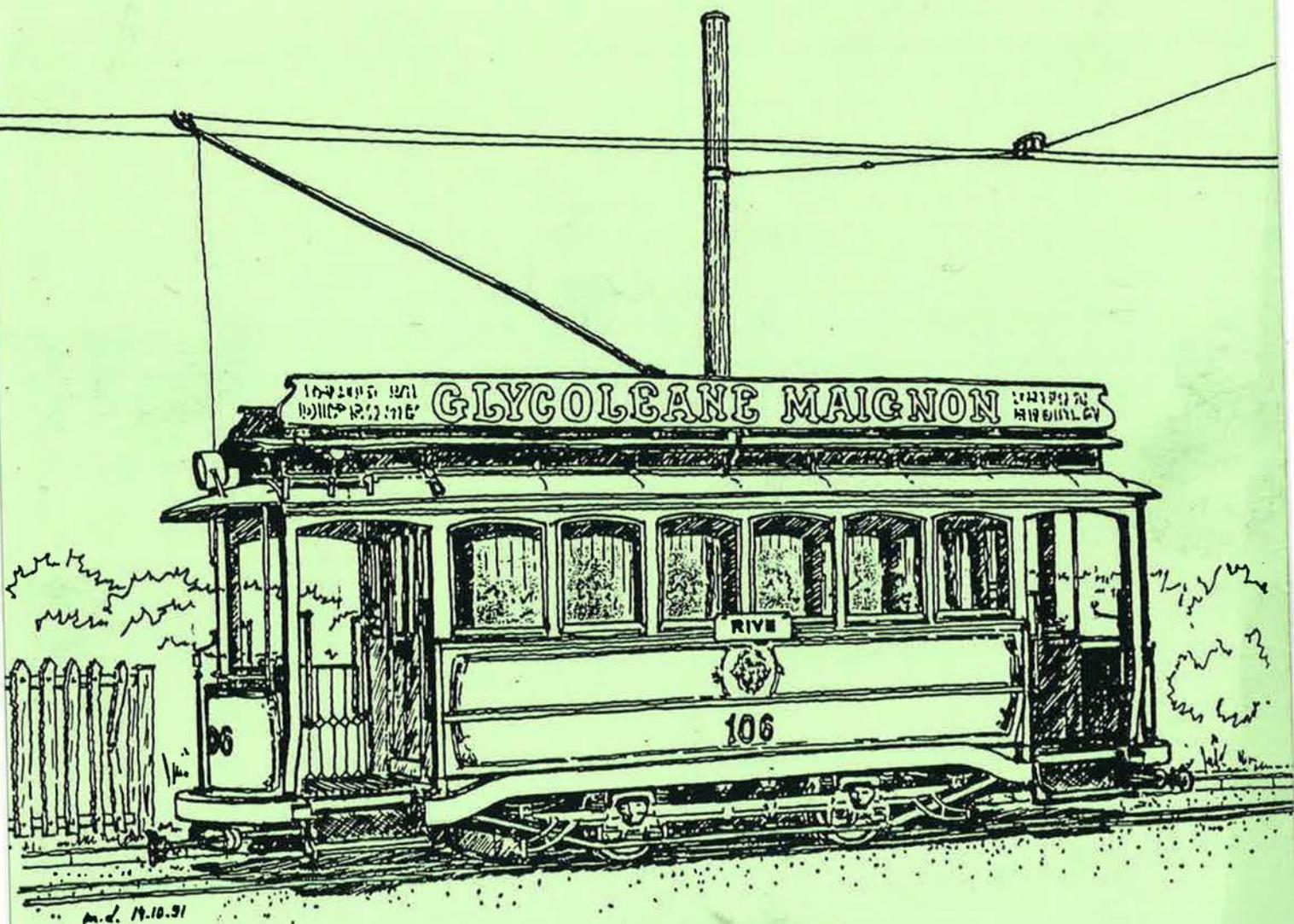


LA PLATEFORME



**PERIODIQUE
DE L'AGANT**

No 39

LA PLATE-FORME

I/91

No 39

BULLETIN PERIODIQUE DE L'ASSOCIATION GENEVOISE
DU MUSÉE DES TRAMWAYS - AGMT

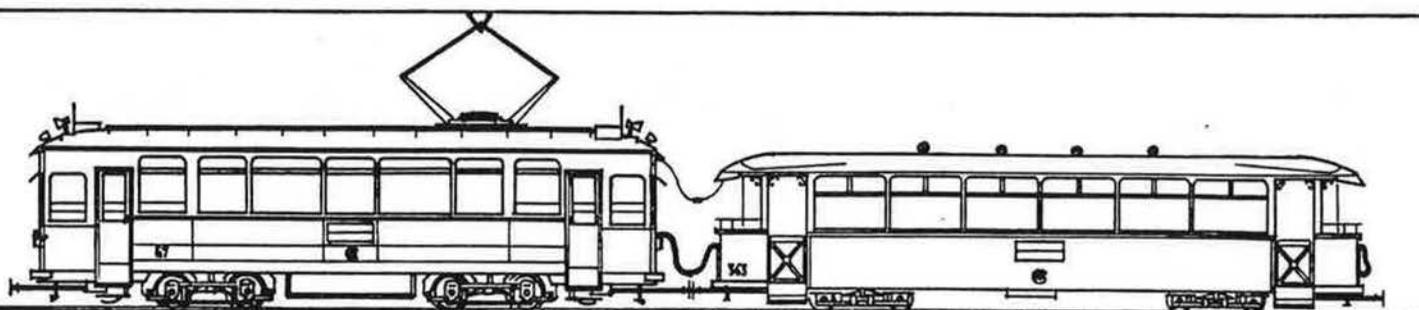
Au sommaire de ce numéro

- Le billet du Président - Déroutillage	3
- Procès-verbal de l'AG du 13 mars 1991	7
- Sortie du Jeûne Genevois 1991 à Freiburg im Breisgau	17
- Les transports en commun de Freiburg im Breisgau	23
- 1931 - 1962 le "carrousel" de Cornavin	29
- Informations concernant le convoi normalisé de l'AGMT 729+308	37
- Nouvelles d'ici et d'ailleurs	43
- Chronique historique	57

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.

Ont collaboré à ce numéro (rédaction, impression, assemblage, expédition): B. Calame, M. Ducret, A. Knoerr, L. Lauri, P. + M. Lohner, E. Rahm, Ch. Stoutz, J-Ch. Bovard.

Prix de vente au numéro : Fr 4.50 (+ frais de port)
inclus dans la cotisation



LE BILLET DU PRESIDENT

DÉROUILLAGE ou DÉROUILLEMENT n. m.

1. (1636) Action de dérouiller
2. Fig., fam. Action de se dégourdir physiquement ou intellectuellement.
3. Fam. Volée de coups. → Dérouillée.

Ainsi parla le Grand Robert, tout au moins sa version électronique. Evidemment, il n'avait jamais entendu parler des activités de l'AGMT, dont le dérouillage (mais pas le dérouillement) en est une, assez importante et, en général, inconnue du public.

Mais, au juste, qu'est-ce que le dérouillage? Certainement pas une "volée de coups", donnée ou reçue, les activités de l'AGMT ne penchant pas du côté du full-contact ou autres boxes, et les ennemis des trams n'étant pas si violents...

On pourrait penser que la première signification est la bonne, en particulier si l'on considère que le verbe 'dérouiller' veut dire aussi, toujours selon le Grand Robert, "débarasser de la rouille" (certaines des autres interprétations entraîneraient tout de suite une classification "X" pour ce Bulletin!).

Toutefois, j'ai un petit penchant pour la deuxième interprétation "Action de se dégourdir physiquement ou intellectuellement". Mais qui se dégourdit? Bien voyons, nos trams!

Bien entendu, il est difficile, pour un tram, de se dégourdir intellectuellement. Mais, si l'on pense à la masse de ferraille, de câbles, de bois et autres qui constitue un tram, tous âges confondus, on ne peut pas confondre un "dérouillage" style AGMT avec la simple action de "débarasser de la rouille"! Cela serait abaisser nos précieux convois au niveau d'un simple châssis, de wagon par exemple, ou d'une poutre métallique, que l'on débarasserait de la rouille pour les repeindre.

Non, un dérouillage AGMT est une chose bien plus complexe et subtile qu'un simple "débarasser de la rouille". Et l'on arrive donc à une première définition "tentative", comme diraient nos amis d'outre-Manche (non, pas d'outre-Sarine): "Action de réveiller doucement un convoi tramviaire, resté inutilisé pendant un certain temps".

C'est un début, mais seulement un début. Essayons d'affiner. Un réveil peut être intellectuel ou physique (voir définition 2). Est-ce qu'on peut parler de réveil seulement physique en parlant d'un vieux tram? Non, toutes les vieilles machines ont une âme (au sens large du terme, et je suis bien conscient que les nouveaux trams n'ont pas d'âme, mais un ordinateur). Que les puristes de tout bord ne me mettent pas au bûcher tout de suite!

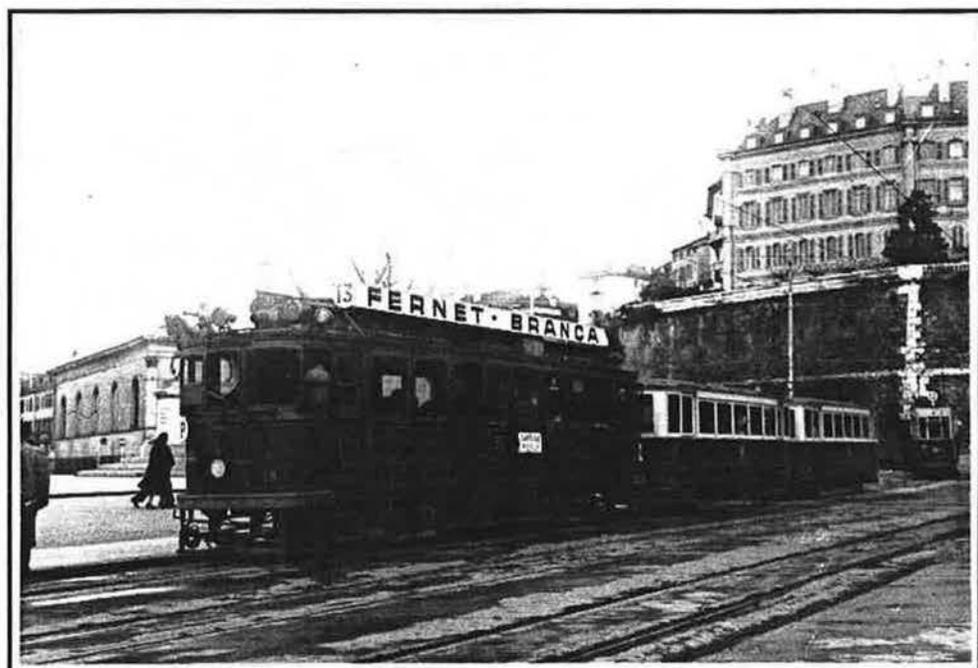
Donc le réveil en question ne peut pas être seulement physique: c'est un réveil aussi intellectuel, à mener délicatement, très délicatement, surtout si le sommeil a été très, très long. Et l'on arrive à la définition suivante, à consigner pour la postérité au Grand Robert:

4. AGMT. Action de réveiller doucement l'intellect et le physique d'un convoi tramviaire, resté inutilisé pendant un certain temps. S'applique surtout aux vieux trams, peut être appliqué à toute vieille pièce de machinerie compliquée.

Ayant écrit mon "billet du Président" en forme de "divertimento", je me suis posé la question: mais qu'est-ce qu'un "Billet du Président"? La définition de certains membres du comité (pensum bi-annuel du Président, qui justifie ainsi son existence) ne me satisfait pas, primo, il est "bi-annuel" seulement en principe, secundo, je trouve d'autres façons de justifier mon existence en tant que Président, par exemple en participant à un dérouillage. Ce "Billet" pourrait être une définition de la 'politique' de l'AGMT, mais cela le rendrait trop officiel et probablement inutile. Pour le moment, je le considère comme un bavardage entre amis, et j'ai parlé de mes lectures, de mes voyages ... Mais peut-être que les lecteurs de la Plateforme lisent aussi le Billet du Président et ont des idées précises sur ce qu'il devrait être. Ecrivez-moi, les suggestions intelligentes seront sanctionnées d'une invitation à un dérouillage, le matin tôt en hiver, si possible.

Gino LAURI

Président AGMT



Il y a 40 ans ... la ligne 13

Place Neuve, 1950

Photo F. Stäuble

Plainpalais, 1950

Photo C. Schnabel



Procès-verbal de l'Assemblée générale du 13 mars 1991

La 19ème Assemblée générale de l'AGMT s'est tenue le mercredi 13 mars 1991 en la salle de réunion du Collège Calvin, sous la conduite de notre Président, Luigi LAURI.

Ouverte à 20h40, elle a débuté par la lecture de la liste des excusés (9 membres), puis par une demande de modification de forme du point 7 de l'ordre du jour (responsable des travaux, au lieu de responsable des véhicules).

En plus des 39 membres ayant répondu à la convocation, le Président a salué la présence de Monsieur Jean-Pierre PIZZERA, accompagné de son épouse, représentant les TPG.

Le procès-verbal de l'Assemblée générale 1990, paru dans "La Plateforme" No 38, n'a pas été demandé en lecture et a été accepté par les membres présents.

Deux scrutateurs ont ensuite été nommés pour garantir le bon déroulement des votations et élections, en les personnes de Philippe ZABEY et de Michel KRIEGER.

Le président Luigi LAURI nous présente alors son rapport présidentiel en traçant les faits marquants de la vie de l'AGMT en 1990, et les divers travaux du Comité.

Il relève, non sans malice, que les séances de Comité ont tendance à s'allonger vu le nombre de problèmes à régler pour la bonne marche de notre Association, et que l'on n'a plus le temps de regarder les derniers documents photographiques de nos experts-maison!

La sélection des demandes de circulation avec nos véhicules est également un problème épineux, car nous tenons à nous dégager des circulations à but publicitaire, ou visant simplement "à faire la fête".

Heureusement, la disponibilité de nos wattmen et la convention avec les TPG nous permettent de rester dans les limites que nous nous imposons. En 1990, notre 67 étant "sur les plots", c'est un convoi "bâtard" formé de la motrice 729 et de la remorque 363 qui a assuré la majeure partie des prestations. Un véhicule attractif pouvait ainsi tout de même être offert aux passagers.

En cours d'assemblée, un remodelage des catégories de membres avec la création d'une catégorie "famille" vous sera proposé, ainsi qu'une réadaptation de nos cotisations. Cela pour garantir l'avenir de notre Association, à un moment où elle a besoin de ressources financières supplémentaires pour la remise en état de ses véhicules.

C'est au tour du trésorier, Marc DIETSCHY, de nous faire part de l'état des finances de l'Association. Est-ce un signe des temps ? Pour une fois, nous devons constater un revirement de situation, puisque nous enregistrons certes un résultat d'exploitation positif, mais juste équilibré! Le bénéfice de l'exercice se monte à Fr 651.60 seulement. Il faut bien sûr noter que de gros travaux de restauration sont en cours sur la motrice 67, ainsi qu'un "lifting" sur le convoi 729 + 308.

Par ailleurs, il faut savoir que les frais administratifs, même s'ils se montent à Fr 2'292.45, ne figurent que bien en dessous des coûts réels, de nombreuses prestations étant fournies gratuitement par des membres du Comité.

Au niveau des recettes, nous trouvons en tête les cotisations (toujours le nerf vital de notre Association), les intérêts sur capitaux, les produits de transport, la publicité, les dons...

