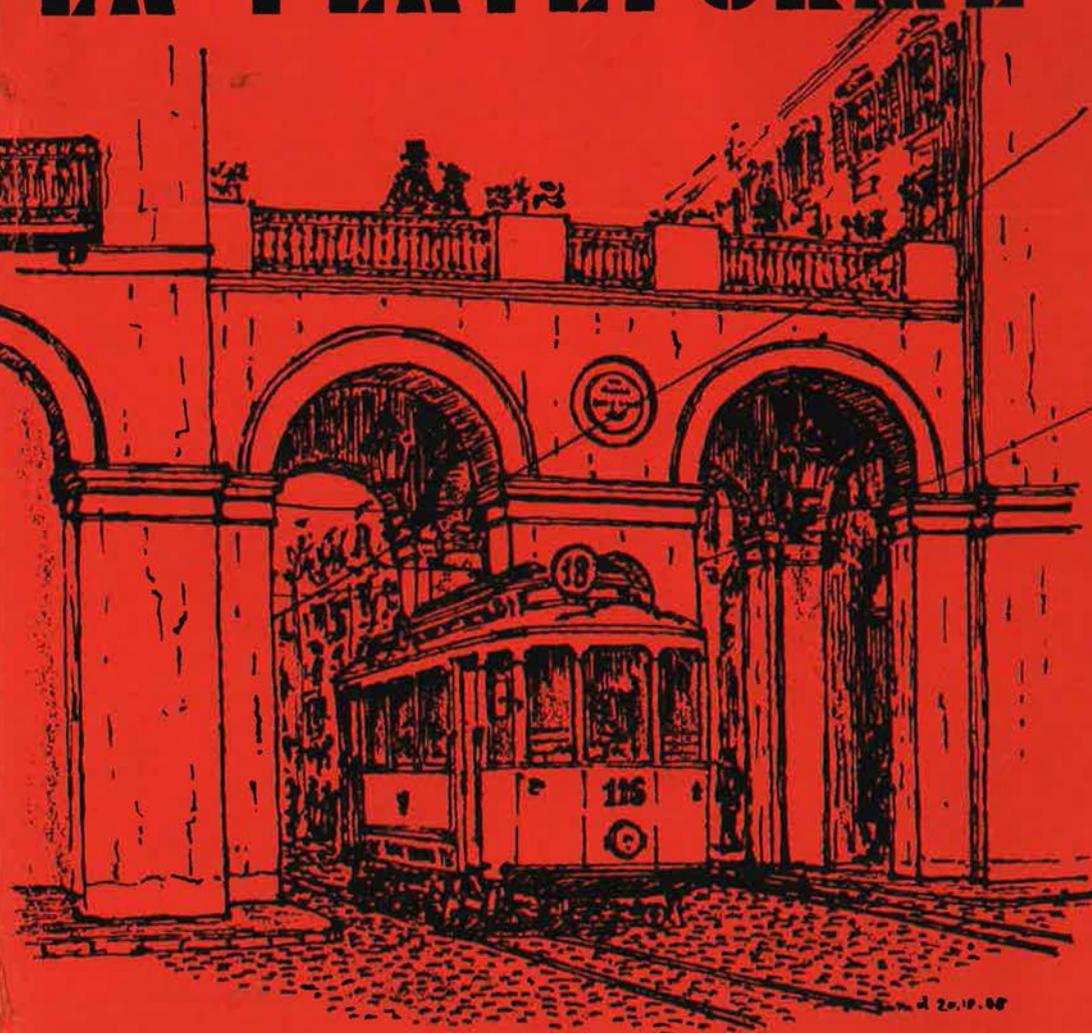


LA PLATEFORME



**PERIODIQUE
DE L'AGMT**

No 36

LA PLATE-FORME

1/89

No 36

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
- Les transports publics de Turin	Page 7
- Le Pont Butin, ouvrage ferroviaire...	Page 15
- Restructuration du réseau TPG - 3ème étape	Page 21
- TPG - Evolution du parc des véhicules	Page 33
- Les tramways de Berne ont 100 ans	Page 37
- Nouvelles d'ici et d'ailleurs	Page 41



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, L. LAURI, M. LOHNER, E. RAHM et Ch. STOUTZ

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

Le Billet du Président

Chers Amis,

Chaque année, l'AGMT organise un voyage à l'occasion du Jeûne Genevois, soit une escapade d'un jour, soit un voyage qui couvre tout le "pont" du Jeûne. Il y a deux ans, nous sommes allés à Paris et Lille, cette année Turin et Milan ont été la destination de notre voyage. Deux jours et demi à Turin nous ont permis de découvrir les différentes facettes de ce réseau, qui mélange de longues lignes droites sur de splendides boulevards, à des passages sous porches assez impressionnants (voir couverture), avec en prime un tramway historique, des ateliers à l'architecture splendide, du vieux matériel et du très moderne, le tout présenté avec une courtoisie typiquement "torinese".

A Milan, nous nous sommes arrêtés une seule journée, tout juste assez pour avoir un aperçu de son vaste réseau, encore dominé par les vaillantes "Peter Witt" (mais les "Jumbo" sont assez impressionnants) et avec quelques lignes très belles, le long des "Navigli", et la particularité de l'immense parking tram du stade de football.

On pourrait penser qu'il faut être amateur fou pour participer (ou pour profiter) de ces voyages. Il n'en est rien, et en effet la cuisine de Turin a laissé de bons souvenirs à un certain nombre de participants, ainsi que l'architecture de la ville qui a été très appréciée.

Et pour démontrer, s'il était encore nécessaire, qu'il n'est pas obligatoire d'être des fanatiques purs "du tram" pour apprécier ces voyages, j'ai reçu une petite note que je tiens à publier ici.

* * *

En septembre 1987, j'avais été invitée par un membre de l'Association Genevoise du Musée des Tramways à participer à un petit voyage de 4 jours à Paris (dont une journée à Lille, pour visiter le VAL), organisé par ce groupement dont l'intérêt porte, comme chacun le sait, sur les transports publics urbains.

A vrai dire, le but du voyage était pour moi l'attrait premier du déplacement, bien que je ne cache pas, ayant eu moi-même un membre de ma famille dans

les transports publics, un intérêt personnel marqué pour cette question, qui revient du reste de plus en plus au premier plan de l'actualité.

Aussi est-ce avec le plus grand plaisir que j'ai de nouveau accompagné le groupe de l'AGMT lors de son voyage à Turin (8-11 septembre 1988, dont une journée à Milan).

Naturellement, train aller et retour; puis d'innombrables courses en tram, bus et trolleybus ont été le but principal de cette sortie (certainement tout le réseau à été parcouru...). Mais aussi, je n'aurais garde de l'oublier, il faut mentionner et souligner l'accueil parfait qui a été réservé à notre groupe dès le premier jour par le Président et le lendemain par le Directeur des Transports publics de Turin.

Ces deux personnes, hautement qualifiées et responsables, nous ont fait un historique des transports publics turinois et présenté les mesures d'avenir qui sont à l'étude et vont être mises en oeuvre pour les développer.

Ce qui m'a frappée cependant le plus, ce n'est pas la "science" de ces deux Messieurs, inhérente aux fonctions qui sont les leurs, mais bien plutôt le savoir, les connaissances, l'intérêt passionné, dirais-je même, que porte chaque membre de l'AGMT - dont la plupart, rappelons-le, ont des activités professionnelles diverses - au secteur des transports publics. Vous auriez été comme moi, j'en suis sûre, épatés de tant de savoir, de connaissances techniques comme de leur vision générale concernant les transport publics d'autrefois et dans le futur, tout cela se reflétant dans les questions pertinentes posées aux ingénieurs des Transports publics de Turin.

A quand le prochain voyage?

G.C.

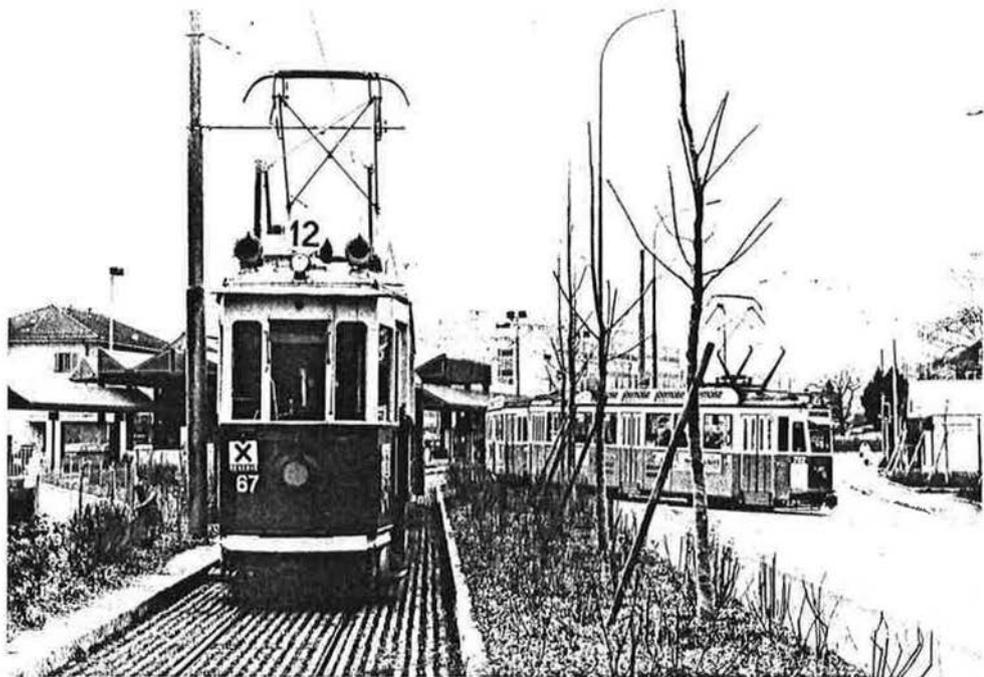
* * *

Et bien, M^{me} Calame, merci pour vos gentils mots. Le prochain voyage, le Comité y travaille. Cette année sera un voyage court, mais l'année prochaine...

Votre Président

Gino Lauri



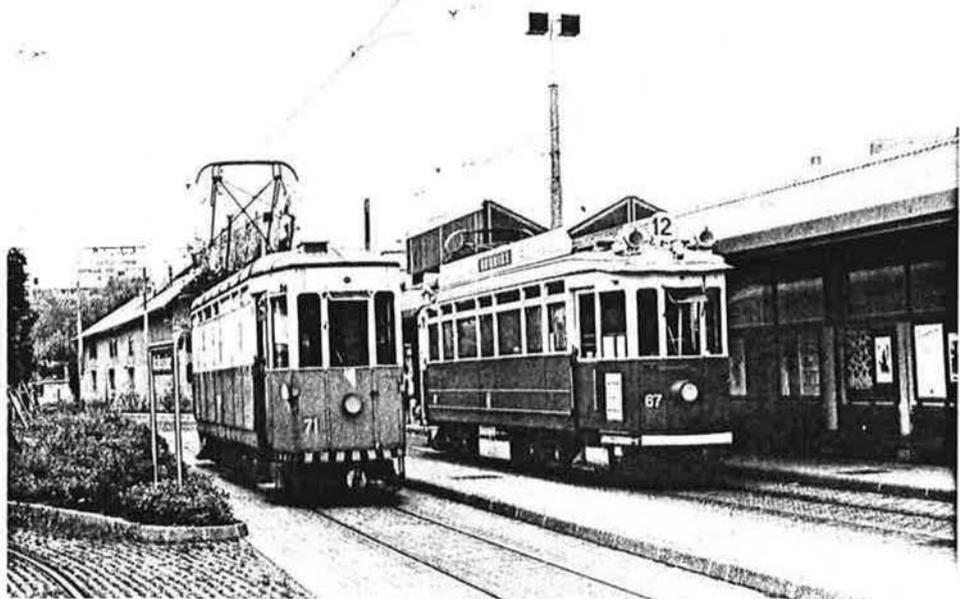


Souvenir d'un (long) séjour à Moillesulaz !

EN HAUT : La 67 attend son tour pour descendre en ville,
14.3.1987.

