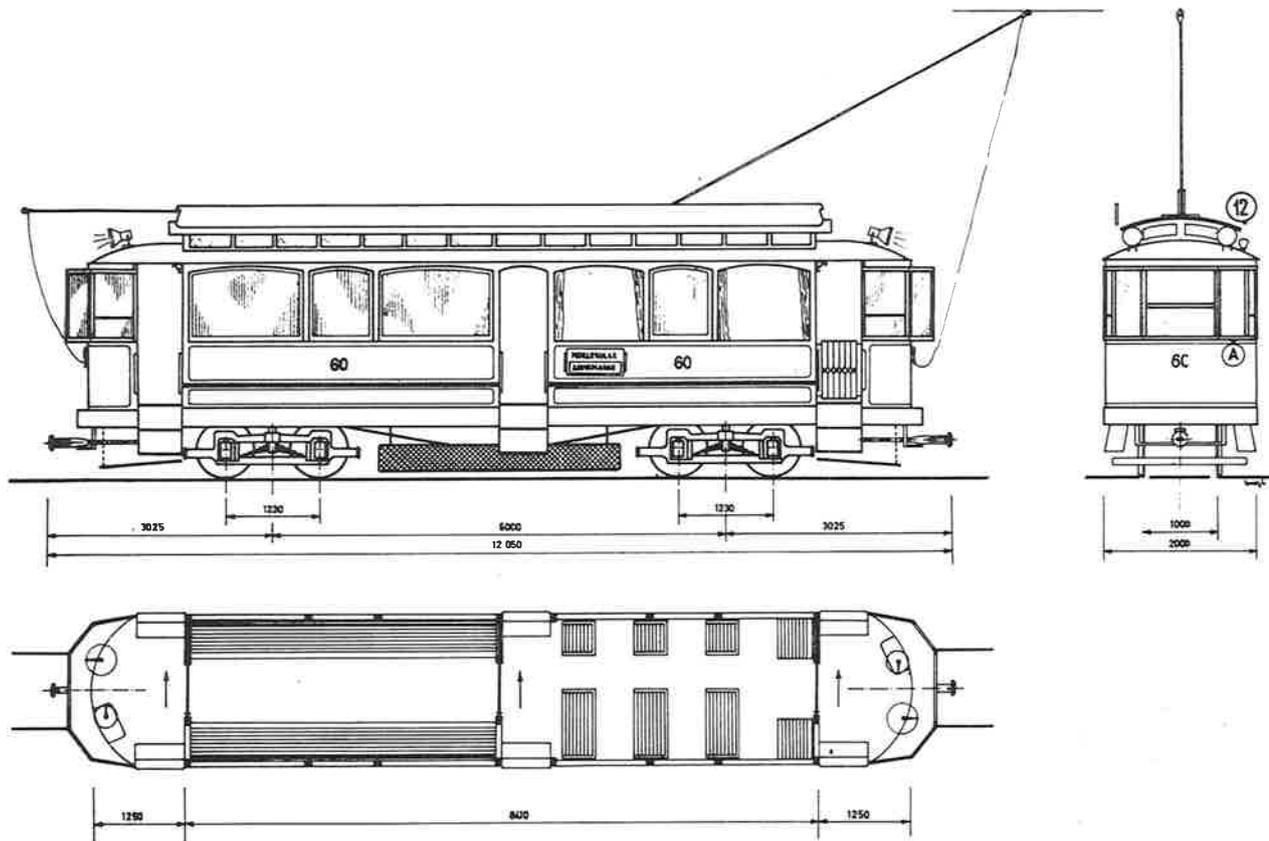
LES AUTOMOTRICES SERIE 50-54 et 60-69 (1)

Ce 2/4 50'-54' et 60'-69'

Ces quinze voitures, dites "Cologne" et acquises en 1901, furent construites par les usines Herbrand à Cologne (partie mécanique) et par AEG (Allgemeine Elektrizitäts Gesellschaft) (partie électrique). Ces véhicules circulèrent dès le début en général sur la ligne 12 entre St Julien et Annemasse, parcours présentant de faibles rampes pour ces voitures équipées de deux essieux moteurs seulement. En 1910, les plates-formes extrêmes furent équipées de vitrages. Les voitures possédaient deux compartiments distincts, l'un "fumeurs" et l'autre "non-fumeurs". Le premier, présentant une disposition transversale des sièges selon la répartition 1+2 de part et d'autre du couloir central, était ouvert en été et fermé à l'aide de cadres vitrés et amovibles en hiver. Le second compartiment, séparé du précédent par une plate-forme médiane et réservé aux "non-fumeurs", était entièrement fermé et équipé de bancs longitudinaux.

Ces automotrices présentaient les caractéristiques suivantes:

- Tare	14,36 tonnes
- Longueur hors tampons	12050 mm
- Longueur de la caisse	10910 mm
- Distance entre les pivots des bogies	6000 mm
- Largeur de la caisse	2000 mm



Ce 2/4 50'-54' et 60'-69' avant reconstruction (avec les plates-formes extrêmes vitrées)
 (Dessin W. Boegli)

- Type	Ce 2/4
- Empattement des bogies	1230 mm
- Diamètre des roues	850 mm
- Rapport de réduction des engrenages	1:4,63
- Puissance unihoraire de chaque moteur	45 ch à 18 Km/h
- 1 moteur par bogie	
- Nombre de places:	
Compartiment fermé	16
Compartiment ouvert	11
Plate-forme avant	5
Plate-forme centrale	8
Plate-forme arrière	8
- Frein à main système Ackley agissant sur les 4 essieux	
- Frein rhéostatique	

Lors de l'introduction de ces voitures, en 1901, le public et la presse se déclarèrent satisfaits du confort des nouveaux véhicules spacieux et bien aérés. Néanmoins, trente ans plus tard, les progrès réalisés dans le domaine de la construction de tramways rendirent les "Cologne" démodés et plusieurs défauts pouvaient leur être reprochés par rapport aux motrices de conception plus récente, par exemple:

- Difficultés d'accès aux plates-formes avec les escaliers à trois marches;
- Faible capacité des plates-formes non vestibulées;
- Impossibilité de fermer complètement et de chauffer le compartiment "fumeurs" durant la période hivernale.

Aussi, vers 1930, la CCTE songea-t-elle au problème du renouvellement de ces automotrices. En premier lieu, la Compagnie envisagea deux solutions, à savoir l'acquisition de motrices de faible capacité et à deux essieux, ou de grande capacité et à quatre essieux. Cette deuxième proposition fut rapidement choisie en raison de son moindre coût financier. En effet, des trams à deux essieux auraient dû, en tenant compte du nombre de passagers transportés à chaque course de la ligne 12, tracter la plupart du temps une remorque. Or, d'une part, la construction simultanée de deux séries de véhicules (motrices et remorques) aurait entraîné une opération plus onéreuse, et, d'autre part, l'exploitation d'un train de deux éléments aurait présenté les problèmes suivants:

- nécessité d'avoir trois agents au lieu de deux par course;
- poids plus élevé qu'une grande motrice pour une capacité à peine supérieure;
- rame plus encombrante dans la circulation routière qu'une automotrice isolée.

Dès que le choix du type de véhicule à acquérir fut déterminé, l'examen des diverses parties constituant les voitures "50-54" et "60-69" montra que les bogies et les moteurs, en bon état, pouvaient être conservés. En raison de la situation financière

difficile en période de crise aux alentours de 1930, il fut décidé de construire de "nouvelles" motrices dans les ateliers de la Jonction en réutilisant les bogies et les moteurs des "Cologne". Ainsi la CGTE entreprit la réalisation d'un châssis et d'une caisse entièrement nouvelle pour moderniser ces machines.

La 61, prototype de la série rajeunie intégralement, fut mise en service le 6 mai 1932. Il va de soi que les bogies et les moteurs AEG, bien que sensiblement améliorés, n'offriront pas les avantages qu'auraient apportés, pour l'entretien et l'accessibilité des voyageurs, de nouveaux bogies à roues de diamètre plus faible équipés de moteurs de conception récente, mais n'oublions pas que les moyens financiers en 1932 étaient extrêmement limités. Les 14 autres véhicules subirent, quant à eux, leur cure de modernisation entre 1933 et 1939, toutes les "Cologne" présentant alors l'aspect de notre "67".

Partie mécanique des "Cologne" reconstruites (état en 1932)

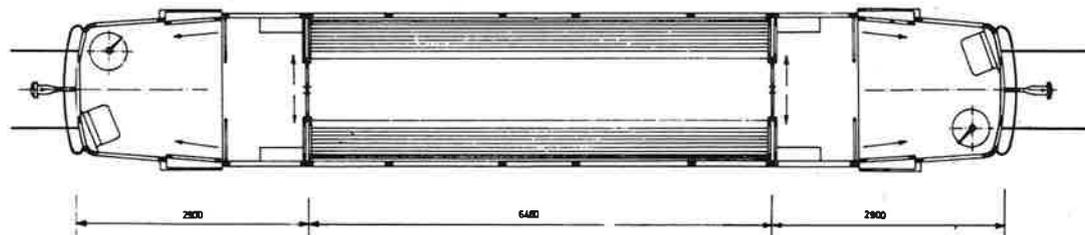
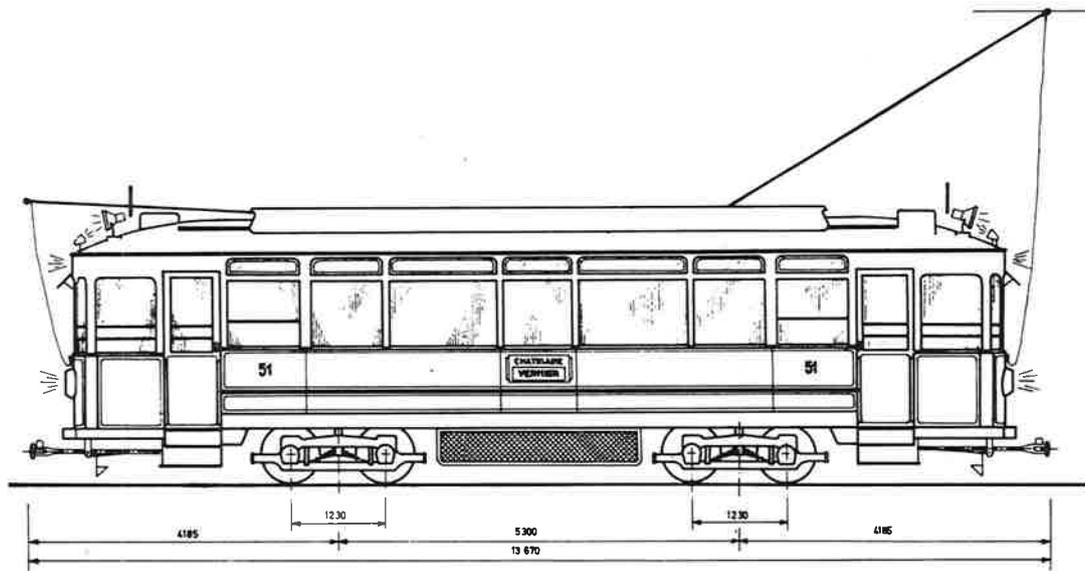
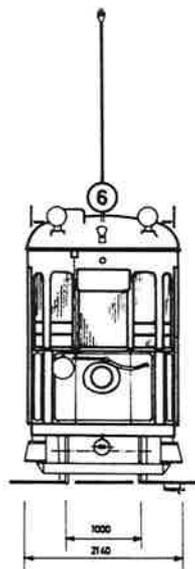
La construction des bogies datant de 1901 fut améliorée en augmentant les surfaces de guidage des traverses danseuses et en ajoutant des cales en caoutchouc aux appuis de la caisse sur ces traverses, de façon à absorber les vibrations.

