

LA PLATEFORME



PERIODIQUE
DE L'AGMT

No 35

LA PLATE-FORME

II/88

No 35

BULLETIN PERIODIQUE DE L'ASSOCIATION GENEVOISE
DU MUSÉE DES TRAMWAYS - A G M T

AU SOMMAIRE DE CE NUMÉRO :

- Le Billet du Président	Page 3
- Procès-verbal de l'AG du 25 mars 1988	Page 5
- L'AGMT en 1987 (suite)	Page 13
- Il y a 30 ans Genève-Hermance	Page 19
- Les trains-tramways Genève-Nyon, 100 ans !	Page 37
- Nouveaux autobus Mercedes pour les TPG	Page 47
- Nouvelles d'ici et d'ailleurs	Page 55



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

La reproduction de tout ou partie des articles est autorisée, sous réserve de mention de la source.

Rédaction : Max LOHNER et Eric RAHM
 Assemblage et expédition : Luigi LAURI et Bernard CALAME
 Prix de vente au numéro : Fr 4.50 (+ frais de port)
 Compris dans la cotisation

LE BILLET DU PRÉSIDENT

Chers amis,

Le temps passe, les DAV arrivent avec une certaine régularité et peu à peu les braves 700 et 300 partent pour leur destin final: à la casse, comme dépôt de matériaux divers, comme stand de frites (mais celle-là était lucernoise), en attendant que la direction des TPG choisisse les cinq qui resteront en réserve, plus celle qui est destinée à devenir la nouvelle étoile de l'AGMT, ou, plutôt, la jeune première.

Celles qui partent à la casse subissent une toilette assez impressionnante: privées de vitres, de sièges, d'électronique, elles sont enfin livrées au démolisseur. Mais avant de partir pour cet emplacement derrière Carouge, elles passent par les mains des membres de l'AGMT pour la récupération de ces parties qui peuvent avoir une valeur historique ou servir de pièces de rechange pour notre nouveau convoi.

En effet si, quand l'AGMT a été fondée, on a reçu des convois "sans garantie" et sans aucune assurance de l'existence de pièces de rechange (bien que le fait que la CGTE utilisât deux motrices de la même série comme véhicules de service ait du rassurer les membres fondateurs) le projet 1000 démarre avec un choix bien précis du matériel et la préparation des pièces de rechange nécessaires pour un certain nombre d'années. Donc, une bonne partie des pièces de la série des normalisées va vivre encore dans le convoi préservé et probablement dans les convois de réserve.

Tous cela n'est pas nouveau. L'exercice de la "cannibalisation" est en effet très bien connu par les compagnies ferroviaires (et autres). Au fur et à mesure que le trafic se réduisait, les machines les plus usées d'une série étaient déclassées et utilisées comme stock de pièces de rechange pour celles qui roulaient encore. Leur nombre se réduisait et, à la fin, les dernières survivantes portaient sur elles des pièces de toute la série. Les ajustages de certaines pièces étant, à l'époque, souvent individuels, l'on reste songeur sur le problème des "ajustages": le concept anglais "take a bigger hammer" doit avoir été employé assez souvent.

Etant donné que les machines changeaient aussi de numéro au cours de reclassements et déménagements divers, les amateurs qui essaient de retracer l'histoire d'une machine particulière ont souvent de la peine, pour utiliser un terme très modéré.

Sur la 67, pour le moment, la plupart des pièces sont d'origine, bien que la conception d'origine pour une machine qui a subi autant de transformations soit légèrement vague. Mais enfin, les panneaux de la carrosserie sont, probablement, ceux qui ont été montés à l'époque de la construction, bien que certains accessoires (robinet des freins, compresseur) aient été remplacés ou ajoutés plus tard. Même trois des moteurs de traction ne sont pas ceux qui étaient montés sur la machine au moment de la fondation de l'AGMT.

Or, à la suite de la fin de la 69, démolie après avoir meublé les jeux de certaines d'enfants, un certain nombre de panneaux de carrosserie, de barres d'attelage et autres objets plus ou moins mystérieux ont été récupérés en vue de leur possible utilisation sur la 67. Entreposées dans un premier temps au Lignon, les pièces ont récemment été transportées dans l'entrepôt provisoire de l'AGMT, qui n'est pas, comme on pourrait le croire, un vieux wagon, mais un de ces "Leyland" qui ont réveillé deux générations de Genevois avant d'être enfin remplacés par des bus plus silencieux (probablement très bons, mais je n'aime pas beaucoup les bus). Le transport a été fait par deux membres du comité et qui n'ont pas osé, après, admettre d'où venait le mal de dos dont ils étaient affligés. Quant aux voitures utilisées pour le transport, la vue du toit chargé de plaques de carrosserie était assez surprenante.

Entre temps, les travaux sur la 67 continuent. Il fallait profiter des fosses de la Jonction, avant le transfert au Bachet. Donc, des appels, des circulaires, et les bogies de la 67 sont maintenant prêts à résister au sel des routes pour quelques années encore. Cela a demandé un certain nombre d'heures de travail, 85 selon les calculs de Bernard Calame, responsable des travaux, qui certainement n'a pas compté les heures qu'il a passées à organiser le travail, prendre les contacts nécessaires et préparer les circulaires et les rapports. A l'occasion, l'idée d'envoyer aux membres, en dehors du bulletin, un rapport sur les travaux a été mise en pratique et le bulletin d'information des travaux n° 1 a été envoyé récemment.

Merci donc à ceux qui ont oeuvré sur la 67, démolie la 69 et démontent des 700. Et ne craignez pas de rester sans travail: avec l'arrivée de la "1000" et les travaux que l'on ne pouvait faire sur le convoi actuel, parce qu'il n'était pas dans un lieu couvert, il y a de quoi occuper les 220 membres de l'AGMT. Merci d'avance.

Votre Président

Gino LAURI



PROCÈS-VERBAL DE L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DU 25 MARS 1988

C'est en présence de 34 membres que le président Luigi LAURI ouvre la 15^{ème} assemblée générale de l'AGMT, convoquée pour le vendredi 25 mars 1988 en la Salle de réunion du Collège Calvin.

Il est 20h35 heures lorsque le président salue l'assemblée, et demande au secrétaire la lecture des sept membres excusés.

L'ordre du jour, figurant sur la convocation envoyée aux membres dans les délais, est accepté sans discussion. Il en est de même du procès-verbal de la 14^{ème} assemblée générale, paru dans "La Plateforme" No 33, dont la lecture n'est pas demandée.

Messieurs Michel DUNAND et Pierre WEISS s'annoncent comme scrutateurs pour la durée de l'assemblée.

Le président Luigi LAURI peut ensuite passer à son rapport sur l'exercice écoulé. Le Comité s'est réuni chaque mois pour régler les problèmes de l'Association, mettre au point le programme d'activité, planifier les diverses circulations de nos véhicules, et préparer les deux manifestations relatives au 125^{ème} anniversaire des tramways à Genève, en juin tout d'abord, puis en septembre avec les TPG.

L'AGMT constate une progression réjouissante du nombre de ses membres, sans avoir entrepris de campagne particulière.

Les travaux sur les véhicules sont restés strictement d'entretien en 1987, les conditions de stationnement ne permettant pas d'entreprendre quelque chose de plus sérieux ! Un certain nombre de pièces ont été prélevées sur la Be 4/4 69 stationnée depuis près de 12 ans au Jardin Robinson du Lignon, et dont la "dépouille" devait être évacuée d'urgence pour des raisons d'esthétique et de sécurité.

Voyages et excursions n'ont pas manqué au programme (visite de la construction des nouveaux tramways genevois auprès des ACMV à Villeneuve, visite du nouveau tramway de Grenoble...). Notre Association a également été représentée par des membres de notre Comité à l'Assemblée des Délégués de l'EA à Bern, dont on fêtait le 40^{ème} anniversaire.

Les circulations régulières (une douzaine, plus les mouvements de service) ont permis à nos véhicules de parcourir 639 km pour la Bø 4/4 67 et 564 km pour la Bi 363. Notons le premier convoi avec passagers pour le Bachel le vendredi 18 septembre 1987, avec les ingénieurs de la SVI siégeant à Genève, puis le samedi 26 septembre 1987 en début d'après-midi avec les collaborateurs des TPG participants aux festivités du 125ème anniversaire.

Lors de ces manifestations, les ventes furent intéressantes pour la caisse de notre Association.

Notons plus près de nous l'ouverture à l'exploitation du dépôt du Bachel pour les tramways le mercredi 23 mars 1988 (les bus suivant le mercredi 30 mars 1988), et la sympathique invitation des TPG à notre Comité de participer le 22, ou plutôt le 23 mars 1988 à 0050 heures, à la dernière rentrée officielle d'un tram 12 au dépôt de la Jonction. L'entrée du convoi AGMT au dépôt du Bachel a été, d'un commun accord, différé de quelques semaines.

Quant au projet "l'000", soutenu par nos membres lors de l'Assemblée générale de 1987, le Comité a approché les TPG pour argumenter sur ce souhait de préservation. Après discussion sur les problèmes liés à une telle conservation, la Direction des TPG nous a donné son accord, consciente de l'intérêt de cette conservation pour l'avenir. Restera à résoudre de manière satisfaisante le garage de ces deux véhicules supplémentaires, et d'obtenir l'aide d'un plus grand nombre de membres actifs pour entreprendre des travaux de réfection sur ce matériel.

C'est au trésorier Marc DIETSCHY de nous présenter ensuite les comptes de l'exercice 1987, qui se soldent par un bénéfice de Fr 9'138.95, grâce à un bon rapport des ventes et des produits de transport. Notons que les frais de restauration sont restés des plus modiques vu le blocage des travaux sur nos véhicules, et que les bulletins n'ont que très peu coûtés à l'AGMT en raison du bénévolat de nos imprimeurs-maison ! L'importance relative du fonds de restauration est loin d'être excessive si l'on songe au coût de réfection d'un seul moteur (18 à 20'000.--), et au fait que notre parc de véhicules va doubler.

Le secrétaire Eric RAHM relève les nombreux contacts épistolaires et téléphonique avec l'extérieur, soit pour la bonne marche de l'Association, soit en réponse à des demandes de renseignements. Parmi les problèmes spécifiques, notons les discussions avec la Migros et les TPG pour le déplacement de notre convoi de Chêne-Bourg à Moillesulaz, suite à l'ouverture d'une grande surface dont l'entrée donnait sur notre convoi, la collaboration avec l'agence de publicité des TPG pour la réalisation de deux vitrines historiques à la Placette, l'organisation de la visite aux ACMV et au nouveau tramway de Grenoble, et enfin un exposé sur "Rail 2000" juste avant la votation fédérale y relative.

Le secrétaire relève, au chapitre du rôle des membres, une progression réjouissante du nombre de nos adhérents. Au 1er janvier 1988, nous étions 207 (soit 18 admissions et 6 radiations en 1987). Actuellement, 59 membres ont souscrit un abonnement à prix réduit à l'Eisenbahn-Amateur, ce qui est fort honorable pour un club romand !

COMPTES AGMT 1987

=====

Charges			
Bulletins	456,30	Cotisations	5445,--
Assurance RC	550,--	Produits de transport	2142,05
Frais de restauration	962,75	Service du livre	499,80
Frais administratifs	3452,70	Dons	741,50
Bénéfice de l'exerc.	9138,95	Intérêts	1274,30
		Recettes publicité	760,--
		Ventes	<u>3698,05</u>
	<u>14560,70</u>		<u>14560,70</u>
	=====		=====

BILAN AU 31 DECEMBRE 1987

Actifs		Passifs	
CCP	3699,60	Dette EA	88,--
Banque BPS	46058,90	Projet "1000"	1000,--
Caisse	200,--	Fonds voyage	799,70
		Fonds de restauration	35000,--
		Bénéfice reporté	3931,85
		Bénéfice de l'exercice	<u>9138,95</u>
	<u>49958,50</u>		<u>49958,50</u>
	=====		=====

Marc Dietschy
trésorier

Au chapitre des véhicules, Bernard CALAME remercie les TPG pour leur appui et leur attention à nos problèmes. Le Comité a d'ailleurs rencontré Messieurs Christoph STUCKI et Michel DUNAND pour faire un tour d'horizon fort positif.

Les travaux de restauration sont restés malheureusement en veilleuse, étant entendu que l'entretien courant a été régulièrement poursuivi. Une reprise sérieuse des travaux s'amorçera dès cette année, mais de nouveaux bras devront nous rejoindre pour parvenir aux buts que nous nous sommes fixés. D'autre part, nous n'avons toujours pas repourvu le poste de chef des travaux, ce que nous souhaiterions résoudre d'ici la prochaine assemblée générale !

Bernard CALAME garde la parole pour nous entretenir du service des ventes. Deux stands importants ont été tenus : le 20 juin 1987 à la place Neuve, et le 26 septembre 1987 à la Jonction, chaque fois à bord de la remorque d'autobus 515, et grâce à la collaboration de l'AGTB. Le service des ventes s'efforcera d'offrir régulièrement des articles et documents intéressants à nos membres, un essai ayant même été fait avec des bandes vidéo, grâce à la complicité de notre spécialiste Michel KRIEGER.

L'archiviste et vice-président Michel DUCRET n'a que peu de résultats à signaler dans ce secteur, sinon la remise par la Commune de Gaillard d'un agrandissement de la Douane de Moillesulaz. Bien sûr qu'un local à disposition de l'AGMT permettrait de centraliser et de mettre en valeur tous nos "trésors". Quoi qu'il en soit, que tous nos membres désirant se défaire de matériel relatif à nos transports publics contactent l'AGMT en priorité, afin qu'un maximum de documents soient préservés pour la postérité.

Deux bulletins "La Plateforme" sont parus depuis la dernière Assemblée générale, nous rapporte Max LÖHNER. Il lance un appel aux rédacteurs occasionnels d'articles pour une collaboration sporadique. Le prochain numéro sortira encore avant l'été..

Membre suppléant au Comité, André KNOERR épaula les autres membres du Comité dans certaines de leurs activités, et partage en général la conduite de nos véhicules avec Francis DU PAN. André KNOERR relève la remarquable disponibilité des TPG lorsque leur collaboration est requise.

Après que le Comité se soit exprimé, Charly STOUTZ nous présente le rapport des vérificateurs des comptes qui ont trouvé une comptabilité en ordre, et en félicitent le trésorier.

Suite de quoi, l'assemblée est invitée à prendre position sur ces divers rapports, qu'elle accepte à l'unanimité (le Comité s'abstenant).

Aucune candidature nouvelle ayant été annoncée au Comité, ce dernier accepte de se représenter in corpore pour un nouvel exercice, ce que l'assemblée ratifie à l'unanimité.

La vérification des comptes devait être assurée en 1988 par Jean-Marc BONGNI et Pierre WEISS. Ce dernier devant se rendre pour quelques temps à New-York, un nouveau titulaire est nommé en la personne de Stéphane GOLAY. François

CHAPUIS s'annonce comme suppléant. L'assemblée donne son accord.

Le Comité propose à l'assemblée de conserver, une année de plus, notre cotisation annuelle à son niveau actuel. Il sera assez tôt de mettre nos membres à contribution le jour où des travaux importants seront indispensables.

Au chapitre des propositions, celle de faire figurer l'AGMT sur la liste des sociétés d'intérêt public émise par l'Administration fiscale cantonale rencontre des avis partagés. Décision est prise de mandater le Comité d'étudier cette opportunité.

La proposition de faire préserver par l'AGMT la "râcleuse" 76, construite en 1895, encore en état d'origine, rencontre un intérêt certain puisque l'assemblée accepte cette idée, sous réserve de deux abstentions.

Monsieur Michel DUNAND, représentant également les TPG, salue les rapports cordiaux et efficaces avec l'AGMT. Il relève la contenu et la richesse de "La Plateforme", qui est souvent une source de référence certaine.

