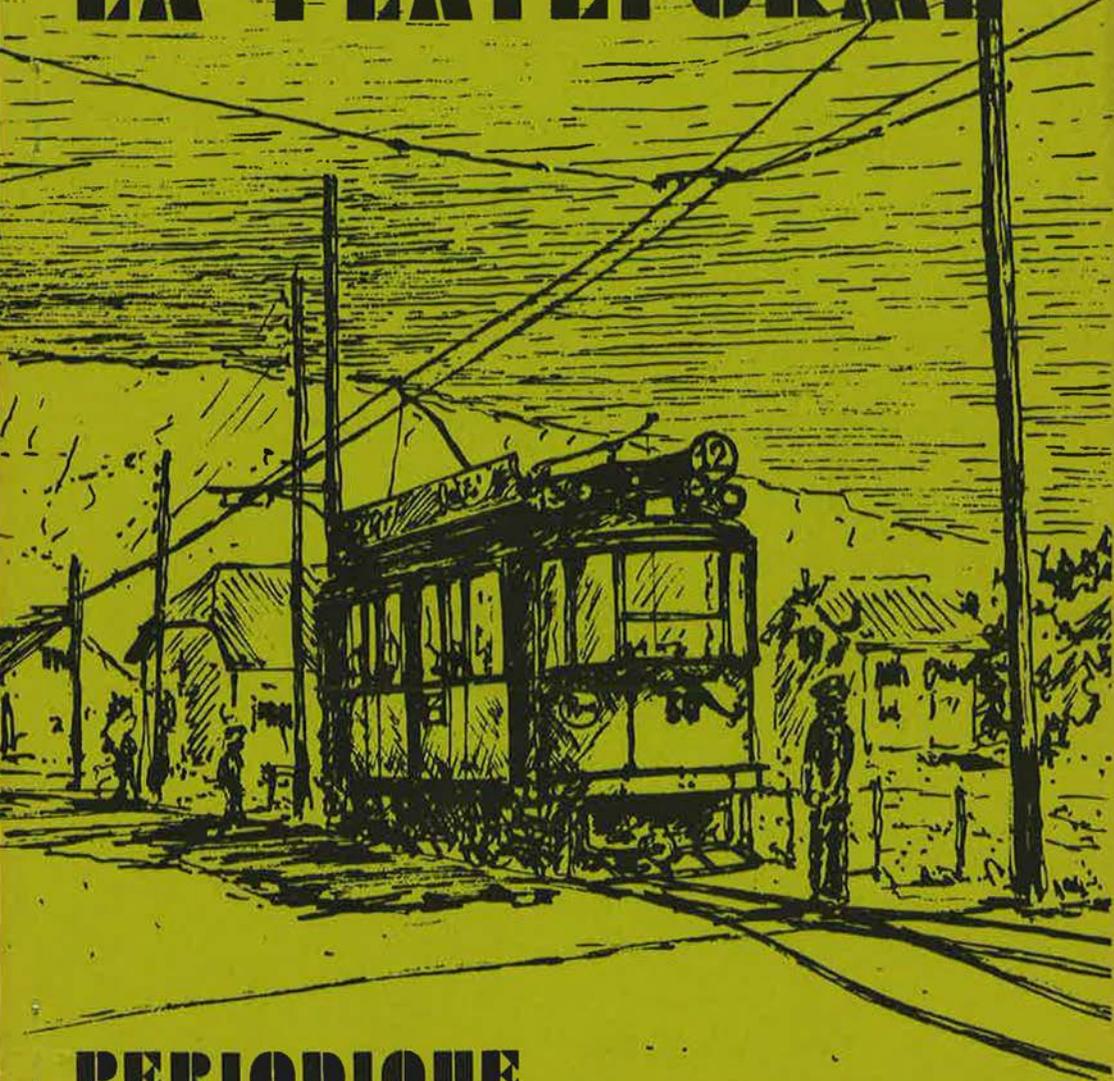


LA PLATEFORME



PERIODIQUE

DE L'AGMT

No 30

LA PLATE-FORME

1/85

No 30

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

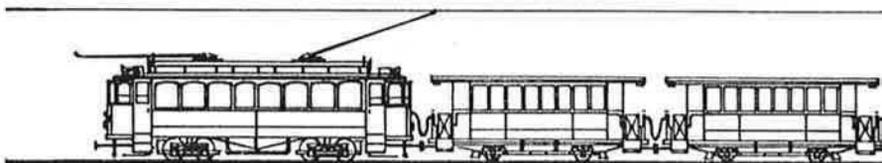
AU SOMMAIRE DE CE NUMÉRO :

- Le Billet du Président	Page 3
- L'exploitation des tramways genevois durant la seconde guerre mondiale	Page 5
- Val-de-Ruz : la Fin du Trolleybus	Page 27
- Restructuration du réseau TPG	Page 33
- "Chaque fois - Bon choix"	Page 41
- Un drôle de véhicule !	Page 45
- Berne reste vert !	Page 61
- Procès-verbal de l'Assemblée générale du 10 mai 1984	Page 65
- Nouvelles d'ici et d'ailleurs	Page 69

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 : Eric RAHM
Assemblage et expédition : Luigi LAURI, assisté de membres bénévoles
Prix de vente au numéro : Fr 3.50 (+ frais de port)
Compris dans la cotisation



LE BILLET DU PRESIDENT

Chers Amis,

Ma profession m'appelle, avec une fréquence parfois fastidieuse, à voyager, particulièrement en Europe, mais aussi ailleurs. De ces voyages, je ramène, avec des photos plus ou moins réussies, un certain nombre de souvenirs, généralement sous forme de livres. Inutile de dire que la plupart de ces livres traitent de transport sur rail ou d'archéologie industrielle.

Certains sont devenus, avec le temps, des amis qui prennent place assez souvent sur ma table de nuit pour être relus, ou simplement parcourus du regard.

Deux de ces livres, traitant l'un d'un très petit chemin de fer, l'autre d'un des grands réseaux de tramway du monde maintenant disparu, occupent une place particulière.

Le premier, "Railway Adventure", a été écrit par un des pionniers de la conservation ferroviaire, et traite du sauvetage du "Tallylyn Railway". Cette ligne qui se trouve en Angleterre, au pays de Galles, est longue de 10 kilomètres environ, avec un écartement de 68 cm, et relie la ville de Towyn avec le pays d'Abergynolwyn, site de carrières de pierre. Ouverte en 1865, elle exerçait encore en 1950 un maigre trafic de passagers et de marchandises avec le matériel d'origine, soit deux locomotives à vapeur, trois wagons voyageurs et un certain nombre de wagons marchandises. A cette époque, la mort du propriétaire menaçait de faire disparaître complètement la ligne. L'intervention d'un certain nombre d'amateurs passionnés permit de transformer cette ligne en un réseau musée, tout en conservant un service régulier pour les "locaux". L'histoire de cette ligne, de son sauvetage et de sa reprise font l'objet d'un livre qui devrait être lu par tous les passionnés de chemin de fer, et en particulier par ceux qui pensent pouvoir, avec beaucoup de poésie et aucun sens pratique, réouvrir au trafic la ligne de Trifouillis-les-Oies à Tartempion-Nord, ligne fermée en 1935 par manque total de voyageurs, et dont il existe un pont, trois mètres de rails, la remise (en ruine) et trois photos dans une revue...

Le deuxième livre parle de tram. Ecrit par une équipe de passionnés, ce livre "The Weels Used to Talk to Us" traite des mémoires de Sam Collins, un wattman londonien, de ses débuts en 1913 comme garçon d'atelier, puis wattman, instructeur et enfin conducteur de bus. Ecrit sur la base d'enregistrements de souvenirs du vieux wattman, avec beaucoup de photos, il donne un aperçu de la vie et du trafic de la Londres d'entre 1910 et 1950 : les deux guerres, les brouillards, les longues heures de travail... Le langage

est direct, simple : on pourrait s'imaginer que l'on est dans un Pub, et que le vieux wattman retraité vous conte des histoires du passé en compagnie d'une pinte de brune. Certains récits de faits réels touchent au rêve : comme cette histoire d'une nuit de la seconde guerre mondiale où, sous les bombes, les voies partiellement coupées, le wattman et son contrôleur rentrèrent au dépôt au prix de détours incroyables, à travers une partie de lignes inconnues, et où le type de tram qu'il conduisait était censé ne pas passer... C'est l'histoire de la carrière d'un homme, mais aussi de l'évolution d'une ville et de ses transports publics. On y trouve des descriptions techniques assez précises, des anecdotes savoureuses. Une série de cartes, de notes, des appendices permettent de situer les faits, et de prendre connaissance du réseau londonien et de son évolution. Ce livre fait naître l'envie de prendre un magnétophone et d'interroger certains retraités de la défunte CGTE. Je suis sûr que les histoires qui pourraient en sortir auraient le même intérêt. Un projet pour les amateurs ?

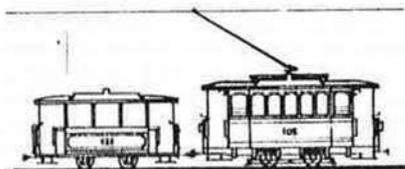
Ces deux livres font partie de mes amis, et comme tels ne sortent pas de ma bibliothèque (en principe, au moins). Toutefois, quand on a un ami intéressant, on aime le faire connaître. De plus, ces livres, comme les autres concernant le même sujet, sont destinés, au moment où l'AGMT aura enfin un local, à faire partie de cette bibliothèque. Donc s'ils vous intéressent, aidez-nous à trouver un local...

Le bulletin que vous venez de recevoir n'est peut-être pas aussi bien relié ou illustré que certains livres, mais l'amour et le travail qui y ont été consacrés en font un "ami" digne de rester dans votre bibliothèque. Et, dans quelques années, les faits de chronique qu'il relate seront devenus historiques, et auront peut-être été oubliés. Conservez-les donc bien, et pour ce numéro en particulier, admirez le court délai qui le sépare du précédent. Les vacances de fin d'année et le froid n'y sont pas étrangers !

Votre président :

Gino LAURI

- "Railway Adventure" par L.T.C. Rolt, Pan Books, David et Charles Series, Londres
- "The Wheels Used to Talk to Us" par T. Cooper, Talis Publishing, Sheffield



L'EXPLOITATION DES TRAMWAYS GENEVOIS DURANT LA SECONDE GUERRE MONDIALE

L'exploitation de toutes les entreprises suisses de transport a été marquée, pendant la guerre, par l'augmentation du trafic, la limitation des moyens de transport et enfin l'accroissement des dépenses.

Les méthodes employées par les diverses entreprises pour faire face à cette situation nouvelle ont varié suivant l'importance relative des trois facteurs indiqués plus haut. Etant donné l'importance que présente cette époque pour la CGTE, comme pour son personnel, elle en a donné dans son Bulletin de mars 1946 un historique succinct, se limitant à la période du 2 septembre 1939 au 20 août 1945, pendant laquelle, comme tous les chemins de fer suisses, elle fut militarisée.

1. TRAFIC

a) Voyageurs :

Au début de la guerre, jusqu'à la fin d'août 1940, le nombre des voyageurs transportés a décru, par suite notamment de la fermeture de la frontière qui a entraîné la coupure de 6 lignes, de la suppression de tout trafic touristique, de la mobilisation d'une proportion importante des usagers, et de la réduction obligatoire des horaires.

Dès le mois de septembre 1940, en revanche, cette diminution du trafic a fait place à une augmentation d'allure variable due à la réduction progressive de la concurrence des transports privés, à l'augmentation de la population de Genève, à l'amélioration des horaires et à la situation économique générale caractérisée entre autres par l'absence de chômage. Alors que la CGTE transportait en moyenne 60'000 voyageurs par jour en 1938, ce nombre atteint 115'000 par jour en moyenne en 1945. Cette augmentation a caractérisé dans les mêmes proportions les diverses catégories d'usagers, porteurs de billets ordinaires, de carnets à Fr 3.-- et d'abonnements personnels.

b) Marchandises et colis express :

Dans ce domaine également, l'augmentation du trafic a été importante par suite des restrictions imposées à la circulation des camions, exclusivement, car le volume total des marchandises transportées à l'intérieur du canton a diminué au fur et à mesure que s'aggravaient les mesures de contingentement de toute nature.

En 1938, la CGTE avait transporté 6'309 wagons à voie normale contenant 54'232

tonnes de marchandises diverses, tandis qu'en 1945 le trafic a atteint 14'959 wagons et 134'000 tonnes de marchandises. Les principales marchandises transportées ont été : lait, combustibles, céréales, fers et machines, vins.

2. HORAIRES

a) Tramways :

En prévision d'une mobilisation de l'armée, toutes les entreprises de transport avaient établi un horaire de guerre leur permettant de faire face aux besoins essentiels de la population, malgré la mobilisation d'une partie importante de leur personnel.

La mise sur pied de l'armée suisse et de l'armée française priva la CGTE de 279 employés réguliers et surnuméraires, ce qui l'obligea à mettre en vigueur le 2 septembre 1939 l'horaire de guerre. Ce dernier fonctionna immédiatement dans accroc. Le nombre des trains-kilomètres fut ainsi réduit d'un quart environ, réduction qui n'était plus que de 10 % six mois après.

Le 11 mai 1940, la mobilisation générale entraîna à nouveau la mise en service de l'horaire de guerre que la Compagnie put cependant limiter aux lignes 2, 4, 9 et 15, le personnel restant à disposition étant en nombre suffisant pour assurer un service normal sur les autres lignes. Le 29 juin, l'horaire civil était rétabli, mais comportait encore, par rapport à celui d'avant-guerre, des restrictions qui varièrent suivant les époques pour tenir compte des conditions du ravitaillement en matières de graissage, en énergie électrique, etc...

Malgré les circonstances peu favorables, la CGTE put, le 5 mai 1941, procéder à un remaniement des lignes qu'elle envisageait depuis longtemps. Dès cette date, les anciennes lignes 6 et 8 fusionnées relient directement, les jours ouvrables, les zones de Conches-Veyrier et Châtelaine-Vernier par le pont du Mont-Blanc et Cornavin. Quant à la ligne 5, le tronçon place du Port-Gare des Eaux-Vives qui ne faisait que doubler la ligne 12 a été supprimé, les voitures ayant leur terminus au Molard. Conformément aux prévisions, cette ligne est devenue rapidement la voie d'accès la plus fréquentée à la vieille ville et son trafic a cru dans une mesure réjouissante.

Le nombre des voyageurs transportés, après avoir légèrement baissé pendant les premières années de la guerre, a commencé à croître régulièrement dès l'hiver 1940/41, pour atteindre le chiffre rappelé plus haut sans qu'il ait été possible, vu les restrictions imposées par les autorités, d'augmenter dans une proportion analogue le nombre de trains-kilomètres. Il devint d'autre part très difficile d'embaucher les agents temporaires nécessaires pour remplacer les employés mobilisés car, fort heureusement, il n'y eut guère de chômage en Suisse. De plus, d'entente avec les autorités et les organisations professionnelles, la CGTE renonça à l'embauche de personnel féminin, bien qu'il s'agisse d'une solution commode adoptée par la plupart des tramways.

Malgré ces difficultés, la Compagnie put, sauf de rares exceptions, assurer le transport régulier des voyageurs de plus en plus nombreux qui utilisaient ses services en augmentant la fréquence de passage des voitures sur les lignes les plus chargées autant que les autorités le permirent, et surtout en mettant en marche de très nombreuses voitures supplémentaires aux heures de "pointe". C'est ainsi qu'en 1945 il circulait à midi plus de deux fois plus de voitures



EN HAUT : Motrice Ce 2/2 127 en service sur la ligne de
Ceinture 1B, au bas des Glacis de Rive en 1940.

(Collection V H S)

EN BAS : Le "carrousel" de Cornavin en 1942, avec les
motrices Ce 2/2 23 de la ligne 3 à destination de
Champel, et Ce 2/2 17 de la ligne 5 à destination de
Sécheron.

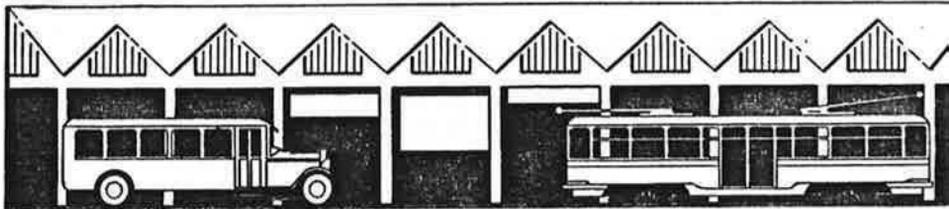
(Collection privée)



qu'à 1100 heures. Les parcours de ces voitures supplémentaires, qui empruntaient souvent plusieurs lignes (9-1, 15-1, 13-12, 1-5, 12-5, etc...), ont toujours été établis en tenant compte des trajets le plus fréquemment accomplis par les clients, de façon à décharger successivement plusieurs voitures régulières.

On sait que la charge des tramways est, avant tout, concentrée à 8, 12, 14 et 18 heures, ce qui est à l'origine de la plupart des difficultés que connaissent les entreprises de transport. Pour y remédier, nombre de villes étrangères ont reporté sur une demi-heure ou davantage les heures d'entrée et de sortie des bureaux, magasins, industries, etc... A Genève, un premier pas a pu être fait dans cette voie, grâce à la compréhension du Département de l'Instruction publique qui, sur la demande de la CGTE, a bien voulu fixer la sortie des écoles à 1130 heures.

La fermeture de la frontière entraîna la suppression de tous les services sur territoire français, sauf le tronçon Moilesulaz-Annemasse qui continua à être exploité par du personnel français domicilié en France.



b) Autobus :

Dans le courant de l'hiver 1938/39, la CGTE a modifié le régime des deux lignes d'autobus existantes (Gy et Jussy) et mis en route quatre nouvelles lignes, créant ainsi un important réseau de transports routiers. Dès la première année de la guerre, il apparut clairement que les pneus et le carburant figureraient en Suisse parmi les marchandises les plus rares, ce qui devait entraîner de sévères restrictions d'horaires des services d'autobus. Pour réduire au minimum les inconvénients en résultant pour les clients, la Compagnie fixa à Chêne-Bourg la tête de ligne pour Jussy, et remplaça, le 3 juin 1941, le tronçon Molard-Cologny (poids public) des lignes de Gy et de Chevrier par un service de tramways (ligne No 11).

Enfin et surtout, on profita du fait que les voies des lignes du Grand-Saconnex et de Perly existaient encore pour y rétablir provisoirement le tramway (ligne No 7 le 3 juin 1941, ligne No 13 le 1er février 1944).