EN BAS : La 67 attend l'aide de la 71 pour descendre à
la Jonction, suite à une avarie de frein,
1.6.1987.

(Photos Eric RAHM)



Les transports publics de Turin

La ville de Turin, au nord de l'Italie, est une ville industrielle d'une certaine importance. Bâtie sur le bord de la rivière Po, à l'emplacement d'un ancien campement romain, elle en a gardé la structure réticulaire. Pendant son expansion au siècle dernier, quand la ville fut, pour une courte période, la capitale du Royaume d'Italie, cette structure fut maintenue en ajoutant de larges boulevards rectilignes.

L'histoire des transports publics commence à Turin en 1845, quand un certain Monsieur Rissone (qui gérait déjà les transports entre Turin et le bourg de Moncalieri), demande et obtient la concession pour quatre lignes (en réalité deux, mais l'aller était compté séparément du retour), numérotées de 1 à 4, longues environ de 3 km chacune, se croisant au centre de la ville (Piazza Castello) et exploitées par des omnibus à chevaux sur route. Les voitures partaient toutes les vingt minutes des terminus, et se croisaient au centre. Le tarif était de 20 centimes (de lire, correspondant à l'époque à environ deux heures de travail pour un ouvrier), tarif fixé pour n'importe quel parcours et permettant aussi le passage d'une ligne à l'autre.

On ne connaît pas beaucoup les conditions du trafic, mais on peut supposer que la basse fréquence, la durée limitée du service (8 heures-midi, 14 heures-18 heures, avec des suppléments les soirées de Carnaval pour la sortie des théâtres) et le prix relativement élevé du billet, n'ont pas permis d'obtenir de très bons résultats.

Mis à part quelques prolongations des lignes (et un changement de numérotation, les lignes devenant 1 et 2) rien ne se passe jusqu'en 1871, quand une nouvelle ligne est concédée à un particulier. Cette ligne, longue environ de 3 km, part aussi de piazza Castello. Sa particularité est d'être sur rail, mais toujours à traction animale.

Cette ligne passe en 1874 à une société belge ("la Belga" pour les Turinois, même si la raison sociale était "Società Anonima dei Tramways di Torino") qui obtient à la même époque deux autres lignes, toujours partant de piazza Castello.

Peu de temps après (la ville a environ 220'000 habitants), une nouvelle société rachète les lignes 1 et 2 et obtient la concession pour une troisième ligne. Sur cette ligne seront effectués les premiers essais en Italie de traction électrique à batteries.

Ainsi commence la concurrence entre les deux sociétés, concurrence qui durera environ 15 ans. En 1890, la ville dispose d'un réseau de 58 km, avec 18 lignes longues environ de 3 km en moyenne. Fréquence, durée de service, tarifs, varient selon les lignes.

En 1884 est inaugurée la ligne Sassi-Superga qui, en partant de la banlieue proche de Turin, monte au sanctuaire de Superga dans les collines. Exploitée au début comme funiculaire avec un système très particulier d'entraînement, elle sera convertie en 1934-1935 en crémaillère alimentée par un troisième rail.

En 1897, une série de concessions sont données à une troisième société, la "Società Anonima Elettricità Alta Italia". Le réseau de cette nouvelle société constituera, plus tard, le premier noyau du réseau municipal. En même temps, la commune électrifie tous les réseaux.

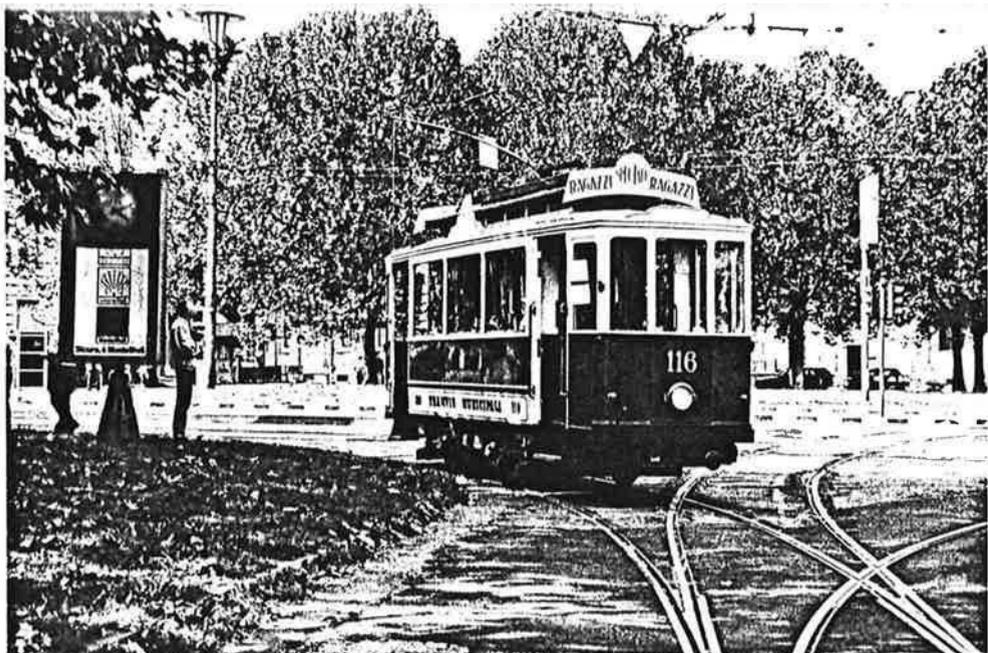
Pendant les dix années suivantes, les deux premières sociétés tâchent de réorganiser leurs réseaux, en les prolongeant vers l'extérieur et en les rationalisant au centre. En même temps, la nouvelle société cherche à former son propre réseau, en utilisant les rues qui sont encore libres au centre ville.

En 1907 la Commune rachète les lignes de la nouvelle société et constitue la "Azienda Tramvie Municipali" (ATM). Pendant les années qui suivent, les lignes de l'ATM sont étendues, et la nouvelle société commence à développer des prestations sociales (tarifs réduits, lignes pour zones en cours de développement).

Les années suivantes voient un développement de lignes, suivi par une période de stagnation due à la guerre. Mais le réseau est saturé, de nouvelles lignes, nécessaires pour les quartiers en cours de développement, ne peuvent pas être construites. En 1922, après de longues tractations, la commune rachète les concessions, les lignes et le matériel des deux sociétés privées encore existantes ("Belga" et "Torinese"). A ce moment, pratiquement toutes les rues du centre sont occupées par des rails (en direction nord-sud, 15 doubles voies à une distance moyenne de 15 mètres, en direction est-ouest, 11 doubles voies à la même distance). Les trois sociétés avaient voies, aiguillages et lignes de contact séparés, dans certains boulevards il y avait des doubles voies dans la rue centrale et dans les contre-allées, certaines places sont occupées par de vrais carroussels de rails.

Le travail de réorganisation des réseaux durera cinq ans, avec élimination des lignes dans les rues trop étroites, "nettoyage" des places, installation de nouvelles connections. Toutefois, le schéma de base du réseau, surtout dans la partie centrale, reste inchangé.

Du matériel nouveau est commandé et livré, entre 1928 et 1935, pour environ 340 unités. Pendant cette période, les trois premières lignes sur pneus sont mises en service, et en 1940 apparaissent les premiers trolleybus. Commencent à se développer les services pour ouvriers, en particulier pour les usines FIAT, qui commencent à avoir un place prédominante à Turin. Les travaux de rationalisation du réseau continuent. En 1940, la ville a 700'000 habitants, avec 131 km de lignes de tram.

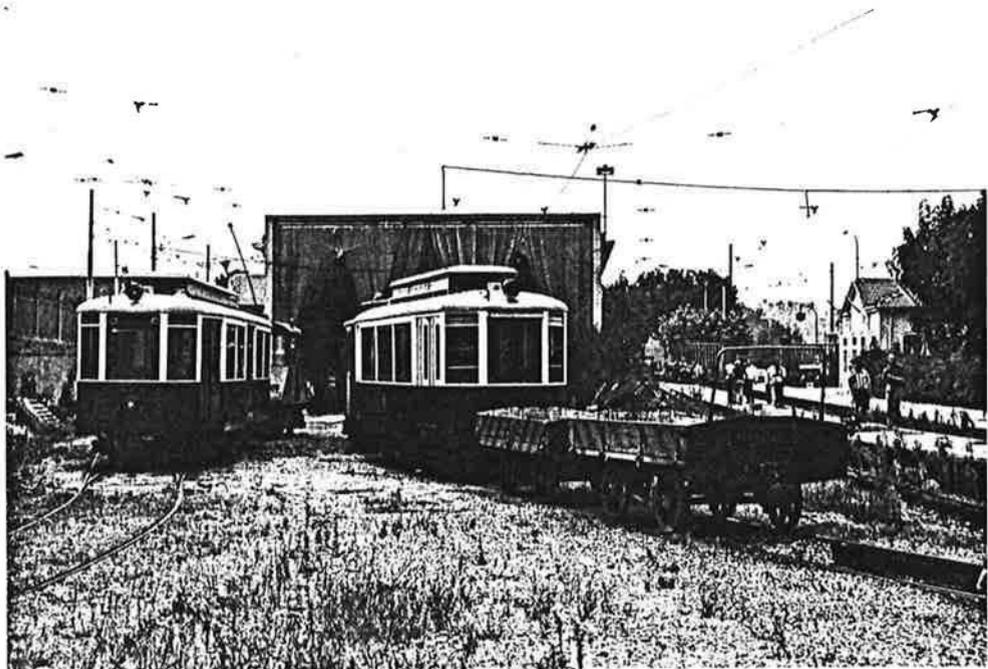


TORINO

En haut : Motrice historique 116, Piazza Bernini,
8.9.1988

En bas : Dépôt Sassi, 9.9.1988. Matériel de la
crémaillère Sassi - Superga.

(Photos E. RAHM)



Les problèmes de connection avec la banlieue poussent la ville à s'associer avec les sociétés qui gèrent les lignes suburbaines. Après différents essais, est constituée la "SATTI".

La guerre bloque les nouveaux développements, et les bombardements détruisent une partie des installations fixes et un bon nombre des motrices. A la fin de la guerre, seulement la moitié des motrices de tram est en état de marche, une partie a été détruite et les autres sont inutilisables à cause du manque de matériel ou de pièces.

La reconstruction dure jusqu'en 1950, et à cette époque commence une étude pour une réorganisation totale des transports urbains. On relève le trafic des différentes lignes, on étudie la situation dans les rues qui commencent à être surchargées. On pense métro, ou au moins pré-métro.

La décennie qui suit est une période de restructuration: des rues sont adaptées au trafic, en adoptant une série de sens uniques, des lignes de tram sont prolongées et des lignes de bus et trolleybus, soit totalement nouvelles, soit en remplacement de lignes de tram à faible trafic, sont installées. Les motrices de tram sont en grande partie reconstruites, en partie en utilisant les châssis des voitures à deux essieux, des remorques, des vieilles voitures à bogies: le parc comprendra 390 voitures de tram de ligne, dont 130 articulées et 260 à bogies. En même temps, on réorganise le parc des véhicules sur pneus, qui arrivera à 248 unités, dont environ 60 trolleybus. Les ateliers et les dépôts sont reconstruits ou modifiés, avec un équipement moderne.

Entre-temps, la ville continue son expansion: on passe de 722'000 habitants en 1951 à 1'115'000 en 1964. Cette expansion continuera au cours des années suivantes.