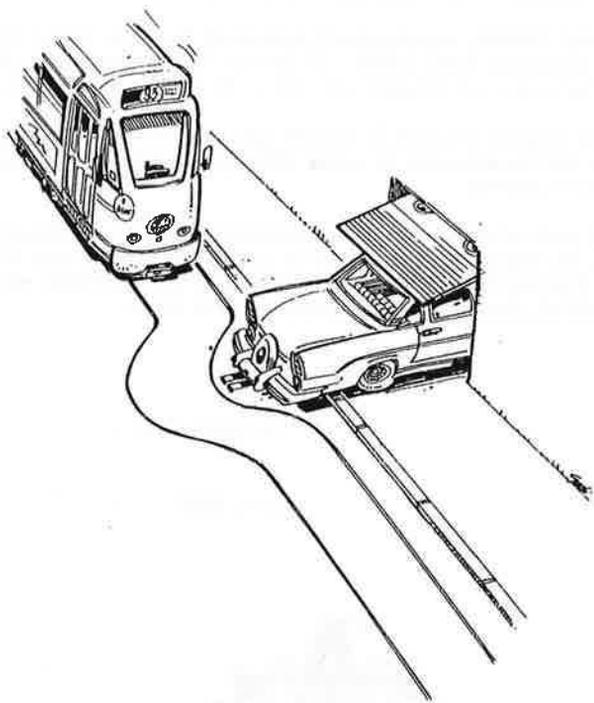
Le secrétaire signale ensuite la visite que nous rendent nos collègues zurichois du TMZ le dimanche 17 avril 1988, et invite les intéressés à se joindre à cette journée.

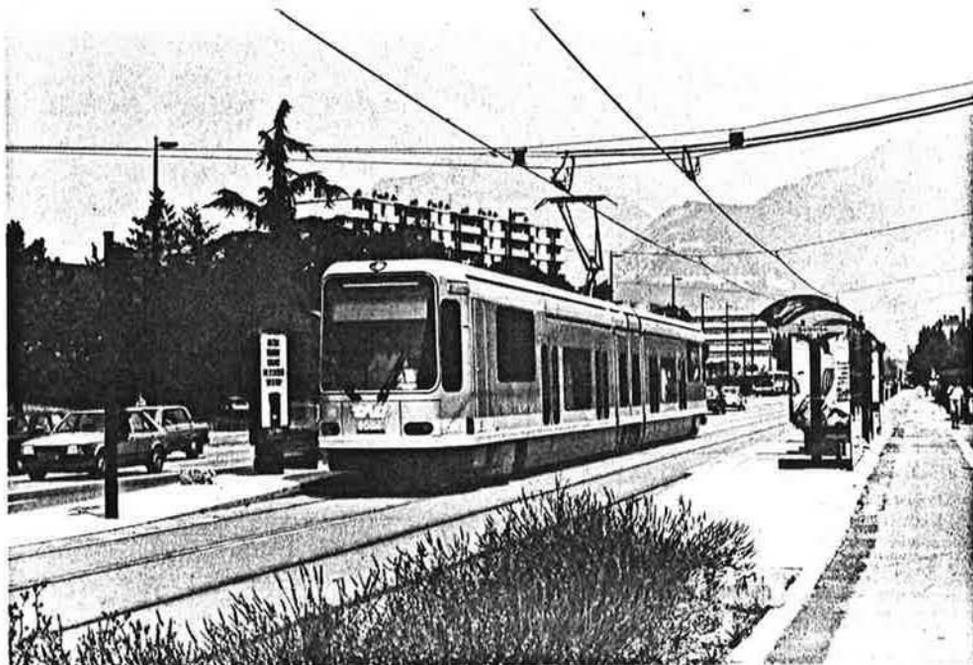
Le président peut alors clore cette Assemblée générale rondement menée à 2140 heures, et invite chacun, après la collation offerte par l'Association, à visionner l'actualité TPG/AGMT 1987 grâce aux diapositives sélectionnées par André KNOERR, Jean-Christoph BOVARD et Eric RAHM.

Le rapporteur :

Eric RAHM





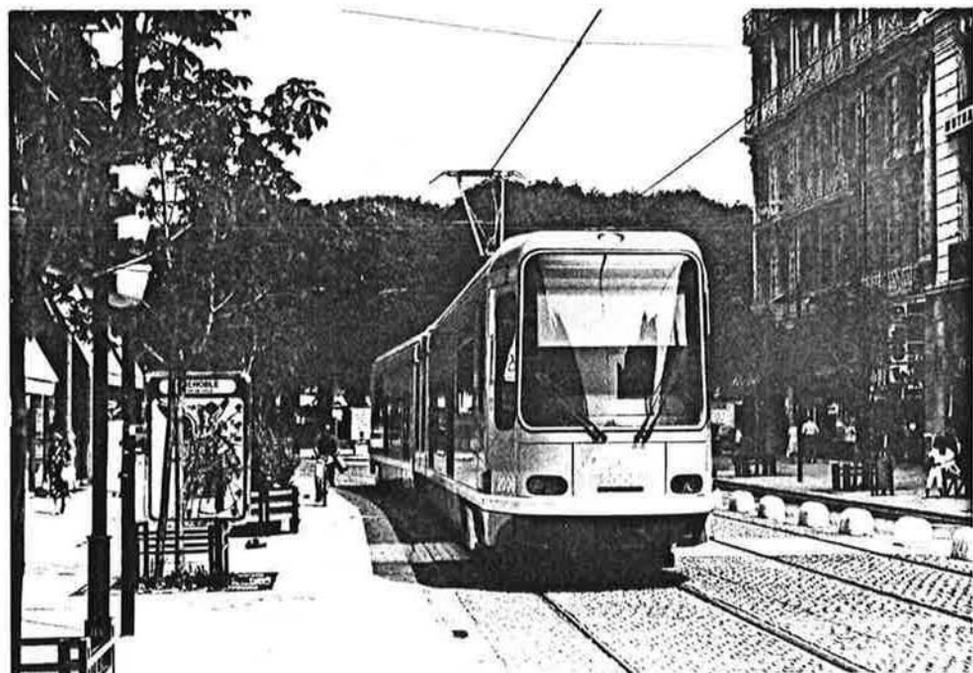


Le nouveau tramway de Grenoble, visité par l'AGMT le 3 octobre 1987.

EN HAUT : Traçé en site propre , station Malherbe.

EN BAS : Traçé protégé sur voirie au centre-ville, Gambetta.

(Photos Eric RAHM)



L'AGMT EN 1987 (SUITE)

Dans la Plateforme No 34, nous avons présenté un résumé du programme de l'AGMT en 1987. Voici maintenant, comme promis, un rapide aperçu des nombreuses autres tâches que nous avons entreprises :

ENTRETIEN DES VEHICULES

Malgré un stationnement en plein air à Moillesulaz, l'entretien "léger" a été assuré normalement à plusieurs occasions : nettoyages, contrôles des moteurs et des freins, petites réparations.

Nous nous réjouissons de nous retrouver bientôt à l'abri (avec prise 220 volts, prise qui faisait défaut cruellement jusqu'ici : aspirateur, baladeuse, etc) et de pouvoir disposer d'un local de travail à proximité immédiate de notre voie de stationnement.

LE DEPANNAGE DU 1er JUIN

Lors d'une soirée de fin mai, où nous devions prendre un groupe de voyageurs à Rive pour une course réservée à quelques amateurs, notre motrice refusa tout service : les freins ne se desserraient pas !! Après plusieurs essais infructueux, on abandonna de guerre lasse et on téléphona le lendemain matin aux TPG. Notre souci était grand, car un important service nous attendait le samedi de Pentecôte 6 juin. C'était sans compter sur l'aide efficace et dévouée des TPG.

C'est ainsi qu'au petit jour du 1er juin, on vit la vénérable 71, tractant en remorque la pauvre 67, pantographe baissé (dommage : la première DT, lire "double traction", n'aura pas eu lieu ce jour-là

entre Moillesulaz, Plainpalais et le dépôt de la Jonction^(*)). Après le changement du régulateur d'air comprimé, tout rentra dans l'ordre.

VISITE DE HOLLANDAIS

Plusieurs clubs d'amateurs ont visité notre ligne 12 dans le convoi de l'AGMT. Ce fut en particulier le cas pendant toute la matinée du samedi 6 juin où nous recevions un club de Hollande.

C'est l'occasion de dire ici qu'à chaque visite de clubs ou de groupes d'amateurs, la plupart des membres du comité, secondés par d'autres bénévoles, sont sur la brèche; en effet le personnel de bord est à cette occasion très nombreux : un wattman, quatre contrôleurs de porte, un receveur, un responsable de la vente des publications, un chef de train, un aiguilleur et souvent encore un traducteur, un "public-relation".

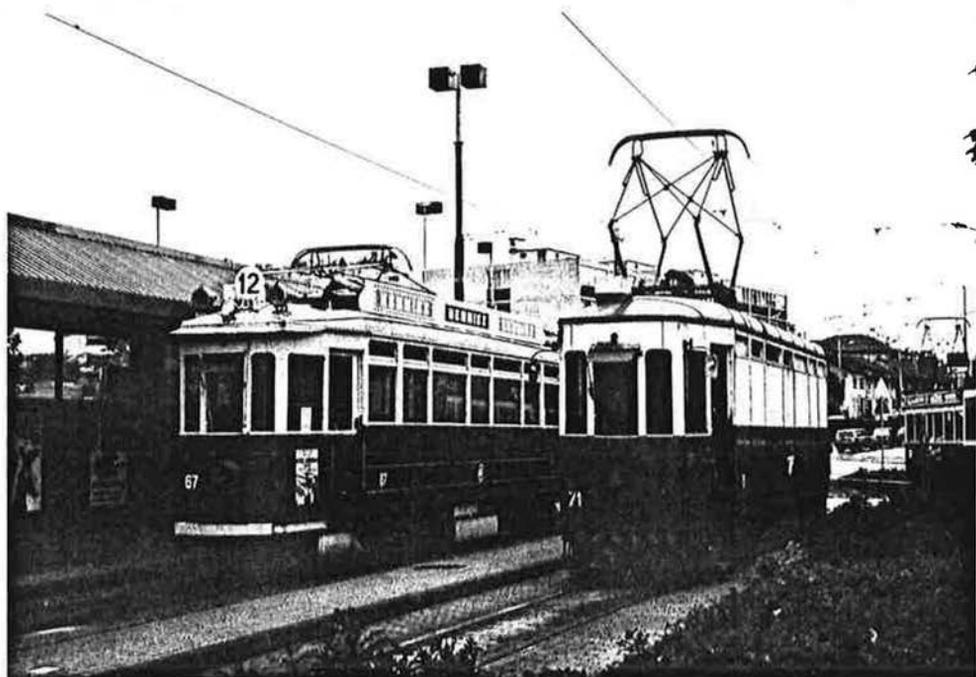
Il serait injuste de ne pas mentionner l'énorme travail de préparation que chacune de ces sorties implique : courrier avec le club visiteur, dialogue avec les TPG, organisation et planification de la visite, réservation d'un restaurant.

LA 1ère CIRCULATION AU BACHET

C'est en effet le dimanche 27 septembre que fut ouvert au trafic commercial le prolongement de la ligne 12 au Bachet, après une pimpante inauguration le samedi 26 avec le convoi AGMT 67+363 et une DT 802+803 des TPG. Ce que l'on sait moins, en revanche, c'est que des trams ont roulé route de Saint-Julien avant le 26 septembre 1987 et, évidemment, après le 5 octobre 1951:

Mardi 15 septembre au soir : branle-bas de combat au Rondeau de Carouge, la "71", la gendarmerie pour évacuer les voitures, la tour aérienne de l'entreprise qui a posé le fil de contact, l'état-major des TPG; premiers tours de roues, contrôle de la voie et de la ligne

(*) et les drapeaux hissés en ville ce matin-là ne concernaient pas cette grande "première" ratée !

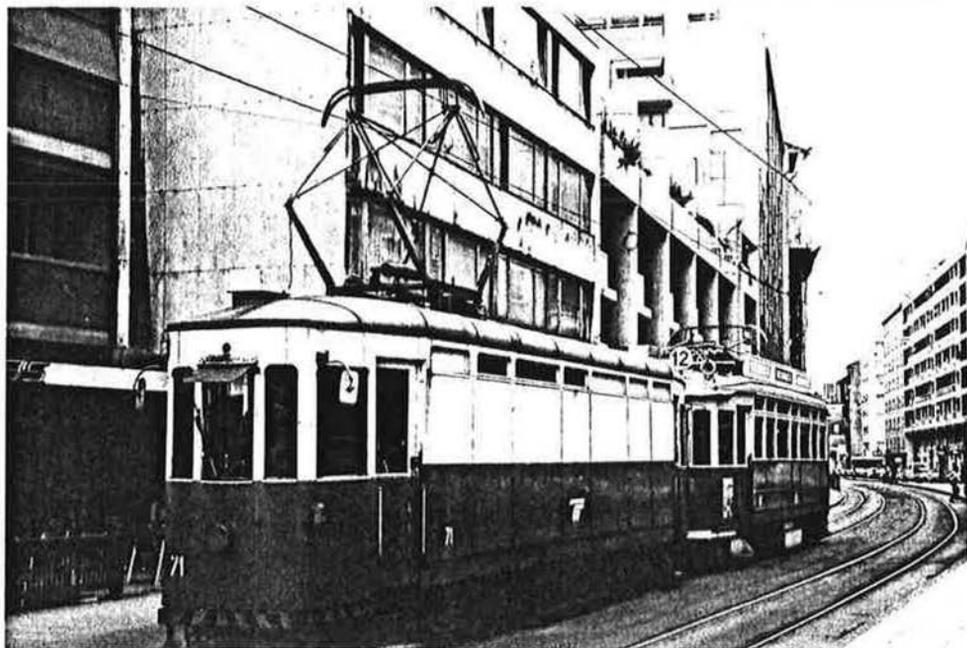


Le dépannage du 1er juin 1987. La motrice 71 au secours de la 67 !

EN HAUT : Manoeuvre à Moillesulaz.

EN BAS : Arrivée à la boucle des Augustins.

(Photos B. CALAME)



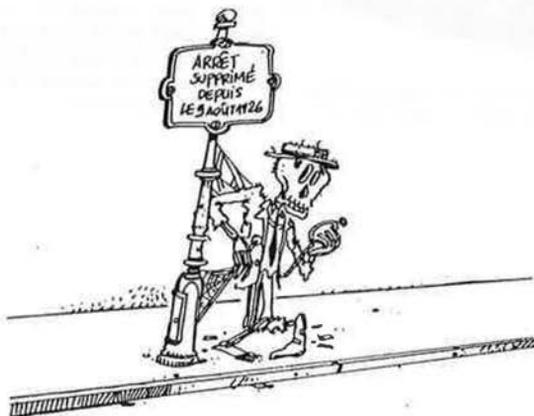
aérienne, verrée au Bachet et le feu vert.

Mercredi 16 septembre au soir : nouveau branle-bas de combat, nouveaux gendarmes pour évacuer les (mêmes ?) voitures et le convoi de l'AGMT qui fit deux aller-retour entre la boucle de la rue de Sausure, Carouge et le Bachet. Nous craignons entre autre certains problèmes de gabarit avec la 363 à cause des chantiers encore présents et nous devions aussi nous familiariser avec les lieux avant la sortie du

Vendredi 18 septembre en matinée : les premiers voyageurs arrivent en tram au Bachet, transportés par le convoi vert de l'AGMT. C'était des ingénieurs en congrès à Genève qui ont visité les travaux du Bachet et ensuite ceux de l'aéroport.

.....et bien d'autres activités encore : courses de "dérouillage", démontage de la 69 du Jardin Robinson du Lignon, etc.

Le Chroniqueur



Jean-Daniel Dupraz Roland Kallmann

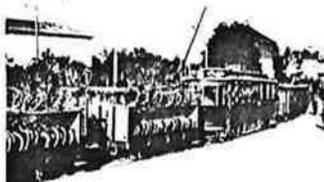
NOTRE 12

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 inédite. La plus ancienne ligne de tramway encore en activité en Europe. Une ligne aux nombreux records.



Avril 1940, passage de la danane 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.

Il y a trente ans ...

DISPARAÎSSAIT LE TRAM 9

Le 31 juillet 1958, le tramway No 9 (Rive-Hermance) vivait sa dernière journée. Cela fait juste trente ans cette année.