Les dimensions générales des nouvelles voitures varièrent peu par rapport à celles des anciennes; en voici les principales:

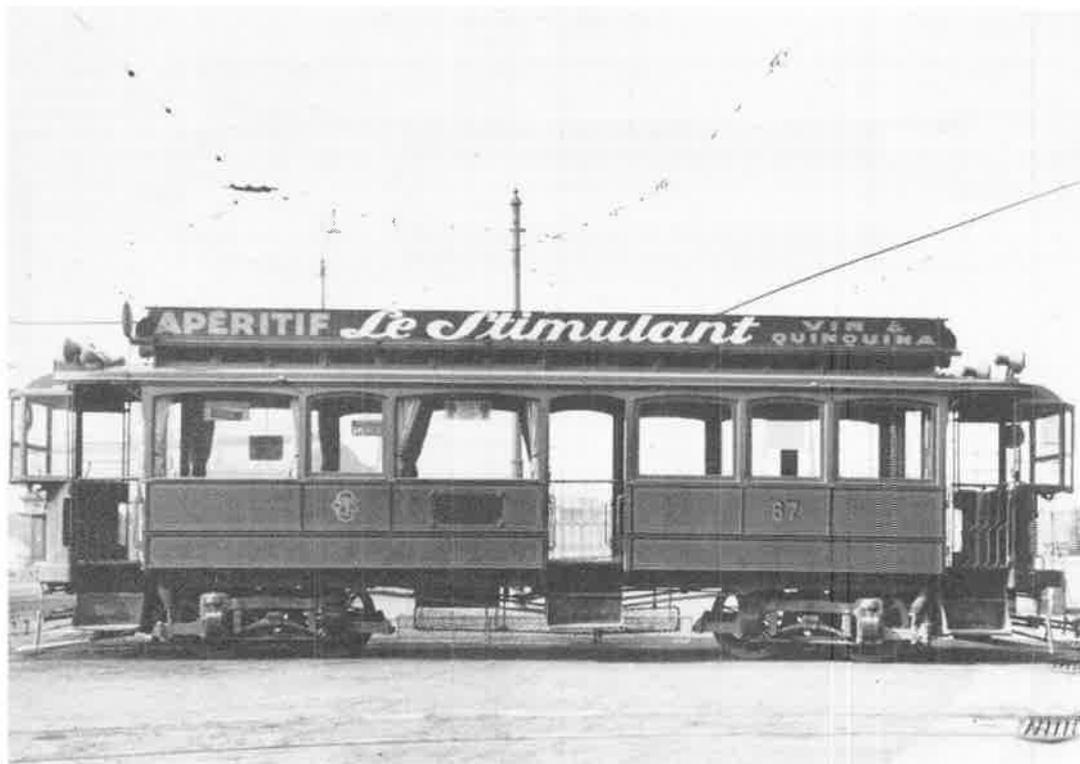
- Tare	15,96 tonnes
- Longueur hors tampons	13560 mm
- Longueur de la caisse	12260 mm
- Distance entre pivots des bogies	5400 mm
- Nombre de places:	
Compartiment	26
Plate-forme avant	12
Plate-forme arrière	18

Les principales améliorations réalisées suite à cette construction furent:

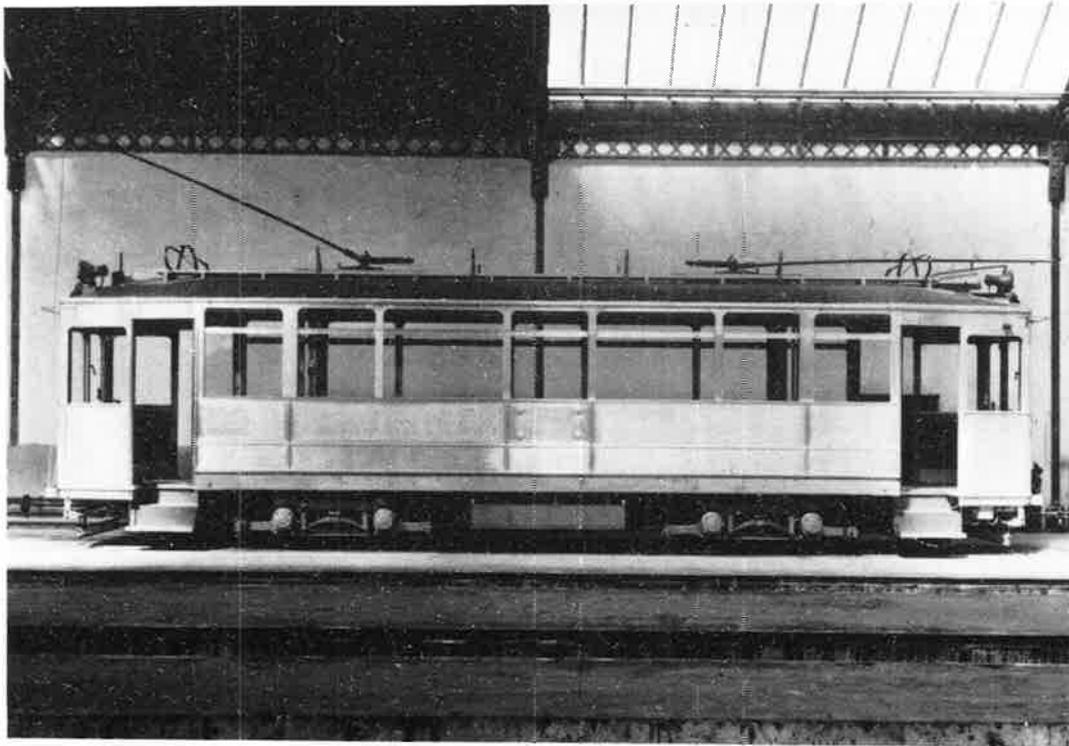
- Suppression des entrées centrales nécessitant des longerons de caisse contrecoudés et des marchepieds superposés par trop abrupts;
- Suppression des deux compartiments distincts;
- Fermeture complète des plates-formes à l'aide de portes coulissantes;
- Abaissement du plancher des plates-formes, dont l'accès se fait par deux marches au lieu de trois (2);
- Augmentation de la longueur totale des voitures, permettant l'emploi de chasse-corps à déclenchement automatique, ceux-ci pouvant en effet fonctionner avec une distance suffisante entre l'arceau mobile et la corbeille ramasse-corps;



Ce 4/4 51"-54" et 60"-70"
(Dessin W. Boegli)



La Ce 2/4 67 avant sa transformation par les ateliers CGTE. Cette photo à été prise après 1910, les plates-formes extrêmes étant déjà vitrées.
(Collection J. Paillard)



Aux Ateliers de La Jonction, la reconstruction d'une "Cologne" s'achève. La motrice paraît déjà prête à fonctionner bien que son aménagement (vitres, portes, peinture) ne soit pas terminé.

(Collection "Vieux Genève", ex S.A. des Ateliers de Sécheron)

- Augmentation du jeu des bogies par rapport à la caisse pour permettre le passage des courbes de faible rayon du dépôt;
- Adoption de glaces mobiles en nombre suffisant pour réaliser une ventilation efficace;
- Remplacement des banquettes transversales par des banquettes longitudinales facilitant la circulation des voyageurs et des receveurs;
- Accroissement de la capacité des plates-formes.

La caisse, en bois, repose sur un châssis métallique avec interposition d'une couche isolante en toile imperméabilisée. Ce châssis, quoique de forme beaucoup plus simplifiée que celui des anciennes motrices 50-54 et 60-69, posait cependant, au point de vue constructif, un problème complexe à résoudre pour les ateliers CGTE par suite de la différence de niveau entre le plancher des plates-formes et celui du compartiment. Pour tous les assemblages du châssis, seule la soudure électrique fut employée. Sur ce châssis repose l'ossature en bois de la caisse dont tous les assemblages ont été soigneusement étudiés en tenant compte notamment des expériences faites lors de la reconstruction des voitures 1 à 25.

Quant à la caisse elle-même, elle fut munie de tous les perfectionnements désirables, dont voici les principaux:

- Toutes les portes coulissantes montées sur roulement à billes et pourvues de serrures de sûreté arrêtant les portes dans les deux positions d'ouverture et de fermeture;
- Les fenêtres mobiles pourvues de glaces épaisses sans cadres qui sont équilibrées dans toutes les positions;
- Les parois frontales des plates-formes munies de glaces "Securit" qui, lors de chocs, se brisent en une multitude de petits morceaux sans arêtes tranchantes;
- Un caisson pour objets trouvés disposé sous une banquette;
- Le timbre du conducteur peut être actionné à volonté de la partie haute ou de la partie basse de la plate-forme;
- Les résistances de démarrage sont disposées sous le plancher, dans une caisse métallique avec registre, permettant de chauffer la voiture de façon économique;
- Enfin, il faut signaler que toutes les garnitures métalliques telles que barres d'appui, serrures, etc., furent chromées.

Équipement électrique des "nouvelles Cologne"

Les diverses parties de l'équipement électrique, telles que le contrôleur, les interrupteurs automatiques, les résistances et solénoïdes fournies par la S.A. des Ateliers de Sécheron, remplacèrent l'ancien matériel AEG. Ce nouvel appareillage électrique, d'une manière générale similaire à celui livré par Sécheron pour les voitures 122-131 et 156-165, inaugura des contrôleurs d'un type nouveau. Ces derniers comportent une série de disques à cames, montés sur l'axe vertical commandé par la manette



au
**service
de
tous**



Société de Banque Suisse

Siège de Genève

2, rue de la Confédération Tél. 2241 11

MEFFERLI

Entreprise générale de nettoyages
Organisation d'entretien de bureaux

- Nettoyage façades
- Nettoyage de tapis, moquettes et meubles rembourrés
- Travaux de teinturerie
- Travaux de parqueterie, ponçage et imprégnation
- Traitement tous genres de sols
- Fourniture et pose de moquettes, plastiques et papiers peints
- Fourniture et pose de tentures murales, rideaux et textiles sur papier
- Service de destruction de papiers commerciaux

19A Avenue Dumas - Genève



47 33 77

Centre de publicité directe

BVAWZU

Bureau Vaudois d'Adresses
93, Aloys Fauquez
CH-1018 Lausanne
Téléphone 021 36 11 36

Centrale Suisse d'Adresses et de Publicité

LIVRES ET CARTES POSTALES
FERROVIAIRES



CAISSE D'ÉPARGNE

BANQUE CANTONALE GENEVOISE

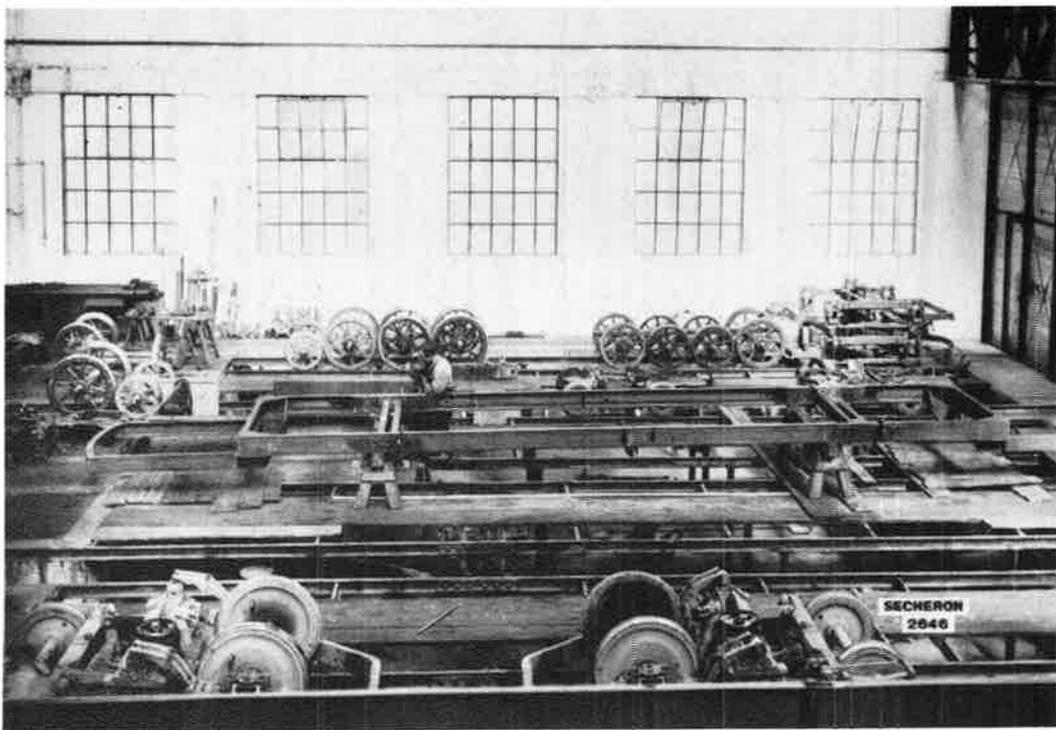
principale; ces disques, par leur mouvement de rotation, entraînent la fermeture et l'ouverture de contacts de façon à réaliser toutes les connexions nécessaires au démarrage et au freinage électriques. Les contrôleurs possèdent 10 touches de démarrage (6 en série et 4 en parallèle) et 6 touches de freinage. Signalons encore que ce nouvel équipement électrique fut dimensionné de manière à pouvoir alimenter quatre moteurs de traction au lieu de deux. Cette dernière modification sera entreprise dans l'ordre mentionné plus loin.