En 1963, commence l'extension du réseau intercommunal: l'"Azienda" récupère les concessions du trafic automobile de la "SATTI" pour améliorer la coordination. A la fin de 1964, la situation du réseau est la suivante:

Motrices tram articulées:	130
Motrices tram à bogies:	260
Autobus urbains:	319
Trolleybus:	56
Total:	874

Lignes urbaines:	
Tram:	km 183
Bus:	km 156
Trolleybus:	km 13
Total:	km 353

Lignes interurbaines:	km 226
-----------------------	--------

Passagers transportés en 1964: 308'202'492

Mais en 1964 la situation financière de l'ATM est difficile, le trafic de voitures particulières continue à augmenter et rend toujours plus difficile le transport public. Une nouvelle étude est entreprise, qui comprend la fermeture de certaines lignes de tram, la création de couloirs réservés au transport public, le service à agent unique. On constitue une société pour l'étude du réseau métropolitain turinois, orienté au début sur un réseau lourd, et ensuite vers des solutions de réseau léger. Suivent une série d'études, d'analyses du trafic, et on arrive à définir une nouvelle structure du réseau: de totalement centralisé, avec des lignes radiales convergeant vers le centre ville, on passe à un système à grille, avec des lignes parallèles et une meilleure distribution du trafic. Cette nouvelle structure est mise en service en une seule fois, le 2 mai 1982. Précédemment, on constitue le "Consorzio Trasporti Torinesi" qui réunit l'ATM et la SATTI, qui gère les lignes ferroviaires et sur pneus dans les régions de Turin, Ivrea et Cuneo.

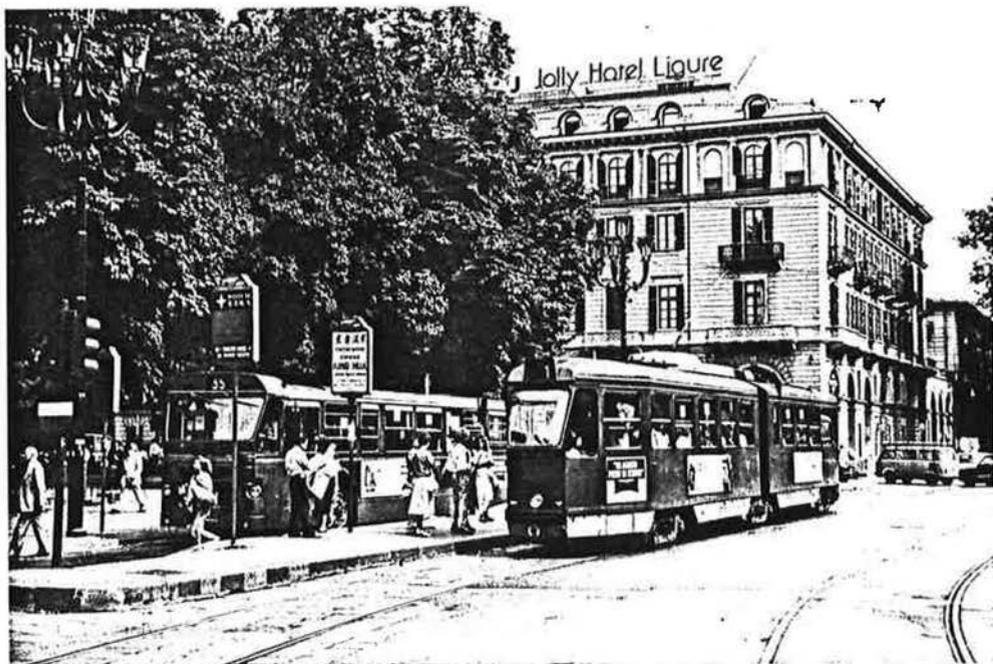
La situation démographique de la ville se stabilise et le nombre d'habitants tend à diminuer: cela porte à redéfinir les projets, en particulier des lignes de métro.

En 1985, débutent les travaux de construction de la ligne 3 (métro léger); cette ligne aura des motrices spéciales, sera en partie en site propre ou protégé, tandis que la traversée du centre ville, qui est pour le moment effectuée sur les lignes ordinaires, bien qu'adaptées, sera ensuite effectuée en tunnel. Du nouveau matériel de tram est mis à l'étude (matériel à plancher surbaissé) et devrait entrer en service bientôt.

Ainsi se termine, pour le moment, l'histoire complexe des transports turinois. Des traces du passé sont visibles en plusieurs points de la ville, sous forme de rails dans la chaussée, les trolleybus ont disparu, mais les trams dominent toujours le centre ville, et traversent toujours les "portici" le long des avenues pour pénétrer dans les ruelles du centre. Un tunnel au centre ville, utilisé comme parking, reste la dernière trace du premier projet de réseau métro lourd. Et Turin peut se vanter d'avoir, dans ses ateliers centraux, une véritable cathédrale du tram, dessinée dans les années 50 par un des meilleurs architectes italiens, Piero Nervi.

Gino Lauri

Bibliographie: I Trasporti Torinesi fra tradizione e innovazione - 80 anni di storia ATM (ATM, Torino, ottobre 1987).

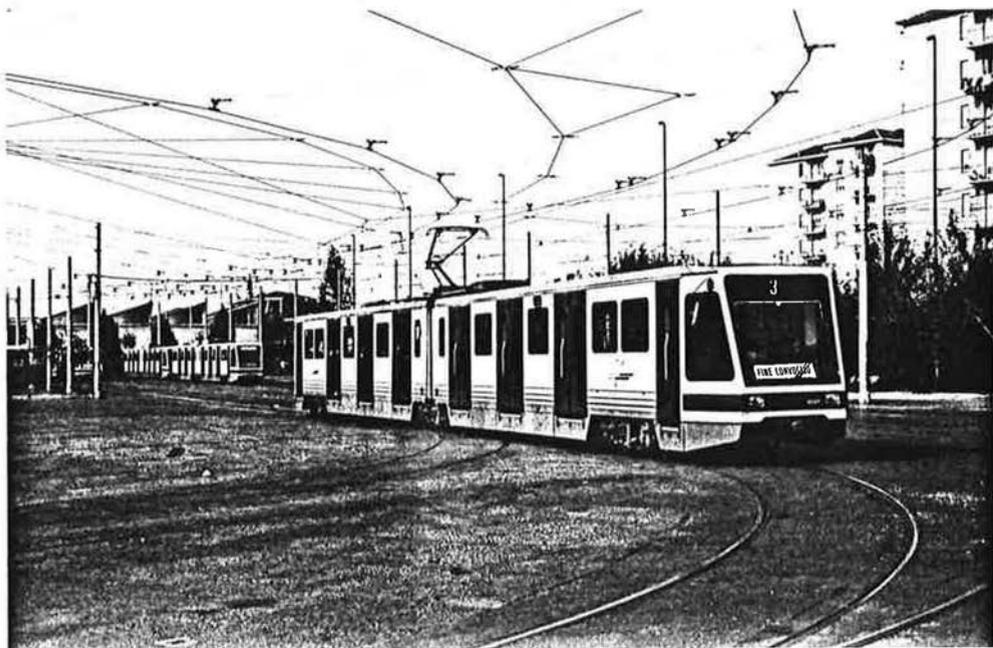


TORINO

En haut : Véhicules contemporains à la Station
FS de Porta Nuova, 8.9.1988

En bas : Nouveau matériel du métro léger devant
le dépôt Venaria, 10.9.1988

(Photo E. RAHM)



Le pont Butin, ouvrage ferroviaire

Un million pour un pont, ou le rendez-vous manqué avec la rail !

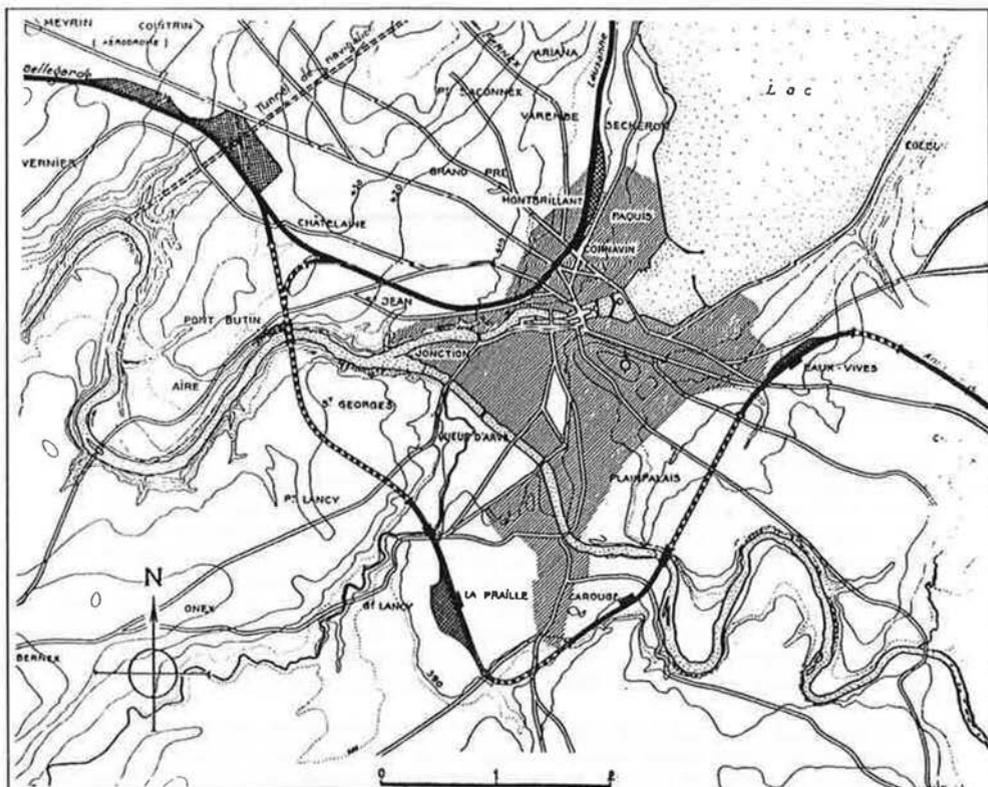
Un commerçant et philanthrope de Genève, Monsieur David-Lucien Butin, avait légué un million à l'Etat de Genève "pour l'établissement d'un pont de fer ou de granit reliant le plateau de Saint-Georges à celui d'Aître".

Le testataire avait ajouté comme clause que le pont devait être achevé dans les cinq ans qui suivraient son décès, lequel survint le 29 mai 1913. Le 21 juin, le Grand-Conseil accepta ce legs. On procéda sur le champ aux études préliminaires d'emplacement et de sondages, en accord avec les CFF, car le pont devait servir tout à la fois à une route et à la ligne de raccordement entre les gares de Cornavin et des Eaux-Vives.

Le 14 octobre 1914, le Conseil d'Etat avait demandé un crédit de Fr 15'000.-- en vue de l'ouverture d'un concours dont les résultats furent connus le 15 mars de l'année suivante. Après quatorze séances, le jury dut constater qu'aucun des 63 projets présentés n'avait réuni les conditions que l'on pouvait exiger aux quatre points de vue suivants : esthétique, constructif, statique et financier, et ne paraissait pouvoir être exécuté sans modifications. Cinq d'entre eux furent retenus, qui tous avaient deux traits communs : ils étaient en maçonnerie et s'inspiraient des aqueducs romains. Celui qui servait cependant de modèle était dû à la collaboration entre les architectes genevois Garcin et Bizot et les ingénieurs zurichois Bolliger & Cie.

1915 se passe en tractations avec les autorités fédérales pour la construction rapide de la ligne ferroviaire Cornavin - La Praille. Une convention fut signée entre les CFF et l'Etat de Genève le 30 septembre 1915. D'interminables négociations retardèrent le début du chantier qui ne s'ouvrit qu'en mai 1916. Le temps pressait, car il restait en principe à peine deux ans pour terminer l'ouvrage d'art.

Pour les fondations, une maison de la place se heurta à d'énormes difficultés techniques. On dut alors faire appel à la SA genevoise Conrad Zschokke, spécialisée dans les travaux hydrauliques. Pour la pile d'Aître, par exemple, il fallut creuser jusqu'à 25 mètres au dessous du niveau de l'eau avant de trouver une molasse solide. Pour l'infrastructure, des échafaudages de bois furent assemblés et la plupart des matériaux furent transportés par téléphéragé.



Le projet élaboré en 1921 par un groupe d'experts de la SIA : il préfigure largement — raccordement de l'aéroport en moins — ce que pourrait être demain le chemin de fer à Genève si le raccordement des Eaux-Vives voit le jour. Petite différence : il y intègre le pont Butin, alors en cours de réalisation.

