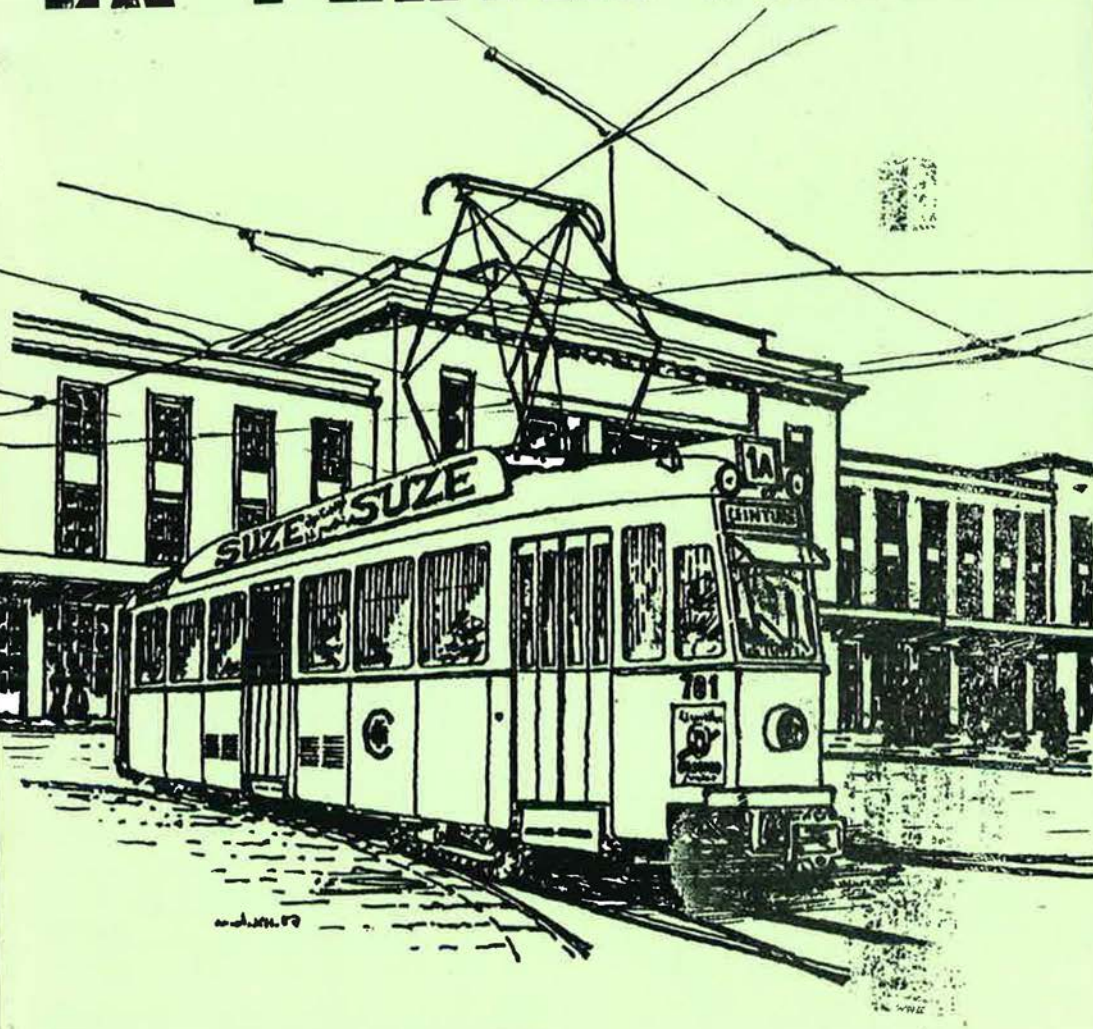
LA PLATEFORME



PERIODIQUE
DE L' AGMT

No 34

LA PLATE-FORME

1/88 No 34

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
- Notre projet "1000" Page 5
- Notre dossier :
  Les motrices et les remorques du type "normalisé" Page 9
- L'AGMT en 1987 Page 27
- Quand les Duwag partent... Page 33
- New-look au RBS Page 37
- Un tramway nommé sourire... Page 45
- Nouveaux trolleybus série 681-700 Page 53
- Nouvelles d'ici et d'ailleurs Page 59

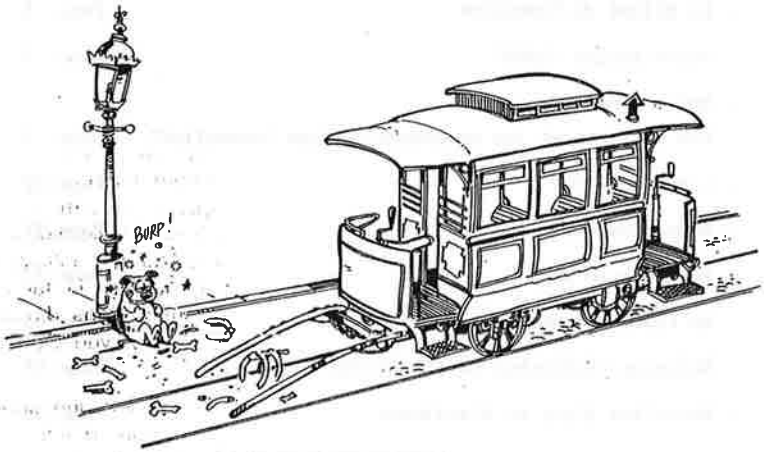
Les avis exprimés dans ce périodique n'engagent que la responsabilité de leurs auteurs.

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

Rédaction : Max LOHNER et Eric RAHM

Assemblage et expédition : Luigi LAURI et Bernard CALAME

Prix de vente au numéro : Fr 3.50 (+ frais de port)
Compris dans la cotisation



Les risques de la traction hippomobile !

Le Billet du Président

Chers amis,

Le 19 Juin 1862 un tramway à cheval s'ébranlait de la place Neuve, tout juste en dehors de l'enceinte de la ville de Genève, démolie depuis peu d'années, et se dirigeait vers la ville voisine de Carouge: un voyage de quelques kilomètres à peine, mais relativement long, même pour les mollets bien entraînés des voyageurs de l'époque. Il suivait la rue droite qui mène au "Pont Neuf" sur l'Arve, il traversait ensuite la ville de Carouge pour terminer son trajet à la croisée des chemins qui arrivaient de Pinchat et de Plan-les-Ouates.

Les rails, bien que plus légers, avaient sinon la forme, du moins le même écartement que les rails du chemin de fer. Ils étaient noyés dans la chaussée, pavée avec des dés en bois pour mieux résister aux sabots des chevaux. Le tram, lourd carosse, était de "modèle américain", tiré par deux chevaux, avec un compartiment fermé en bas et une impériale sur laquelle les passagers, après la montée d'une échelle, soit raide et étroite, soit en colimaçon, étaient assis dos à dos. La montée était très difficile et les jupes et multiples jupons des dames ne devaient pas leur faciliter la tâche. Par ailleurs, l'impériale, dans certains pays, était interdite aux dames, dans d'autres un 'decency board' sur le bord du toit privait les promeneurs de la vue des grâces dévoilées par les dames assises là-haut (au plus: les chevilles).

Les années passent. La simple ligne Place Neuve-Carouge acquiert une soeur, de l'autre côté de la ville, à Rive. Les deux lignes deviennent une, d'autres lignes (séparées de la première) apparaissent dans la ville et la campagne. La traction à cheval, qui devait avoir un certain charme, mais était lente et coûteuse, cède le pas à la traction à vapeur, puis à la traction électrique. Le réseau s'unifie, les rails se rapprochent. Puis le réseau commence à diminuer, des coupes réduisent la longueur et le nombre des lignes. Les autobus, les trolleybus remplacent le tram. Et, un beau jour, la première ligne se trouve être une partie de la dernière ligne subsistante. Les convois ne demandent plus d'exercices d'équilibre pour monter, des nouvelles machines, longues, basses, silencieuses, se profilent à l'horizon. Les vêtements des dames sont moins volumineux (c'est le moins qu'on puisse dire), et l'impériale a disparu. Les prix ont augmenté, mais le voyage en tram revient peut-être proportionnellement moins cher qu'à l'époque. Prendre le tram n'impose plus la recherche d'un receveur pour le paiement; le changement de ligne a perdu les procédures compliquées de l'époque.

125 ans après, la place Neuve voit une animation inhabituelle pour un samedi matin. Un vieux bus s'affaire à mettre en place une remorque aussi vieille que lui, mais remise à neuf; un tram, bien plus vieux que le bus, mais malheureusement pas à cheval, manoeuvre pour se mettre en place sur la voie centrale. Plus tard, précédé par le son des trompettes des contrôleurs, le convoi s'ébranle et, suivant le parcours totalement urbanisé maintenant de son ancêtre à cheval, se dirige encore une fois vers Carouge. Simplement, l'AGMT fête, avec un seul jour de retard, les 125 ans de la plus ancienne ligne de tram encore en service en Europe.

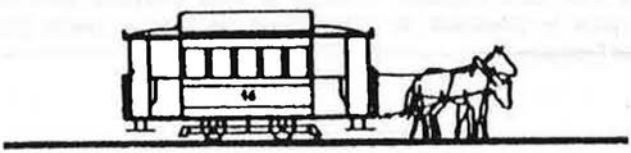
Pendant toute la journée, les départs de la Place Neuve se succèdent. Un temps maussade (par moments mauvais) a un peu réduit le nombre des passagers et le travail du stand de vente (dans la vieille remorque de bus) a été parfois plus chargé que le travail des receveurs. Toutefois, l'ambiance dans le convoi était très bonne, même si les receveurs (non professionnels) ont probablement maudit les magnifiques écussons qui ornaient le front de la motrice et qu'il fallait déplacer à chaque voyage pendant les manoeuvres de rebroussement à la Place Neuve ainsi que les plaques de destination et les grilles des plateformes, entre les passants qui demandaient des renseignements, les trams qui circulaient des deux côtés et par moment la pluie. Pendant l'un des voyages, la motrice, transformée pour une courte période en buvette, a accueilli les autorités du Canton et de la Ville, les cadres des TPG et des journalistes pour un petit verre et quelques mots de l'historien de service.

Quelques mois plus tard, le même convoi roulait de nouveau sur une partie de la ligne, avec beaucoup de monde à bord, emmenant le personnel des TPG et leurs proches (sans oublier des retraités très en forme) visiter le nouveau dépôt; il parcourait l'extension de la ligne du 12 pour fêter simultanément les 125 ans des transports publics à Genève et le premier prolongement de ligne effectué dans le canton depuis un bon nombre d'années.

Ces deux voyages ont été, pour l'AGMT, une partie d'une année très chargée. Le convoi est sorti plusieurs fois, pour les membres ou en location; le travail n'a pas manqué pour le comité et pour les membres bénévoles qui nous aident. Pour les TPG il s'agissait de poursuivre l'effort de renouvellement, avec l'ouverture du prolongement de la ligne 12, l'arrivée des premières motrices de série et leur baptême. Ce nouveau matériel ne ressemble pas beaucoup à notre vénérable 67, mais montre que le tram, comme moyen de transport, est toujours valable. Et ces nouvelles motrices nous font regarder les compositions 700+300 (vieilles seulement de 38 ans, et donc relativement jeunes pour du matériel ferroviaire) comme des pièces de musée. En effet.....

Votre Président

Gino Lauri



A propos de .....

NOTRE PROJET «1000»

L'année 1987 a vu la célébration du 125ème anniversaire des transports publics à Genève : le 20 juin par l'AGMT pour le public et le 26 septembre par les TPG pour leur personnel.

Mais l'année 1987 a également vu l'arrivée des premières motrices articulées DAV dès le mois de juillet :

- la 802 (ex 752) baptisée "Lancy"
- la 803 (ex 753) baptisée "Carouge"
- la 804 (ex 754) baptisée "Chêne-Bougeries
- la 805 et la 806 non encore baptisées.

(La motrice 807 arrivée début janvier 1988 est baptisée "Céligny".)

Simultanément l'année 1987 aura été beaucoup plus funeste pour la motrice 709 et la remorque 323; ces deux véhicules en effet n'ont pas vu le réveillon: en très mauvais état et avariés, ils ont été les deux premiers véhicules des séries 700/300 à être mis à la casse pour faire de la place aux jeunes.
(La motrice 701 a subi le même sort début janvier 1988.)

Pour marquer cette transition (qui se fera sur deux ou trois ans) dans le type de véhicules équipant la ligne 12, nous avons tenu à publier un article consacré aux "anciens" véhicules 700 et 300; cet article est extrait des bulletins CGTE des années 1950 et présente en détail dans les pages suivantes les caractéristiques de ces véhicules presque "historiques" puisqu'ils auront roulé près de 40 ans sur le réseau genevois.

Il est donc maintenant temps de mettre sur pied notre projet "1000", à savoir la conservation comme véhicules historiques d'une motrice 700 et d'une remorque 300.

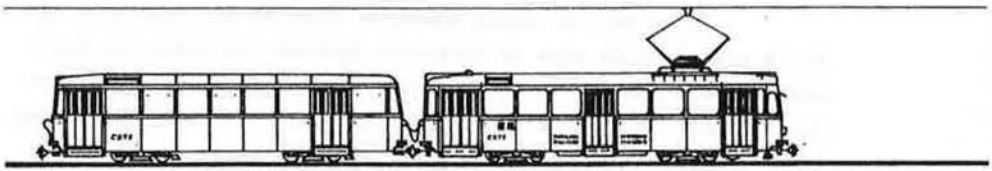
C'est donc dans cet esprit que le comité, soutenu et mandaté par une décision de l'assemblée générale de l'AGMT du printemps 1987, a entrepris auprès de la direction des TPG les démarches nécessaires pour réaliser ce projet. Le chemin n'est pas dépourvu de difficultés et plusieurs problèmes surgiront, même si à priori les TPG ne sont pas opposés à cette idée.

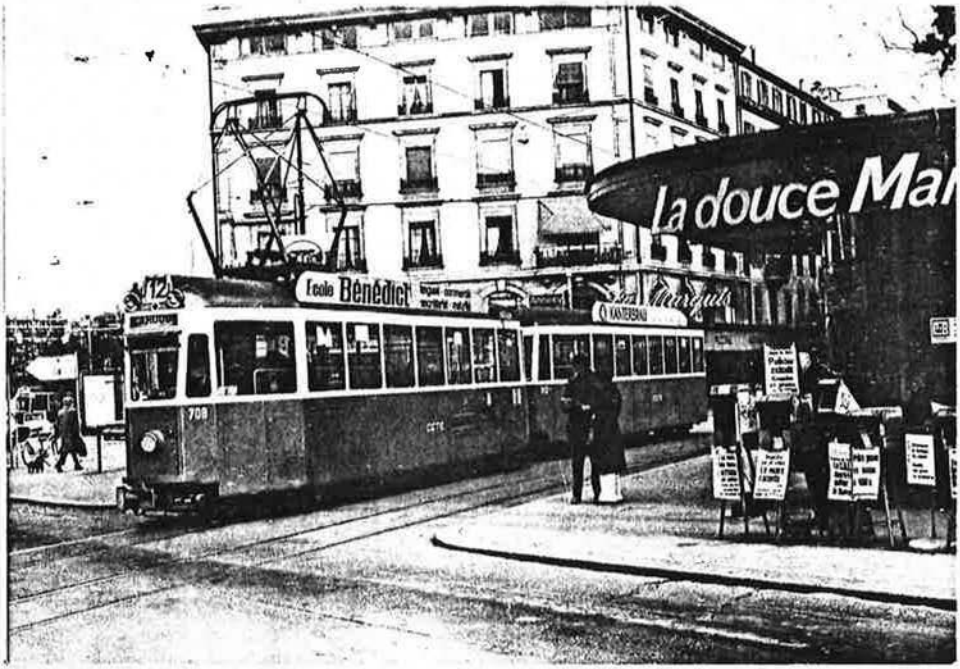
Quant à l'AGMT, elle est persuadée du bien-fondé de ce projet et de l'intérêt de cette conservation; elle est capable aussi d'assurer l'entretien et l'exploitation de ce deuxième convoi historique.

B. Calame

PS : Un membre AGMT (qui désire garder l'anonymat) a fait un don de 1000 francs pour la réalisation des premiers travaux à exécuter sur la composition "1000" (700+300).

Un grand et chaleureux merci !

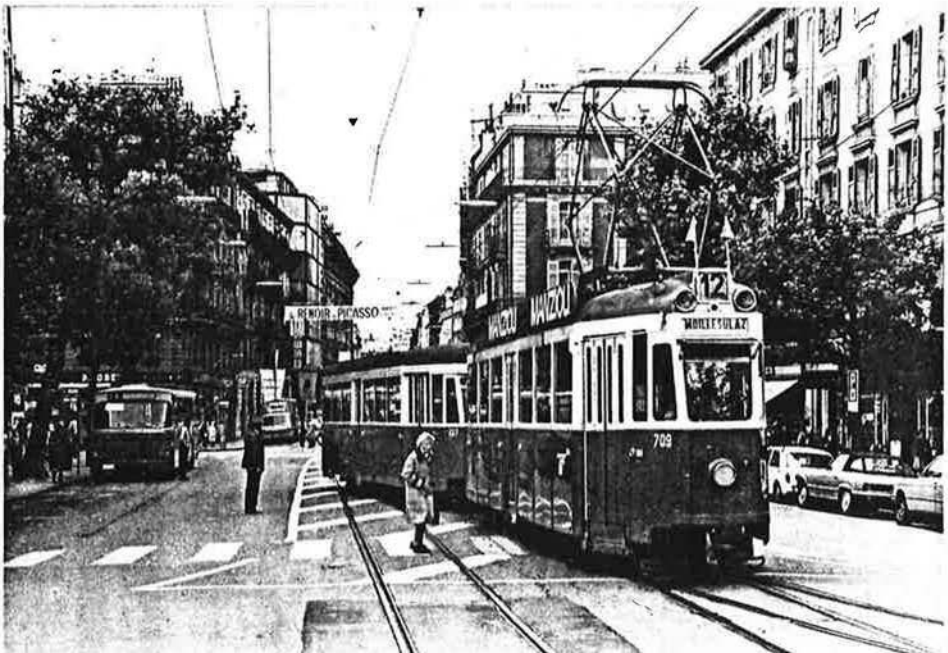




EN HAUT : Composition "1000" (Be 4/4 708 + B 313) au Rond Point de Plainpalais, avant sa transformation.

EN BAS : Manoeuvres pour la Be 4/4 709 + B 327 (ex-VBL Be 4/4 107) à Rive durant la Fête Fédérale de Gym, 24.6.1978.

(Photos E. RAHM)



LES MOTRICES ET LES REMORQUES DU TYPE «NORMALISÉ»

NOTRE DOSSIER

A) MOTRICES Nos 701-730.

Les 30 motrices destinées aux lignes 1 et 12 ont été commandées à la S.A. des Ateliers de Sécheron, à Genève, pour l'équipement électrique, et à "Schindler-Wagons S.A.", à Pratteln, pour la partie mécanique. Ces véhicules sont du type normalisé adopté par tous les réseaux urbains suisses, avec entrée des voyageurs à l'arrière, receveur et wattman assis, un seul poste de commande.

1. Carrosserie.

La carrosserie de la voiture est de construction légère, en acier, avec un revêtement en tôle d'aluman.

Le châssis est en tôles d'acier pliées à la presse et assemblées à la soudure électrique.

Le châssis, l'ossature de la carrosserie et la toiture revêtue de tôles d'acier, constituent un ensemble solidaire dont toutes les parties contribuent à la résistance de la voiture.

Aux deux extrémités de la voiture se trouvent les accouplements automatiques GF pourvus de contacts pour le frein magnétique sur rails et pour la signalisation.

Les freins sont au nombre de 4, à savoir :

Frein à main à commande par volant, à 16 sabots;
Frein électrique sur résistances;
Frein à air comprimé système Stop-tram (Charmilles);
Frein magnétique sur rails à 4 sabots.

Les dispositifs de sablage sont mis en action par l'air comprimé.

Le chasse-corps est à déclenchement automatique, mais peut également être actionné par une pédale placée à proximité immédiate du wattman. Une poignée sert au rappel du chasse-corps après son fonctionnement.

Le plancher, en pin sylvestre, est recouvert d'un caillebotis en hêtre. Les marchepieds inférieurs, pivotants, sont accouplés aux portes pliantes.

La cabine de commande a été spécialement étudiée pour que le wattman, isolé du public, dispose à proximité immédiate de tous les organes de commande, des circuits principaux et auxiliaires. La paroi arrière de cette cabine est formée par deux colonnes creuses à l'intérieur desquelles passent les câbles du toit aux appareils. Entre les deux colonnes se trouvent un panneau opaque et, à gauche de celui-ci, dans le sens de marche, une glace teintée en bleu. A droite, la cabine est fermée par un portillon. L'interrupteur de commande de l'interrupteur principal est placé contre la paroi arrière.

Le plancher de la cabine est surélevé de 110 mm. par rapport à celui de la voiture et le siège du wattman est réglable en hauteur et en longueur à l'aide d'une seule manivelle.

Dans la caisse placée à gauche on trouve les appareils de sécurité des circuits de chauffage et d'éclairage, des moteur-ventilateur et moteur-compresseur. Tous les circuits sont protégés, non par des fusibles, mais par des automates qui déclenchent en cas de surcharge et que le wattman peut réenclencher en appuyant sur un bouton.

A gauche encore, on trouve les leviers de commande électro-pneumatique de la porte médiane, ainsi qu'une poignée fixe que le wattman tient normalement dans sa main gauche. Cette poignée se termine par un bouton sur lequel il suffit d'appuyer pour actionner les sabots de frein magnétique. Plus près de la paroi frontale se trouvent la commande de l'inverseur, le bouton de déclenchement de l'interrupteur principal et le robinet pour l'essuie-glace.

Sur le tableau devant le wattman, éclairé par deux lampes de bord, on a monté l'interrupteur de commande du moteur-ventilateur, le commutateur de charge de la batterie, le compteur de vitesse, une montre, le manomètre de frein, diverses lampes témoin et lampes de signalisation, notamment pour les signaux de départ et d'arrêt et le contrôle de l'ouverture des portes.

Les commandes du frein pneumatique, du pantographe et du frein à main (à volant) occupent la paroi de droite de la cabine.

Au sol, enfin, la pédale de freinage à gauche et celle de marche à droite sont combinées avec un tambour tournant devant un index, de façon que le wattman sache à chaque instant sur quelle touche il se trouve.