Il faut remarquer que le solde élevé du voyage de Stuttgart provient d'une facture de prestations non reçue à ce jour.

Pour cette année, et en vue des frais à engager en 1991, aucune dotation complémentaire n'est faite sur le fonds de restauration.

Prenant ensuite la parole, le secrétaire Eric RAHM rappelle que sa fonction l'a amené à tenir le PV de douze séances de Comité et de l'assemblée générale. Il a traité le courrier régulier et a établi les graphiques de circulation de neuf sorties publiques ou privées (locations) de nos véhicules (28.3. Tournage TV, 3.5. ARFS, avec visite du Bachet, 19.5. Caritas-Jeunesse, 24.5. Amateurs français, 9.6. Association privée, 13.10. Radicaux de Chêne, avec visite du Bachet, 17.11. BC, avec visite du Bachet, 30.11. CFF 1er arrondissement, 13.12 Classe du Cycle, avec visite du Bachet).

Un certain nombre de manifestations ont été organisées, quelques fois avec l'aide de collègues du Comité (7.4. Visite des ateliers TPG au Bachet, 27.4. Soirée diapos, 27.5. Excursion sur le BAM, 13.7. Circulation d'été sur la ligne 12, 6 au 9.9. Voyage à Stuttgart et Ulm, 22.9. Visite du chantier du TSOL, 17.10. Soirée diapos, 4.11. Circulations publiques sur la ligne 12, 5.12. Soirée Furka, 21.12. Circulation de Noël en soirée).

Toutes ces activités et la correspondance relative aux diverses demandes de renseignements remplissent un classeur fédéral.

Au chapitre du contrôle des membres, nous enregistrons une progression de 9 membres (247 au 1.1.1990 et 256 au 1.1.1991), malgré un décès (J.P. THEURILLAT), deux démissions et cinq exclusions pour non-paiement de la cotisation. Nous enregistrons également six abonnements de plus à l'Eisenbahn-Amateur (63 au 1.1.1990 et 69 au 1.1.1991).

Nous ne pouvons qu'encourager nos membres maîtrisant l'allemand, bien que certains textes et légendes des photos soient en français, à profiter du prix d'abonnement préférentiel à l'EA consenti à nos membres.

Daniel **BERSET** nous parle ensuite de sa première année de fonction officielle dans le dicastère du Service des travaux. On enregistre, avec satisfaction, l'activité la plus soutenue depuis 18 ans! Cela représente plus de 100 séances de travail (essentiellement les mercredis soirs et les samedis après-midi) totalisant 1'600 heures de présence active, fournies par 2 à 5 membres, soit l'équivalent de quelque Fr 120.000.-- de salaire... Un grand coup de chapeau à tous ceux qui ont oeuvré dans les recoins du Bachet ou de la Jonction!

L'effort principal a été porté au Bachet sur la 67 : un très gros travail de charpente a été fourni par Max **ULDRY**. On a profité de ces travaux de restauration importants pour renouveler une partie des câblages électriques. Le travail avance lentement, car de nombreuses pièces sont à reconstruire ou à reconstituer (poutres maîtresses, base de plafonniers...).

A côté de ce travail remarquable sur les véhicules, notre atelier du Bachet a été fort bien aménagé et équipé d'établis, de machines à bois, de ponceuses, perceuses, projecteurs... L'achat de bois (hêtre massif) pour la restauration de nos

véhicules est particulièrement onéreux, même si le travail de cette matière ne nous coûte rien.

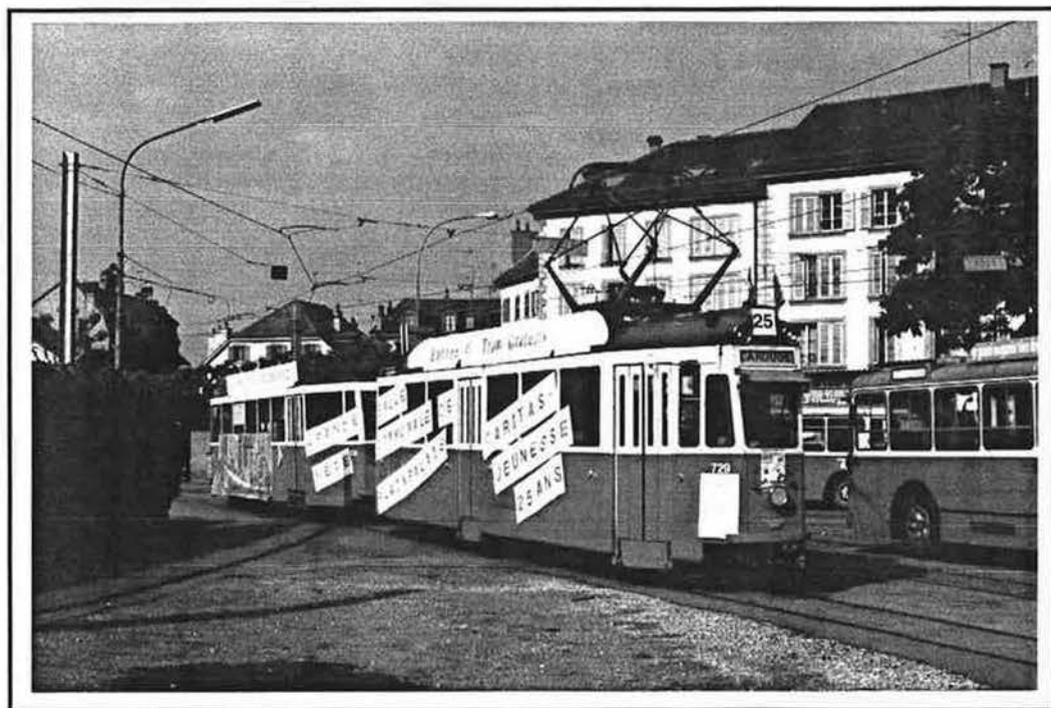
Au niveau du convoi 1000 (729 + 308), une équipe d'actifs a procédé à une mise en peinture verte et crème (ordonnance 1950) au dépôt de la Jonction. La motrice 729 a été terminée en octobre 1990. La remorque 308 est en cours de chantier cet hiver. Il s'agit là bien sûr des tout derniers véhicules remis en peinture à la Jonction! Merci aux TPG qui nous ont offert, durant ces quelques mois, l'hospitalité de l'ancienne halle de peinture, et dont l'équipe de spécialistes a apposé sur nos véhicules sigles CGTE et numéros de série.

Un remerciement tout particulier aux fidèles recrutés hors-Comité, à savoir Jean-Claude **VUICHARD**, Max **ULDRY**, Cédric **NOIR**, Jacques **SONNAY**, Arthur **CHIORINO**, Bernard **JUNOD**, Jean-Christophe **BOVARD**, et à tous les autres qui ont passé quelques heures sur nos chantiers, en fonction de leur temps disponible. N'oublions pas que des véhicules qui roulent, et qui sont en bon état, sont notre meilleure carte de visite!

Quant à la planification pour l'avenir (que les bricoleurs s'encouragent!), il est prévu la fin de la réfection de la plateforme II de la 67, puis la réfection extérieure de la remorque 363, avec remise en livrée d'ordonnance 1950, et révision des bogies.

Bernard **CALAME** passe à un sujet moins spectaculaire, mais qui représente pour notre Association une source de revenus non négligeable et une bonne carte de visite, le Service des ventes. Près de 250 envois ont été préparés au cours de l'année. Un appui est souhaité par son responsable pour l'élaboration d'offres de livres à nos membres. Rappelons que nous pouvons procurer à nos adhérents toutes les publications ferroviaires et tramviaires aux conditions habituelles du marché (nous vous offrons même les frais de port!). La remise de revendeur profite directement à notre fonds de restauration des véhicules!

C'est de la conduite de nos véhicules que nous entretenons ensuite André **KNOERR**. Il relève que l'équipe active des wattmen TPG, membres de notre Association, est un peu trop réduite. Seul Francis **DU PAN** a aidé notre exploitation au cours de l'année. Qu'il en soit vivement remercié! André **KNOERR** remercie également le Bureau du Roulement des TPG pour sa compréhension lors de demandes de mutation de service.

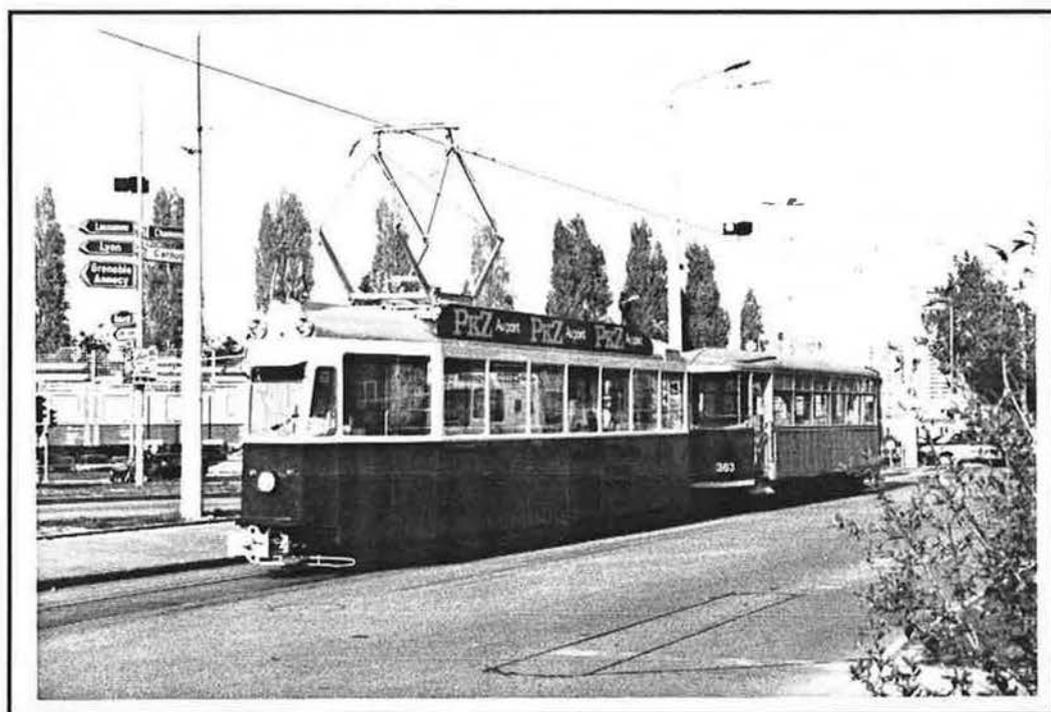


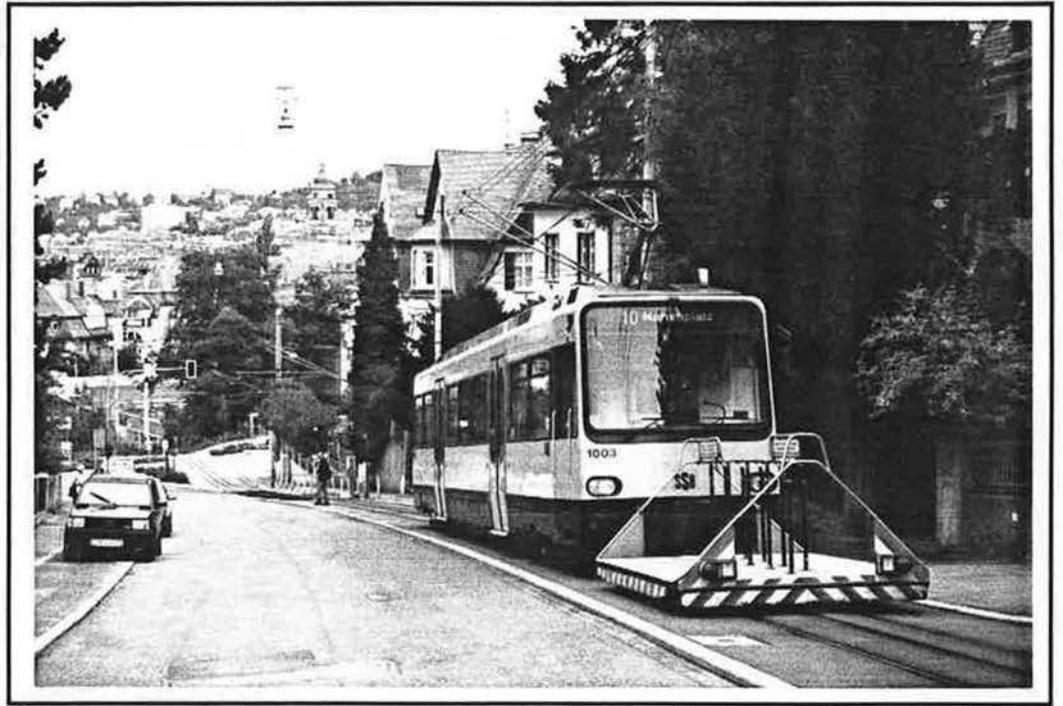
Traction "moderne" à l'AGMT ...

EN HAUT: 729 + 308, encore en livrée orange/crème lors d'une circulation pour Caritas-Jeunesse. Rondeau de Carouge, 19.5.1990

EN BAS: 729 + 363, en livrée vert/crème au Bachet, 13.10.1990.

Photos E. Rahm



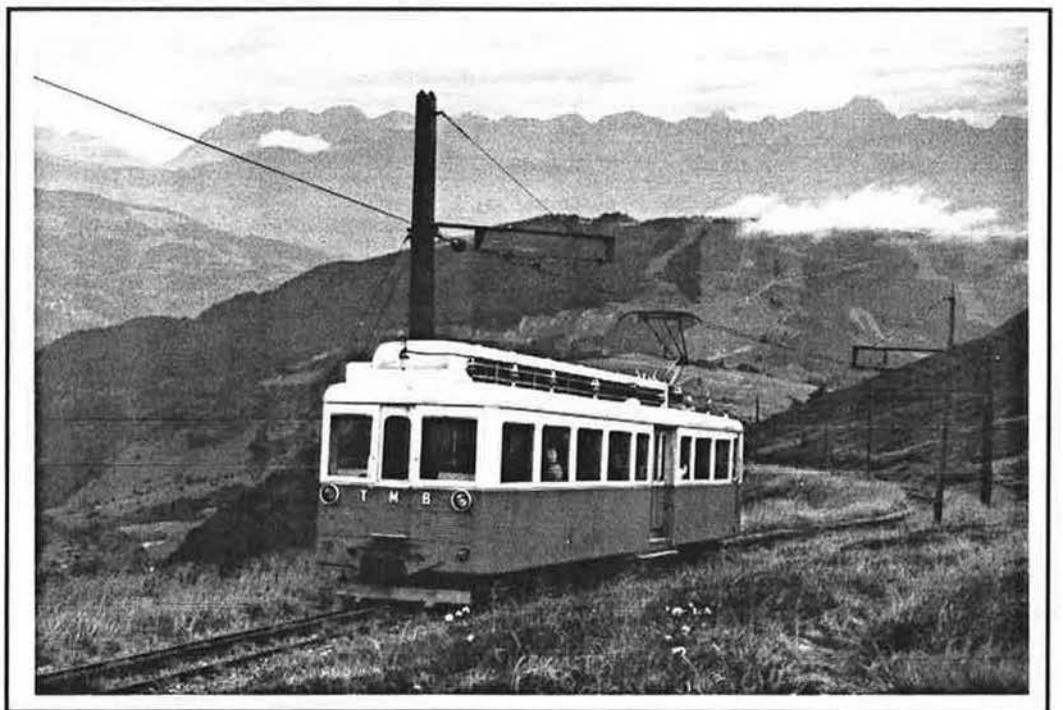


Crémaillères des villes et montagnes

EN HAUT: Le tram à crémaillère de Stuttgart, Ligne n° 10, Liststrasse, 7.9.1990.