Les travaux du Pont-Butin étaient déjà bien avancés quand, le 28 août 1923, les CFF décidèrent de changer le tracé primitif de la ligne. Au lieu d'emprunter le nouveau pont en construction, elle se détachera de la ligne Lyon - Genève en un point situé plus près de Cornavin, traversera le plateau de Saint-Jean en profitant de la dénivellation créée par le nant Cayla, et franchira le Rhône à son confluent avec l'Arve, sur une largeur et à une altitude moins grandes. Par rapport à celui qui a engendré la construction du Pont-Butin, ce projet présente d'appréciables avantages pour les CFF : parcours Cornavin - La Praille réduit de 1,7 km, meilleure disposition de la nouvelle gare de La Praille, réduction de la longueur du Tunnel sous le Bois de la Bâtie, bifurcation de Saint-Jean à ciel ouvert, d'où une diminution des frais de construction estimée à Fr 3'400'000.--.

Dès lors, le Pont-Butin, cette construction qui "semblable au Pont du Gard, défiera les siècles, mais dont les arches ferroviaires fort coûteuses seront parfaitement inutiles" se verra transformer en pont-route. Des modifications aux plans initiaux intervinrent alors, notamment pour la largeur du tablier. On économisa ainsi Fr 1'600'000.--, sur un coût total de Fr 12'200'000.--. Malgré le retard apporté à l'achèvement de l'ouvrage, du fait de la guerre et des tergiversations des CFF, le million de Monsieur Butin fut tout de même versé ! Quatre vingt mille mètres cubes de béton, huit mille mètres cubes de granit et de calcaire et six cent cinquante tonnes de fer entrèrent dans la construction.

Le seul incident technique important fut, le 6 juillet 1924, l'écroulement de l'une des cinq arches. Au cours des travaux, on déplora la mort de cinq ouvriers dont les noms figurent sur une plaque scellée en amont du pont.

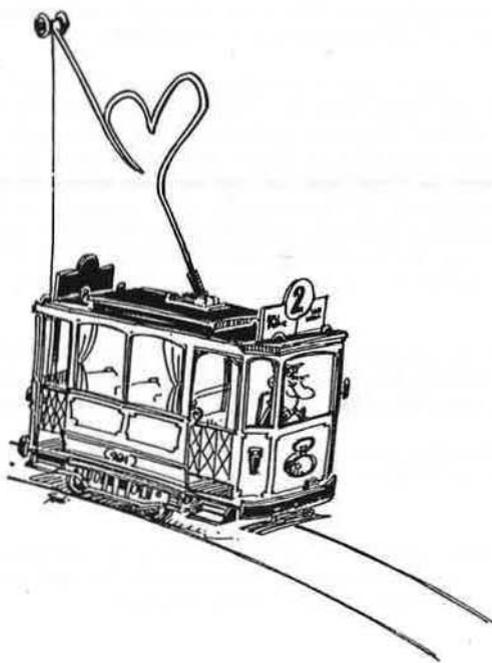
La pose de la dernière pierre, un bloc de granit portant la marque de contrôle V-XXII-9, eut lieu le 10 novembre 1926. L'inauguration se déroula le 5 mars 1927.

Quant à la liaison ferroviaire par le pont de la Jonction, ce n'est que le 9 janvier 1941, en pleine seconde guerre mondiale, que sera donné le premier coup de pioche. Mais ceci est une autre histoire...

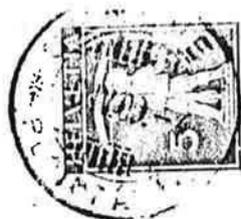
Eric RAHM

(d'après documentation personnelle)

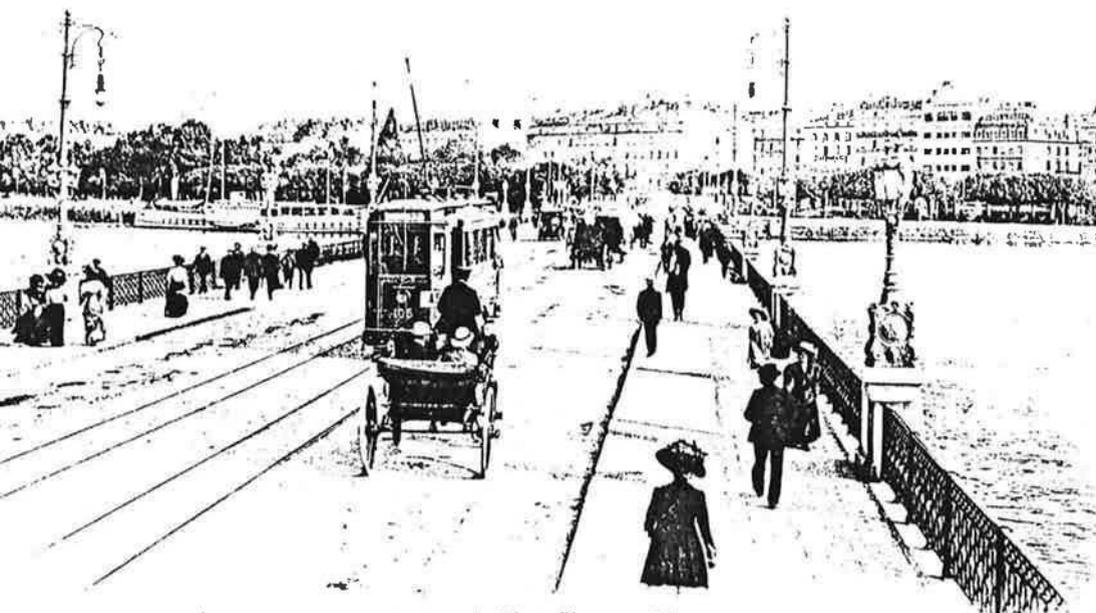




Le tram du 14 février...



Deux autres ponts genevois qui, eux, ont connu le rail ! (En haut : Coulouvrenière en 1900. En bas : Mont-Blanc vers 1906) Collection AGMT



Restructuration du réseau TPG - 3ème étape

La date d'entrée en vigueur de l'horaire annuel 1988-1989 le 25 septembre dernier coïncidait avec la mise en place de la troisième étape de la restructuration du réseau des TPG. Comme les deux étapes précédentes de 1984 et 1986, celle-ci a apporté plusieurs modifications sur les lignes urbaines ainsi qu'une amélioration des fréquences sur la plupart d'entre elles. De plus, dès cette date, on distingue facilement les lignes urbaines de celles de campagne : les premières portent un numéro, les secondes une lettre. En voici, ligne par ligne, les nouveautés (les lettres entre * indiquent le type de véhicules engagés [voir annexe]) :

Ligne 1 : Rive - Palais-Wilson

H

Passage par le quai des Bergues supprimé : après la Place Bel-Air les bus montent la rue de Coutance pour atteindre Cornavin (arrêt au même refuge que la ligne 6), contournent l'église Notre-Dame et descendent la rue de Chantepoulet; à la hauteur de l'église anglaise, ils tournent à gauche dans la rue Bonivard et se dirigent vers la place des Alpes où ils retrouvent l'ancien itinéraire en direction de Wilson.

Pas de changement dans le sens Palais-Wilson - Rive.

Amélioration des fréquences.

Ligne 2 : Genève-plage - Bernex

DEF

Pas de modification de trajet. En revanche toutes les courses ont leur terminus à Genève-plage.

Amélioration des fréquences.

Ligne 3 : Champel - Petit-Saconnex

CDEF

Pas de modification de parcours.

Amélioration des fréquences.

Ligne 4/44 : Jardin Botanique - Voirets/Palettes

NO

Pas de changement.

Ligne 5 : Place-Neuve - Palexpo

NO

Nouvelle dénomination (anciennement ligne E).

Pas de modification de parcours.

Amélioration des fréquences.

Ligne 6 : Vernier - Malagnou

LM

Fusion avec l'ancienne ligne 5 (Cornavin - Rieu) et prolongement jusqu'à Malagnou. Le trajet entre le Molard et Malagnou n'étant pas électrifié pour l'instant, cette ligne est ex-

plottée par autobus. Une électrification de la ligne entière est prévue pour 1990 et demande, outre la pose de la ligne aérienne, l'acquisition de trolleybus.

Ligne 7 : Le Lignon - Merle-d'Aubigné *CDEF*

Prolongement de Bel-Air aux Eaux-Vives en parallèle avec la ligne 2. Desserte d'un deuxième point central du réseau : Rive.

Suppression des services accélérés qui sont remplacés par des services supplémentaires desservant tous les arrêts entre Bel-Air et Le Lignon. Ce service est exploité par autobus (*on ignore pourquoi il ne porte pas le No 27 !!*).

Amélioration des fréquences.

Ligne 8 : Veyrier - OMS *KO*

Légère modification de parcours entre Cornavin et la place des Nations : en haut de la rue du Fort-Barreau, au lieu de tourner à droite dans la rue Beaulacre (comme la 5), les bus empruntent la rue du Grand-Pré, tournent à droite dans la rue de Vermont et rejoignent l'ancien itinéraire. Le soir, les samedi et dimanche, le terminus est à la place des Nations au lieu de Cornavin.

Amélioration des fréquences avec une course sur deux rebroussant à Conches au lieu de Veyrier pendant la journée les jours ouvrables.

Ligne 9 : Rive - Petit-Bel-Air *HI*

Nouvelle dénomination (anciennement ligne G).

Pas de modification de parcours.

Amélioration des fréquences.

Ligne 10 : Aéroport - Cité-Nouvelle *DEF*

Dans le sens Aéroport-Onex, les trolleybus descendent Chantepoulet, franchissent le pont du Mont-Blanc, passent par le Molard et rejoignent Bel-Air par la rue du Rhône où ils retrouvent l'ancien itinéraire.

Amélioration des fréquences.

Ligne 12 : Bachet - Moillesulaz *AB*

Pas de modification de parcours.

Amélioration des fréquences nocturnes.

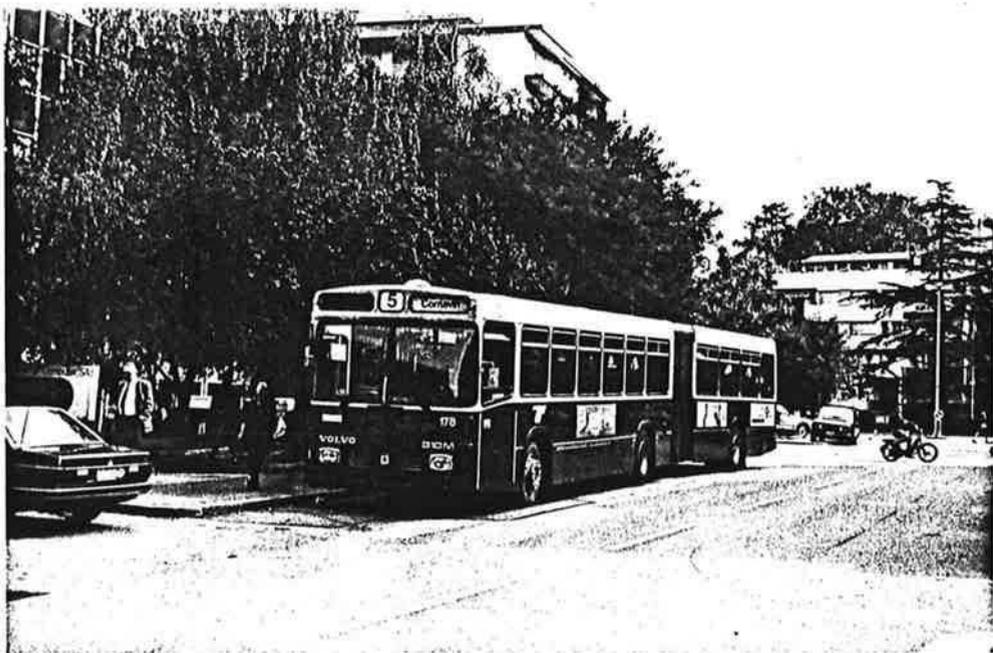
Mise en service progressive des motrices DAV en double traction. Les véhicules standardisés se font de plus en plus rares.