Lors du commencement de reconstruction des premières unités, les moteurs d'origine AEG furent améliorés par le remplacement des porte-charbons, de construction défectueuse. Les nouveaux porte-charbons, mis en service dès 1932 sur une partie des moteurs des voitures "Cologne", donnèrent de bons résultats et diminuèrent le nombre des coups de feu au collecteur. Les moteurs AEG type KB 300 d'une puissance de 30 chevaux, bien qu'améliorés, furent substitués dès 1935-1936. En effet, les tramways zurichois vendirent cette année là une série de 34 moteurs de traction Oerlikon type TM 11 de 45 chevaux dont ils n'avaient plus l'utilité. Les moteurs TM 11, plus puissants, permirent d'une part de rééquiper avantageusement les "Cologne" ayant un nouvel appareillage électrique et, d'autre part, de libérer les moteurs AEG qui furent mis en place sur des Ce 2/2 1-24 (ces dernières ayant des moteurs de trop faible puissance!). Ainsi, l'achat des moteurs TM 11 résolut le problème du renouvellement des moteurs de traction insuffisamment performants pour deux séries de motrices. Les 15 Ce 2/4 1-24, destinées à la ligne 3, reçurent les moteurs AEG "améliorés" dès qu'ils furent libérés des "Cologne" suite à l'introduction des TM 11 zurichois (3).

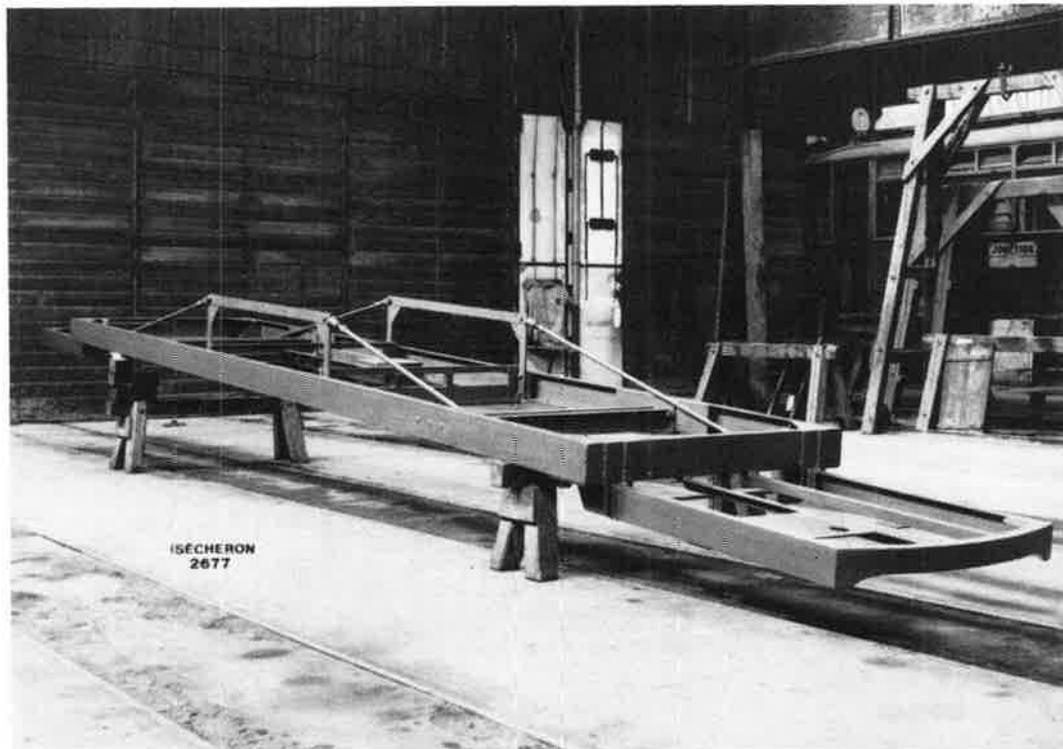
Dès leur reconstruction, les quatre unités 51 à 54 furent équipées de quatre moteurs au lieu de deux pour qu'elles puissent circuler sur les lignes vicinales en tractant des compositions. De plus, le frein à air Westinghouse fut aussi installé pour assurer ce service avec des remorques. Cette opération permit de compenser la démolition de quatre machines à quatre essieux moteurs. Signalons que les Ce 4/4 51 et 52 reçurent, lors de leur modernisation, les moteurs des deux Ce 4/4 166 et 167 (ex St Etienne) en cours de démolition. L'équipement électrique étant dimensionné pour quatre moteurs, seul un contrôleur supplémentaire dut être mis en place pour permettre la commutation du groupe "I+II" au groupe "I" ou au groupe "II" (chaque groupe comprenant deux moteurs en parallèle).

Dès 1938, suite à ces modifications, la numérotation fut modifiée et devint:

- Ce 2/4 60"-70" (ex Ce 2/4 50' et 60'-69') équipées de deux moteurs Oerlikon TM 11;
- Ce 4/4 51"-54" équipées de quatre moteurs (ex Ce 2/4 51'-54').



Aux ateliers CGTE, un châssis en cours de montage pour la reconstruction d'une "Cologne".
(Collection "Vieux Genève, ex S.A. des Ateliers de Sécheron)



Le châssis des "Cologne" reconstruites est caractérisé par ses décrochements à chaque extrémité pour abaisser le niveau des plateformes.
(Collection "Vieux Genève, ex S.A. des Ateliers de Sécheron)

Moteurs des Ce 4/4 166 et 167 pour les 51 et 52; moteurs Oerlikon TM 11 pour les 53 et 54 (4).

Mentionnons encore que l'étude du frein électrique d'urgence des Ce 2/4 60"-70" donna lieu à une recherche spéciale dès la construction de la motrice 61 en 1932. En effet, comme pour tous les véhicules à quatre essieux et deux moteurs, le frein électrique n'agit que sur deux essieux; cette situation, quoique parfaitement admissible, put être avantageusement améliorée par l'adjonction d'un frein à solénoïde agissant sur les essieux porteurs.

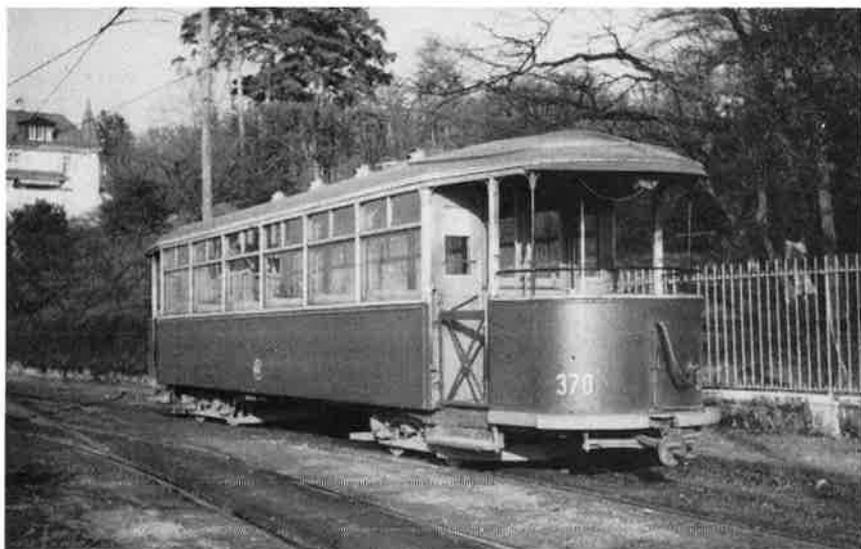
Ce 4/4 51"-54" et Ce 2/4 60"-70" (6)

En 1950 et 1951, les automotrices 60-70 furent équipées à leur tour de quatre moteurs de traction (5) et du frein à air comprimé Charmilles (lequel fut également installé à la place du frein Westinghouse sur les motrices 51-54) pour pouvoir remplacer les anciennes "Allouli" 90-99 sur les lignes de campagne. En 1962, les véhicules restants furent dotés d'une installation lumineuse de demande d'arrêt pour la remorque, sauf les numéros 53, 54, 63 et 70. La 61, automotrice de service peinte en coq-de-roche/ivoire en 1966, subit en hiver 1971-72 une révision totale et fut transformée pour recevoir le poste de soudure qui était auparavant dans la Xe 4/4 71", ex 151. Cette motrice perdit son numéro 61 en mars 1972 et devint la Xe 4/4 71"". Mentionnons que la 70 fut aussi peinte en coq-de-roche/ivoire en 1969 après une révision. La 61 et la 70 circulèrent occasionnellement dans leur nouvelle livrée aussi en service voyageurs. En 1968, on pouvait voir la 61, coq-de-roche/ivoire, tracter une remorque "Neuhausen" verte.

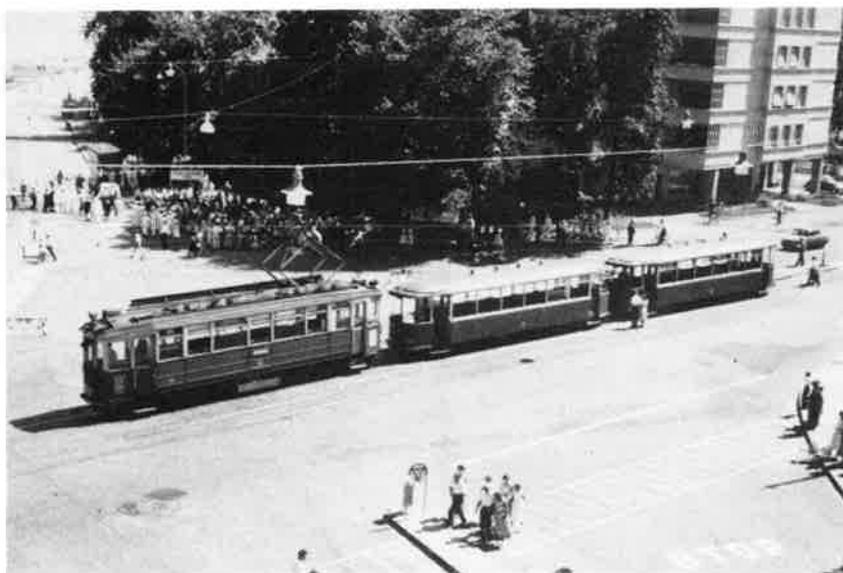
Actuellement, la 70 subsiste toujours comme véhicule de service. Elle est utilisée, par exemple, lors de travaux de voies pour remorquer le wagon-grue X 73 et transporter des rails. Sa livrée est restée coq-de-roche/ivoire et sa toiture a été dernièrement révisée. Quant à la Xe 4/4 71"", toujours affectée au service de la voie, elle arbore désormais une livrée orange/ crème et sa toiture a été entièrement refaite. Elle abrite, outre le poste de soudure proprement dit, divers équipements nécessaires pour le service des travaux, par exemple: petite grue, matériel d'éclairage, outillage, armoire, prise électrique 600 volts, équipements de protection contre la pluie, etc. Cette motrice, parfaitement révisée et adaptée à sa nouvelle tâche, va pouvoir ainsi participer efficacement aux travaux de voies pendant plusieurs années encore.