La partie supérieure de la fenêtre frontale du poste du wattman est pivotante vers l'intérieur. L'aération est assurée par une fenêtre mobile à gauche. La fenêtre frontale et les deux fenêtres latérales adjacentes sont munies de glaces chauffables. En outre, la glace frontale est munie d'un essuie-glace pneumatique et d'une glace teintée anti-éblouissante.

Les sièges sont en bois contreplaqué moulé, montés sur châssis en tubes d'acier véralisés.

Le poste de receveur a également fait l'objet d'une étude approfondie. Le siège, monté sur un socle de 120 mm. de haut, est rabattable et rembourré. A gauche du receveur se trouve un petit pupitre de commande qui sert également de coffre pour les objets trouvés, le levier de manoeuvre des aiguilles et les pièces de réserve. Une paroi vitrée protège l'employé contre les courants d'air.

La plate-forme d'accès est dimensionnée pour recevoir 40 voyageurs environ.

Aussi bien à la plate-forme avant qu'à celle de l'arrière, il y a un timbre de signalisation actionné par pédale.

Toutes les glaces sont en verre sécurit et sept fenêtres sont mobiles.

Les portes sont en métal léger avec bords garnis de caoutchouc pour assurer l'étanchéité. A l'arrière se trouve une double porte pliante, tandis que les portes à l'avant et au milieu sont à deux battants. Le wattman peut actionner la porte avant, tandis que le receveur dispose d'une commande pour les portes centrale et arrière.

Le chauffage est effectué par air chauffé par les résistances de chauffage et de démarrage et par quatre corps de chauffe dont deux sont placés sous les sièges du receveur et du wattman.

Les signaux d'arrêt et de départ sont optiques.

2. Bogies.

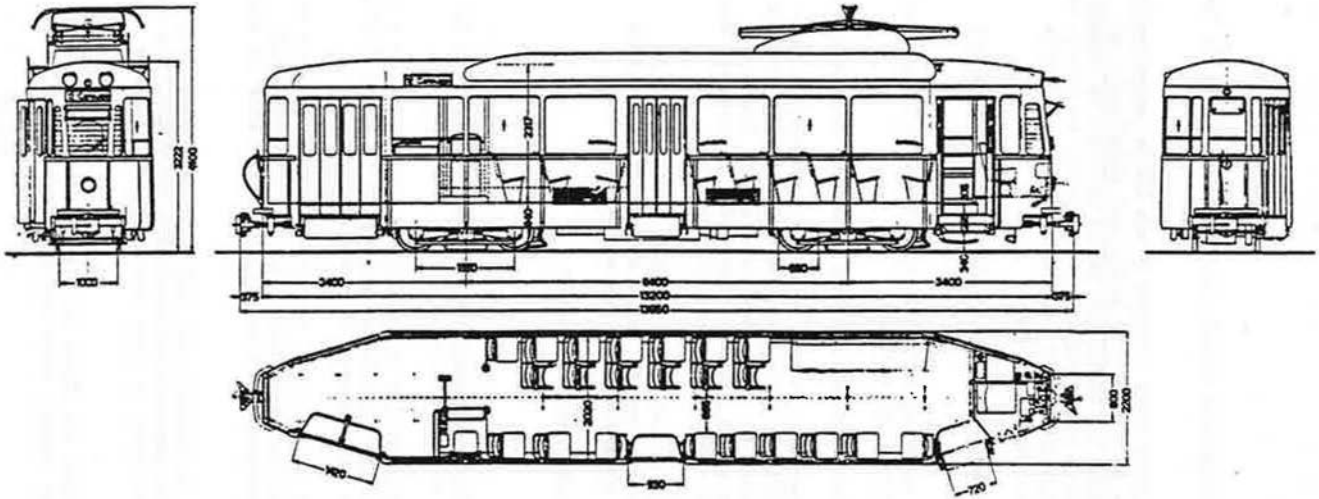
Les bogies des motrices et des remorques sont du même type, afin de faciliter leur entretien et de réduire leur prix.

Le châssis du bogie est constitué par des profilés d'acier pliés à la presse et solidement soudés. Cet assemblage constitue un cadre rigide dont le poids est réduit par de nombreux évidements.

Pour adoucir le roulement de la voiture, les essieux sont pourvus de roues élastiques SAGA (Pirelli), dans lesquelles les bandages sont fixés sur le corps de roue proprement dit par l'intermédiaire de blocs de caoutchouc.

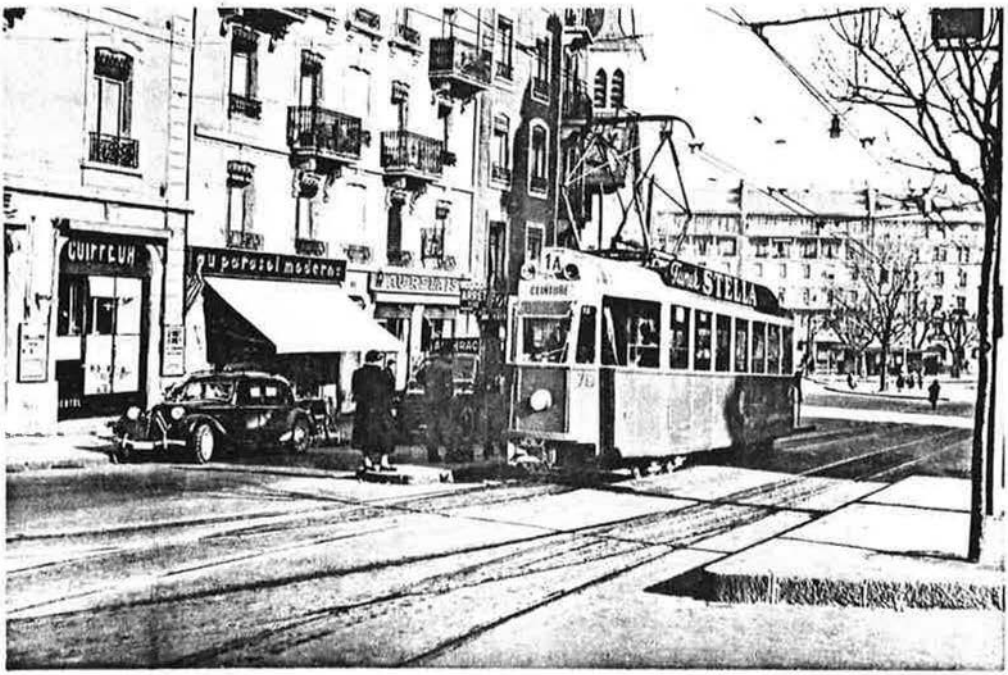
Le châssis s'appuie sur les balanciers qui portent les boîtes d'essieux, par l'intermédiaire de ressorts hélicoïdaux. En outre, ces balanciers, qui peuvent pivoter dans le plan vertical, sont montés sur silentblocs.

La traverse danseuse, également en tôles pliées à la presse, tourne autour d'un pivot pourvu, lui aussi, d'un silentbloc.



Caractéristiques des nouvelles motrices :

Longueur totale	m. 13,95	Poids en charge normale	23,5 t.
Largeur totale	m. 2,20	Puissance unihoraire	ch. 260
Distance entre pivots des bogies	m. 6,40	Vitesse en régime unihoraire	km./h. 33
Empattement des bogies	m. 1,65	Vitesse maximum	km./h. 55
Nombre de places assises	27	Nombre de touches de démarrage et shuntage	28
Nombre de places maximum	100	Nombre de touches de freinage	17
Poids à vide	16 t.		



EN HAUT : Motrice Ce 4/4 719, en livrée verte et ivoire, au Carrefour de Rive, ligne 1A, le 22.2.1953.

EN BAS : Motrice Be 4/4 720, en livrée coq de roche et crème, dans des Rues Basses encore livrées au trafic privé, le 2.9.1960.

(Photos J. BAZIN)

Chaque bogie est muni de deux patins de frein électromagnétique sur rails. Ces patins sont orientables, ce qui leur permet de s'adapter facilement aux inégalités de la voie et d'assurer dans tous les cas le freinage le plus efficace.

Le frein à air, comme le frein à main, agissent sur les bandages par l'intermédiaire de deux sabots par roue, soit huit sabots par bogie.

Dans les voitures de tramway du type classique, le moteur repose, d'un côté directement sur l'essieu par deux paliers, tandis que de l'autre il est suspendu élastiquement. Ce système a pour lui l'avantage d'une extrême simplicité, mais l'inconvénient majeur d'augmenter considérablement le poids non suspendu qui comprend, dans ce cas, l'essieu et la moitié environ du moteur de traction, soit, pour les voitures du type classique, 1.300 kg. environ.

Depuis quelques années, on s'efforce de réduire autant que possible le poids non suspendu des motrices, afin de diminuer l'importance des chocs et, en conséquence, les frais d'entretien, notamment des moteurs. A ce point de vue, le bogie que nous avons adopté présente une solution intéressante due à la collaboration des Ateliers de Sécheron pour la partie électrique et de Schindler-Wagons pour la partie mécanique.

La carcasse du moteur est fixée rigidement au châssis du bogie. Le moteur est donc entièrement suspendu. La partie tournante du moteur (induit) est calée sur un arbre creux qui porte à l'une de ses extrémités un accouplement élastique constitué par un croisillon en lames d'acier flexibles. A l'intérieur de l'arbre creux se trouve un autre arbre fixé d'un côté au croisillon dont nous venons de parler et solidaire à l'autre bout d'un pignon denté auquel il est relié par un second accouplement élastique du même type que le premier. Ledit pignon et la roue dentée calée sur l'essieu sont enfermés dans un robuste carter portant entre autres les paliers à rouleaux dans lesquels tourne le pignon.

Ainsi donc, si un choc se produit sur la voie par un mauvais joint, par exemple, il est transmis intégralement au bandage de la roue, puis à l'essieu, mais déjà atténué par les pièces en caoutchouc se trouvant entre le bandage et le centre de la roue. Entre les boîtes des essieux et la caisse de la voiture se trouvent les divers ressorts de suspension et les silentblocs qui achèvent l'atténuation du choc reçu par le bandage, afin d'assurer le confort maximum aux voyageurs.

Le couple moteur, de son côté, doit être transmis régulièrement aux essieux, malgré les déplacements des roues par rapport au moteur qui, rappelons-le, est solidaire du châssis du bogie et donc entièrement suspendu. C'est pour cette raison qu'on a monté les accouplements élastiques décrits plus haut et qui ont en somme le même rôle que les joints de cardan placés dans les arbres principaux des automobiles. La complication de ce mode de transmission est largement compensée par l'énorme réduction du poids non suspendu qui est, pour nos nouvelles

motrices, de 550 kg. et même de 215 kg. seulement si l'on considère les blocs de caoutchouc des roues comme une suspension.

3. Freins.

Nous avons indiqué, au début de cet article, que les motrices de la série 701-750 possédaient quatre freins.

Deux de ceux-ci présentent des caractéristiques particulières qui doivent être mentionnées :

Le frein pneumatique, du type "Stoptram" construit par les Ateliers des Charmilles, à Genève, et pour la première fois appliqué en série sur nos motrices, offre l'avantage essentiel d'assurer le freinage pneumatique des remorques par le seul fonctionnement du frein électrique des motrices, les deux commandes étant conjuguées et actionnées par la pédale de frein.

Avec le système habituel, en effet, on freine, en cas d'urgence, la motrice avec le frein électrique et, pour éviter que les remorques ne continuent pas leur inertie à entraîner la motrice, on utilise très modérément le frein à air qui, agissant sur tout le train, peut contribuer à bloquer les roues des motrices.

Le nouveau système augmente donc sérieusement la sécurité.

Parmi les autres caractéristiques de ce frein, signalons qu'à demi-course du robinet de commande se trouvent deux contacts électriques dont l'un coupe le courant des moteurs et l'autre le circuit de freinage électrique, tandis qu'à fin de course le robinet actionne le frein magnétique et les sablières.

Quant au frein magnétique, il comprend quatre sabots par voiture montés sur des articulations, de façon à s'appliquer parfaitement au rail, même si la table de roulement n'est pas tout à fait horizontale. La bobine qui se trouve dans les sabots est parcourue, non par le courant des moteurs ou le courant de traction, comme c'est le cas des freins des voitures 122-131, par exemple, mais par le courant fourni par la batterie d'accumulateurs, ce qui assure leur fonctionnement même en cas de panne à la ligne ou d'avarie à l'équipement de traction. Ces sabots sont commandés par des interrupteurs spéciaux à disposition du wattman, du receveur ou du public (frein d'urgence).

4. Equipement électrique.

L'équipement électrique, très complet, comprend deux circuits principaux, l'un à 600 Volts pour les moteurs, le chauffage auxiliaire, l'éclairage et leurs appareils, l'autre à 36 Volts pour la signalisation de la plupart des circuits auxiliaires.

L'élément essentiel de l'équipement est le moteur. Les quatre moteurs de chaque motrice sont du type série, à 4 pôles, ventilés. Bien que

leur puissance soit de 65 ch., ils ne pèsent que 375 kg., y compris la commande élastique, c'est-à-dire les 35% environ du poids des moteurs de tramway du type classique, non ventilés.

L'équipement comprend un groupe moteur-ventilateur avec moteur alimenté directement par le courant de ligne. Le ventilateur envoie l'air frais dans les résistances pour les refroidir puis, après échauffement de l'air, il est pulsé à l'intérieur de la voiture pour la chauffer.

Les résistances de démarrage et de freinage, en fonte, sont montées sous le plancher, ainsi que le groupe de production d'air comprimé pour le frein et les appareils à commande pneumatique. Ce groupe comprend un moteur directement accouplé à deux compresseurs, ainsi que les appareils accessoires habituels.

Le couplage des résistances pour la marche et pour le freinage a lieu par des contacteurs à commande électropneumatique logés sous la banquette longitudinale qui se trouve à l'avant de la voiture. Ils sont accessibles de l'extérieur ou de l'intérieur, grâce à des panneaux mobiles, ce qui facilite grandement l'entretien et la revision de ces appareils. Dans le même emplacement se trouve l'inverseur de marche à commande électropneumatique.

La batterie de contacteurs permet d'obtenir 18 touches de démarrage en série et 8 touches en parallèle, complétées par une position de shuntage en série et une en parallèle.

Les autres circuits à 600 Volts comprennent les lampes et quelques radiateurs destinés à compléter le chauffage décrit plus haut.

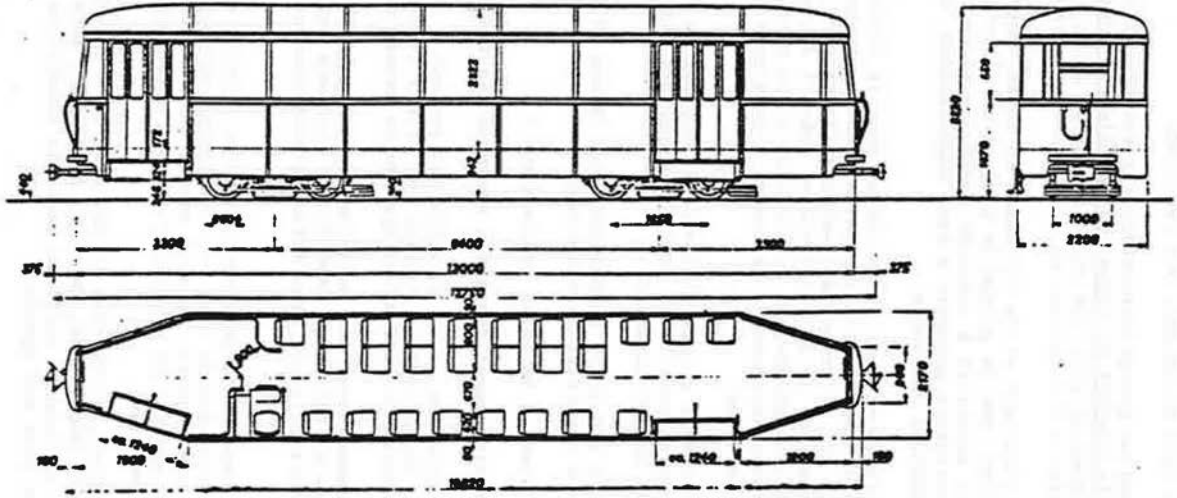
Les circuits auxiliaires à 36 Volts comprennent :

- le circuit d'asservissement destiné à empêcher les fausses manoeuvres;
- les circuits de commande et de contrôle des portes;
- le circuit de la signalisation optique des arrêts et des départs;
- le circuit des bobines d'excitation des freins magnétiques.

En cas de fonctionnement avec une remorque, les circuits à 36 Volts et ceux de chauffage et éclairage (600 Volts) des deux voitures sont connectés par un câble multiple avec boîtes d'accouplement sur les parois frontales.

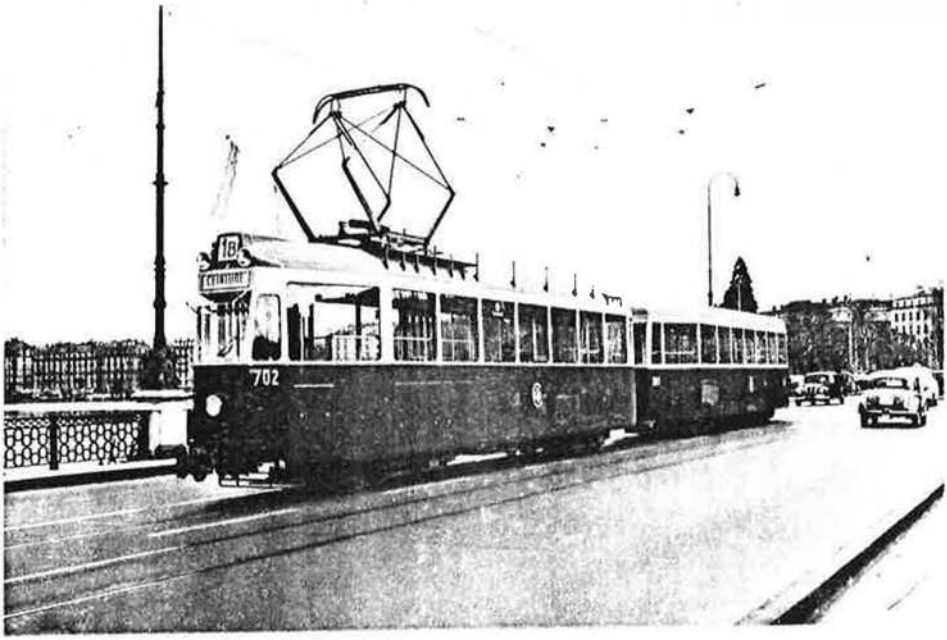
Pour deux circuits cependant, la connexion entre motrice et remorque a lieu par des contacts montés dans l'accouplement automatique, de façon que, même en cas d'oubli, on soit assuré que le receveur peut demander l'arrêt au wattman et que celui-ci peut actionner les freins magnétiques de la remorque.

En résumé, ces motrices, puissantes et rapides, sont pourvues de tous les perfectionnements désirables, de façon à assurer, dans l'intérêt de nos clients, le service le meilleur dans les conditions de travail les plus favorables pour nos agents.



Caractéristiques des nouvelles remorques :

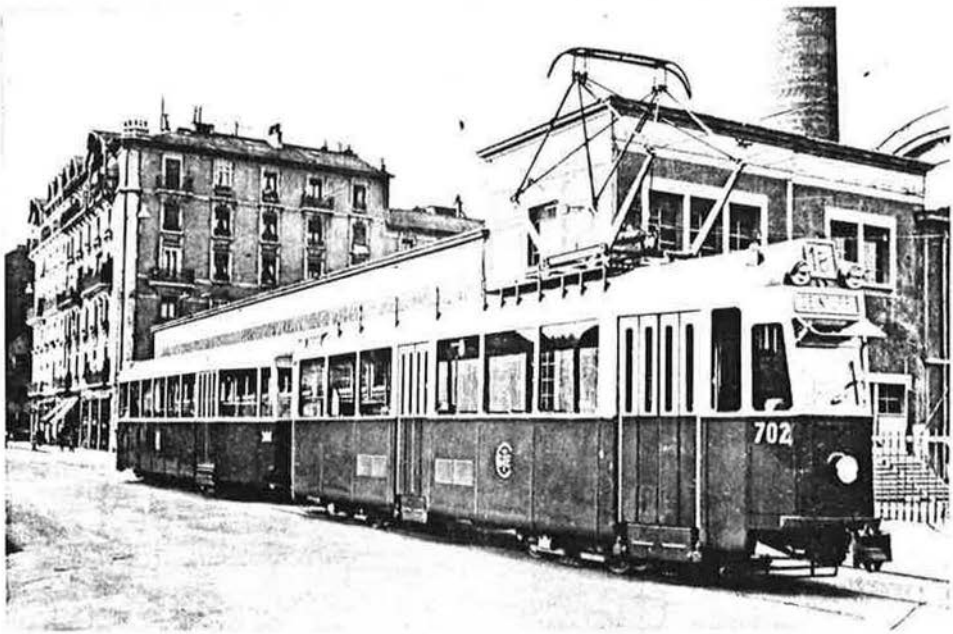
Longueur totale	13,75 m.	Nombre de places assises	26
Largeur totale	2,20 m.	Nombre de places maximum	103
Distance entre pivots des bogies	6,10 m.	Poids à vide	8,6 t.
Empattement des bogies	1,55 m.	Poids en charge normale	16,6 t.



EN HAUT : Course d'essai de la composition Ce 4/4 702 + C 301 sur le pont du Mont-Blanc en 1950.

EN BAS : Sortie de la Jonction de la même composition, saisie par le photographe au boulevard Saint-Georges. Notons que des remorques ne circulaient pas en exploitation régulière sur la ligne de "Ceinture" !

(Photos CGTE)



B) REMORQUES N^{os} 301 A 315.

Les 15 remorques destinées à la ligne 12 ont été commandées à "Flug- und Fahrzeugwerke A.G." à Altenrhein pour les caisses et à "Schindler Wagons S.A." à Pratteln pour les bogies. Il s'agit de voitures à bogies à grande capacité (105 voyageurs), du type normalisé adopté par tous les tramways suisses.

Le châssis est en profilés et tôles d'acier, entièrement soudé. L'ossature de la caisse, en revanche, est construite en métal léger inoxydable et le revêtement extérieur est constitué par des tôles d'alliage d'aluminium vissées sur l'ossature.

Le revêtement intérieur est en plaques de pavatex. Une isolation spéciale a été prévue contre le bruit et la chaleur.

Toutes les fenêtres sont pourvues de glaces sécurisées et les glaces frontales possèdent des clapets mobiles pour faciliter la ventilation.