Ces diverses mesures se révélèrent onéreuses puisque les autobus sont desservis par un agent, tandis que pour chaque automotrice de tramway il en faut deux (sauf rares exceptions) et qu'il fallut réparer, puis entretenir des voies complètement usées. Pour la clientèle, en revanche, les conséquences de ces mesures furent très favorables, puisque les restrictions imposées, calculées en % des voitures-kilomètres d'avant-guerre, furent en grande partie réalisées par les services de tramways rétablis. Il en résulta que les lignes genevoises

d'autobus de banlieue furent, pendant toute la guerre, parmi les mieux desservis de notre pays. Parmi les mesures les plus sévères édictées par les autorités fédérales, citons la suppression de la circulation le dimanche, du 19 mars 1944 au 8 octobre 1945 !

c) Trolleybus :

Durant cette période troublée, la CGTE va établir sa première ligne de trolleybus, destinée à remplacer le tramway sur la ligne 3. Le tronçon Petit-Saconnex/Grand-Pré fut exploité dès le 11 septembre 1942, et dès le 19 novembre le service fut poussé jusqu'à Cornavin. Les restrictions imposées à l'utilisation des pneus, non seulement ne permirent pas de compléter l'exploitation totale de la ligne avec les nouveaux véhicules, mais encore obligèrent à renoncer aux services de trolleybus entre Grand-Pré et Cornavin dès le 18 mai 1944.

Grâce au fait que les voies n'avaient pas été démontées, il a cependant été possible, pendant toute la guerre, d'assurer un service très dense sur la ligne 3, alors que si le tramway n'avait pu être maintenu, les trolleybus n'auraient guère pu se succéder qu'à la cadence de 4 courses par heure.

3. MESURES DIVERSES D'EXPLOITATION

Indépendamment de l'adaptation des horaires au trafic et aux conjonctures, la guerre a entraîné toute une série de mesures d'exploitation, dont nous rappelons les principales.

a) Alertes :

Lors des alertes aériennes, les ordonnances fédérales imposaient au début de la guerre l'arrêt de tous les véhicules, ce qui entraînait de multiples inconvénients, tant pour le public que pour le personnel. Cette mesure ne fut levée que le 9 novembre 1942.

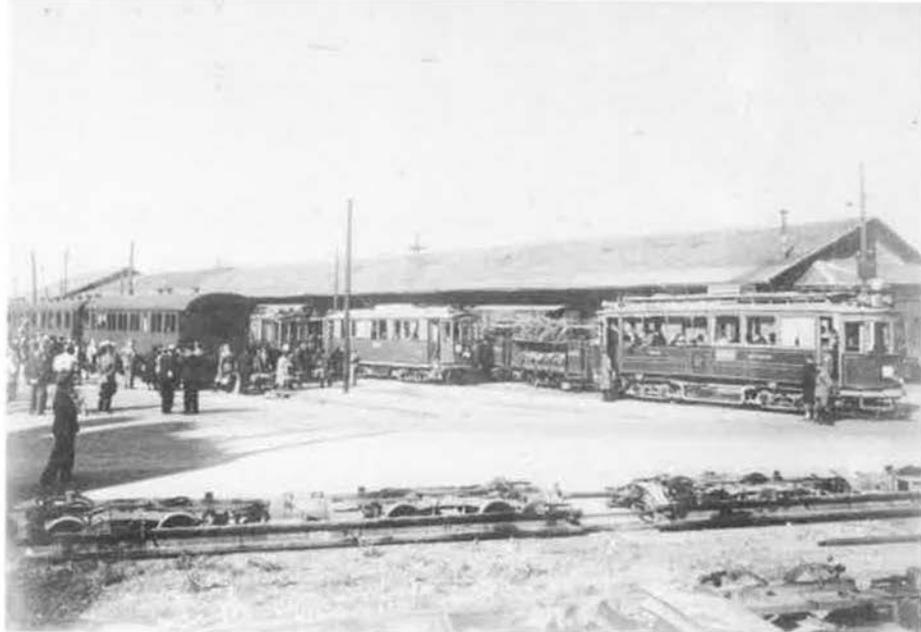
b) Obscurcissement :

Dès le 7 novembre 1940, toutes les voitures de tramway durent être obscurcies chaque nuit de 2200 h à l'aube.

Au début, les phares étaient masqués, le feu orange visible par une ouverture de 2 cm de diamètre seulement, et les lampes intérieures voilées par des housses. Le but que l'on recherchait fut certainement atteint, mais il se produisit des accidents graves si bien qu'après de nombreuses demandes les tramways obtinrent l'autorisation d'assouplir les règles qui leur étaient applicables, ce qui permit d'assurer le service dans de meilleures conditions jusqu'au moment où les mesures d'obscurcissement furent levées, le 1er septembre 1944.

c) Transports de réfugiés :

Comme ce fut déjà le cas pendant la guerre de 1914-18, Annemasse devint un point de passage très important par lequel défilèrent d'innombrables réfugiés appartenant à la plupart des pays. En 1940, de nombreux convois spéciaux transportèrent de Cornavin à Annemasse des réfugiés civils français, de tout



Trafic de guerre ! EN HAUT : Transfert de réfugiés en 1940 entre Cornavin et Annemasse. Batterie de tramways à la gare marchandises de Cornavin (remarquer au premier plan les trucks pour le transport des wagons à voie normale). EN BAS : Transport de wagons à voie normale sur trucks entre la gare des Eaux-Vives et les diverses industries de Genève. (Photos C G T E)



âge, avec des bagages de toute nature.

Depuis 1944, ces transports spéciaux prirent de telles proportions qu'à plusieurs reprises il ne resta pas une motrice au dépôt ! Ce furent d'innombrables enfants se rendant de Cornavin à la place des Nations (Centre d'accueil Henri Dunant), des réfugiés de toutes nationalités de Cornavin à la gare des Eaux-Vives ou à Hermance, des militaires allemands fugitifs entrés en août 1944 au Grand-Saconnex et à Moillesulaz et transportés dans des autocars aux stores baissés jusqu'à Cornavin, des détachements importants de Polonais et de Yougoslaves comportant jusqu'à 600 hommes à la fois dans des convois comprenant jusqu'à 17 voitures, et enfin, en janvier et février 1945, des grands blessés se rendant de la gare à la caserne dans des autocars spécialement aménagés.

d) Transports de troupes :

La garde de la frontière genevoise fut exercée par des troupes qui, de l'automne 1942 au printemps 1945, furent relevées tous les 28 jours.

La relève des détachements cantonnés à Bernex, Chêne-Bourg, Croix-de-Rozon, Veyrier, Jussy, Hermance et Grand-Saconnex fut assuré par les soins de la CGTE toutes les quatre semaines, ce qui nécessita jusqu'à 30 voitures pour transporter l'500 hommes et leur équipement.

e) Station de Cornavin :

La fusion des lignes 6 et 8 et le report à Cornavin de la tête de la ligne 7 (Grand-Saconnex) enlevèrent à la station de Chantepoulet la plus grande partie de son utilité. Elle fut donc remplacée dès le 5 mai 1941 par la station de Cornavin, beaucoup mieux placée, vu le nouveau tracé des lignes 6, 7 et 8, et très pratique pour les voyageurs sortant de la gare CFF. Son chiffre d'affaires est d'ailleurs très nettement supérieur à celui de n'importe quelle autre station du réseau, et égal à celui de plusieurs gares d'importance moyenne des CFF telles que Bellinzona, Chur ou Neuchâtel...

4. TARIFS

Bien que le volume des travaux effectués par la Compagnie ait été réduit au minimum indispensable, les dépenses ont cru rapidement par suite de l'augmentation du coût de toutes choses et surtout des améliorations de plus en plus étendues qui ont été apportées aux conditions de travail et de rémunération du personnel.

Ces circonstances, qui caractérisèrent d'ailleurs toutes les entreprises de transport, motivèrent l'arrêt fédéral du 24 décembre 1943 autorisant les chemins de fer suisses à augmenter de 10 % les tarifs marchandises et de 20 % les tarifs voyageurs. La CGTE a appliqué la première de ces mesures dès le 1er juin 1944 et, après étude approfondie des problèmes complexes qui se posaient, la seconde dès le 21 août 1944, comme suit :

- a) Augmentation de 20 % du prix de tous les abonnements,
- b) Diminution du rabais sur les carnets de Fr 3.--, en ramenant de 38 à 36 le nombre des coupons de 10 centimes,

- c) Suppression des taxes de 15, 25, 35 centimes en les arrondissant au décime supérieur.

Ces mesures, annoncées au public au moyen de 72'000 dépliantes remis par la poste à tous les ménages du canton, et distribués dans les stations, ont été accompagnées de diverses améliorations, notamment :

- a) Création d'un abonnement pour "Jeunes", à 4 courses par jour ouvrable, au même prix que les abonnements ordinaires à 2 courses,
b) Extension à tout le réseau (tramways, trolleybus, autobus, en ville et à la campagne) de la validité des carnets à Fr 3.--.

De plus, il a été introduit pendant la guerre un grand nombre de facilités tarifaires diverses, notamment :

- Transport gratuit des militaires en uniforme, les jours de mobilisation générale.
- Transport à $\frac{1}{2}$ tarif des militaires en uniforme pendant toute la durée du service actif.
- Extension de ces mesures aux hommes et aux femmes des services complémentaires, de la PA et des oeuvres sociales de l'armée.
- Tarif réduit pour le transport d'internés, pour la main-d'oeuvre affectée à l'agriculture, pour les trains spéciaux commandés par la Croix-Rouge, etc...
- Vente des abonnements en cours de mois, à prix réduit, afin de rendre service aux abonnés mobilisés.

5. TRAVAUX EXECUTES PAR LE SERVICE DE LA TRACTION ET DES ATELIERS

a) Approvisionnements :

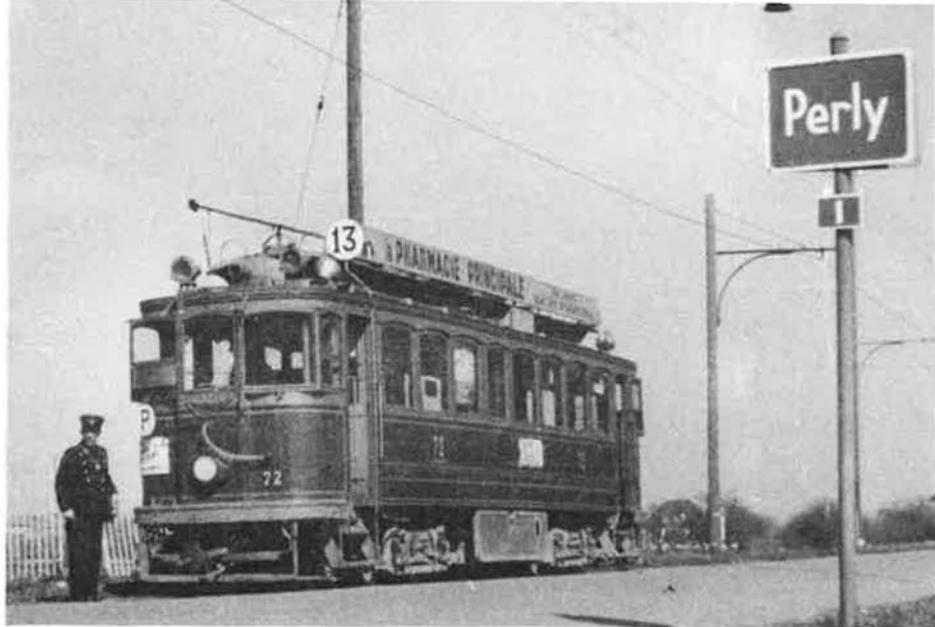
Dès le début de 1938, tenant compte de la situation politique européenne, la CGTE a progressivement augmenté ses réserves, notamment en ce qui concerne les trois matières les plus indispensables à l'exploitation des tramways : le cuivre, les bandages et les lubrifiants.

Il ne fut pas nécessaire d'acheter du cuivre, puisque le remplacement du tramway par les autobus sur certaines lignes de banlieue en libéra une quantité importante. Mis en stock au fur et à mesure des démontages, il constitua une réserve considérable au début des hostilités.

Les commandes de bandages furent triplées et un nouveau parc aménagé derrière l'atelier. Pendant les hostilités, les bandages provinrent successivement du Nord de la France, de Tchécoslovaquie, puis de Suède.

Quant aux matières de graissage, la compagnie put acquérir à bon compte trois nouveaux réservoirs permettant de porter à 60'000 litres la réserve d'huile.

Ces mesures spéciales s'étendirent à nombre d'autres marchandises telles que métal antifriction, tôles, fers profilés, fil isolé, pièces pour ligne de



EN HAUT : Perly-Frontière, terminus ! Le tram 13 a repris du service, mais ne franchi plus la frontière...

(Photo H.U. WURSTEN)

EN BAS : Trafic dominical sur la ligne 9 au départ de la Station de Rive. C'est l'un des rares plaisirs à cette époque de fermeture des frontières...

(Photo C G T E)



contact, etc...

Un parc à charbon fut créé et la modification des soutes des chaudières permit d'augmenter de 50 tonnes la réserve de coke.

Quant aux carburants, la CGTE disposait pendant la guerre de cinq réservoirs jaugeant au total 47'000 litres.

En plus de la démolition des lignes de contact mentionnée plus haut, la compagnie a démonté tous les anciens controllers et moteurs et supprimé toutes les installations inutiles, afin d'en récupérer les métaux.

b) Travaux exécutés :

Le principal travail fut la construction d'une série de 11 trolleybus pour la ligne 3 et de la ligne de contact nécessaire.

Les autres travaux d'une certaine importance effectués sur le matériel roulant furent :

- Achèvement de la construction de 15 motrices à bogies série 50-54 et 60-70.
- Construction de trois chasse-neige à forte capacité de déblaiement pour accouplement aux tracteurs à marchandises, et équipement avec panneaux latéraux de toutes les motrices utilisées pour le service de la neige.
- Fermeture des voitures 80-84 et des plateformes des voitures X 607 (meuleuse) et X 689 (graphiteuse).
- Réfection avec isolation amiante incombustible de nombreux induits et inducteurs de moteurs très chargés et réfection, à titre d'essai, de quatre induits avec isolation en fibre de verre.
- Réfection des carrosseries de plus de 100 voitures avant changement de peinture de 150 motrices et remorques.
- Remplacement des équipements électriques des voitures 122-131 (Ceinture) par des équipements de puissance double.

Parmi les travaux de moindre importance, citons :

- Transformation de l'éboueuse et montage de buses d'aspiration nouvelles.
- Construction d'une remorque sur pneus pour poste de soudure transportable.
- Construction de dispositifs de verrouillage de tous les freins de remorques par clé à carré.
- Réduction de 4m à 3m de l'empattement de la voiture 21 (Genève-Veyrier).
- Carrossage de deux fourgonnettes pour le Service de la voie.
- Montage de supports pour bicyclettes aux plateformes des remorques 361-370.

- Construction des dispositifs nécessaires à l'obscurcissement des voies.
- Modifications diverses des boîtes à huile pour économiser les lubrifiants.
- Installation de 5 nouvelles aiguilles électriques (pont du Mont-Blanc, rue de la Pépinière, quai de la Poste, avenue de la Jonction, avenue Henri-Dunant).
- Installation du chauffage électrique à 13 aiguilles.
- Modification de 8 câbles souterrains pour améliorer l'alimentation électrique du réseau.

Les ateliers eux-mêmes ont été aussi modernisés par de nombreux travaux et installations, dont voici les principaux :

- Suppression de toutes les commandes de machines-outils par courroies et remplacement par commandes individuelles.
- Installation d'un palan sur rails suspendus pour le transport des pièces à usiner.
- Achat d'une série de machines-outils neuves.
- Installation d'une chambre à peinture avec ventilation forcée et conditionnement de l'air.
- Modernisation des vestiaires, du bobinage, de l'infirmerie, du local des électriciens, du magasin d'outillage, des bureaux, etc...

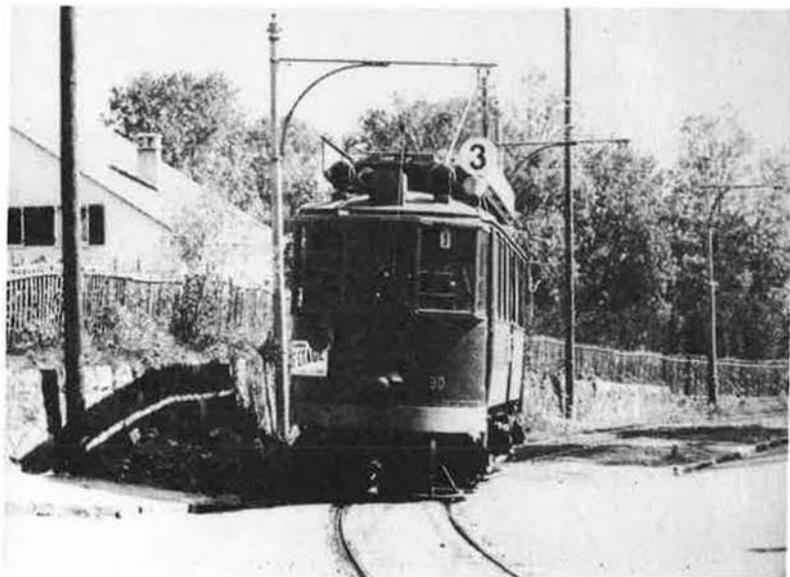
6. TRAVAUX EXECUTES PAR LE SERVICE DE LA VOIE

a) Approvisionnements :

Dès le début des hostilités, le ravitaillement en matériel de voie devint très difficile, ce qui contraignit toutes les entreprises de transport à réduire leurs travaux. Ce fut le cas, notamment à Genève, où tous les efforts ont tendu à maintenir le réseau en état normal d'entretien, tout en faisant durer les stocks dans la plus grande mesure possible.

Pendant toute la guerre, les livraisons de matériel de voie ont été très rares et ce n'est qu'en juillet 1945 que la CGTF a pu assurer au Luxembourg un lot important de rails à gorge qui n'était pas primitivement destiné à notre pays. C'est grâce à cette fourniture que la Compagnie a pu entreprendre en été 1945 d'importants travaux qui avaient dû être différés. Elle avait été quelque peu favorisée lors de cette répartition, et également pour la livraison de fers de construction, grâce à l'effort fourni dans la campagne de récupération de la ferraille indispensable à l'industrie métallurgique suisse.

En effet, la suppression de lignes de banlieue a permis de mettre à disposition de l'Office de guerre pour l'industrie et le travail, de juillet 1943 à juillet 1945, 745 tonnes de vieux rails, quantité considérable qui a permis d'acquitter une très grande part de l'impôt du fer dû par les chemins de fer secondaires suisses.