Utilisation au cours des ans des "Cologne" (6)

1902-1952 : St Julien/Croix-de-Rozon, Carouge, Annemasse/Etrembières
1939-1958 : Ligne 9 (avec 4 moteurs), composition jusqu'à deux
remorques



Ci-dessus la remorque C41 370 (photo des Editions Slezak, Wien) et, ci-dessous, une rame spéciale mise en marche lors des fêtes de Genève de 1958 arrive à la hauteur de l'Avenue de France (ligne 5). La Ce 4/4 54 tracte deux remorques "Neuhausen". (Photo M. Dehane)



Jean-Daniel Dupraz Roland Kallmann

NOTRE 12

Histoire d'une ligne de tramway urbaine, interurbaine,
vicinale et internationale
La première et la dernière ligne de tramway de Genève

1862 - 1980

Carouge - Genève - Moillesulaz

Une élégante brochure 17x24 cm de 48 pages qui réjouira tout ami des tramways comme chaque bibliophile. Présentation très soignée avec 36 illustrations, en grande partie inédites. La plus ancienne ligne de tramway encore en activité en Europe. Une ligne aux nombreux records.



Août 1940, passage de la douane de Moillesulaz par des trains de réfugiés français.

En vente auprès de l'Association Genevoise du Musée des Tramways, case postale 294, 1211 Genève 11, au prix de Fr 10.-. Les membres AGMT bénéficient d'une réduction de Fr 2.-. Ne rien payer d'avance, un bulletin de versement sera joint à notre envoi.

CITRAP GENÈVE

Communauté d'intérêts
pour les transports publics

Nous voulons promouvoir des transports publics attractifs et performants comme alternative au transport privé.

Nous sommes favorables à la complémentarité des transports.

Nous oeuvrons pour des transports publics efficaces, rapides, ponctuels.

Nous revendiquons les facilités de circulation nécessaires aux transports publics pour assurer leur mission.

Rejoignez l'association des usagers des transports publics, votre porte-parole auprès des entreprises de transport et des autorités...

Retournez-nous le bulletin d'inscription imprimé ci-contre !

BULLETIN D'INSCRIPTION ET DE DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

- Je vous prie de bien vouloir enregistrer ma demande d'admission au sein de la CITRAP (Fr 25.--/an)
- Je vous prie de bien vouloir me faire parvenir des renseignements complémentaires sur vos activités

Nom/Prénom :

Profession :

Adresse :

NPA/Domicile :

Signature/

Date :

CITRAP-GENÈVE, section de CITRAP-SUISSE
Communauté d'intérêts
pour les transports publics
Case postale 98
1211 Genève 3

CITRAP GENÈVE

1950-1955 : Ligne 6
1950-1961 : Ligne 2(jusqu'en 1954, ligne 15), composition jusqu'à deux remorques
1958-1959 : Ligne 6
1961-1971 : Ligne 12 (service des suppléments), motrice seule ou avec une remorque "Neuhausen"
1971-1973 : Réserve ligne 12
1965-1973 : Nos 61, 63 et 70 surtout utilisées comme Xe 4/4

Démolition et cessions

1959 : 60,68
1961 : 51,52 (suite à deux accidents)
1962 : 53,54
1970 : 62 (suite à un accident)
1971 : 64
1972 : 65 offerte au Verein der Krntner Eisenbahnfreunde e.V., en Autriche
1973 : 66 cédée au Musée de la Baie de la Somme, en France. actuellement AMITRAM, Lille
63 offerte au Musée AMTUIR à Saint-Mandé, France
1975 : 69 transportée au Jardin Robinson du Lignon, près de Genève
L'automotrice 67 est préservée depuis 1973 par l'AGMT.

LES REMORQUES 361-370 dites "NEUHAUSEN" (6,7)

Pendant la Première Guerre mondiale, le trafic crût dans de si grandes proportions qu'un plus grand nombre de remorques devint nécessaire. Pour cette raison, la CGTE passa commande d'une série de 10 remorques à bogies de grande capacité. Ces voitures, livrées en 1919 et 1920, furent construites par la Société Industrielle Suisse (SIG) à Neuhausen. Elle circulèrent dès le début sur les lignes vicinales 9 et 15 où il y avait un important trafic dominical avec les excursionnistes.

Le gabarit habituel des voitures CGTE est normalement de 2 mètres. Néanmoins, en tenant compte de l'utilisation de ces véhicules sur les parcours de campagne, les "Neuhausen" furent acquises avec des caisses plus larges pour permettre l'emploi de sièges disposés transversalement selon la disposition "1+2" de chaque côté du couloir central. Cette manière de monter les sièges permit d'offrir davantage de confort aux usagers pour les longs trajets. Cet élargissement du gabarit à 2,20 mètres fut autorisé par le Département fédéral des Chemins de fer à la condition que ces remorques soient réservées aux lignes dont la distance entre voies le permet.

La tare de 10,6 tonnes, faible pour des véhicules de cette

grandeur, arriva à être obtenue grâce à l'adoption de panneaux rigides de tôles de forte épaisseur rivés aux montants. Ce mode de construction présenta cependant un inconvénient sur les tronçons qui ne sont pas installés en plate-forme indépendante, car il n'était pas possible de démonter les panneaux accidentés à la suite de collisions avec d'autres véhicules. Or, les dégâts ne cessant pas d'augmenter avec l'accroissement de la circulation automobile, les "Neuhausen" ne restèrent pas indemnes, de sorte que leurs panneaux auraient dû subir des réparations importantes, avant de procéder à la peinture à neuf des caisses, devenue urgente. Mais dans l'impossibilité de démonter les tôles bosselées rendant les réparations compliquées, il fut décidé de les laisser dans leur état actuel et de les revêtir de lames de pitchpin démontables. Cette opération, entreprise aux alentours de 1931, permit de faciliter les réparations. Ainsi l'aspect des voitures resta beaucoup plus attrayant et elles eurent même, au début, un petit air exotique, car les lames de bois furent laissées dans la couleur naturelle (jaune rougeâtre). Au cours des ans, on les peignit en vert.

Cette série n'a pas subi de grandes transformations. En 1951, le frein à air comprimé différentiel Westinghouse fut remplacé par le frein à air comprimé Charmilles plus rapide au serrage. En 1962, ce fut l'installation, sur les unités restantes, de la demande d'arrêt au moyen de cinq lampes vertes branchées en série sur l'alimentation 600 volts (deux lampes dans la remorque et trois dans l'automotrice), en lieu et place du sifflet désuet du receveur. La 370 fut la dernière à passer en révision totale en 1964. On la repeignit en vert et ivoire avec le nouveau sigle CGTE et on échangea les roulements à billes contre des roulements à rouleaux.

Affectation

1920-1958 : Lignes 9 et 15 (dès 1954 le reste de la 15 est devenu un tronçon commun de la ligne 2). Train d'une motrice + deux remorques + éventuellement un fourgon ou une troisième remorque. Après la suppression de la dernière grande ligne vicinale numéro 9, les "Neuhausen" circulèrent sur la ligne 6 jusqu'en 1959 et sur la ligne 2 jusqu'en 1961, date à laquelle prit fin l'ère des trains à deux remorques.

1961-1971 : Suppléments sur la ligne 12 avec les Ce 4/4 60-70.

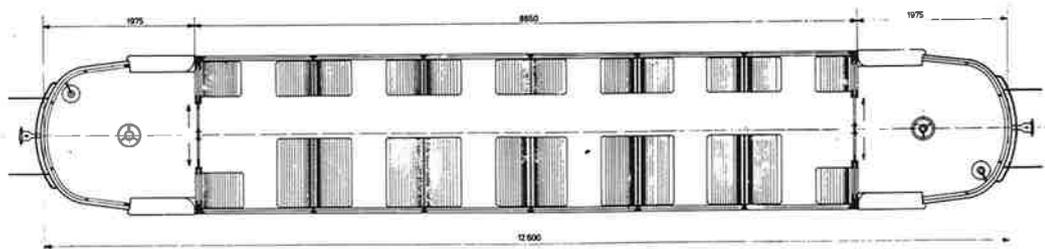
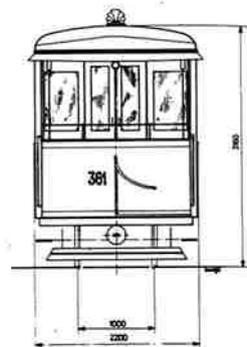
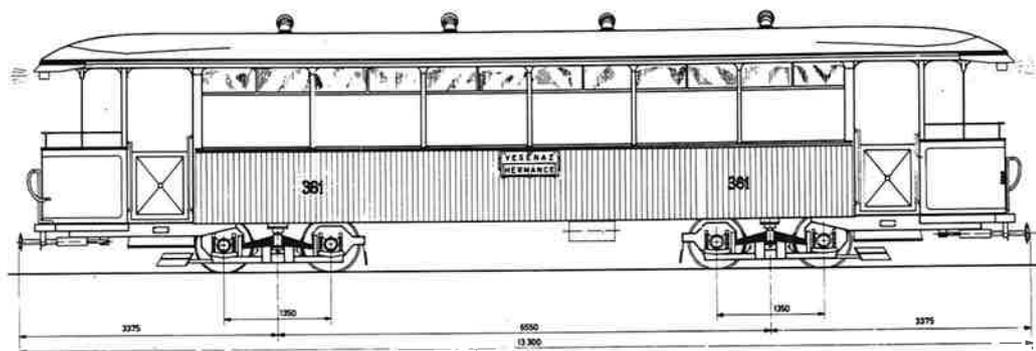
Démolition et cession

1961 : 362, 367, 368

1964 : 364

1966 : 366

1971 : Remise au musée de Saint Mandé (AMTUIR), en France, de la voiture 369.



Remorques "Neuhausen" C4i 361-370
(Dessin W. Boegli)

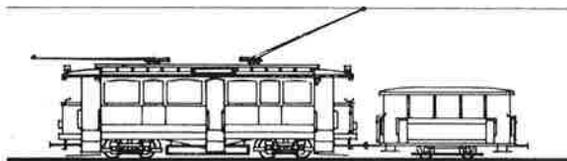
1973 : Remise de la 361 au Musée de la Baie de la Somme, en France.
Actuellement AMITRAM, Lille.
La voiture 363 est préservée depuis 1973 par l'AGMT.