Les sièges sont en bois contreplaqué et en tubes d'acier poli, spécialement traité pour éviter la corrosion. D'un côté du couloir se trouvent un siège et de l'autre deux: celui côté couloir est rabattable. Le siège et le dossier du receveur sont rembourrés et à gauche de celui-ci se trouvent les appareils de commande des portes, les boutons de commande d'arrêt et de départ et les interrupteurs des circuits de chauffage et d'éclairage.

Les portes d'entrée et de sortie sont doubles et pliantes, les deux parties de chaque porte étant commandées simultanément par un appareil électropneumatique actionné par le receveur. Les portes sont conjuguées avec des marchepieds rabattables, de façon que, pendant la marche, les portes étant fermées et les marchepieds relevés, les parois de la voiture ne présentent aucune saillie.

Les remorques possèdent des accouplements automatiques système Fischer, comportant deux contacts électriques pour alimenter les sabots électromagnétiques et actionner le signal d'arrêt.

L'accouplement du frein à air comprimé a lieu comme d'habitude au moyen d'un boyau souple. Un câble multiple permet d'assurer entre la motrice et la remorque la continuité des circuits suivants: chauffage, éclairage, signal de départ, contrôle des portes, frein de secours, lampe signal d'arrêt et de départ.

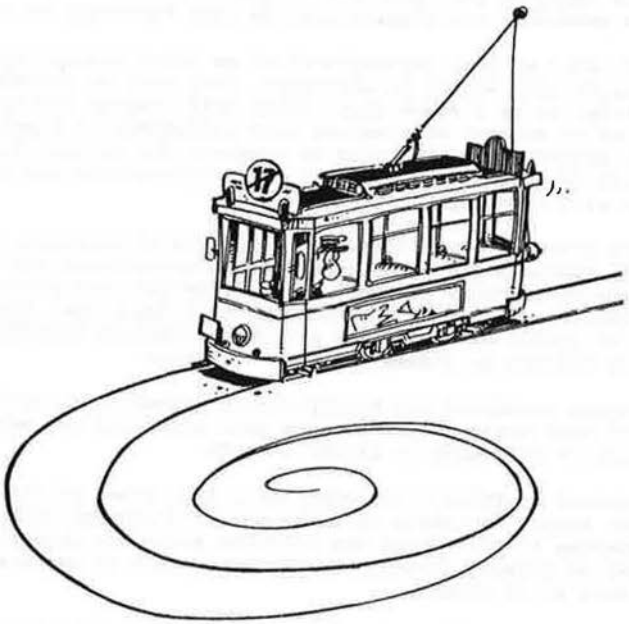
Les freins, qui ont été particulièrement étudiés, sont au nombre de trois, à savoir :

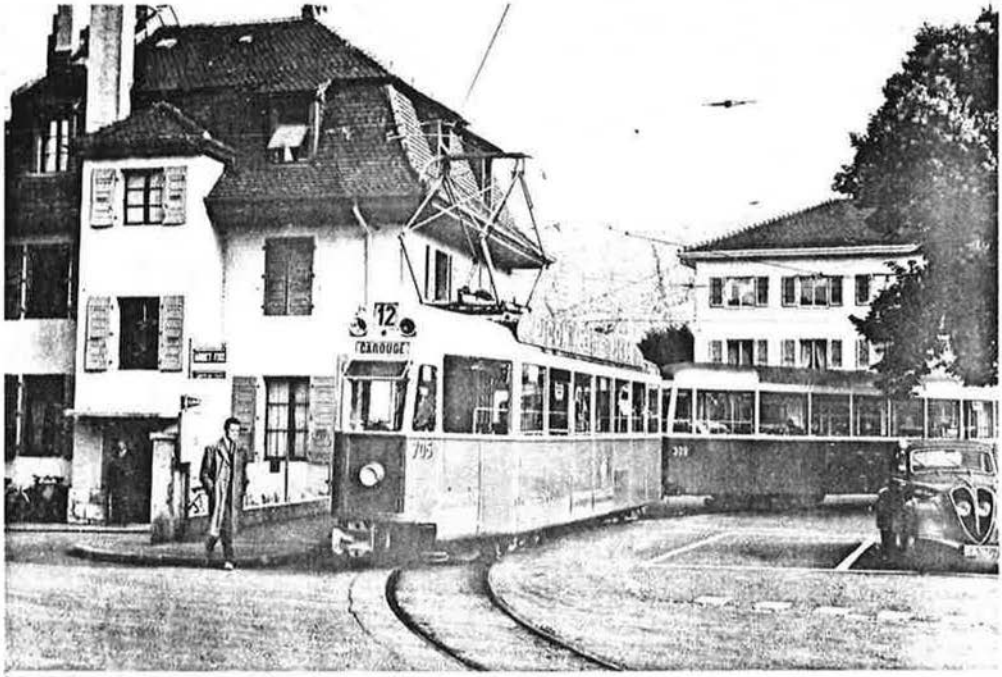
- un frein à air comprimé (frein normal de service) du système "stop-tram" des Ateliers des Charmilles, avec dispositif automatique de rattrapage de jeu "Stopex";
- un frein électromagnétique à 4 sabots s'appliquant sur le rail, à raison de deux sabots par bogie;

- un frein à main avec une commande à volant à chaque extrémité de la voiture.

Les remorques, plus simples à construire que les motrices, sont actuellement en cours de livraison, mais ne pourront évidemment être mises en service régulier que lorsque nous disposerons des motrices correspondantes.

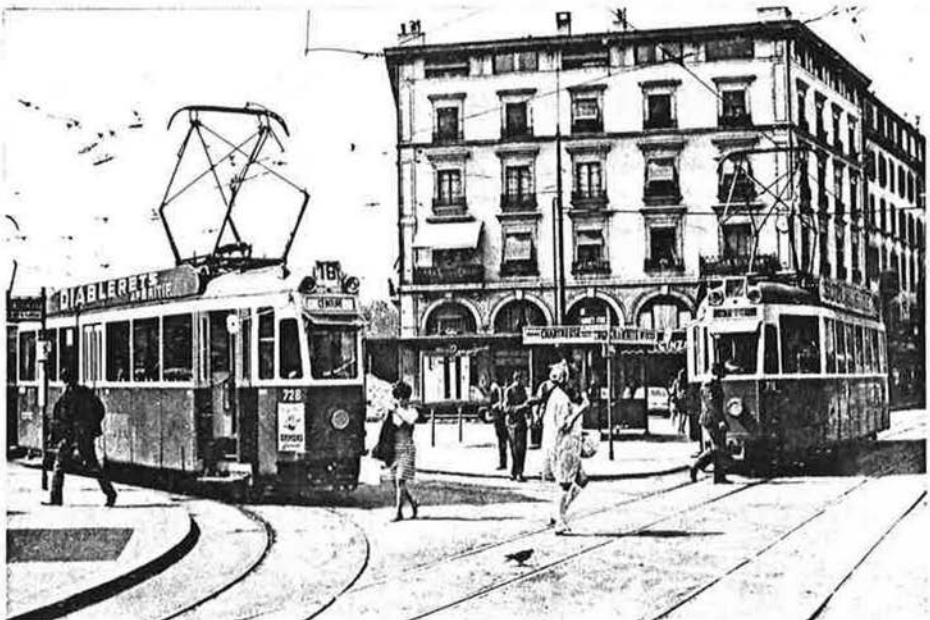
Extraits des Bulletins C.G.T.E.
Nos 45 (1.7.1950) et 46 (20.12.1950).

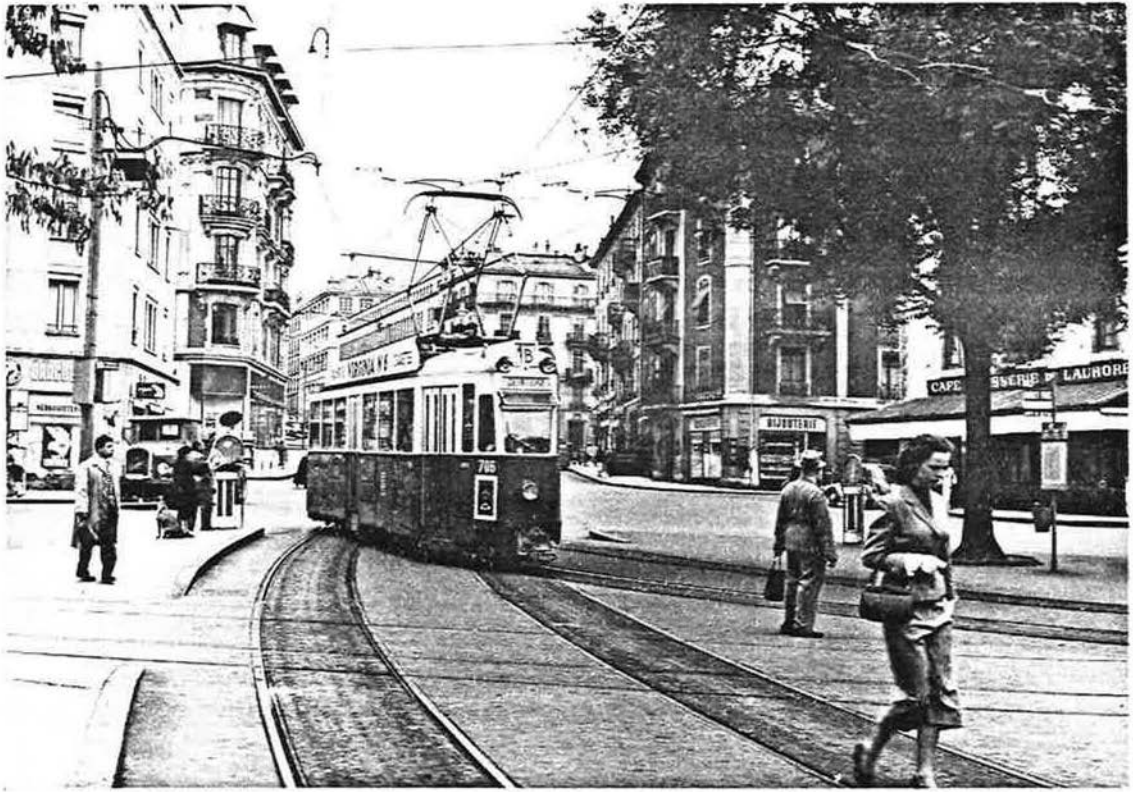




EN HAUT : Ancien terminus et ancienne livrée ! Ce 4/4 705 + C 309 à Moillesulaz le 14.6.1956. (Photo J. BAZIN)

EN BAS : Correspondance "12/Ceinture" au Rond Point de Plainpalais en mai 1969. (Photo E. RAHM)





Motrice 706, en livrée verte et ivoire, arrive à la place des Eaux-Vives en provenance des Tranchées, le 14.6.1956.

(Photo J. BAZIN)

L'AGMT EN 1987

L'année qui vient de se terminer fut particulièrement riche en évènements pour notre association : soirées récréatives, circulations de notre convoi historique, voyage à l'autre bout du Léman, pour n'en citer que quelques-uns. Mais passons en revue ces manifestations dans l'ordre chronologique.

Le premier évènement de taille fut certainement en janvier la venue à Genève de M. Georges Lepère de Paris pour présenter des prises de vue sur le "Chemin de fer électrique à crémaillère du Salève". Le nombreux public réuni à l'hôtel Cornavin n'eut pas à regretter le déplacement . Il en fut de même pour la deuxième soirée récréative qui eut lieu un mois plus tard au même endroit. Le progrès technique ne rebutant pas notre association, des séquences enregistrées sur bande vidéo furent projetées pour la première fois. Les spectateurs réunis autour de plusieurs écrans TV purent ainsi admirer quelques cassettes, filmées par notre membre Michel Krieger, présentant entre autre les regrettées lignes de tramways 1A et 1B dites de "Ceinture". D'autres sujets également très intéressants firent de cette soirée une réussite.

Au mois de mars se déroulait, comme de coutume, l'assemblée générale ordinaire; cette année nous étions les hôtes de Charly Stoutz dans les locaux de "l'Hôtel de l'Arc". Un des principaux soucis qui préoccupaient le comité fraîchement réélu était de trouver un local pour nos séances récréatives ... surtout qu'une soirée diapositives était au calendrier un mois plus tard ! En effet, le restaurant "La Baita" qui nous avait accueilli pendant de nombreuses années ne pouvait (ou ne voulait) plus nous rece-

voir. M. Krieger, directeur de l'hôtel Cornavin avait mis grâcieusement sa salle à manger à disposition comme solution provisoire; mais une solution définitive restait à trouver.

Le printemps enfin venu (du moins sur le calendrier), le moment était venu de sortir de nos quatre murs; le 17 mai, une sortie photos était prévue avec comme sujet les Duwag des TPG; mais pour les raisons que l'on connait cette sortie dut être annulée au dernier moment. Le 3 juin, cette fois-ci à l'hôtel Century, nouvelle séance récréative et, pour la deuxième fois, nous avions invité un orateur français, M. Jean Robert, président de l'AMTUIR à Paris. Il nous présenta des films sur les tramways de Genève, de Lausanne et sur d'autres réseaux secondaires suisses.

L'été arrivé (il parait que c'est le nom qu'on donne à cette période de l'année) notre convoi sortit de sa léthargie. Une première occasion en fut donnée pour commémorer le 125ème anniversaire des TPG. Le 20 juin (un jour après la date historique) notre convoi effectuait des navettes sur le tronçon historique "Place-Neuve/Carouge" ouvert au trafic hippomobile le 19 juin 1862. Ces navettes furent couronnées d'un grand succès malgré le froid et la pluie et ... une branche d'arbre qui, momentanément, perturba la circulation du 12 au voisinage des Bastions. Relevons l'excellente collaboration avec l'association soeur, l'AGTB, qui mit sa remorque routière 515 à disposition pour le stand de vente et d'information installé à la place Neuve. Puis, le 17 juillet, eut lieu la traditionnelle sortie vespérale avec le non moins traditionnel arrêt-buffet dans les alentours de la gare des Eaux-Vives.

La période des vacances coïncida avec la pause des activités de l'association. Mais chaque AGMT'iste avait marqué en rouge dans son agenda la date du Jeûne Genevois, sachant que son association préférée organise chaque année une sortie à cette date. Cette année nous sommes restés en Suisse et avons visité les Ateliers de Constructions Mécaniques de Vevey (ACMV) dans leur usine de Villeneuve où sont actuellement construites les nouvelles motrices articulées de Genève, série Be4/6 752 à 796, ... pardon 802 à 846. Train, trolleybus et bateau furent successivement les moyens de transport utilisés pour cette

randonnée d'un jour.
Les TPG ayant décidé de fêter le 125ème anniversaire de leur existence dans le cadre restreint de leur entreprise (collaborateurs et familles), aucune manifestation publique telle qu'elle était prévue initialement dans notre programme n'eut lieu. Les membres qui le désiraient se retrouvèrent le 14 octobre à l'hôtel Century pour une soirée films : le nouveau tramway de Grenoble, les chemins de fer autrichiens, etc. Notons que quelques membres avaient participé peu de temps avant à une excursion à Grenoble, organisée par la CITRAP avec la complicité de l'AGMT.

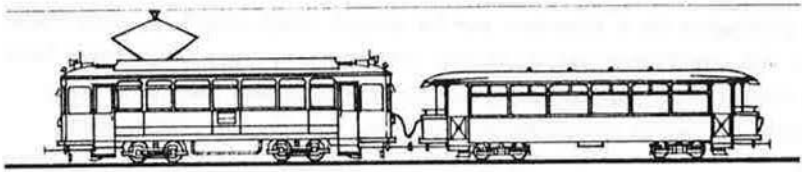
L'année avançant à grands pas, ce fut le moment d'organiser les circulations publiques de notre convoi prévues le 8 novembre. Une fois de plus, grâce à l'appui de la presse locale, le public vint en nombre et tout le monde passa quelques heures agréables. La dernière séance récréative était fixée au 27 novembre et, en cadeau de Noël anticipé, le comité avait enfin trouvé un local; c'est la salle de réunions dans le nouveau bâtiment du collège Calvin, salle que nous louons à l'Etat de Genève. Cette salle a l'avantage d'être équipée d'appareils de projection : dia, film, vidéo et, en plus, située au centre de la ville, elle est à proximité des transports publics.
Mais revenons à cette séance du 27 novembre où la projection de dias était prévue. Nous en avons modifié le programme en vue des votations fédérales du 6 décembre sur le projet "Rail 2000". M. Eric Rahm a tenu une conférence sur ce sujet, non pas pour nous influencer dans notre décision (l'AGMT n'est-elle pas politiquement neutre ?) mais pour nous présenter d'une façon claire et précise ce qu'est "Rail 2000".

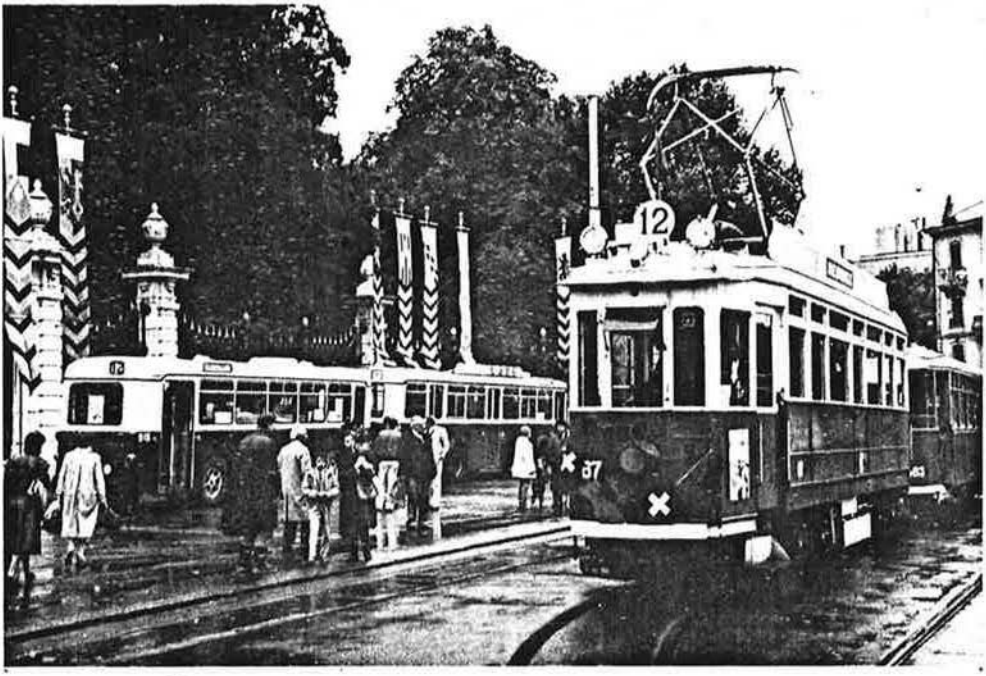
Traditionnellement la dernière sortie de l'année fut celle du "Tram de Noël" le 21 décembre. Un tram joliment décoré sillonnait les rues du centre ville non moins bien décoré avec ses sapins et ses milliers de lampes qui illuminaient les rues en leur donnant un air féérique. Comme de coutume une collation fut servie à bord des véhicules dans la boucle du Rondeau de Carouge. Les fêtes de fin d'année étaient dans l'esprit de chacun.

Le comité aimerait dire un chaleureux merci à tous ceux et à toutes celles qui ont contribué à la réussite de ces diverses manifestations tout au long de l'année ; nos remerciements vont évidemment aussi à ceux et à celles qui nous ont honoré de leur présence, car sans eux, notre travail n'aurait pas de sens. Nous espérons vous revoir très nombreux lors des différentes manifestations de 1988 et vous remercions encore une fois de votre fidélité.

Max Lohner

Le chroniqueur ci-dessus n'a évoqué que les manifestations annoncées dans le calendrier 1987. Il n'a rien dit du travail que fait le comité, épaulé par quelques membres dévoués, tout au long de l'année : 10 à 12 sorties du convoi pour courses techniques (dérouillage), 6 à 7 sorties pour des sociétés soeurs ou des membres, les services d'entretien et de nettoyage, etc.
Cela fera l'objet d'une prochaine chronique ..... !!!





EN HAUT : Festivités du 125ème anniversaire des tramways à Genève à la place Neuve, organisées par l'AGMT, le 20.6.1987.

EN BAS : Visite AGMT aux ACMV à Villeneuve, le 10.9.1987. Trois "DAV" en cours de montage.

(Photos A. KNOERR)

QUAND LES DUWAG PARTENT....

Prologue :

Dans le calendrier des manifestations de l'AGMT en 1987, on peut lire :

17 mai - Excursion-photos "Duwag" sur le réseau TPG

Scène 1 : (cette scène se déroule dans un bureau avec machine à écrire, photocopieuse, etc)

Fin avril, le comité écrit le texte de la circulaire "excursion-photos Duwag", fait la mise sous enveloppe et prépare l'expédition.

Scène 2 : (cette scène se passe au bord de l'Arve, non loin du dépôt Jonction)

Le 1er mai, un membre courageux passait devant le dépôt des tramways (peut-être par hasard, peut-être en revenant d'un parcours "Vita" au Bois-de-la-Bâtie) et s'aperçut avec étonnement que les Duwag n'avaient plus de pantographe !! Il remarqua même, en revanche, qu'elles avaient été dépoussiérées et lavées.

Scène 3 : (cette scène se déroule au même endroit que la scène 1 en présence des mêmes personnages)

Le 4 mai, après contact avec les TPG, le comité est mis devant le fait accompli : impossible de circuler avec les Duwag pour l'excursion prévue. Les membres AGMT sont donc avisés de l'annulation de cette sortie.

Scène 4 : (cette scène se déroule au même endroit que la scène 2; elle a été jouée 3 fois vu son succès)

En juin, un camion à plaque française stationne devant le dépôt.

Une Duwag (la 798 en premier) regarde à proximité d'un oeil surpris : une telle mobilisation de personnes et de matériel! Est-ce vraiment pour moi ?
Hélas, oui ! Ça n'ira d'ailleurs pas tout seul : le premier départ fut infructueux , le voyage retardé. Au deuxième essai, la 798 bien calée sur le camion quitte Genève par la Place du Cirque, la Coulouvrenière, la rue de Lausanne et l'Avenue de France (c'était prédestiné !?). Direction : Lille.