EN BAS: Le "Tramway du Mont-Blanc", entre Bellevue et Mont-Lachat, lors de l'excursion AGMT du 30.9.1990

Photos E. Rahm



De nouveaux wattmen seront recyclés à l'avenir sur nos véhicules, et nous souhaitons introduire la notion de "chef de train", afin de garantir la continuité de la sécurité lors de nos circulations.

André **KNOERR** conserve la parole pour nous parler des archives. Il a pris des contacts avec les TPG pour préserver des documents qui seraient éliminés lors du déménagement de l'administration au Bachet.

Le bulletin "La Plateforme" cause des soucis à son responsable Max **LOHNER**. Un seul numéro a paru en cours d'exercice, mais sur un nouveau format A4. Le président prie d'excuser la qualité médiocre des photos, ce que plusieurs membres n'ont pas manqué de déplorer.

Ce nouveau format nous permet de produire automatiquement notre organe, et d'en améliorer peu à peu la mise en page. Seul le problème de la qualité de reproduction n'est pas résolu...

Bernard **CALAME** intervient encore pour signaler que les relations avec les TPG sont très bonnes, même si l'activité d'une association telle que la nôtre n'est pas toujours le souci prioritaire d'un exploitant de réseau, ce que nous comprenons parfaitement. Nous avons bénéficié, comme mentionné plus haut, de l'hospitalité des TPG dans l'ancienne halle de peinture à la Jonction; nous avons également profité de leur appui pour le renouvellement partiel de câblages de la motrice 67, avons pu obtenir des permutations de congés pour nos wattmen, et bénéficions de bonnes conditions de travail au Bachet, même si notre responsable des travaux a parfois dû se transformer en homme-grenouille pour pénétrer dans notre local! Merci encore à tous les responsables des TPG pour leur soutien.

Après ces rapports des membres du Comité, les vérificateurs des comptes en charge, Gaston **GUIGNARD** et François **CHAPUIS**, nous rapportent qu'ils se sont réunis le 19 février 1991 pour compiler les comptes de l'AGMT. Ils ont pu constater la parfaite tenue des livres, et proposent à l'Assemblée générale d'en donner décharge au trésorier.

Cette Assemblée générale va devoir, à l'issue de tous ces rapports, donner décharge aux membres du Comité pour leur gestion, et accepter le rapport des vérificateurs. Ce qui est fait à l'unanimité!

Passant à l'élection du Comité, le président en charge signale que l'équipe actuelle se met à disposition pour un nouveau mandat.

L'assemblée lui témoigne sa confiance à l'unanimité.

Au sein des vérificateurs des comptes, François **CHAPUIS** termine son mandat de deux ans. Gaston **GUIGNARD** et Charly **STOUTZ** officient en tant que titulaires, et Prisca **LOHNER** devient suppléante.

Il s'agit maintenant d'aborder un point délicat, celui de la modification du montant des cotisations, et de la révision des articles 3 à 7 de nos statuts. Ce dernier point, qui introduit une catégorie "Famille" au niveau des catégories de membres, passe la rampe sans opposition, ni abstention.

L'opportunité de l'augmentation des cotisations, qui n'ont pas bougé depuis 15 ans (!), a déjà fait l'objet de discussions pertinentes au sein du Comité. Les propositions à l'assemblée qui en résultent sont les suivantes :

- Membre ordinaire Fr 35.-- (Fr 25.--)
- Famille Fr 55.-- (nouveau)
(parents + enfants jusqu'à 16 ans)
- Juniors Fr 20.-- (Fr 15.--)
(jusqu'à 16 ans, étudiants/apprentis jusqu'à 25 ans)
- Seniors Fr 20.-- (Fr 15.--)
(bénéficiaires de l'AVS)
- Collectifs (minimum) Fr 100.-- (Fr 50.--)
(Entreprises, collectivités, associations...)

Un membre propose Fr 40.-- et Fr 60.-- pour les positions 1 et 2. Un autre pense que Fr 100.-- est trop élevé pour la position 5.

En votation, l'Assemblée générale accepte les nouveaux taux avec deux voix contre et une abstention.

Le terme de notre Assemblée générale approche, et l'on peut passer aux divers. Monsieur Jean-Pierre **PIZZERA** en profite pour apporter le salut des TPG à l'AGMT.

Le secrétaire communique ensuite quelques informations, et André **KNOERR** informe les membres de la future expédition vers la Roumanie avec les autobus de la série 400 qui sont cédés gracieusement par les TPG pour être remis aux transports publics de Bucarest. Ces véhicules seront acheminés par des employés TPG sur leur

temps de vacances à fin septembre 1991. On profitera de ce convoi de 22 véhicules pour convoier habits, jouets, matériel scolaire qui pourront être récoltés d'ici là.

C'est à 22h05 que le président met un terme à cette assemblée générale de bon niveau pour offrir

une pause bienvenue, au cours de laquelle les boissons sont offertes aux membres présents. C'est ensuite à un programme de diapositives rétrospectives sur l'année 1990, présenté par le soussigné, que l'assemblée est conviée.

Le teneur du protocole :

Eric RAHM

Comptes AGMT 1990

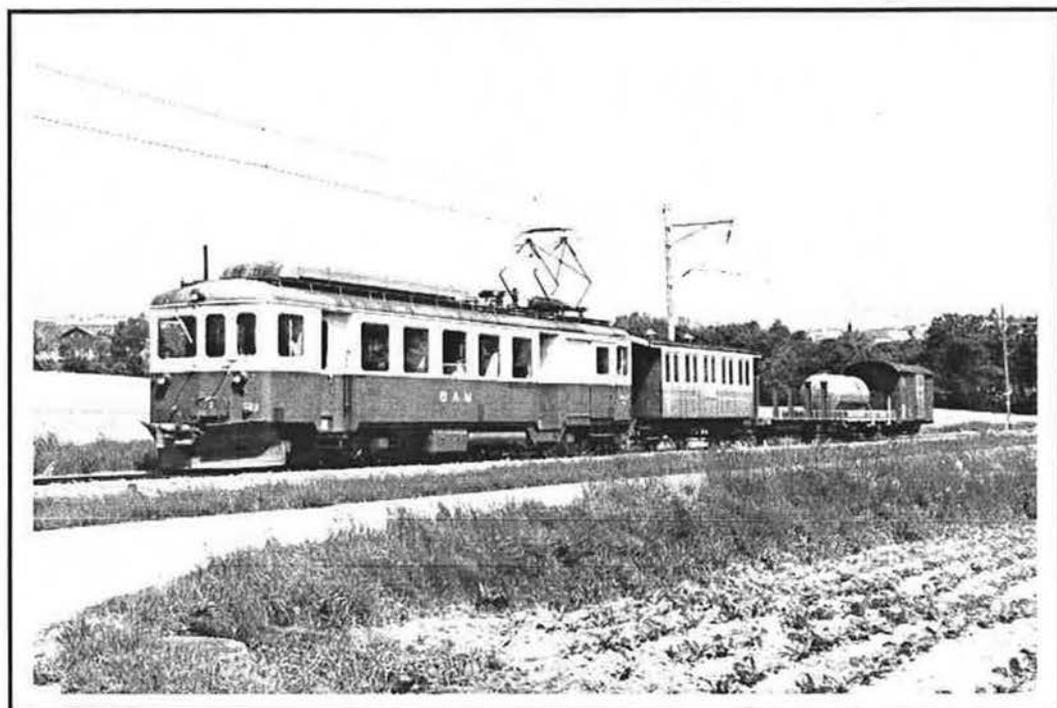
COMPTE D'EXPLOITATION

Charges		Produits	
Voyage BAM	309,--	Vente de bulletins	39,--
Assurance RC	600,--	Bénéfice sur ventes	400,35
Frais administratifs	2292,45	Cotisations	6620,--
Frais de restauration	14244,25	Produits des transport	1990,10
		Voyage Stuttgart	1670,30
		Voyage TSOL	146,--
		Voyage TMB	447,--
		Dons	1768,50
		Intérêts	3136,05
Bénéfice de l'exercice	651,60	Recettes Publicité	1880,--
	<u>18097,30</u>		<u>18097,30</u>

BILAN AU 31 DECEMBRE 1990

Actifs		Passifs	
CCP	7474,10	Dette abonnements EA	90,50
Banque	71359,15	Remb. voyage BAM	1425,--
Caisse	200,--	Projet 1000	1700,--
		Fonds voyage	2000,--
		Fonds de restauration	55000,--
		Bénéfice reporté	18166,15
		Bénéfice de l'exercice	651,60
	<u>79033,25</u>		<u>79033,25</u>

Marc Dietschy
Trésorier



Excursions AGMT en terre vaudoise ...

EN HAUT: Excursion photos sur le BAM, le 27.5.90, à proximité de Pampigny.

EN BAS: Excursion sur le chantier du TSOL le 22.9.1990. Le groupe AGMT à l'avenue de Provence avec l'AB 966 de l'AGTB.

Photos E. Rahm



Sortie du Jeûne Genevois 1991 à Freiburg im Breisgau

Mercredi 4 septembre 1991, en début de soirée; Genève a hissé ses drapeaux à l'occasion du Jeûne Genevois.

Hélas, un bon nombre des membres de l'AGMT ne les voient pas ou à peine, car ils vont sous leurs draps très tôt ce soir-là. En effet, ils ont rendez-vous pour participer le lendemain à la traditionnelle sortie de notre association. Tous les inscrits sont présents à l'heure, sauf ceux qui vont nous rejoindre en cours de route.

Quelques minutes avant le départ qui est fixé à 05h58, le train est mis en gare. Et voici la première panne: tout le train est bien éclairé sauf le wagon-restaurant, ses batteries étant vides. En vitesse, les employés des CFF doivent amener un nouveau jeu et procéder à l'échange. Malgré leurs efforts, les caisses sont grandes et lourdes, le train attrape un retard de six minutes. Sachant qu'à Berne nous n'aurons que six minutes pour changer de train, quelques-uns se font déjà des soucis concernant les conséquences qu'aurait le fait de rater l'Eurocity qui doit nous amener à Freiburg i. Br. via Bâle.

Mais l'estomac vide prend vite le dessus et la plupart des participants se dirigent vers le wagon-restaurant, maintenant bien éclairé, pour prendre le petit-déjeuner. Heureusement, le G.O. avait réservé des places pour nous car il y avait affluence. A notre grande surprise, l'actuel et l'ancien directeur des TPG, M. Stucki avec son épouse et M. Tappy, ainsi que d'autres membres de la direction, se trouvaient également à bord de ce train, non pas pour accompagner notre voyage, mais pour assister à un congrès en Suisse orientale.

Heureusement notre Intercity rattrape une partie de son retard, et à Berne nous avons juste le temps pour sauter dans l'autre train qui se trouve tout à côté sur le même quai. Enfin, bien installés dans les wagons allemands (nous avons dû demander à quelques personnes qui s'étaient assises à nos places réservées de bien vouloir se déplacer) nous nous laissons véhiculer à Freiburg en passant par Olten et Bâle.

Sur le territoire allemand, nous apercevons beaucoup de petites gares et nous nous posons la

question s'il y a encore des trains qui s'y arrêtent. Sur quelques perrons, on voit même l'herbe pousser.

La gare de Freiburg est un grand chantier, notamment le quai n° 1 sur lequel notre train arrive. Nous ne devons pas traverser la gare mais, au bout du quai, monter un escalier qui nous amène sur une passerelle. Là-dessus se trouve l'arrêt principal "Hauptbahnhof" des lignes de tramways de la VAG. Il n'y a aucune circulation privée à l'exception des cyclistes. Un tram de la ligne 3 nous conduit directement au dépôt de la Komturnstrasse. Un employé de l'entreprise nous accueille à l'entrée et nous amène dans leur cantine qui a été aménagée de telle façon à pouvoir nous montrer quelques transparents sur l'histoire de la compagnie. Pendant l'exposé, nous pouvons nous désaltérer avec du café ou des eaux minérales. Je pense que tout le monde en a profité car la journée promettait de devenir chaude au point de vue de la température.

La présentation était très intéressante; en plus elle était donnée en français, ce qui a été fort apprécié par tous.

Comme partout ailleurs, la ville de Freiburg doit lutter contre le trafic privé. C'est très intéressant d'apprendre comment les autres villes se défendent contre la circulation automobile et quels efforts il faut déployer pour satisfaire les passagers et, en même temps, protéger l'environnement. Les chiffres de Freiburg nous montrent qu'ils sont sur la bonne voie. Des extensions du réseau ferroviaire sont soit planifiées, soit déjà en construction, telles que par exemple le nouveau dépôt des trams, et du nouveau matériel roulant a été commandé.

La régie des transports publics de Freiburg a eu l'heureuse idée de préserver les témoins de leur histoire. Ainsi ils ont pu nous montrer la motrice n° 2 de 1901, ainsi que la motrice n° 56 datant de 1927. Un autre ancien véhicule est la motrice de service n° 406, construite en 1952 comme véhicule voyageurs n° 72; et il y a également le "Partytram" n° 74 de la même série. Notons que toutes ces motrices sont dans un excellent état.

Motrice GT4 n° 116
Konturstrasse



Voyage Jeune Genevois à
Freiburg le 5.9.91
photos M. Lohner

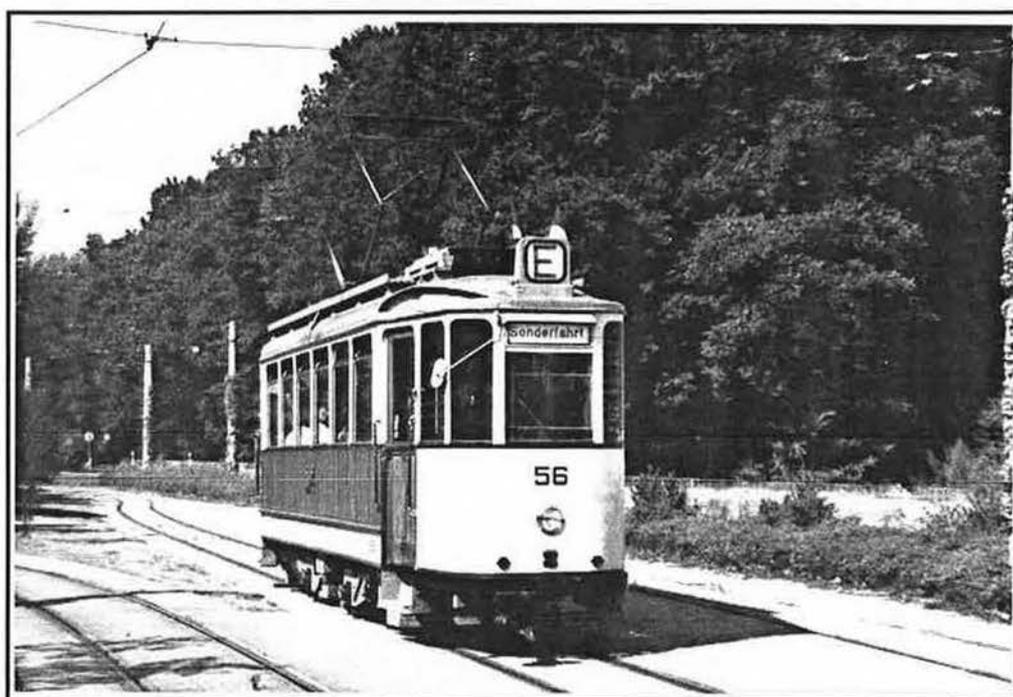
Motrice GT4 n° 117
Hauptbahnhof

Motrice GT8 n° 211
Hauptbahnhof





Motrice n° 2 de 1901 dans la cour du dépôt Komturstrasse



Motrice historique n° 56 au terminus de la ligne 1 à Landwasser

Les transports en commun de Freiburg im Breisgau

A l'instar de la plupart des grandes villes en Europe, il était question d'introduire à Freiburg, à la fin du dernier siècle, un système d'omnibus à cheval. Ainsi, en 1891, fut ouvert un réseau de trois lignes. En réalité il ne s'agissait que de deux lignes: une de l'ouest à l'est et une autre du nord au sud de la ville: la troisième circulait sur une partie de la ligne nord-sud dédoublant ainsi la capacité.