Quelques caractéristiques Techniques des "Neuhausen"

- Année de mise en service	1920
- Constructeur	SIG
- Numérotation	C41 361-370
- Largeur de la caisse	2200 mm
- Hauteur (sans les aérateurs)	3160 mm
- Longueur hors tout	13300 mm
- Longueur de la caisse	12600 mm
- Entraxe entre les pivots des bogies	6550 mm
- Empattement des bogies	1350 mm
- Nombre de places assises	34

- (1) Historique des "Cologne" jusqu'en 1932 et reconstruction du prototype 61 (d'après le bulletin CGTE du 15 mai 1932).
- (2) Lors de son inauguration en 1932, la motrice 61 n'avait reçu qu'une marche d'accès. La hauteur de marche étant jugée trop élevée, il fut décidé d'équiper les machines suivantes de deux marches (d'après le bulletin CGTE du 15 septembre 1934).
- (3) Achat des moteurs Oerlikon TM 11 et réemploi des moteurs AEG (d'après le bulletin CGTE de novembre 1936). Les essais de deux moteurs TM 11 ont dû être entrepris pendant l'hiver 1935-36 et les opérations de renouvellement pour toute la série dès l'hiver 1936-37.
- (4) Selon documents CGTE (caractéristiques des automotrices).
- (5) Six des onze machines reçurent quatre moteurs Oerlikon TM 11 et les autres quatre moteurs de 40 chevaux (selon l'état du matériel CGTE du 1.9.1954).
- (6) Quelques renseignements tirés du livre "Le tram à Genève".
- (7) Bulletin CGTE du 15 mai 1931.

Nicolas M I C H E L



AVEC LE TRAIN ROUGE...

Vers le soleil et les plaisirs
de la promenade pédestre

S t. C E R G U E L A G I V R I N E
1050 m. 1210 m.

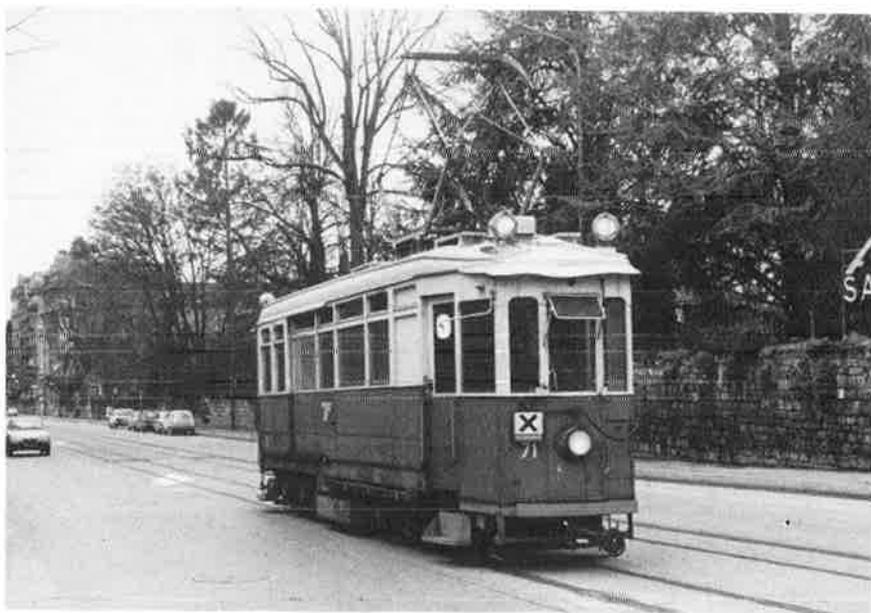
Télesiège de
L A B A R I L L E T T E
1446 m.

P a n o r a m a i n c o m p a r a b l e
s u r l e L a c L é m a n
e t L e s A l p e s

Direction Nyon-St Cergue-Morez 1260 NYON



LE PARTENAIRE DE VOS LOISIRS



Ci-dessus, la motrice de service Xe 4/4 71 à la route de Chêne le 14/2/1979 peu avant sa dernière grande révision.
(Photo E. Rham)

Ci-dessous, un convoi spécial arrive à la station de Cornavin en juillet 1957 (Ce 4/4 68 et deux remorques "Bautzen").
(Photo M. Dehanne)



CHRONOLOGIE DU TRAMWAY A GENEVE

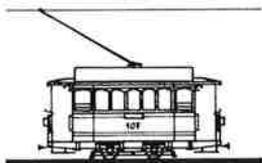
Introduction

Chacun a eu l'occasion, au cours des années, de se familiariser avec la riche histoire des tramways genevois en parcourant l'un ou l'autre des ouvrages édités pour en conserver le souvenir.

A l'occasion de ses 10 ans, l'AGMT souhaite rappeler les grandes dates du tramway à Genève, afin que les plus jeunes puissent s'imaginer le formidable enthousiasme créatif et l'esprit d'entreprise de leurs arrière-grands-parents, mais qu'ils soient également rendus attentifs au fait que les modes ne sont pas toujours les meilleures voies à suivre : le démantèlement d'un grand nombre de lignes urbaines ou suburbaines après la seconde guerre mondiale ne fut certainement pas la décision la plus heureuse de nos autorités... Il faut toutefois reconnaître que le Genevois n'a pas cru aux avantages indéniables du tramway moderne sur les axes à fort trafic, marqué par les exemples de grandes capitales telles Londres ou Paris, mais qui, elles, possédaient un dense réseau de métro assurant l'essentiel du trafic. La ligne 12, dans les années 60, n'a certainement survécu que par hasard, parce qu'un matériel moderne non encore amorti existait et qu'il fallait bien l'utiliser !

Espérons que, plongé dans cette décennie que certains ne craignent pas de baptiser de "décennie des TPG", le citoyen genevois et ses élus seront plus clairvoyants, et qu'ils accorderont un soutien massif à la réalisation de la future "croix ferroviaire".

Pour l'instant, en voyage vers le passé, en tramways bien sûr...



Le tramway à cheval

- 19.06.1862 - Ouverture au trafic de la première ligne de tramway entre la place Neuve et le Rondeau de Carouge (2,5 km), établie à voie normale et exploitée en traction hippomobile. Genève est la quatrième ville européenne à connaître le tramway après Paris (1853), Birkenhead (1860) et Londres (1861).
- 12.09.1864 - Une seconde société obtient une concession, et ouvre une ligne entre le Cours de Rive et le Temple de Chêne-Bougeries (2,8 km). L'écartement de la voie et le mode de traction sont identiques à la ligne de Carouge.
- 01.03.1876 Cie des Tramways de Genève Reprise des deux lignes existantes par la nouvelle "Compagnie des Tramways de Genève".
- 04.08.1876 Cie des Tramways de Genève Inauguration de la ligne de liaison (1 km) entre le Cours de Rive et la place Neuve, à travers les Rues Basses.
- 21.09.1876 Cie des Tramways de Genève Mise en service de l'embranchement Molard-Montbrillant (gare de Cornavin), toujours à voie normale et en traction hippomobile.
- 11.1876 Cie des Tramways de Genève Emménagement dans les nouveaux dépôts de La Cluse, proches de la place des Augustins. Ils pouvaient abriter 200 chevaux, 45 voitures, une réserve de fourrage pour cinq mois et 15'000 litres d'eau.
- 20.11.1876 TS La "Compagnie des Tramways de Genève" décide d'étendre son rayon d'action à d'autres villes suisses, et adopte la raison sociale "Compagnie Générale des Tramways Suisses" (TS).

Les débuts de la vapeur

- 04.1877 TS Début des essais de traction vapeur avec la locomotive E 2/2 1, conçue par SLM à Winterthur, dont c'était la pre-

mière livraison de locomotive de ce type pour tramways, avec un revêtement dissimulant la chaudière et l'embellissage, modèle qui fut ensuite livré par cette fabrique en grand nombre dans le monde entier...

- 01.11.1881 TS Ouverture au trafic de la section Chêne-Bougeries-Chêne-Bourg.
- 02.07.1882 TS Les travaux de correction et l'élargissement de la rampe de Moillesulaz étant menés à terme, le tramway atteint la frontière.

Un réseau international

- 22.10.1883 TS La concession française, accordée en 1881, permet l'établissement de la première ligne internationale entre Moillesulaz et Annemasse (Gare), d'une longueur de 2,8 km. Le réseau avait ainsi atteint 12 km, exploité avec la collaboration de 120 agents.
- 1883-1892 TS L'autorisation officielle pour l'utilisation intensive de la vapeur ayant été accordée en 1881, les TS commandent successivement sept autres machines à vapeur livrées en 1883 (No 2), 1885 (No 3), 1887 (Nos 4 et 5), 1889 (No 6) et 1892 (Nos 7 et 8). Il restait toutefois 121 chevaux à l'effectif de la compagnie en 1893 !

Voie métrique et desserte de la campagne genevoise

- 22.02.1887 CV Fondation de la société du "Chemin de fer Genève-Veyrier" (GV).
- 20.07.1887 GV Début de l'exploitation de la ligne Rive-Veyrier, en traction vapeur et à l'écartement métrique, au moyen de trois locomotives de type G 3/3 livrées par SLM.
- La nouvelle ligne a son origine au Cours de Rive, dessert les Tranchées, Florissant, Conches, Villette, Sierne et Veyrier où se trouve le dépôt de la compagnie.
- 27.09.1888 VE Constitution de la "Société Genevoise de

Chemins de fer à Voie Etroite" (VE) par les mêmes personnes qui étaient à l'origine du GV.

- | | | |
|------------|----|---|
| 01.06.1889 | VE | Inauguration de la première ligne de la VE conduisant du quai de la Poste à Saint-Julien, par Carouge et Perly. Etabli à voie métrique et exploité en traction vapeur, ce nouveau réseau est d'emblée international ! |
| 21.06.1889 | VE | Une seconde ligne atteint Bernex, en desservant au passage le Petit-Lancy et Onex, toujours au départ du quai de la Poste. |
| 23.07.1889 | VE | Le tramway poursuit depuis Bernex jusqu'à Laconnex via Sézenove. |
| 05.08.1889 | VE | C'est au tour du Grand-Lancy de disposer d'une liaison ferrée avec la ville. |
| 03.09.1889 | VE | L'antenne de Saint-Georges, greffée sur la ligne de Laconnex, est ouverte au trafic. |
| 15.05.1890 | VE | Le réseau métrique de la VE s'implante maintenant sur la rive droite : Ferney et Châtelaine sont desservies au départ de la place des XXII-Cantons. |
| 01.07.1890 | VE | La voie ferrée est prolongée de Châtelaine à Vernier (2,6 km). |
| 16.08.1890 | VE | Le tramway à vapeur "pousse" de Laconnex à Eaumorte (3,1 km). |
| 10.1890 | VE | Ouverture du dépôt central et des ateliers à l'intersection de la rue des Acacias et de la rue Caroline. |
| 16.10.1890 | VE | Le tronçon Rive-Corsier (8,9 km) de la future ligne de Douvaine est ouvert au trafic. |
| 08.12.1890 | VE | La ligne de Chancy est achevée avec la mise en service de la section Eaumorte-Chancy (4,1 km). |
| 29.12.1890 | VE | La ligne en direction de Douvaine est prolongée de Corsier à Veigy (2,4 km). La frontière est franchie en un troi- |



Union de
Banques Suisses

Fabrique
d'Uniformes
Luca

MILITAIRE SPORT CIVIL

Rue des Rois 13
1204 Genève
Téléphone (022) 2922 02



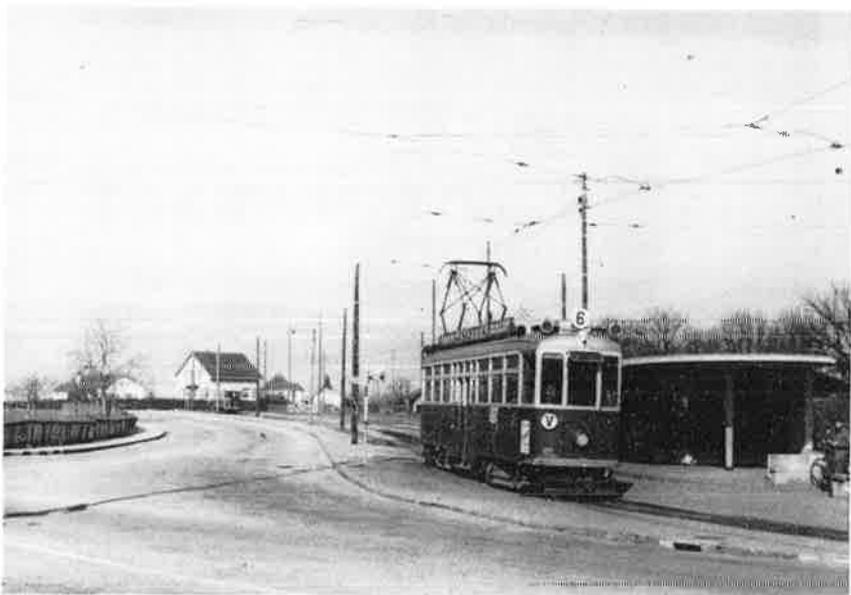
L'existence s'humanise.
L'air s'épure.
Les bruits s'atténuent.