Ligne 14 : Bout-du-Monde - Place des Nations *K*

Pas de modification de parcours.

Amélioration des fréquences.

Exploitation également le soir et le dimanche.



En haut : L'ancien 5 au terminus supprimé de Rieu, 16.9.1988

En bas : L'ancien E (actuellement 5) au terminus de la place Neuve, 3.9.1988

(Photos E. RAHM)



- Ligne 15** : Plainpalais - CERN (- Saint-Genis) *NO*
 Pas de changement de parcours.
 Amélioration des fréquences aux heures de pointe le soir en semaine.
- Ligne 16** : Moillesulaz - Gériatrie (- Puplinge) *HI*
 Terminus ramené de François-Jacquier à Moillesulaz.
 Dans le sens Gériatrie-Moillesulaz, certaines courses passent par Puplinge.
 Ligne exploitée tous les jours mais à certaines heures seulement.
- Ligne 17** : Vieille Ville
 Nouvelle dénomination (*anciennement sans numéro*).
 Parcours légèrement modifié aux alentours de la place du Bourg-de-Four suite à la fermeture de cette place à la circulation.
 Ligne exploitée avec un minibus.
 Pas de service après 20 heures ainsi que le dimanche.
- Ligne 18** : Le Lignon - Aéroport
 Dès l'aéroport, prolongement en direction de Palexpo et de la nouvelle halle de fret les jours ouvrables jusqu'à 19 heures sauf samedi.
 Cette ligne est exploitée avec des autocars Dupraz aux couleurs des PTT.
- Ligne 19** : Renfile - ZIMEYSA - Meyrin
 Pas de changement.
 Ligne exploitée aux heures de pointe seulement avec autocars Dupraz.
- Ligne 21** : Gare des Eaux-Vives - Place des Augustins *A*
 Cinq courses matinales du lundi au vendredi seulement en correspondance avec les trains SNCF en provenance d'Annemasse.
- Ligne 22** : Eaux-Vives - Cité-Nouvelle/Onex *LM*
 Quelques modifications d'horaire.
 Courses du matin Rive-Onex supprimées.
- Ligne 23** : Place-Neuve - Avanchets *G*
 Pas de changement.
- Ligne 24** : Voirets - ZIPLO (zone industrielle Plan-les-Ouates)
 Nouvelle ligne exploitée du lundi au vendredi aux heures de pointe avec un autocar Touriscar.
- Ligne 26** : Molard - Châtelaine *L*
 Courses supplémentaires de la ligne 6 aux heures de pointe.

Ligne 88 : Rive - Vessy
Pas de modification.

K

Le réseau de campagne n'a subi que peu de changements. Nous renonçons donc à citer toutes les lignes et ne faisons mention que des lignes avec modifications :

Ligne C : Malagnou - Jussy - Monniaz

I

Terminus côté ville déplacé de Rive à Malagnou en correspondance avec la ligne 6.

Ligne E : Rive - Hermance

N

Nouvelle dénomination (anciennement ligne 9).

Ligne G : Rive - Corsier

N

Nouvelle dénomination (anciennement ligne 99).
Certaines courses font un parcours combiné E-G.

Ligne X : La Plaine - Dardagny

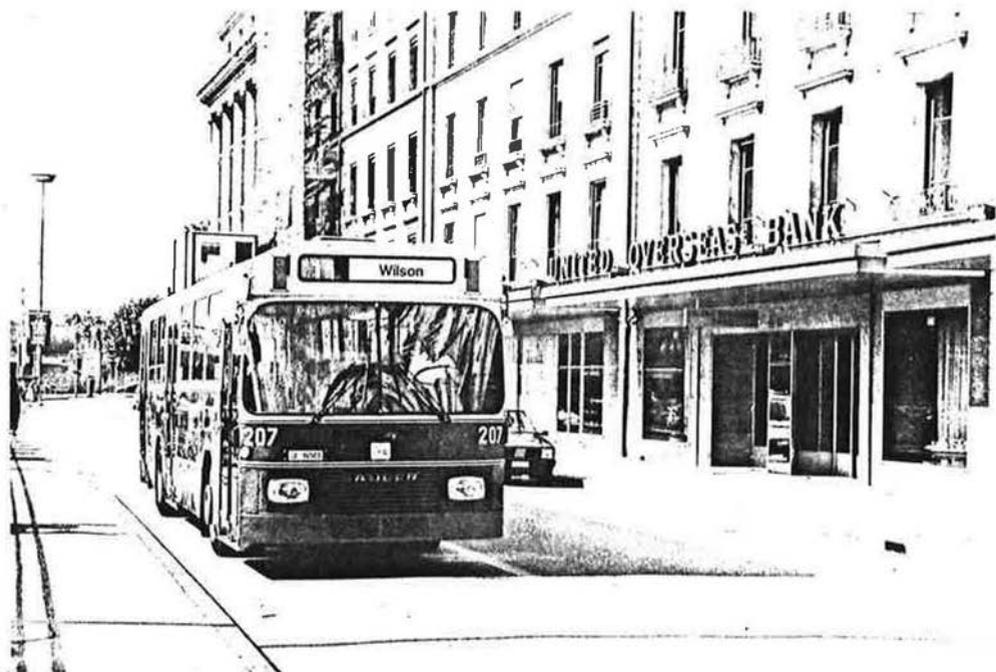
G

Enfin une dénomination pour cette ligne qui existe depuis des années et qui auparavant n'avait ni chiffre ni lettre.

Sur les lignes urbaines, les fréquences de passage ont été sensiblement améliorées avec un véhicule toutes les 6 minutes aux heures de pointe le matin et le soir, toutes les 10 minutes le matin jusqu'à 11 heures 30, toutes les 7,5 minutes l'après-midi. Le soir, la plupart des lignes circulent toutes les 15 minutes (toutes les 10 minutes [au lieu de 12] sur la ligne 12).

Les changements ont été en général bien acceptés par les voyageurs. Il conviendrait cependant d'améliorer ça et là quelques détails. Ainsi, par exemple, les voyageurs se rendant de Bel-Air au Lignon aux heures de pointe sont souvent contraints à jouer à la loterie. En effet, l'arrêt des courses régulières est situé sur le pont de l'île sur un refuge au milieu de la chaussée, alors que celui des courses supplémentaires se trouve à l'ancien terminus devant le Crédit Suisse. Nombreux sont les clients qui, attendant un bus à cet endroit, voient arriver un trolleybus dans la rue du Rhône et changent précipitamment d'arrêt en traversant une chaussée à fort trafic imprudemment. A quand le premier accident? Ne serait-il pas judicieux de faire coïncider les deux arrêts?

La quatrième et dernière étape de la restructuration des années 80 était primitivement prévue en 1990. Le succès de la carte orange et des cartes azur et vermeille ont incité les TPG à l'avancer au 24 septembre 1989 déjà. Par ailleurs, l'introduction de la communauté tarifaire pour les abonnements, entre TPG, CFF, TPV entre autre, risque d'apporter encore d'avantage de voyageurs.



En haut : Le 1 a abandonné le quai des Bergues
pour Coutance, 23.9.1988

En bas : Un ex-bus "accéléré" de la 7 à Saint-
Jean, 23.9.1988

(Photos M. LOHNER)



Voici quelques informations au sujet de cette quatrième étape :

- Détournement de la ligne 14 dès le pont Butin en direction du Lignon où elle reprendrait le parcours de l'actuelle ligne 18.
- Création d'une nouvelle ligne 11 reliant la place des Nations à Plainpalais en passant par les Charmilles et l'avenue d'Aire, Saint-Jean, le pont Sous-Terre, la Jonction et les Acacias.
- Prolongement de la ligne 5 de la place Neuve à l'hôpital cantonal.
- Prolongement de la ligne 9 de Rive à Cornavin.

Nous y reviendrons dès que nous en aurons tous les détails.

Max Lohner

ANNEXE

VEHICULES ENGAGES

Il s'agit du type de véhicules qu'on rencontre actuellement dans l'horaire de base. Il va de soi que d'autres véhicules peuvent aussi circuler périodiquement.

TRAMWAYS

A	Motrices Be 4/4	701...730
	et remorques B4	301...320
B	Motrices articulées Be 4/6	801-846

TROLLEYBUS

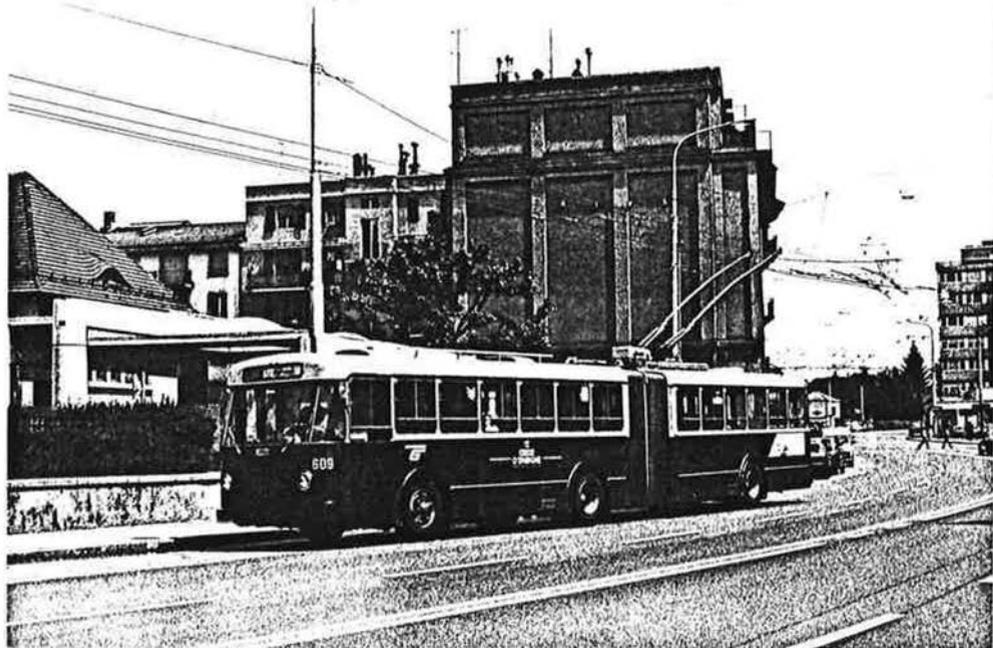
C	Trolleybus articulés	Sécheron-Berna-SWS	601...621
D	Trolleybus articulés	Sécheron-FBW-LHR	631-648
E	Trolleybus articulés	Sécheron-Saurer-Hess	651-674
F	Trolleybus articulés	Sécheron-NAW	681-700

AUTOBUS

G	Autobus 2 essieux	Saurer-LHR	421...438 + 441...452
H	Autobus 2 essieux	Saurer-Leyland-DAB	201-231
I	Autobus 2 essieux	FBW-LHR	531-552
K	Autobus articulés	Mercedes O4O5	561-600
L	Autobus articulés	FBW-LHR	101-129
M	Autobus articulés	FBW-R + J	131-157
N	Autobus articulés	Volvo-LHR	161-185
O	Autobus articulés	Mercedes O4O5G	251-291

La pointe d'André Paul

Ambiance de saison...