Je la connaissais bien cette ligne de tram, car je l'empruntais régulièrement depuis ma naissance en 1939 pour me rendre au jardin de mes parents à Corsier-Port. Si les voyages effectués en poussette en 1939 et en pousse-pousse en 1940 ne m'ont pas laissé de souvenirs bien précis, ceux de ma jeunesse ont marqué mon esprit de faits et de moments ineffaçables !

LE MATERIEL ET LA LIGNE

A Rive, les convois en attente du départ stationnaient au même endroit que l'autobus No 9 actuel. Ce furent principalement les automotrices Alioth, série No 90-99 qui, de 1901 à 1950 environ tractèrent une ou deux remorques, série No 361-370 (ou des remorques Bautzen, série No 351-360, pour les suppléments de midi ou du dimanche).

Pendant la guerre de 1939-45, il n'était pas rare de voir des convois de trois remorques, plus un fourgon K, soit la respectable longueur de 46 mètres, mieux que la D.T. moderne des TPG !!!

Lorsque les motrices 700 furent livrées, la CGTE modifia en ville la captation du courant de traction. Les vieilles Alioth reçurent alors un pantographe en plus d'une perche qu'elles gardèrent quelque temps pour circuler sur les lignes de campagne où la caténaire n'était pas encore modifiée. Puis peu après, ces vieilles motrices du début du siècle disparurent et furent remplacées par les motrices Cologne, série No 51-54 et 61-70, plus pimpantes et performantes.

La composition des convois variait au cours de la journée:

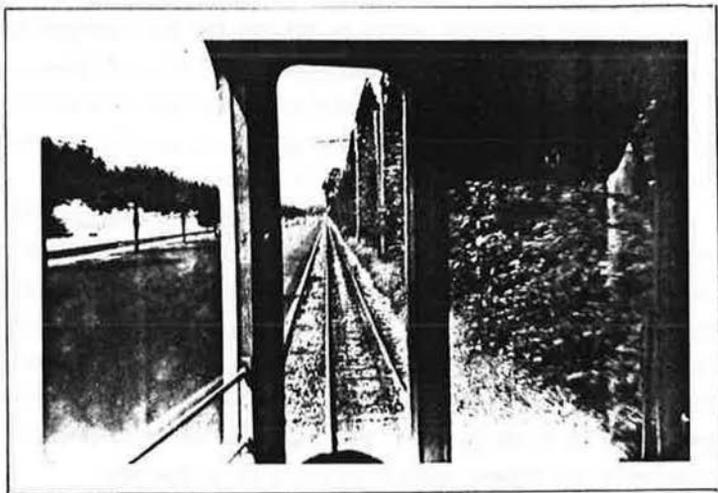
le matin et l'après-midi, ne circulaient qu'une motrice et une remor-

que, plus parfois un fourgon, série No K 401-409. Aux heures de pointe, les convois roulaient avec deux remorques et en soirée, seule une motrice parcourait la ligne.

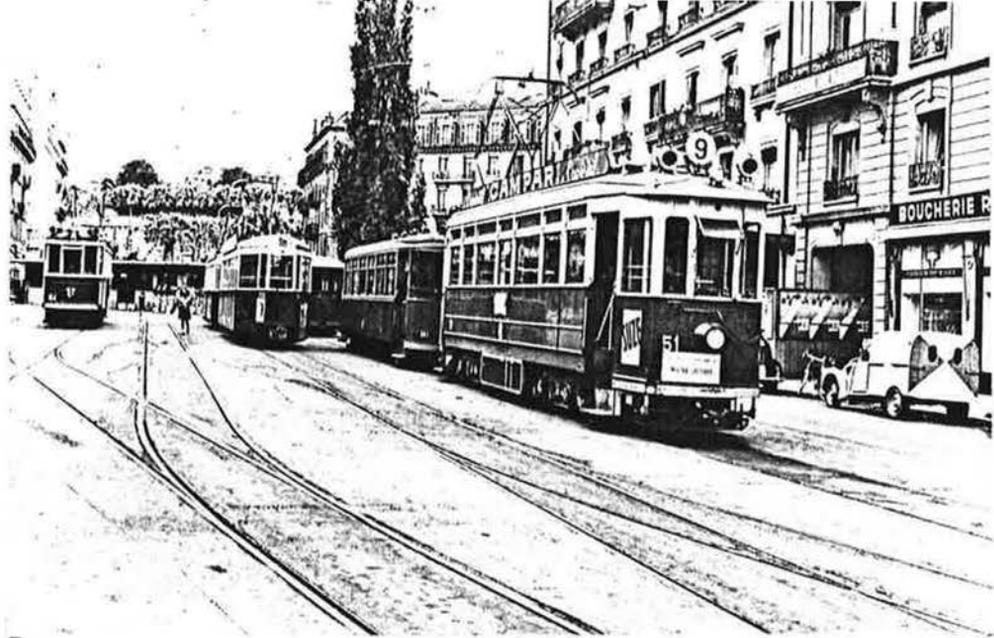
Je prenais le tram No 9, soit à Rive, soit à la place des Eaux-Vives. Lors du départ, le receveur des remorques lançait deux coups de trompette pour annoncer au chef de train que tout était prêt et ce dernier tirait sur la sonnette dans la motrice pour donner le départ au wattman. Celui-ci actionnait le sifflet et le lourd convoi (environ 50 tonnes) s'ébranlait. Après avoir traversé les Eaux-Vives, le tram d'Hermance longeait les parcs de la Grange et des Eaux-Vives en parcours commun avec la ligne No 2. A Genève-Plage, il arrivait parfois que nous croisions un convoi descendant d'Hermance.

A propos de Genève-Plage, vous souvenez-vous du site propre engazonné, avec double-voie et aiguillages ?

A partir de là, la ligne No 9, à voie unique et en site propre, longeait le quai de Coligny jusqu'à l'arrêt de Ruth, où se trouvait un second croisement. De là, sur chaussée, le con-



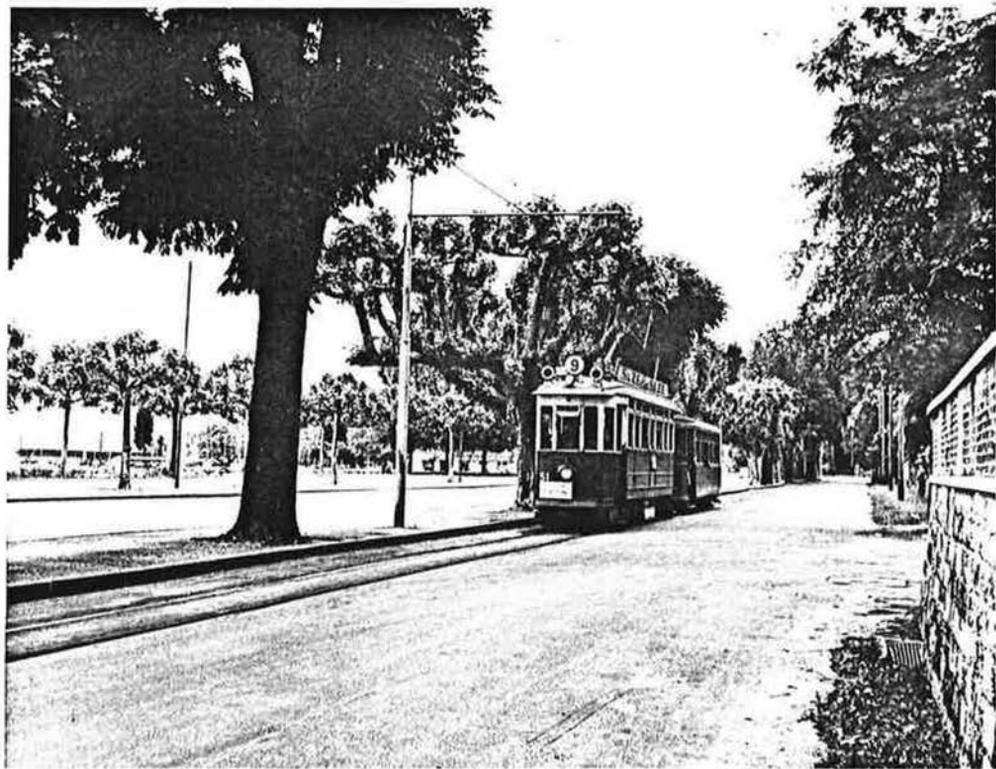
Site propre sur le quai de Coligny



EN HAUT : Station de Rive, 16.6.1956.

EN BAS : Quai des Eaux-Vives, convoi pour Rive,
14.6.1956.

(Photos Jacques BAZIN)



voi continuait en palier sur quelques centaines de mètres, puis abordait la longue et pénible rampe de Vézenaz en quittant définitivement la proximité du lac.

Etant donné qu'il n'y avait pas de tachymètre dans les motrices de l'époque, je n'ai jamais pu savoir quelle était la vitesse atteinte dans cette montée, mais elle ne devait guère dépasser les 15 km/h avec deux remorques. Lorsque la motrice devait repartir de l'arrêt "la Belotte", elle avait bien de la peine, surtout en automne avec les feuilles mortes et le conducteur devait sabler à plusieurs reprises. Enfin le sommet de la côte arrivait et après un virage à droite, Vézenaz apparaissait avec son long évitement. Ici le dimanche, beaucoup de monde quittait le tram pour aller dans les divers restaurants du coin. Il y avait un dancing à côté de l'arrêt qui amenait une bonne clientèle à la ligne. A Vézenaz, il y avait une station fermée, avec un local pour la poste et les employés de la CGTE devaient encore décharger les colis et marchandises du fourgon et les sacs postaux de la motrice (sur certaines courses seulement).

Vézenaz, situé à la moitié du parcours, était un point de croisement régulier. Les conducteurs se saluaient et le convoi montant redémarrait, le sémaphore, suspendu à un poteau de la ligne aérienne passait au vert et le tram pouvait s'engager sur la voie unique. "Unique" à plus d'un titre, car si elle était bien simple, la voie était aussi dans un tel état qu'il fallait toute l'habileté du wattman pour garder son convoi sur les rails. Quant aux receveurs, ils devaient faire preuve d'un bel équilibre pour ne pas tomber ! Les rails entre Vézenaz et Collonge étaient très usés et se tortillaient comme des vers de terre et c'était très impressionnant de voir depuis la remorque le déhanchement latéral et aussi vertical de la grosse Alioth devant nous. Pas étonnant que, dans ces conditions de roulement, les motrices se soient rapidement déglinguées.

Les usagers de la route n'étaient pas heureux non plus, car les nids de poules, les pierres et les ondulations du sol

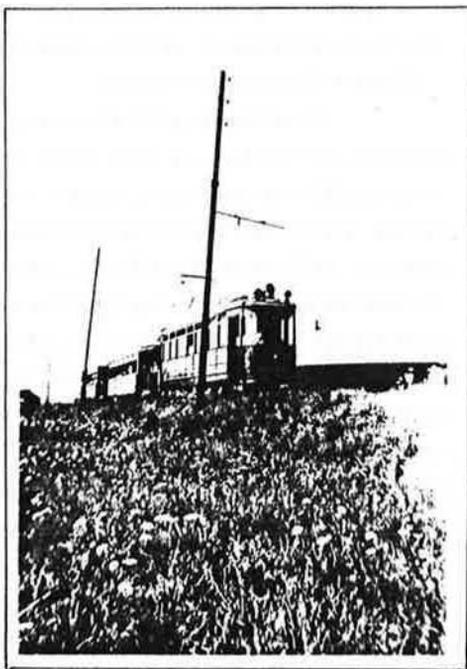
au-dessus des traverses ne permettaient pas de rouler sur la voie en toute sécurité. Je me souviens d'avoir parcouru ce tronçon avec ma bicyclette et d'avoir pesté après la CGTE qui laissait des voies dans un état aussi vétuste !

A Collonge-Bellerive, se trouvait un nouveau croisement, puis c'était le départ pour St-Maurice et la Gabiule, deux arrêts facultatifs. Entre la Gabiule et Corsier-Port, les voies étaient de nouveau dans un état déplorable et, au lieu de rouler au maximum des possibilités, le wattman devait circuler modérément et même freiner sur ces voies "vers de terre".

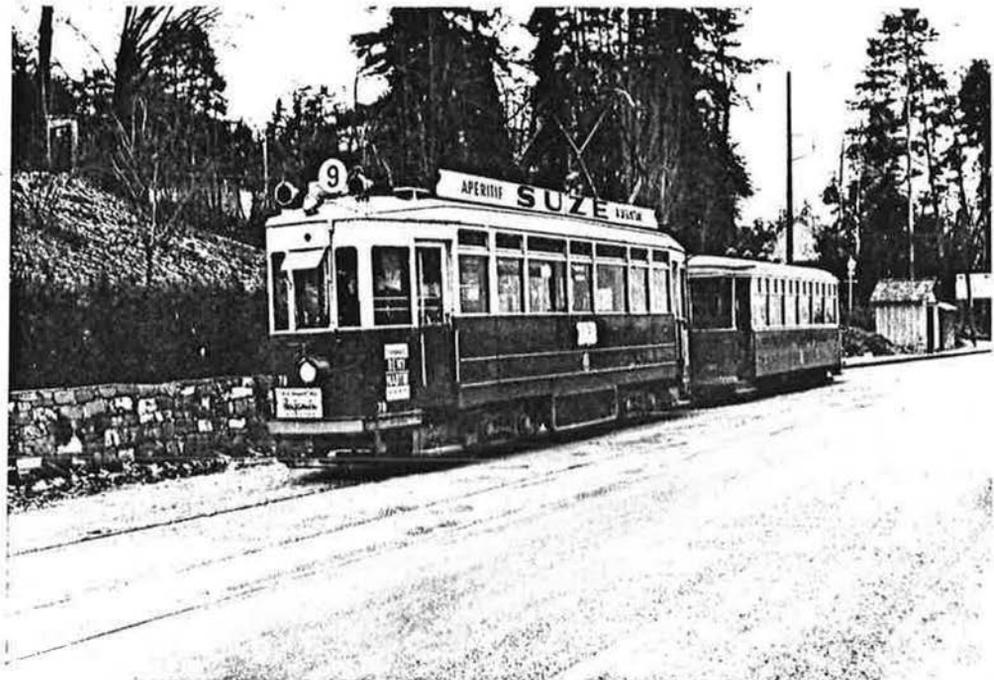
Là, à Corsier-Port, finissait pour moi le voyage.

Coup de trompette, coup de sifflet et le convoi s'ébranlait en grinçant. L'arrière arrondi d'une remorque disparaissait bientôt à ma vue et seul le sifflet de la motrice me parvenait encore pendant quelques minutes.

La ligne continuait sa route et atteignait Anières, puis Chevrens avec un nouveau croisement. Enfin, elle touchait Hermance, ce joli village médiéval, où les convois s'arrêtaient en plein milieu de la rue principale, juste devant le café de l'Horloge. Là, la motrice était dételée et roulait doucement jusqu'au tiroir vers la petite fontaine. C'est dans ce village, qu'en hiver 1947, l'Alioth 98 et la Bi 370 continuèrent tout droit jusque dans une petite maison. Les braves gens, réveillés en sursaut, firent une



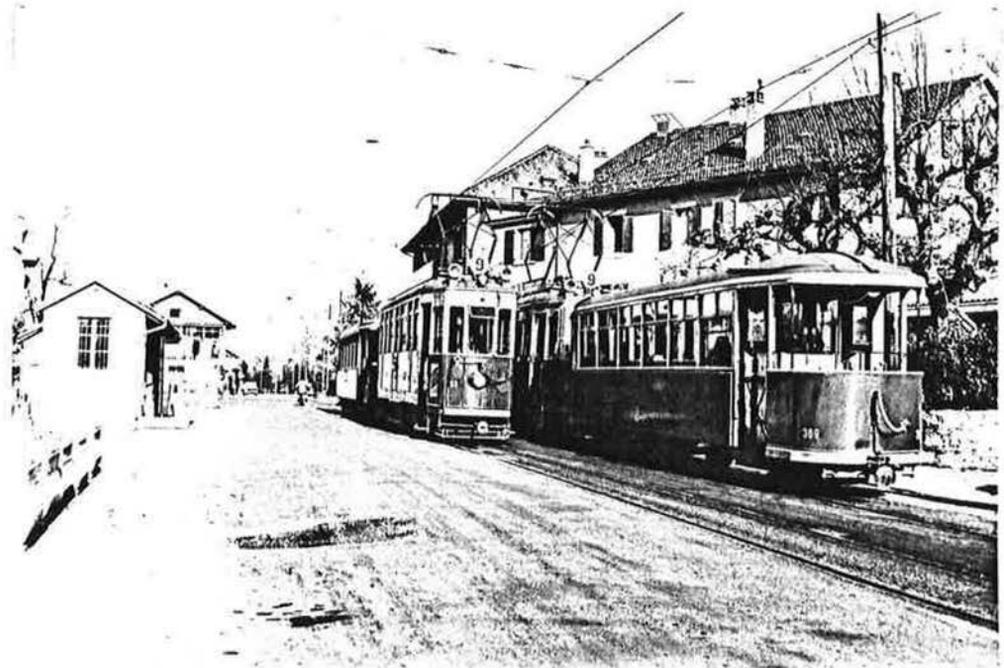
Convoi à "la Gabiule"



EN HAUT : Convoi pour Hermance, à Ruth, janvier 1954.
(Photo C. SCHNABEL)

EN BAS : Croisement à Vésenez, la 63 circule direction
Rive, 23.2.1953.