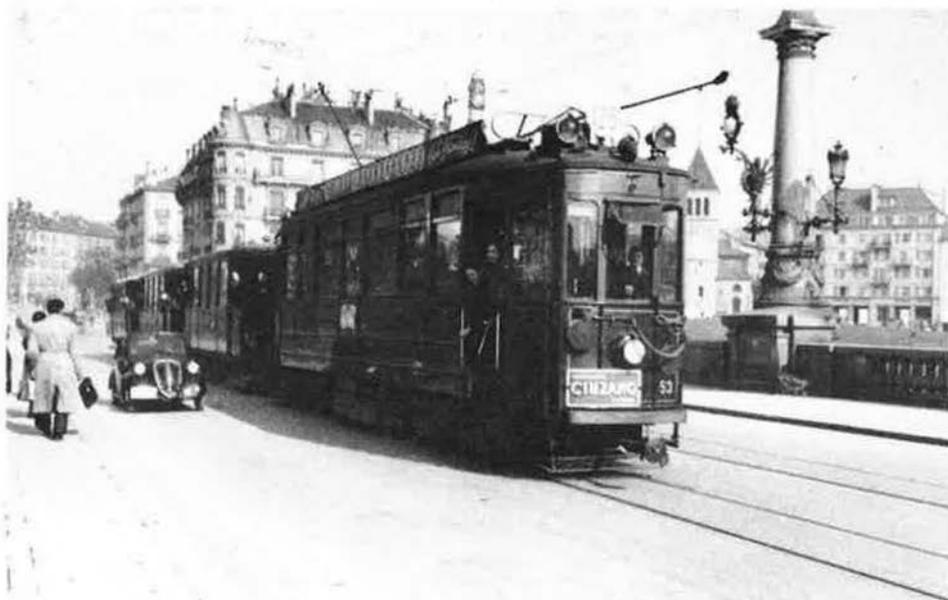


EN HAUT : Motrice Ce 2/4 90 sur la ligne 3, dans la montée de Moillebeau vers 1940. Place sera bientôt faite à la première ligne de trolleybus genevoise !

(Collection privée)

EN BAS : Convoi de la ligne combinée 12/5 (Sécheron-Cornavin-Carouge) sur le pont de la Coulouvrenière. Plusieurs lignes combinées circulant aux heures de pointe évitaient des transbordements aux usagers.

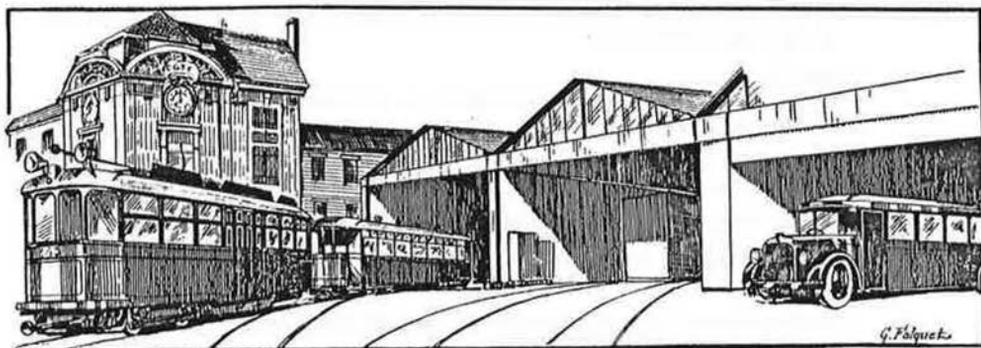
(Photo C G T E)



Les traverses métalliques sont rapidement devenues introuvables et il a été difficile de se procurer des traverses en bois de qualité. Cependant, la machine à saboter que la CGTE avait fait construire a permis de réutiliser au mieux les traverses usagées.

Le ciment a été rationné depuis janvier 1942. Après de multiples démarches, il a été donné suite à quelques unes des demandes d'attribution pour les travaux importants de renouvellement de voies. Les dosages ont été réduits. Pour obvier à cela, on a procédé d'une façon générale à la pervibration. Il ne pouvait être question d'employer pour le bétonnage des voies de la chaux ou de la Rochite (ciment mixte), matériaux qui ont été par contre utilisés couramment pour les bâtiments. Les quantités de ciment nécessaires aux travaux d'entretien ont été accordées avec beaucoup de parcimonie. Par manque de ciment, certains tronçons (rue de Carouge, du rond-point à la rue Diserens et rue du Conseil-Général) pour lesquels un bétonnage aurait été la meilleure solution, ont dû être reposés sur traverses.

Le bitume est rationné depuis janvier 1941. Avant la guerre la Compagnie employait environ 160 tonnes d'émulsion bitumeuse par an, tandis que pour les deux années 1944 et 1945, elle a reçu au total 15 tonnes d'émulsion et 38 tonnes de bitume. D'une façon générale, ces quantités ont été réservées aux travaux neufs, alors que des revêtements provisoires (terre du Salève, etc...) étaient utilisés pour l'entretien courant. Au début du rationnement, avant que les revêtements "de guerre" aient été mis au point, la CGTE a remplacé le tapis bitumeux par une chape en béton (rue du Rhône, de la place du Lac à la place Bel-Air). Ce procédé n'a pas pu être utilisé très longtemps puisque le ciment a été rationné à son tour. Pour des travaux spéciaux (ponts par exemple), on a également utilisé de l'asphalte provenant du Val de Travers. La très faible attribution de bitume a obligé toutes les entreprises de travaux publics à chercher un revêtement économisant la matière première. A Genève, la CGTE la première a fait des essais de régénérer les tapis bitumeux récupérés et a utilisé les produits employant peu de bitume (900 gr/m² au lieu de 3 kg/m² pour 3 cm d'épaisseur). Faute d'utiliser ces revêtements particuliers pendant la guerre, la Compagnie aurait été dans l'impossibilité d'exécuter le tapis pour les importants travaux qui ont été entrepris.



b) Travaux exécutés :

Malgré les difficultés rappelées plus haut, il a été possible d'effectuer, dans la période qui nous occupe, divers travaux importants, notamment :

Ligne No 1 :

- Renouvellement, relevage et bétonnage de voies du chemin de Malombré à la place des Philosophes (1942-43).
- Renouvellement et bétonnage de voies au pont de la Coulouvrenière, construction d'une double-voie au quai de la Poste et prolongement de la voie en cul-de-sac au quai de la Poste (1944).
- Renouvellement et bétonnage de voies de l'avenue Henri-Dunant à la place du Cirque (1945).

Ligne No 2 :

- Renouvellement, relevage et bétonnage de voies de la place Bel-Air à la place du Lac (1941).

Ligne No 4 :

- Renouvellement d'aiguillages, relevage et bétonnage de voies du boulevard Carl-Vogt au pont des Acacias (1943).

Ligne No 6 :

- Raccordement des lignes 3 et 6 au bas de la Servette et raccordement avec la ligne des marchandises à la place de Montbrillant (1941).
- Renouvellement de la voie de la Savonnerie à La Croisette (1941).
- Renouvellement de voie dans la tranchée de Sierne (1944).
- Renouvellement et bétonnage de la voie entre la route des Franchises et le rond-point des Charmilles (1945).
- Renforcement du pont de Sierne (1945).

Ligne No 9 :

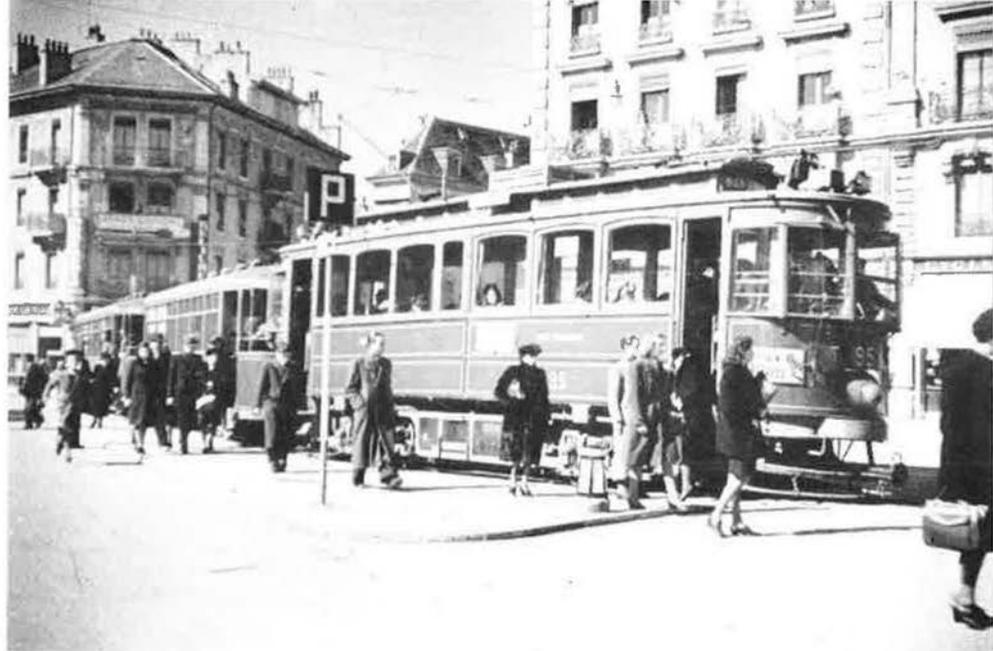
- Allongement de l'évitement et renouvellement d'aiguillages à Vésenaz (1944).
- Renouvellement de voie en plateforme indépendante du Port-Noir au port de Cologny (1944-45).

Ligne No 12 :

- Correction du tracé, renouvellement et bétonnage de voies de la Cluse au Pont-Neuf (1940).
- Réglage et renouvellement partiel de la voie de la gare des Eaux-Vives à la Grande-Boissière (1940).
- Renouvellement des aiguillages et du croisement du Simplon (1942).
- Construction de la double-voie bétonnée à la rue de la Confédération (1943)
- Renouvellement des aiguillages et du croisement de bifurcation pour la gare des Eaux-Vives (1945).

Ligne No 15 :

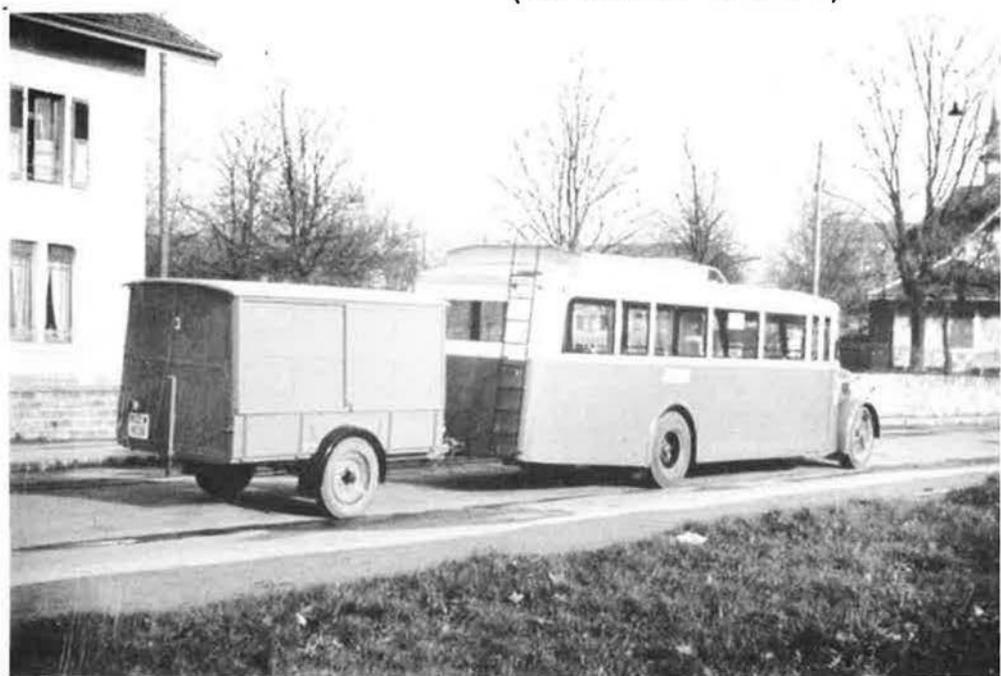
- Renouvellement et bétonnage d'aiguillages à la place du Cirque (1943).



EN HAUT : Arrivée d'un convoi de la ligne 15 en provenance de Bernex, à la place du Cirque vers 1944.

EN BAS : Sur les lignes converties à l'autobus, la CGTE continuait à transporter lait et marchandises au moyen de remorques ad-hoc. Autobus ligne E passant au Petit-Lancy à destination du quai de la Poste, vers 1944.

(Collection A G M T)



- Renouveau et bétonnage de voies de la rampe Quidort à l'arrêt du Plateau (1944-45).
- Allongement de l'évitement du Petit-Lancy (1945).

Boucle de Cornavin :

- Renouveau et bétonnage d'aiguillages (1943).

Lignes marchandises :

- Modification de l'embranchement Sylvant (1940).
- Construction d'un embranchement pour Hispano-Suiza (1942).
- Construction d'un raccordement avec le réseau SNCF à la gare des Eaux-Vives (1942).
- Construction d'un embranchement pour Tavano (1943).
- Modification de l'embranchement "Le Rêve" (1943).
- Construction d'un embranchement pour le Palais des Expositions (1944).
- Modification et renouvellement partiel des embranchements des Laiteries Réunies, du Cercle des Agriculteurs et des Hoirs Oederlin (1944).
- Déplacement et mise en tranchée de la voie au boulevard Helvétique sous le pont Saint-Victor (1944).
- Construction d'une double-voie à la rue des Noirettes (1945).

Bâtiments :

- Réfection et peinture des tôles ondulées du Dépôt.
- Construction d'une porte coulissante et d'une poutre à treillis pour permettre la suppression d'une colonne du garage des autobus.
- Réfection du dallage du Dépôt.
- Réfection de plusieurs bureaux et nettoyage des façades du bâtiment d'administration.
- Réfection du magasin général.
- Collaboration à divers travaux effectués à l'Atelier et mentionnés plus haut.
- Renouveau de la couverture et de l'installation de chauffage de l'Atelier de la voie.
- Rénovation de tous les abris appartenant à la CGTE.

7. MESURES PRISES EN FAVEUR DU PERSONNEL

Tous les travaux qui ont été exécutés et qui sont rappelés plus haut ont eu une influence heureuse sur les conditions de travail du personnel.

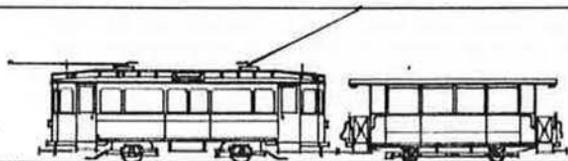
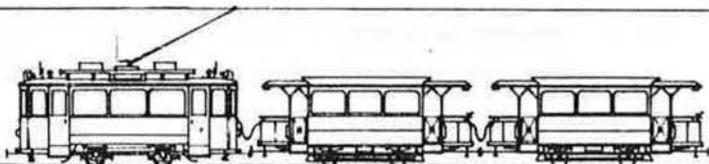
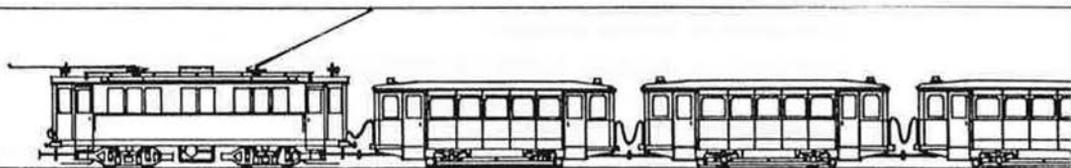
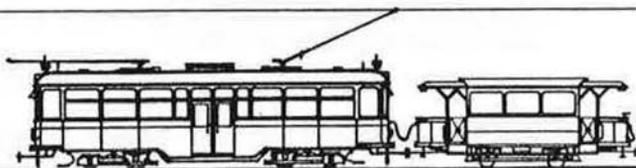
Les ouvriers de l'atelier ont pu travailler avec plus d'intérêt sur des machines-outils modernes, et avec plus de sécurité depuis le remplacement des transmissions à courroies par la commande individuelle des machines, et l'installation d'une chambre de peinture avec conditionnement d'air et évacuation des gaz.

Le personnel du Mouvement a certainement apprécié le fait que la plupart des voitures ont été fermées, que plusieurs kilomètres de voies ont été renouvelés et que la puissance des moteurs est systématiquement augmentée.

La peinture claire de bureaux a facilité le travail des employés de l'administration, et l'outillage plus perfectionné la tâche du personnel de la voie qui, par ailleurs, a vu ses travaux de nuit sérieusement réduits depuis la construction dans les ateliers de voies et d'aiguillages volants d'un emploi pratique et sûr.

Mais ce ne sont là que des mesures d'ordre secondaire par rapport à celles qui eurent pour but de permettre aux agents, civils ou mobilisés, de supporter plus allégrement les charges et difficultés de toute nature dues à la guerre par la création d'une caisse d'aide aux mobilisés, et par le versement d'allocations de renchérissement.

Source : Bulletin CGTE, mars 1946



VAL-DE-RUZ :

LA FIN DU TROLLEYBUS

Après les trolleybus du Rheintal saint-gallois (RhV) remplacés par des autobus en mai 1977, puis la ligne Thun - Beatenbuch (STI) disparue en mars 1982, c'est cette fois au tour des trolleybus du Val-de-Ruz (VR) de rentrer définitivement au dépôt. En effet, à part les réseaux urbains de Genève, Lausanne, Fribourg, Berne, Neuchâtel, La Chaux-de-Fonds, Bienne, Bâle, Zurich, Winterthur, Schaffhouse, Saint-Gall, Lucerne et Lugano dont certaines lignes pénètrent plus ou moins profondément en zone suburbaine, il ne reste plus que la ligne Interurbaine Vevey-Montreux-Villeneuve (VMCV) à exploiter des trolleybus en Suisse.

C'est le samedi 14 avril 1984 que les trolleybus ont définitivement fait place aux autobus entre les Hauts-Geneveys - Fontainemelon - Cernier - Chézard - St-Martin - Dombresson et Villiers. Cette ligne, longue de 8,3 km, avait été mise en service le 1er septembre 1948, en remplacement du tramway qui desservait cette même ligne depuis le 23 février 1903 !

Le 1er juillet 1949, une seconde ligne de trolleybus conduisant de Cernier à Valangin par Fontaines et Boudevilliers remplaçait une ligne d'autobus. A cette même date, les Tramways Neuchâtelois (TN) remplaçaient également leur ligne de tramway No 4 Neuchâtel - Valangin par un service de trolleybus, ce qui permettait d'offrir à la clientèle une ligne directe Cernier - Neuchâtel, exploitée en communauté par les deux entreprises. En relation avec des travaux routiers, le trolleybus était retiré du service entre Cernier et Neuchâtel le 3 novembre 1969, et remplacé par des autobus, toujours exploités en communauté.

En ce qui concerne la ligne principale, on peut relever que pour des raisons d'économie, on avait monté à l'origine une ligne de contact simple, sauf entre Cernier et Fontainemelon. Celle-ci sera doublée, pour faciliter l'exploitation, en 1951 entre Cernier et Saint-Martin, puis en 1957 entre Fontainemelon et Les Hauts-Geneveys, seule la section Saint-Martin - Villiers restant à ligne unique jusqu'en 1984 !

Le trafic avait atteint son plus haut point en 1950 (953'446 voyageurs), puis avait peu à peu régressé, marqué plus ou moins par la récession dans le secteur horloger et par la motorisation individuelle.

La fréquence des courses était adaptée aux besoins de cette vallée modérément peuplée. Les trolleybus circulaient à l'heure ou à la demi-heure entre Les

Hauts-Geneveys et Villiers, avec un renforcement du service entre Les Hauts-Geneveys et Cernier, afin de relever les correspondances avec les trains CFF en gare des Hauts-Geneveys, et d'assurer la sortie du personnel des usines à Fontainemelon.