Epilogue :

On a pu lire dans un bulletin TPG de l'été, à propos du départ des Duwag :

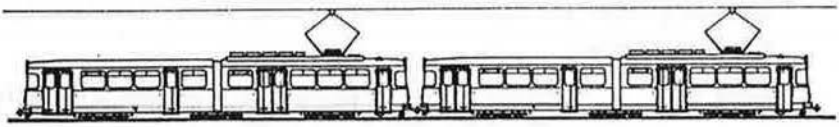
Tant mieux, diront les uns,
Tant pis, diront les autres.

Les photographes-archivistes, présents lors de ces départs grâce à l'amabilité de la direction des TPG, n'ont pas eu le temps de déceler un sourire narquois chez les uns ou une larme amère chez les autres.
Il ne nous reste donc plus que quelques photos de Duwag en ligne ou prêtes au départ, ainsi que des souvenirs .....

Bon séjour à Lille, braves Duwag !
Merci pour tous les services rendus sur la 12 !

Mais ce n'est qu'un au revoir, car certains iront vous dénicher dans votre nouvelle demeure et sous votre livrée toute neuve !

B. Calame



Départ pour le Nord de la France...

EN HAUT : Be 4/6 798 en cours d'arrimage à la Jonction, juin 1987.

EN BAS : Le même véhicule aborde la place des XXII Cantons, début d'un long périple !

(Photos B. CALAME)

NEW-LOOK AU RBS

Durant la dernière semaine du mois de décembre, le dernier son de cloche a retenti pour le bon vieux "train bleu" du RBS (Regionalverkehr Bern-Solothurn) sur la ligne Berne (Helvetiaplatz)-Gümligen-Worb. Aujourd'hui circulent les nouveaux trams du type Be4/8 numéros 81 à 89.

Les raisons du changement

Cinq des huit motrices engagées sur cette ligne datent des années 1913 à 1930. Leurs caisses en bois demandent un entretien de plus en plus onéreux et offrent peu de protection en cas de collision. Leurs qualités d'accélération et de freinage de correspondent plus aux exigences d'un train appelé à rouler partiellement sur la voie publique (40% environ). Malgré un entretien dispendieux, ces motrices sont souvent sujettes à des dérangements.
L'état général des dix voitures d'occasion achetées au début des années 1970 (Pforzheim-Ittersbach, OEG), dont un certain nombre a été modifié en voiture-pilote), laisse également à désirer et ceci malgré leur aspect extérieur soigné, mais malheureusement trompeur.

Pour toutes ces raisons, le RBS a été contraint de songer au renouvellement de son matériel roulant en tenant compte du fait que dans un futur plus ou moins lointain les nouveaux véhicules seront destinés à circuler sur le réseau des tramways de Berne, car un prolongement de la ligne jusqu'à la gare principale des CFF est tout-à-fait envisageable.

Le choix du matériel et sa description

On s'est rapidement rendu compte qu'une exploitation sous forme de

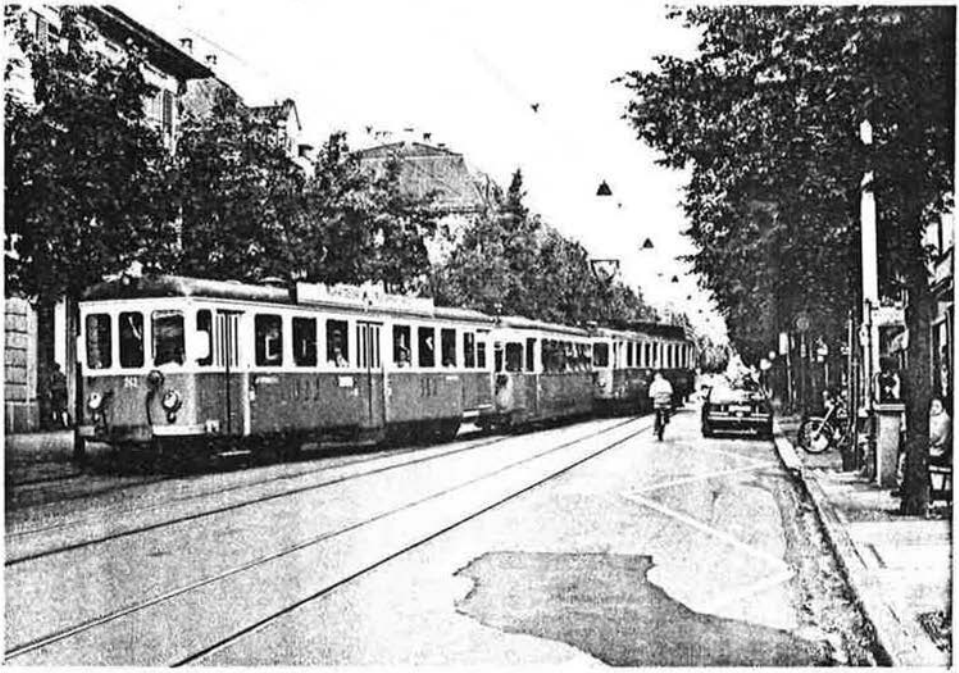
tramways était de loin la meilleure solution pour cette ligne à la fois urbaine et suburbaine. La construction de trois boucles de rebroussement à l'Helvetiaplatz, à Gumligen et à Worb coûtant plus de six millions de francs et n'étant guère réalisable dans des délais raisonnables, il a fallu avoir recours à un modèle de tram bidirectionnel. Le choix s'est concentré sur le tram 2000 de Zurich, livré par Schindler, dont le concept de base prévoit ce genre de construction.

A fin 1984 l'idée d'une commande conjointe avec les SVB n'était pas envisagée étant donné que ces derniers prévoyaient un renouvellement de leur parc ferroviaire dans le courant des années 90 seulement. On sait maintenant qu'à la suite de l'introduction de l'abonnement vert avec une augmentation considérable du nombre des voyageurs, les SVB ont été forcé de revoir leur planning de commande.

De par sa structure, le nouveau véhicule est largement identique au tram 2000 II des VBZ. La reprise d'un concept moderne et éprouvé a permis de baisser considérablement le coût d'acquisition et aura certainement des répercussions favorables sur la fiabilité et l'entretien du véhicule. Pour satisfaire aux exigences de l'exploitant, quelques modifications ont été nécessaires par rapport au tram 2000 :

- véhicule bidirectionnel à trois caisses appelé à circuler en solo avec un poste de conduite à chaque extrémité,
- deux articulations situées en dehors des bogies,
- deux caisses extrêmes dotées de deux portes par côté,
- partie centrale sans porte,
- pas d'agrégat à air comprimé,
- commande "Chopper" avec possibilité de récupération de courant lors des freinages.

Le châssis et la caisse forment une unité auto-porteuse en acier léger soudé. La carrosserie sur sa partie inférieure latérale et aux extrémités est faite en métal léger, facilement démontable et échangeable en cas d'accident par exemple. Semblables à celles des autobus articulés, les deux caisses de tête reposent sur la partie médiane à quatre essieux.

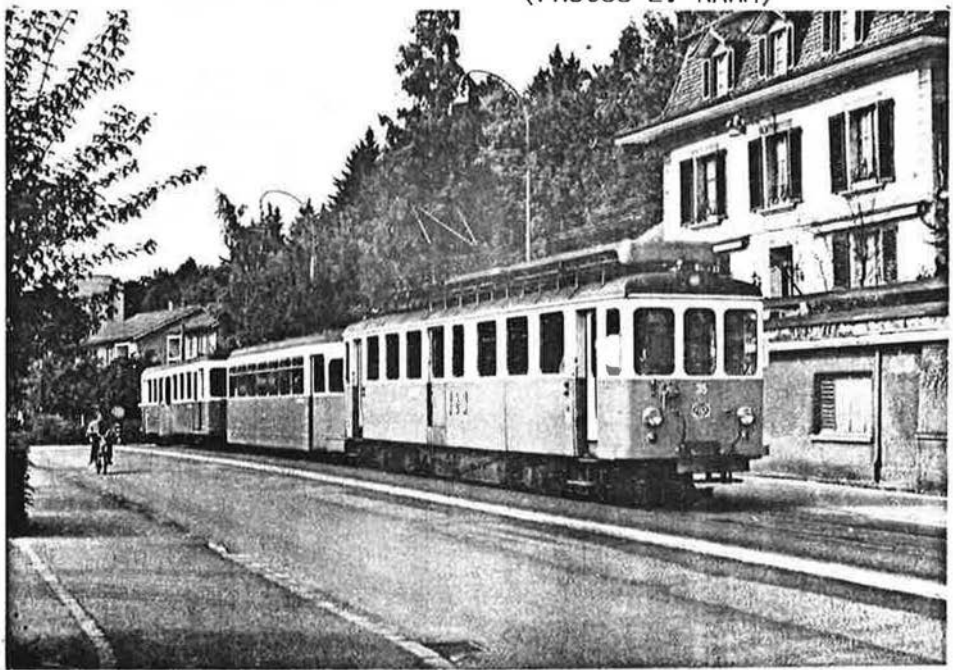


Ancien matériel de la "Gümliger Linie"

EN HAUT : Convoi pour Worb au départ de Bern-Kirchenfeld, avec cisaillement des voies des tramways de Bern, 8.9.1987.

EN BAS : Convoi pour Worb en voie unique sur chaussée, Muri-Krone, 16.9.1981.

(Photos E. RAHM)



L'intérieur est en majeure partie identique au tram 2000 avec une disposition des sièges 1+2. l'éclairage est assuré par deux bandes à néon latérales. La sonorisation prévoit 10 haut-parleur à l'intérieur et 8 à l'extérieur du véhicule. Etant donné qu'une exploitation en DT est impensable dans des rues avec circulation privée (un tel convoi aurait une longueur de 63 mètres!) les motrices sont dotées d'un attelage mécanique simple permettant un remorquage en cas de panne. Il est placé sous le poste de conduite et sert normalement comme renfort du pare-choc. Les deux pantographes unijambistes sont actionnés par un moteur électrique; en règle générale seul le pantographe avant est levé.

A chaque extrémité se trouve un indicateur de ligne et de destination. Chacun est actionné d'un poste de conduite. Malheureusement on n'a pas jugé nécessaire d'installer deux voire trois indicateurs de destination sur chaque côté du véhicule. Le poste de conduite est pratiquement identique à celui du tram 2000. On y accède par une porte pivotante qui le sépare du compartiment des voyageurs. Le pare-brise et les vitres latérales fixes peuvent être chauffés.

Afin de pouvoir assurer une fréquence de 10 minutes entre Helvetiaplatz et Worb, six véhicules sont suffisants. Lors du prolongement jusqu'à la gare CFF une septième rame sera nécessaire. On compte avec une réserve de deux véhicules, ce qui porte le total à neuf motrices représentant un investissement de 25 millions de francs.

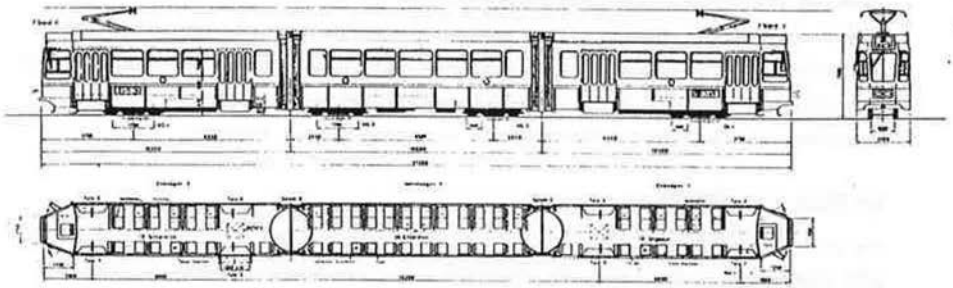
La mise en service

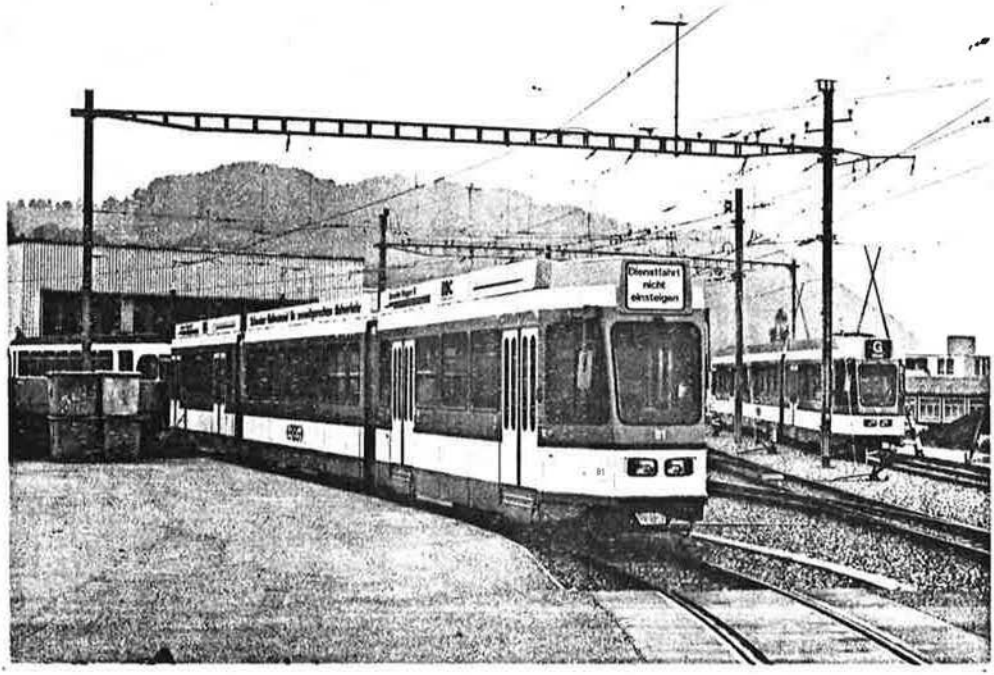
La première unité livrée mi-septembre a été aussitôt transférée au dépôt Burgernziel des SVB. Et pourquoi pas dans celui du RBS à Worb ? D'une part la nouvelle remise n'étant pas encore tout-à-fait prête et d'autre part il y avait un problème de courant. En effet les nouvelles motrices roulent avec une tension de 600 volts comme les tramways. Cela explique aussi pourquoi l'introduction n'a pas pu se faire petit à petit; le changement a donc du avoir lieu d'un jour à l'autre étant donné que les anciens trains circulaient à 800 volts. Des courses

d'essais et de formation du personnel de conduite ont été faites sur le tronçon Burgerhziel-Saali de la ligne 3 des tramways bernois. Du 21 septembre au 10 octobre 1987, tout le trafic voyageurs a été effectué par bus afin de permettre des travaux de voie entre Siloah et Rüfenacht. Cela a permis de baisser temporairement la tension à 600 volts et d'effectuer des courses d'essais avec la 81 sur son propre réseau. Sept des neuf motrices ont été livrées avant Noël, ce qui a permis la reconversion de la ligne quelques jours avant les fêtes déjà au lieu du 29 décembre comme prévu initialement.

Fiche technique

Longueur	31,2 m.	Puissance du moteur	300 KW.
Largeur	2,2 m.	Poids	35,5 t.
Hauteur du plancher	0,83 m.	Places assises	74
Rayon minimal	15,5 m.	Places debout	132
Vitesse maximale	65 km/h	Total	206
Tension	600 V continu	Constructeur	SWP,SIG,BBC

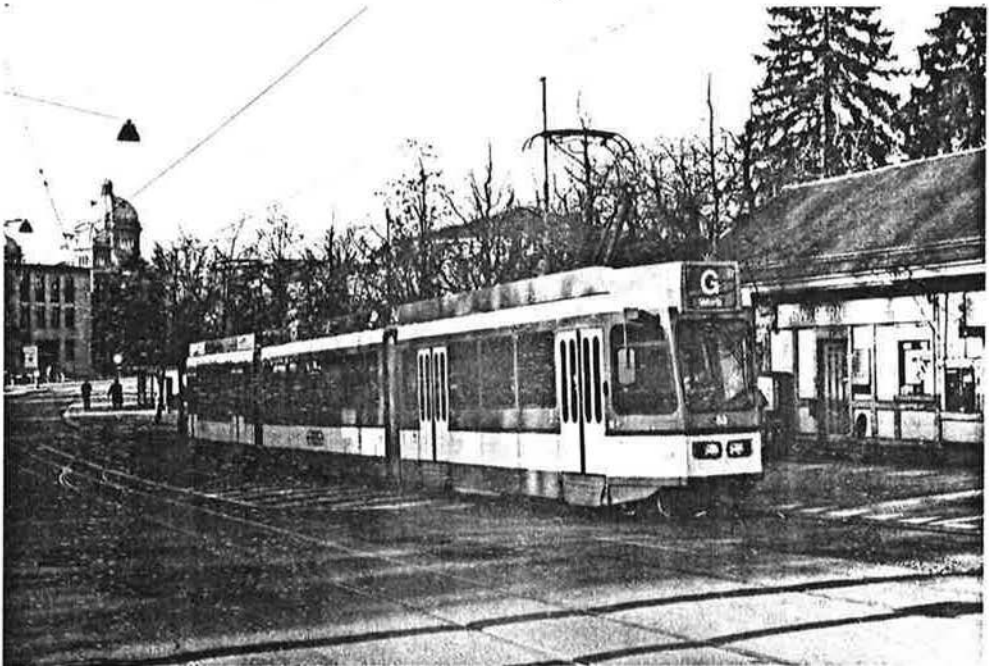




Nouveau matériel "tramway" de la "Gümliger Linie"

EN HAUT : Be 4/8 81 et 82, exceptionnellement remisées au dépôt de Worb de la "Worblental Linie", avant leur mise en service, 31.10.1987.

EN BAS : Nouvelle composition à Bern-Kirchenfeld le 9.1.1988. (Photos E. RAHM)



UN TRAMWAY NOMMÉ SOURIRE...

Cher Oncle Zacharie,

Epaté par tes belles histoires ferroviaires (voir Bulletin AGMT nos 7 à 12), que je lis toujours avec énormément de plaisir, je tiens à mon tour à t'en raconter une. Je ne sais toutefois si tu aimerais l'avoir vécue...

* * * *

Ce jour là, dès les premières heures (et même dès la veille au soir), une méchante neige tombait sur la ville. Elle était poussièreuse, très fine, et accompagnée d'un fort refroidissement de la température.

La conséquence en fut fatale pour les trams de la ville en question : dès le début de l'exploitation des lignes, plusieurs parties du réseau se révélèrent impraticables. La circulation des convois était fortement gênée par cette neige, transformée en glace par les roues des automobiles et autres véhicules. Seuls les site-propres étaient encore relativement épargnés. Il en résulta de multiples déraillements, des interruptions et autres avaries de diverses natures.

Quant à la circulations des véhicules sur pneus, elle était encore possible, bien que dangereuse en certains endroits. Ce fut là raison pour laquelle des autobus furent envoyés, en remplacement des trams, sur les tronçons de lignes inaccessibles à ces derniers.

Pendant toute la journée donc, la situation fut très critique pour l'exploitation du réseau, et en soirée aucune amélioration n'était à espérer, loin de là.

Cette soirée-là, Achmed et Jef avaient décidé de la passer ensemble, avec leurs épouses Mieke et Gertrude, dans un bon restaurant, et ceci afin de fêter dignement un évènement qui ne se produit pas tous les jours : le dernier jour de l'an !

Il faut tout d'abord préciser qu'Achmed et Jef étaient (et sont toujours) deux amateurs ferroviaires chevronnés. L'un d'entr'eux (je ne

sais plus lequel) occupait d'ailleurs un poste assez important au sein de la compagnie de transports en commun de la ville. Quand à Mieke et Gertrude, ce domaine ne les passionnait absolument pas particulièrement.

Pour la soirée, il fut convenu que tous quatre se déplaceraient, si possible, avec la voiture d'Achmed, Jef ayant déjà parcouru la ville en tous sens durant une bonne partie de la journée afin de se rendre compte de l'état du réseau de tramways et n'ayant plus envie de reprendre le volant dans de pareilles circonstances climatiques.

Ce qui fut fait. Arrivés à la hauteur du restaurant, ils n'eurent aucun problème à trouver une place pour garer la voiture : ceci fut fait à contre-sens, et à l'emplacement d'un arrêt d'autobus situé juste à cet endroit. N'y aurait-il pas eu de place, il leur restait encore la possibilité de garer la voiture sur les voies du tram passant à ce même endroit : en effet, la ligne de tram en question n'était exploitée ni le jour même, ni le lendemain. De plus, et bonne excuse éventuelle : les voies étaient absolument invisibles, bien cachées sous une épaisse couche de neige durcie.

Bon appétit, bonne mangeaille, bons vins. Minuit ! Bonne et heureuse année !!! Et puis bonne ambiance tout compte fait.

Dans le courant de cette toute fraîche matinée du premier jour de l'an neuf, la porte du restaurant s'ouvrit subitement et deux employés en uniforme et vêtements de travail de la compagnie de tramways firent leur apparition à l'intérieur de l'établissement. S'adressant au tenancier, ils lui dirent : "Excusez-nous de vous déranger, Monsieur, mais nous voudrions téléphoner car nous sommes en panne, presqu'ici devant chez vous, avec le tram chasse-neige".

Que pouvait donc bien faire un chasse-neige, à une heure pareille et surtout à cet endroit ? Les voies ne devaient pas être utilisées avant au moins vingt-huit heures. S'étaient-il trompés d'itinéraire, les employés, et ne devaient-ils pas se trouver sur une autre ligne qui devait être dégagée pour le jour-même ? Et surtout, quelle était leur panne ?

Ces quelques questions, voici qu'elles provoquent quelques réactions. Voici Achmed et Jef debout... Le temps de donner un petit coup de fil au poste de surveillance, d'enfiler leurs manteaux et de rassurer Mieke et Gertrude de leur retour imminent, et les voici dehors afin d'examiner la situation.

Celle-ci est sérieuse, mais non alarmante malgré tout. Le chasse-neige avait simplement très difficile à se frayer un chemin sur ces voies qui n'avaient plus été employées depuis plus d'un jour.

Nos deux amis essayèrent le système suivant : lancer le chasse-neige à toute allure en marche avant, jusqu'au moment où les roues tournent à leur vitesse maximale sans plus faire avancer le véhicule. Ensuite, reculer d'environ cinquante mètres et recommencer l'opération,

chacune de celle-ci faisant gagner plus ou moins dix mètres de terrain.

Quand cette solution fut jugée bonne, Achmed, Jef et les deux employés avaient déjà parcouru quelque trois cent mètres. Et il leur fallait encore parcourir environ trois kilomètres pour revenir au restaurant après être passés par le terminus situé à mi-chemin.