**Lorsqu'on
voyage
ensemble.**

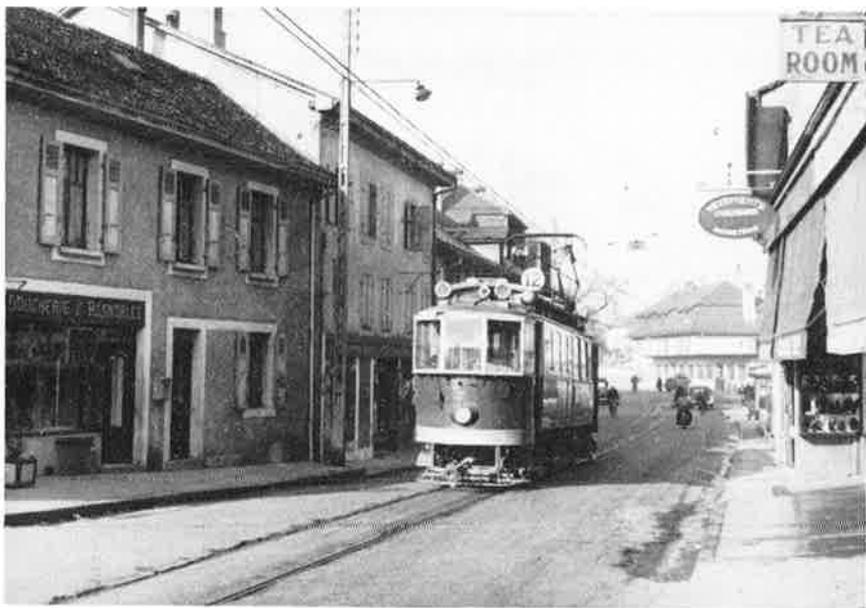


sième point par le tramway !

- 01.02.1891 VE La ligne de Veigy est reliée entre Rive et Plainpalais au reste du réseau "rive gauche" de la VE par le boulevard Helvétique.
- 30.04.1891 VE Une première section de la ligne de Jussy est exploitée jusqu'à Vandoeuvres.
- 01.05.1891 GV Prolongation de la ligne de Veyrier au Pas-de-l'Echelle (gare du chemin de fer du Salève), avec franchissement de la frontière française.
- 01.06.1891 TS Ouverture des tronçons
- Gare de Cornavin - Rue du Prieuré (900 m)
 - Route de Chêne - Gare des Vollandes (250 m)
 - Cours de Rive - Ports Francs de Rive (150 m)
- que la compagnie s'était engagée à réaliser. Il s'agit des dernières extensions pour la traction animale.
- 09.07.1891 VE Touche finale à la ligne de Douvaine avec la mise en service de la section française Veigy-Douvaine.
- 02.10.1891 VE Le tramway arrive à Jussy.
- 1891 VE La compagnie débute avec le service des marchandises PV et GV.
- 25.05.1892 GV Ouverture de la ligne française Le Pas-de-l'Echelle-Collonges-sous-Salève, dont le trafic demeurera assez faible.
- 11.08.1892 TS Ouverture au trafic de l'antenne Annemasse (Place)-Etrembières (Gare du Salève) d'une longueur de 1,7 km. L'ouverture proche du chemin de fer électrique à crémaillère du Salève (01.12.1892) avait incité les TS à demander la concession en 1890 déjà.
- 1894 VE Le développement des transports de lait sur la ligne de Chancy amène la compagnie à construire trois wagnons spécialisés.



Ci-dessus, la motrice "plate-forme centrale" 157 à Vernier devant la station "moderne" pour l'époque et, ci-dessous, une motrice de la ligne 12 se faufille sur un tracé hasardeux en milieu de chaussée à Moillesulaz (France).
(Photos N. Bazin prises le 23/2/53)



L'avènement de la traction électrique

- 22.09.1894 TS Ouverture à l'exploitation de l'une des toutes premières lignes électriques de Suisse, celle reliant Champel au Petit-Saconnex, par Bel-Air et la gare de Cornavin. Le service est assuré par huit motrices Ce 1/2 94-101, renforcées par deux véhicules identiques en 1895.
- Une concession pour cette ligne avait été présentée en 1882 déjà par un Comité d'initiative, mais les autorités voulaient limiter le nombre des entreprises de tramways sur le territoire genevois.
- 13.03.1896 VE L'Exposition Nationale permet à la compagnie de faire ses premières expériences de transport de wagons à voie normale par trucks. Le raccordement de tout le réseau métrique à la gare des marchandises de Cornavin donne l'occasion de développer ce trafic.
- 15.04.1896 VE Prolongation des lignes de Vernier et de Ferney de la place des XXII-Cantons jusqu'au bas de Chantepoulet.
- 01.05.1896 VE Ouverture à la circulation du nouveau pont de la Coulouvrenière, ce qui permet enfin une liaison entre les réseaux "rive droite" et "rive gauche", exploités jusque-là séparément.
- TS Passage à la traction électrique entre Carouge et Moillesulaz. Les expériences positives faites avec ce nouveau mode de traction sur la ligne Champel-Petit-Saconnex, grâce à sa souplesse, sa régularité et sa puissance, ont incité la compagnie à activer cette modernisation. Seize motrices Ce 2/2 104-119 sont mises en service à cette occasion.
- TS Ouverture du tramway électrique de l'Exposition Nationale. Ce tramway à voie métrique décrivait une boucle de 3 km de long, et était exploité de 0800 à 2200 heures au moyen de huit motrices Ce 1/2 125-132 acquises pour l'occasion. 790'000 personnes furent transportées du 1er mai au 18 octobre.

- 01.08.1896 VE A la demande de la Société des Exercices de l'Arquebuse et de la Navigation, la ligne de St Georges est prolongée du Cimetière au Stand de tir (396 m).
- 1896 VE Premières courses de l'automotrice expérimentale à vapeur de type "Serpolet" Cm 2/2 1, dans le but d'alléger l'exploitation de certaines lignes de banlieue.
- 24.12.1898 GV Electrification de la ligne Rive-Veyrier-Le Pas-de-l'Echelle, avec acquisition de trois motrices Ce 2/2 13-15, et transformation de deux voitures en motrices Ce 2/2 16-17.
- Deux locomotives à vapeur sont conservées jusqu'en 1911 pour les trains spéciaux, et trois automotrices à vapeur "Serpolet" sont louées à la VE pour la ligne Le Pas-de-l'Echelle-Collonges-sous-Salève.

Constitution de la C G T E

- 11.08.1899 CGTE Constitution de la "Compagnie Genevoise des Tramways Electriques", avec un capital social de cinq millions de francs.
- 22.02.1900 VE Offre d'achat présentée par la CGTE. Celle-ci est acceptée par l'Assemblée extraordinaire des actionnaires.
- 08.08.1900 CGTE La première nouvelle ligne de la CGTE, à voie métrique et en traction électrique comme toutes celles qui vont suivre, est ouverte à l'exploitation entre le Parc des Eaux-Vives et La Jonction, par la rue du Rhône.
- 07.11.1900 CGTE Début de l'exploitation de la ligne Carouge (pl. du Marché)-Parc Mon-Repos par la rue d'Arve, la place d'Armes, la rue des Allobroges, le quai du Cheval Blanc, le quai et la rue de l'Ecole-de-Médecine, l'avenue du Mail, la place du Cirque, la rue Diday, la place Bel-Air, le quai des Bergues, la place des Alpes, la rue de Berne, la rue des Buis et la place Chateaubriand.

01.12.1900	TS/ CGTE	Reprise du réseau des TS par la CGTE, y compris ses 180 employés. A la fin des TS, la traction électrique assurait 60% du trafic total, contre 25% à la vapeur et 15% aux chevaux. Toutes ces lignes seront rapidement mises à l'écartement métrique, et intégralement électrifiées.
03.12.1900	CGTE	La ligne conduisant du Théâtre à Sécheron par le quai de la Poste, la place Bel-Air, la place Chevelu, la rue du Cendrier, la rue Lévrier, la place des Alpes, la rue des Pâquis, la place Chateaubriand, la rue Butini, la rue de Lausanne, est ouverte au trafic.
01.01.1901	VE/ CGTE	La CGTE reprend l'exploitation des lignes de la VE avec le même matériel roulant. En deux ans, toutes ces lignes seront électrifiées, excepté le service marchandises par trucks qui continuera à être assuré avec les locomotives à vapeur jusqu'en 1911.
04.04.1901	CGTE	La ligne Théâtre-Sécheron est prolongée jusqu'à Versoix (Bourg).
26.12.1901	CGTE	Avec la réalisation du tronçon Vézenaz-Hermance, cette nouvelle ligne est exploitée au départ de Rive.
11.05.1902	CGTE	La ligne de Versoix est prolongée en direction de la frontière vaudoise jusqu'à Montfleury.
1902	CGTE	A la fin de l'année, les travaux d'aménagement des réseaux TS et VE sont achevés, si l'on excepte le court tronçon Molard-Cornavin, intégré dès 1903 à la nouvelle ligne de Ceinture.
07.04.1903	CGTE	Courte prolongation de la ligne du Grand-Lancy du Temple au Pont des Briques.
04.11.1903	CGTE	La reconstruction du pont du Mont-Blanc permet d'assurer la liaison entre Cornavin et Rive.
18.11.1903	CGTE	La mise en service du tronçon place des Eaux-Vives-boulevard des Tranchées-

boulevard de la Tour permet d'exploiter la nouvelle ligne de Ceinture.

Les trois mois du tramway de la Cité...

07.04.1904	CGTE	Exploitation éphémère du tramway de la Cité, entre la rue de la Monnaie, le Bourg-de-Four, la rue Verdaine et la rue d'Italie, avec rampes de 6 à 11 %.
03.06.1904	CGTE	Suite à un accident (sans pertes humaines) et à la très faible fréquentation, suppression après trois mois d'exploitation du tramway de la Cité !
01.05.1907	CGTE	La prolongation des voies à la rue de Lausanne, entre la rue de Monthoux et la rue Butini, permet la suppression du passage de la ligne de Versoix par la rue de Berne et la rue Butini. A cette occasion, le terminus de la ligne de Versoix est reporté du Théâtre au Molard.
14.09.1907	CCR	Ouverture à l'exploitation du chemin de fer à voie étroite Carouge-Croix-de-Rozon, exploité par la CGTE en traction électrique.
01.01.1908	CCR/ GV	Etablissement du raccordement avec le GV à Collonges-sous-Salève.
	GV	Electrification de la ligne du pied du Salève conduisant du Pas-de-l'Echelle à Collonges-sous-Salève.
13.09.1909	CGTE	Pose d'une voie à l'avenue Pictet-de-Rochemont, et création d'une ligne "inter-gares" Gare de Cornavin-Gare des Eaux-Vives.
29.07.1910	CGTE	Passage du tramway à la rue du Stand en lieu et place de la rue de la Coulouvrenière.
12.11.1910	CGTE	Mise en service du tronçon de l'avenue du Mail entre le Temple de Plainpalais et la rue de l'Ecole-de-Médecine, en remplacement du tracé par le quai de l'Ecole-de-Médecine.