Les chroniqueurs nous rapportent qu'il y avait beaucoup de problèmes avec les chevaux, surtout suite à l'intensification du trafic dans les rues. On discutait alors de l'introduction d'un tram à cheval. Mais à cette époque plusieurs des villes avaient déjà fait leurs premières expériences avec le tram électrique. On abandonnait donc le projet du tram à cheval au profit d'un tram électrique avec prise de courant par caténaire. En octobre 1901, les lignes A et D étaient inaugurées, suivies par les lignes B et C début décembre. Par la même occasion, le service d'omnibus à cheval était supprimé.

A la fin de l'année, les quatre lignes suivantes opéraient donc à Freiburg:

- A : Rennweg - Lorettostrasse
- B : Hauptbahnhof - Schwabenthörbrücke - Lorettostrasse
- C : Hauptbahnhof - Schwabenthörbrücke - Bleicheweg
- D : Rennweg - Lorettostrasse - Günterstal

Le trajet Rennweg - Lorettostrasse des lignes A et D était à voie double permettant une fréquence de 5 minutes (10 minutes par ligne); la suite jusqu'à Günterstal était à voie unique avec un évitement à Wonnhaldestrasse.

Les lignes B et C étaient à voie unique sur toute leur longueur. Entre Hauptbahnhof et Schwabenthörbrücke, trajet commun aux deux lignes, les véhicules passaient à un rythme de 5 minutes également.

Un premier dépôt était construit à la Urachstrasse et pouvait accueillir 35 véhicules sur cinq voies.

27 motrices suffisaient pour assurer le service sur les quatre lignes. Elles étaient dotées de plateformes ouvertes. La prise de courant se faisait moyennant un pantographe lyre.

En 1905, la ligne C se voyait prolongée jusqu'à Waldsee.

Afin de pouvoir parer à l'augmentation de la demande, d'autres véhicules furent commandés dont des remorques. Dans un premier temps, d'autres évitements devaient également être construits; finalement on devait procéder à la mise en double-voie sur la totalité des lignes B et C.

Il fallait également agrandir le dépôt afin de pouvoir y entreposer le parc de véhicules qui comprenait maintenant 77 unités (motrices et remorques).

En 1909, le système de désignation des lignes par lettre fut abandonné au profit des chiffres et une nouvelle ligne naquit.

- 1 (A) : Lorettostrasse - Komturplatz (Rossgässle)
- 2 (D) : Günterstal - Lorettostrasse - Komturplatz
- 3 (C) : Waldsee - Güterbahnhof (Waldkircher Strasse)
- 4 (B) : Lorettostrasse - Schwabenthörbrücke -
Lehenerstrasse
- 5 : Siegesdenkmal - Stühlinger Kirchplatz

Au fil des années, plusieurs lignes furent prolongées. La ligne en direction de Günterstal avec son parcours sinueux dans des rues étroites ne répondit plus aux exigences de l'exploitation. Cette partie de ligne fut donc mise en site propre entre 1913 et 1917.

Finalement, le 1er juillet 1914 voyait l'ouverture de la ligne

- 6 : Herdern - Siegesdenkmal

Le déclenchement de la première Guerre Mondiale forçait les responsables du réseau à diminuer leur offre d'une manière drastique suite au manque de personnel.

En 1925, la première ligne d'autobus faisait son apparition à Freiburg, suivie par d'autres.

Avec l'entrée en vigueur de l'horaire d'été 1921 le 15 avril, les lignes de tramway du réseau subirent encore une fois quelques modifications. En plus, chaque ligne se voyait attribuer une couleur :

- 1 (jaune) : Lorettostrasse - Bertoldsbrunnen -
Siegesdenkmal - Komturplatz

- 2 (verte) : Günterstal - Lorettostrasse - Bertoldsbrunnen - Siegesdenkmal - Komturplatz - Zäringen
- 3 (blanche) : Lehenerstrasse - Hauptbahnhof - Bertoldsbrunnen - Schwabenthorbrücke - Bleichestrasse
- 4 (rouge) : Güterbahnhof - Hauptbahnhof - Bertoldsbrunnen - Schwabenthorbrücke - Bleichestrasse - Waldsee
- 5 (bleue) : Haslach - Hauptbahnhof - Siegesdenkmal - Herdern
- 6 (rouge/blanche) : Goethestrasse - Lorettostrasse - Schwabenthorbrücke.

Par la suite, la ligne 4 fut encore prolongée jusqu'à Littenwiler et ainsi, en 1930, le réseau ferroviaire connut sa plus grande extension d'avant-guerre avec six lignes et une longueur de 19,7 km.

Une particularité du réseau fut l'équipement de toutes les remorques d'un pantographe en 1926. Ainsi on pouvait les laisser éclairées pendant les manoeuvres de retournement du convoi au terminus. Une autre amélioration fut l'installation du chauffage électrique dans les années 1938-1939. Ainsi les voyageurs pouvaient monter dans un véhicule chaud.

Notons encore l'ouverture d'une deuxième remise en 1928 à la Konturstrasse dans laquelle on pouvait entreposer 30 véhicules sur cinq voies. Sept ans plus tard, cette remise fut agrandie par un hangar ouvert de côté avec trois voies. On y entreposait les véhicules de service qui, jusqu'à présent, séjournent à la belle étoile.

Lors d'une attaque aérienne des troupes alliées le 27 novembre 1944, les motrices 1, 7, 44 et 53, et la remorque 110 furent détruites, cinq autres motrices et deux remorques fortement endommagées et le reste du parc roulant plus ou moins touché. Autant que possible on commençait tout de suite avec les réparations. Les voies étaient inutilisables sur une longueur de 895 m et la ligne aérienne détruite à 50%.

Suite à la destruction des lignes à haute tension, tout le trafic ferroviaire fut paralysé du 15 avril au 26 mai 1945.

Afin de pouvoir réparer la caténaire des lignes principales, les supports des lignes 5 et 6 furent utilisés. La ligne 6 était déjà remplacée par des autobus avant la guerre. La ligne 5 quant à elle fut coupée en deux suite à la destruction d'un pont.

Afin d'établir un service pendulaire entre Haslach et Wenzingerstrasse, trois motrices furent transférées par la route.

Aux heures de pointe, l'affluence était tellement grande qu'on pouvait observer des voyageurs sur les marchepieds et même sur les attelages. Le manque de matériel se faisait sentir, mais les réparations ne progressaient que lentement, les pièces de rechange étant difficiles à obtenir. Inutile de préciser que beaucoup de gens voyageaient "à l'oeil", les contrôleurs n'arrivant pas à circuler dans les voitures bondées.

La situation s'améliorait avec la réforme de la devise allemande en juin 1948. On était maintenant en mesure d'acheter les pièces manquantes et petit à petit le reste du parc roulant pouvait être remis en état.

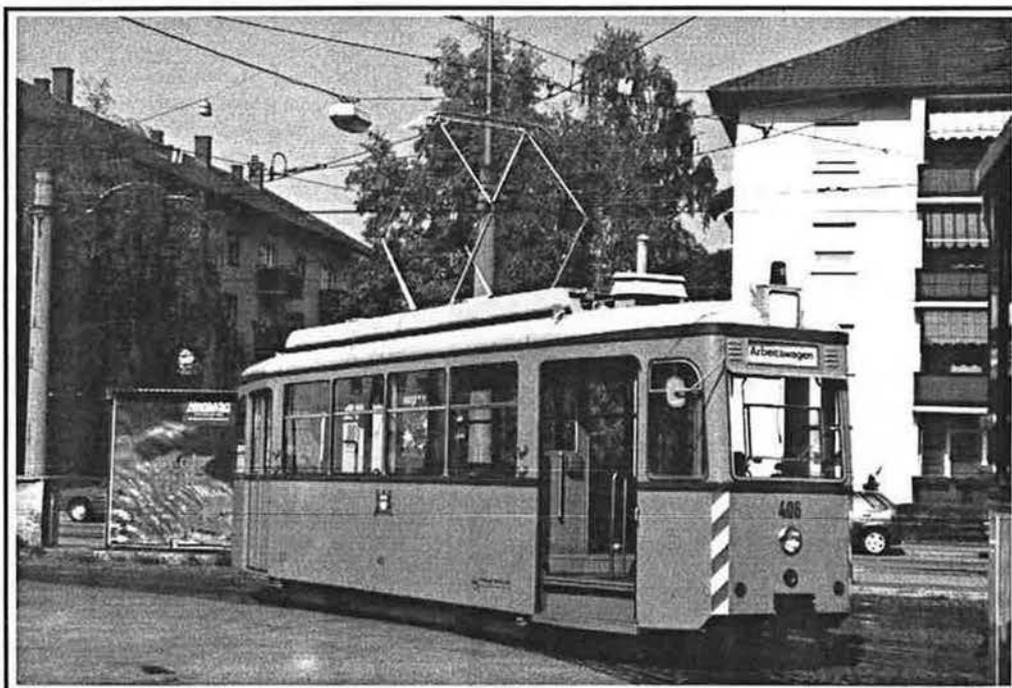
Le projet de reconstruction de la ville prévoyait le maintien du tram. On décida donc de moderniser le matériel roulant.

Rentrer dans tous les détails des modifications tant sur le réseau que dans le matériel roulant n'est pas le but de cet article. Nous nous limitons donc à quelques événements marquants dans le style télégraphique.

- 1950-53 Acquisition de 14 motrices du "Verbandstyp".
- 1954-61 Renouvellement des voies sur toute la longueur des lignes 1 et 2.
- 1956 Mise en service d'une boucle de rebroussement à la Komturplatz pour les lignes 1 et 4.
- 1959 Acquisition des trois premières motrices articulées à quatre essieux, construites sur la base d'une motrice à deux essieux du "Verbandstyp" à laquelle est attachée une remorque reposant sur un bogie à deux essieux.

Il s'agissait des premiers véhicules unidirectionnels et ils pouvaient circuler uniquement sur la ligne 4, seule ligne équipée d'une boucle de rebroussement ou d'un triangle aux terminus.

- 1960 Premier déclassement d'anciennes motrices.
- 1962 Le tram est supprimé sur la ligne 5. La voie unique sur une grande partie du réseau ainsi que les rues étroites, notamment à Herdern, ne permettant pas la mise à double voie ont été les principales raisons pour la suppression du tram.

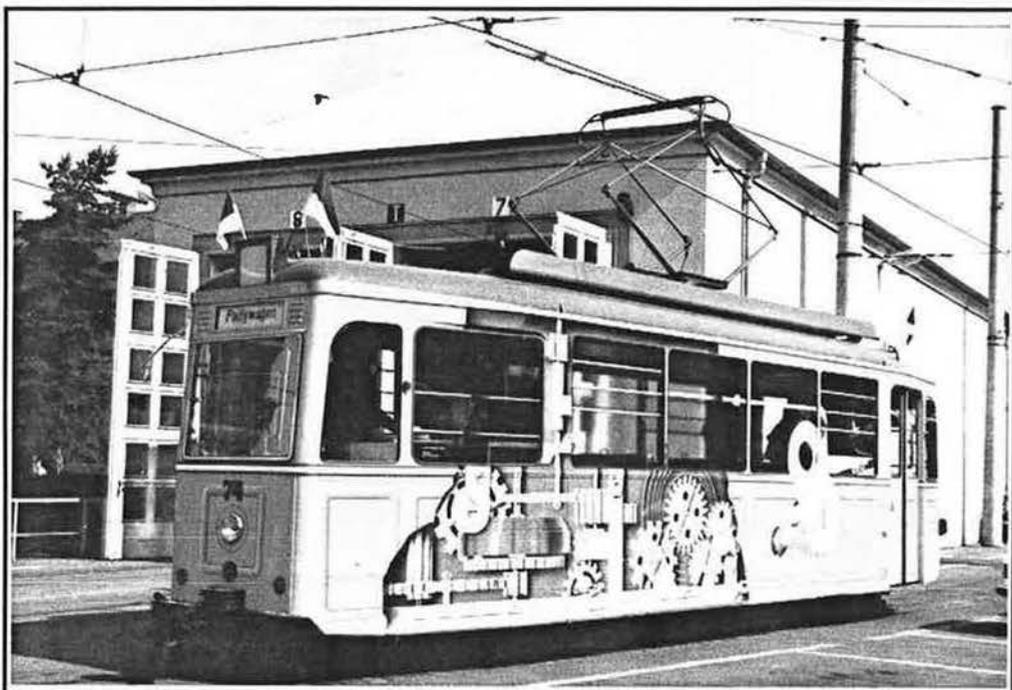


Motrices à deux essieux, série "Verbandstyp" de 1950 à 1953

En haut: motrice de service n° 406 (ex 72)

En bas: "Partywagen" n° 74

Photos prises dans la cour du dépôt Komturstrasse



- Acquisition des six premières motrices bidirectionnelles du type GT4.
- Prolongement des lignes 1 et 4 au-delà de Komturstrasse jusqu'à Hornusstrasse.
- 1963 Introduction du service à un agent afin de pouvoir diminuer les frais de personnel.
- 1964 Mise en service de la boucle de rebroussement à Littenweiler (avant triangle) et, simultanément, prolongement de la ligne 3 jusqu'à ce terminus.
- 1966 Mise en service de 5 autres GT4.
- Après adaptation des véhicules, introduction du système "self-service" sur les lignes 1 et 2.
- 1969 Le parc ferroviaire comprend maintenant 19 véhicules du type GT4 ce qui permet de déclasser toutes les motrices à quatre essieux avec caisse en bois datant de 1927 à 1929.
- Comme tant d'autres villes en Europe, la discussion concernant le maintien ou la suppression du tram allait bon train durant les années soixante. En 1969, le conseil municipal de la ville de Freiburg se décida pour le maintien du tram. Une première conséquence de cette décision était la commande de quatre motrices unidirectionnelles à huit essieux auprès de la firme DUEWAG.
- 1973 Introduction de la zone piétonnière au centre ville. Seuls les trams et les bus sont autorisés à circuler à travers le centre à une vitesse maximale réduite à 25km/h. Malgré cette limitation, les véhicules traversent la ville plus vite qu'à l'époque du trafic motorisé.
- 1978 Début des travaux sur le premier tronçon de "Stadtbahn" du centre-ville à Landwasser.

- 1981 Suppression du service avec remorques.
- 1981/82 Commande de dix autres motrices du type GT8.
- Fin 1983 Ouverture d'un premier tronçon de Stadtbahn entre le centre-ville et Paduaallee à Lehen.
- 1985 Mise en service du Stadtbahn jusqu'à Landwasser.

Devant la constante croissance du nombre des passagers, la direction de la VAG se voyait contrainte de chercher du matériel roulant d'occasion. Le laps de temps entre la commande et la livraison de nouveau matériel étant de deux à trois ans, il n'y avait que cette solution-là ou on risquait d'être à court de véhicules un jour. Ainsi quelques GT4 de Stuttgart venaient renforcer le parc des véhicules de Freiburg en 1985.