Ils se mirent en route, conscients des risques de déraillement, de grillage de moteur ou de résistances de marche... Ces dernières furent toutefois d'un précieux appoint. Elles étaient tellement chaudes, et situées à l'intérieur du véhicule, qu'il régnait dans ce dernier une température très agréable par rapport à celle de l'extérieur. Ceci était d'autant plus apprécié par l'un de nos amis que ce dernier était de garde sur la plate-forme arrière afin de surveiller les marches arrières pour éviter de rentrer en collision avec un véhicule particulier suivant le chasse-neige de trop près et zigzaguant soit par la suite de l'état de la chaussée, soit encore sous l'effet de l'alcool. Parfois il devait sortir du véhicule pour faire comprendre à l'un ou l'autre automobiliste inconscient qu'il était dangereux de s'arrêter sur les voies. Le retour près des résistances était toujours un véritable plaisir !

Dans la ville, un feu d'artifice avait été officiellement organisé cette nuit-là. Le chasse-neige en a fait un lui aussi, de manière officieuse peut-être, mais très remarquée par les passants. A chaque fin de course en avant, des arcs électriques se produisaient sans parcimonie au pantographe et aux roues. Puis, tout à coup, première apothéose : un grand "boum" et... plus de courant, la sécurité de l'alimentation du réseau ayant déclenché.

Le courant revint après quelques instants, mais ce ne fut pas la seule apothéose : il y en eut bien plus que pour le feu d'artifice officiel... L'une de celles-ci se produisit en plein milieu d'un carrefour, le chasse-neige s'y trouvant immobilisé une fois de plus et empêchant le passage dans la rue transversale. S'amena un automobiliste coiffé d'un chapeau de circonstance, et qui, faute de pouvoir traverser le carrefour en question, commenca à prouver de manière énergique que sa voiture était munie d'un claxon. Jef lui fit remarquer poliment que celà ne servait à rien, que la seule solution était de faire marche arrière ou encore d'aller pédaler quelque part afin de produire du courant, puisqu'il n'y en avait plus sur la ligne aérienne. Le monsieur a été très fâché par cette remarque mais heureusement, la tension a été rétablie à ce moment et la progression put continuer.

Tout à coup apparut derrière le chasse-neige un autre véhicule : une voiture d'inspection de la compagnie... C'était forcément un inspecteur, connu d'ailleurs de nos amis : Robert. Mais que faisait-il encore en service à cette heure-là ? Robert l'expliqua à Achmed et Jef : il avait reconduit ses collègues de travail du soir chez eux, après leurs prestations. Etant seul et n'ayant rien prévu pour le

réveillon, il avait tenu à ce que ceux-ci puissent profiter quand même un peu de la fête du nouvel-an. Après celà, il avait été prévenu des déclenchements successifs de la sécurité d'alimentation électrique et venait voir sur place quelle en était la cause. Pour Achmed et Jef, celà faisait une aîde précieuse pour le franchissement des carrefours.

La lente progression continua donc, Robert assurant la protection de passage du véhicule. Mais ce qui devait arriver arriva : une voiture fit une queue de poisson au chasse-neige et ce dernier ne put éviter la collision. De l'auto sortirent six ressortissants d'un pays exotique où il ne neige jamais... Celle-ci n'avait aucun dégat. Le conducteur voulut entamer une palabre, mais on lui fit gentiment comprendre que l'officier de police ici-présent lui avait fait signe de poursuivre sa route, qu'il n'avait pas obtempéré à l'ordre reçu et que, s'il discutait encore, c'est lui qui aurait droit aux ennuis de la contravention. Le "missié" en question, voyant s'approcher Robert (en uniforme d'inspecteur de la compagnie), préféra ne pas insister et continua sa virée.

Dans les environs du terminus, la situation devint plus hasardeuse à cause d'une circulation automobile assez dense. Heureusement, une patrouille motorisée de la gendarmerie passa par hasard à cet endroit. On leur demanda leur aîde afin de faciliter le passage du tram. Accordé. Quelques minutes plus tard, d'autres gendarmes arrivèrent en renfort avec un second véhicule. Un peu plus tard encore, le poste de surveillance, mis au courant de la situation et des difficultés rencontrées, envoya sur place un camion-tracteur pour parer à toute éventualité malencontreuse.

Le trajet de retour se passa beaucoup mieux que celui de l'aller. Voici donc Achmed et Jef, toujours accompagnés des deux employés, suivant le camion-tracteur et escortés par Robert et les gendarmes, à nouveau dans la rue où est situé le restaurant. O stupeur... : celui-ci était déjà fermé ! Il restait juste un tout petit éclairage à l'intérieur. Le tenancier, appelé, leur fit savoir que Mieke et Gertrude étaient parties à pied, depuis peu de temps, faute de pouvoir trouver un taxi, ces derniers étant très rares également par suite du mauvais temps. Achmed et Jef se regardèrent et eurent tous deux la même pensée : nous, nous allons nous faire solidement engu..... La décision fut vite prise : Jef resterait à bord du chasse-neige pendant qu'Achmed sauterait dans sa voiture et irait à la recherche des dames. Aussitôt dit, aussitôt fait. Mais quelques instants plus tard, Jef voyait Achmed qui l'appelait en faisant de grands gestes : son incivi(c)que de voiture de voulait plus démarrer ! Inspecteur, gendarmes et autres personnes examinèrent le problème : rien à faire, car la voiture est munie d'une boîte à vitesses automatique. Il n'y avait donc plus qu'à l'abandonner, en contresens, à son arrêt d'autobus.

Et maintenant ? Heureusement qu'il y avait Robert et sa voiture d'inspection. Nos deux amis s'y engouffrèrent et tous trois se mirent à

suivre le chemin que les épouses auraient dû emprunter... sauf si elles avaient trouvé un taxi entre temps, mais dans ce cas, pour où se rendre ?

Personne en vue dans cette nuit glaciale. Tout à coup Achmed se rendit compte que Mieke n'avait pas les clés lui permettant de rentrer chez elle. Du coup, le cap est mis vers chez Jef. L'idée était bonne car il y avait de la lumière dans l'appartement. Achmed et Jef remercièrent Robert de les avoir véhiculés et prirent l'ascenseur. En ouvrant la porte de l'appartement, tous deux baissaient les oreilles comme des chiens battus : trois regards noirs les attendaient et les dévisagèrent : ceux de Mieke, Gertrude et aussi de Vrutti, le chat de la maison, qui semblait partager les sentiments de sa maîtresse et de son amie...

Heureusement, celles-ci avaient trouvé un taxi en maraude peu après leur sortie du restaurant. Sans quoi, il est à supposer que la punition aurait été beaucoup plus forte... Pour cette circonstance, elle fut fixée à la peine suivante : interdiction de s'occuper, pour Achmed et Jef, d'un chasse-neige durant toute l'année !

Conclusion : Mesdames les épouses d'amateurs ferroviaires, n'acceptez jamais de passer une soirée, fut-elle de réveillon, à proximité d'une voie ferrée, même si celle-ci est temporairement hors-service.

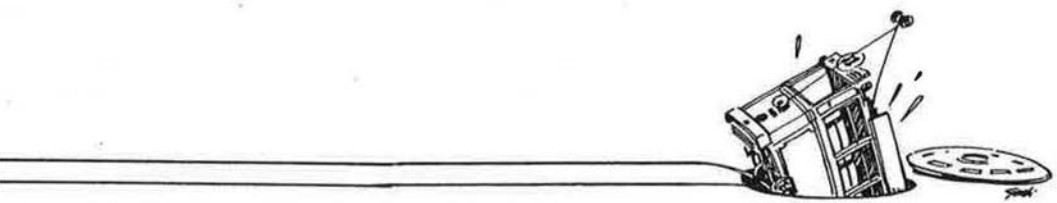
Il faut se méfier des voies dormantes !

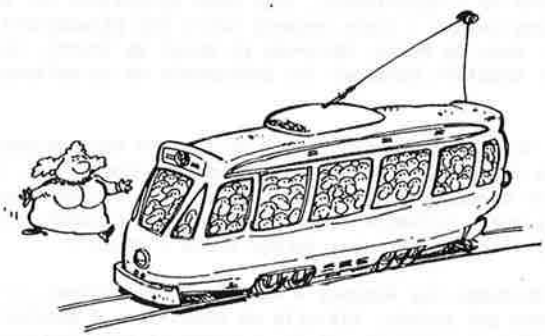
* * * *

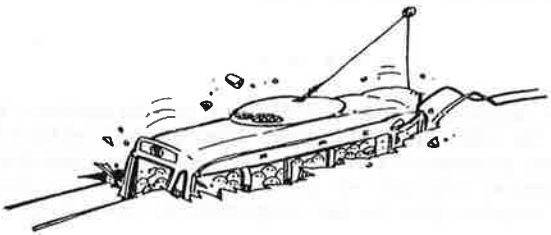
Cher Oncle Zacharie, ceci n'est qu'une histoire. Les personnages, le réseau et le pays dans lequel elle s'est passée sont purement imaginaires. Toute ressemblance avec une quelconque réalité ne pourrait être que le fruit du hasard. J'espère que tu me comprendras très bien.

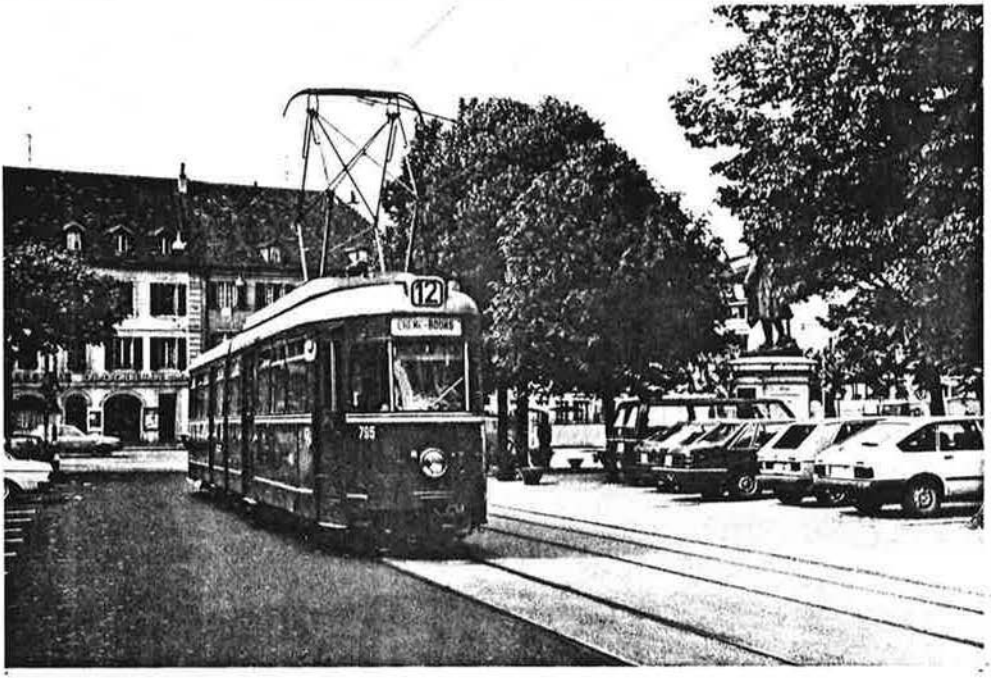
Reçois mon meilleur souvenir !

Un de tes lecteurs fidèles







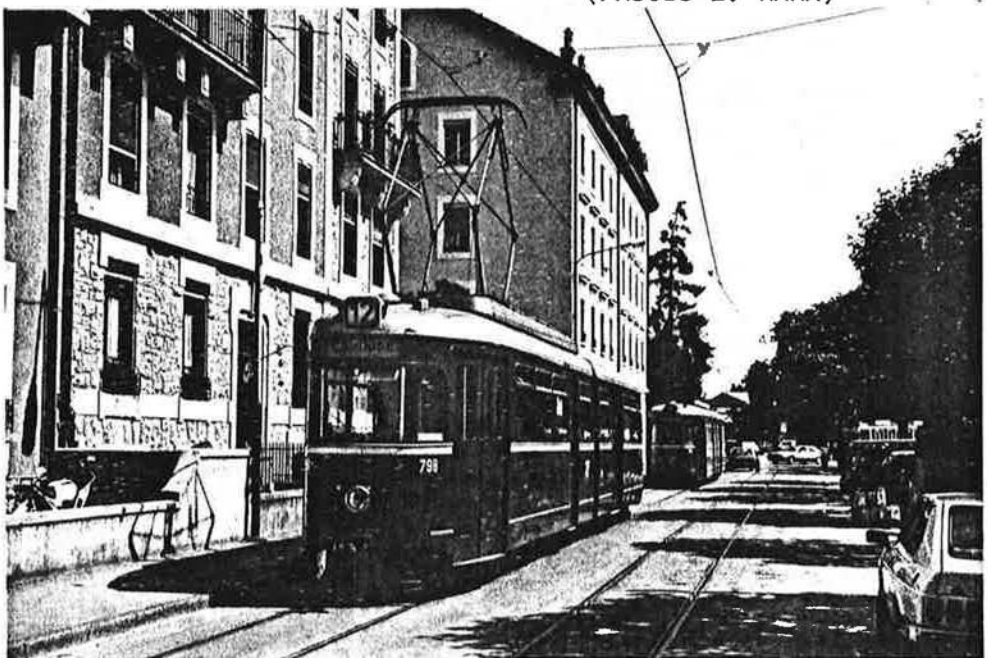


Souvenir des "Düwag" !

EN HAUT : Be 4/6 795 passe respectueusement à proximité de Monsieur Louis Favre le 25.5.1986...

EN BAS : Les Be 4/6 798 et 795 arpentent l'avenue François Adolphe Grison à Chêne-Bourg le même jour.

(Photos E. RAHM)



NOUVEAUX TROLLEYBUS SERIE 681-700

Poursuivant sa politique de modernisation de son parc de véhicules, le Conseil d'administration des TPG a décidé en février 1986 l'acquisition de 20 nouveaux trolleybus articulés, livrables entre fin 1987 et juin 1988. D'ici deux ans, les TPG comptent avoir renouvellé deux tiers de leurs véhicules, puisque sont également en cours les livraisons de 46 tramways articulés (ACMV/BBC), 40 autobus à deux essieux (Mercedes) et 41 autobus articulés (Mercedes).

Les nouveaux trolleybus sont destinés à remplacer 10 anciennes voitures de la série 601-631 construites en 1965, qui ne seront pas révisées. Les 10 autres viendront renforcer les lignes de trolleybus existantes, avec passage de la fréquence à 6 minutes (au lieu de 7 ½ minutes) dès fin septembre 1988, ainsi que l'extension de la ligne 7 jusqu'à Merle d'Aubigné, et le passage de la ligne 10 par le pont du Mont-Blanc et la rue du Rhône entre Cornavin et Bel-Air.

La construction de cette série 681-700 reprend, pour la majorité des organes, les mêmes éléments que la série 651-674 livrée en 1982/83. Elle a été confiée aux constructeurs suisses suivants :

- NAW à Arbon
- HESS à Bellach
- BBC-SECHERON à Genève

Par rapport à la série précédente, ces nouvelles voitures comportent les améliorations suivantes :

- une nouvelle livrée, combinant d'une manière plus dynamique les couleurs TPG (orange, beige et gris)
- une carrosserie plus solide, offrant une meilleure protection en cas de collision
- une fermeture automatique temporisée des portes, assurant une fermeture automatique de la porte après trois secondes, et ne permettant pas le départ du véhicule avant fermeture complète des portes (ceci afin de limiter les accidents dont sont parfois victimes les usagers)

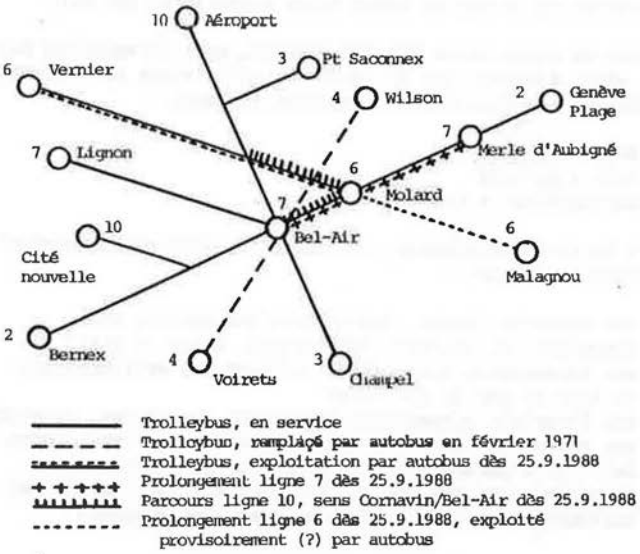
- une commande centralisée du système d'information aux voyageurs (indicateurs de ligne et de destination, schémas de ligne...)
- un contrôle permanent des valeurs d'isolation
- le fonctionnement alternatif du compresseur
- la charge de la batterie par convertisseur statique
- deux Telma à commande continue (pas de cran)
- le regroupement des tableaux électriques et l'électronique dans l'armoire située derrière le conducteur.

Cette nouvelle série de trolleybus représente un investissement total de 16,6 millions de francs, y compris les pièces de rechange.

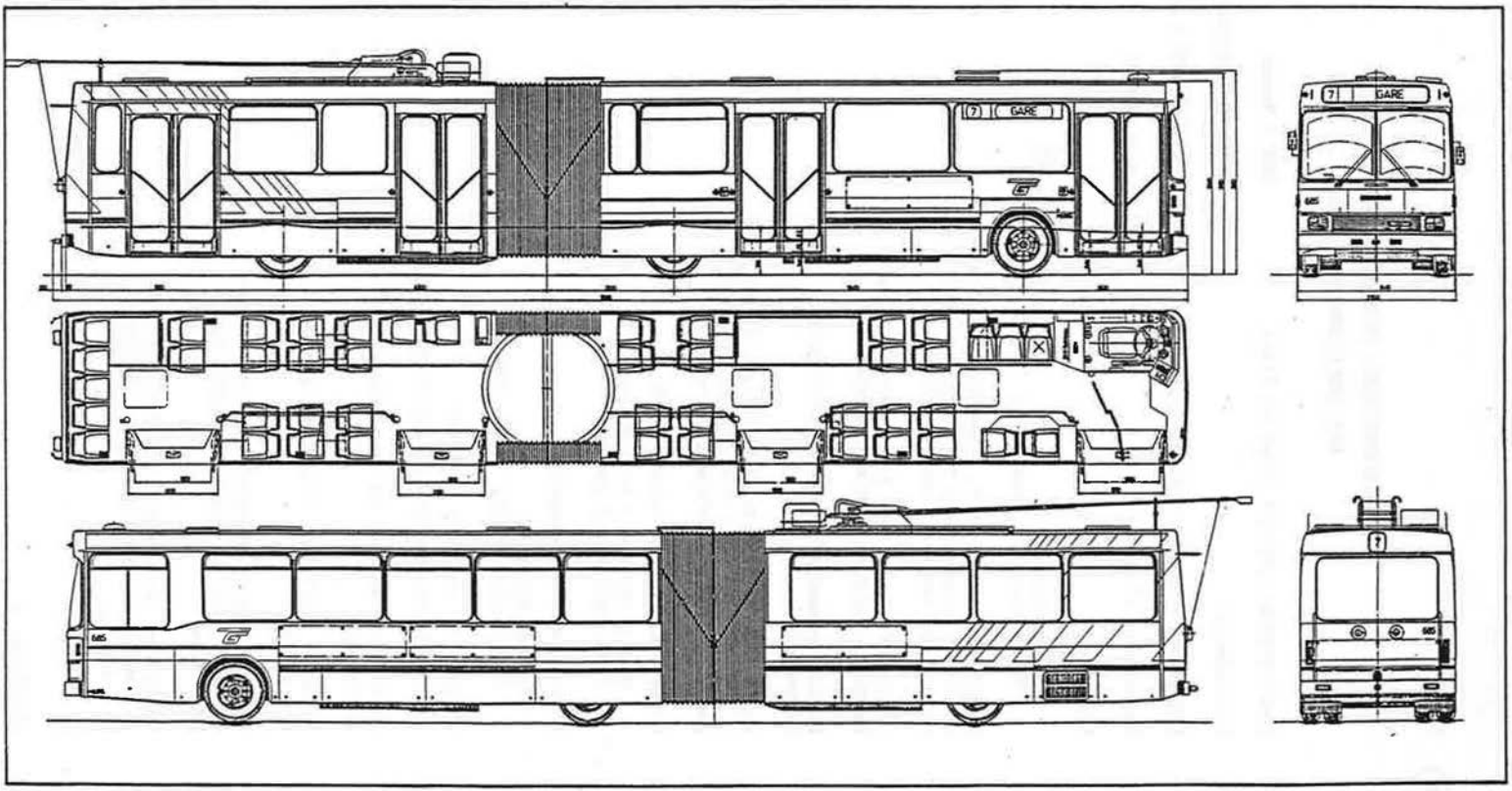
Malgré son coût plus élevé qu'un autobus, il semble que le trolleybus ait un nouvel avenir devant lui, dans le cadre des mesures à prendre pour appliquer l'ordonnance fédérale sur la protection de l'air. Il se pourrait qu'à l'avenir les principales diamétrales exploitées actuellement par autobus soient converties pour une desserte par trolleybus. La prochaine fusion des lignes 6 (Vernier) et 5 (Rieu), et l'exploitation de cette nouvelle diamétrale par autobus ne devrait être qu'un épisode temporaire...

Un seul regret : BBC-SECHERON a décidé de concentrer tout ce qui est transport urbain dans son centre d'Oerlikon, si bien que cette série de trolleybus devrait être l'ultime à être montée à Genève !