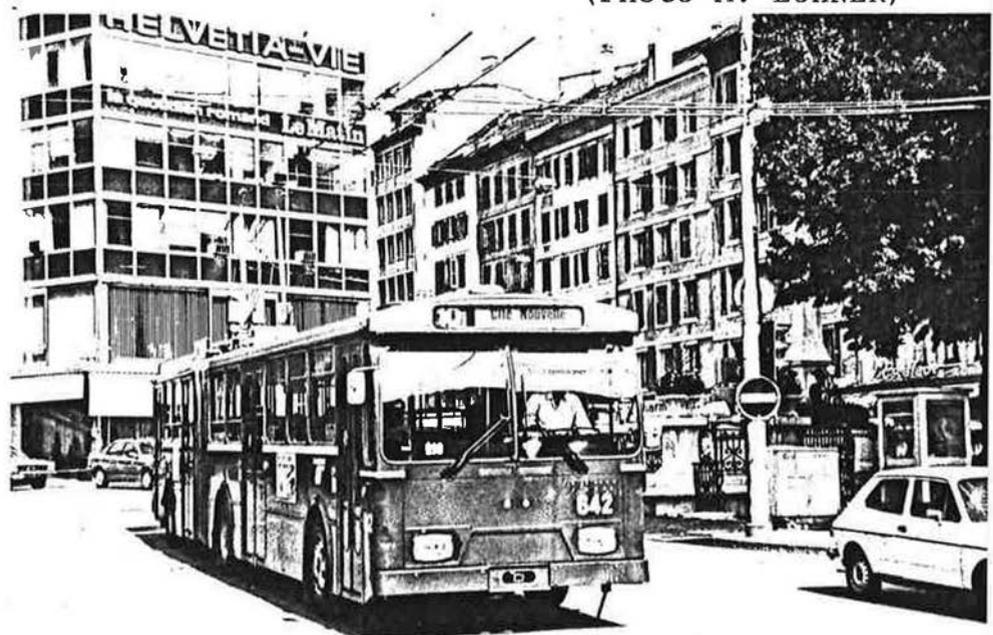


En haut : Suspension provisoire de la traction électrique sur la 6. Châtelaine, 31.5.1988

(Photo F. RAHM)

En bas : Les trolleybus de la 10 en direction d'Onex ont abandonné Coutance, 23.9.1988

(Photo M. LOHNER)



TPG - Evolution du parc du matériel roulant en 1988

TRAMWAYS

- Livraison et mise en service des Be 4/6 807 à 830.
- Démolition de l'ex Be 4/4 69 stationnée depuis février 1975 au Jardin Robinson du Lignon. (*Divers éléments de cette motrice ont été récupérés par l'AGMT comme pièces de réserve pour la 67.*)
- Démolition (suite à un accident avec l'autobus 155) de l'éboueuse Xe 2/2 72^{II} ex X610.
- Démolition des Be 4/4 701,702,703,705,714,716,719,720,722,723,725,726 et 728 ainsi que des remorques B 313,314,321,322,324,325,326,329 et 330.
- Mise en vente de la B 328.
- Vente de la B 327 (*utilisée comme buvette sur un parking de supermarché à Morbier dans le Jura français.*)
- Transfert aux ACMV de la Be 4/6 801 (ex 741) pour transformations.
- Déclassement de la Be 4/4 730 (*utilisée comme tracteur de manoeuvre au dépôt Jonction.*)

TROLLEYBUS

- Livraison et mise en service des TBA NAW 681,682,684,687,691 à 700.
- Démolition des TB 200 ch. 862,864,866,867,869,873,878.
- Remise à l'AGTB du TB 877.
- Démolition des TBA 619 et 620 et transfert chez le ferrailleur du TBA 608.
- Transformation en trolleybus-école des TBA 607,609,618 renumérotés respectivement 99,32^{II},96.

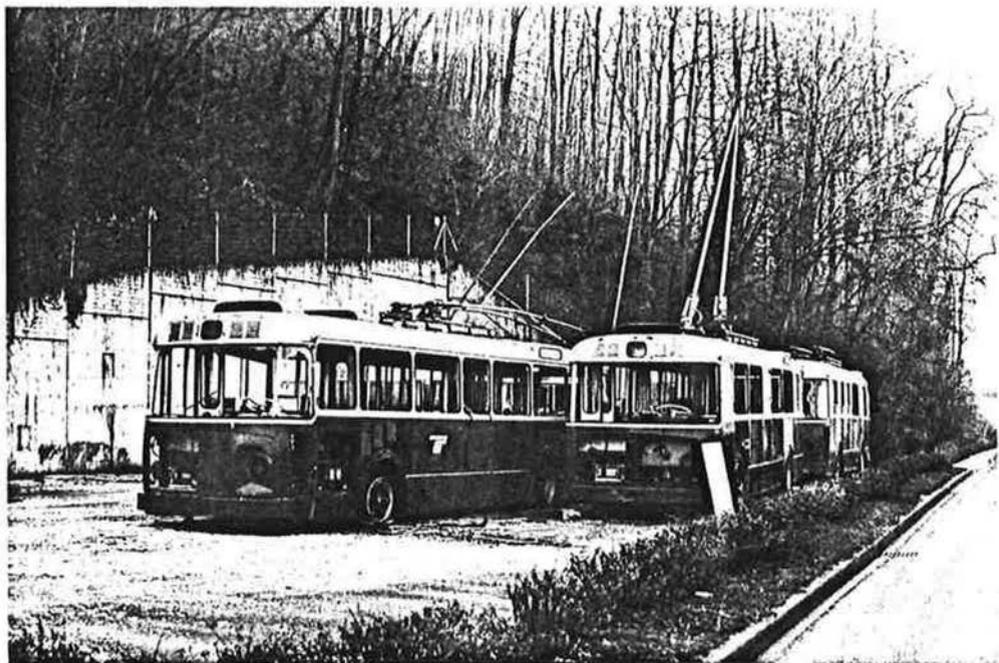
AUTOBUS

- Livraison et mise en service des autobus Mercedes O 405 562 à 600 et O 405G 251 à 291.
- Démolition des autobus 43^{III} (ex 958) et 995.
- Vente des autobus 23^{II} (ex 959) et 24^{IV} (ex 960).
- Mise en vente ou location des autobus 19^{II} (ex 967) et 96 (ex 961).

- Retrait du service à mi-mars des autobus Leyland 461 à 484 :
vente des AB 461,465,466,467
mise en vente de l'AB 473
démolition des AB 462 à 464, 468 à 472, 474 à 484.
- Début de la transformation des commandes de portes et mise en nouvelle livrée des AB FBW 531 à 552 avec le prototype 546..
- Transformation pour le dégivrage des lignes aériennes de l'AB 448 renuméroté 43^{IV}.
- Transformation en autobus-école des AB 422,436,437,444,450 renumérotés respectivement 60,57,58,59,61.
- Démolition des carcasses des anciens autobus 2 (1928) et 905 (ex 16, 1937) oubliés dans un cimetière de voitures à Thônex...

André Knoerr

No.	Communes	Baptême	Livraison	No.	Communes	Baptême	Livraison
801			05.01.84	819	ANIERES	03.11.88	14.06.88
802	LANCY	26.09.87	29.07.87	820	CARTIGNY	11.11.88	01.07.88
803	CAROUGE	29.09.87	14.09.87	821	BERNEX	26.11.88	02.08.88
804	CHENE-BOUGERIES	03.12.87	12.10.87	822	CHANCY	15.12.88	03.08.88
805	THONEX	05.02.88	07.12.87	823	COLLEX-BOSSY	22.12.88	29.08.88
806	CHENE-BOURG	05.02.88	08.12.87	824	VERSOIX	09.09.88	09.09.88
807	CELIGNY	06.01.88	06.01.88	825	CHOULEX	12.01.89	04.10.88
808	ONEX	26.03.88	19.01.88	826	CONFIGNON	09.02.89	03.10.88
809	AIRE-LA-VILLE	19.04.88	01.02.88	827			31.10.88
810	GENEVE	02.03.88	15.02.88	828			01.11.88
811	COLLONGE-BELLERIVE	19.05.88	02.03.88	829			06.12.88
812	AVULLY	31.05.88	06.04.88	830			05.12.88
813	AVUSY	07.06.88	05.04.88	831			06.01.89
814	BARDONNEX	30.08.88	18.04.88	832			05.01.89
815	BELLEVUE	15.09.88	19.04.88	833			07.02.89
816	VERNIER	21.09.88	16.05.88	834			06.02.89
817	DARDAGNY	06.10.88	17.05.88				
818	SATIGNY	15.10.88	13.06.88		(état au 09.02.1989)		



FERRAILLE !

En haut : Trolleybus 200 CV en séjour (très provisoire) chez Abbé à Carouge, 16.2.1988.

En bas : Motrice 719 prête à s'envoler vers le Royaume des tramways ! Jonction, 5.5.1988

(Photos E. RAHM)



Les tramways de Berne ont cent ans

Il y a cent ans que fut fondée la BTG (Berner Tramway Gesellschaft), ancêtre des SVB (Städtische Verkehrsbetriebe Bern). Cet événement a été célébré le 20 novembre 1988 par un corso à travers les rue du centre-ville, corso comprenant tous les types de véhicules encore existant. La vedette en fut incontestablement le train à vapeur qui peut être admiré habituellement au musée des transports de Lucerne.

Ce train est composé de la locomotive de tramway G 3/3 No 18 et de la remorque C4 No 26 datant tous les deux de 1894. Les deux véhicules ont été complètement révisés en 1958 par les ateliers CFF de la ligne du Brünig à Meirigen.

Vu sa petite longueur et sa ressemblance avec les modèles de l'époque, ces machines étaient surnommées "fer à repasser". Elles étaient dotées de deux postes de conduite. Une particularité était l'ouverture de la partie supérieure de la machine. Afin de protéger tout de même quelque peu le wattman, un pare-brise frontal était monté à chaque extrémité pendant la saison froide.

400 kilos de charbon étaient nécessaires pour deux heures de préchauffage et trois heures de service en ligne avec une pression de 14 atmosphères.

En 1894, la BTG commanda sept machines de ce type à la "Lokomotivfabrik Winterthur" ainsi que douze remorques. Tout ce matériel était destiné à être exploité sur la deuxième ligne de tramway de Berne "Länggasse-Gare-Mattenhof-Schöneegg-Wabern". Cette ligne fut ouverte le 17 mai 1894. Ce nouveau mode de traction fut choisi puisque les expériences faites avec les motrices à air comprimé engagées sur la première ligne de tramway "Bärengraben-Gare-Friedhof" étaient mauvaises, surtout en hiver. De plus, la centrale hydraulique existante, près de la fosse aux ours, n'était pas assez puissante pour fournir suffisamment d'air comprimé pour une ligne supplémentaire. Une huitième machine venait renforcer les rangs en octobre 1894. C'est d'ailleurs cette machine que nous pouvons encore admirer aujourd'hui.

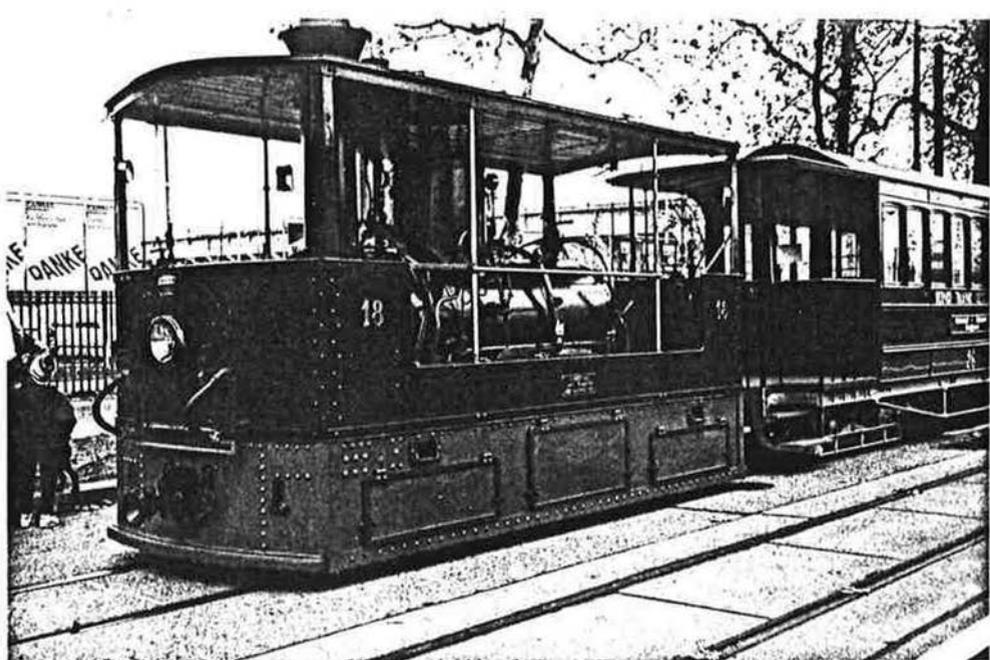
Le 1er janvier 1900, la BTG fut reprise par la ville sous le nom de SSB (Städtische Strassenbahn Bern). Outre la création d'une troisième ligne de tram, en traction électrique cette fois, on s'occupait tout de suite de l'électrification des deux autres lignes. Les travaux de modification terminés, la ligne No II fut exploitée en traction électrique dès le 2 février 1902. Les locomotives à vapeur devenues superflues furent en partie vendues, entre autre à Genève et au "Stansstaad-Engelberg-Bahn" dont aussi la No 18.