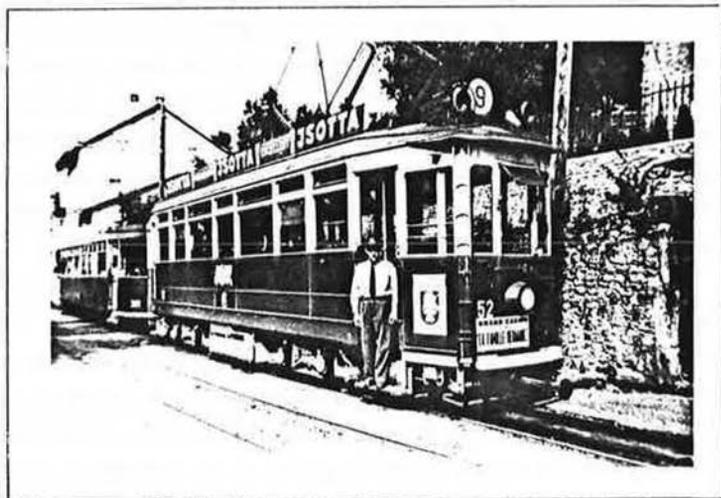
(Photo Jacques BAZIN)



drôle de figure en voyant l'avant du monstre au milieu de la chambre à coucher !!! Mais le tram 9, c'était aussi des employés attachants et des paysages variés tout au long de la ligne.

LE PERSONNEL

Je les connaissais bien ces employés, car, contrairement à maintenant, ils restaient longtemps sur la même ligne. Parmi eux, il y avait un receveur que j'avais baptisé "Poil aux yeux", car il avait des sourcils très épais et me faisait un peu peur en voulant percer mes oreilles avec sa grosse pince à billets ! Un autre, conducteur celui-là, m'avait pris en sympathie et donnait deux coups de sifflet en passant devant le jardin. Un autre encore me faisait un signe de la main en me voyant tailler la haie avec ma mère. Le tram passait lentement, portes ouvertes, et on avait le temps de se saluer. Je n'ai jamais retrouvé cette amitié avec les conducteurs de bus derrière leurs vitres fumées et les portes bien closes. Oui, le tram 9 était un monde où les gens se connaissaient, se parlaient et riaient.



Le sympathique receveur de la 52 à Hermance en été 1958 !

LE PAYSAGE

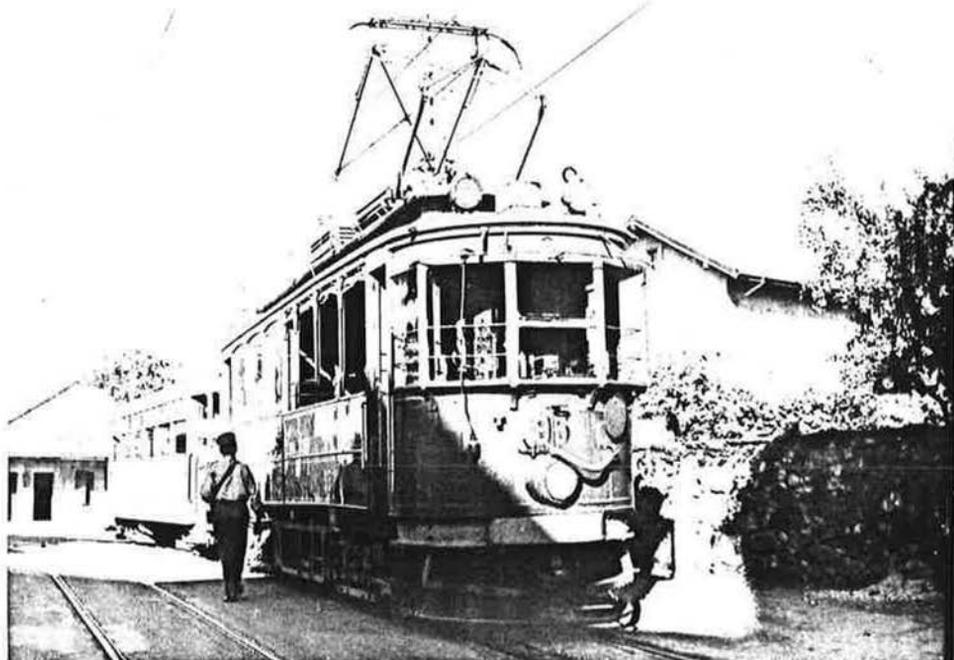
Dès la sortie de la ville, le tram longeait les parcs où le parfum des roses se répandait dans les véhicules aux fenêtres ouvertes, puis c'était la vue sur le lac le long du quai de Coligny. C'était aussi les villas et les fermes avec leurs jardins fleuris et ordonnés, les grands champs de blé, les vignes, les prés où paissaient les vaches, c'était encore les villages et leurs maisons serrées, les fleurs et les couleurs des saisons, la neige blanche sur les routes où ne circulait presque personne l'hiver venu !

QUELQUES ANECDOTES VECUES

Avant de conclure, je vais vous narrer quelques anecdotes. Je me souviens d'un été torride (pas celui de 1987 !) où il y avait des travaux sur la voie le long du Parc des Eaux-Vives. Le bitume ayant été enlevé sur une dizaine de mètres, les rails s'étaient magistralement dilatés sous l'effet de la chaleur et formaient un beau "S". Pendant quelques jours les trams passèrent, mais au pas !

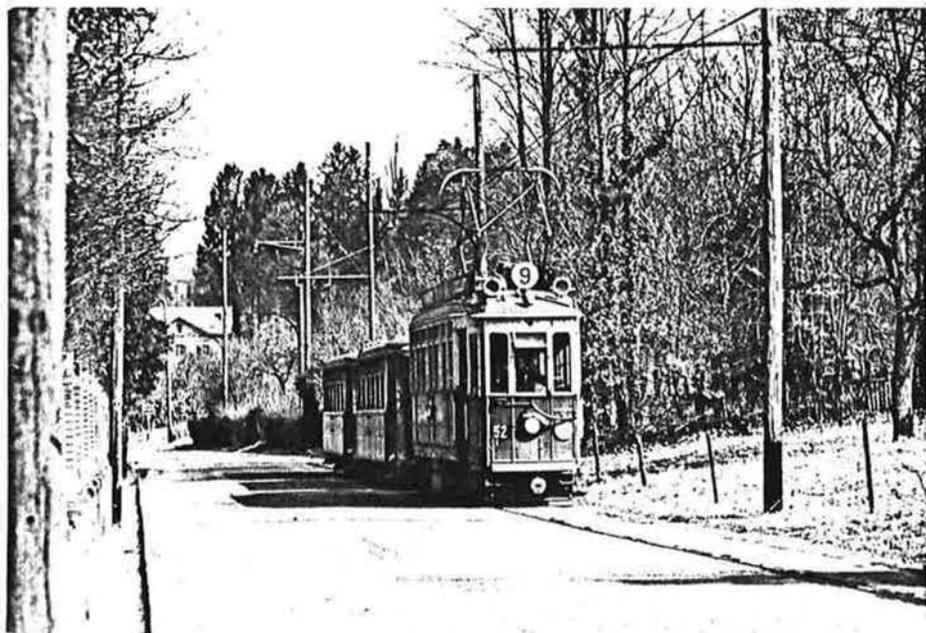
En hiver 1956, le froid fut intense (-18° pendant plusieurs jours) et les espaces entre les rails sur le quai de Coligny étaient plus importants que d'habitude. Le "tac-tac, tac-tac" était plus marqué et comme le sol était gelé en profondeur, le roulement était plus dur, car la voie ne s'enfonçait plus au passage des trams et on avait l'impression de rouler sur une voie posée sur du béton ! Par contre, les portes fonctionnaient toujours bien et l'aération des plates-formes restait garantie !

Comme mon père utilisait une grosse corbeille en osier pour transporter les fruits et légumes du jardin, il avait l'habitude de la poser sur la plate-forme d'une remorque et de la câler contre la tige du frein à main. Or à Collonge-Bellerive, juste en face de l'église, il y avait un brusque virage. Ce jour-là, le wattman, trop pressé, prit ce virage un peu trop vite et la remorque vira sec, ce qui eut pour effet de déséquilibrer la corbeille qui versa et répandit ses marchandises sur le sol de la plate-forme et sur la chaussée (il s'agissait de tomates si mes souvenirs sont encore exacts).



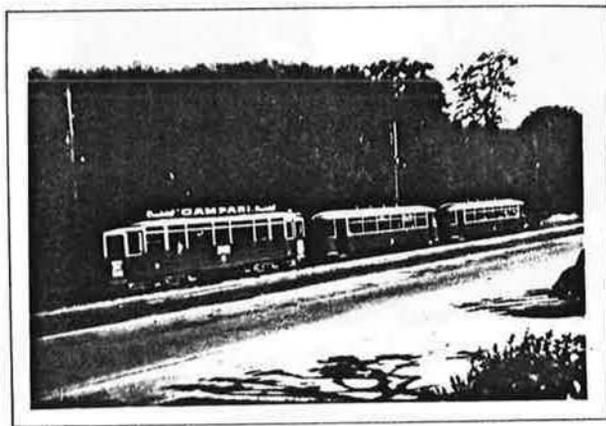
EN HAUT : Composition "Alioth + Neuhausen" pour Genève-Rive, marquant l'arrêt à Collonge-Bellerive, août 1951. (Photo C. SCHNABEL)

EN BAS : Composition typique des dernières années d'exploitation ferroviaire, au départ d'Hermance (Photo F. STAUBLE)



Le dimanche, le tram No 9 était pris d'assaut. Des gens allaient sur les plages ou dans des restaurants ou encore partaient se promener dans la campagne. Je me souviens que ces matins-là, je voyais passer à Corsier-Port les premiers convois doublés. C'était un vrai défilé de véhicules variés : Alioth, Cologne, Westinghouse ou tracteurs remorquant les remorques Neuhausen ou les Bautzen et parfois même, une "petite cent" tirant ses deux remorques à essieux. En fin d'après-midi, les convois doublés ou triplés avec leurs grappes humaines sur les plate-formes et sur les marche-pieds défilaient devant moi. Le matériel souffrait, les voies souffraient, mais l'horaire était tenu, plus ou moins, et les accidents sur cette ligne, mis à part celui d'Hermancc, furent rares.

A propos des suppléments du dimanche, je me souviens que certains conducteurs "du dimanche" ne connaissaient pas bien la ligne et devaient ignorer l'état de la voie. Un jour, peu avant Vézenaz, le conducteur arrive trop rapidement sur un très mauvais tronçon de voie et freine énergiquement, mais seulement après le passage scabreux ! Une autre fois, dans la descente de Vézenaz, le convoi quitte l'arrêt de Boissier et le conducteur met toute la gomme. Avec la pente, le tram prend de la vitesse et aborde la courbe au bas de la rampe à toute allure. Heureusement cette fois-ci la voie avait été réparée récemment et le tram n'a pas déraillé !



*Belle composition
sur le quai de
Cologne, peu
après Genève-
Plage*

PROJETS IRREALISES

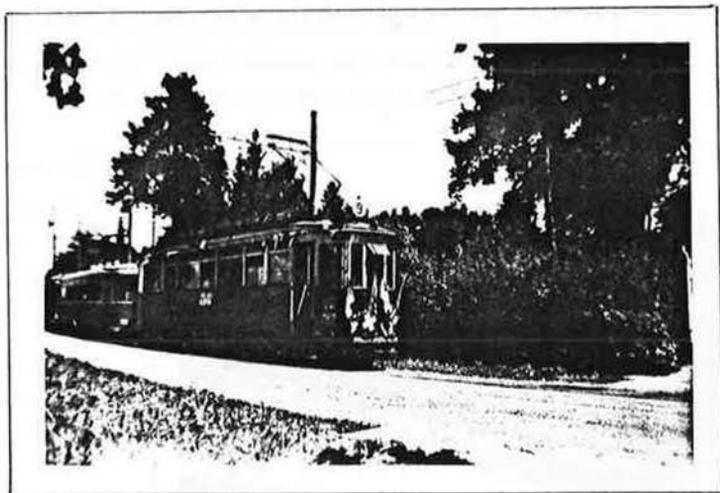
Avant la suppression du tramway, il y eut quelques beaux projets:

- élargissement de la route d'Hermance,
- mise en site propre du tram sur certains tronçons,
- ligne indépendante du tram entre Vésenaz et Collonge,
- renouvellement du matériel roulant avec des motrices bi-directionnelles du type 700.

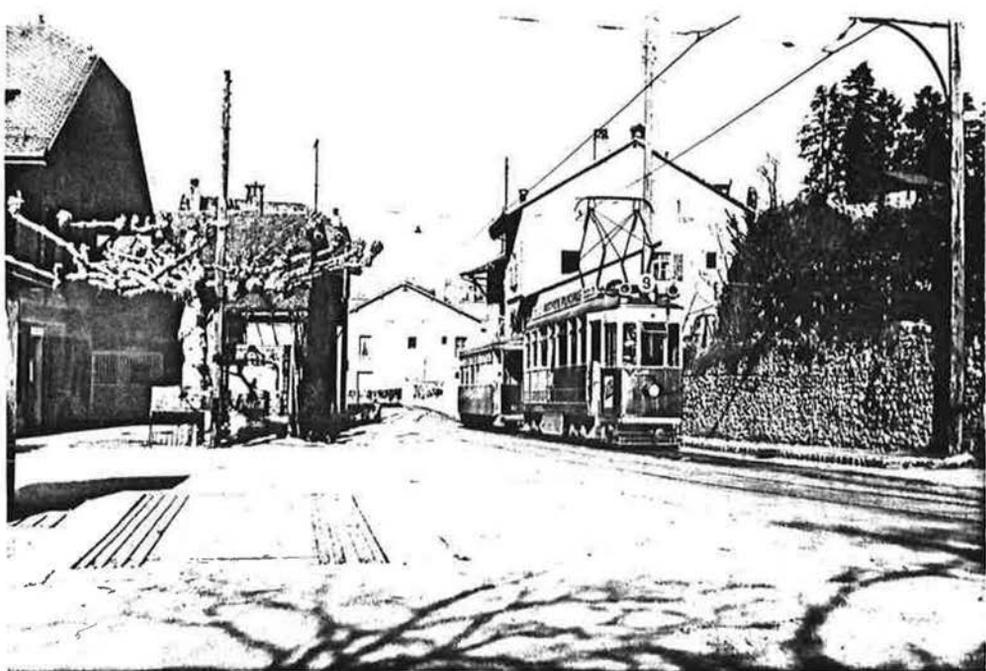
Hélas, les années 1950-60 n'étaient pas favorables aux tramways. Les automobiles se multipliaient, les routes devaient s'élargir et ces vieux tacots du début du siècle disparaître !