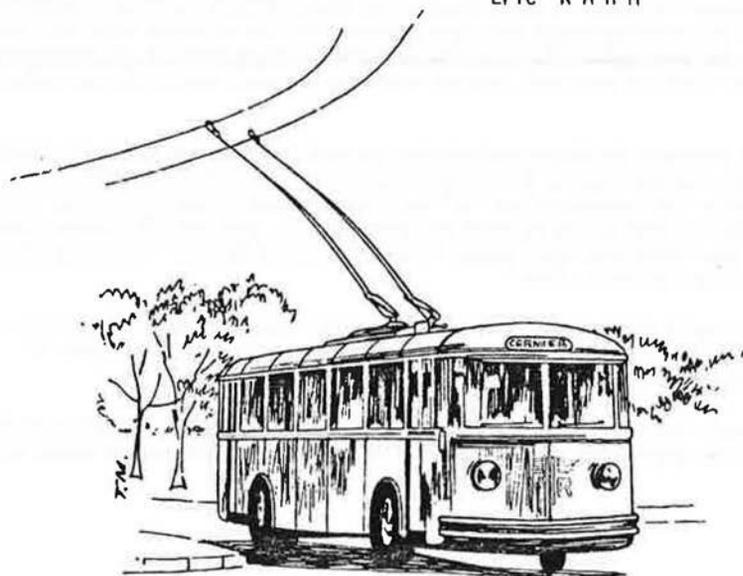
Les besoins en véhicules étaient ainsi fort modestes. Seuls les cinq trolleybus d'origine ont été achetés neufs en Italie. Les autres véhicules circulant par la suite sur le réseau proviendront de Zurich, Berne, Genève et La Chaux-de-Fonds.

Les années laissant leur empreinte, tant la ligne aérienne (les supports de caténaire étaient encore presque exclusivement en bois) que le matériel roulant nécessitaient une cure de jouvence. Ceci, ajouté aux problèmes d'exploitation hivernale lorsque le givre rend la captation du courant problématique sinon impossible, va inciter la Compagnie à se tourner vers l'autobus, en contradiction avec les efforts naissant pour préserver l'environnement d'une pollution excessive.

Déjà ces dernières années des autobus étaient introduits de plus en plus sur des courses de trolleybus. Après livraison de quatre autobus VOLVO au cours de l'hiver 1984, les trolleybus encore en état de rouler devenaient inutiles. Au matin du 14 avril 1984, les trolleybus 31, 32 et 34 quittaient en convoi d'adieu la gare des Hauts-Geneveys, chargés d'amateurs et de clients nostalgiques. Le trolleybus 31 fut le dernier à rentrer au dépôt de Cernier à 1806 heures, après avoir assuré les courses horaires tout l'après-midi, salué en cours de route par de nombreux photographes.

Un chapitre fort romantique du trolleybus en Suisse vient de s'achever...

Eric R A H M





Dernier trolleybus vicinal de Suisse, la ligne du Val-de-Ruz avait un pittoresque peu commun sur ce genre d'exploitation. EN HAUT : TB 31 (ex-Bern) sur la ligne à caténaire simple entre Dombresson et Saint-Martin le 14.3.1984. EN BAS : TB 34 (ex-Genève) à Fontainemelon le 6.1.1979, circulant en direction de Villiers.

(Photos Eric RAHM)

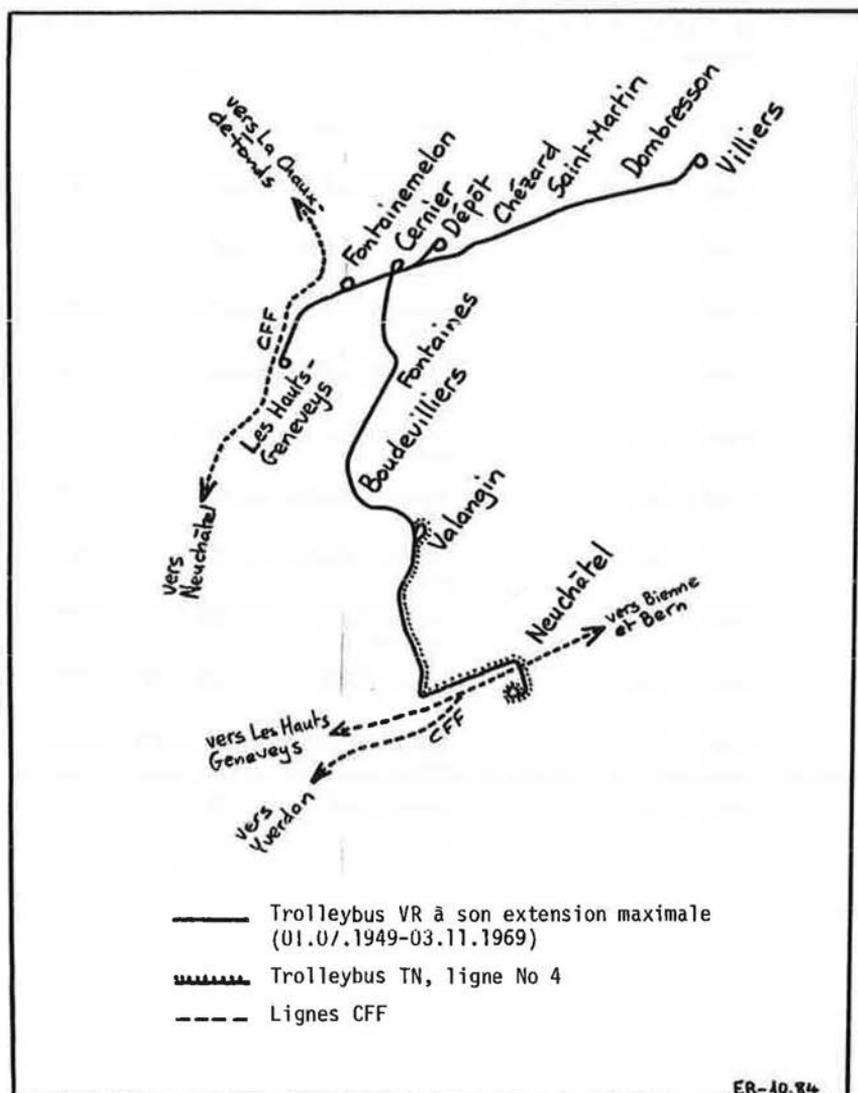


ETAT DU PARC DES TROLLEYBUS VR

<i>Numéros</i>	<i>Année de construction/ mise en service sur le réseau</i>	<i>Constructeurs</i>	<i>Provenance</i>	<i>Retrait du service</i>
1	1948	Caproni/CEMSA/ TIBB	(neuf)	1975
2	1948	Caproni/CEMSA/ TIBB	(neuf)	1969
3	1948	Caproni/CEMSA/ TIBB	(neuf)	1971
4	1948	Caproni/CEMSA/ TIBB	(neuf)	1969
5'	1948	Caproni/CEMSA/ TIBB	(neuf)	1972
5''	1950 / 1979	Berna/Haag/ MFO	ex-TC 5	1983
11	1939 / 1951	Saurer/Tüscher/ MFO	ex-VBZ 51	1970
12	1939 / 1951	Saurer/Tüscher/ MFO	ex-VBZ 52	1981
31	1942 / 1968	Saurer/Gang- loff/MFO	ex-SVB 17	1984
32	1942 / 1969	Saurer/CGTE/ SAAS	ex-CGTE 807	1984
33	1942 / 1971	Saurer/CGTE/ SAAS	ex-CGTE 808	1982
34	1942 / 1971	Saurer/CGTE/ SAAS	ex-CGTE 810	1984

* * * * *

PLAN DU RESEAU VR



RESTRUCTURATION

DU RESEAU TPG

En juin 1984, les Transports Publics Genevois ont présenté à la Presse la future conception de leur réseau. Le réseau que nous connaissons actuellement n'a pas subi de modifications profondes au cours des décennies, sinon la substitution des lignes ferroviaires aux services routiers exploités par trolleybus et autobus, et l'extension vers les nouveaux quartiers qui sont issus du déplacement de l'habitat vers la banlieue.

Aujourd'hui, la parution d'un plan directeur des transports, et la place accrue que l'on veut donner aux transports publics, surtout dans la zone urbaine, pour tempérer tant que faire se peut les effets d'un trafic automobile privé en constante augmentation, vont amener en quelques années une modification profonde de l'organisation des lignes, à défaut des modes de traction...

Les TPG ont collaboré avec les mandataires du Plan directeur des transports, qui a porté sur plusieurs hypothèses et variantes du développement de Genève. Des rapports successifs ont été présentés aux autorités dès 1975 et les options choisies ont été approuvées par le Grand Conseil en novembre 1982. Depuis ce moment-là, les études de mise en place ont pu être effectuées par les TPG et ont conduit à la mise en oeuvre, en 1984, de la première étape du programme.

OBJECTIFS DE LA MODERNISATION DES TRANSPORTS PUBLICS

Les études entreprises pour la modernisation des transports publics avaient pour toile de fond deux préoccupations :

- adapter le réseau aux besoins futurs et répondre à l'augmentation de la demande
- améliorer la régularité, la fiabilité et la qualité des services.

Les objectifs suivants avaient été définis :

- développement des sites propres et des voies réservées par la mise en oeuvre de mesures de police spécifiques améliorant la fluidité, la sécurité et la commodité des services de transports publics
- gain sur les temps de parcours, notamment par la généralisation des

systèmes de priorité aux carrefours équipés de feux

- introduction d'un système de gestion et de régulation centralisée pour faciliter l'exploitation des lignes
- lors du renouvellement du matériel roulant, augmentation de la capacité des voitures et amélioration des performances
- amélioration de la présentation et de l'entretien des voitures
- amélioration de la disposition des arrêts
- favoriser les conditions d'accès, de transbordement, d'attente et de cheminement des voyageurs
- augmentation des fréquences

LE RESEAU 1990 DES TRANSPORTS PUBLICS

Le plan du réseau 1990 des TPG, tel qu'il est présenté ci-après, souligne les options choisies et précise les principaux éléments de la réorganisation. Les études qui seront encore réalisées permettront d'affiner les solutions retenues et apporteront vraisemblablement encore quelques retouches.

Les axes de pénétration sont conservés, et la plupart des points d'arrêt maintenus.

Les aménagements de ligne prévus à l'heure actuelle consistent surtout à modifier les lignes radiales (aboutissant au centre-ville) en diamétrales (traversant le centre urbain et reliant entre-elles les branches de charges et caractéristiques équivalentes). Le nombre de transbordements sera ainsi réduit d'environ 20 % au centre-ville. Leur qualité s'en trouvera sensiblement accrue grâce aux cheminements raccourcis et plus aisés pour les piétons.

La presque totalité des lignes urbaines desservira deux des trois centres d'échange, à savoir Rive, Bel-Air et Cornavin.

En principe, la répartition des lignes TPG sera maintenue, à savoir :

- 1 ligne de tramway (12)
- 5 lignes de trolleybus (2, 3, 6, 7, 10)
- 20 lignes d'autobus, c'est à dire
 - 7 pour le réseau urbain (1, 4, 8, 14, E, G, X)
 - 13 pour le réseau de campagne (9, A, B, C, D, F, H, K, L, M, N - St Genis, Y - Veyrier/Carouge, Z)

L'intervalle de base entre le passage des véhicules sera de 5 à 6 minutes aux heures de pointe, et de 6 à 7 ½ minutes aux heures creuses. Un nombre relativement restreint de véhicules supplémentaires permettra de couvrir les nouvelles prestations en km/voitures. En effet, le remplacement porte dans l'ensemble sur l'abandon des petits véhicules au bénéfice de voitures à grande capacité.



Les trolleybus desservant Cité-Nouvelle ont perdu leur numéro 22 (EN HAUT : TB 835 en exploitation un jour de neige, le 11.2.1978). A la place Reverdin, les trolleybus de la ligne 3 ont fait place aux bus de la ligne 11
EN BAS : TB 672 au départ pour le Petit-Saconnex, le 31.8.1984.
(Photos Eric RAHM)



Le plan des transports pour les TPG prévoit, d'ici 1990, les changements suivants :

- La petite Ceinture (ligne 1) sera étendue (desservant la Jonction, les Augustins, la zone des Hôpitaux), avec des terminus de chaque côté du lac, à Rive et aux Pâquis.
- La grande Ceinture (ligne 14) sera prolongée à l'Est en direction de la gare des Eaux-Vives. A terme, les terminus seront situés à la place des Nations et à la Gare des Eaux-Vives, en passant par le Pont-Butin et le Bout-du-Monde.
- La ligne 12 sera prolongée dans un premier temps jusqu'au dépôt du Bachet-de-Pesay, et ultérieurement jusqu'aux Palettes.
- Une ligne de trolleybus 10 sera créée entre l'Aéroport et la Cité nouvelle d'Onex, via Bel-Air et Cornavin.
- Les lignes de trolleybus radiales 6 et 7 seront transformées en diamétrales Vernier-Rieu par Cornavin et Rive, et Lignon-Eaux Vives par Bel-Air et Rive.
- Les lignes d'autobus radiales 0, 8 et X deviendront des diamétrales OMS-Veyrier par Cornavin et Rive, et CERN-Plainpalais par Cornavin et Bel-Air.
- Les lignes 4/44 circuleront entre le Grand-Lancy (Palettes et Voirets) et le Jardin Botanique par Bel-Air et Cornavin.
- Le réseau de campagne sera en principe peu modifié. Les trois têtes de ligne de St Julien, Fernex et Saint Genis seront maintenues.
- Le nouveau dépôt avec les ateliers centraux, permettant notamment d'abriter et d'entretenir les tramways et une partie des autobus, sera édifié au Bachet-de-Pesay. Les travaux ont débuté ce printemps.

Les autres lignes ne connaissent que des modifications mineures, étant entendu que des ajustements seront encore probables ici et là.

La mise en place de ces aménagements s'effectuera par étapes successives entre 1984 et 1990, pratiquement par paliers de 2 ans, et permettra de faire face à l'accroissement prévisible de la demande.

La réorganisation des lignes, assortie d'un accroissement de l'offre et d'une amélioration des services, suffit à faire face à la demande aux heures de pointe et à répondre à l'objectif d'accroître la part des transports publics dans l'ensemble du trafic. Par ailleurs, l'intégration d'une extension éventuelle du réseau tramway est d'ores et déjà considérée.

1984 : PREMIERE ETAPE...

L'étape 1984 est effective depuis le 30 septembre, et concerne les lignes 22, 33, la création de la ligne 10 et le prolongement de la ligne 11. Cette restructuration apporte une amélioration des dessertes entre les rives droite et gauche.

La ligne 2 (trolleybus) dessert sans changement la ligne Bernex-Genève Plage. Cependant le tronçon Merle d'Aubigné-Genève Plage sera dorénavant desservi toute l'année afin de permettre l'accès aux parkings le long des parcs La Grange et des Eaux Vives. Les fréquences sont de 7½ minutes la journée, et de 15 minutes le soir après 2000 heures.

Le service accéléré actuel de la ligne 2/22 (autobus) sur le tronçon Cité Nouvelle-Onex-Jonction-Rive est maintenu aux heures de pointe et intensifié. Il est désigné dorénavant par le No 22.

La ligne 3 (trolleybus) est maintenue entre Champel et le Petit Saconnex, mais avec les modifications suivantes :

- suppression de la desserte de la place Reverdin
- prolongation jusqu'à la Cité Universitaire.

La fréquence passe à 7½ minutes la journée, et à 15 minutes le soir après 2000 heures.

Le service accéléré aux heures de pointe entre Les Avanchets et Bel Air via Cornavin subsiste avec le No 333 (autobus).

La nouvelle ligne 10 (trolleybus) relie la Cité Nouvelle d'Onex à l'Aéroport via Bel Air et Cornavin, avec une fréquence de 7½ minutes la journée, et de 15 minutes le soir. Cette nouvelle ligne a un tronçon commun avec la ligne 2 entre La Jonction et Bel Air, et avec la ligne 3 entre Bel Air et Servette Ecole. L'augmentation de la fréquence (qui passe de 10 à 7½ minutes) sur chacune de ces lignes permet d'offrir sur les tronçons communs une fréquence élevée de 3 à 4 minutes.

La ligne 11 (autobus) remédie à l'inconvénient de l'abandon de la place Reverdin par la ligne 3. Le tracé du 11 est prolongé à partir de l'Hôpital Cantonal par l'avenue Beau Séjour, la place Reverdin, le chemin de l'Escalade et l'avenue de Champel avant de retrouver à Contamines le tracé actuel. Ce nouveau tracé de la Ceinture par le plateau de Champel offre aux habitants de ce secteur une nouvelle liaison directe avec Rive et les Eaux Vives.

Ces mesures de restructuration apporteront principalement trois modifications :

- pour toute la zone Ouest du canton, on améliore sensiblement la capacité de transport (33 %)
- pour deux antennes de lignes (Champel et Eaux Vives) où les TPG étaient en surcapacité, il est procédé à un rééquilibrage
- sur les tronçons communs (les plus chargés) on accroît la fréquence dans des proportions appréciables.

Cette nouvelle situation répond aux buts recherchés : adapter le réseau aux besoins et accroître les fréquences sur les parcours les plus sollicités.

ASPECTS FINANCIERS

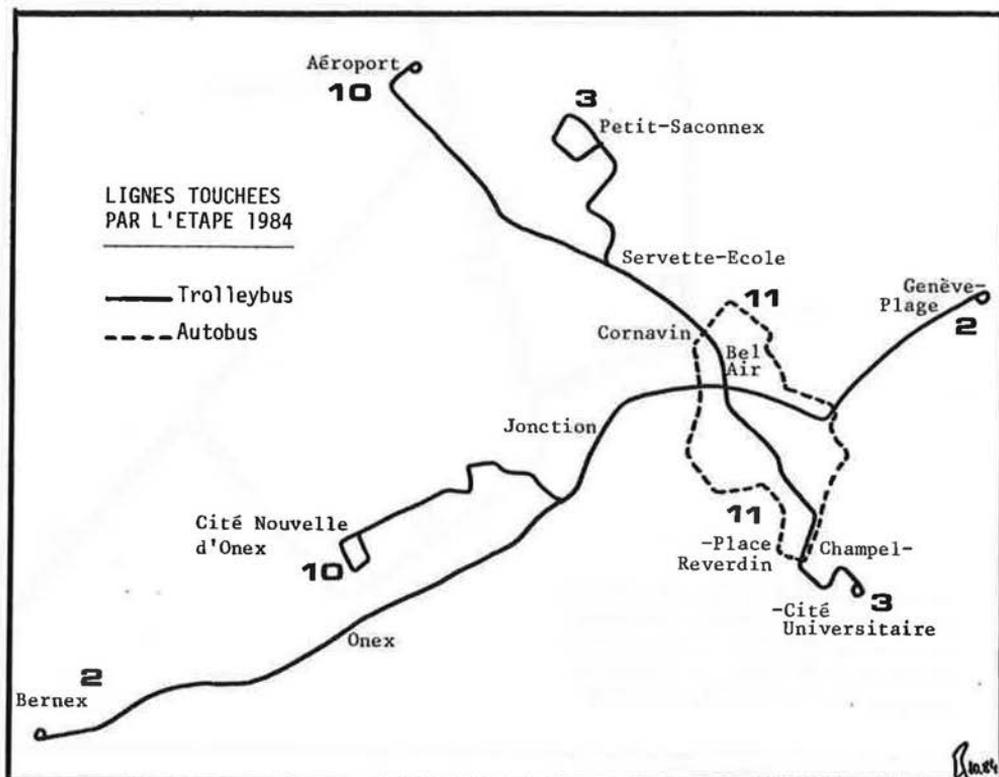
Le coût de l'adaptation du réseau reste dans des limites raisonnables. Pour l'étape 1984, les travaux à effectuer comprenaient :

- la ligne aérienne pour le prolongement de la ligne 3 jusqu'à la Cité Universitaire
- la ligne aérienne de liaison ligne 2/ligne 3 au quai de la Poste
- le démontage de la ligne aérienne au chemin de l'Escalade
- les distributeurs et équipements aux arrêts modifiés des lignes 3 et 11

Les investissements sont estimés à 1 million de francs environ.