- 1988 Commande de onze motrices GT8. Celles-ci se distinguent des autres GT8 par leur partie médiane à plancher surbaissé, analogue à celle des Be 4/8 du BLT.

Le futur

De nouvelles lignes Stadtbahn sont projetées:

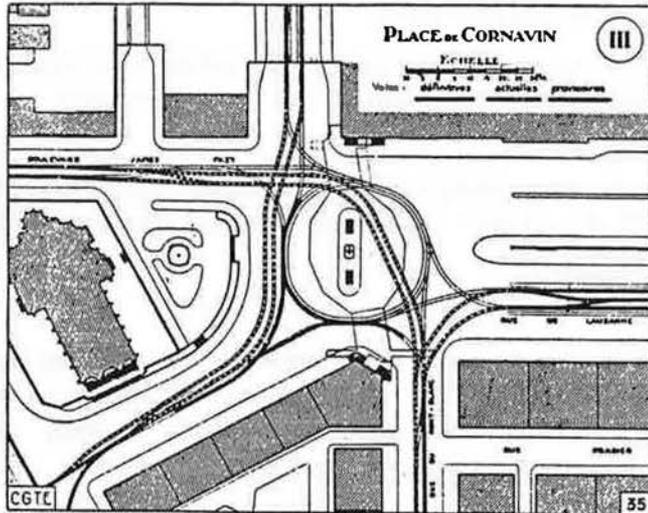
- 1 Prolongement Bissierstrasse - Weingarten - zone industrielle Haid. Des nouveaux ateliers techniques et dépôts sont en construction à cet endroit.
- 2 Prolongement de Zähringen à Gundelfingen.
- 3 A Littenweiler prolongement en direction de Kappel.

Après plus de 90 ans de service, le tram à Freiburg a plus que jamais sa raison d'être; plus encore, il aide la ville dans son développement futur.

Max Lohner

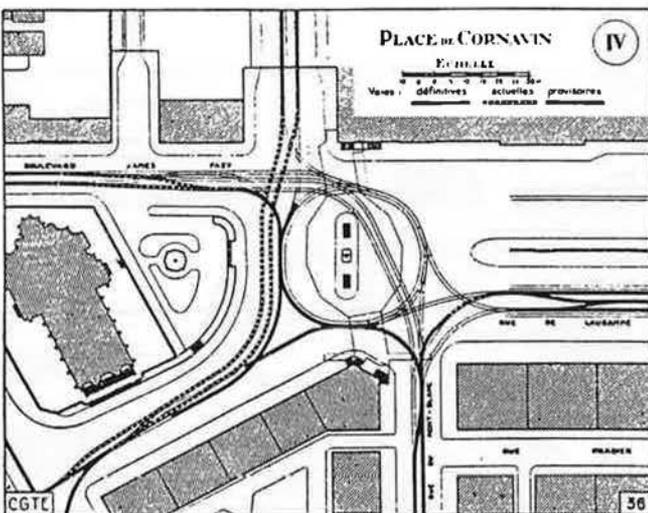
(Source: "Wir halten Freiburg in Bewegung seit 1901" édité par la VAG.)

Dès que les travaux de déplacement de câbles seront achevés, nous pourrons entreprendre la construction des voies comprises entre l'Hôtel Suisse et Notre-Dame (croquis II). Ces travaux seront cependant limités, d'une part par la voie actuelle de la ligne n° 1 et, d'autre part, par le chantier de construction du passage souterrain; immédiatement après achèvement de ce chantier,



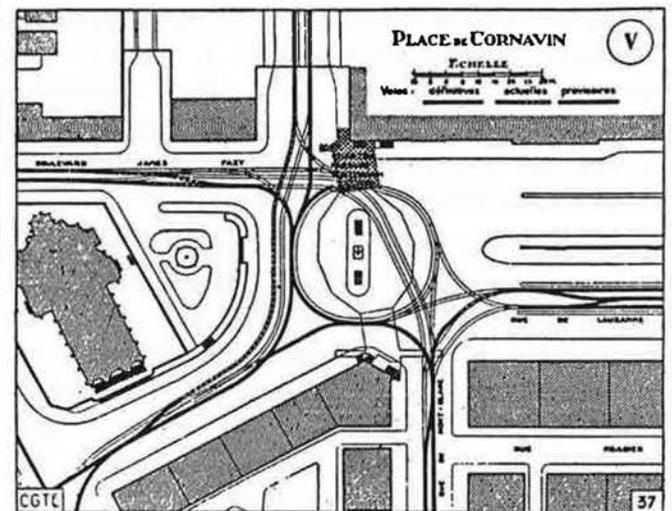
nous continuerons le montage de la boucle jusqu'au droit de la rue du Mont-Blanc (croquis III) et installerons une aiguille définitive au haut de cette rue, sans cependant la raccorder à la voie descendante.

Pendant toute cette première période, la circulation des tramways aura lieu sur les voies actuelles.



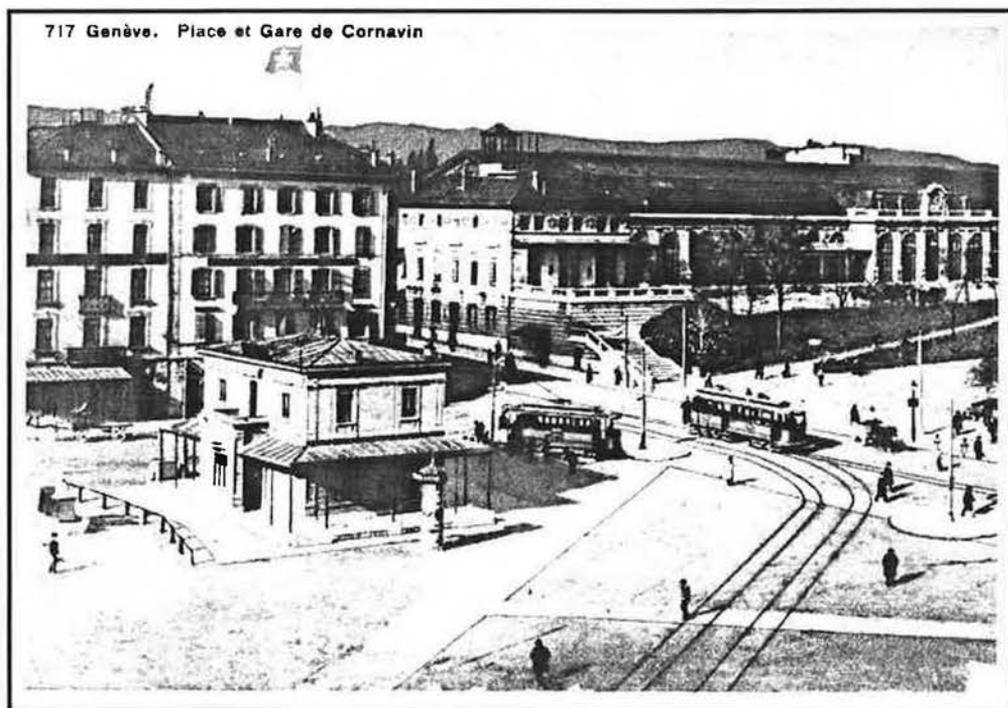
A ce moment (croquis IV), le Service de la voie devra poser en une nuit la courbe provisoire de raccordement devant le passage des Amis (avec 2 croisements), la courbe de raccordement de l'aiguille précédemment posée au haut de la rue du Mont-Blanc avec la voie descendante de ladite rue, la seconde aiguille de la rue du Mont-Blanc, ainsi que son raccordement définitif à la boucle et son raccordement provisoire avec la voie côté Gare de la triple voie de la rue de Lausanne. A la fin de cette seconde période, les lignes 3, 5 et 7 passent entièrement en dehors de la boucle.

La ligne 1 emprunte la boucle sur le tiers de sa périphérie et circulera à simple voie sur une longueur de 125 m environ. On procède alors à la démolition des voies actuelles de la ligne n° 1, devenues inutiles.



Le croquis V donne la situation au moment où la Ville de Genève entreprend la construction de la seconde partie du passage souterrain (côté Gare). Le Service de la voie continue alors le montage de la boucle dans la direction du Passage des Amis puis, en une nuit, raccorde la voie montante de la ligne n° 3 au passage des Amis et devant les escaliers de Notre-Dame; la voie descendante de la ligne n° 3 reste pour le moment déviée.

Les travaux sont alors repris à la boucle même (croquis VI), qui est complétée sur tout son pourtour, sauf au droit du chantier du passage souterrain.



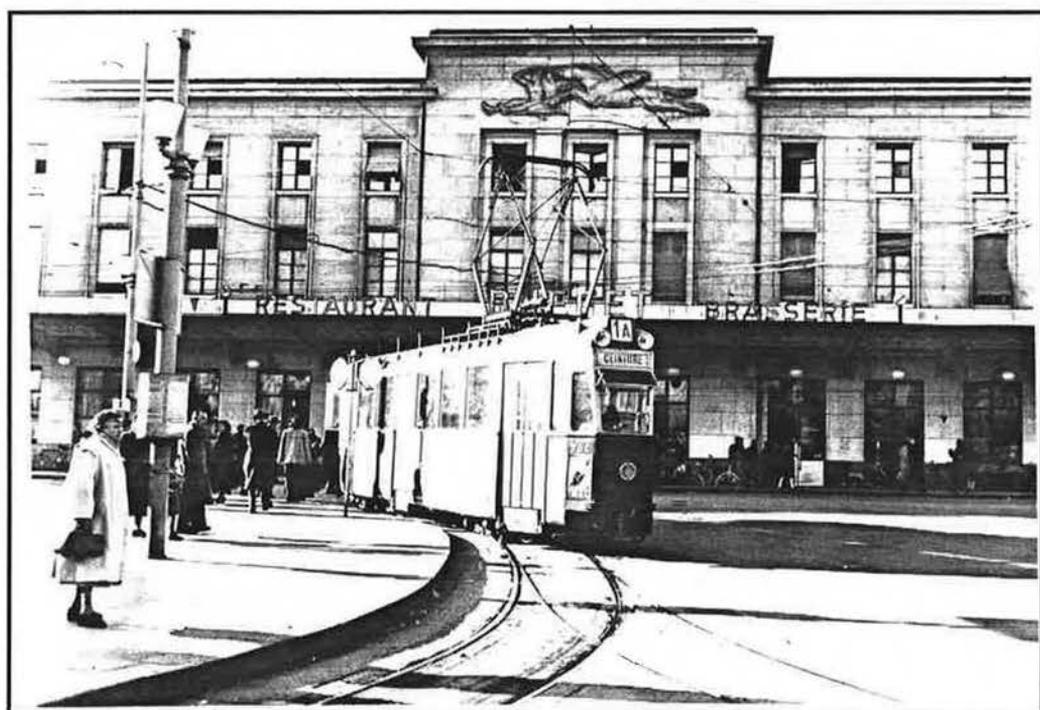
La place Cornavin au cours des ans

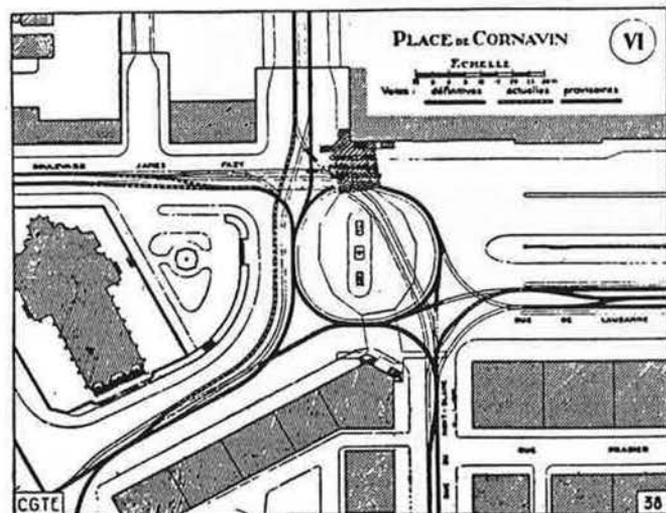
EN HAUT: Situation au début du siècle, avec l'ancienne gare.

Archives AGMT

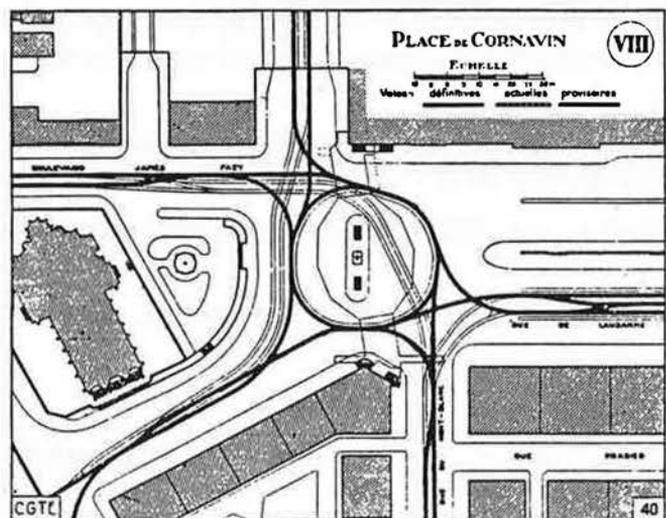
EN BAS: Nouvelle motrice unidirectionnelle de la ligne 1 à l'arrêt, 23.2.1953.

Photo J. Bazin





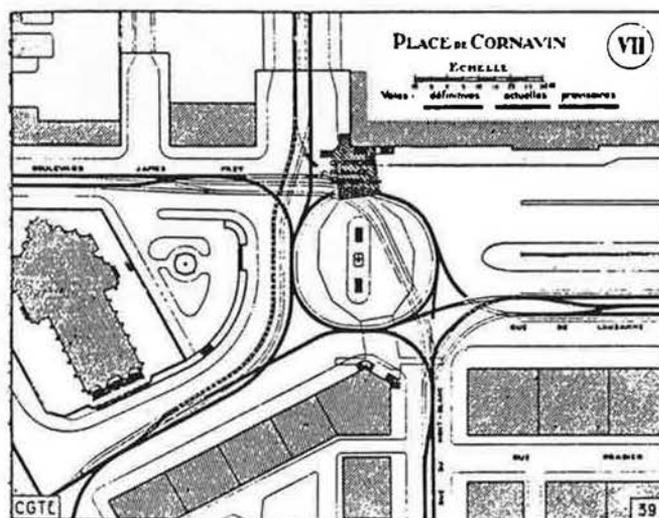
On pose alors les deux aiguilles de la ligne n° 1 placées pointe à pointe dans le boulevard James-Fazy (croquis n° VII), puis, en une nuit, on raccorde ces aiguilles, d'une part avec la double voie de la ligne n° 1 et, d'autre part, avec la boucle en créant un croisement provisoire avec la ligne n° 3. Aussitôt que les travaux du passage souterrain le permettent, on complète la boucle.



Pour la dernière étape, on mobilisera un personnel important qui, en une nuit, opérera les divers raccordements manquants, soit: ligne n° 3, devant

les escaliers de Notre-Dame; lignes n°s 1 et 3, au droit du passage des Amis; lignes n°s 1 et 5, au haut de la rue du Mont-Blanc et ligne n° 5, à l'entrée de la triple voie.