CONCLUSION : LA FIN

Trente ans déjà mon vieux tram 9 que tu as quitté la scène ferroviaire genevoise ! Trente ans déjà que des décideurs t'ont rayé de la carte géographique du canton, mais trente ans aussi que tu vis toujours dans un petit coin de mon coeur.



Le dernier jour du tram No 9 à l'arrêt de Corsier-Port

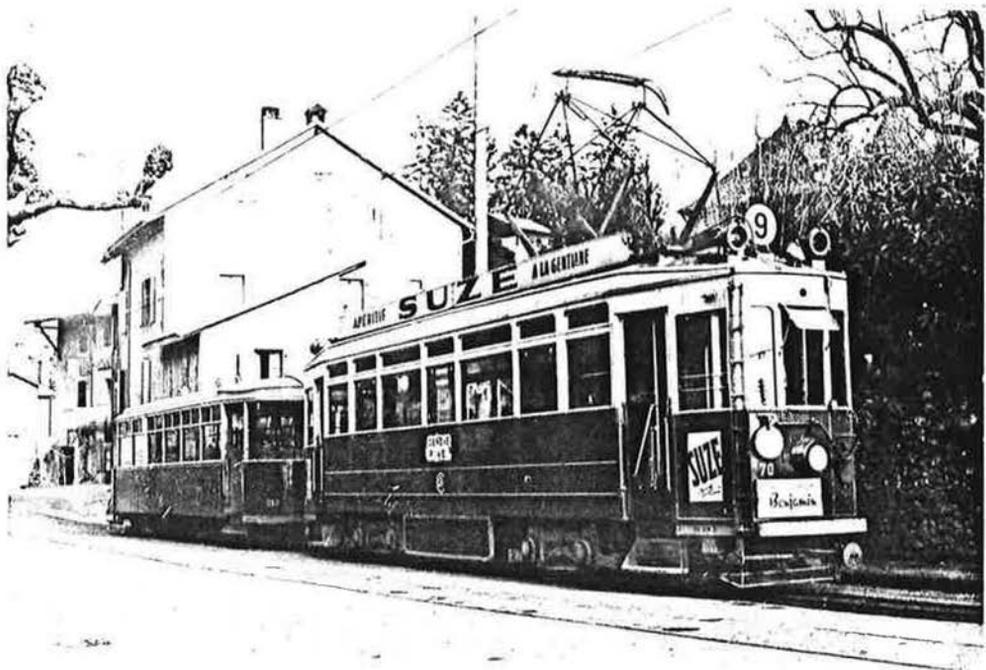


EN HAUT : La 63 et une "Neuhausen" au terminus d'Hermance,
le 23 février 1953.

(Photo Jacques BAZIN)

EN BAS : La 70 et la 363 (!) prêtes au départ pour
Rive, en janvier 1954.

(Photo C. SCHNABEL)

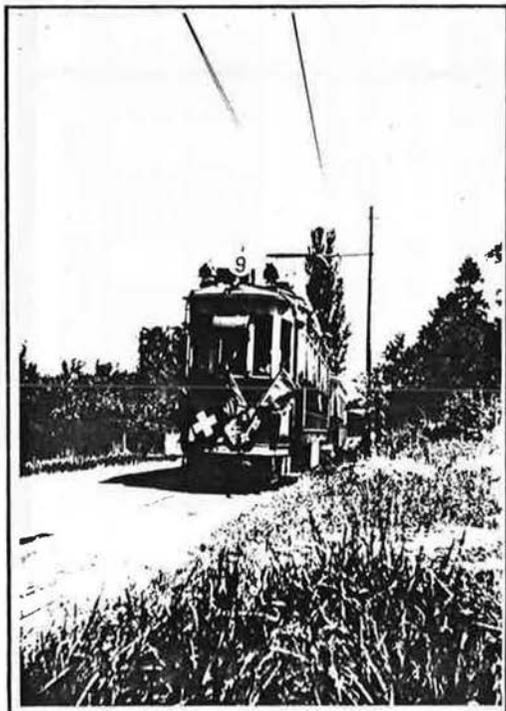


Heureusement qu'il y a encore la 67 et la 363 pour perpétuer ton souvenir et pour me donner un petit pincement, là, quand je les vois passer en grinçant sur des rails en bon état !! Suis-je vraiment le seul à te regretter mon vieux tram 9 ...?

Tu circules encore "tram musée" et c'est heureux, mais tes marche-pieds ne viendront plus frôler les herbes folles en bordure de la route et tes roues ne résonneront plus sur les joints des mauvais rails de jadis !!!

" ADIEU VIEUX TRAM 9 "

Peut-être circules-tu heureux au paradis des trams ?



*31 juillet 1958,
passage d'un convoi
décoré devant notre
jardin à Corsier*

*Je prie les lecteurs
d'excuser la mauvaise
qualité des photos
d'archives personnelles !*

B. Junod

LES TRAINS-TRAMWAYS

GENÈVE - NYON ONT 100 ANS

La ligne de chemin de fer Morges - Coppet a été mise en service par la Compagnie "Ouest Suisse" le 14 avril 1858, son prolongement jusqu'à la frontière genevoise le 1er août 1858 par la même compagnie; à cet endroit elle se soude à la ligne de la Compagnie "Genève - Versoix" ouverte déjà le 25 juin 1858.

Les deux entreprises fusionnèrent le 1er janvier 1872 sous le nom de "Suisse Occidentale", devenue le 28 juin 1881 "Suisse Occidentale-Simplon", le 1er janvier 1890 "Jura - Simplon" et nationalisée le 1er mai 1903.

Au début, l'établissement du chemin de fer n'apporta des avantages qu'à une partie des localités établies sur la ligne, en effet des gares et stations ne furent établies entre Genève et Nyon qu'à Chambésy, Genthod, Versoix, Coppet et Céligny. Les habitants des autres communes désirant voyager en train devaient d'abord rallier une de ces stations.

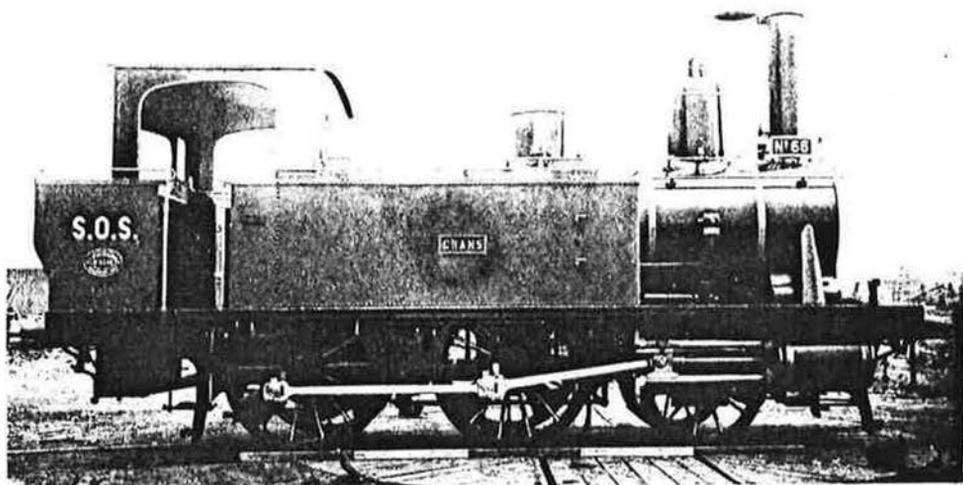
Une amélioration importante intervint en 1888; en effet la Compagnie "Suisse Occidentale - Simplon" désirait tester la rentabilité de la formule des trains - tramways déjà fréquemment utilisée à l'étranger. Il s'agissait de trains légers, rapides et économiques ne transportant que les voyageurs, circulant souvent, desservant de nombreux arrêts dans la banlieue des villes importantes et destinés à amener les gens à leurs affaires ou à leurs plaisirs.

Ces trains - tramways avaient été créés 10 ans auparavant en Autriche et se répandirent en Allemagne (région de Berlin), en Belgique

(banlieues de Liège et d'Anvers), en Italie (banlieues de Milan, Gênes, Turin et Venise) et en France (compagnies du Nord, de l'Est, de l'Ouest et Ceinture de Paris). En Suisse, ce mode d'exploitation n'était appliqué que sur une seule ligne, entre Sissach et Bâle, par la Compagnie du Central suisse, depuis 1887 et avec succès. Le choix de la Compagnie Suisse Occidentale - Simplon pour expérimenter ce type d'exploitation qui devait lui permettre d'augmenter sa clientèle et donc les recettes, se porta sur la ligne Genève- Nyon car équipée de la double voie depuis 1868, avec de faibles courbes et déclivités, elle traversait une région déjà aisée et densément peuplée qui entretenait des rapports étroits avec les villes de Genève et de Nyon. De plus le chemin de fer redoutait fortement la concurrence d'une ligne de tramways, alors en projet le long de la route du littoral, au départ de Genève en direction de Coppet. Afin de limiter les frais d'établissement les nouveaux points d'arrêts, soit Pregny (fermé en 1967), les Tuileries, Creux-de-Genthod, Pont-Céard, Myes (Mies), Founex et Crans ont été établis, après des négociations avec les communes, à des passages à niveau qui furent dotés d'un trottoir de 50 m sur 3 m et d'un abri pouvant contenir 12 voyageurs.

Les frais d'établissement, soit 1'400 frs. en moyenne par halte, durent être couverts entièrement par les communes intéressées et des contributions de particuliers. Néanmoins la Compagnie s'engagea à rembourser ces frais dans le cas où l'arrêt serait supprimé.

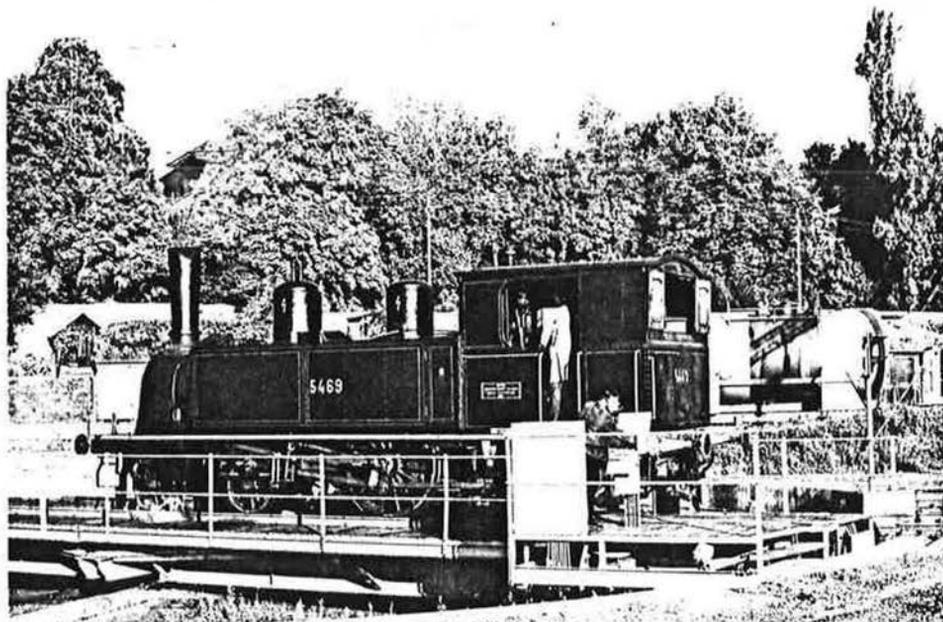
Les autorités fédérales de surveillance ayant accordé des dérogations aux règlements pour permettre une exploitation "simplifiée", les trains- tramways commencèrent à circuler le 15 octobre 1888 à raison de 5 trains par jour dans chaque sens, avec une seule composition. La durée du trajet de Genève - Nyon avec 12 arrêts intermédiaires s'élevait à 40 minutes, soit pas beaucoup plus qu'actuellement avec des rames électriques (32 minutes). Les compositions étaient formées de 2 ou de 3 voitures légères à 2 essieux du parc, d'avantage les dimanches où le trafic était le plus fort, équipées du frein continu



EN HAUT : Les origines : locomotive Ec2/3 66 "Crans" série 63-67 construite spécialement pour l'introduction des trains-tramways Genève-Nyon dès 1888

EN BAS : Trop faibles pour ce service, les Ec2/3 furent remplacées dès 1891 par lcc Eb2/4. Ici la 5469, le 11 septembre 1978 sur le pont tournant du dépôt de Genève lors d'une course spéciale.

(Photos M. DIETSCHY)



en raison de la fréquence des arrêts et contrairement aux trains ordinaires encore freinés à la main, ne transportaient que les voyageurs et leurs bagages.

Afin de réduire les frais de personnel, la Compagnie utilisa des voitures à intercirculation du type "américain". Le modèle à 4 essieux fut écarté car peu commode pour un échange rapide des voyageurs. Une voiture de 2ème classe était aménagée avec un compartiment pour bagages à main, les trains ne comportant pas de fourgons.

Comme aux nouvelles haltes la garde-barrière ne devait s'occuper que des tâches de sécurité, les voyageurs sans abonnement avaient la possibilité d'acheter leur billet de 2ème ou de 3ème classe comme sur un tram urbain auprès de l'unique agent de train, libéré des tâches de serre-frein par le frein continu, ce qui constituait aussi une nouveauté sur un "grand" chemin de fer.

1889 vit l'ouverture des haltes de Tannay et de Bois-Bougy, cette dernière supprimée en 1976.

A noter que toutes ces haltes n'étaient ouvertes qu'au trafic des voyageurs, le trafic marchandise s'effectuant toujours dans les gares et stations.

Il est intéressant de remarquer que la ligne de tramway que redoutait le chemin de fer a tout de même été construite en 1901 par la Compagnie Genevoise des Tramways Electriques, mais ne dépassa jamais la limite communale Versoix - Nies en dépit de projets de prolongation. Elle eut une existence éphémère car ce fut la première grande ligne de la CGTE supprimée, en 1925 déjà, en raison de sa modeste fréquentation et du fait qu'elle doublait le chemin de fer électrifié cette année-là.

Pour la traction des premiers trains-tramways, la Compagnie SO-S commanda à Mulhouse 5 locomotives-tender Ec 2/3 (2 essieux moteurs, 1 essieu porteur à l'avant) limitées à 60 km/h, No. 63 à 67 portant les noms de "Chambésy", de "Genthod", de "Céligny", de "Crans" et de "Nyes".

Trop faibles pour ce service, elles passèrent à la TTB (Tösstalbahn) et furent remplacées dès 1891 par des locomotives construites à Winterthur et à Esslingen de la série Eb 2/4 13 - 42 dont la 35, devenue 5469 a été préservée en état de marche par les CFF après avoir encore assuré la traction sur la ligne Nyon - Crassier.

Un grand changement intervint le 22 décembre 1925 avec l'électrification de la ligne Renens - Genève qui fit disparaître fumées et escarbilles. Les trains - tramways furent dès lors remorqués par des automotrices électriques des séries Ce 4/6, BDe 4/4 et RBe 4/4 ou des locomotives électriques des séries Ae 3/5, Ae 3/6^I, Ae 3/6^{III}, Ae 4/7, Re 4/4^I, Re 4/4^{II}, et Re 6/6.

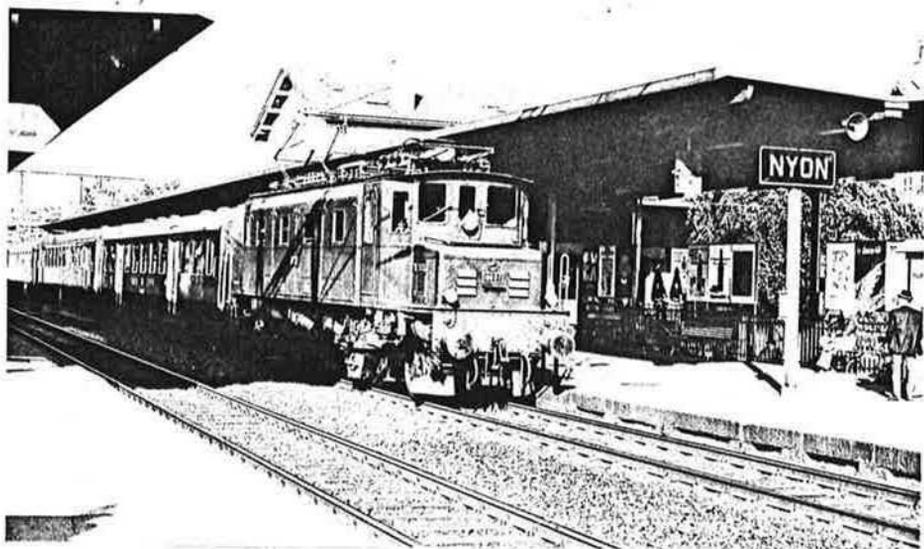
Les dernières voitures à 2 et 3 essieux en bois disparurent en automne 1964.