RESEAU TROLLEYBUS GENEVOIS — Eric RAHM



Trolleybus articulés NAW série 681 à 700



(56) T P G / S T

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES PRINCIPALES DES TROLLEYBUS 681 à 700

Constructeur, châssis (chef de file)	NAW / Arbon
Carrosserie	HESS AG / Bellach (SO)
Equipement électrique de traction	BBC-SECHERON / Genève
Dimensions et poids	voir dessin
Capacité	
Places assises	45
Places debout	107
Siège voyageurs rembourrés	

Châssis à longeron NAW, type BGT-25, essieux et freins pneumatiques Mercedes, freins à courant de Foucault Telma 2 x CC 160

Carrosserie en alliage léger Hess, système Co-bolt, peinture à deux composants

Portes voyageurs à fermeture automatique temporisée

Equipement de traction BBCSE, type HT 222, 2 moteurs BBC, type 4EBO 2030 H alimentés par 1 hacheur à shuntage commandé

Groupe de marche autonome 2000S

Moteur thermique Alfa-Roméo
Générateur Leroy-Sommer

Production d'air comprimé

Moteur BBC 6 kW
Compresseur Bendix Tu-flo 1000

Chargeur de batterie statique

Convertisseur BBC 600 VDC-24 VDC 200 A

Chauffage : max. 21 kW commandé par thermostat

Sécurité électrique : contrôle permanent d'isolation

Liaison radio permanente avec la Centrale de Régulation du Trafic commandée par ordinateur

Indicateur de lignes et de destinations à commande centralisée depuis le poste de conduite

401/MD/mc
6.11.87

Le véhicule 685, le premier de la série livré aux TPG, pose pour le photographe à proximité du nouveau terminus de la ligne 10 à l'Aéroport. A noter le carénage des essieux médian et arrière, ainsi que la livrée inédite ! (Photo TPG)

NOUVELLES

D'ICI ET D'AILLEURS

GENEVE

TRANSPORTS PUBLICS GENEVOIS (TPG)

Nouveau schéma de numérotation

En raison de divers impératifs, plusieurs séries de véhicules existant ou en cours de livraison ou à venir ont été renumérotées.

Trams

La Be4/6 741 et les Be4/6 752 à 796 reçoivent les numéros 801 à 846.

Trolleybus

Les 20 nouveaux trolleybus articulés NAW/HESS/BBC Sécheron en cours de livraison sont attribués aux numéros 681 à 700 au lieu de 680 à 699.

Autobus

Les 22 autobus FBW/HESS de 1980 numérotés 241 à 262 reçoivent les numéros 531 à 552 (le 241 devenant 531 et ainsi de suite).
Les 40 nouveaux autobus Mercedes 0405 porteront les numéros 561 à 600 au lieu de 901 à 940.
Les 41 nouveaux autobus articulés Mercedes 0405G circuleront avec les numéros 251 à 291 au lieu de 501 à 541.

Evolution du parc des véhicules en 1987

Trams

Les Be4/6 752 à 754 ont été livrées de juillet à octobre, suivies par les Be4/6 805 et 806 en décembre. Une nouvelle râcleuse à neige montée par Boschung sur deux essieux de l'ex-Be4/6 796 est arrivée à mi-décembre. Elle servira de renfort au puissant chasse-neige X2 45 de 1986. L'ancienne râcleuse X2 75 de 1888 (!) reste de réserve.
Les Be4/6 795, 797 et 798 ainsi que les bogies de l'ex-799 ont été vendus à Lille et transférés par route fin juin début juillet.
La Be4/4 709 immobilisée par un court-circuit en avril a été démolie le 12 octobre à la Jonction. Le câblage de la Be4/4 701 rendit l'âme à son tour à fin août. La 701 a été déclassée le 28 novembre. Elle sera transférée par route chez Abbé et démolie le 11 janvier 1988.

Trolleybus

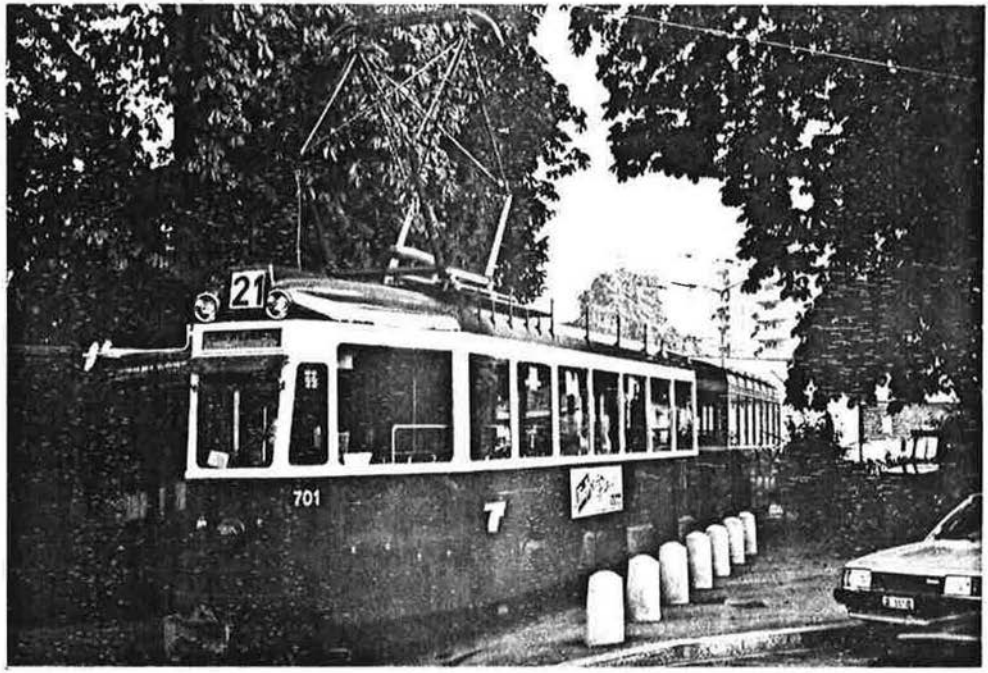
Les trolleybus articulés NAW 683, 685, 686, 687, 688, 689 et 690 ont été livrés en automne et mis en service en décembre. Les 13 autres suivront en 1988.
Les 200 CV 865 et 874 ont été démolis. Les 8 autres 200 CV restant (862, 864, 866, 867, 869, 873, 877, 878) ont été déclassés à fin décembre. Le 877 sera conservé par l'AGTB.

Autobus

Un seul nouvel autobus Mercedes a été livré en 1987 : le 561 (2 essieux) reçu en décembre n'a été utilisé que pour des courses d'essai et de formation.
Le 965 a été vidé de son aménagement et est utilisé pour diverses manifestations. Les autobus 963 (démotorisé), 966, 985 et 987 (démotorisé) ont été vendus ou cédés. Les 964, 977, 984 993 ont été démolis et le 995 transféré deux fois (!) chez le démolisseur.
Les 3 DUK-A 436, 437 et 444 ont été déclassés pour l'auto-école. Après diverses transformations, le 437, renuméroté 58, sera mis en service en janvier. 4 autres véhicules devraient suivre.

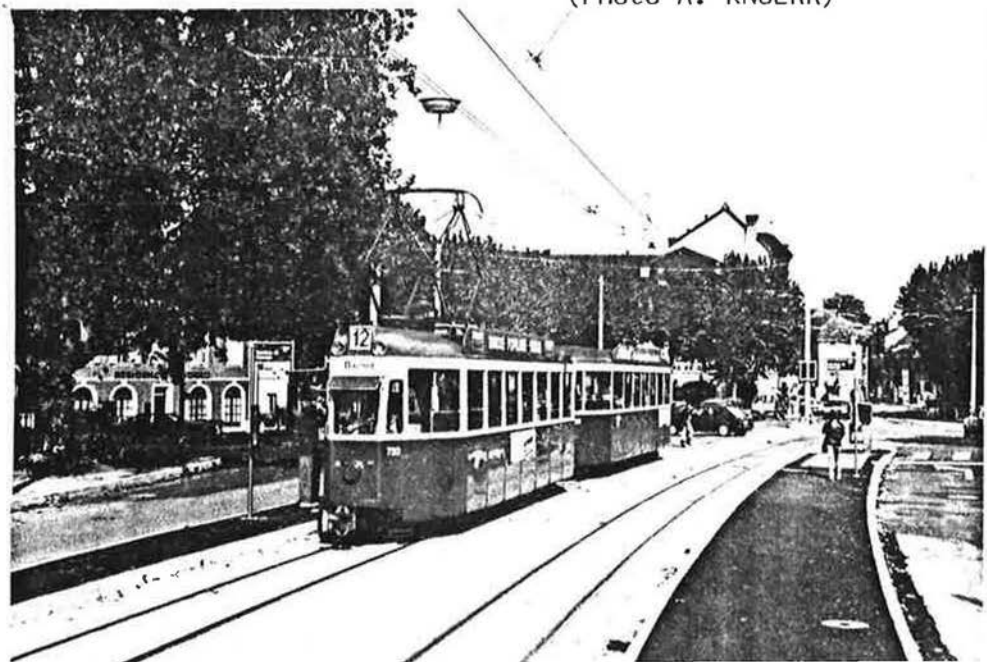
Autobus privés (ex TPG)

L'ex-980 du département de l'Economie Publique a repris du service en

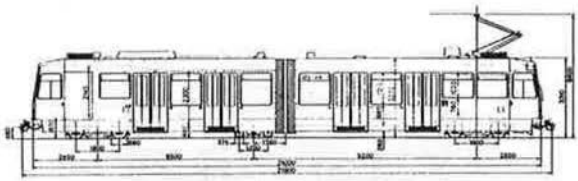


EN HAUT : Ligne de renfort No 21 (Gare Eaux-Vives/Augustins) assurant la correspondance avec les trains SNCF en provenance d'Annemasse, septembre 1986.
(Photo B. CALAME)

EN BAS : Nouvel arrêt du Rondeau de Carouge, sur la nouvelle section vers le Bachet, 27.9.1987.
(Photo A. KNOERR)



automne en tant qu'"Energibus".
Le 986 a été remis en service par l'AGTB grâce à des pièces des 985 et 987, ces deux derniers devenant remorques de service. Les ex-981 (TPV/Dupraz) et ex-996 (Prelco) ont cessé leur activité.
Les ex 947 et 955 ont été démolis.



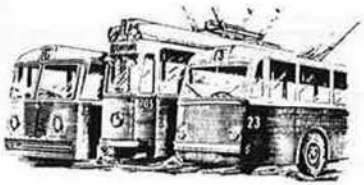
Le point sur la "double-traction"

Les premiers essais de marche en commandes multiples ont eu lieu sitôt après la livraison de la Be4/6 753 en septembre. La Be4/6 741 n'est pour l'instant pas compatible avec les motrices de série.
Les premiers passagers à monter dans un convoi en UM se rendirent de la Jonction au Bachet le 26 septembre 87 pour l'inauguration de la ligne Rondeau-Bachet et le baptème de la 752 aux armes de Lancy. Le convoi 752+753 effectua ensuite des navettes Jonction-Bachet pour le personnel TPG à l'occasion des festivités du 125ème anniversaire.
Les premiers clients rusés doivent attendre les "nocturnes" des 17 et 22 décembre pour se voir offrir 2 convois en double traction conduits par des moniteurs.
La première mise en service sur une course horaire a eu lieu le 18 janvier 88 (806+803 sur la course 10). La mise en service se poursuivra au gré des livraisons et de la formation des wattmen.

L'éboueuse hors-service !

L'automotrice éboueuse Xe2/2 72 (ex-610) de Schlieren et Sécheron livrée en 1929 a été sérieusement endommagée le 7 janvier 88. Au débouché de la rue de Saussure sur le Boulevard Georges-Favon, elle est entrée en collision et a été déraillée par l'ABA 155 de la ligne 4 dont le chauffeur distrait omit de s'arrêter au feu rouge ! Attelage arraché, châssis tordu, couvre-joints arrachés, panneaux déboités et vitres cassées, l'éboueuse fut péniblement remise sur ses rails. Le bus

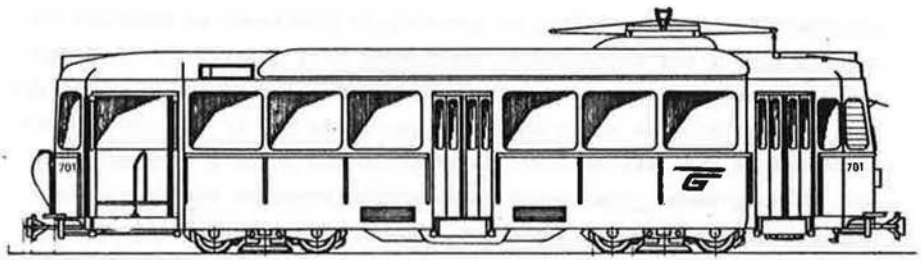
a subi d'importants dégâts à l'articulation, l'essieu arrière, la carrosserie et la roue arrière droite. Les deux véhicules sont rentrés au dépôt par leurs propres moyens, au pas et côte à côte : le bus en roulant de travers, l'éboueuse en traînant un moteur par terre! Si le 155 sera réparé, en revanche l'état du châssis de l'éboueuse ne permet que peu d'espoir.



Problèmes de parcage.....

La livraison des nouvelles motrices donne quelques soucis de parcage aux classeurs des dépôts. En raison du report de l'ouverture du dépôt du Bachet à fin mars, les dispositions suivantes ont été prises:

- Le wagon grue X 73 a été placé par camion grue sur un élément de voie posé à gauche de la pile de rails au rondeau de Carouge le 29 décembre;
- deux convois normalisés sont parqués tous les soirs dans la zone Arve pour la nuit;
- dès fin janvier, une composition 800 en DT utilisée pour la formation sera stationnée à Carouge pendant la nuit.



Nouvelles lignes TPG !

EN HAUT : Lignes 10 et 18 (exploitée exceptionnellement par véhicule TPG) au nouveau terminus de l'Aéroport, 30.5.1987.

EN BAS : Ligne D, prolongée depuis Certoux, au nouveau terminus de Lully, 28.9.1987. (Photos E. RAHM)

GENEVE - TPG

QUOI DE NEUF EN 1987 ?

L'adaptation des tarifs au 1er janvier 1987, si elle pénalise l'usager occasionnel, amène un produit nouveau, la carte orange, abonnement au porteur valable un mois sur le réseau entier pour le prix fort intéressant de Fr 45.--. Dès le départ c'est un gros succès : dès avril ce sont plus de 45'000 cartes oranges qui trouvent preneur chaque mois !

Après l'offre combinée SNCF/TPG offerte aux utilisateurs de la ligne Annemasse - Genève Les Eaux-Vives, les TPG se sont associés avec les CFF en émettant depuis le 1er juin 1987 un abonnement combiné CFF/TPG offert aux utilisateurs des lignes Nyon - Genève - La Plaine et Genève - Aéroport. On est encore cependant loin d'une communauté tarifaire, puisque le prix de l'abonnement combiné est celui de l'abonnement CFF majoré du prix de l'abonnement TPG, réduit de Fr 4.-- !

Une carte azur est offerte depuis le 1er septembre 1987 à tous les jeunes jusqu'à 25 ans, au prix de Fr 25.-- par mois. Elle est valable sur l'ensemble du réseau sans restriction horaire, mais contrairement à la carte orange, elle est personnelle.

Dès le 1er janvier 1988, c'est une carte vermeil que pourront acquérir les bénéficiaires de l'AVS et de l'AI. Emise au prix de Fr 30.--, cette carte mensuelle personnelle sera valable sur le réseau entier. Dès cette date également, les personnes âgées utilisant occasionnellement les TPG ne seront plus obligées d'acheter une légitimation annuelle à Fr 20.-- pour profiter du demi-tarif. Une seule pièce d'identité officielle suffira en cas de contrôle.

En ce qui concerne le réseau, même si aucune étape de la restructuration du réseau était prévue cette année, plusieurs nouveautés sont dignes d'être mentionnées.

Dès fin mars 1987, les trolleybus de la ligne 6 circulant en direction de la ville empruntent la rue Malatrex et le passage de Montbrillant, en y faisant arrêt, et offrant ainsi une correspondance idéale avec les CFF et la SNCF.

Avec l'ouverture de la gare de Genève-Aéroport le 31 mai 1987, les TPG exploitent une nouvelle ligne 18 circulant tous les jours entre la Cité du Lignon et la gare de Genève-Aéroport. Peu avant cette date, la ligne de trolleybus 10 avait également été prolongée de son ancien terminus de l'Aéroport jusque devant la nouvelle gare.

Début juin 1987, c'est une nouvelle ligne 19, exploitée aux heures de pointe du matin et du soir du lundi au vendredi, qui relie La Renfile/Blandonnet à Riantbosson/Meyrin à travers la Zimeysa, ceci afin de mieux desservir cette importante zone industrielle en plein développement.

Le nouvel horaire annuel des TPG entre en vigueur le 27 septembre 1987. En voici les principales modifications :

- Ligne 8 : Les courses effectuant leur terminus à Rive sont prolongées jusqu'à Conches afin d'offrir une meilleure desserte du quartier de Florissant.

Du lundi au samedi, jusqu'à 1930 heures, une course sur deux dessert l'ancien terminus provisoire de Veyrier-Ecole.

- Ligne 99 : Corsier-Village est dorénavant également desservi le dimanche.
- Ligne 12 : Desserte du Bachet-de-Pesay, avec l'ouverture du prolongement depuis le Rondeau.
- Ligne 14 : La fréquence passe à 12 minutes (au lieu de 15) aux heures de pointe du matin et du soir, du lundi au vendredi.
- Ligne 15 : La fréquence passe à 7,5 minutes, avec les "accélérés" à 3,75 minutes (au lieu de 8) à l'heure de pointe du matin du lundi au vendredi, et à 10 minutes (au lieu de 12) durant la journée.
- Ligne A : Course supplémentaire tous les soirs à 2100 et 2220 heures.
- Ligne B : idem à 2120 et 2220 heures.
- Ligne C : idem à 2125 et 2245 heures.
- Ligne D : Terminus au Bachet-de-Pesay.

  Prolongement des courses de Certoux jusqu'à Lully.
- Ligne M : Terminus au Bachet-de-Pesay.

4'500 personnes réclament le rétablissement de l'ancien traçé de la Ceinture prétextant le manque de liaison directe entre l'Hôpital et la gare de Cornavin. Les TPG sont conscients de l'inconvénient créé par le "débouclage" de la ligne 1 entre Rive et Cornavin. Sans revenir à la situation antérieure, ils desserviront dès la fin de l'année l'Hôpital dans le sens Rive - Plainpalais - Bel-Air - Wilson. Depuis les Tranchées, le bus 1 descendra la rue Sautter après avoir fait arrêt à Claparède avec le trolleybus 3 circulant direction Champel. A la rue Lombard, un nouvel arrêt sera créé, donnant un accès direct à l'Hôpital. Le bus 1 rejoindra le boulevard des Philosophes par le haut du boulevard de la Cluse. Quant à la desserte de Cornavin, les TPG caressent le projet, dans un avenir pas trop lointain, de faire passer la ligne 1 par la gare en abandonnant le quai des Bergues.

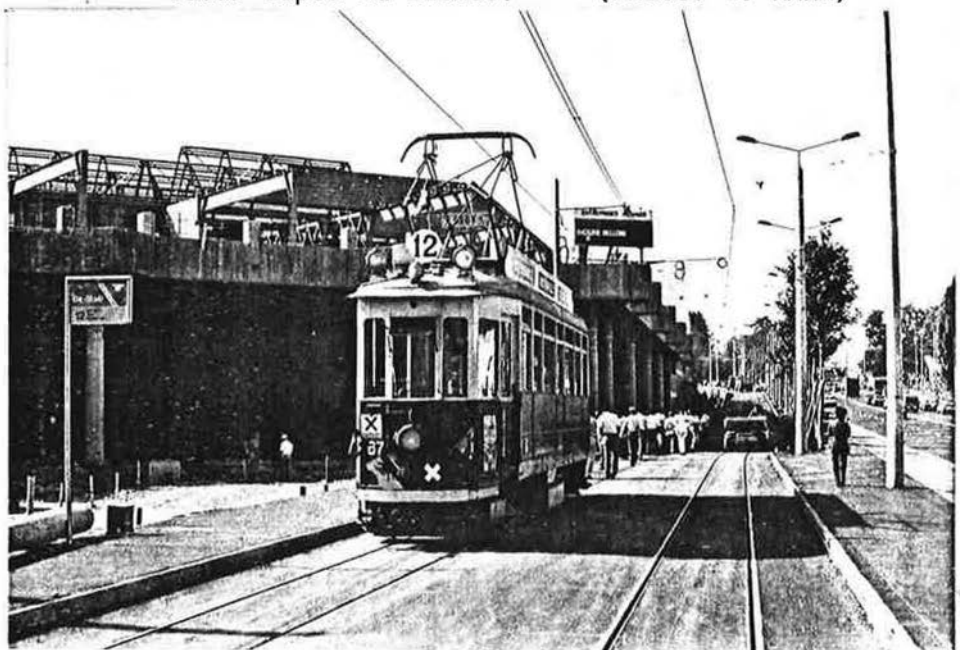
Dans sa séance du 20 janvier 1987, le Conseil d'Etat a procédé au renouvellement du Conseil d'administration des TPG, composé des personnes suivantes :

- Désignés par le Grand Conseil : Michel JACQUET, Gilbert MAGNENAT, Jean MONTESSUIT, André NOVEMBER, Yves ODIER, Jean-Luc RICHARDET.
- Désignés par le Conseil d'Etat : Hervé BURDET, Claude HAEGI, Pierre MILLERET, Anne PETITPIERRE, Alain ROUILLER, Bernard ZIEGLER.
- Désigné par le Conseil administratif de la Ville de Genève : Claude KETTERER.
- Désigné par l'Association des communes genevoises : Pierre KYBURZ.
- Désigné par le Conseil d'Etat en qualité de représentant de la région frontalière française : Roland RUET.
- Désignés par le personnel des TPG : Marc-Henri BRELAZ, Michel LOVIAT, Jean-Pierre LYON.

Prolongement Carouge - Bachet :

EN HAUT : Pose des nouvelles installations de voies au Rondeau de Carouge, le 17.5.1987.

EN BAS : Circulation spéciale de la Be 4/4 67, à l'arrêt De Stael, le 18.9.1987. A l'arrière, le futur dépôt du Bachet. (Photos E. RAHM)



Le 1er juillet 1987 est entré en fonction le nouveau directeur des TPG, Monsieur Christoph STUCKI, ingénieur EPFZ, en activité aux TPG depuis 1980. Il occupait le poste de chef de la planification et des installations depuis 1982. Il succède à Monsieur Pierre TAPPY, partant à la retraite.

Notons l'arrivée de Monsieur Gilbert BAUR comme chef du Service commercial, la promotion de Monsieur Jean-Pierre MOREL à la tête du Service de la planification et des installations, et de Monsieur Bernard MAMIE, chargé des relations publiques et de la communication interne.

PROLONGEMENT DE LA LIGNE 12 JUSQU'AU BACHET DE PESAY

Décidé dans le cadre de l'implantation du nouveau dépôt du Bachet de Pesay, le prolongement de la ligne 12 sur un kilomètre entre le rondeau de Carouge (terminus actuel) et le Bachet a été livré au trafic le dimanche 27 septembre 1987. Depuis lors, la correspondance avec les lignes d'autobus D (Saint-Julien) et M (Bardonnex) a également été reportée à ce nouveau terminus.