Evidemment ce train à vapeur ne fut pas le seul véhicule du corso. Entrecoupé par de vieilles voitures et motos, les véhicules suivants défilèrent devant les yeux des nombreux spectateurs :

- Autobus No 5, Saurer 1924
- Motrice Be 2/2 No 37, SWS/MFO 1912 et remorque B2 No 204
- Motrice Be 4/4 No 171, SIG/MFO 1944 et remorque B4 No 316
- Motrice Be 4/4 No 647 (ex 147), SIG/MFO 1935 et remorque B4 No 312 (ce train circule aujourd'hui comme wagon restaurant)
- Motrice standard Be 4/4 No 603 (ex 103), SWS/BBC/MFO 1947 et remorque B4 341 (ex VBZ 711)
- Autobus No 7, Saurer 1929, véhicule appartenant aujourd'hui au "Tramverein Bern"
- Trolleybus articulé No 22, FBW/SWS 1961
- Autobus No 91, Saurer 1956
- Motrice standard Be 4/4 No 621 (ex 121), SWS/BBC/MFO 1960 et remorque B4 331 de la même année
- Autobus No 112, FBW 1959
- Trolleybus No 33, FBW/BBC/Sécheron 1974 (série commandée simultanément par d'autres régies de transport : CGTE, BVB, VBZ, TN)
- Motrice articulée Be 4/4 No 701 (ex 401), SWS 1966 (véhicule prototype unique)
- Autobus No 171, Mercedes 0 305 de 1974 (prototype)
- Trolleybus articulé No 57, FBW/BBC/Sécheron 1977 (en orange UST)
- Tramway articulé Be 8/8 No 711 (ex 1) 1970 ? et remorque B4 321 de 1951
- Autobus articulé No 267, FBW 1967
- Trolleybus articulé No 63, Volvo 1985
- Autobus articulé No 279, FBW 1976 (même série que TPG 101-129)
- Autobus articulé No 274, Mercedes 0 317 G de 1973
- Autobus articulé No 284, Volvo 1985

Suivirent encore quelques véhicules de service. Le corso fut fermé par l'autobus à deux essieux No 182, livré par Volvo deux ou trois semaines plus tôt. Tous ces véhicules furent encore exposés pendant tout l'après-midi aux alentours du stade du Wankdorf.

Afin de garantir un déroulement sans gêne, le trafic des lignes de tramways No 3, 5 et 9 et de la ligne de trolleybus No 12 était interrompu entre la gare et la "Zytglogge" pendant toute la durée du corso.



100 ans des tramways bernois...

En haut : Le tram à vapeur de 1894 a été ressorti de la Maison des Transports, Wankdorf

En bas : Autobus 5 de 1923 préservé par les SVB, Wankdorf, 20.11.1988.

(Photos M. LOHNER)



Nouvelles d'ici et d'ailleurs

GENÈVE

TRANSPORTS PUBLICS GÉNEVOIS



Meyrin - Genève Aéroport : pour quand ?

Les 20'000 habitants de la commune de Meyrin ont à leur porte (et sur le territoire de leur commune) la gare CFF de Genève-Aéroport, tête de ligne du réseau national, mais ne disposent pas d'une ligne de bus directe pour atteindre le train ! Il faut au minimum une demi-heure, avec un changement de véhicule, pour faire le déplacement (lignes 15 et 18).

La commune de Meyrin s'inquiète à juste titre de cette situation. Il s'agit certes d'une liaison spécifiquement communale, et les TPG ne sont guère enclins à supporter seuls les frais d'une telle ligne. Toutefois, il est aberrant de surcharger la ligne 15, à limite de saturation aux heures de pointe, des usagers allant prendre le train à Genève-Cornavin, alors qu'une des gares les mieux desservies du réseau suisse se trouve à deux pas...



Peut-être que l'introduction de la Communauté tarifaire genevoise pourrait inciter un certain nombre de Meyrinois à utiliser le train entre Genève-Aéroport et Genève-Cornavin, et contribuer ainsi à rentabiliser ou, à tout le moins, justifier une nouvelle liaison entre Meyrin et l'Aéroport. Les six minutes de trajet à bord des trains CFF compensant largement le temps nécessaire au transbordement à l'Aéroport, surtout quand la rue de la Servette est obstruée !

Transports publics après minuit ?

En mars 1986, le Grand Conseil avait accepté une motion demandant l'étude d'une prolongation du service TPG après minuit. Renvoyée à la Commission des transports publics, celle-ci a procédé à une série d'auditions.

Les trois syndicats du personnel des TPG ne sont pas favorables à une extension du service après minuit, la fréquentation des transports collectifs étant faible après 2000 heures. En revanche, une solution semi-privée avec l'aide des taxis pourrait être envisagée sur certaines lignes à définir.

Il est intéressant de noter que le coût d'une heure supplémentaire sur le réseau TPG urbain, soit 13 lignes, nécessitant l'engagement de 15 conducteurs supplémentaires, ascendant à quelque 1,2 million de francs par an, ce qui, estime la Direction des TPG, serait difficilement justifiable au regard de la fréquentation prévisible.

La Commission a donc invité le Conseil d'Etat à étudier en collaboration avec les CFF, les TPG et les taxis, le besoin et la possibilité de développer l'offre de transports en commun en dehors de l'horaire normal des TPG, en envisageant les modalités adéquates de réalisation et de financement.

Des petits pour le 12 ?

Fin décembre 1987, en complément à l'étude de faisabilité d'une croix ferroviaire présentée en 1985 par le Département des Travaux Publics (et dont on sait que les conclusions étaient mitigées en raison de la complexité de la jonction des différentes lignes dans le secteur de Bel-Air), le Conseiller d'Etat GROBET exposait des possibilités d'extension de la ligne 12 utilisant en partie l'axe du Pont du Mont-Blanc et de Chantepoulet.

La ligne 12 B relierait Moillesulaz, Rive, Longemalle, Pont du Mont-Blanc, Cornavin, Hoffmann (1ère étape), Bouchet (2ème étape), Meyrin (3ème étape).

La ligne 12 C circulerait entre les Palettes, Carouge, Bel-Air, Coutance, Cornavin, Hoffmann, Bouchet, Meyrin.

La ligne 12 A reprendrait le tracé actuel entre les Palettes et Moillesulaz.

Ce projet poursuit trois objectifs :

- réaliser une extension assurant une liaison rapide entre les deux rives du Rhône, sans transbordement
- assurer la complémentarité des transports publics et du trafic privé (en maintenant les voies ouvertes à la circulation automobile)
- mieux utiliser les voies réservées existantes, ou les déplacer si nécessaire au centre de la chaussée pour y aménager des voies de tramway, voire étendre les voies réservées là où elles font encore défaut.

Il est inutile de dire que les clubs automobiles qualifient ce projet de "démentiel", argumentant que "c'est à une ségrégation complète du trafic des transports publics qu'il faut tendre si l'on veut obtenir une vitesse commerciale attractive" !

Quelle stratégie pour des transports efficaces à Genève ?
Tram ou métro : la guerre est finie !

Pour que les transports publics urbains soient considérés comme efficaces, il faudrait que leur part aux mouvements pendulaires dépasse la limite magique des 40 %. Cela représente pour Genève environ 15'000 automobilistes faisant le pas vers les transports publics !

Pour y parvenir, Christoph STUCKI, directeur général des TPG, a tracé quatre stratégies possibles :

- Stratégie 1

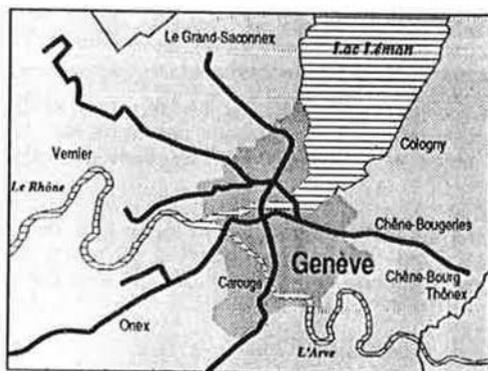
Elle met en avant le système bus avec des types d'aménagements bien connus à Genève : voies réservées, feux préférentiels. Ce type de réseau reste vulnérable et exposé aux événements extérieurs. La vitesse commerciale est faible. En revanche, l'offre est équilibrée et souple sur tout le canton. Le réseau est complété par le "mini-RER" (Sécheron - Bachet).

- Stratégie 2

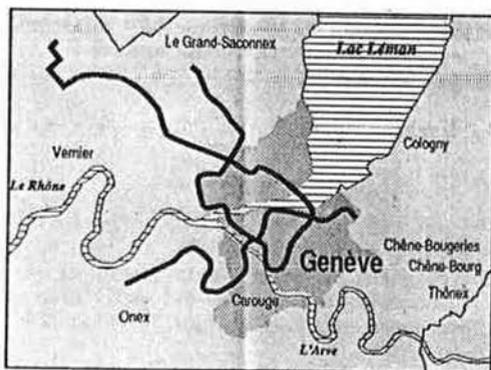
Elle propose le rééquipement du centre ville et de plusieurs pénétrantes par un tramway moderne dont les voies sont en site protégé ou en site propre. Ce réseau, pour être attractif, doit comprendre deux traversées indépendantes du Rhône et au moins trois branches sur chaque rive. La vitesse commerciale reste en dessous des 20 km/h. Un réseau trolleybus/autobus complémentaire important doit être maintenu. Le réseau est complété par le "mini-RER" (Sécheron-Bachet). L'aménagement des grandes stations de transbordement demandera des surfaces importantes actuellement réservées à la circulation individuelle. La mise en oeuvre est longue et perturbe fortement les transports publics existants ainsi que le trafic individuel. La mise en service par étape est possible.

- Stratégie 3

Elle correspond à la construction du R-METRO décrit dans le rapport sur l'opportunité de la réalisation d'un métro automatique léger. A part cet équipement lourd, la ligne 12 est maintenue ainsi qu'un

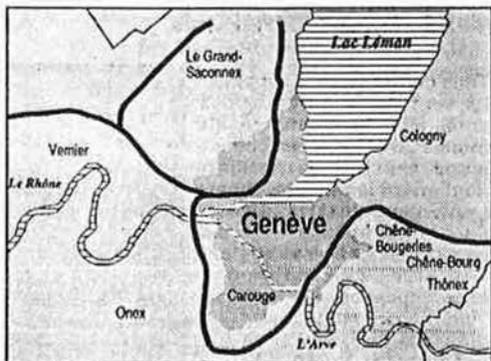


© Infographie « La Suisse » (M2)



De haut en bas :

La stratégie "trams" (trois branches sur chaque rive), la stratégie "métro", version complète, réalisable par étapes en 25 ans, et la stratégie "RER", en souterrain entre La Praille et Les Eaux-Vives.



réseau trolleybus/autobus complémentaire. Enfin le réseau est équipé du "mini-RER" (Sécheron - Bachtet). La vitesse commerciale dépasse celle du véhicule privé en ville. La mise en oeuvre est longue, mais ne perturbe qu'aux endroits des stations du métro le réseau TPG existant ainsi que la circulation individuelle. La mise en place par étape est possible.

- Stratégie 4

Elle mise essentiellement sur le développement du réseau chemin de fer : construction d'une liaison souterraine en double voie Bachtet - Eaux-Vives et de la nouvelle liaison Bellevue - Cointrin, libérant les voies actuelles entre Versoix et Cornavin pour le trafic local. Malgré ces compléments aux lignes existantes, le RER genevois ne sera jamais un réseau en étoile (contrairement à Bern ou Zurich) permettant la pénétration au centre de toutes les directions. L'attraction exercée restera limitée. La mise en oeuvre est longue, mais ne perturbe quasiment pas le trafic TPG et individuel. La mise en service par étape n'est pas possible.