L'un après l'autre les passages à niveau situés aux haltes ont été remplacés par des passages supérieurs ou inférieurs et des automates à billets remplacèrent les gardes-barrières pour la vente des titres de transport.

Le 23 mai 1982 marqua l'introduction de l'horaire cadencé avec un train toutes les heures (toutes les 30 minutes entre 6.00 - 7.00 h. et 17.00 - 18.00 h.) et des correspondances rapides entre les trains appelés maintenant trains régionaux et les trains directs à Nyon.

Depuis le 31 mai 1987 le service des trains régionaux est assuré par les rames "Colibris" bleues - grises, silencieuses et confortables, et les voyageurs sont soumis au régime du "self service" intégral.

L'avenir devrait apporter la 3ème voie qui permettra de renforcer notablement l'horaire en trafic régional (un train toutes les 30 minutes), et l'introduction de rames à 2 étages transitant sur le RER (réseau express régional genevois) en direction du Bachet de Pesay et de la gare des Eaux - Vives.

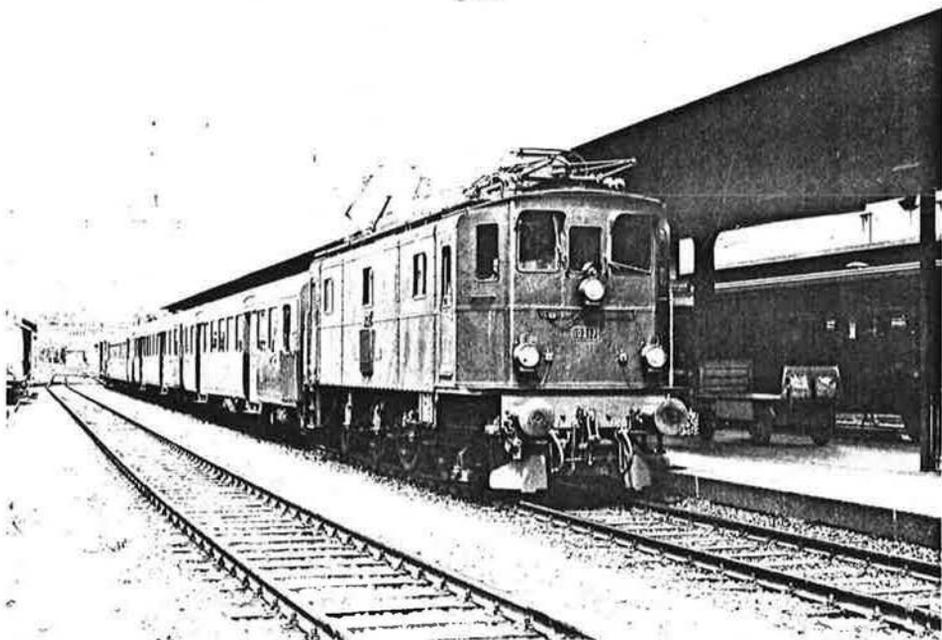


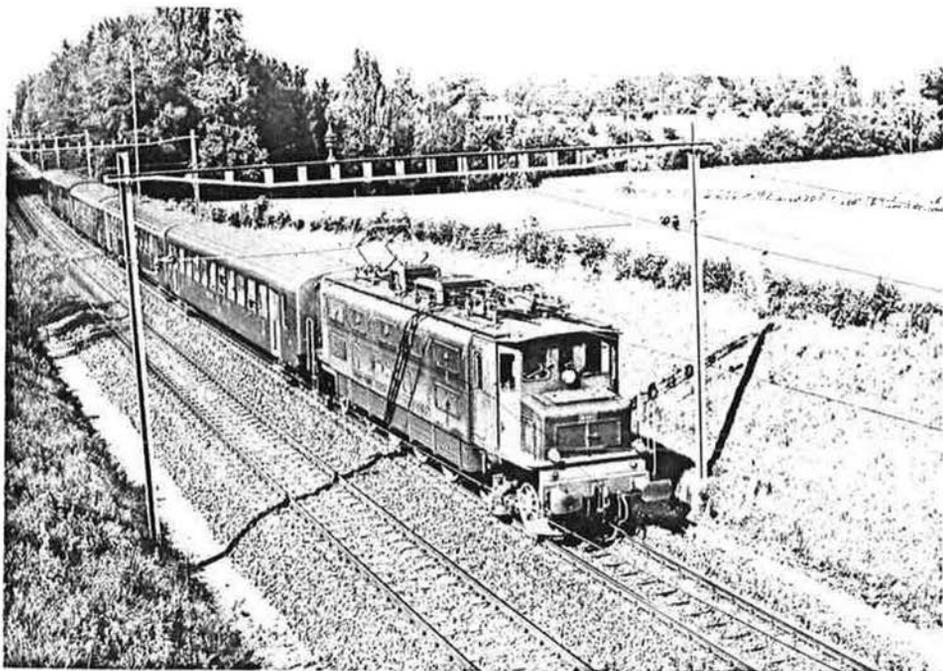
Traction classique des trains-tramways pendant de longues années.

EN HAUT : Ae3/6 le 17 septembre 1977

EN BAS : Ae3/5 le 23 mai 1981

(Photos M. DIETSCHY)

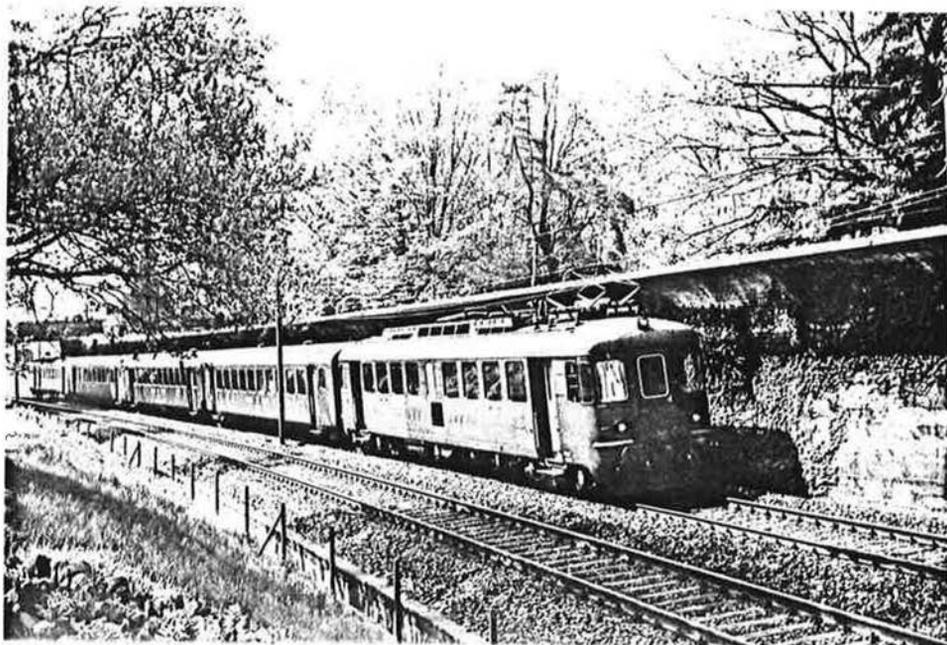




EN HAUT : Train omnibus tracté par une locomotive Ae4/7 MFO avec frein électrique entre Nyon et Crans le 25 juin 1979.

EN BAS : Les dernières années avant l'introduction de l'horaire cadencé, le trafic régional Genève-Nyon était le domaine presque exclusif des navettes RBe4/4. Ici le 21 avril 1981 à Genève-Jardin Botanique.

(Photos M. DIETSCHY)



LES NOUVEAUX AUTOBUS MERCEDES

- SERIE 251-291

- SERIE 561-600

Suite au développement de leur réseau, à la réalisation de la troisième étape du Plan directeur des transports dès le 25 septembre 1988, et au déclasserement de plusieurs véhicules accusant entre 15 et 25 ans d'âge, dont la série "Leyland" 461-484 de 1970, les TPG ont passé une importante commande d'autobus livrables jusqu'en juin 1988.

Il s'agit de deux séries comprenant :

- 40 autobus MERCEDES 0405 à deux essieux, série 561-600
- 41 autobus MERCEDES 0405G articulés, série 251-291

L'achat de cette famille de voitures permettra une standardisation technique de 41% du parc actuel des autobus TPG, ainsi qu'une standardisation partielle avec les 20 trolleybus articulés NAW en cours de livraison (voir Plateforme No 34).

Par rapport aux véhicules actuellement en service, ces nouveaux autobus comportent les améliorations suivantes :

- meilleure adhérence grâce au groupe de propulsion placé en poupe. L'autobus articulé étant "pousseur", il est doté d'un système de contrôle permanent de l'angle d'articulation
- meilleur accès grâce au plancher bas (710 mm) et aux portes de 1200 mm de largeur (sauf la porte arrière)
- nouveau système d'information voyageurs à commande centralisée du type alphanumérique programmable. Outre que le conducteur peut changer l'affichage sans quitter son poste de conduite, ce système permet de modifier facilement les textes et symboles affichés
- frein d'arrêt (ou verrouillage de sécurité au démarrage) qui empêche le départ du véhicule si l'une des portes 2, 3 ou 4 est ouverte
- fermeture automatique temporisée des portes après la montée ou la descente des voyageurs
- dispositif antiblocage au freinage (ABS) et antipatinage au démarrage (ASR) pour les 41 autobus articulés, étant donné que ce type de véhicules est plus délicat à manoeuvrer sur route glissante

- nouveaux sièges ergonomiques recouvert d'un seyant tissus orange pour les voyageurs
- diverses améliorations de détail au niveau du poste de conduite.

Il reste à mentionner que ces 81 véhicules se distinguent par la nouvelle livrée choisie par les TPG, qui a déjà été appliquée aux trolleybus NAW de la série 681-700 et sur les motrices DAV dès le véhicule 810.

L'autobus 561 a été livré aux TPG le 6 décembre 1987. Jusqu'à fin janvier 1988, 5 autobus à deux essieux et 5 autobus articulés rejoignaient Genève. 25 autobus à deux essieux et 25 autobus articulés s'ajoutaient à l'effectif jusqu'à mi-avril 1988, le solde étant réceptionné d'ici le 15 juin 1988 !

Les autobus à deux essieux ont été mis en service tout d'abord sur la ligne 14, puis les lignes D, H et M, ainsi que la ligne 23. Les autobus articulée ont tout d'abord été vus sur la ligne 4-44 jusqu'à la mise en service du dépôt du Bachet, puis sur les lignes 15 et E.

Eric RAHM
(d'après documents TPG)

**CARACTERISTIQUES TECHNIQUES PRINCIPALES DES AUTOBUS
2 ESSIEUX SERIE 561 à 600 ET AUTOBUS ARTICULES SERIE 251
à 291**

Constructeur Daimler-Benz - Mannheim (D)

Fournisseur Mercedes-Benz (Suisse) S.A.

Dimensions, poids,
vitesse et capacité

		O405 2 essieux	O405G articulé
Longueur hors tout	(m)	11,50	17,40
Largeur hors tout	(m)	2,50	2,50
Hauteur hors tout	(m)	3,00	3,00
Empattement (avant)	(m)	5,90	5,60
Empattement (arrière)	(m)	-	6,20
Hauteur du plancher	(m)	0,71	0,71
Poids à vide	(t)	9,0	13,3
Poids total	(t)	17,0	27,0
Vitesse maximum	(km/h)	80,0	80,0
Nbre places assises		33	47
Nbre places debout (env. 0,125 m2/pers.)		65	119
Nbre places total		98	167

Moteur diesel

type		OM447h	OM447hA
Nbre cylindres		6	6
Puissance max. à 2200 t/min	(kW)	177	206

Boîte de vitesses

automatique

Ralentisseur

hydraulique intégré

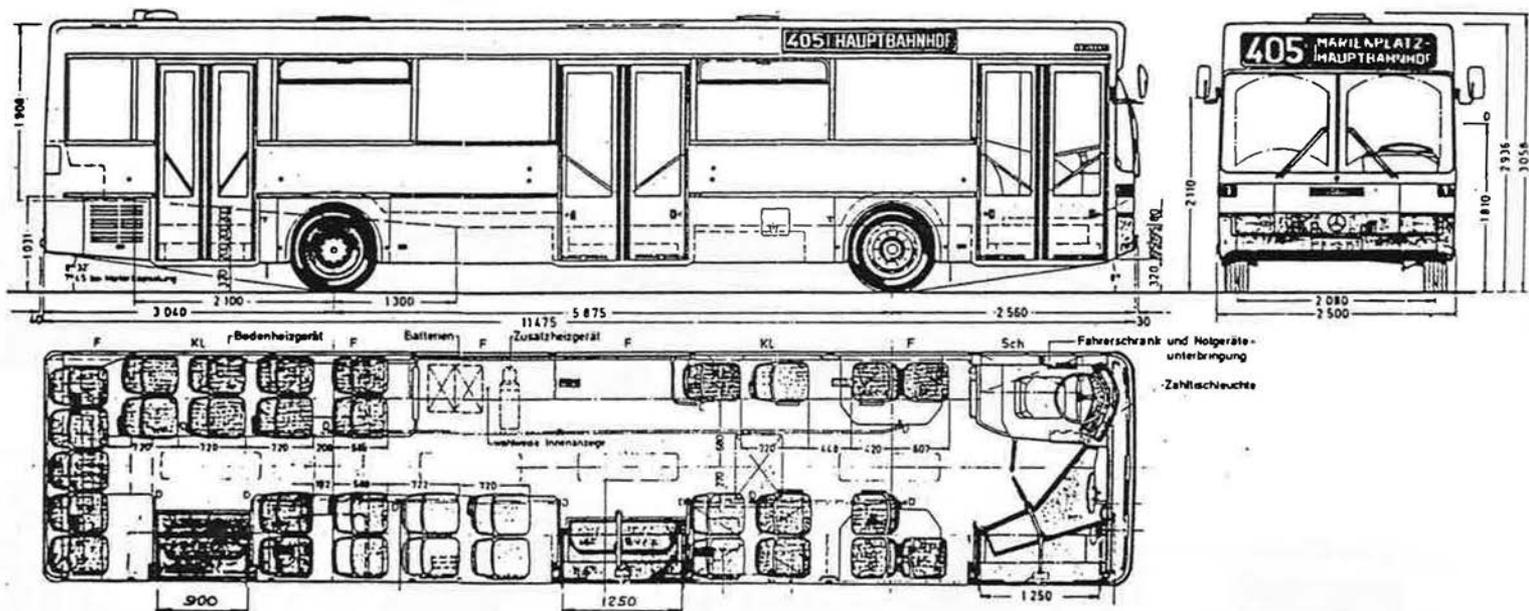
Construction

châssis	treillis acier
carrosserie	tôle d'acier



Nouvel autobus MERCEDES 0405, série 561-600
à la Jonction

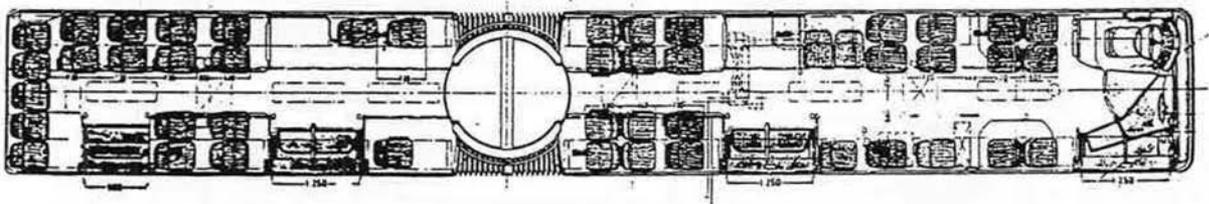
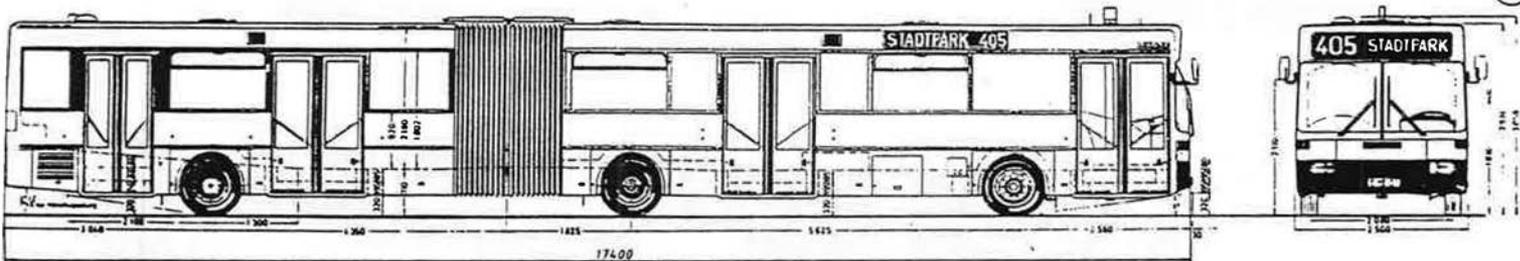
(Photo TPG)



	8 p. / m. ²	6 p. / m. ² *
Nombre de places assises / total:	32 / 101	32 / 84
Poids total en charge	17 t.	