Quant aux coûts d'exploitation supplémentaires, ils seront environ de Fr 2'000'000.-- annuellement.

Dossier de presse TPG



CAMPAGNE D'AUTOMNE DE L' U S T

"CHAQUE FOIS - BON CHOIX"

C'est main dans la main que les Transports Publics Genevois et le Touring Club Suisse annonçaient à Genève la campagne d'automne lancée par l'Union Suisse des Transports auprès des 27 réseaux urbains de Suisse.

Messieurs Pierre Tappy, Directeur des TPG, et Pierre Volandré, Président de la Section genevoise du TCS, révélèrent à la Presse lundi 29 octobre 1984 les motifs qui les incitaient tous deux à encourager l'utilisation accrue des transports publics urbains. Si la motivation du "patron" des TPG ne surprenait guère, la démarche du "défenseur" des automobilistes pouvait laisser plus d'un étonné :

En fait, comme le relève sportivement le "Glâneur" dans l'édition de novembre 1984 de la Revue de la Section genevoise du TCS, "combien le trafic serait plus fluide si chacun réfléchissait à la finalité du déplacement qu'il va entreprendre avant de monter machinalement dans sa voiture. Mais combien se

**Bienvenue
sur nos
lignes!**

Chaque fois - bon choix.

*Vos TPG
Votre TCS*

refusent encore à faire l'essai d'emprunter un transport public !" Le TCS genevois étant conscient que "faire le bon choix" est une question de vie ou de mort pour les grandes villes, il a décidé de promouvoir auprès de ses membres la campagne d'essai gratuite en faveur des transports publics. A cet effet, 10'000 billets valables pour deux courses de 60 minutes ont été insérés dans 10'000 exemplaires de la Revue de l'Association. Aux automobilistes de tester le produit...

Pour en revenir aux paroles des deux orateurs, Monsieur Pierre Tappy fait remarquer que faire "chaque fois le bon choix" est la confirmation de la complémentarité indispensable des différents modes de transport en ville. L'automobile fait aujourd'hui partie de la vie moderne, très souvent dès l'âge de 18 ans, et il est certainement plus raisonnable, et en tous cas moins coûteux, de tenter d'adapter la circulation à nos villes plutôt que d'adapter nos villes à la circulation... "Faire le bon choix" consiste précisément à sensibiliser les automobilistes aux problèmes de partage et de choix en matière de déplacements urbains : il n'est pas toujours indispensable de se rendre en ville en voiture, et les transports publics constituent justement une alternative valable qui présente même des avantages en matière de coût et de parcaage ! Si chacun se discipline, la qualité de la vie urbaine sera meilleure, la circulation sera plus fluide pour ceux qui doivent se déplacer professionnellement tout comme pour les transports publics qui pourront circuler mieux, plus vite et plus régulièrement.

Actuellement les TPG participent globalement aux déplacements dans le canton pour 1/5, mais pour 2/5 dans le centre-ville. Le trafic croît en moyenne de 2,4 % par année, malgré les inconvénients de la circulation que les 280'000 usagers quotidiens des TPG subissent sur une grande partie des 35'000 km que les véhicules oranges parcourent chaque jour...

Par ailleurs, les TPG pensent avoir à jouer un rôle dans tous les trafics urbains, et non seulement dans le trafic pendulaire où on a tendance à le confiner. En heures creuses, les TPG offrent plus de 15'000 places, ce qui représente le plus vaste parking genevois disponible ! A chacun d'en faire large usage alors que les parkings souterrains affichent "complet" à la même heure...

Ce sont 160 affiches de grand format dans les rues, 200 pancartes placées dans les tramways et les autobus, et 100 affiches sur les distributeurs TPG qui annonceront dès le 5 novembre la campagne UST. D'autre part, comme nous l'avons déjà relevé, le TCS consacrera quatre pages de sa revue de novembre à ce sujet et distribuera à ses membres les billets d'essai mis à disposition par les TPG.

Maître Pierre Volandrè pour sa part signala que cet intérêt de son Association pour les transports publics en zone urbaine n'est pas tout neuf. En 1981 déjà, le TCS qui rejetait certes la priorité que l'on voulait accorder aux transports publics, était d'accord pour une complémentarité des modes de transport. En effet, les transports publics ne peuvent couvrir tous les besoins pour des raisons diverses. L'homme a d'ailleurs toujours recherché à se faire transporter le plus près possible de sa destination ! En bref, non

à une priorité des transports publics au sens juridique, mais oui à une préférence par la réalisation de voies réservées, ou mieux de sites propres... La rue est d'ailleurs faite pour cheminer, et non pas pour servir de dépôt.

Espérons que les utilisateurs potentiels des transports publics (ceux qui ne les connaissent pas encore) se laisseront convaincre, si possible pas tous en même temps un matin de neige alors que leur voiture privée refuse de suivre le droit chemin !

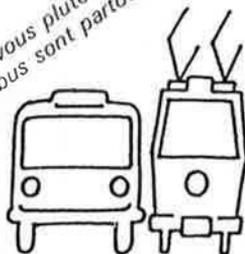
Eric R A H M

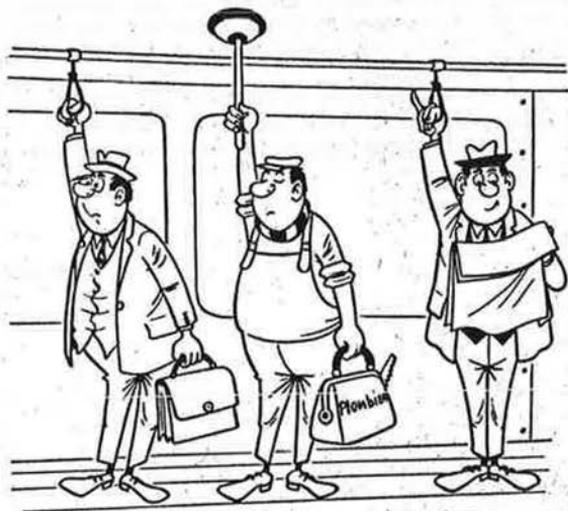
Carte anti-stress

Avec la **carte journalière interville**, vous évitez enfin les erreurs de parcours en secteur inconnu et les vaines recherches de places de parc. Libre parcours sur tous les transports urbains suisses → voilà qui met un peu d'agrément aux programmes des séances, rendez-vous et séminaires.



Déplacez-vous plutôt sans voiture ; tram et bus sont partout plus sûrs !





Boulot, métro, dodo...



Laserose
1988

UN DROLE DE VEHICULE !

1. LE NOUVEL ENGIN POLYVALENT DE SERVICE XTm251

Le nouvel engin de service autonome du NSStCM a été déchargé en gare de Nyon le 30 mars 1984 et amené aussitôt au dépôt des Plantaz.

Le nouveau venu, premier engin neuf réceptionné par la compagnie depuis plus de 60 ans, fut à l'honneur lors de la journée du 5 avril 1984, date à laquelle il fut présenté officiellement aux autorités locales, à la presse et à divers représentants d'autres entreprises ferroviaires. Cette intéressante manifestation, remarquablement organisée par le Nyon-St-Cergue-Morez, permit aux participants de recevoir toute la documentation et les détails techniques relatifs au nouvel engin, ainsi que d'assister à des démonstrations sur le terrain de ses diverses possibilités d'emploi.

En effet, le matin, les invités furent conduits au plateau de la Givrine pour observer une opération de déblaiement de la neige par le XTm251 équipé de sa fraiseuse. Afin de pouvoir montrer une évacuation de la neige dans de rudes conditions, la voie avait été recouverte d'une épaisse couche de neige tassée à l'endroit de la démonstration. L'une des dames du domaine skiable de la Dôle, desservi par les remontées mécaniques du NSStCM, prépara le terrain en mettant en place le volume de neige nécessaire. Après cette difficile mission réussie, l'engin gagne la gare de la Cure où l'on assista au demi-tour sur lui-même du véhicule. Ainsi "retourné" en direction de Nyon, l'engin prouva aux participants ses aptitudes polyvalentes. Pour cela, il les emmena jusqu'à Saint-Cergue en tractant la petite voiture dans laquelle ils avaient pris place. Précisons toutefois qu'il ne s'agit là que d'une solution de secours pour de faibles charges remorquées que la compagnie voulait tester.

Au cours de l'après-midi, au dépôt des Plantaz, l'engin se métamorphosa, sous les yeux des invités, de l'état de fraiseuse à celui de tracteur pour le service des travaux, l'agrégat d'hiver (fraiseuse avec son propre moteur d'entraînement) étant échangé contre un des deux agrégats d'été (benne basculante et petite grue).

Description du XTm251

La catégorie de véhicule choisie par le Nyon-St-Cergue-Morez unit les avantages du chasse-neige rotatif durant l'hiver aux possibilités de disposer d'un véhicule-moteur pour le service des travaux pendant la belle saison.

Le nouvel engin est en effet conçu selon un principe bien particulier. Il s'agit d'un véhicule diesel autonome de base à deux essieux, composé d'un châssis surmonté à l'une des extrémités par l'unique cabine de pilotage. L'effort de traction du moteur est transmis aux essieux par l'intermédiaire d'une transmission hydrostatique.

Le véhicule de base ainsi constitué peut recevoir sur son pont divers agrégats permettant de rendre polyvalent l'engin, solution particulièrement intéressante et économique pour une compagnie privée de chemin de fer qui ne peut se doter d'un matériel coûteux uniquement pour les travaux hivernaux de déneigement.

Le NSTCM a acquis comme agrégat hivernal une fraiseuse, équipée de son propre moteur diesel, qui remplacera sans peine le vétuste chasse-neige rotatif dont il disposait jusqu'à présent et qui imposait l'emploi d'une automotrice pour le pousser. Pour la période estivale, la compagnie a porté son choix sur deux agrégats : le premier est constitué d'une benne qui peut être basculée dans trois plans différents, le second étant quant à lui formé d'une combinaison d'une petite benne basculante dans deux plans et d'une petite grue avec benne excavatrice.

Les agrégats, lorsqu'ils ne sont pas en place sur l'engin autonome, reposent sur des chevalets par dessus une voie de garage. Il suffit alors que le XTm251 se fauille sous l'agrégat ainsi stocké pour qu'on puisse facilement l'équiper. Un agrégat peut être déposé sur ses chevalets ou mis en place sur l'engin par deux personnes sans aucun problème. De cette manière, en moins d'une heure, une fraiseuse se transforme en un tracteur autonome pouvant, par exemple, effectuer des travaux de ballastage.

La nouvelle acquisition du Nyon-St-Cergue-Morez a été livrée par le constructeur allemand Martin Beilhack, de Rosenheim. Cette entreprise, fondée en 1850, a entamé au début de ce siècle la fabrication de draines et connu dès lors un développement constant grâce aux commandes des chemins de fer allemands. Ensuite, ce constructeur élargit la gamme de ses produits en fabriquant des engins de déneigement qui devinrent la spécialité de la maison. L'expérience dans les domaines des véhicules ferroviaires et des chasse-neige donna naissance voici une trentaine d'années aux premiers engins de déneigement "Beilhack" pour les voies ferrées. Après les premières réalisations, constituées de simples agrégats montés sur des wagons, est apparue une gamme complète de modèles automoteurs diesel. Ces dernières années, la firme allemande, qui vend ses produits dans de nombreux pays, a livré la majorité des fraiseuses mises en service en Suisse (BLS; FO; CJ; CFF; MC; RhB; GGB; etc.).



Présentation du véhicule de service XTm 251 en version chasse-neige, le 5.4.1984. EN HAUT : Opération de pivotage en gare de La Cure. EN BAS : Ce véhicule peut également remorquer un véhicule. Ici à La Givrine avec la voiture transportant les invités à la démonstration.
(Photos Eric RAHM)



Néanmoins, le NStCM est la première compagnie suisse à être dotée d'un engin polyvalent unissant les qualités d'un chasse-neige rotatif et d'un véhicule-moteur autonome de service. Remarquons enfin que les plus gros engins "Beilhack" peuvent atteindre une puissance d'environ 1200 chevaux (turbines uniquement) et "avalent" 16.000 tonnes de neige à l'heure en déblayant une largeur utile de 4,75 mètres en un seul passage.

Caractéristiques du XTm251

Ce véhicule ferroviaire, type Beilhack GKW 10, est équipé d'un moteur diesel Deutz de 149 kw. Si la vitesse de 50 km/h peut être atteinte en ligne lorsqu'il se rend sur les lieux où il doit opérer, il possède une marche lente de travail dont la vitesse est limitée à 15 km/h. Le nouvel engin est doté des dispositifs d'accouplement du NStCM (actuellement tampon central et attelage à vis), permettant ainsi d'effectuer des manoeuvres dans les gares et de remorquer le matériel roulant classique lors de chantiers en ligne ou en cas de nécessité (engin de secours ou de dépannage).

- | | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------|
| - Longueur hors-tout | 9730 mm |
| - Largeur | 2200 mm |
| - Hauteur | 3700 mm |
| - Tare | 16000 kg |
| - Entraxe des essieux | 4200 mm |
| - Diamètre des roues neuves | 864 mm |
| - Vitesse maximale | 50 km/h |
| - Vitesse maximale de travail (marche lente) | 15 km/h |
| - Moteur diesel Deutz de 149 kw transmettant l'effort de traction aux 2 essieux par une transmission hydrostatique | |
| - Système de freinage : | |
| 1) frein direct et indirect à air comprimé | |
| 2) frein à main par ressort à accumulation d'énergie | |
| 3) frein électromagnétique sur rail | |
| 4) frein moteur hydrostatique | |
| - L'engin peut pivoter sur lui-même grâce à un vérin qui s'appuie entre les rails et permet de décoller les roues des deux essieux de la voie. Il est ainsi possible d'engendrer la rotation du véhicule autour de ce point d'appui en le poussant manuellement. Cette caractéristique permet, lors des travaux de déneigement par exemple, de disposer d'une fraiseuse opérationnelle dans les deux directions de la ligne. | |



Le véhicule polyvalent XTm 251 en pleine action...

EN HAUT : En service hivernal, sur le plateau de La Givrine, le 5 avril 1984.

EN BAS : En version "petite benne et grue" durant les travaux de modernisation des installations de la gare de St Cergue, le 20 juin 1984.

(Photos Nicolas MICHEL)



Caractéristiques de la fraiseuse

- Agrégat fraiseuse type HB 285 équipé de deux turbines.
 - Entraînement : moteur diesel Klockner-Deutz de 222 kw.
 - Largeur de déblaiement : 1) 2800 mm avec les tôles extérieures en position fermées;
2) 3400 mm avec les tôles extérieures en position d'ouverture maximale.
 - Désaxement possible des turbines par rapport au centre de la voie : 500 mm à gauche ou à droite.
 - Ouverture possible en trois passages de 4400 mm.
 - Hauteur maximale de déblaiement : 3000 mm.
 - Capacité de déblaiement : 1500 à 3900 tonnes/heure.
 - Distance d'éjection de la neige : 8 à 35 mètres.
- Remarquons qu'il est possible d'envoyer la neige de chaque côté de la voie ou par-devant l'engin. Cette dernière solution est particulièrement utile lors du travail dans des zones habitées pour éviter de projeter la neige sur les chalets situés de part et d'autre de la voie.

Agrégat "grand pont basculant"

Il s'agit d'une benne de 6,3 m³ de capacité (charge maximale de 8 tonnes) qui peut être basculée du côté gauche, du côté droit ou vers l'avant du véhicule. Cet agrégat est particulièrement bien adapté pour le transport du ballast et le ballastage des voies.

Agrégat "petite benne et grue"

Cet agrégat se compose d'une benne de 4,15 m³ de capacité (6 tonnes de charge utile) qui bascule du côté droit ou du côté gauche de l'engin et d'une grue située à l'extrémité opposée à la cabine de conduite du véhicule de base. La grue est équipée d'une benne excavatrice.

L'engin a été employé avec cet équipement pour les travaux de la gare de Saint-Cergue cet été. La grue a permis d'excaver les trous destinés à la construction des socles pour les nouveaux poteaux de la ligne aérienne et pour charger la petite benne de ballast. Le ballastage des voies nouvellement posées a été réalisé par cet agrégat. Le XTm251 et sa grue ont aussi participé à la mise en place des pylônes de la nouvelle ligne aérienne entre Monteret et Saint-Cergue.

2. LES TRAVAUX DU NSTCM en 1984

L'année 1984 voit, en plus de la mise en service du XTm251, la réalisation de plusieurs importants chantiers du programme de rénovation de l'infrastructure qui se terminera en 1986.

Cette année, la nouvelle ligne de contact remplacera l'ancienne entre Nyon et Trélex, ainsi qu'entre Montere et St Cergue, soit sur une distance de 5,5 kilomètres. Alors que les socles pour les nouveaux poteaux sont terminés depuis le mois de juin, les mâts métalliques se sont dressés progressivement aux mois de juillet et août; la nouvelle ligne devrait être opérationnelle au mois de septembre probablement. Seuls deux kilomètres (Trélex-Givrins) subsistent avec l'ancienne ligne aérienne, cela pour une année seulement. Ainsi, dès 1985, la caténaire moderne équipera de bout en bout la ligne, à l'exception des installations de transbordement en gare de Nyon CFF (renouvellement prévu en 1986) et la courte section La Bourriaz - La Cure qui avait subi une réfection plus sommaire en 1977 déjà (ligne à suspension caténaire soutenue par des poteaux en bois). Il s'agissait alors des premiers travaux entrepris à la ligne de contact suivis par le tronçon Montere-Arzier, qui subit la première transformation intégrale en 1980.

L'accroissement de la sécurité aux passages à niveau se poursuit par la mise en place de barrières automatiques (PN de Basse-Ruche à St Cergue) et de feux clignotants (sortie de la gare de St Cergue côté La Cure; PN à la sortie du tunnel de St Cergue côté La Cure; PN de l'Avant-Poste à La Cure). A la fin du mois d'août, toutes ces installations étaient en service. En 1985, des barrières équiperont le passage à niveau de l'Asse. Suite à cette opération, l'ensemble des croisements rail-route les plus fréquentés seront protégés ou signalés.