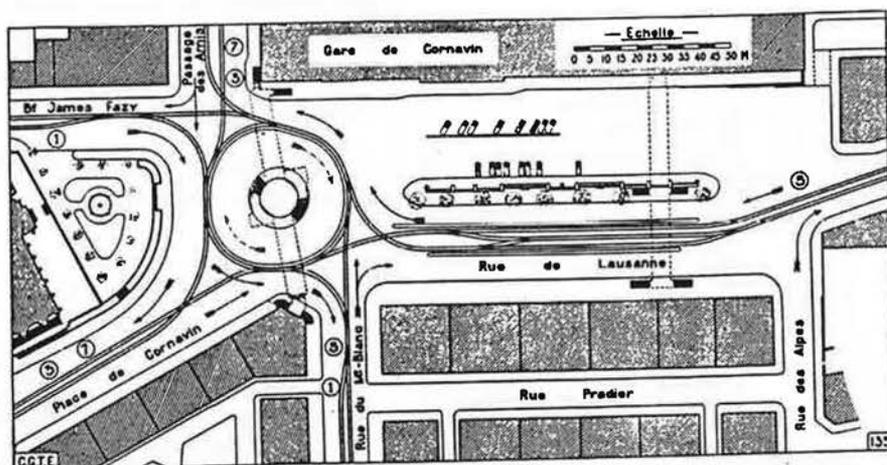
A ce moment, la boucle complète (croquis no VIII) pourra être mise en service.



Outre les difficultés d'établissement du programme lui-même, nous nous heurterons, au cours de la construction, à plusieurs difficultés techniques dues, entre autres, au fait que tout le matériel, soigneusement ajusté en usine avant son expédition, devra être monté par tronçons isolés et non de façon continue; le repérage des appareils de voie par rapport au quadrilatère de base, repéré lui-même sur le terrain, sera particulièrement délicat.

On ne peut fixer, pour le moment, la date d'achèvement des travaux, car celle-ci dépend avant tout des travaux exécutés par d'autres administrations, mais le Conseil d'Etat a exigé que tous les travaux d'aménagement de la place de Cornavin soient terminés avant l'ouverture de la Conférence du désarmement.

Voir configuration des voies à la Place Cornavin de 1931 à 1962 à la page suivante.



Configuration des voies à la place de Cornavin
de 1931 à 1962

Epilogue

La fin des années 50 allait être fatale à notre "carrousel"!

La disparition progressive des lignes de tramways passant par la gare de Cornavin (lignes 3 et 7 en 1946, 5 en 1958, 6 en 1959) rendait cette installation trop importante pour les seules motrices des lignes 1A et 1B circulant sans remorque. D'autre part, l'augmentation du trafic privé et la nécessité de créer des quais d'arrêt supplémentaires pour les lignes de trolleybus et d'autobus nécessitaient une restructuration de la place.

C'est ainsi qu'en décembre 1962, le "carrousel" était remplacé par une double voie traversante, avec une voie de garage formant un triangle de rebroussement dans le début de la rue de Lausanne.

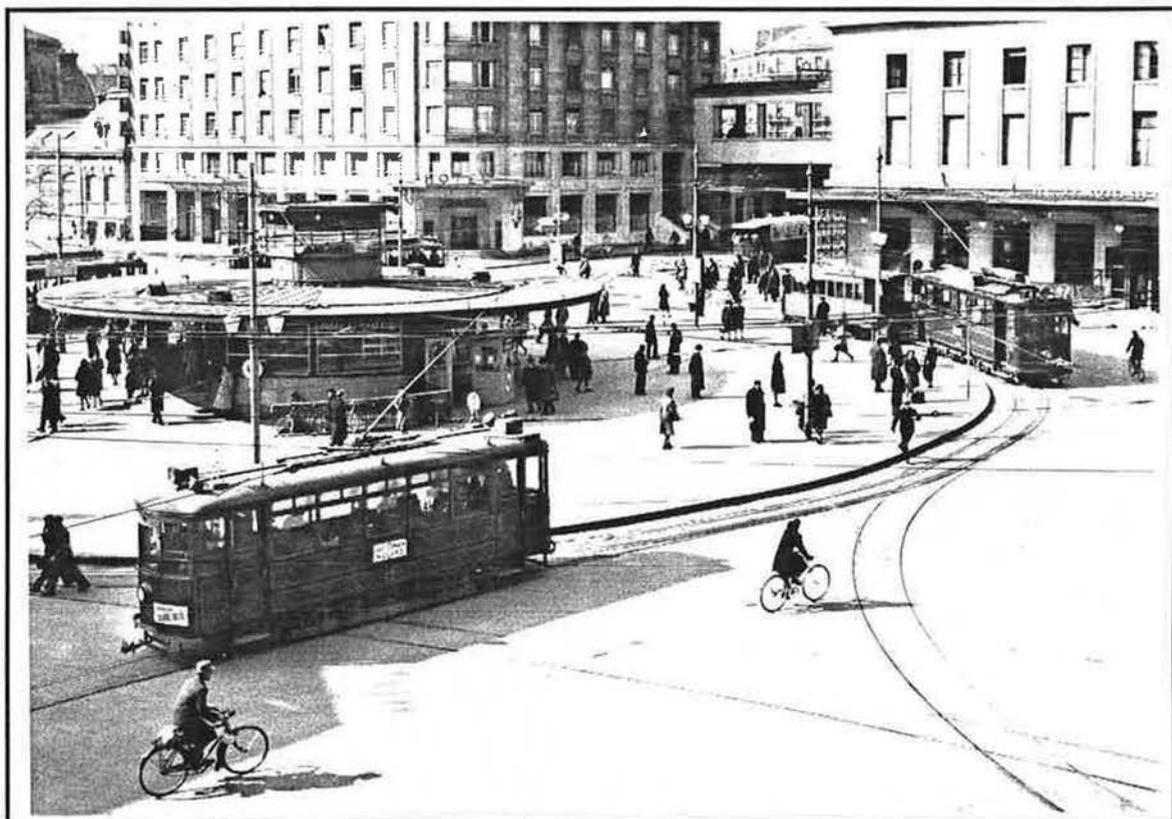
Cette configuration simplifiée allait elle-même disparaître le 31 mai 1969 avec la suppression du tramway sur la ligne de Ceinture.

L'avenir nous dira si des voies apparaîtront à nouveau sur la place de Cornavin, mais le "carrousel", lui, aura définitivement rejoint l'histoire ...

Eric RAHM

Sources: *Bulletin CGTE, 15.06.1931.*

Le Tram à Genève



Avec, et sans "carrousel"

EN HAUT: Avec "carrousel" en 1945, seuls les vélos font concurrence au tramway.

Photo Kettel, coll. M. Dehanne

EN BAS: Sans "carrousel" en 1969, la 69 traverse la place, quelque jours avant la suppression du tramway.

Photo E. Rahm



Informations concernant le convoi normalisé de l'AGMT 729+308

Comme vous l'avez appris en lisant la Plateforme 38, la livrée de la motrice 729 a été repeinte, l'automne dernier, en vert et crème des années 50. Nous avons profité de cette immobilisation pour rafraîchir l'intérieur du véhicule (plafond, cabine de conduite, etc.).

Au printemps 1991, la même équipe de bénévoles (que je profite de remercier ici) a entrepris un travail analogue sur la remorque 308. Nous avons eu la chance de pouvoir encore disposer de l'ancienne halle de peinture des TPG (avant sa désaffectation) pour effectuer cette peinture. En même temps, vu les bonnes conditions de travail offertes par ce local, nous avons redressé quelques tôles, réparé les portes, refait le plafond et les peintures intérieures. Le travail consacré à cette réfection partielle a demandé de 800 à 900 heures.

Grâce à l'amabilité des TPG, les peintres de l'entreprise ont refait les numéros et les sigles sur les deux véhicules (la motrice au dépôt Bachet, la remorque au dépôt Jonction).

L'opération "peinture convoi 1000" s'étant effectuée en 2 temps (automne 90 et printemps 91), il a donc été possible en début d'année de voir rouler et de photographier ces véhicules sous divers aspects. Par exemple :

- motrice seule en vert sans les sigles
- motrice en vert (sans sigle) et remorque "rouge"
- motrice en vert (avec sigle) et remorque "rouge".

C'est lors d'une sortie dite de "déroutage", le dimanche matin 8 septembre, que le convoi a circulé sur la ligne 12 avec sa nouvelle livrée "complète" pour la première fois (exception faite du transfert des véhicules entre les dépôts Jonction et Bachet en juillet, transfert qui comprenait également la remorque-dépôt 328).

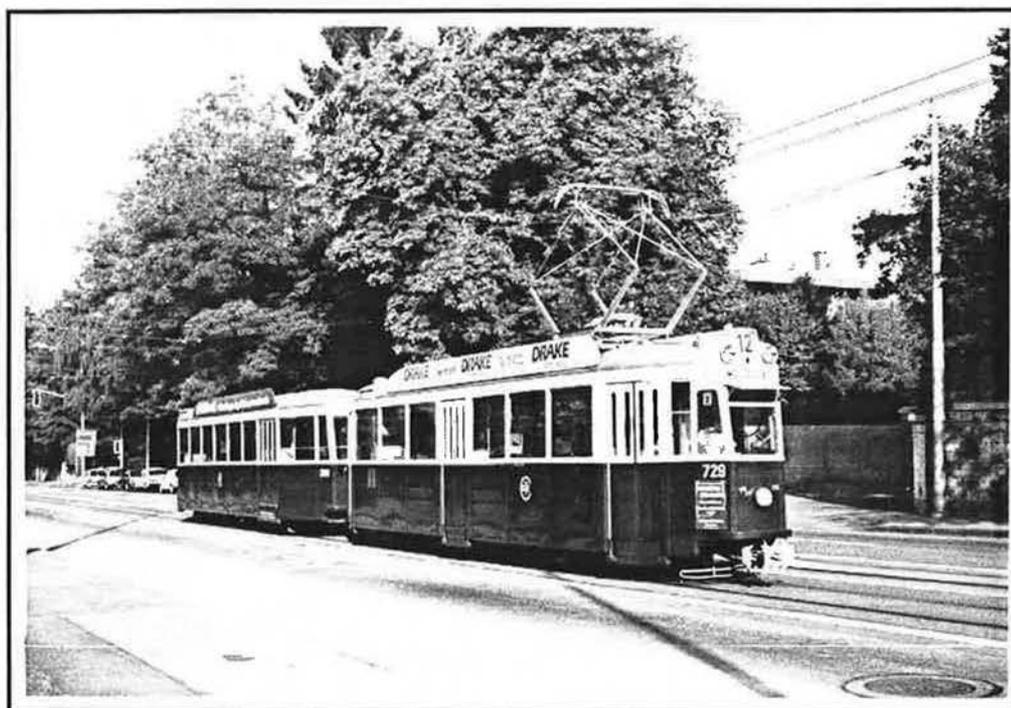
Cette circulation dominicale, qui bénéficiait d'un temps superbe, a permis aux photographes "officiels" de faire de très belles prises de vues, qui se trouveront prochainement dans nos stands de vente sous forme de photos, cartes postales et mini-posters.

Le chroniqueur

B. CALAME

Information complémentaire :

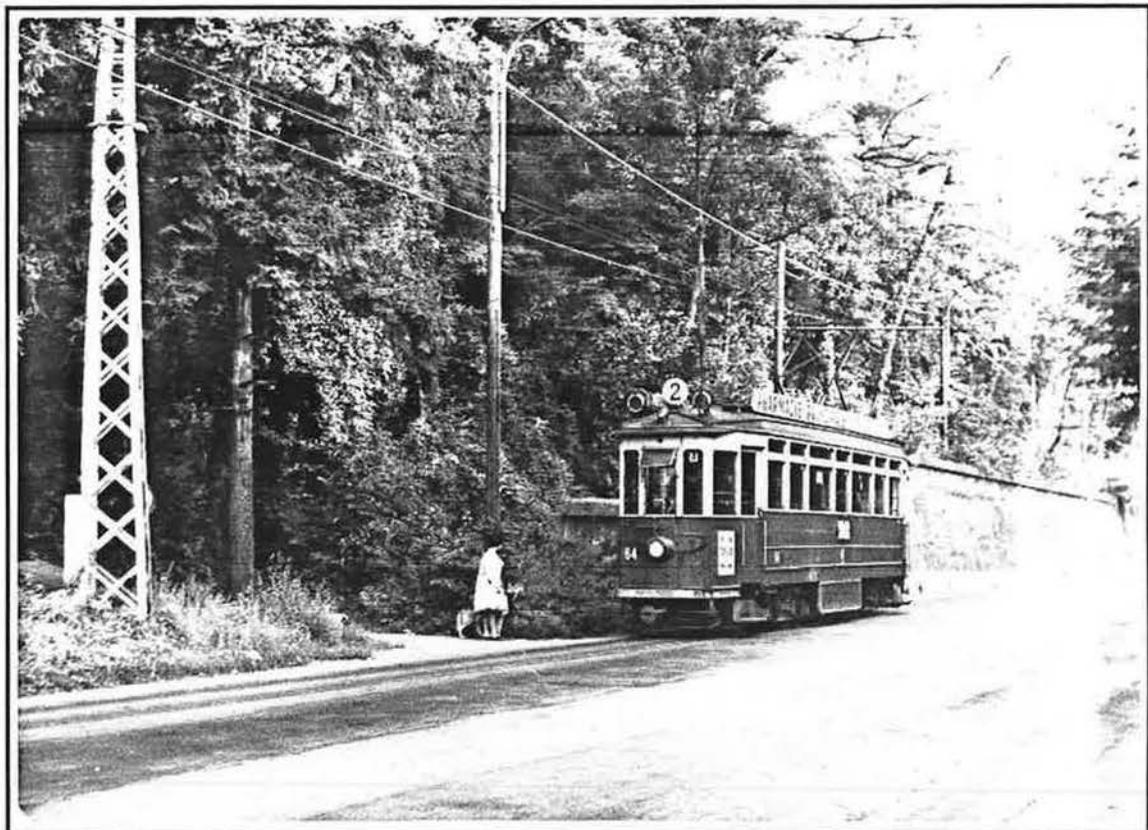
Actuellement, grâce à la compréhension de la direction des TPG, la motrice 729 est garée "au chaud et au sec" au dépôt Bachet. Quant à la remorque 308, elle a trouvé un emplacement au Rondeau de Carouge, place de parc que nous souhaitons provisoire à cause des conditions climatiques peu favorables (soleil violent, pluie, froid) et des déprédations toujours possibles.