Autobus 2 essieux (15)
Mercedes Benz type - 0 405

Date: 19-4-86 *Cen*



Nombre de places assises / total: $\frac{8p/m^2}{47/165}$ | $\frac{6p/m^2}{47/136}$
 Poids total en charge: 26 t.

AUTOBUS ARTICULE
 MERCEDES 0405 G

Date: 9.2.87 *P.B.*



Nouvel autobus MERCEDES 0405G, série 251-291
à la Jonction

(Photo TPG)

NOUVELLES

D'ICI ET D'AILLEURS

GENÈVE

TRANSPORTS PUBLICS GENEVOIS



Dernière rentrée-horaire au dépôt de la Jonction

Grande affluence à l'arrêt des Augustins en fin de soirée, mardi 22 mars 1988 vers 0100 heures, pour le dernier tramway partant vers la Jonction !

Il ne s'agissait en fait point d'une sortie tardive des Cours Commerciaux, ou du Cercle des Vieux-Grenadiers, mais d'une sympathique manifestation organisée par les TPG pour marquer la dernière rentrée officielle d'un convoi ferroviaire au dépôt de la Jonction.

Depuis mercredi 23 mars 1988 au soir, en effet, tous les tramways sont garés dans le nouveau dépôt du Bachet, et la Jonction ne sera plus que le but du matériel nécessitant un passage en atelier, tout au moins jusqu'à la mise en service des ateliers centraux du Bachet, en 1990 vraisemblablement.

Dès le 23 disparaissent également les opérations de remisage des remorques en début de soirée dans la boucle de Carouge, ce matériel étant également remisé au Bachet.

Ce ne furent ni l'avant-dernier convoi (plaque 10) avec Be 4/4 708 + B 308, ni le dernier convoi (plaque 11) avec Be 4/4 710 + B 324 qui eurent les honneurs de cette dernière rentrée, mais la Be 4/4 711 + B 313, sorties tout exprès de la Jonction et décorées pour la circonstance de guirlandes et de panneaux latéraux humoristiques, annonçant l'abandon de la Jonction par les tramways après plus de 80 ans de copinage...

Sur le coup des une heure du matin, les quelques 40 participants prirent place à bord de ce convoi-balai, animé par un accordéoniste enjoué, et équipé d'un buffet réconfortant, pour le dernier voyage. Arrivé à la Jonction, où quelques collaborateurs des TPG se joignirent encore à l'assemblée, la fête continua encore quelques moments à l'extérieur des véhicules, quelques vésuves illuminant même les halles remplies pour une dernière nuit.

La perspective d'une rude journée de transition devant encore mettre les nerfs à rude épreuve, incita ensuite chacun à regagner son lit pour quelques (courtes) heures de sommeil.

Nul doute que les adieux définitifs de la voie de service du boulevard

Saint-Georges feront encore l'objet d'une ultime fête lors de l'évacuation des ateliers, mais nous aurons encore le temps d'en reparler !

Encore merci aux TPG d'avoir associé le Comité de l'AGMT à cette sympathique manifestation informelle.

Motrices DAV : le point sur les livraisons et les baptêmes...

Pour les spécialistes, voici l'état du parc des motrices DAV de la série Be 4/6 801-846 au début juin 1988 :

Véhicules	Nom	Date livraison	Date baptême
Be 4/6 801	*	05.01.1984	*
802	LANCY	29.07.1987	26.09.1987
803	CAROUGE	14.09.1987	26.09.1987
804	CHENE-BOUGERIES	12.10.1987	03.12.1987
805	THONEX	07.12.1987	05.02.1988
806	CHENE-BOURG	08.12.1987	05.02.1988
807	CELEIGNY	06.01.1987	06.01.1988
808	ONEX	19.01.1988	26.03.1988
809	AIRE-LA-VILLE	01.02.1988	19.04.1988
810	GENEVE	15.02.1988	02.03.1988
811	COLLONGE-BELLERIVE	02.03.1988	19.05.1988
812	AVULLY	06.04.1988	31.05.1988
813	AVUSY	05.04.1988	07.06.1988
814	°	18.04.1988	°
815	°	19.04.1988	°
816	°	16.05.1988	°
817	°	17.05.1988	°

* Motrice prototype (livrée avec le numéro 741) ne pouvant circuler en double traction avec les autres véhicules. La 801 retournera aux ACMV en été 1988 pour être mise au type. Elle recevra vraisemblablement également la nouvelle livrée, en usage dès la motrice 810.

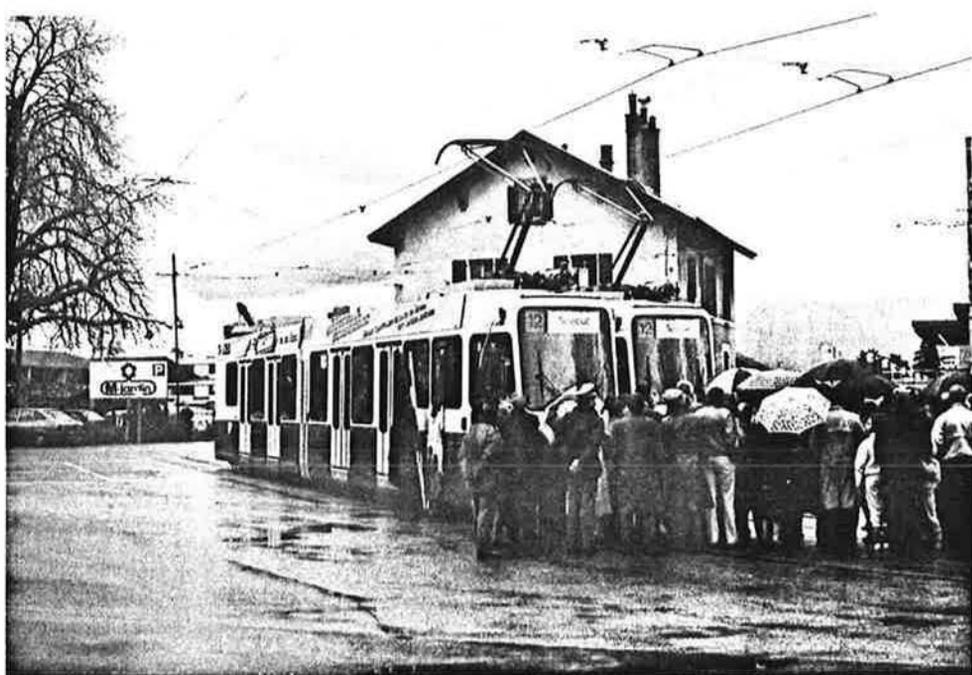
° Ces véhicules seront baptisés au cours de ces prochains mois, selon un ordre non-défini à l'heure actuelle.

Prolongement de la ligne 18

Depuis le lundi 30 mai 1988, la ligne d'autobus 18 reliant le Lignon à la gare de Genève-Aéroport par la Renfile est prolongée jusqu'à Palexpo et à la nouvelle Halle fret de l'Aéroport.

Dans le sens Lignon - Aéroport, le nouveau parcours fait une boucle à partir du terminus de l'Aéroport de façon à desservir Palexpo, puis la nouvelle halle de fret, avant de revenir à l'arrêt habituel de l'Aéroport.

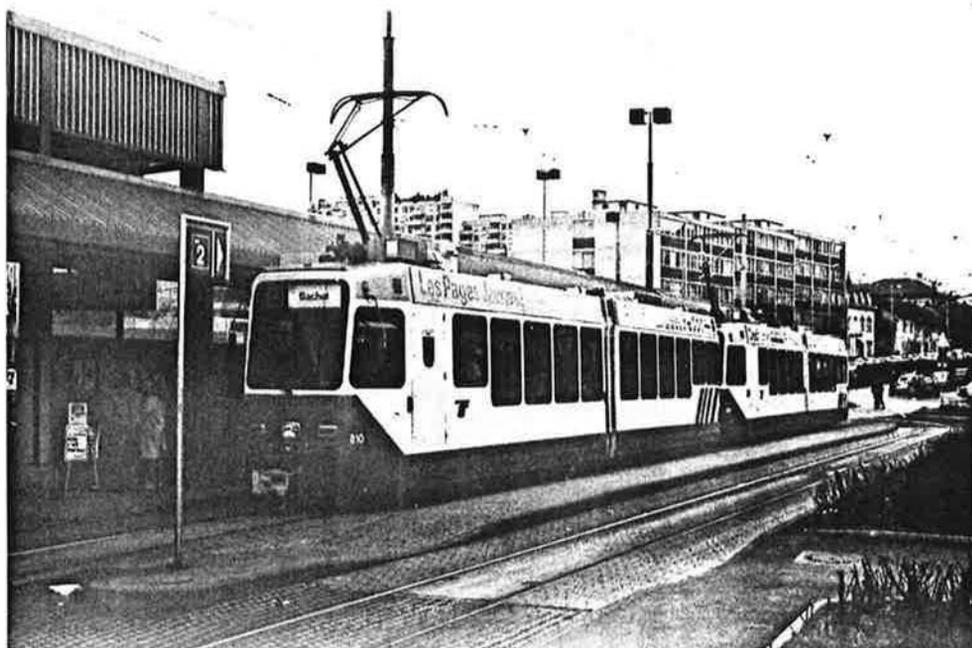
Seule restriction à cette nouvelle commodité pour les usagers : ce prolongement n'est exploité que du lundi au vendredi, jusqu'à 1900 heures, à la fréquence habituelle de la ligne, soit 20 minutes.

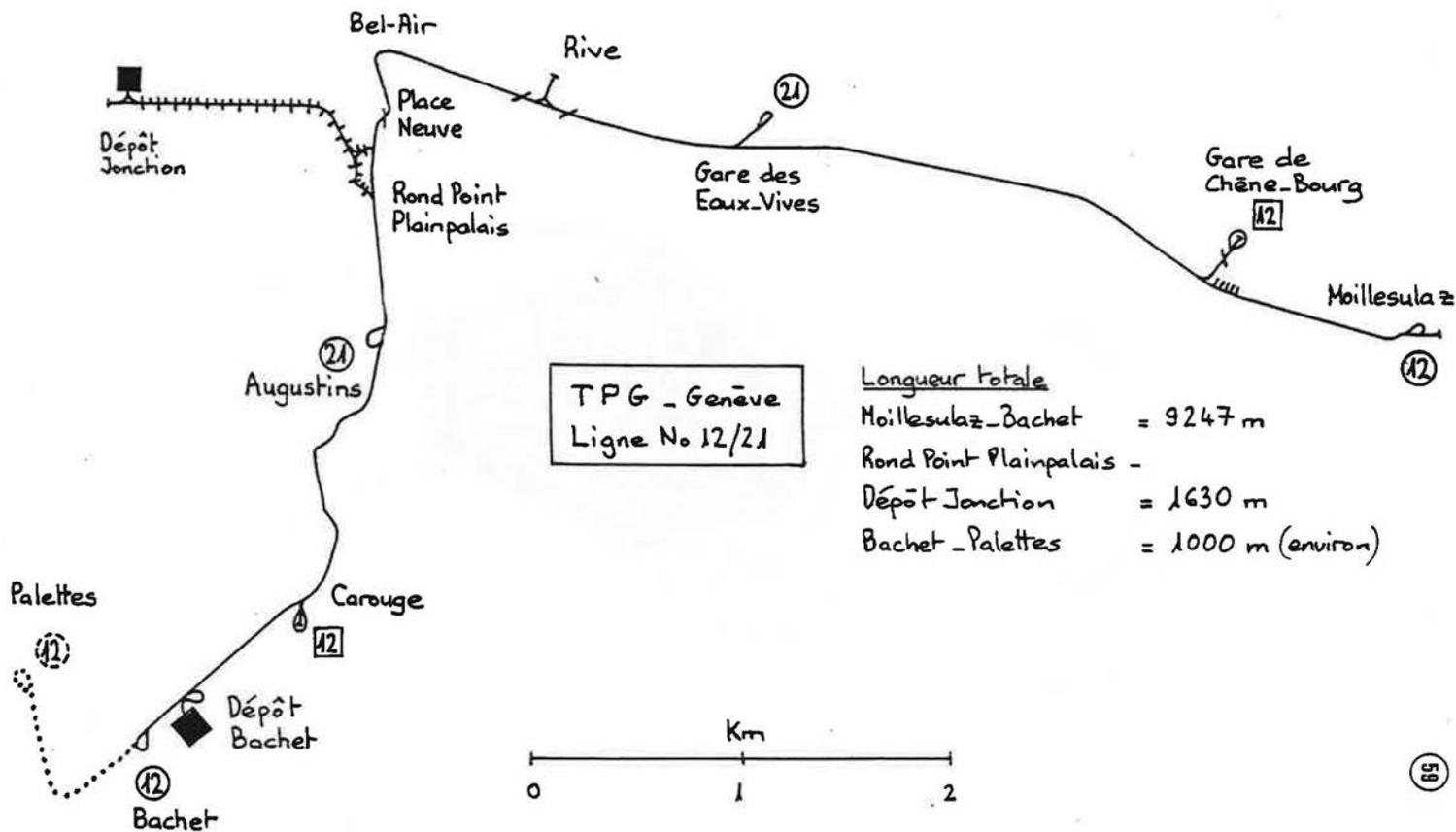


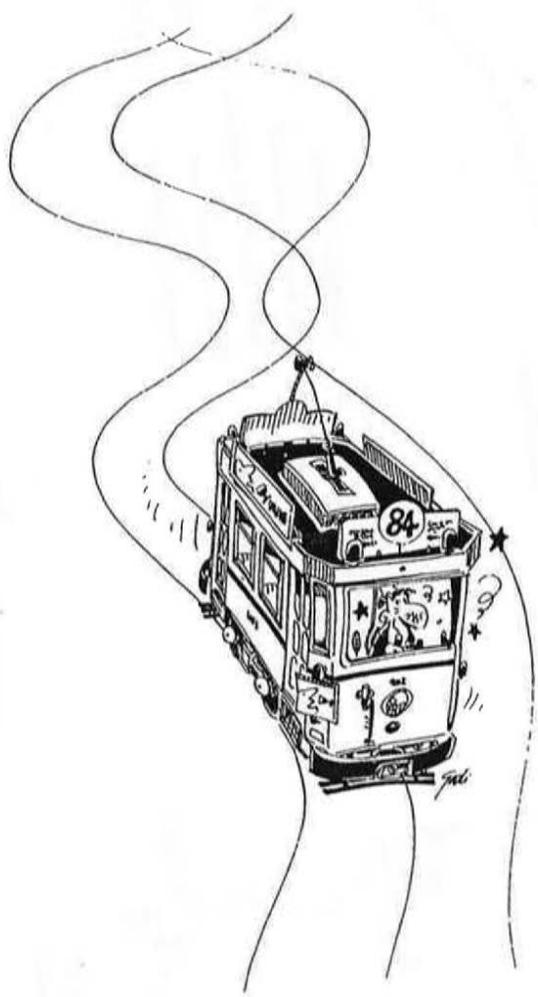
EN HAUT : Baptême des motrices 805 "Thônex" et 806 "Chêne-Bourg" à la gare de Chêne-Bourg, le 5.2.1988.