A cette même date, les lignes de Saint-Julien et de Mon-Repos sont déplacées de la rue des Allobroges à la rue Caroline.

Numérotation des lignes

1911	CGTE	Afin de faciliter le repérage des véhicules par les usagers, on introduit la numérotation des lignes :
		<ul style="list-style-type: none">- 1 Ceinture- 2 Parc des Eaux-Vives-rue du Rhône-Jonction-St Georges/Pt-Lancy- 3 Petit-Saconnex-Champel- 4 Carouge-rue Caroline-av. du Mail-pl. du Cirque-Bel-Air-Mon-Repos- 5 Gare Cornavin-Gare Eaux-Vives- 6 Chantepoulet-Vernier- 7 Chantepoulet-Ferney- 8 Molard-Versoix- 9 Rive-Hermance- 10 Rive-Douvaine- 11 Rive-Jussy- 12 Carouge-Annemasse/Etrembières- 13 Quai de la Poste-Saint-Julien- 14 Quai de la Poste-Grand-Lancy- 15 Quai de la Poste-Chancy- 16 Carouge-Croix-de-Rozon-Collonges-sous-Salève (ligne CCR)- Rive-Veyrier-Collonges-sous-Salève (ligne GV)
10.1912	CGTE	Mise en service de la liaison rue Voltaire-rue Malatrex-place de Montbrillant pour le trafic marchandises (trucks) en provenance et à destination de la gare marchandises de Cornavin.
15.10.1912	CCR/ GV	La direction et l'exploitation de la ligne Carouge-Croix-de-Rozon passent au GV qui fait l'acquisition de trois motrices Ce 2/2 31-33 (ex-TS) pour la desserte de ce tronçon.
01.09.1924	CGTE	La ligne 14 fusionne avec la ligne 4, et cette dernière est supprimée entre Carouge (pl. du Marché) et la rue des Mouettes.

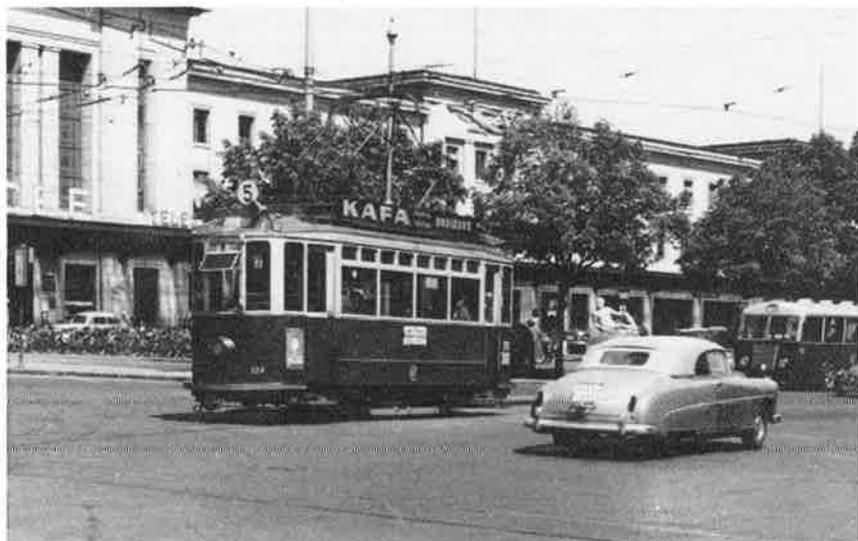


Ci-dessus, une rame de la ligne 13 au Rond-Point de Plainpalais peu avant la suppression de la relation Rive-Perly. La motrice 73 tracte deux remorques St Etienne.

(Photo C. Schnabel, Août 1951)

Ci-dessous, la Ce 2/2 124 circulant sur la ligne 5 passe à Cornavin.

(Photo J.H. Meredith, 13/5/1953)



Premières contractions du réseau...

02.02.1925	CGTE	La ligne 13 fusionne avec la ligne 12, et le tronçon rue des Pervenches-Rondeau de Carouge est fermé au service des voyageurs. La ligne 8 est supprimée entre le Jardin Botanique et Versoix (Montfleury). Le solde de la ligne est repris par la ligne 5 (Jardin Botanique-Gare des Eaux-Vives).
01.02.1928	CGTE	La ligne 10 est supprimée entre Veigy et Douvaine.
15.05.1930	CGTE	La ligne 11 est supprimée entre Chevrier et Jussy.
	CCR/ CGTE	La ligne Carouge-Croix de Rozon-Collonges sous Salève repasse sous le contrôle de la CGTE.
03.10.1930	GV	La compagnie supprime la ligne de pied du Salève, trop déficitaire, entre le Pas de l'Echelle et Collonges sous Salève.
06.10.1930	CGTE	La ligne 10 est totalement supprimée entre Rive et Veigy.
15.05.1931	CGTE	La ligne 4 est ramenée du Parc Mon-Repos à la place Chateaubriand.
01.07.1931	CGTE	Mise en service du "carrousel" de Cornavin.
29.02.1936	GV	Suppression du tronçon Veyrier-Le Pas-de-l'Echelle (gare du Salève).
01.04.1936	GV/ CGTE	Reprise de l'exploitation de la ligne Rive-Veyrier par la CGTE. Création d'une voie de liaison avec le réseau CGTE qui va permettre l'échange de matériel roulant, et l'accès des véhicules GV aux ateliers de La Jonction.
05.05.1936	GV/ CGTE	Les véhicules en provenance de Veyrier circulent jusqu'à Sécheron les jours ouvrables avec la cible "8". Veyrier dispose ainsi d'une liaison directe avec la gare de Cornavin.

Interconnexion éphémère CGTE/CEN

1936	CGTE	Introduction de "Trains de sport" au départ de la place Neuve, à destination des localités de la vallée du Giffre. Ces voitures directes des Chemins de fer Economiques du Nord (CEN) étaient tractées jusqu'à Annemasse (Gare) par les tracteurs de la série 151-155, et circuleront jusqu'en 1939.
01.01.1938	CGTE	La ligne 11 est totalement supprimée entre Rive et Chevrier.
01.02.1938	CGTE	La ligne 7 (Chantepoulet-Ferney) est supprimée.
01.03.1938	CGTE	La ligne 15 est supprimée entre Bernex et Chancy.
01.04.1938	CGTE	La ligne 13 (Quai de la Poste-St Julien) est supprimée.
15.05.1939	CGTE	Le terminus de la ligne 4 est ramené de la rue des Pervenches à la rue des Mouettes.
02.09.1939	CGTE	Suite à l'éclatement de la seconde guerre mondiale, le terminus de la ligne 12 est reporté de Collonges-sous-Salève à Croix-de-Rozon. A cette même date, l'antenne de la ligne 12 entre Annemasse (Place) et Etrembières (gare du Salève) est supprimée.

La revanche du tramway suite aux restrictions

03.09.1939	CGTE	En raison de la réquisition de certains véhicules routiers par l'Armée, réintroduction du service tramway entre Cornavin et la place des Nations.
03.03.1940	CGTE	Suppression de l'exploitation provisoire par tramway entre Cornavin et la place des Nations.
09.05.1940	CGTE	Reprise de l'exploitation provisoire par tramway entre Cornavin et la place des Nations.

- 10.06.1940 CGTE L'antenne rue des Mouettes-pont des Acacias de la ligne 4 est supprimée. La voie subsiste pour le trafic des marchandises.
- 05.05.1941 GV/
CGTE La ligne de Veyrier est unie à celle de Vernier les jours ouvrables et circule avec la cible "6". Les jours fériés, les lignes 6 et 8 sont toujours exploitées séparément, en raison de très fortes pointes de trafic d'excursionnistes à destination du Salève.
- CGTE La section BIT-Jardin Botanique de la ligne 5 n'est plus exploitée.
La ligne 5 ne dessert plus la gare des Eaux-Vives et son terminus est reporté au Molard.
- 03.06.1941 CGTE En raison de la pénurie de carburant et de pneumatiques, réintroduction du tramway sur la ligne 7 au delà de la place des Nations, jusqu'au Grand-Saconnex.
Il en est de même sur la ligne 11 entre Rive et la Croisée de Cognny, ce qui permet de réduire le kilométrage des autobus de Gy et Chevrier.

L'arrivée du trolleybus

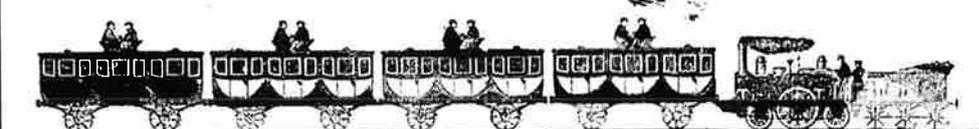
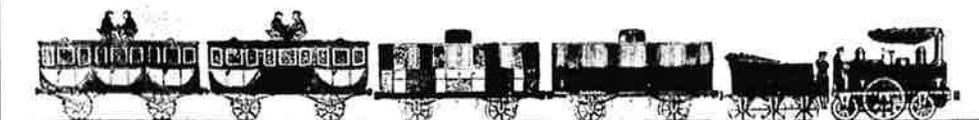
- 11.09.1942 CGTE Suppression du tramway sur la section Grand-Pré-Petit-Saconnex de la ligne 3 due à la mise en service des premiers trolleybus, sauf les jours fériés du 19.05.1944 au 14.10.1945 en raison de l'interdiction de circuler des véhicules routiers !
- 19.11.1942 CGTE Les tramways de la ligne 3 sont remplacés par le trolleybus entre Cornavin et le Grand-Pré jusqu'au 18.05.1944.
- 01.02.1944 CGTE La circulation des autobus étant toujours plus problématique, le tramway est réintroduit sur la ligne 13 entre le quai de la Poste et Perly.
- 19.05.1944 CGTE Retour du tramway sur le secteur supprimé de la ligne 3 : les jours fériés entre le

Grand-Pré et le Pt Saconnex, et tous les jours entre Cornavin et le Grand-Pré.

Retour en force de l'autobus et du trolleybus

14.10.1945	CGTE	Le retour à une situation quasi normale, et l'état inquiétant de la voie incitent la compagnie à supprimer définitivement le tramway sur la ligne 3 entre le Grand-Pré et le Petit-Saconnex.
22.01.1946	CGTE	Suppression définitive du tramway sur la ligne 11 entre Rive et la Croisée de Cognoy, sauf pour la desserte occasionnelle du Stade de Frontenex.
03.04.1946	CGTE	Suppression totale du tramway sur la ligne 3 entre le Gd-Pré et Champel.
05.05.1946	CGTE	Suppression du tramway sur la ligne 7 entre Cornavin et le Grand-Saconnex.
11.01.1950	CGTE	Mise en service de la boucle de rebroussement du dépôt de La Jonction.
26.07.1950	CGTE	Suppression de la station du quai de la Poste et du tracé par la rue du Rhône. Dès cette date, les lignes 13 et 15 partent de la station de Rive, et la ligne 2 emprunte les Rues-Basses. Suppression du tronçon Grand-Lancy-place de la Poste de la ligne 4, et exploitation par trolleybus. Création de la boucle de rebroussement de Rive par la pose du raccordement place des Eaux-Vives-Cours de Rive, emprunté par la ligne 2.
14.09.1950	CGTE	Le tramway cède la place au trolleybus sur la totalité de la ligne 4.
08.09.1951	CGTE	Mise en service des boucles de rebroussement de Carouge et Moillesulaz.
18.09.1951	CGTE	Ouverture au trafic de l'antenne place Louis Favre-Gare de Chêne-Bourg, avec boucle de rebroussement et voies de garage.