EN HAUT: Convoi 729 + 308 de l'AGMT, Route de Chêne, septembre 1991.
Photo B. Calame

EN BAS: Motrice 729 sortant de peinture, Rue Pierre Fatio, 27.1.1991.
Photo M. Lohner



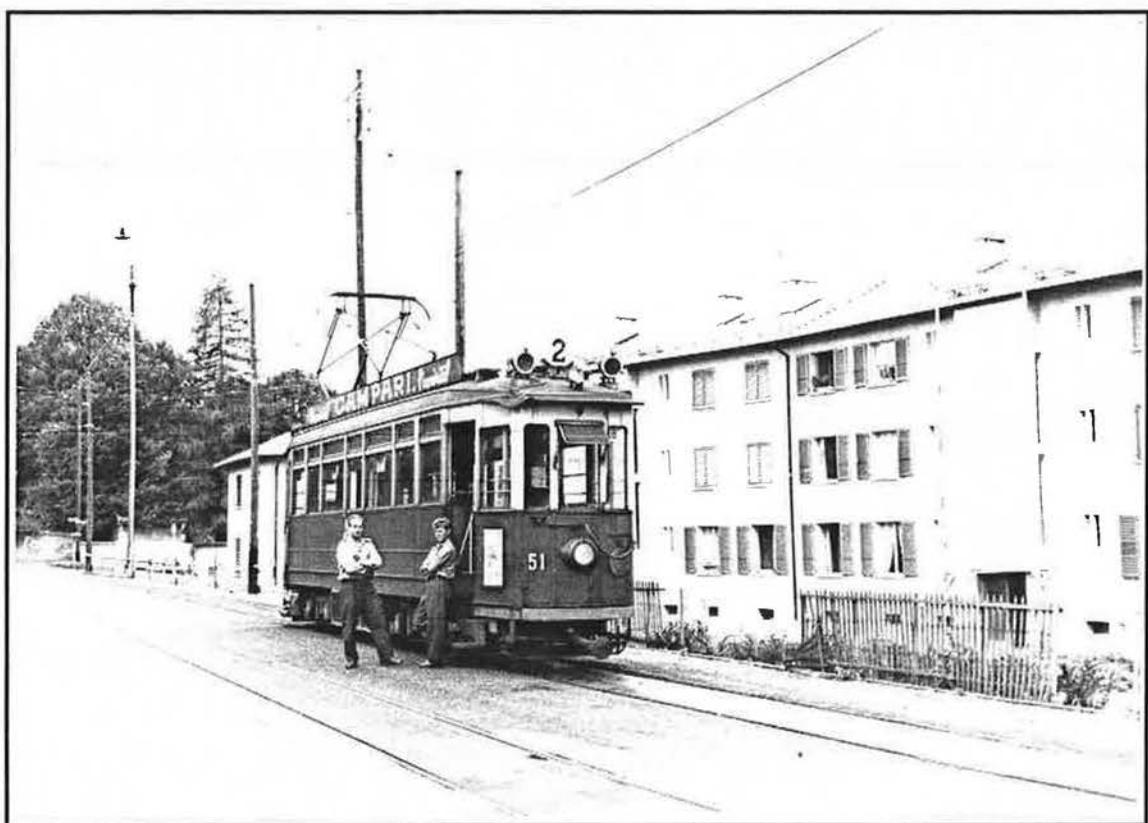


Il y a 30 ans ... la ligne 2

Bois de la Bâtie, 1960.

Terminus de Bernex, 1960.

Photos J. Bazin



Nouvelles d'ici et d'ailleurs

Cette rubrique a été quelque peu négligée lors des derniers numéros de la Plateforme et plusieurs membres nous ont fait part de leur regret de ne plus la voir figurer dans notre bulletin.

La rédaction a donc décidé de la remettre dans ce numéro et espère pouvoir dorénavant informer régulièrement ses lecteurs des nouvelles de Genève en particulier et de la Suisse en général.

Cette rubrique ayant paru la dernière fois dans la Plateforme No 36 du printemps 1989, nous essayons de vous donner ci-dessous un résumé de tout ce qui s'est passé depuis, sachant que pour certains lecteurs cela n'apportera rien de nouveau. Mais nous sommes d'avis que nous devons informer également nos membres de l'extérieur qui ne sont pas peu nombreux.

1 Genève

1.1 Réseau des TPG

1.1.1 1989 - 1990

L'introduction de l'horaire 1989-1990 le 24 septembre 1989 a apporté les modifications suivantes dans le réseau:

Ligne 5: prolongement de la ligne depuis la place Neuve jusqu'à l'Hôpital Cantonal.

Ligne 9: prolongement depuis Rive (qui n'est plus desservi) jusqu'à la place Cornavin en passant depuis la place des Eaux-Vives par la rue du Rhône - pont du Mont-Blanc - place et rue des Alpes pour arriver à Cornavin (arrêt commun avec la ligne 8 direction Veyrier devant le bâtiment principal de la gare). Au retour, les bus passent par la place des XXII-Cantons (pas d'arrêt) et les rues de Chantepoulet et du Mont-Blanc pour rejoindre le pont du même nom.

Ligne 14: prolongement depuis le Bout-du-Monde jusqu'à la gare des Eaux-Vives. La rampe de la route du Bout-du-Monde n'ayant toujours pas été élargie, celle-ci est impraticable aux bus normaux des TPG. La partie de cette ligne a donc été mise en sous-traitance et elle est exploitée par la maison Théo-Dupraz qui y fait circuler des Midi-bus de la maison Neoplan aux couleurs des TPG. Il est curieux de noter que les bus TPG assurant le trajet Nations - Bout-du-Monde affichent toujours comme destination l'ancien terminus sans aucune remarque supplémentaire faisant allusion à la possibilité d'aller plus loin,

alors que les bus de Dupraz offrent ce service dans le sens opposé.

Ligne 31: nouvelle ligne qui se substitue à la ligne 16 et, du même coup, devient une ligne intercommunale. En effet, depuis son ancien terminus Tronchet, elle est prolongée en direction de la Clinique Bel-Air en passant par Fossard - Peillonex et Petit-Bel-Air. Cette ligne est également en sous-traitance par Dupraz; mais contrairement aux autres lignes exploitées par cette entreprise, la 31 est dotée de véhicules TPG. Au début, c'étaient des bus de la série "Ceinture". Suite à des réclamations au sujet du bruit émanant de ces véhicules, surtout aux abords des hôpitaux, il a été décidé de les remplacer par des autobus Mercedes O 405. Actuellement, ce sont les bus 570, 580 et 590 qui assurent ce service; en effet, les bus sont entretenus par Dupraz et ne retournent pas aux dépôts des TPG à la fin du service. Le numéro de la ligne n'a pas été ajouté sur le film, mais celui-ci est simplement laissé sur position neutre, et le chiffre 31 a été collé directement sur la vitre. La fréquence de la ligne est de 30 minutes aux heures de pointe et de 60 minutes aux heures creuses ainsi que pendant toute la journée les dimanches.

Ligne 41: une nouvelle ligne a été créée entre Carouge et Veyrier passant par le plateau de Pinchat. C'est en sorte une résurrection de la ligne Y qui existait déjà entre le 29 mai 1960 et le 26 mai 1974. Mais contrairement à cette ligne opérant seulement les dimanches et jours fériés, la 41 est exploitée

quotidiennement. Le service est assuré avec les mêmes Midi-bus de la maison Dupraz, comme la ligne 14 entre le Bout-du-Monde et la Gare des Eaux-Vives.

Plusieurs lignes de campagne, notamment les lignes D, H, K et M, ont vu leurs fréquences augmentées.

Le 1er juin 1990, la ligne 18, jusqu'alors exploitée par la maison Dupraz avec des autocars PTT qui, autrefois, assuraient la navette Cornavin - Aéroport, a été reprise par les TPG qui y font circuler des autobus FBW de la série 531 à 552. Petit à petit, les arrêts au long de cette ligne ont été munis soit d'appareils Sadamel complets ou de simples oblitérateurs. Il n'est plus possible d'acheter son billet auprès du chauffeur. L'horaire n'a subi aucune modification: service de 20 minutes du lundi au vendredi jusqu'à 19 heures et de 30 minutes le soir ainsi que les samedis et dimanches toute la journée.

Une grande nouveauté dans les transports publics de Genève était, le 27 mai 1990, l'introduction des Taxibus. Les TPG n'assurant ni le départ des premiers trains ni l'arrivée des derniers, l'usager peut, moyennant une pré-réservation au no. 141, se faire transporter avec un taxi depuis l'arrêt TPG le plus proche de son domicile à la Gare ou vice-versa au prix unique de Fr. 8.- sur le réseau urbain ou Fr. 15.- pour le réseau régional. Avec les cartes Orange, Azur ou Vermeil et l'abonnement général des CFF, les prix sont de Fr. 5.- ou Fr. 10.- seulement.

1.1.2 1990-1991

L'horaire 1990-1991, entré en vigueur le 30 septembre 1990, a apporté, quant à lui, les modifications suivantes:

Ligne 9: exploitation avec des bus articulés, essentiellement de la première série FBW n° 101 à 129 au lieu de bus à deux essieux n'offrant pas une assez grande capacité.

Ligne 26: prolongement depuis le Molard jusqu'à la place des Eaux-Vives.

Ligne 42: Nouvelle ligne reliant Bernex au Bachet-de-Pesay en passant par Lully - Certoux - Perly-Village et Plan-les-Ouates, remplaçant ainsi en partie la ligne D. Les deux terminaux se trouvant dans la zone

urbaine, les arrêts intermédiaires par contre dans la zone régionale, il a fallu étendre le réseau urbain de telle façon que toute la ligne 42 y soit comprise. Cette ligne 42, qui n'est pas exploitée le dimanche, est assurée avec des bus Mercedes O 405.

Augmentation de la fréquence, notamment sur les lignes 1, 2, 14 et 15 ainsi que sur les lignes de campagne B et Z. La ligne E, quant à elle, reçoit une fréquence presque "urbaine" avec un passage des véhicules toutes les 15 minutes aux heures de pointe et 30 minutes le reste de la journée.

L'horaire 1990-1991 aurait également dû voir la naissance de la ligne V, reliant Cornavin à Versoix et même au-delà jusqu'à Mies, "mordant" ainsi pour la première fois de la terre vaudoise. Malheureusement, des restrictions budgétaires imposées par le Conseil d'Etat, ont obligé les TPG à remettre ce projet dans les tiroirs pour une année encore.

1.1.3 1991-1992

Nous voici donc arrivés aux modifications entrées en vigueur avec l'introduction de l'horaire 1991-1992 le 30 septembre dernier.

Ligne V: Ca y est! Elle est là! Depuis ce jour-là, la nouvelle ligne V (est-ce V comme Versoix ou V comme Vaud?) relie le centre de la ville de Genève avec Versoix et Mies. Entre Cornavin et Colovrex, elle emprunte le même itinéraire que la ligne Z, offrant ainsi une cadence d'un véhicule toutes les 15 minutes aux heures de pointe. Puis, passant par Valavran - Genthod - Versoix - Pont-Céard, elle arrive à son terminus à Mies sur territoire du canton de Vaud. Du coup, la ligne V est devenue la première ligne intercantonale. Son exploitation a été confiée à l'entreprise Théo Dupraz qui soustrait déjà plusieurs autres lignes pour le compte des TPG. Jusqu'à Machery, les usagers bénéficient du tarif urbain.

Ligne 18: Cette ligne, reliant la cité du Lignon à l'aéroport, a été prolongée jusqu'à la place des Nations. Depuis son ancien terminus, elle longe les installations

aéroportuaires en passant par le fret et s'engage sur la route de Ferney au niveau du tunnel routier qui passe sous la piste d'atterrissage et décollage des avions. Depuis cet endroit, elle suit le même trajet que la ligne F. La fréquence du lundi au vendredi pendant la journée a été améliorée à un passage toutes les 15 minutes. Il faut cinq véhicules pour assurer le service, contre deux auparavant. Samedi et dimanche, un service de 30 minutes est assuré avec deux véhicules. Cette ligne est exploitée avec les tout nouveaux bus Renault R312. Sur le film d'indicateur du numéro de ligne, le numéro 18 figure en blanc sur fond violet, couleur destinée à toutes les lignes "de ceinture". Pourquoi ce choix? D'ici un an, la ligne 18 sera encore une fois prolongée. Cette fois elle ira du Lignon jusqu'au Bachet-de-Pesay, remplaçant ainsi l'actuelle ligne 14 sur le tronçon depuis le Pont-Butin. La ligne 14 continuera d'assurer son service depuis le Bachet. Mais au lieu d'aboutir au Bout-du-Monde, elle tournera à droite à la hauteur du service des automobiles et, en passant par Veyrier et le pont de Sierne, terminera sa course à Moillesulaz. Une partie des trajets abandonnés par la ligne 14 sera en partie reprise par la nouvelle ligne de moyenne ceinture 11.

Le réseau genevois comprendra donc finalement les trois "ceintures" suivantes:

- Ligne 1 (Petite Ceinture): Rive - Claparède - Plainpalais - Bel-Air - Cornavin - Wilson
- Ligne 11 (Moyenne Ceinture): Nations - Charmilles - Jonction - Acacias - Bout-du-Monde - Gare des Eaux-Vives (le parcours définitif est à confirmer)
- Lignes 14/18 (Grande Ceinture): Nations - Aéroport - Lignon - Bachet - Vessy - Pont de Sierne - Thônex - Moillesulaz. Au vu de sa grande longueur, il est judicieux d'exploiter cette ligne en deux parties indépendantes.

Nous voici dérivés quelque peu dans le futur. Revenons donc aux nouveautés de cet hiver.

Ligne Y: En réalité, il ne s'agit pas là d'une nouvelle ligne mais d'un changement de

dénomination. Jusqu'à présent, la ligne 15, Plainpalais - Cornavin - Meyrin - CERN, voyait quelques-unes de ses courses prolongées au-delà de la frontière jusqu'à Saint-Genis dans le département de l'Ain. C'est en effet ce bout de la ligne, CERN - Saint-Genis, qui porte dorénavant la lettre Y. Avec cette modification, la ligne 15 devient une ligne urbaine à part entière. La ligne Y, quant à elle, appartient au réseau de campagne. Ainsi la séparation dans la dénomination des lignes est parfaite: réseau urbain avec numéros, réseau de campagne avec lettres.

Ligne 5: Augmentation de la fréquence à 7 1/2 minutes au lieu de 10 minutes aux heures de pointe.

Ligne G: Un véhicule chaque heure et service étendu jusqu'à 22 heures 40 (dernier départ de la ville vers la campagne).

Ligne Z: Un bus toutes les 30 minutes aux heures de pointe et toutes les 60 minutes aux heures creuses. Exploitation continue toute la journée.

1.2 Véhicules des TPG

1.2.1 Véhicules tramviaires

Les livraisons des motrices articulées DAV se sont terminées le 15 août 1989 avec l'arrivée de la motrice n° 846. Les baptêmes se sont déroulés dans un rythme d'un à deux véhicules par mois. Vous trouverez une liste complète des dates de livraison et baptêmes des motrices DAV dans une prochaine Plateforme. Notons que la 46ème motrice, qui est en effet la première puisqu'il s'agit du prototype n° 801 ex 741, a reçu, le vendredi 11 mai 1990, les armoiries de Gaillard, commune française située à proximité du terminus de la ligne 12 à Moillesulaz.

Depuis le mois de mai 1989, toutes les courses de la ligne 12, ainsi que celles de la ligne 21, sont assurées par les nouvelles motrices, mettant ainsi un terme à une exploitation avec les convois Be 4/4 + B4 datant des débuts des années 50.

Seuls cinq convois ont échappé aux démolisseurs. Les motrices 712, 721, 724 et 727 ainsi que les remorques 302, 306, 307 et 315 constituent une réserve pour les TPG et sont stationnées au dépôt

du Bachet sur la voie 9. La motrice 729 et la remorque 308 ont été choisies en tant que véhicules historiques et ont intégré le parc de l'AGMT. Elles ont retrouvé récemment leur livrée verte d'origine.

Notons encore que deux remorques, ex-motrices lucernoises, ont également échappé aux machines voraces du démolisseur: la 328 a été reprise, à titre privé, par un membre AGMT; la 327 a trouvé refuge à Morbier, de l'autre côté du Jura, où elle a été transformée en ... baraque à frites. Mieux vaut encore cela que d'être réduite en un petit amas de ferraille.

1.2.2 Essais avec des nouveaux types de véhicules

Un "monstre" a sillonné les rues genevoises au mois de mai 1989. En effet un bus Renault, long de 24 mètres, avec deux articulations, a circulé sur la ligne 15 entre Plainpalais et Meyrin. Vu la longueur du véhicule, une autorisation spéciale a dû être obtenue préalablement.