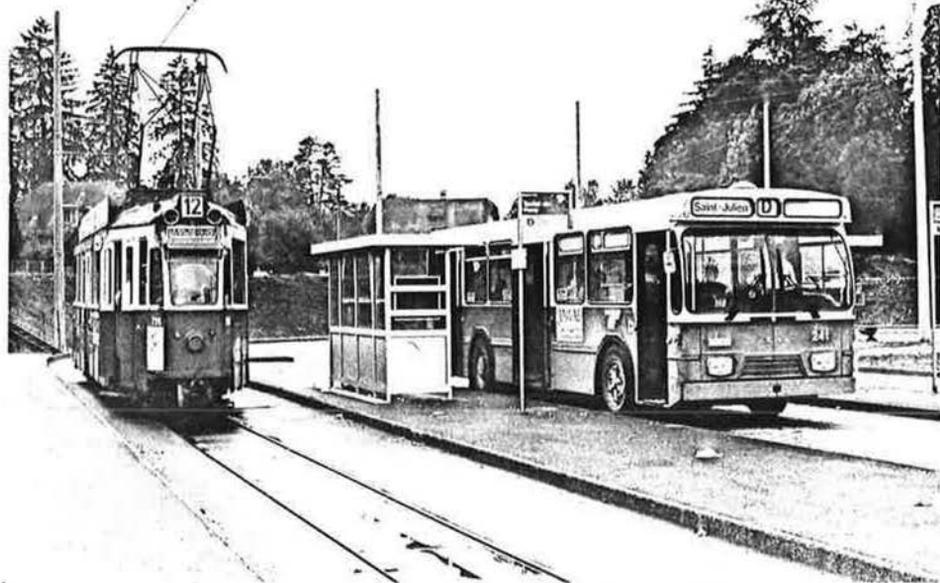
EN BAS : Double-traction 810 + 811, premières motrices revêtues de la nouvelle livrée, à Moillesulaz, 12.3.1988.

(Photos Eric RAHM)





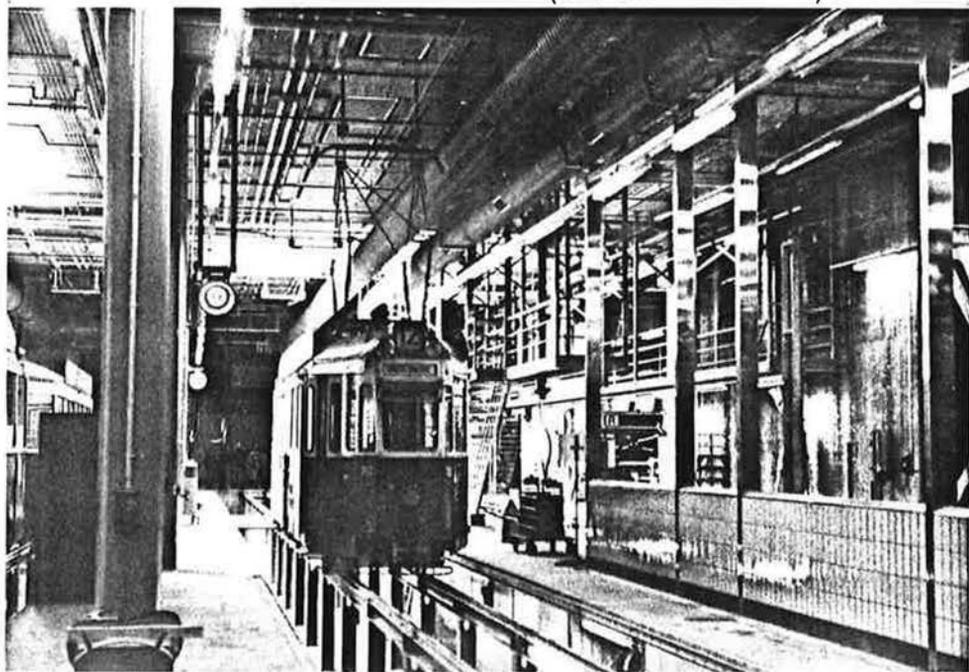




EN HAUT : Motrice 726 et autobus 241 (actuellement 531)
au terminus du Bachet, 25.10.1987. Actuellement
des autobus MERCEDES ont pris le relais sur la
ligne D.

EN BAS : Motrice 703 dans les nouvelles installations du
dépôt du Bachet, 26.3.1988.

(Photos Eric RAHM)



B E R N

STAEDTISCHE VERKEHRSBETRIEBE (SVB)

Le réseau des tramways coupé en deux !

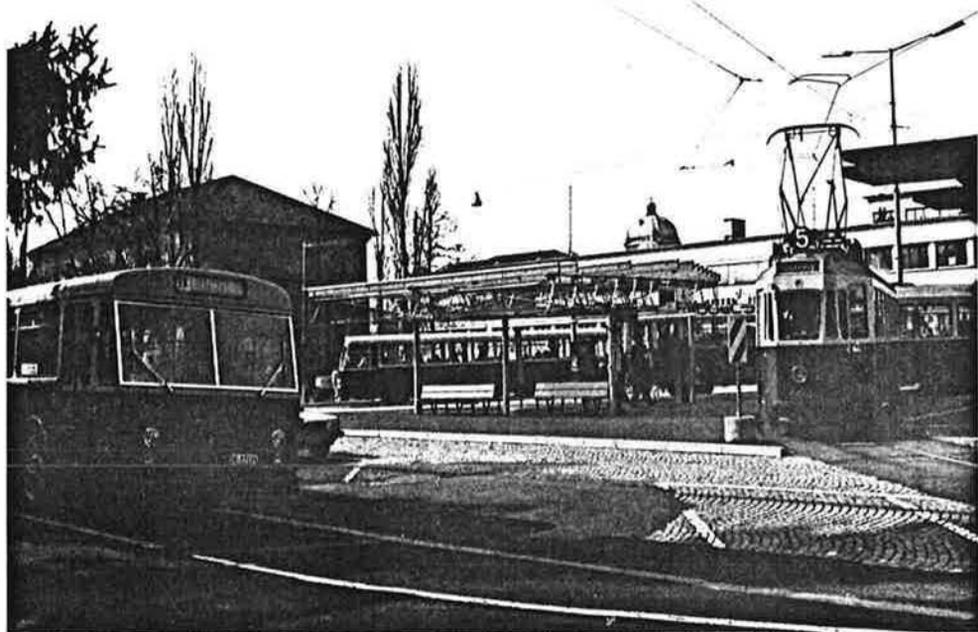
Depuis la mise en service de l'horaire d'été le 25 mars dernier les lignes de tram no 3 et 5 sont divisées en deux parties; la raison: le pont du Kirchenfeld, plus que centenaire, subit une cure de rajeunissement ce qui nécessite sa fermeture à tout trafic sauf celui des piétons (maintenu en sens unique en utilisant toujours le trottoir du côté droit du pont...) Les travaux sont prévus jusqu'au 6 novembre, date à laquelle, avec l'introduction de l'horaire d'hiver 88/89, les deux lignes de tram devraient retrouver leur tracé habituel.

Comment se présenta alors l'exploitation de ces deux lignes de tramways ainsi que celles des lignes de bus 18 et 19 pendant cette période? S'il n'y a pas de problèmes pour les deux branches du côté ouest, celles-ci disposent en effet d'une boucle de rebroussement à la gare principale, les choses se corsent pour les deux autres branches desservant les quartiers de l'est et du sud-est de la ville où n'existe aucune possibilité de rebroussement. Afin de pouvoir maintenir le trafic ferroviaire de ce côté-là, une boucle provisoire a été aménagée à la Helvetiaplatz autour du monument placé devant le musée d'histoire. Fort heureusement, les SVB disposent d'un dépôt le long de ces deux lignes; ainsi les véhicules engagés bénéficient de l'entretien nécessaire à une exploitation régulière. Toutefois en cas de grande avarie le véhicule devra être transporté par voie routière au dépôt principale à l'Eigerplatz.

Les usagers empruntant ces deux lignes ont deux possibilités de rejoindre le centre-ville et par conséquent les autres lignes de bus et tram. Ceux de la ligne 5 (Ostring-Helvetiaplatz) quittent le véhicule au nouveau terminus où une imposante gare de transbordement a été aménagée. Un bus de la ligne provisoire no 32 les amène à la gare en passant par le pont du Monbijou. Les passagers des lignes de bus 18 et 19 (Tierpark- resp. Elfenau-Helvetiaplatz) procèdent de la même manière. L'horaire des lignes 5, 18, 19 et 32 a été établi de telle façon à ce que les véhicules arrivent en même temps à la Helvetiaplatz. Après deux à trois minutes, ils repartent simultanément en direction de leurs terminus respectifs.

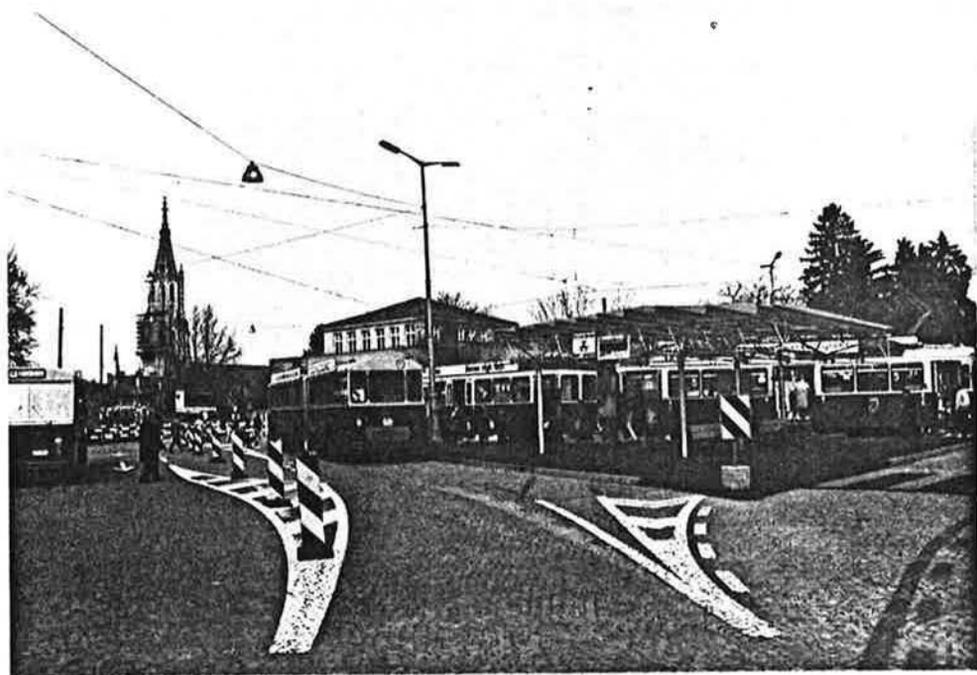
Les clients de la ligne 3 (Saali-Helvetiaplatz) par contre quittent le tram déjà à l'arrêt "Brunnadernstrasse" (situé en face du dépôt Burgerziel) et montent dans le bus de la deuxième ligne provisoire (no 31) qui les amène via "Bärengraben" et "Zytglogge" à la gare. Ces deux lignes supplémentaires sont exploitées avec des autobus articulés de la série 252 à 270 datant de 1967/68.

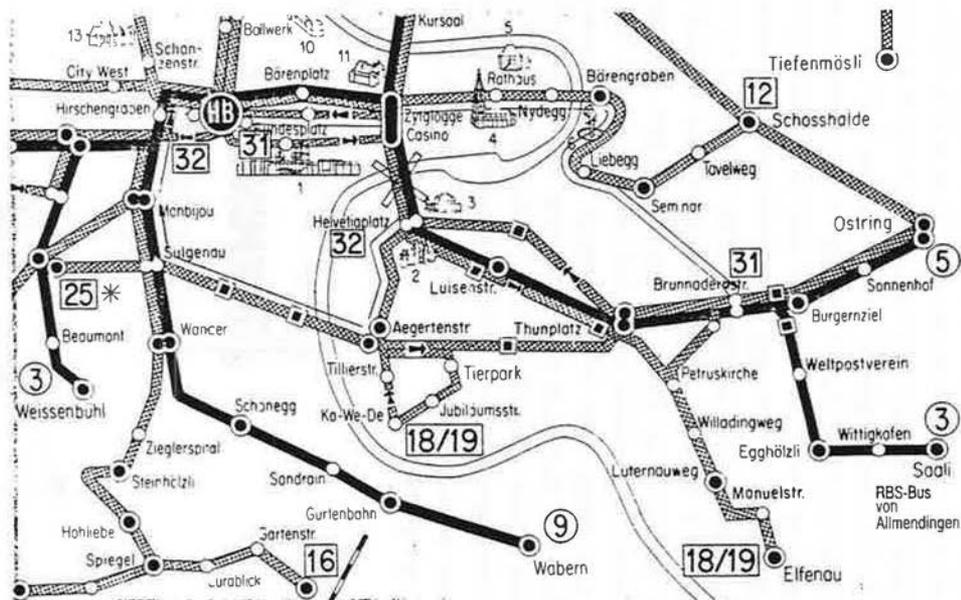
Les transports publics de la ville de Berne ont tenu à informer d'une manière très complète leur clients de ces changements. Ainsi des grands panneaux se trouvent à chaque arrêt des lignes concernées, indiquant les modifications et donnant des informations quant à la meilleure utilisation des différents moyens. Les indicateurs de ligne des véhicules engagés sur ces lignes ont été complétés par les nouvelles destinations et par les nouveaux numéros de ligne, même les poteaux d'arrêt ont été modifiés. Grâce à ces informations, la plupart des usagers n'ont pas rencontré beaucoup de difficultés lors des premiers jours d'exploitation. Ces modifications constituent les plus grands changements du réseau bernois depuis la deuxième guerre mondiale.



Gare provisoire d'échanges à la Helvetiaplatz
le 2 avril 1988.

(Photos M. LOHNER)





Plan des lignes de bus 31 et 32 mises en place provisoirement durant les travaux de réfection du Kirchenfeldbrücke.

BERNE FACE A L'ACQUISITION DE BUS "DUO"?

Pendant la deuxième moitié des années septante plusieurs lignes d'autobus ont été transformées en lignes de trolleybus et actuellement le réseau bernois compte cinq lignes électrifiées. Depuis fort longtemps on souhaite la transformation d'autres lignes, notamment la 15 (Hauptbahnhof-Ostermundigen) et la 17 (Hauptbahnhof-Köniz/Schliern). Certains obstacles ne permettaient pas cette réalisation à ce jour. La ligne 17 croise à deux reprises une ligne de chemin de fer ce qui pose évidemment le grand problème de la rencontre de deux courants différents dans la caténaire, à savoir 15000 V courant alternatif d'un côté et 600 V courant continu de l'autre. La ligne 15, pour sa part, emprunte un passage sous-voie dont la hauteur ne permet pas la pose d'une ligne aérienne. Les coûts pour l'abaissement de la chaussée se révèlent trop élevés. Une solution pour ces deux lignes serait donc une exploitation mixte avec des bus bi-mode, un véhicule qui peut rouler en s'alimentant soit par la caténaire, soit par un moteur diesel. Leur acquisition n'est pourtant pas encore décidée - affaire à suivre donc.

Max Lohner



Collonge-Bellerive - La Place (vers 1920)

Ce 4/4 70 en tête d'une rame pour Hermance...

Dessin de Michel DUCRET