Toujours sur la bonne voie



fert VOYAGES

22A, RUE LE CORBUSIER 1208 GENEVE TEL. 47 12 13



L'AST - l'Association suisse des transports - est la section genevoise d'un "club" ouvert à TOUS les usagers des transports : piétons, cyclistes, utilisateurs des transports en commun et... automobilistes.

L'AST - par une réflexion globale sur une politique des transports donnant la priorité aux modes de déplacement les moins dommageables pour l'environnement : marche, vélo, train, tram... - veut replacer l'homme (et son environnement) au centre des préoccupations. De nombreux groupes de travail sont actifs au sein de l'AST : "rues résidentielles", "transports publics", "modération de la circulation", "parcage"...

Le club AST offre par ailleurs toutes les prestations habituelles d'un club automobile : dépannage, entraide européenne, protection juridique, ainsi que des prestations pour les non-motorisés : RC vélo, protection juridique, assurance voyage, club camping...

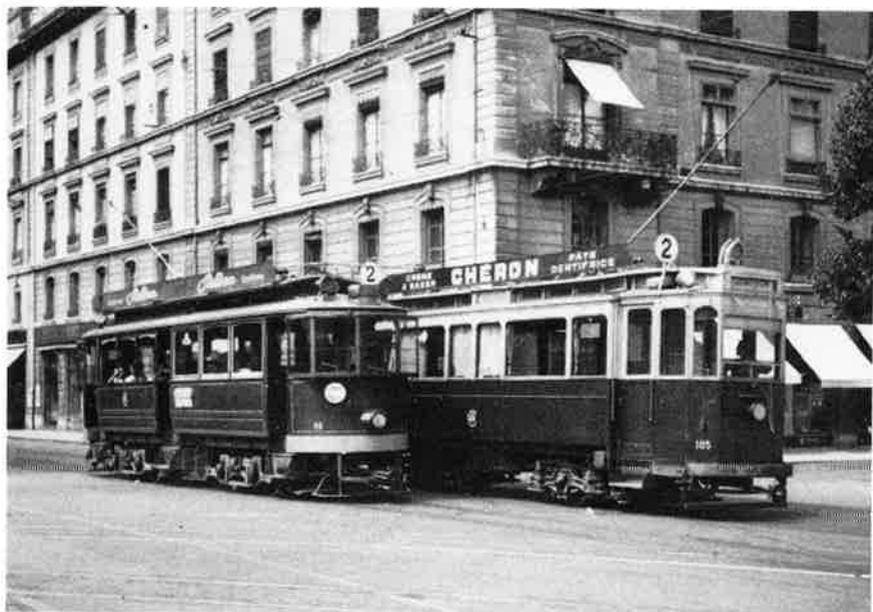
Pour toutes informations complémentaires :

A S T - Section de Genève
Case postale 350
1233 BERNEX

Cotisation :

Fr 20.--/an



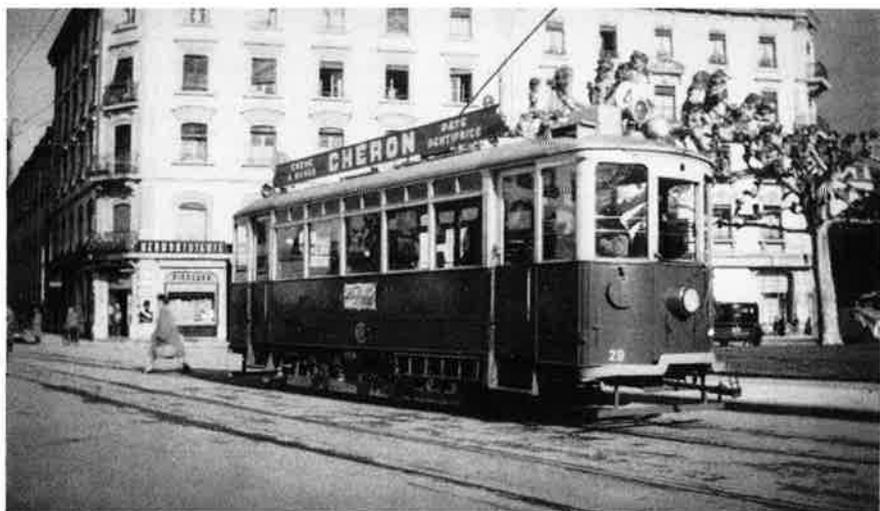


Ci-dessus, deux trams de la ligne 2 se croisent à la rue du Rhône durant l'été 1949. Dès 1950, la ligne 2 emprunte les Rues-Basses.

(Photo C. Welti)

Ci-dessous, la Ce 2/2 20 assure une course de la ligne 4 peu avant l'abandon du tram au profit du trolleybus.

(Photo W.d.J. Cramer, Place des Alpes, 21/2/1950)



- 06.10.1951 CGTE Le tramway est définitivement supprimé sur la ligne 13 entre Rive et Perly.
- 05.10.1952 CGTE La ligne 12 est amputée de la section Carouge-Croix-de-Rozon.
- 1954 CGTE Fusion de la ligne 15 avec la ligne 2 (Genève Plage-Jonction-Bernex/St Georges)
- 1955 CGTE Suppression du tronçon Rond-Point de Plainpalais-Palais des Expositions utilisé jusqu'alors occasionnellement par les tramways spéciaux Cornavin-Salon de l'Auto, et par les trains de trucks à destination de la zone industrielle des Acacias.
Disparition également de la voie de la rue Malatrex, utilisée par le service marchandises.
- 15.05.1956 CGTE Amputation de la ligne 5 au Molard, avec report du terminus à la place du Lac.
- 01.06.1956 CGTE Mise hors service de la double voie à l'avenue Pictet-de-Rochemont qui, depuis la suppression de la desserte de la gare des Eaux-Vives par la ligne 5, ne servait qu'au détournement de convois lors de fermetures du centre-ville durant des manifestations.
- 02.06.1956 GV Le dernier tramway circule entre Rive et Veyrier. En semaine, les convois de la ligne 6 pour Châtelaine et Vernier ont désormais leur origine à Rive, les jours fériés le point de départ étant maintenu à Cornavin.
- 1956 CGTE Suppression des tronçons Bernex-Vailly, Chantepoulet-place des XXII-Cantons, Cornavin-Gare marchandises.
- 31.03.1957 CGTE Abandon du tronçon place des Eaux-Vives-Stade de Frontenex utilisé jusqu'alors en fonction des manifestations sportives.
- 31.07.1958 CGTE La dernière grande ligne vicinale du réseau genevois, la 9, conduisant de Rive à Hermance est à son tour remplacée par un service routier.

27.09.1958	CGTE	C'est au tour de la ligne 5 (Place du Lac-BIT) de faire les frais de la mise sur route du réseau.
31.12.1958	CGTE	La dernière section française des tramways de Genève, celle conduisant de Moillesulaz à Annemasse (Gare), est supprimée.
15.10.1959	CGTE	La ligne Rive-Cornavin-Vernier (ligne 6) est supprimée et remplacée par un trolleybus Cornavin-Vernier.
1959	CGTE	La voie de service du boulevard Helvétique disparaît à son tour après avoir été parcourue jusqu'en 1955 par les trains de trucks en provenance de la gare des Eaux-Vives.
04.12.1961	CGTE	Suppression de la ligne 2 (Genève Plage-Bernex/Saint-Georges) et remplacement par le trolleybus.
12.1962	CGTE	Disparition du "carrousel" de Cornavin, due à la restructuration de la place.
29.05.1965	CGTE	Suppression de la voie de service Citérieure du Stand-Rond-Point Jonction.

La fin de la Ceinture...

31.05.1969	CGTE	Fin de l'exploitation des Ceintures 1A et 1B, et mise hors service du tronçon place du Cirque-Cornavin-rue Pierre Fatio.
19.01.1970	CGTE	Mise en service de l'embranchement et de la boucle de rebroussement de la gare des Eaux-Vives.
18.08.1970	CGTE	Suppression de la boucle de rebroussement du dépôt de La Jonction, et création d'un triangle.
15.11.1970	CGTE	Mise en service de la boucle de rebroussement de la place des Augustins. A cette même date, suppression de la voie de service Carrefour de Rive-Tranchées-Rond-Point de Plainpalais.

25.10.1971	CGTE	Suppression de la boucle rue du Rhône- place des Eaux-Vives-Carrefour de Rive.
04.04.1978	TPG	Mise en service de la boucle de la rue De Saussure, en remplacement du triangle du Rond-point de Plainpalais qui a fait les frais de la restructuration de la place. Etablissement d'une nouvelle diagonale à la place Neuve permettant le station- nement d'une composition avariée ou en réserve.

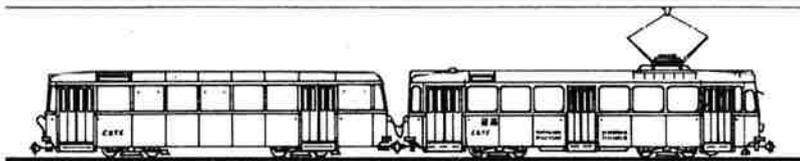
Vers un renouveau ?

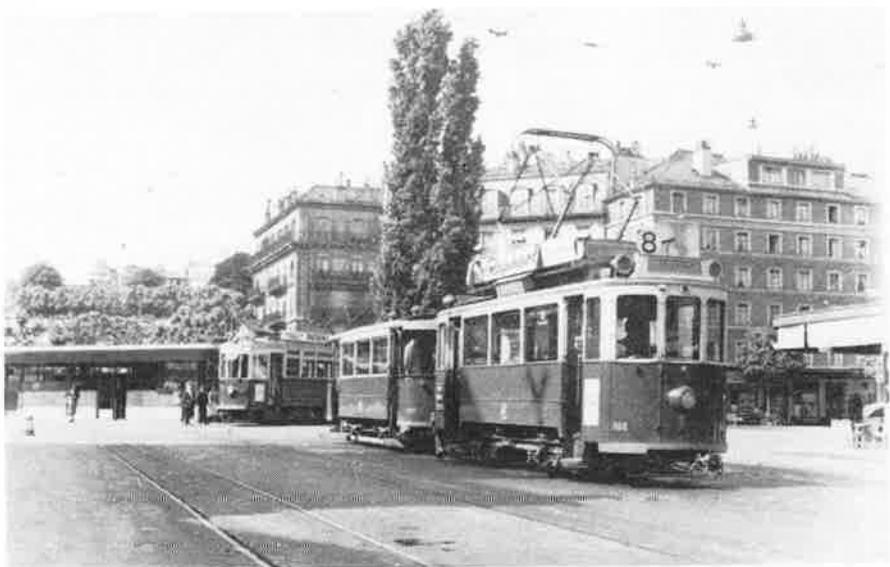
(?)	1987	TPG	Prolongation de la ligne 12 vers le nou- veau dépôt/atelier du Bachet-de-Pesay, puis vers les Palettes.
-----	------	-----	---

Eric R A H M

Sources :

Rapports de gestion des diverses compagnies
Les transports en commun à Genève - 1962
Le Tram à Genève - 1976
Notre 12 - 1980





Deux vues de la place de Rive: ci-dessus un convoi de la ligne 8 en avril 1952 composé de la motrice Ce 2/2 108 et de la remorque C21 205.

(Photo C. Schnabel)

Ci-dessous, devant les Halles de Rive, une rame de la ligne 15 et une de la ligne 8 sont prêtes au départ.

(Photo J. Bazin, 22/2/1953).