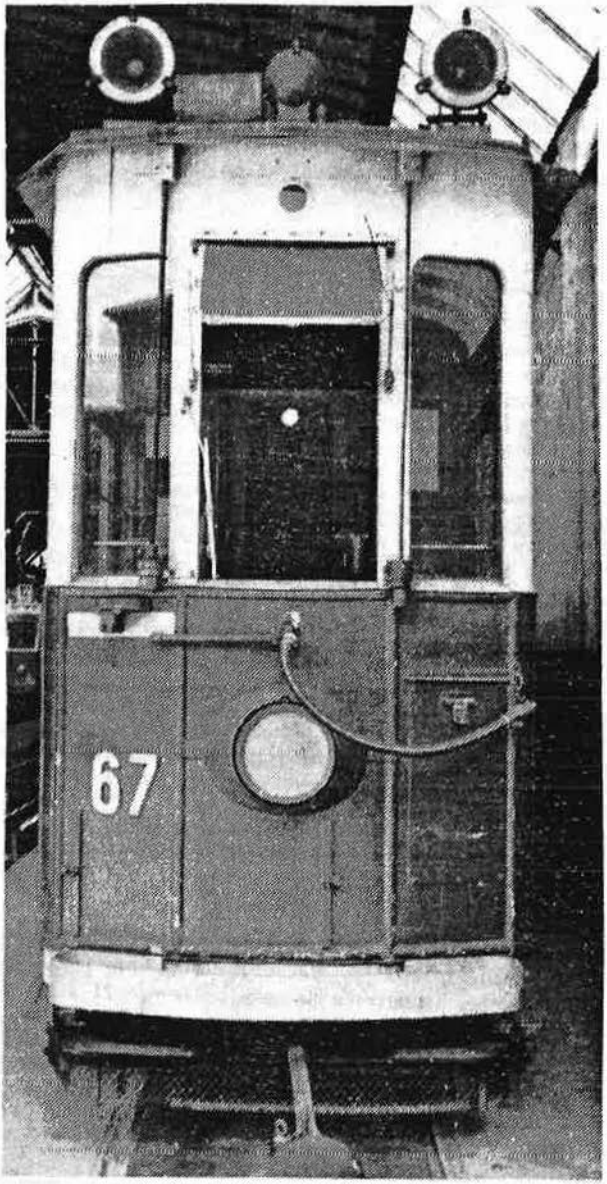
Sur le plan historique, notons que la section Carouge - Bachet, partie intégrante de la ligne ouverte le 1er juin 1889 en traction vapeur par la Société Genevoise de Chemin de fer à Voie Etroite (VE) entre Genève/ Quai de la Poste et Saint-Julien, a été électrifiée le 19 mai 1902, après reprise par la CGTE. Supprimée une première fois le 31 mars 1938 au profit de l'autobus, la ligne est à nouveau exploitée par tramway du 1er février 1944 au 6 octobre 1951 jusqu'à Perly, suite aux restictions de carburant entraînées par la seconde guerre mondiale.

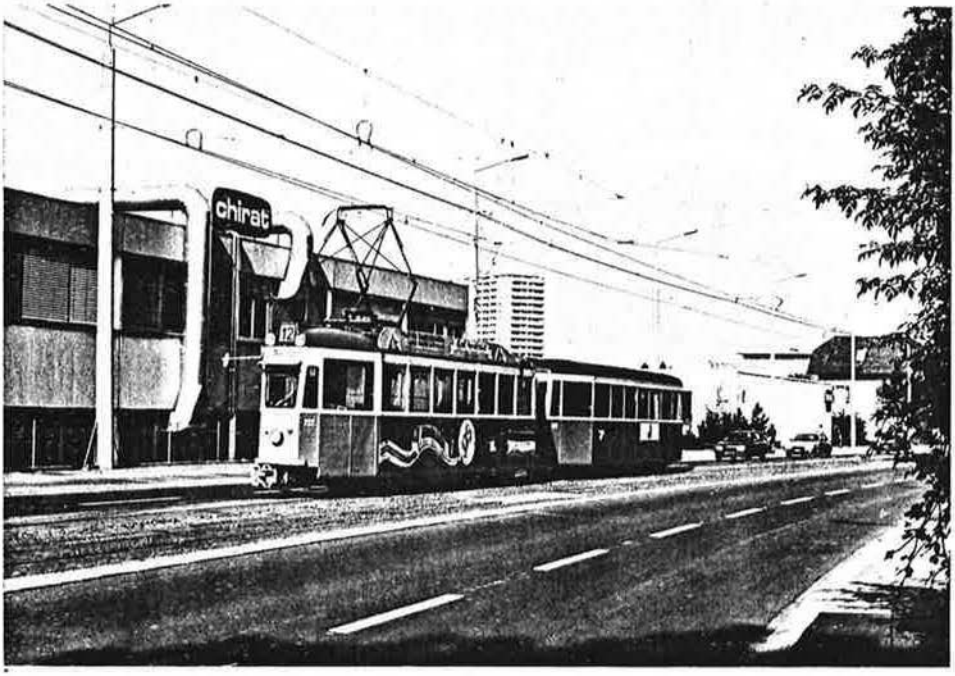
En ce qui concerne les nouveaux tronçons tramways ouverts à Genève, on peut prétendre, si l'on excepte les quelques réalisations de boucles (Carouge, Moillesulaz, Chêne-Bourg, Augustins, Gare des Eaux-Vives) et de lignes de liaison (rue De Saussure, rue Malatrex, avenue du Mail, rue du Stand, avenue Pictet de Rochemont), que celà fait 80 ans que les Genevois n'ont pas eu l'occasion de fêter un tel évènement avec, le 1er janvier 1908, le court prolongement de 300 mètres entre Croix-de-Rozon et Collonges-sous-Salève, et surtout, le 14 septembre 1907, l'ouverture au trafic de la ligne Carouge - Croix-de-Rozon.

Le changement d'horaire annuel du 27 septembre 1987 étant impératif pour la mise en service du nouveau tronçon, les travaux ont été poussés au maximum. Au soir du 15 septembre, la motrice de service Xe 4/4 71 s'aventurait, sans aucun problème, sinon quelques voitures garées sur les voies, jusqu'au Bachet. Le soir suivant, c'est la composition historique préservée par l'AGMT qui retrouvait la direction de Saint-Julien, jusqu'au Bachet tout au moins... Enfin, samedi 26 septembre, le premier convoi en double traction (752 + 753) acheminait dans la matinée les participants à l'inauguration officielle du prolongement.

C'est enfin le dimanche 27 septembre à 0536 heures que la première composition ouvrit le service régulier. Notons qu'un nouveau prolongement d'un kilomètre environ jusqu'aux Palettes est planifié pour 1990...

Eric RAHM


67



Prolongement Carouge - Bachet :

EN HAUT : Be 4/4 727 (avec panneaux 125ème anniversaire) + B 302 sur le nouveau tronçon de la route de Saint-Julien, 28.9.1987.

EN BAS : Be 4/6 752 + Be 4/6 753 assurant le convoi inaugural du Bachet, 26.9.1987. (Photos E. RAHM)

CHEMINS DE FER FEDERAUX - CFF

SBB CFF FFS

Ouverture de la gare de Genève-Aéroport

La nouvelle ligne reliant Cornavin à l'Aéroport, longue de 6 kilomètres, dont 3,5 kilomètres le long de la ligne existante à destination de La Plaine et Bellegarde, a fait l'objet de nombreux articles de presse.

L'inauguration officielle a eu lieu le 25 mai 1987, en présence de Monsieur Léon SCHLUMPF, chef du Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie, alors que la mise en service horaire était fixée au dimanche 31 mai 1987, date du changement d'horaire, Auparavant, le samedi 30 mai 1987, fur organisée une journée "portes ouvertes" pour le public.

Pour la petite histoire, notons que cet évènement fut précédé de quelques circulations précurseurs. Le 23 juillet 1986, un train de travaux tractant une voiture voyageurs amenait les premiers passagers (des journalistes) jusqu'à l'entrée de la future nouvelle gare. Fin janvier 1987, une composition avec Re 4/4 IV et voitures VU IV était poussée par une locomotive diesel pour des prises de vues. Le premier train circulant avec des voyageurs se rendant au Salon de l'Automobile, se tenant dans le Palexpo voisin de la nouvelle gare, a desservi la nouvelle gare le samedi 8 mars 1987. A cette occasion, deux Bm 4/4 (une en tête, une en queue) tractaient une composition de 10 voitures A et d'un fourgon. Enfin, le samedi 21 mars 1987, la section de Versoix du parti radical organisait un train Versoix - Genève Aéroport, emprunté par l'200 passagers ! Le 21 mai 1987, la "Flèche rouge" RAe 2/4 1001 était également de passage pour des prises de vues pour la télévision.

A l'occasion de l'inauguration, le convoi qui s'arrêta devant le ruban rouge et blanc placé à l'entrée de la nouvelle gare était composé d'une Re 4/4 IV en livrée "Rail 2000" et de quatre voiture VU IV de 1ère classe. Deux trains furent ensuite formés pour emmener les nombreux invités à travers la Romandie, tout en leur permettant de se restaurer. Chaque composition était formée d'une Re 4/4 IV en livrée "Rail 2000", de deux groupes de deux voitures-restaurants, et de trois voitures unifiées de type B (WC !). Le train "bleu" circula via Bussigny en direction de Neuchâtel et Délémont, puis Bienne et Bern. Le train "blanc" se rendit à Lausanne et Sion, puis Fribourg, via le Vevey-Chexbres, et Bern. Dans la capitale fédérale, les deux trains furent réunis pour rejoindre Lausanne et Genève.

Samedi 30 mai 1987, la population et les usagers étaient conviés à une monstre fête, avec billets à prix très réduits au départ des gares romandes, et gratuité toute la journée entre Genève et Genève-Aéroport. Diverses compositions circulaient sans interruption de 0800 à 2400 heures : composition-navette RVT/CFF, composition réversible avec voitures unifiées de type III, composition double

NPZ "Colibri" avec renfort de deux voitures unifiées intermédiaires, et même une composition en provenance de Brig et Lausanne qui, en raison de l'affluence, fut prolongée jusqu'à Genève-Aéroport (en fait le premier train régulier à atteindre le nouveau terminus du réseau CFF...). Près de 100'000 personnes ont honorés de leur présence les CFF ce jour-là ! Même les TPG, qui inauguraient à cette occasion leur nouvelle ligne 18 reliant la Cité du Lignon à l'Aéroport, offraient la gratuité sur les véhicules assurant cette liaison.

Dés dimanche 31 mai 1987, le trafic normal débutait. Depuis lors, 104 trains quotidiens sont offerts aux besoins des usagers entre 0530 et 0030 heures.

Un ouvrage marquant :

Six ans de travaux, 600'000 m3 de terre déplacée, 150'000 m3 de béton coulé, 15'000 tonnes de fer et 85 kilomètres de fils pour l'alimentation électrique : le plus grand chantier de Suisse romande est terminé ! Résultat : une ligne nouvelle à double voie, longue de 2,5 kilomètres, bifurquant dans la région de Châtelaine de l'itinéraire Genève - La Plaine - Lyon, et aboutissant à une nouvelle gare de 1 kilomètre de longueur et large de 40 mètres, située sous l'aéroport de Genève, à proximité des pistes d'envol !

Réalisée sur quatre niveaux et reliée directement à l'aérogare (200 mètres à pied entre le train et l'avion), cette installation offre toutes les commodités d'un centre d'échange moderne : bureaux d'information et de change, service à la clientèle (billets et bagages), buffet, galerie marchande avec boutiques et restaurants, ascenseurs et escaliers roulants, vastes parkings à disposition (avec tarif réduit pour les usagers du train), et accès direct aux transports publics urbains (lignes 10 et 18).

Avantage supplémentaire : la gare de Genève-Aéroport se situe à proximité du Palais des Expositions (5 minutes à pied !).

279 millions de francs, répartis entre la Confédération (41 %), l'Etat de Genève (6 %) et les CFF (53 %) ont permis de réaliser un rêve vieux de presque 50 ans.

Une liaison des plus performantes :

104 fois par jour, entre 0518 et 0020 heures, des trains conduisent jusqu'à l'avion les voyageurs en provenance des différentes régions de la Suisse. Et 104 fois également, des convois irriguent l'ensemble du pays au départ de l'aéroport de Genève !

Depuis le 31 mai 1987, selon un scénario qui se répète toutes les 60 minutes, six trains arrivent chaque heure à la nouvelle gare souterraine de Genève-Aéroport, et six convois la quittent pour mener les voyageurs rapidement et en toute sécurité à Lausanne, Fribourg, Bern, Zurich, Saint Gall, Neuchâtel, Bienne, Délémont, Basel, Sion

Plan de situation de la bifurcation et emplacement des ouvrages d'art :

1. *Passage sur l'autoroute*
2. *Tranchée de Val Ombré*
3. *Passage sous la route de Meyrin*
4. *Tranchée de Prè-Bois*
5. *Galerie ICC*
6. *Tranchée Casaï*

Médaille officielle des CFF
Offizielle Medaille der SBB

« Genève-Aéroport: le train »

SBB CFF FFS

GENÈVE → GENÈVE-AÉROPORT →

Valable du 31 mai 1987 au 28 mai 1988

CFF | Durée du parcours 6 minutes | CFF

Genève départ	voie	Genève départ	voie	Genève départ	voie	Genève départ	voie
5.18	3	10.06	3	14.25	3	18.53	3
5.45	3	10.13	2	14.35	2	19.01	2
6.01	2	10.25	2	14.53	3	19.06	3
6.18	2	10.35	2	15.01	2	19.13	2
6.23	3	10.53	3	15.06	3	19.25	3
6.30	2	11.01	2	15.13	2	19.38	2
6.35	3	11.06	3	15.25	3	19.53	3
6.43	2	11.13	2	15.35	2	20.01	2
7.01	2	11.25	3	15.53	3	20.06	3
7.13	2	11.35	2	16.01	2	20.13	2
7.25	3	11.53	3	16.06	3	20.25	3
7.36	4	12.01	2	16.13	2	20.35	2
7.49	2	12.06	3	16.25	3	20.53	2
8.01	2	12.13	2	16.35	2	21.01	2
8.06	3	12.25	3	16.53	3	21.06	3
8.13	2	12.35	2	17.01	2	21.13	2
8.25	3	12.53	3	17.06	3	21.25	3
8.35	2	13.01	2	17.13	2	21.29	2
8.53	3	13.06	3	17.25	3	21.35	3
9.01	2	13.13	2	17.35	2	21.53	2
9.06	3	13.25	2	17.53	3	22.01	2
9.13	2	13.35	2	18.01	2	22.13	2
9.25	3	13.53	3	18.06	3	22.38	3
9.35	2	14.01	2	18.15	2	23.01	2
9.53	3	14.06	3	18.25	2	23.13	2
10.01	2	14.13	2	18.35	3	23.18	3

→ GENÈVE-AÉROPORT → GENÈVE

Valable du 31 mai 1987 au 28 mai 1988

CFF | Durée du parcours 6 minutes | CFF

Aéroport départ	voie	Aéroport départ	voie	Aéroport départ	voie	Aéroport départ	voie
5.30	1	10.41	3	14.53	4	19.19	3
5.59	1	10.48	1	15.01	2	19.32	2
6.19	3	10.53	4	15.19	3	19.41	3
6.36	4	11.01	2	15.32	2	19.44	4
6.41	3	11.19	3	15.41	3	19.48	1
6.48	1	11.32	2	15.48	1	20.01	2
6.53	4	11.41	3	15.53	4	20.19	3
7.19	3	11.48	1	16.01	2	20.24	1
7.41	2	11.53	4	16.19	3	20.32	2
7.48	1	12.01	2	16.32	2	20.41	3
7.53	4	12.19	3	16.41	3	20.53	4
8.08	2	12.32	2	16.48	1	21.01	2
8.19	3	12.41	3	16.53	4	21.19	3
8.32	2	12.48	1	17.01	2	21.23	4
8.41	3	12.53	4	17.15	3	21.32	1
8.48	1	13.01	2	17.32	2	21.36	2
8.53	4	13.19	3	17.41	3	21.41	3
9.01	2	13.32	2	17.48	1	21.53	4
9.19	3	13.41	3	17.53	4	22.01	2
9.32	2	13.48	1	18.01	2	22.19	3
9.41	3	13.53	4	18.19	3	22.36	4
9.48	1	14.01	2	18.32	2	22.53	2
9.53	4	14.19	3	18.41	3	23.01	3
10.01	2	14.32	2	18.48	1	23.19	4
10.19	3	14.41	3	18.53	4	23.36	3
10.32	2	14.48	1	19.01	2	0.20	2

Solothurn, Aarau, Luzern et Romanshorn peuvent être atteints sans changement de voiture toutes les deux heures, et certains trains conduisent même au centre de Milan !

A la nouvelle gare de Genève-Aéroport, les trains arrivent en souterrain (deux quais encadrés de quatre voies, et reliés au hall central par des escaliers roulants), et des cheminements conduisent directement des quais à l'aérogare. De nombreux parkings à courte et longue durée font de la gare un centre d'échange idéal entre les divers moyens de transport. En outre, les trolleybus et les autobus urbains s'arrêtent directement devant les portes du bâtiment aux lignes futuristes. Finis les tracas des transferts entre l'aéroport et la gare : dorénavant, 200 mètres séparent le train de la piste d'envol !

Commodité aussi pour ceux qui se rendent en ville de Genève : six fois chaque heure, l'agglomération est atteignable par le rail, en six minutes de parcours. Cette rapidité, et la garantie de ne pas être englué dans les embouteillages à toutefois son prix ! En effet, la tarification CFF porte sur 14 kilomètres, ce qui met le billet simple course en 2ème classe à Fr 3.40. Comparé au billet TPG à Fr 1.50 valable une heure, et non pas seulement entre l'Aéroport et la gare de Cornavin, celà peut paraître excessif... Toutefois, la comparaison avec la liaison directe par bus PTT (supprimée avec la mise en service de la liaison ferrovaire) dont le billet coûtait Fr 5.-- est favorable aux CFF. Il est évident que cette comparaison est plus favorable pour le client régulier qui fait usage d'abonnement de parcours.

E. RAHM / Documents CFF

Les riverains de la ligne de l'Aéroport mécontents du bruit...

Dès la mise en service de la nouvelle liaison entre Genève et Genève-Aéroport, de nombreux riverains de la voie dans les quartiers de Saint-Jean et de Châtelaine se sont plains du bruit des convois circulant dans la tranchée autrefois empruntée par les trains SNCF.

En effet, suite aux travaux d'adaptation aux normes CFF sur l'ancien traçé, facilités par la mise en service du "saut de mouton" souterrain pour les convois SNCF et CFF circulant sous caténaire l'500 V, plus aucun train circulait depuis de nombreux mois dans la tranchée de la ligne de Lyon.

Bien sûr que le réveil fut brutal pour les riverains le 31 mai 1987, lorsque 208 trains quoditiens se manifestèrent de 0518 à 026 heures. Il faut reconnaître que tous les matériels en service ne sont pas silencieux, et que les vitesses permisent par la ligne amplifient les nuisances sonores, répercutées par les parois de béton et de pierre. Encore que l'on puisse s'étonner que les riverains de routes

à grand trafic ne s'insurgent pas contre les nuisances autrement permanentes des véhicules routiers...

Après de nombreux articles dans la presse, les CFF et les autorités genevoises se sont penchés sur le problème au cours d'une séance de travail en juillet 1987. Cette réunion a permis de faire le point sur les mesures d'intensité de bruit effectuées pour déterminer les taux d'émission et d'examiner quelles mesures de protection pourraient être prises afin de diminuer les nuisances précitées.

Dans un premier temps, les CFF ont pris la décision de réduire à titre expérimental la vitesse des trains en ville de Genève, à partir du vendredi 31 juillet 1987. Il sera alors procédé à une nouvelle série de mesures d'intensité de bruit, afin de contrôler les résultats de cette opération.

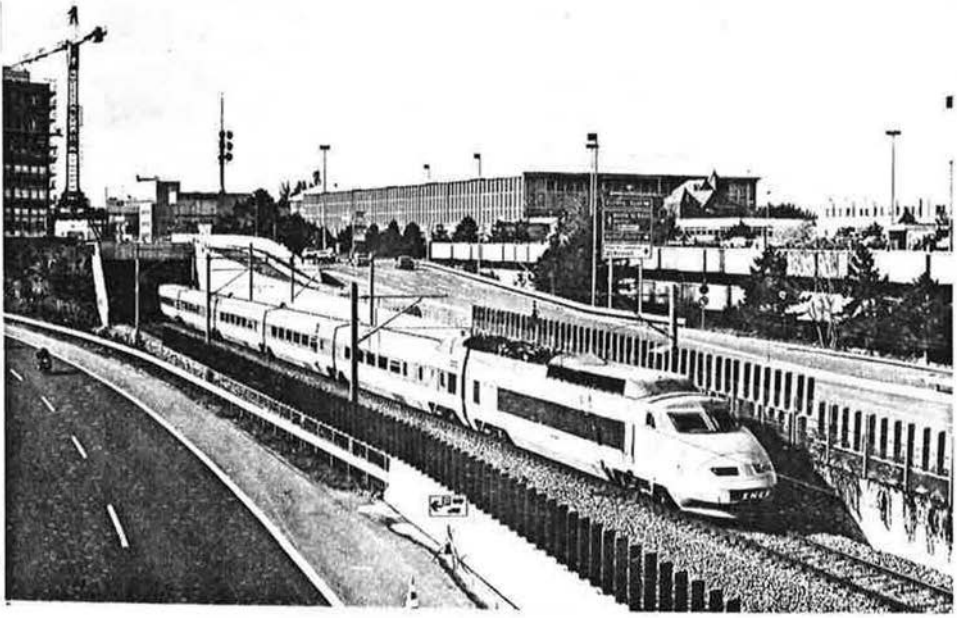
Indépendamment de cette première mesure, les CFF sont disposés à étudier la mise en place d'un mur antibruit sur le secteur des voies CFF entre la rue de la Servette et la rue de l'Encyclopédie, dont la construction pourrait débuter avant la fin de l'année. Quant au secteur des voies situé entre le pont des Délices et le pont de l'avenue d'Aïre, les CFF sont d'ores et déjà d'accord de surélever le mur de soutènement existant jusqu'au niveau de la dalle de couverture des voies prévue dans le projet de la Ville de Genève. Cette surélévation du mur de soutènement, dans l'attente de la mise en place de la couverture des voies, devrait apporter une diminution notable des nuisances pour les immeubles de ce secteur.