Vu la constante croissance du trafic sur cette ligne, les TPG envisagent l'acquisition de vingt véhicules de ce type. A la longue, il est prévu d'équiper la ligne 15 d'un métro ou d'un tramway. Mais cela ne se réalisera pas avant les dix à quinze années à venir et il fallait donc trouver une solution pour satisfaire les passagers. Puisqu'une augmentation des fréquences n'est pratiquement plus réalisable, les bus passant déjà maintenant toutes les 3 à 4 minutes aux heures de pointe, la solution doit être trouvée avec des véhicules plus grands. Pour l'instant, seuls Renault et MAN ont mis au point un mégabus; coût d'un véhicule: environ Fr. 600'000.-.

Entre le 7 et le 16 février 1990, les TPG ont testé cinq véhicules avec plancher surbaissé en vue d'une commande remplaçant des anciens bus du type Saurer-Leyland DAB et 5DUK-A (Ceinture).

Les véhicules suivants ont tourné sur la ligne 1

- Ramseier + Jenzer / Volvo B10R; n° 101 appartenant aux SVB (le véhicule a passé à Genève à sa sortie d'usine avant d'être livré aux transports publics de Berne)
- Renault R312
- Van Hool A500, n° 386 en service chez les TL
- MAN NL202, véhicule de présentation

- Mercedes 0405N, véhicule de présentation du même type commandé par les VBZ.

Des questionnaires ont été remis aux passagers et aux conducteurs. Il semblerait que la plupart d'entre eux auraient eu une préférence pour le véhicule Mercedes; peut-être parce qu'il y a déjà 81 véhicules de ce constructeur qui sillonnent les rues de Genève.

Divers autres arguments ont finalement persuadé la direction des TPG que le véhicule qui répond le mieux aux critères imposés est celui de Renault. Une commande de 34 unités a donc été placée auprès de cette firme.

La livraison de ces véhicules, numérotés de 401 à 434, s'est effectuée durant l'été dernier.

Afin d'éviter une numérotation à double avec les bus "Ceinture" de la première série, dont la plupart étaient encore en service à ce moment-là, les TPG leur ont attribué, pour les quelques semaines qui leur restaient à circuler à Genève, les numéros 461...474 au lieu de 421...434. Les véhicules de la deuxième série, quant à eux, ont gardé leurs numéros originaux, soit 441...452.

Finalement, un bus bi-mode, c'est-à-dire un véhicule qui peut circuler soit sous une ligne aérienne, soit avec un moteur diesel, a été testé pendant une semaine durant l'été 1989 sur la ligne 6. Depuis le prolongement de cette ligne en direction de Malagnou, elle doit être exploitée en autobus, la caténaire faisant défaut sur ce trajet.

Si la traction électrique de ce bus n'a posé aucun problème, la traction diesel, en revanche, n'a pas répondu aux exigences, notamment parce que le moteur de 280 chevaux s'est révélé un peu faible pour déplacer les 28 tonnes du véhicule.

Le bus engagé, un modèle Volvo avec installation électrique fournie par ABB, appartient aux TF - Transports de Fribourg.

1.2.3 Le départ des Saurer-Leyland et "400"

Avec l'arrivée des bus Renault, les TPG ont été en mesure de mettre hors service les bus Saurer-Leyland 201 à 231 (voir page 53). 22 bus du type 5DUK-A Ceinture ne finiront pas dans les mains des démolisseurs. En effet, un convoi formé de ces bus ainsi que d'une dépanneuse et quelques véhicules privés est parti le 30 septembre dernier



EN HAUT: Photo de famille devant le dépôt Jonction, 16 septembre 1989. Cette partie du dépôt a été démolie en octobre 1991.

Photo P. Lohner

EN BAS: Inauguration de la ligne V (Cornavin - Mies), Chambésy, 28.9.1991.

Photo B. Calame



en direction de la Roumanie, où ils ont été remis aux autorités locales, à l'exception des voitures privées évidemment.

Les bus ont subi une révision avant leur départ et ont emmené avec eux des pièces détachées ainsi que d'autres articles qui se font rares dans ce pays, comme, par exemple, des vêtements.

70 chauffeurs se sont portés volontaires pour cette expédition. Nous reviendrons avec plus de détails sur le déroulement de ce voyage dans notre prochaine Plateforme.

1.2.4 Véhicules publicitaires

A plusieurs reprises, les motrices n° 805 et 806 ont été dotées d'une publicité couvrant la totalité du véhicule, procédure qui est très connue en Allemagne. Ainsi a-t-on vu ces véhicules faire de la publicité pour GHI (Genève Home Information, un journal), Mode Clarins, la Banca della Svizzera Italiana - BSI, la protection de l'environnement, les voitures Nissan et le journal "Le Matin".

Depuis quelque temps, les trolleybus n'échappent pas à cette "Publicitémania". Pour l'instant, cette procédure se limite aux trolleybus du type NAV. Ainsi le n° 696 arbore une livrée blanche avec des dessins montrant des passagers assis et portant des chaussures ... Aeschbach.

Le 692 est tout en bleu et fait de la pub pour le gaz naturel. Une immense chouette blanche orne son flanc gauche.

Le 689 est devenu le porte-parole des horlogers et bijoutiers de la place de Genève. A cet effet, il a été revêtu d'une peinture tout en or.

Depuis quelques jours, un quatrième véhicule circule avec une livrée non standard: le 691 fait de la publicité pour le système de "Park-and-Ride" à l'occasion de l'ouverture d'une telle installation au Petit-Lancy. Comme le 692, il a été complètement peint en bleu.

1.2.5 Autres actualités genevoises

La révision des trolleybus type UST, série 631 à 648, s'est terminée récemment. Seuls les véhicules 643 et 644 n'ont pas été révisés. Leur état étant trop mauvais, ils seront mis hors service une fois que la nouvelle série de trolleybus sera livrée.

En vue du remplacement de ces deux véhicules, ainsi que des onze trolleybus restant de la série

601...621, le prototype du Swisstrolley a circulé sur toutes les lignes genevoises au courant du mois d'août. Il s'agit du premier trolleybus à plancher surbaissé de construction suisse. Il est présenté dans la plupart des villes suisses afin de faire de la promotion et de récolter des commandes. Les TPG ont déjà passé commande de 13 véhicules de ce type livrables en 1992 (série 701 à 713).

C'est maintenant au tour de la série de trolleybus 651 à 674 de subir une révision. Le 653 circule déjà dans sa nouvelle livrée.

Cinq nouveaux distributeurs à billets ont été placés le long de la ligne 12. Moyennant une carte magnétisée, on peut effectuer l'achat des billets sans monnaie. La carte peut être chargée pour une valeur maximale de Fr. 20.-. Il est également possible de charger la carte sur ces appareils. A partir d'un certain montant, on obtient un rabais. Si la valeur restante de la carte est inférieure au prix du billet et que l'on ne veut pas charger la carte, le solde peut être payé comptant. Il est également possible d'acquérir plusieurs titres de voyage de la même catégorie de prix simultanément. Cela est très pratique lorsque plusieurs personnes voyagent ensemble. Il n'est donc pas nécessaire que chacune d'entre elles ait le montant exact de la course à payer.

Par contre, ces appareils ne rendent pas la monnaie, mais ils acceptent les billets de Fr. 10.-.

Depuis quelque temps, les plaques indiquant le nom de l'arrêt changent de look. Sur la partie supérieure, la plaque orange est munie d'un trait jaune dans lequel figurent le logo TG ainsi que l'inscription Transports publics genevois.

Cette même inscription figure d'ailleurs sur les nouveaux bus Renault R312 ainsi que sur les deux Mercedes 0405G nos 292 et 293 qui sont récemment venus renforcer le parc de leurs 41 "confrères".

Une autre particularité des Renault et de ces deux Mercedes est le système sonor et affichage par pastilles pour l'annonce des arrêts à l'intérieur des véhicules.

2 Berne

2.1 Les nouvelles motrices Be 4/8 731-742

La livraison des douze nouvelles automotrices à double articulation Be 4/8 construites par ACMV (voir "La Plateforme n^{os} 32 et 33) a commencé le 23 décembre 1989 par la motrice n^o 731.

Après les fêtes de fin d'année, les SVB ont commencé avec l'instruction de leur personnel de conduite ainsi que des mécaniciens des ateliers. En plus, le véhicule devait passer l'inspection par l'OFT, ce qui a eu lieu en mars 1990. Après une présentation officielle et une journée d'inauguration, pendant laquelle le public pouvait voyager gratuitement avec le nouveau tram, ce dernier a été mis en service régulier le 10 avril 1990. Il était suivi par les onze autres motrices qui arrivaient à Berne dans un rythme de un véhicule par mois environ. Ainsi, au mois de décembre de la même année, toute la série était complète. Le samedi 15 décembre, une remise symbolique des nouvelles motrices à la population bernoise a eu lieu devant le dépôt Burgernziel, où les douze véhicules étaient exposés l'un à côté de l'autre.

Après les traditionnelles allocutions, les motrices ont été envoyées successivement sur le réseau, où elles ont effectué un service régulier sur toutes les trois lignes du réseau. Normalement ces véhicules sont attribués à la ligne 3, Sahli - Gare - Weissenbühl. Mais on peut voir régulièrement une à deux motrices sur la ligne 5, Ostring - Gare - Fischermätteli, surtout le week-end. Par contre, elles roulent rarement sur la ligne 9, Wabern - Gare - Guizanplatz, traditionnel fief des premières motrices articulées n^o 711-726 datant du début des années septante.

2.2 Avenir des motrices standard 601-615 et remorques 321-330

Une conséquence directe de la livraison des nouvelles motrices était la mise hors service d'une grande partie des motrices standard Be 4/4 n^{os} 601-615 de 1948-49. Un premier véhicule, le n^o 601, a été démoli l'année passée déjà suite à un accident. Les sept véhicules suivants vont prendre prochainement le même chemin: 602, 608, 610, 611, 612, 614 et 615. Les motrices 603 et 605 ont également quitté le réseau. Contrairement aux autres, elles n'ont pas fini chez le démolisseur. Elles se trouvent maintenant au dépôt RBS à Worb

et constituent une réserve tant pour les SVB que pour les RBS. A cet effet, elles ont été munies du système de signalisation du RBS et pourraient donc théoriquement circuler sur la ligne G du RBS (ce qui est peu probable étant donné que ce sont des véhicules unidirectionnel et que cette ligne ne dispose pas de boucle de rebroussement).

Quant aux cinq autres motrices, leur sort n'a pas encore été décidé. On peut occasionnellement voir l'une ou l'autre d'entre elles circuler en renfort de la ligne 9 lors de manifestations au Wankdorf ou à l'Allmend.

Les cinq remorques n^o 341 à 345 ex-VBZ, acquises en 1986, ont toutes été déclassées. Les n^{os} 341, 343 et 344 furent déjà démolis en 1990. Le n^o 345 suivit en juin de cette année. Quant au n^o 342, il va survivre à ses collègues un certain temps: il se trouve actuellement à Riedbach au centre de la Protection Civile, où les soldats de cet organisme peuvent s'exercer dans la remise sur rail d'un véhicule accidenté.

Rappelons que le n^o 341 était muni d'un bogie ACMV pour tramways à plancher surbaissé. On voulait tester ce nouveau type de bogie afin de découvrir les éventuelles "maladies d'enfance". La remorque a parcouru ainsi plus de 50'000 km sans problèmes.

Les remorques de la première série, n^{os} 321-330, qui, à l'époque, avaient été commandées avec les motrices 601-615 sont encore toutes là. Un déclassement ne semble pas être prévu pour le moment. Par contre, les remorques n^o 333 et 336 de la série 331-340 de 1961 ont été déclassées et démolies en début juillet. Le n^o 336 avait été sérieusement endommagé lors d'une collision; quant au n^o 333, il avait de fort dégâts de rouille qui ne permettaient plus une rénovation.

2.3 Nouveautés dans le parc routier

Au courant des derniers mois et années, les SVB ont reçu d'abord une série de quinze autobus à deux essieux n^{os} 181 à 195 (1988) et puis une série de douze autobus à plancher surbaissé, série 101 à 112 (1990). Voici quelques caractéristiques de ces véhicules :

1) Autobus deux essieux, série 181-195

Type : Volvo B10M

Constructeur : Volvo, Ramseier + Jenzer, Gangloff

Moteur : THD 101 GC, 180 kW (245 CV)



A Bucarest: Saurer ex-431, ex-471 des TPG, place Cornavin, septembre 1991.

Photo B. Calame

Nouveaux véhicules

A Genève: Renault R312 No 423, Rond-Point de Rive, septembre 1991.

Photo B. Calame



Poids à vide : 10,58 t
 Charge utile : 6.86 t
 Poids maximal : 17,44 t
 Longueur : 11,85 m
 Portes : 3
 Vitesse max. : 85 km/h
 Places : 30 assises, 67 debout, total 107

2) Autobus deux essieux à plancher surbaissé, série 101-112

Type : Volvo B10R
 Constructeur : Volvo, Ramseier + Jenzer, Gangloff
 Moteur : THD 102 KF, 180 kW (245 CV)
 Poids à vide : 10,88 t
 Charge utile : 9,52 t
 Poids maximal : 16,80 t
 Longueur : 12 m
 Portes : 4
 Vitesse max. : 85 km/h
 Places : 29 assises, 54 debout, total 84

L'acquisition de ces 27 véhicules a permis de mettre hors service un premier lot de 23 autobus "Unterflur" de la série B71U n^{os} 111 à 170 acquis de 1959 à 1961. Seulement six d'entre eux ont été démolis à ce jour; huit autres ont été vendus à un particulier à Bützberg, qui les a revendus en Roumanie. C'est la même personne qui a acquis les bus Saurer-Leyland 201 à 231 des TPG. Avec les Bus "Ceinture" des séries 421 à 438 et 441 à 452 également des TPG, une bonne soixantaine de véhicules "suisses" circuleront sur les routes roumaines d'ici la fin de cette année.

Un bus fonctionne maintenant comme "Päcklibus". Le reste des véhicules est soit entreposé sans plaques, numéro, écussons et indicateurs de ligne au dépôt Gangloff ou a été vendu à d'autres personnes.

Max Lohner



EN HAUT: Motrice Be 4/8 742 des SVB, Kocherpark, 28.9.1991.

Photo M. Lohner

EN BAS: Autobus 2 essieux 192 des SVB, Hauptbahnhof, juillet 1989.

Photo M. Lohner



Chronique historique

La photo ci-jointe m'a été remise récemment avec le texte suivant :

"Aux environs de 1912, Madame Lamberon habitait à l'entrée de Plan-les-Ouates, en plein champ à l'époque; ayant un grand terrain, elle faisait de l'élevage.

Elle avait acheté à la CGTE plusieurs vieux trams à chevaux devenus inutilisables et transformé l'intérieur en poulaillers.

Sous les voitures elle avait installé les canards et les oies. Tout ce petit monde vivait en liberté. Elle avait une excellente production qu'elle livrait très régulièrement aux grands hôtels de la ville."

La photographie, représentant la motrice n° 97 de la Compagnie Générale des Tramways Suisses (TS), sera remise aux archives de l'AGMT. Je remercie Madame Pia Vuillod, Genève, de m'avoir transmis ce document avec ses commentaires.

B. Calame

PS. Cette chronique pourrait, grâce à vous chers lecteurs, s'installer de façon permanente dans la "Plateforme". Elle est ouverte à ceux qui possèdent un document historique et qui souhaiteraient le publier.



CGTE - Motrice Ce 2/2 106, construite aux Etats-Unis en 1901, et prise à l'essai par la CGTE en 1903. Elle fut acquise définitivement en 1907, et après avoir circulé exclusivement sur la ligne 2, elle est transformée en remorque en 1921 (C2i 251").

Elle sera démolie en 1941.

Dessin: Michel A. DUCRET