Depuis le mois de juin, un inhabituel et impressionnant chantier se déroule entre la halte de Bassins et la gare d'Arzier. Il s'agit de la reconstruction du tunnel du Fiay, ce dernier n'ayant pas un gabarit suffisant pour le futur matériel roulant. Pour réaliser ce travail, le volume de terre recouvrant la voûte du tunnel a été évacué (création d'une tranchée). L'ancien tunnel ainsi mis à jour sert d'échafaudage pour la construction de la nouvelle voûte d'un rayon plus important. Ensuite seulement, l'ancienne voûte sera détruite et le nouveau tunnel caché par le comblement de la tranchée créée pour quelques mois. Le trafic ferroviaire ne sera interrompu que pour la démolition du vieil ouvrage d'art pendant 3 ou 4 semaines seulement (cet automne).



Deux vues de l'originale reconstruction du tunnel du Fiay, entre Bassins et Arzier. EN HAUT : L'ancien tunnel a été entièrement dégagé pour permettre le bétonnage de la nouvelle voûte. EN BAS : On distingue nettement le gabarit plus généreux du nouveau tunnel. Etat des travaux au 18 août 1984. Ce mode de construction n'a nécessité qu'une brève interruption du trafic.

(Photos Nicolas MICHEL)



Les installations de St Cergue, en cours de remaniement complet cet été, vont présenter un plan des voies modifié suite à la pose des 6 nouvelles aiguilles et à l'échange des voies. Signalons que la première aiguille électrique de la compagnie entrera en service avec ces modifications. Au début du mois d'août, l'ancienne remise du matériel roulant avait disparu et les travaux de construction de la nouvelle débutaient. La gare de St Cergue sera aussi équipée d'une nouvelle ligne aérienne et le bâtiment subira diverses opérations d'entretien.

En ce qui concerne les bâtiments, en plus de ceux de St Cergue (gare et remise de matériel), une nouvelle construction abritant une salle d'attente et la future sous-station d'alimentation en 1500V = de la caténaire sortira de terre cette année encore pour remplacer le vieux chalet en bois. Le bâtiment de La Cure doit être également l'objet de divers travaux d'entretien.

Enfin, la réfection de la voie sur deux tronçons totalisant 1000 mètres entre St Cergue et La Givrine a été réalisée ce printemps. Pendant l'opération, le service a dû s'effectuer par route. Dès le mois de septembre, une bourreuse mécanique viendra au NStCM pour travailler entre autre sur cette section renouvelée.

3. LE FUTUR PROGRAMME DE RENOVATION 1985-1987

Les travaux du programme de rénovation intégrale du chemin de fer en cours actuellement font partie d'une première étape débouchant sur les principales améliorations suivantes pour la mise en service définitive du nouveau matériel roulant en mai 1986 :

- rénovation de la ligne aérienne;
- rafraîchissement des bâtiments des gares, aménagement d'accès et de quais dans plusieurs gares;
- renouvellement d'installations de gares (voies, aiguilles, remaniement de la disposition des voies) à St Cergue, La Givrine et La Cure principalement;
- construction de nouvelles sous-stations pour l'alimentation en 1500V = aux Plantaz, au Muïds et à La Givrine, accompagnée de la modernisation de celle de St Cergue;
- reconstruction du tunnel du Fiay;
- installations de sécurité aux passages à niveau (barrières automatiques ou feux clignotants);
- nouvelle remise de matériel roulant à St Cergue;
- divers renouvellements de voies et opérations de bourrage à l'aide d'une machine en location.

Un deuxième programme de rénovation (1985-1987) a été approuvé par le conseil d'administration de la compagnie pour terminer la modernisation de la ligne. Il est soumis actuellement aux pouvoirs publics; en voici les grandes lignes :

- Installation d'un bloc automatique avec signalisation lumineuse et centre de télécontrôle à Saint-Cergue. Remarquons que, suite aux importants travaux entrepris cette année en gare de St Cergue, les deux premiers signaux lumineux ont été posés. Il s'agit des signaux principaux d'entrée en gare, côté Nyon et côté La Cure.
- Construction d'un bâtiment polyvalent aux Plantaz abritant des locaux de stockage au rez-de-chaussée (pièces de réserve; archives; magasin des lubrifiants) et les bureaux de direction au premier étage.
- Réfection de diverses installations pour compléter les travaux déjà prévus par le programme 1986.

De plus, un programme ultérieur, à réaliser après 1987, permettra la construction d'un nouveau dépôt-atelier aux Plantaz à côté de l'actuel. Ce dernier subsistera en tant que simple remise à matériel roulant.

D'après :

- Documents de presse du NStCM du 5 avril 1984.
- Renseignements de la direction du NStCM.
- Documentation de la maison "Beilhack".



BERNE

RESTE VERT !

Rassurez-vous! Je ne fais aucune allusion aux élections fédérales de l'automne passé ni à aucune autre activité politique. Je vous parle simplement de la couleur des véhicules routiers des Transports Municipaux de la ville de Berne (SVB). Le conseil municipal de la ville fédérale a en effet décidé de rester fidèle au vert olive traditionnel pour les bus et trolleybus bernois. Première conséquence de cette décision: les 15 nouveaux Ab et Tb récemment commandés seront à nouveau livrés en vert olive; mais je reviendrai un peu plus tard à cette acquisition.

Examinons d'abord un peu l'histoire concernant le choix, ou devrais-je plutôt dire la confirmation, de la couleur des véhicules à pneu. Une lutte qui a duré plus que dix ans !

C'était en effet en 1973 que le Tb 29 (série 21-29) avait été peint en jaune. Le but de ce changement était de tester l'effet qu'apportait cette couleur vive aux autres usagers de la route. Mais ce véhicule roulait sur, à l'époque, unique ligne de trolleybus du réseau bernois (no 12) et l'essai ne donnait pas entière satisfaction. Ainsi on décida une année plus tard d'étendre l'essai sur quatre Ab articulés nouvellement acquis. Ainsi étaient peints:

- le no 272 entièrement en jaune avec bande anthracite
- le no 273 en orange, partie supérieure (fenêtre) crème
- le no 274 en jaune , " " " "
- le no 275 entièrement en orange avec bande anthracite

En 1975 l'UST choisissait l'orange comme couleur idéale pour les véhicules des transport publics et recommandait à tous ses membres d'utiliser au plus cette couleur lors de nouvelles commandes ou de rénovations. La ville de Berne suivait cette recommandation, malgré une grande polémique parmi la population qui voyait mal ses véhicules oranges dans les rues de la vieille ville, et commandait les véhicules dans la nouvelle livrée mais toujours à titre d'essai. Ont été livrés ainsi les Tb articulés

de la série 46-61, l'autobus à deux essieux no 171 et les Ab articulés no 277-283. Tous ces véhicules sont donc entièrement orange. Par contre la bande anthracite étant trop sombre, celle-ci a été remplacée par une en couleur beige. L'Ab 275 a été adapté en conséquence quelques mois plus tard. Par contre les autres voitures "test" roulent toujours dans leur différentes livrées.

Une particularité représente le Tb articulé no 30, premier véhicule d'une série de seize commandé conjointement par les transports en commun des villes de Berne, Bâle, Zurich et Genève (série 631-648). Lors de sa mise en service ce Tb était peint en jaune comme le no 29. Mais contrairement à celui-ci le no 30 ne faisait pas partie de l'essai. Par contre il avait l'honneur de faire des visites sur différents réseaux aux Etats-Unis, entre autre à San Francisco, et c'est sur ordre des autorités américaines que le bus devait être peint en jaune. D'ailleurs les américains étaient prêts à payer les frais pour le changement de la couleur. Mais après son retour à Berne le Tb continuait à circuler en jaune et il porterait probablement encore aujourd'hui cette couleur si un court-circuit suivi d'un feu n'avait pas presque entièrement détruit le bus voici quelques années. Lors de sa remise en état de neuf le bus a été peint en orange.

Actuellement 31 des 136 bus et trolleybus (véhicules de service pas inclus) ne circulent pas dans le traditionnel vert olive.

Finalement plusieurs villes, Zurich et Bâle notamment, n'étaient pas prêtes d'abandonner leur couleur originale et l'argument essentiel, c.à.d. une homogénéité parmi les transports publics suisses, n'était plus d'actualité. Pour cette raison il a été décidé de retourner à la livrée originale vert olive/crème lors de la prochaine commande. Contrairement aux vœux de l'UST il n'aurait jamais été question de modifier l'aspect extérieur des 41 motrices et 20 remorques ferroviaires.

Les quinze nouveaux véhicules (dix Ab et cinq Tb tous articulés) seront donc livrés en vert olive. Mais ceci n'empêche nullement de leur donner un aspect plus moderne. Deux bandes larges de couleur crème orneront l'arrière et les deux côtés des véhicules jusqu'à peu avant le premier essieu où elles descendront vers le sol dans un angle presque droit. Une seule bande plus étroite continuera en dessus de la roue avant et passera ensuite sous le pare-brise. Les véhicules existants seront adoptés lors de révisions ordinaires.

Les dix nouveaux autobus articulés sont destinés à remplacer les autobus à deux essieux pour les courses supplémentaires et accélérées sur les lignes 13 (Dümpliz), 14 (Gäbelbach), 15 (Ostermundigen) et 17 (Köniz-Schliern). Quant aux cinq trolleybus ils

remplaceront les autobus à deux essieux actuellement engagés sur le parcours Gare-Länggasse de la ligne de Tb no 12 aux heures de pointe. Ainsi cette ligne sera entièrement exploitée en traction électrique. En plus dans quelques années la ligne 13 sera probablement prolongée jusqu'à Brünnen si la nouvelle cité satellite devrait être construite.

Il était d'abord question d'acquérir un plus grand nombre de trolleybus pour remplacer les véhicules de la première série (21-29) datant de 1961 (voir aussi plateforme no 26). Pour ne pas surcharger davantage le déficit déjà considérable il a été décidé de renoncer à un renouvellement du parc. Un crédit supplémentaire sera voté prochainement qui permettra de soumettre ces véhicules à une révision générale et de les adopter aux besoins d'aujourd'hui. Pour la première fois dans l'histoire des SVB des voitures sont commandées auprès de Volvo (Suisse) SA à Lyss pour les châssis et les moteurs. Les carrosseries seront construites par Ramseier-Jenzer et par Gangloff. Voici une petite fiche technique de ces véhicules: longueur 18m, largeur 2m50, capacité 155 personnes. Prix: Tb 657'070.-, Ab 403'570.-. Leur livraison est prévue pour novembre 1984 en ce qui concerne les Ab et mi-85 pour les Tb.

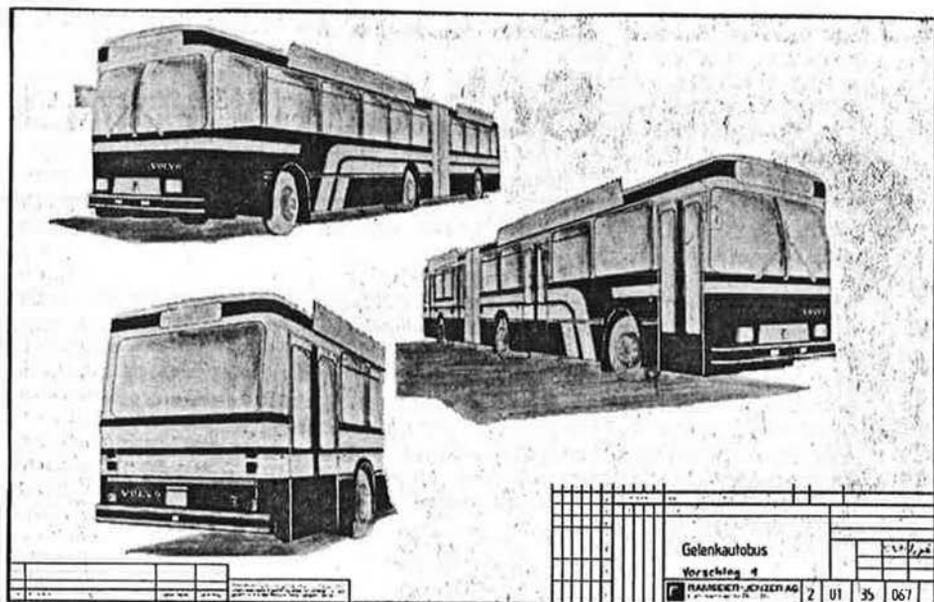
AUTRES NOUVELLES DE LA VILLE FEDERALE

La décision a été prise d'équiper le réseau bernois avec la RCT. Par contre celle-ci ne sera pas aussi sophistiquée qu'à Genève. Elle se limitera à une liaison radio entre les véhicules et le poste centrale. Quelques arrêts principaux recevront des haut-parleurs permettant d'aviser les usagers en cas d'irrégularités. La sonorisation dans les véhicules existe à Berne depuis des décennies et tous les véhicules en sont équipés. Le nouveau système devrait aussi permettre à la personne au poste central de donner des informations aux passagers dans les véhicules. Par contre l'installation n'indiquera pas au chauffeur sa position par rapport à son horaire.

Récemment ont commencé les travaux d'agrandissement et la construction d'un nouveau dépôt dans l'enceinte des installations déjà existantes à la Eigerplatz. Le nouveau dépôt recevra entre autres les nouveaux autobus et trolleybus. Il y aura également une piste de lavage ainsi qu'un poste d'essence. Actuellement les véhicules font leur plein à l'extérieur ce qui incommode beaucoup les habitants dans les environs. En plus les conditions de travail n'étaient pas idéales, surtout en hiver. Sur le dépôt on construit une halle de gymnastique qui sera entre autres à disposition des employés des SVB.

Une nouvelle ligne d'autobus a été inaugurée le 4 juin dernier. Elle porte le numero 24 et relie l'arrêt Bethlehem (Ligne 14) avec la nouvelle zone industrielle à Gumme. Deux arrêts intermédiaires COOP et SUTO (=SUchard-TObler) sont également desservis. Avec une durée de trajet de six minutes seulement cette ligne est la plus courte du réseau. Pour l'instant elle est exploitée du lundi au vendredi de 06h00 à 08h30 et à partir de 11h00 jusqu'à 19h00 environ. Samedi et dimanche le service est suspendu. Un seul véhicule (Ab à deux essieux série 111-170) assure le service. Cette ligne a été créée pour transporter les ouvriers des nouvelles usines de la Ste. Coop et de la fabrique de chocolat Suchard-Tobler ainsi que les employés d'un nouveau centre postal actuellement encore en construction. C'est la deuxième ligne du réseau bernois dont la tête de ligne ne se trouve pas à la gare, la première étant la ligne 22 Zollgasse-Tiefenmöslï ouverte il y a deux ans environ.

Max LOHNER
d'après divers articles
parus dans le journal
bernois "Der Bund"



PROCES-VERBAL DE L'ASSEMBLEE GENERALE DU 10 MAI 1984

La 11^{ème} Assemblée Générale de notre Association s'est tenue le jeudi 10 mai 1984 en notre lieu de réunion habituel, la salle du restaurant Da Lucio.

Convoquée en temps utile par le secrétaire, l'Assemblée Générale est ouverte à 2045 heures par notre président, Luigi LAURI, en présence de 24 membres. Sept autres adhérents nous ont prié de les excuser.

L'ordre du jour proposé est adopté à l'unanimité, tout comme le PV de l'Assemblée Générale 1983, paru dans La Plateforme No 28. Deux scrutateurs sont désignés pour la soirée en les personnes de P. WEISS et Ph. BASTIAN.

Le président Luigi LAURI présente alors son rapport traitant des activités de l'AGMT, ainsi que des problèmes qui ont dû être résolus par le Comité en cours d'exercice. L'année écoulée a débuté en fanfare (presque !) avec les trois journées de manifestations du 10^{ème} anniversaire. Une manifestation commune avec la CITRAP et l'AST nous permettait de visiter la nouvelle RCT des TPG, et la motrice prototype Be 4/6 741 peu avant sa mise en service régulier. Une excursion-photos nous conduisait sur l'ASD où les photographes furent gâtés par un temps splendide. Enfin, diverses circulations de notre convoi, ainsi que des soirées récréatives avec présentation de films et de diapositives sur les tramways et les chemins de fer complétèrent un programme riche et fort bien suivi. Du côté des problèmes divers, notons le déplacement de notre convoi de Moillesulaz à Chêne-Bourg Gare, afin de laisser le champ libre aux travaux de restructuration de la plate-forme douanière de Moillesulaz, et à l'établissement de la nouvelle boucle de rebroussement de la ligne 12.

C'est un trésorier satisfait qui distribue aux membres présents un extrait des comptes de l'Association. Marc DIETSCHY relève que le présent exercice, contrairement au précédent, s'est soldé par un confortable bénéfice. Ceci est dû à l'absence de gros frais sur les véhicules, et aux nombreuses manifestations qui ont permis d'enregistrer des recettes intéressantes dans le secteur des ventes. C'est ainsi qu'en prévision de l'avenir (l'âge de nos véhicules pouvant nous réserver à tous moments des surprises désagréables) le fonds de restauration passe de Fr 12000.-- à Fr 20000.--.

Le secrétaire, Eric RAHM, parle des nombreux contacts avec des personnes ou des institutions de l'extérieur, souvent des demandes de circulation avec notre convoi historique, que dans la plupart des cas nous devons à regret refuser, car n'entrant pas dans le cadre de la convention actuelle avec les TPG.

Ce sont plus d'une dizaine d'occasions qui malheureusement ne nous ont pas permis de forger de nouveaux liens et de trouver de nouveaux soutiens. Du côté des membres, exercice fructueux puisque 22 admissions ont été enregistrées, alors que seules 4 radiations pour non-paiement de la cotisation ont été effectuées. Nous sommes au 1er avril 1984, 173 membres dont 7 collectifs.

Peu de travail sur le convoi, sinon l'entretien courant relate le responsable des véhicules, Francis DU PAN. Des travaux d'entretien de la toiture de la 67 ont été effectués par le spécialiste qui avait déjà opéré il y a quelques années. Sur la 363, les gouttières, derniers éléments qui n'avaient pas retrouvé leur place à la suite des travaux de l'an dernier, sont en voie d'être posées. Au cours de l'exercice qui vient de débiter, l'effort portera sur l'entretien des lattes de la 363, sur la réfection du crème de la 67, et la réfection des stores des deux véhicules.

Le service-photos, par la voix de Jean-Pierre CERIZ, nous signale que les deux nouvelles cartes postales du convoi AGMT sortiront avec un mois de retard. D'autre part, l'écoulement des cartes postales est problématique, car les possibilités de vente sont trop restreintes. Il faut donc éviter des tirages qui ne font qu'encombrer les armoires...

C'est alors au tour des vérificateurs des comptes de nous donner leur avis sur le travail de notre trésorier. Gaston GUIGNARD nous donne lecture du rapport établi, et propose l'acceptation des comptes.