Enfin la Ville de Genève poursuit son projet de mise au point de la couverture des voies CFF entre le pont des Délices et le pont de l'avenue d'Aïre avec pour objectif de présenter une demande de crédit au Conseil municipal pour la fin de l'année. Le Département des travaux publics examinera avec le Conseil d'Etat dans quelle mesure l'Etat de Genève pourrait participer au coût de réalisation de l'ouvrage.

Encore une nouvelle station CFF à Genève : Zimeysa

Suivant de près l'inauguration de la nouvelle gare de Genève-Aéroport, les CFF ont également ouvert au trafic le lundi 1er juin 1987 la nouvelle station "Zimeysa". Situé entre les stations de Vieux-Bureau et Bourdigny, sur la ligne Genève - La Plaine, ce nouveau point d'arrêt n'est desservi que par 50 % des courses (7 fois par jour, le matin, à midi et le soir) du lundi au samedi.

Cette station rend service à tous les employés de cette importante zone industrielle de la rive droite, et complète la nouvelle desserte TPG offerte par la ligne 19.

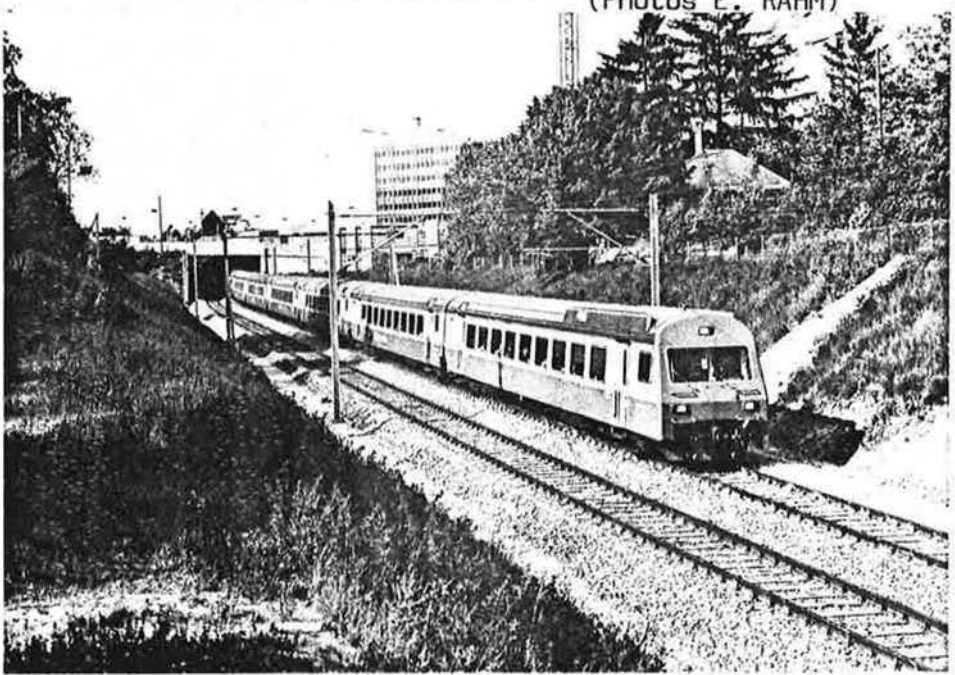


Nouvelle ligne CFF de Genève-Aéroport :

EN HAUT : Arrivée exceptionnelle d'un TGV en provenance de Paris en gare de Genève-Aéroport le 22.10. 1987, à l'occasion de TELECOM 87.

EN BAS : Convoi réversible VU III dans la tranchée de Pré-Bois, le 30.5.1987.

(Photos E. RAHM)



La "navette" de La Plaine dans le butoir...

Mercredi 18 février 1987, le train régional 4015 en provenance de La Plaine, et arrivant en gare de Genève à 1050 heures, s'est écrasé à faible vitesse (20 km/h environ) contre le butoir en béton de la voie 5. Les passagers qui s'apprêtaient à descendre du convoi, formé d'une automotrice BDe 4/4 II et d'une voiture de commande Bt, ont été quelque peu bousculés. Bilan : 16 blessés !

Apparemment, les freins n'ont pas fonctionnés, ou n'ont pas été manoeuvrés à temps. Notons que le temps était à la neige. L'avant de la voiture de commande a été sérieusement enfoncé, alors que le butoir, lui, a résisté !

Notons que dans le courant de l'été, les CFF ont équipé cette voie en tiroir d'un dispositif amortissant l'arrivée d'un éventuel convoi en détresse, ce qui a raccourci de quelques mètres la longueur utile de la voie 5...

Raccordement La Praille - Eaux Vives : Intervention des autorités genevoises auprès du Conseil fédéral

Suite à l'intervention de quelques députés au Grand Conseil genevois, le Conseil d'Etat a adressé le 30 avril 1986 un message au Conseil fédéral lui rappelant la convention du 7 mai 1912 portant sur la construction du raccordement ferroviaire susmentionné.

Aux termes de la convention du 25 avril 1950, il avait été convenu que les CFF devraient passer à l'exécution des travaux dans un délai de trois ans après que l'Etat de Genève en aura fait la demande, mais pas avant le 1er janvier 1960. Toutefois, priorité a été accordée au raccordement Cornavin - Aéroport qui a été mis en service à fin mai 1987. Le moment est venu de penser à nouveau à la liaison La Praille - Eaux Vives.

La décision de relancer ce projet s'appuye sur deux prises de position parlementaires récentes : un premier rapport concernant l'avenir des trains régionaux sur le territoire genevois, puis le rapport sur la deuxième phase du plan directeur des transports.

Cette liaison, si elle présente un intérêt indéniable sur le plan local et régional, n'en est pas moins justifiée sur le plan national et international. Le trafic TGV, et l'arrivée de nombreux avions gros-porteurs dont les voyageurs se dirigent ensuite vers les stations d'hiver de la Savoie et de la Haute-Savoie permettent d'envisager une desserte ferroviaire offrant un débit adapté à la demande.

Le Conseil d'Etat termine en proposant un nouvel échange de vue avec les représentants du Conseil fédéral, et l'établissement d'un calendrier.

Un réseau RER pour Genève ?

Un projet ambitieux, destiné à améliorer les liaisons ferroviaires avec la France et le Pays de Vaud a été présenté en mai 1986 par le Conseil d'Etat.

La plupart des voies existent déjà ! Pour qu'elles puissent servir à un réseau régional, il suffirait de multiplier les cadences, de créer des arrêts dans l'agglomération, de construire des parkings d'échange, d'améliorer les correspondances avec le réseau TPG, de réactiver la ligne Cornavin - La Praille réservée actuellement au seul trafic marchandises. Il faudrait aussi, pour compléter la ceinture ferroviaire, raccorder enfin La Praille aux Eaux-Vives par une ligne en tunnel.

Quels sont les tronçons concernés ?

Nyon - Genève (Cornavin)

Chaque jour, quelques 15'000 personnes viennent du canton de Vaud pour travailler à Genève. Pour que le train absorbe une plus grande part de ces pendulaires, il convient que les CFF offrent au moins un train toutes les demi-heures depuis Nyon.

Or, pour ce faire, il serait indispensable de construire une troisième voie, la double-voie actuelle approchant de la saturation, et supportant mal des convois régionaux s'arrêtant à des intervalles rapprochés. Une autre amélioration consisterait en la réalisation d'une boucle Cornavin - Aéroport - Les Tuileries, fluidifiant le trafic à Cornavin.

Une telle réalisation ne se fera bien sûr pas du jour au lendemain, d'autant plus que les CFF n'ont pas un intérêt évident à développer ce trafic local peu rémunérateur !

Sécheron - Bachet

La nouvelle station de Sécheron, desservie par les courses en provenance de Nyon, serait également tête de ligne en direction de La Praille et du Bachet, par l'actuelle voie servant au trafic marchandises. Une série d'arrêts serait prévue à Saint Jean, Claire Vue, La Praille, pour aboutir au Bachet, en correspondance directe avec le tram 12 et la rive gauche.

Cette réalisation pourrait voir le jour relativement rapidement.

La Praille - Eaux-Vives

Pour achever la ceinture ferroviaire de Genève, il faudrait se décider à raccorder La Praille aux Eaux-Vives, un projet dont on parle depuis 1912 ! Entre-temps, il y a eu deux guerres, puis cette dernière décennie le raccordement de l'Aéroport. Le Conseil d'Etat

s'est cependant décidé à réactiver ce projet en intervenant auprès des autorités fédérales, et en argumentant qu'à côté de son utilité pour le trafic régional, le raccordement permettrait de développer le trafic international vers les stations de sport de la Savoie et de la Haute-Savoie.

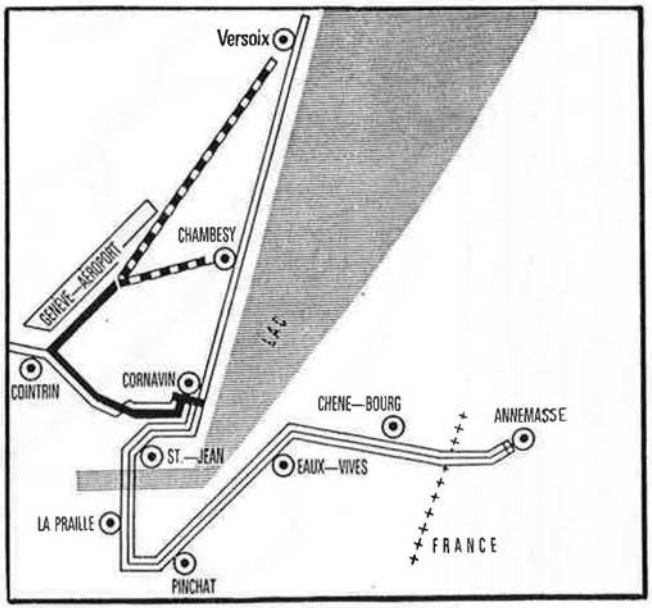
Les CFF ont devisé le coût de ce raccordement de 4,3 kilomètres entre 400 et 470 millions de francs pour l'infrastructure. Pour pouvoir réaliser ce projet, il faudrait que la Confédération soit plus généreuse que pour le S-Bahn zurichois (4/5 à la charge du canton), et reconnaisse le caractère supra-régional de cette liaison...

Genève (Cornavin) - La Plaine

Cette desserte, comptant actuellement 14 liaisons journalières, pourrait être exploitée à la demi-heure jusqu'à Satigny.

Une nouvelle halte est entrée en service à la Zimeysa début juin 1987, en correspondance avec la ligne 19 des TPG assurant la desserte fine de cette zone industrielle.

Les CFF devront encore trouver le matériel roulant adéquat, les compositions actuelles, âgées de 30 ans, n'offrent en effet plus une fiabilité d'exploitation suffisante. Après avoir parlé de l'acquisition de rames françaises de type Z 2, puis de rames "NPZ - Colobri" multi-courant, il semble aux dernières nouvelles que l'on s'achemine vers des voitures à deux niveaux (type S-Bahn zurichois) tractées entre Nyon et La Plaine par des locomotives multi-courant !



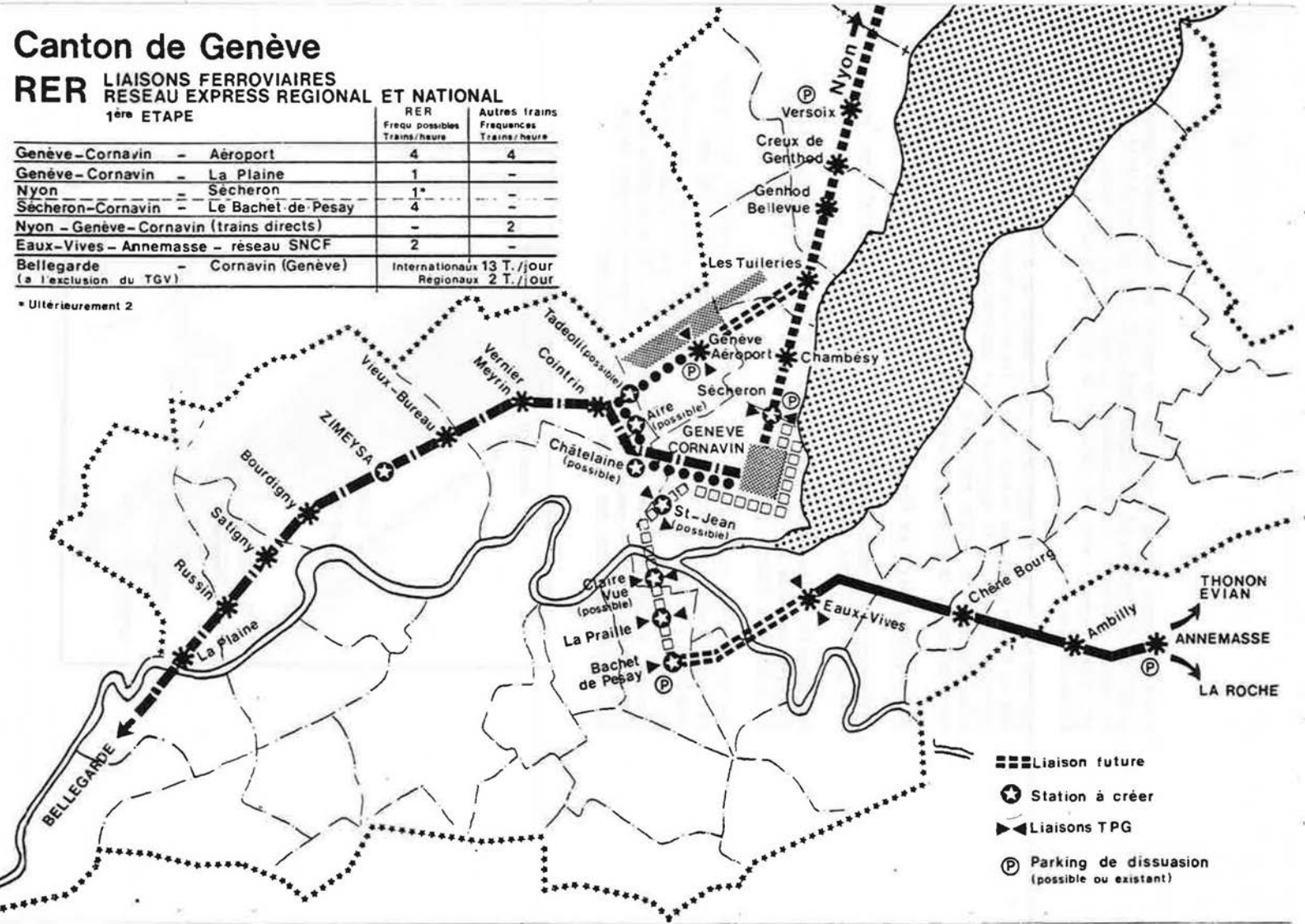
Canton de Genève

RER LIAISONS FERROVIAIRES RESEAU EXPRESS REGIONAL ET NATIONAL

1ère ETAPE

		RER Frequ possibles Trains/heure	Autres trains Fréquences Trains/heure
Genève-Cornavin –	Aéroport	4	4
Genève-Cornavin –	La Plaine	1	–
Nyon –	Sécheron	1*	–
Sécheron-Cornavin –	Le Bachet-de-Pesay	4	–
Nyon – Genève-Cornavin (trains directs)		–	2
Eaux-Vives – Annemasse – réseau SNCF		2	–
Bellegarde – (à l'exclusion du TGV)	Cornavin (Genève)	Internationaux 13 T./jour Régionaux 2 T./jour	

* Ultérieurement 2



CHEMIN DE FER DE L'ETAT DE GENEVE /
SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS - SNCF

Genève (Eaux-Vives) - Annemasse : Electrification achevée !

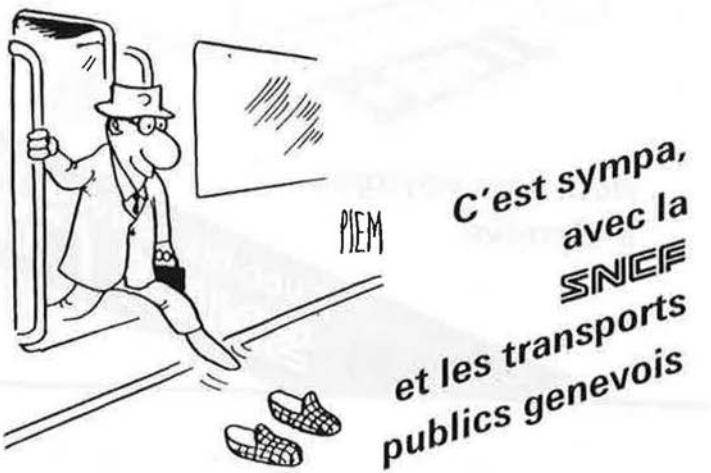
Mercredi 24 septembre 1986, les autorités genevoises et savoyardes fêtaient la mise sous tension de la ligne Annemasse - Genève (Eaux-Vives).

Deux automotrices de type Z 2 permettaient aux invités d'apprécier les avantages d'une liaison rapide, car à l'écart des embouteillages routiers quotidiens, confortable, une place **assise** étant assurée, et avantageuse, avec l'introduction du nouvel abonnement combiné SNCF/TPG dénommé "Tramirail".

Les deux tiers des travaux d'électrification (environ 3 millions de francs suisses) ont été pris en charge par l'Etat de Genève, le solde l'étant par la SNCF.

Dix huit allers et retours quotidiens sont proposés en semaine entre Annemasse et Genève (Eaux-Vives). Quelques courses continuent sans transbordement vers Evian, La Roche sur Foron et Annecy.

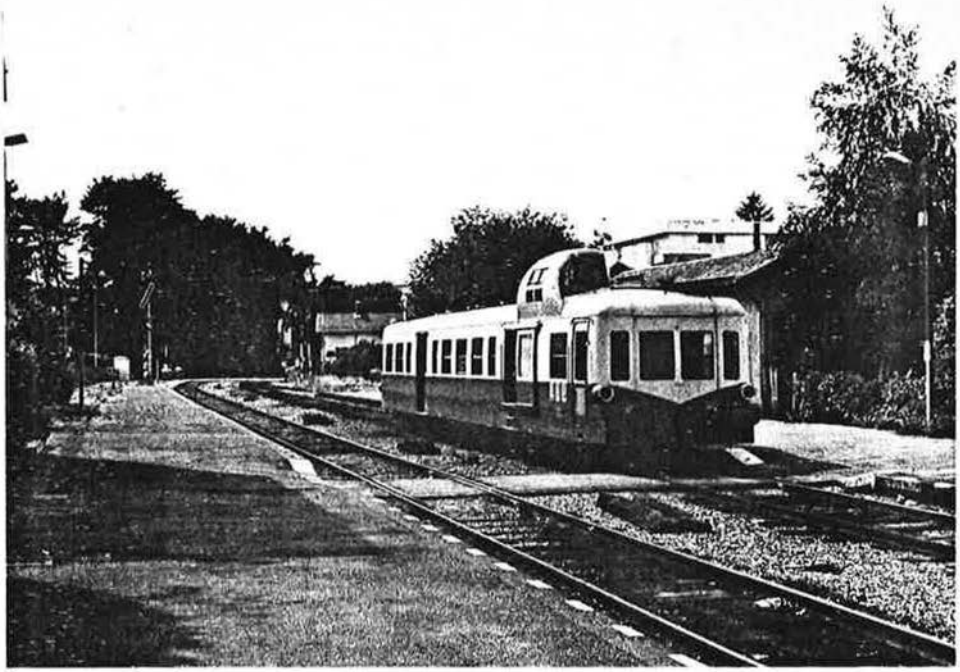
Les TPG, pour leur part, offrent le matin une correspondance directe devant la gare des Eaux-Vives à destination du centre-ville, avec la ligne de tramway 21 !



"Soir et matin, le train c'est plus malin."

pour vos voyages à Genève

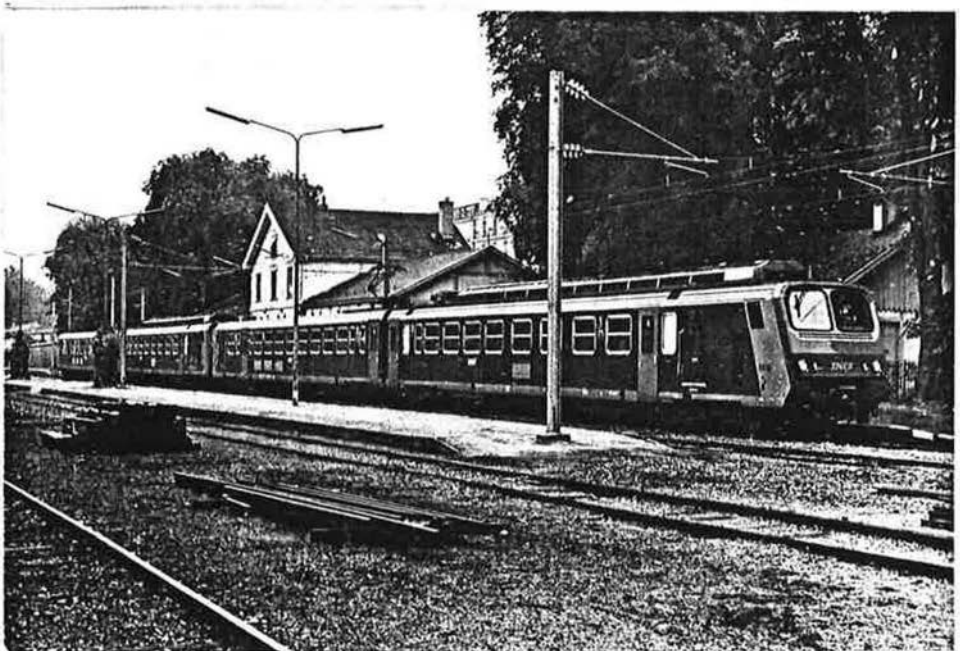
Avec les nouveautés SNCF | G



Electrification de la ligne Eaux Vives - Annemasse

EN HAUT : Souvenir de la traction diesel avec un des célèbres "Picasso" en gare de Chêne-Bourg le 23.5.1981. (Photo E. RAHM)

EN BAS : Train d'inauguration du 24.9.1986 en gare de Genève-Eaux Vives. (Photo R. KALLMANN)



Motrice Ce 4/4 701 de la CGTE à la place Cornavin
au début des années 50.

Dessin de Michel DUCRET