Passant au point 10, l'Assemblée accepte de donner décharge à l'unanimité au Comité sortant pour sa gestion et les comptes.

C'est alors la présentation du nouveau Comité. Le président annonce à l'Assemblée que Jean-Pierre CERIZ et Serge WOLF ne désirent pas se représenter, le premier pour une surcharge d'activité, le second à cause de son éloignement de Genève. Le Comité propose l'élection d'un candidat qu'il s'est permis de contacter, Max LOHNER. Le Comité se présenterait comme suit :

- | | |
|-----------------------------|------------------|
| - Président | : Luigi LAURI |
| - Vice-président/Archiviste | : Michel DUCRET |
| - Secrétaire | : Eric RAHM |
| - Trésorier | : Marc DIETSCHY |
| - Gestion véhicules | : Francis DU PAN |
| - Ventes | : Bernard CALAME |
| - Bulletin | : Nicolas MICHEL |
| - Assesseur | : Max LOHNER |

L'Assemblée accepte cette proposition, et élit par la même occasion François CHAPUIS comme second vérificateur pour faire équipe avec Martin BIBER, Gaston GUIGNARD ayant terminé son mandat de deux ans.

La cotisation restera l'année prochaine encore à son niveau actuel de Fr 25.--, respectivement Fr 15.-- pour les Juniors et les Séniors.

Au chapitre des propositions diverses, celles-ci sont fort variées. La proposition de Roland KALLMANN d'entamer des négociations avec l'Association suisse

"Eisenbahn Amateur" pour une éventuelle adhésion est acceptée après discussion ouverte par 22 voix contre une et une abstention.

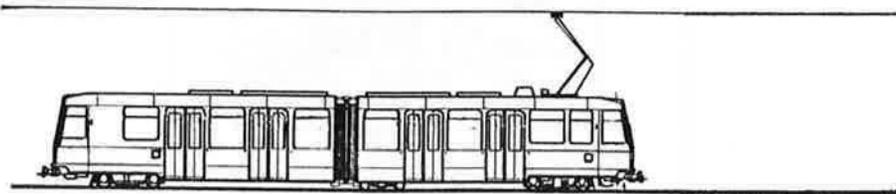
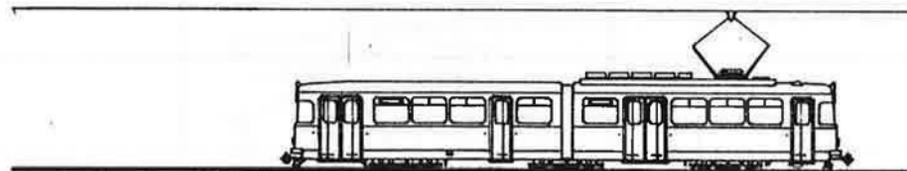
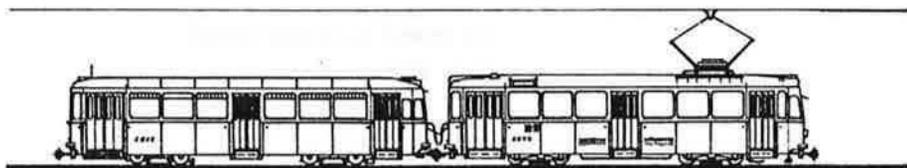
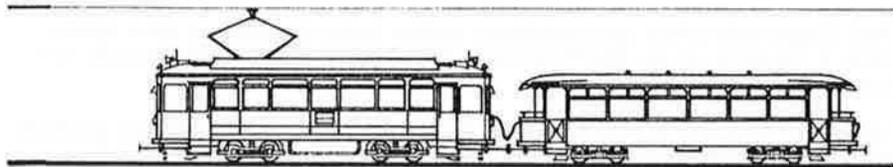
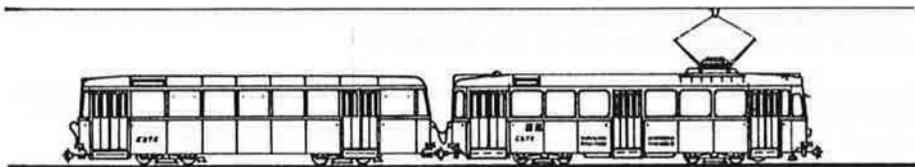
Deux propositions de modification aux statuts de 1973, révisés en 1976 et 1982, sont présentées par Eric RAHM. La première est relative à l'introduction d'un nouvel article traitant de la catégorie "Seniors" déjà effective dans les faits. Cette proposition est acceptée à l'unanimité. La seconde est plus importante, et propose une modification de l'article 27 afin que l'exercice de l'AGMT corresponde à l'année civile, ce qui permettrait d'éviter des discussions occasionnelles. En cas d'acceptation de cette proposition, le présent exercice se terminerait le 31 décembre 1984 déjà, au lieu du 31 mars 1985 ! Cette proposition n'est pas combattue, seules trois abstentions sont dénombrées. A la suite de ces modifications, une nouvelle édition des statuts révisés sera adressée aux membres.

L'Assemblée Générale est levée à 2200 heures précises, après quelques annonces diverses, puis les participants sont invités par le Comité de rédaction de la Plateforme, Nicolas MICHEL et Eric RAHM à revivre quelques événements de l'année ferroviaire 1983/84 à Genève et ailleurs...

Le teneur du procès-verbal

Eric RAHM





NOUVELLES

D'ICI ET D'AILLEURS

GENEVE

TRANSPORTS PUBLICS GENEVOIS



Rétrospective 1984

L'année débute bien pour l'amateur de tramways : le 5 janvier 1984, la motrice articulée Be 4/6 741, construite par les ACMV (voir La Plateforme No 29), est livrée par train routier à La Jonction. Le même jour, les TPG organisent une conférence de presse au cours de laquelle ils dévoilent la procédure de renouvellement du matériel roulant de la ligne 12.

Le 10 janvier, la motrice prototype est stationnée à Rive, où le public a l'occasion de découvrir ce nouveau véhicule dont l'embarquement surbaissé enthousiasme plus d'un... La conception intérieure, avec ses larges baies vitrées et le confort des sièges, laisse également présager du succès d'un matériel roulant moderne.

A fin janvier, la neige fait son apparition saisonnière. La presse ne manque pas de souligner les problèmes rencontrés par les véhicules des TPG : "TPG, ça va très mal", "une petite heure pour boucler la boucle", "la grande pagaille", etc...

En février, des fonctionnaires internationaux réclament une ligne de bus de rocade reliant l'OMS, le BIT, l'ONU, Servette-Ecole, les Charmilles et Saint-Jean. Les TPG répliquent à juste titre que cette suggestion est intéressante, mais qu'elle n'est qu'un élément complémentaire au Plan directeur des transports, dont la première étape vient de se réaliser. Et encore, faudrait-il que ces fonctionnaires fassent large usage de cette ligne, alors que l'emploi du véhicule privé est encouragé par l'abondance de places de parcage aux abords de ces institutions !

On apprend également que si 1983 a vu l'introduction d'un nouveau tarif TPG, le trafic des voyageurs a accusé une diminution de 2,68 %. 81'919'000 voyageurs ont été transportés en 1983, contre 84'200'000 en 1982. La motorisation croissante (y compris les motos), la régularité toujours plus aléatoire des véhicules des TPG aux heures de pointe, malgré les 18,5 km de voies réservées, mais aussi l'adaptation des taxes peuvent expliquer cette désaffection relative.

La Be 4/6 741 est réceptionnée le 28 février 1984. Les courses d'instruction du personnel de conduite, et la formation du personnel d'entretien peuvent débuter.

Durant les Salons des Véhicules utilitaires et de l'Automobile, un autobus articulé MERCEDES est prêté aux TPG. Il circule avec le No 190, et est équipé d'indicateurs de lignes et de destinations comportant les principales lignes exploitées par ce type de véhicule.

Fin mars 1984, les travaux débutent au Bachet-de-Pesay pour l'édification des futurs ateliers-dépôts des TPG. Si la ferme Guillaume-Pastori implantée sur cette parcelle a rejoint le Musée suisse de l'Habitat au Ballenberg près de Brienz, les nombreux arbres ont fait les frais de l'opération, ce que la presse relève par des titres du genre "Massacre à la tronçonneuse" !

En mars encore, campagne commune de l'Union suisse des transports (UST) sur tous les réseaux urbains de Suisse "Quittez le volant pour que la ville s'ouvre au printemps !" Les véhicules des TPG sont parés d'autocollants printaniers sous forme de fleurs.

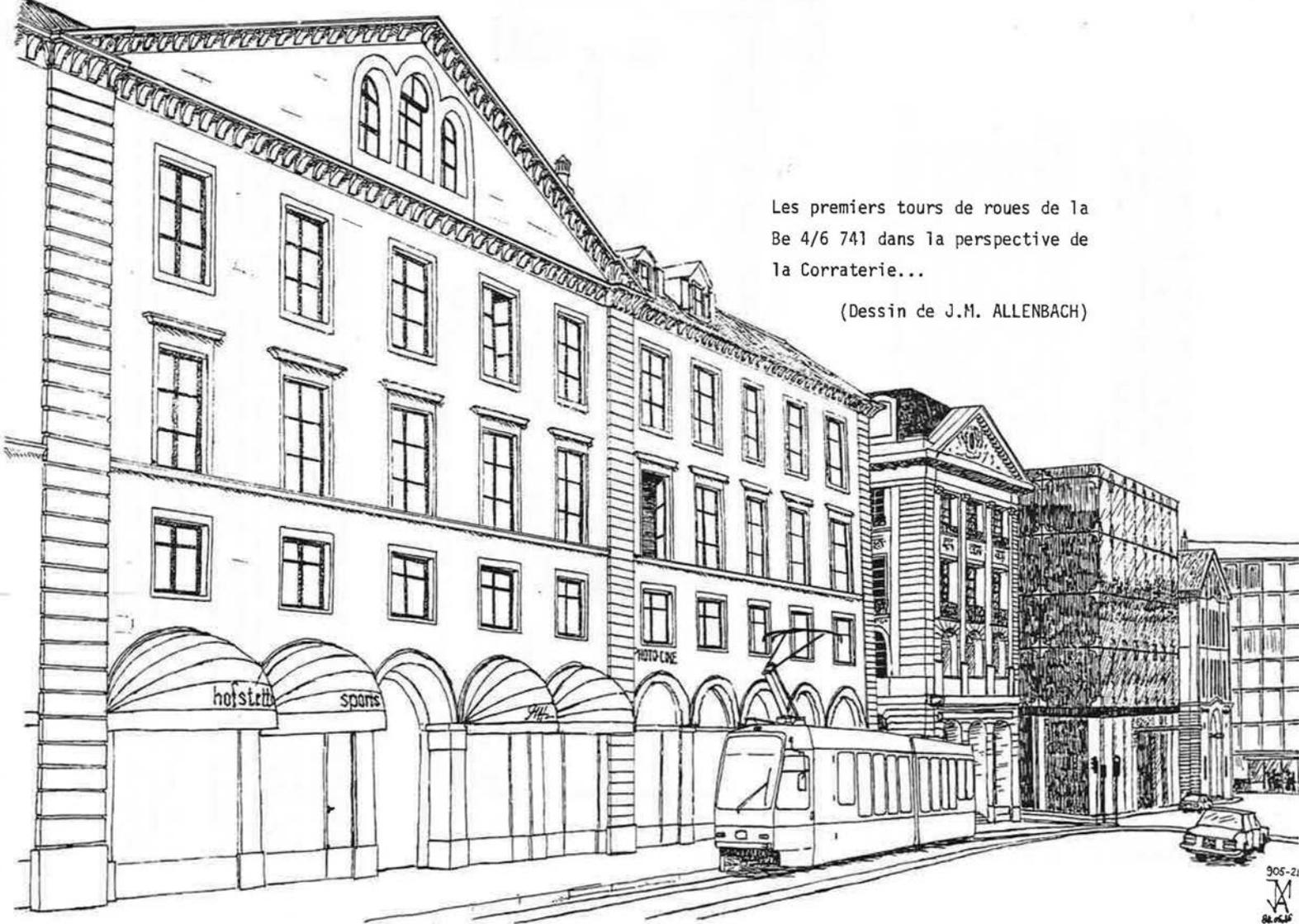


**Quittez le volant pour que
la ville s'ouvre au printemps!**

Une pétition, s'appuyant sur le succès de l'abonnement écologique bâlois, réclame la même prestation à Genève, afin de gagner de nouveaux usagers aux transports publics. Les TPG sont d'avis que le prix ne représente pas un argument de vente suffisant, et qu'il vaut mieux améliorer les prestations. Les bus et tramways genevois sont déjà bondés aux heures de pointe, et ne seraient pas en état de véhiculer, comme à Bâle, 20'000 passagers de plus chaque jour !

La motrice prototype ACMV/DÜwag a été introduite en service public le samedi 31 mars 1984. Durant six mois, les TPG comptent procéder à de nombreuses expériences, et recueillir les appréciations des usagers et du personnel. C'est sur la base du bilan qui en sera tiré que sera décidée la construction des 45 autres unités.

Dès avril, la Ville de Genève procède à divers travaux d'adaptation des arrêts TPG de la ligne 12 à la rue de Carouge, afin de préparer la venue du nouveau matériel roulant circulant en double-traction, et de mieux séparer

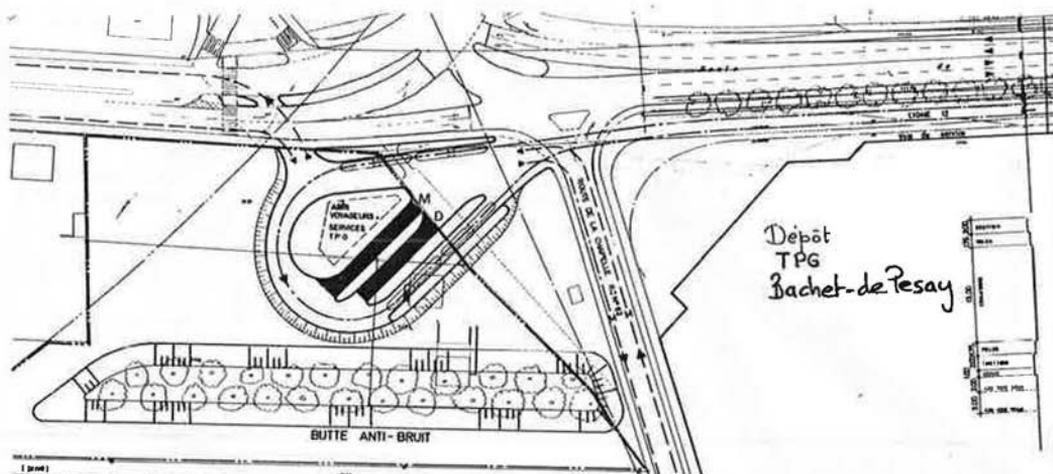


Les premiers tours de roues de la
Be 4/6 741 dans la perspective de
la Corratierie...

(Dessin de J.M. ALLENBACH)

les trafics public et privé : adaptation des arrêts de la rue Blanche et du boulevard du Pont d'Arve, création d'un refuge à la place des Augustins, prolongation d'un flot situé au débouché du rond-point de Plainpalais, construction de refuges de séparation entre la rue Leschot et la rue des Sources, et entre la rue Pictet de Bock et la rue Dizerens.

Suite aux interventions des habitants du quartier de la Chapelle, un nouveau plan d'aménagement de la boucle de rebroussement de la ligne 12 au Bachel-de-Pesay a été présenté. La boucle, qui permettra de desservir l'ensemble des immeubles situés entre l'avenue Eugène-Lance et l'avenue des Communes Réunies, sera plus aplatie qu'initialement prévu. Elle sera séparée des habitations par une butte parapnone de trois mètres de hauteur, sur une longueur totale de 130 mètres. Elle sera combinée avec le terminus des lignes d'autobus D (Saint Julien) et M (Bardonnex), et dotée d'un abri pour les usagers. Ce terminus, qui ne devrait être que provisoire, ne remet pas en question une prolongation ultérieure de la ligne 12 jusqu'aux Palettes.



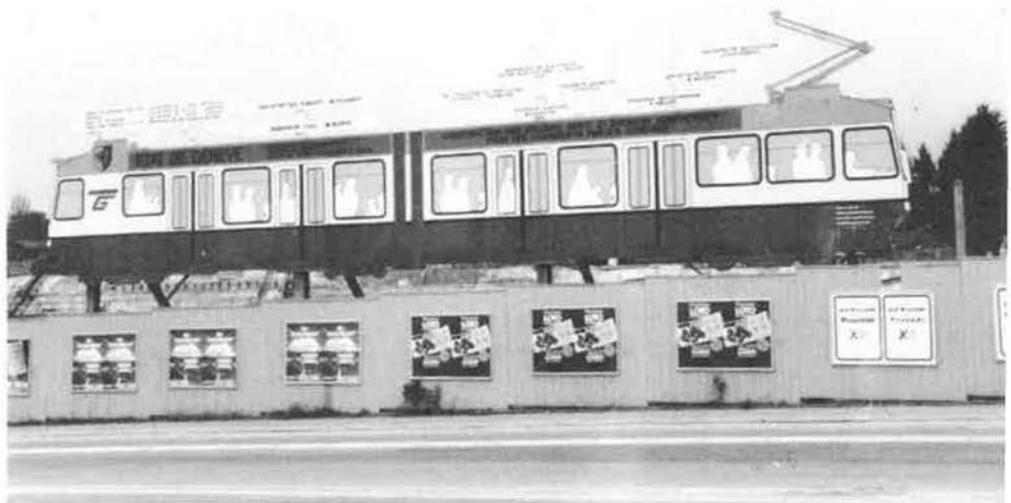
La Régulation centralisée du trafic (RCT), inaugurée le 29 novembre 1983 sur la ligne de trolleybus 2/22, a été étendue au cours de l'hiver à la ligne 12 et à toutes les autres lignes de trolleybus, ce qui représentait déjà 46 trolleybus et 20 tramways en service aux heures de pointe. Depuis lors, les lignes urbaines d'autobus sont mises en service à raison d'une par mois environ (au fur et à mesure de l'équipement des véhicules), si bien que l'ensemble des lignes urbaines devrait être relié au système au début 1985.

Le 16 juillet 1984, un chantier de renouvellement de la voie était ouvert au carrefour rue Saint-Victor/rue du Pont-Neuf à Carouge. Les arrêts et la géométrie des courbes sont modifiés pour être adaptés aux futurs convois arti-



Motrices Be 4/6 741 et 741 bis : Alors que la 741 continue son service sur la ligne 12 comme prototype d'une série de 45 véhicules qui serait commandée au printemps 1985, la 741 bis (!) a pris place au Bachet-de-Pesay sous forme d'un impressionnant panneau de chantier.

(Photos Eric RAHM)



culés. Des aiguilles volantes permettent une exploitation sur voie unique réglée par des feux lumineux, le trafic privé étant reporté sur les rues adjacentes. L'écartement entre-voies a été modifié, et le rayon de courbure a pu être augmenté de 18,5 à 30 mètres pour la voie extérieure. Il s'agissait jusqu'alors de la courbe la plus serrée de la ligne. Ce chantier était terminé à fin octobre. Dès la fin des travaux du parking souterrain de la place de l'Octroi, les corrections de voies seront poursuivies jusqu'au Pont-Neuf.

Autre section à voie unique à la rue de Rive, entre la rue de la Tour-Maitresse et la rue d'Italie. En raison des travaux de forage de la Galerie technique des Rues-Basses, qui vont s'étendre sur de nombreux mois, la voie direction Moillesulaz a dû être déposée. Comme les véhicules sur pneus des lignes 2, 5, 22 et "Vieille-Ville" empruntent également ce tronçon, les aiguilles volantes habituelles n'ont pu être employées, et des aiguilles provisoires noyées dans la chaussée ont été mises en place. Une signalisation lumineuse règle le trafic des TPG dans ce goulet, avec priorité pour les véhicules circulant vers Carouge.

Fin septembre 1984 représente une importante étape dans l'exploitation du réseau des TPG. Un article détaillé dans ce même numéro vous expose les points essentiels de cette restructuration. A cette occasion, les TPG ont fait de gros efforts d'information : publication d'un dépliant présentant les nouveautés, réédition du plan de réseau de poche, équipement d'une ancienne remorque routière en exposition itinérante... Cette dernière, fort voyante avec sa livrée orange et ses pois multicolores, baptisée "BUSEXPO", présentait une série de panneaux explicatifs et diffusait un bref film vidéo fort bien conçu. Stationnée durant le mois de septembre en divers quartiers, elle a certainement contribué grandement à cet effort d'information.

L'introduction de l'horaire annuel, le dimanche 30 septembre 1984, apportait les modifications suivantes :

- Ligne 2 : Desserte de Genève-Plage toute l'année, afin de faciliter l'accès de la ville depuis les parkings de dissuasion existants dans la région du Port-Noir et des parcs. Avec la création de la ligne 10, et la suppression de la ligne de trolleybus 22, la fréquence est améliorée et passe à 7½ minutes la journée et à 15 minutes le soir.
- Ligne 22 : La liaison trolleybus est supprimée, et remplacée par la nouvelle ligne 10 reliant Cité-Nouvelle à l'Aéroport. Les "accélérés" de la ligne 2/22 circulant aux heures de pointe prennent le numéro 22.
- Ligne 3 : La desserte de la place Reverdin est totalement supprimée par cette ligne. Elle circule dès lors vers les Crêts-de-Champel, et y remplace la ligne 33 supprimée.
- Ligne 333 : Circulant aux heures de pointe, cette ligne est maintenue, et conserve le même numéro (on peut s'en étonner, alors que le numéro 33 était devenu disponible !).
- Ligne 6 : Elle est dorénavant prolongée le dimanche jusqu'au Molard, comme en semaine.

- Ligne 7 : Les véhicules de cette ligne abandonnent leur terminus de la rue de la Monnaie pour un nouvel arrêt situé sur la place Bel-Air (ancien arrêt ligne 4/44 qui reçoit un emplacement sur le pont de l'île).
- Ligne 10 : Cette ligne nouvelle remplace les lignes 22 et 33, et circule entre Cité Nouvelle et l'Aéroport, par Cornavin, avec une fréquence de 7½ minutes la journée et de 15 minutes le soir.
- Ligne 11 : Elle est détournée au delà de l'Hôpital cantonal en direction de l'avenue Beau-Séjour et de la place Reverdin qu'elle dessert en remplacement de la ligne de trolleybus 3.

A l'occasion de la création de la ligne de trolleybus 10, une nouvelle présentation de l'horaire-affiche a été étudiée. L'idée était d'offrir au public un horaire sur lequel à chaque arrêt on trouve les heures exactes de passage de tous les véhicules de la ligne, et ce malgré les changements qui interviennent entre les périodes du lundi au vendredi, les samedis et les dimanches. L'heure d'arrivée à destination est donnée au moyen d'un schéma indiquant en minutes le temps de parcours de l'arrêt de départ à celui de l'arrivée. Pour parvenir à un tel résultat, il a fallu avoir recours à l'informatique. L'horaire de la ligne est introduit tronçon par tronçon dans l'ordinateur qui calcule les heures et les minutes de passage et prépare les données en vue de la photo-composition. L'horaire-affiche qui est mis à l'essai a été développé par les Transports publics zurichois (VBZ), auxquels les TPG se sont joints pour l'application à Genève.

En octobre, les TPG s'associent à la campagne d'automne de l'UST "Chaque fois - bon choix". Vous aurez pu en lire les éléments détaillés dans le présent numéro de La Plateforme.

Chaque fois - bon choix



Le bilan 1983 des TPG présente un excédent de charges de 28'052'885.50 francs qui a été pris en compte par le Canton. Ce déficit est supérieur de 1'172'939,85 francs au budget prévu. Dans l'excédent des charges est comprise la participation de 50% de l'Etat aux frais du minibus de la Vieille-Ville, soit 67'131,85 francs pour la période du 1er septembre 1982 au 31 décembre



10



Transports publics genevois

Temps de parcours
moyen à partir de
Servette

Aéroport

- 0 @ Servette
- 1 @ Poterie
- 3 @ Lyon
- 6 @ XXII-Cantons
- 7 @ Coustance
- 9 @ Bel-Air
- 11 @ Services Industriels
- 13 @ Jonction
- 14 @ Bâle
- 16 @ Claire-Vue
- 18 @ St-Georges
- 19 @ Cimelière
- 20 @ Bao
- 21 @ CEPIA
- 22 @ La Caille
- 23 @ Evaur
- 24 @ Cité-Nouvelle

Heures de départ de Servette En direction de Cité-Nouvelle

Valable dès le 30 septembre 1984

* Service du samedi également les jours
suivants:
24, 26, 27, 28 et 31 décembre 1984

Service du dimanche également les jours
suivants: 25 décembre, 1er janvier,
5 et 6 avril, 18 et 27 mai, 5 septembre 1985

@ Bel-Air, Dépôt Carl-Vogt

Minutes

	Lundi au vendredi	Samedi*	Dimanche*	
5 ^h	58	59		5 ^h
6 ^h	13 20 28 35 43 50 58	09 19 29 39 49 59	05 20 35 50	6 ^h
7 ^h	05 13 20 28 35 43 50 58	09 19 29 39 49 59	05 20 35 50	7 ^h
8 ^h	05 13 20 27 37 43 48 54	09 19 29 39 49 59	05 20 35 47 59	8 ^h
9 ^h	00 10 20 30 40 50	09 19 29 39 49 59	11 23 35 47 59	9 ^h
10 ^h	00 10 20 30 40 50	09 19 29 39 49 59	11 23 35 47 59	10 ^h
11 ^h	00 10 20 30 37 45 52	09 15 22 30 37 45 52	11 23 35 47 59	11 ^h
12 ^h	00 07 15 22 30 37 45 52	00 07 15 22 30 37 45 52	11 23 35 47 59	12 ^h
13 ^h	00 07 15 22 30 37 45 52	00 07 15 22 30 37 45 52	11 23 35 47 59	13 ^h
14 ^h	00 07 15 22 30 37 45 52	00 07 15 22 30 37 45 52	11 23 35 47 59	14 ^h
15 ^h	00 07 15 22 30 37 45 52	00 07 15 22 30 37 45 52	11 23 35 47 59	15 ^h
16 ^h	00 07 15 22 29 36 43 50 58	00 07 15 22 30 37 45 52	11 23 35 47 59	16 ^h
17 ^h	05 13 20 28 35 43 50 58	00 07 15 22 30 37 45 52	11 23 35 47 59	17 ^h
18 ^h	05 13 20 28 35 43 50 58	00 07 15 22 30 37 45 52	11 23 35 47 59	18 ^h
19 ^h	05 13 20 28 34 40 45 55	00 07 15 22 30 35 40 55	11 25 40 55 57	19 ^h
20 ^h	02 10 12 25 40 55	10 25 40 55	10 25 40 55	20 ^h
21 ^h	10 25 40 55	10 25 40 55	10 25 40 55	21 ^h
22 ^h	10 25 40 55	10 25 40 55	10 25 40 55	22 ^h
23 ^h	10 25 40 48	10 25 40 48	10 25 40 48	23 ^h
0 ^h	03 18	03 18	03 18	0 ^h

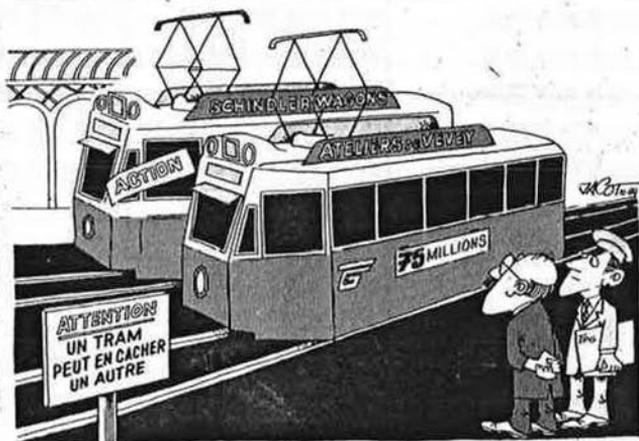
1983. La Ville de Genève prend à sa charge la même participation. Pour 1985, le budget d'exploitation des TPG s'élève à 65'749'000 francs aux recettes contre 101'956'000 francs aux dépenses. Au niveau des investissements, les TPG ont prévu 10'179'000 francs. Ils comportent trois postes importants :

- achat de treize autobus à deux essieux (remplacement d'une partie des autobus 421-452 acquis en 1968/70)
- réfection de 21 trolleybus articulés datant de 1965 (série 601-621) et de neuf autobus (de la série 421-452)
- prolongement jusqu'à la gare CFF de l'Aéroport de la ligne de trolleybus No 10.

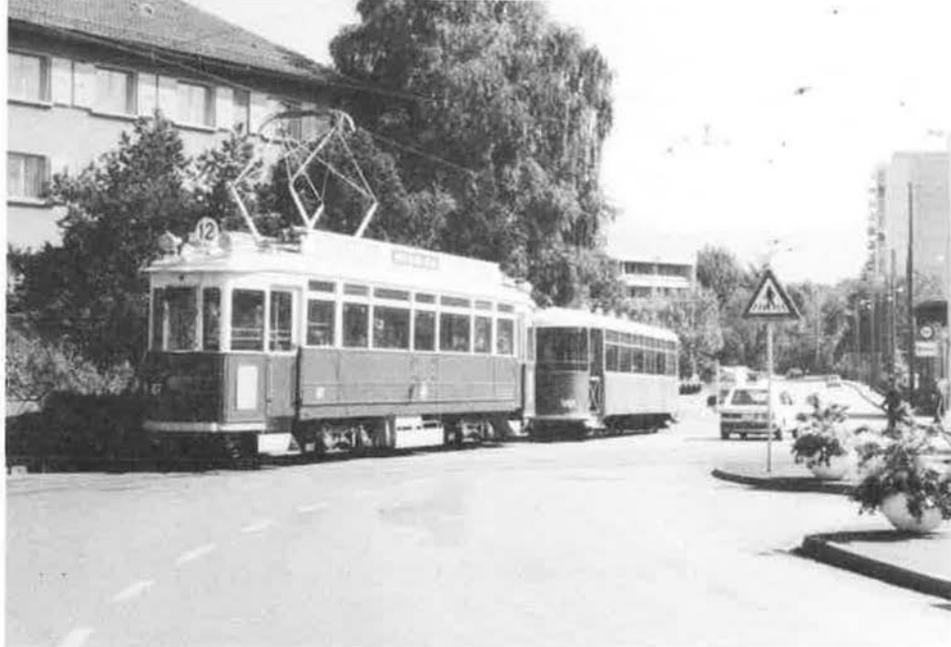
Alors que les TPG enregistraient une diminution du trafic voyageurs dès le 2ème semestre 1982 et durant l'année 1983, le résultat pour les 10 premiers mois de 1984 annonce une importante augmentation du nombre des voyageurs. A fin octobre 1984, 68'983'000 personnes ont utilisé les tramways, trolleybus et autobus, soit par rapport à la période correspondante de 1983, 2'206'000 de plus, représentant une progression de 3,3%. Fait réjouissant, on constate que l'augmentation des abonnés est proportionnellement plus accentuée encore puisqu'elle atteint 4,51%, ce qui laisse à penser que de nombreux automobilistes ont choisi les transports publics pour se rendre à leur lieu de travail. Le trafic du mois d'octobre 1984 est en forte progression également, mais il est encore trop tôt pour évaluer l'influence pratique du rééquilibrage et des modifications d'itinéraires et de fréquences apportées le 30 septembre...

L'acquisition de nouveaux tramways par les TPG soulève à fin octobre une campagne de presse virulente dans les journaux helvétiques.

Le "Genèvenement" de la semaine par Jacot



A la veille d'acheter de nouveaux trams, la direction des TPG cherche sa voie...
(dessin de Jacot, paru dans GIII)



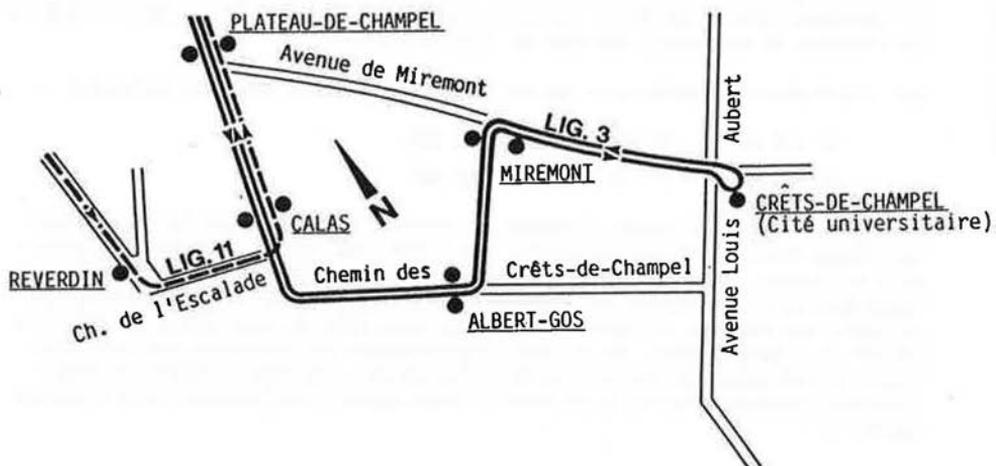
Souvenir du "Dépôt" AGMT de Moillesulaz ! EN HAUT : La composition AGMT quitte sa voie de stationnement pour une circulation le 18.9.1983. EN BAS : Etat des travaux le 4.5.1984, la voie de garage appartient au passé, le convoi AGMT a rejoint Chêne-Bourg...

(Photos Eric RAHM)



Ce ne sont en fait pas les TPG qui sont directement mis en cause, mais plutôt les ACMV auxquels leur concurrent alémanique SCHINDLER à Pratteln reproche de fournir un tramway dont la part étrangère (DUwag) est trop importante... Leur contre-offre, exclusivement helvétique, devrait avoir la préférence auprès des entreprises de transport suisses ! Interrogés, les TPG ont répondu fort justement que le tramway circulant actuellement à Genève est un prototype, donc un véhicule perfectible. D'autre part, aucune décision sera prise avant fin mars 1985, et l'on s'étonne de la solution suisse-alémanique plus "attractive", alors que l'on a pas vu l'ombre de cette offre dont parle abondamment la presse, alémanique surtout !

Prévue dans la première étape du Plan directeur des transports entrée en vigueur le 30 septembre 1984, la desserte de la Cité Universitaire avait été différée, les aménagements de chaussée n'étant pas terminés. C'est chose faite depuis le 30 novembre 1984 : les trolleybus de la ligne 3 parcourent dans les deux sens l'avenue de Champel, le chemin des Crêts-de-Champel, la rue Albert-Gos et l'avenue de Miremont pour tourner à la Cité Universitaire où une nouvelle boucle a été aménagée. Les hauts de Champel sont ainsi parfaitement reliés au centre-ville et à la Gare, avec une fréquence de 7½ minutes la journée et de 15 minutes le soir.



Les jeudis 13 et 20 décembre 1984, l'ouverture nocturne des magasins a été l'occasion pour les commerçants du centre-ville d'offrir les transports publics à leur clientèle en versant une somme de Fr 50'000.-- aux TPG (l'Etat assurant le solde de la perte de recette présumée, soit Fr 65'000.--). Dès 1815 heures, la gratuité était offerte sur toutes les lignes du réseau ! A cette occasion, le service fut quelque peu renforcé par l'introduction sporadique d'autobus supplémentaires sur les lignes les plus chargées. Sur la ligne 12, irriguant le centre-ville, six convois rentrant au dépôt de la Jonction entre 2007 et 2046 heures circulèrent jusqu'à 2219/2304 heures, en plus des convois-horaires.

A G M T

Mouvements des véhicules

Notons le changement de "dépôt" de nos véhicules. Suite à l'avancement des travaux de restructuration de la plate-forme douanière de Moillesulaz, et à l'établissement de la nouvelle boucle de rebroussement de la ligne 12, notre convoi a dû quitter sa voie de stationnement attirée depuis 1975. Le 17 mars 1984, la composition était garée sur l'une des voies du "peigne" de la gare de Chêne-Bourg. Cet emplacement nous cause certes beaucoup de soucis, car il est situé au milieu d'un parking avec tous les risques de collision qui peuvent en résulter, et cet endroit devient désert la nuit, avec les risques de vandalisme qui y sont liés ! Suite aux discussions avec les TPG, peu de solutions existent, à moins d'engager de gros frais. Il ne reste plus qu'à se tenir les pouces jusqu'à la mise à disposition du Bachet...

Au chapitre des circulations, notons des courses de service les 23 janvier, 17 mars, 4 mai, 29 mai, 31 août, 29 septembre et 30 octobre 1984. Il y eu de plus une circulation privée le 30 septembre, puis des courses ouvertes aux membres le 21 février (en soirée), le 11 mars (en matinée), le 29 mars (pour la visite de la RCT et l'essai de la 741), le 20 juillet (en soirée) et le 18 décembre (Course de Noël). De plus, notre convoi était accessible au public le dimanche 11 novembre, journée qui fut un succès...

Les prestations kilométriques de nos véhicules en 1984 sont les suivantes :

- Be 4/4 67 : 397 km (1983 : 598 km)
- Bi 363 : 371 km (1983 : 562 km)

Si tout au long de l'année, l'entretien courant des véhicules fut assuré par les mêmes fidèles, il manque toujours à l'AGMT une équipe d'actifs qui prennent en charge, même au ralenti vu les conditions précaires de travail à Chêne-Bourg, la poursuite des travaux de restauration. Il n'est pas toujours possible aux membres du Comité, qui consacrent déjà de nombreuses heures à la marche de l'Association, de se muer régulièrement en bricoleur sur nos véhicules, et un appui de jeunes, ou de moins jeunes, décidés à consacrer régulièrement quelques heures à un travail (moralement) enrichissant est vivement souhaité !





Manoeuvre au terminus...

Dessin de Michel DUCRET