Aucune des stratégies proposées ne permet à elle seule d'espérer le changement dans le comportement souhaité, c'est à dire de convaincre 12 % des pendulaires à voyager en transport public.

La stratégie 3 (R-METRO) provoque de loin le plus grand mouvement d'automobilistes vers les transports publics (+ 8% pour atteindre 36%). Du cumul des stratégies 2 + 4 (réseau tram + RER) pourrait résulter le même transfert modal.

La mise en oeuvre du R-METRO (estimée à 25 ans) ne diffère guère de la réalisation d'un réseau de tram complet et du RER genevois. Le coût final des deux solutions ne sera pas très différent non plus.

Salon de l'Auto : nombreuses navettes...

Si le Palais des Expositions qui héberge chaque fin d'hiver le Salon de l'Automobile, et reçoit à cette occasion plus de 500'000 visiteurs, dispose d'un vaste parking, ce dernier n'est pas extensible à souhait.

Plusieurs solutions sont recherchées par les exploitants du Palexpo, et par les autorités de Police. Bien sûr que la proximité de la nouvelle gare de Genève-Aéroport, tête de ligne de la grande transversale Est/Ouest des CFF, permet d'inciter un grand nombre de visiteurs à se confier aux CFF. Ces visiteurs ne sont alors plus un soucis pour les TPG ! Les navettes Cornavin - Palexpo ont disparu, les convois de la ligne 5 assurant cette liaison. La fréquence est tout de même doublée par l'adjonction de 4 à 5 autobus articulés.

Mais il a tout de même fallu trouver pour les inconditionnels du volant des parkings périphériques qui nécessitent de la part des TPG un trafic d'apport non-négligeable :

- Aéroport + IBC - Palexpo
Exploité tous les jours, avec une fréquence de 5 à 10 minutes
- Jumbo (centre commercial) - Palexpo
Exploité tous les jours sauf samedis, avec une fréquence de 5 à 10 minutes
- Zimeysa - Palexpo
Exploité le samedi, avec une fréquence de 10 minutes
- Balexert (centre commercial) - Palexpo
Exploité tous les jours avec une fréquence de 5 à 10 minutes
- Nations - Palexpo
Exploité les samedis et dimanches avec une fréquence de 5 à 10 minutes

Gratuité pour les enfants accompagnés !

Surprise printanière des TPG !

A fin avril 1988, notre régie cantonale informe ses usagers qu'elle reconnaît la carte-famille délivrée gratuitement par les entreprises suisses de transport.

En famille, les enfants de moins de 16 ans voyagent gratuitement, les jeunes célibataires de 16 à 25 ans à moitié prix. Cette facilité est aussi appliquée lorsqu'un adulte voyage avec la carte orange : il pourra donc emprunter les véhicules des TPG avec sa progéniture sans bourse délier !

Inauguration du Dépôt du Bachet

Le 31 mai 1988 au matin, les représentants du Département des Travaux Publics et des TPG "ouvraient" officiellement le nouveau dépôt du Bachet, l'inauguration finale du complexe dépôt/ateliers/administration étant pour plus tard !

Après avoir longuement cherché un emplacement adéquat, le Grand Conseil votait un crédit d'étude de 3 ½ millions de francs destiné à la planification du nouveau complexe du Bachet. Le 10 novembre 1983, il approuvait le crédit d'exécution d'un montant de 175 millions de francs, après qu'un concours eut permis de déterminer la meilleure des solutions. Le 1er avril 1984, le chantier était officiellement ouvert.

Après quatre ans de travaux, les TPG ont pris possession, courant mars 1988, de la partie inférieure de ce complexe prévu pour le stationnement de tous les véhicules ferroviaires, ainsi que le tiers des autobus.

Tous les véhicules se présentant dans ce nouveau dépôt fort bien équipé ayant un point de pénétration unique, un "dispatching" aiguille et positionne l'ensemble des véhicules dans l'un des nombreux couloirs. Des voies de transit sont prévues en bordure des zones de stationnement et d'entretien. Le dépôt totalise 3 kilomètres de voies ferrées !

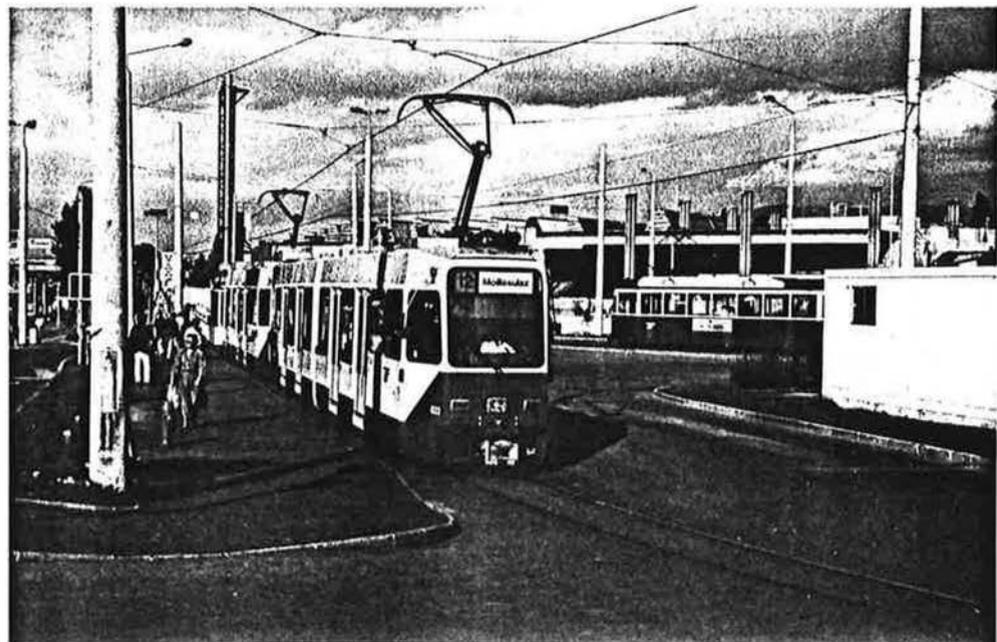


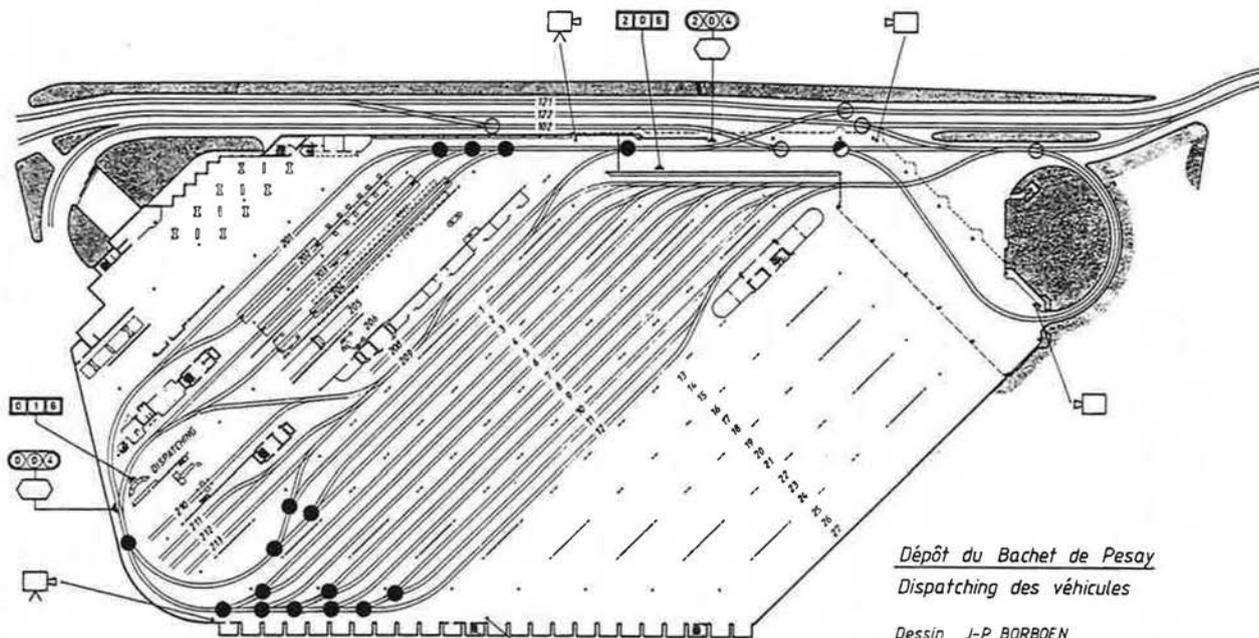
Dépôt Bachet...

En haut : Sortie de dépôt pour le convoi AGMT,
31.7.1988

En bas : Double-traction aux nouvelles couleurs
à l'arrivée au terminus du Bachet,
3.9.1988

(Photos E. RAHM)





*Dépôt du Bachet de Pesay
Dispatching des véhicules*

Dessin J-P BORBOEN

- 
Signal matriciel d'itinéraire TRAMS
- 
Pupitre auxiliaire de commande d'aiguilles
- 
Signal matriciel d'itinéraire BUS
- 
Aiguilles commandées depuis le dispatching
(pupitre central) ou depuis un pupitre auxiliaire
- 
Aiguilles commandées depuis la motrice

(Tiré de "TPG Direct"
No 168)

Actuellement 65 personnes, essentiellement chargées de l'entretien journalier et périodique, travaillent au Bachet. Dès début 1990, les ateliers et dépôts seront occupés par 240 personnes, puis vers 1991/1992 s'ajouteront 60 à 80 collaborateurs de l'administration. A ces chiffres, il faut ajouter quelques 250 conducteurs attachés à ce dépôt.

Prolongement du bus 18

Depuis le 30 mai 1988, la nouvelle halle de fret de l'Aéroport ainsi que le Palexpo sont desservis par la ligne d'autobus no 18.

Le nouveau parcours décrit une boucle à partir du terminus de l'Aéroport, en desservant Palexpo, puis la halle de fret au moyen de deux arrêts. Notons que ce prolongement n'est exploité que du lundi au vendredi jusqu'à 1900 heures.

12 juin 1988 : quatre Genevois sur cinq plébiscitent les transports publics !

79 % des citoyens du canton qui se sont rendus aux urnes ont exprimé le désir de donner un coup de fouet à leurs transports publics.

Encore sous le coup de la bonne nouvelle, le partisan d'un développement des transports publics pouvait prendre connaissance le soir même d'un ambitieux projet du Conseil d'Etat :

- proposition d'établir le plus rapidement possible un "mini-RER" entre Sécheron et le Bachet (embryon d'un réseau futur plus important)
- métro automatique autour du centre-ville, et en direction de Meyrin
- cinq nouvelles lignes de tramways vers Cornavin, La Praille et le Jardin Botanique, Plexpo, Le Lignon, Genève-Plage.

Alors que le Genevois était prêt à attendre 1991, et la fin des études détaillées portant sur un réseau de métro automatique et un réseau de tramway moderne, il se rend compte que la volonté d'aller beaucoup plus vite est là, et que même si la décision de construire un métro automatique n'est pas exclue, le reste du réseau doit également être rendu plus attractif et former un tout cohérent : le RER et le tramway peuvent y contribuer !

Ligne 17 : Modification du parcours du minibus de la Vieille-Ville

Dès le lundi 20 juin 1988, le parcours effectué par le minibus dans la Vieille-Ville a été modifié. Entre les arrêts "Saint-Antoine" et "Bourg-de-Four", le minibus ne passe plus par la rue des Chaudronniers, mais par la Promenade St-Antoine, les rues Beauregard, Piachaud et St-Léger. Le détour réduira la fréquence de 12 à 15 minutes, mais en revanche il permettra de desservir deux nouveaux arrêts, l'un à la place Franz-Liszt, et l'autre à l'entrée de la rue Piachaud, à proximité immédiate de l'arrêt de la ligne 3 "Croix-Rouge".

Les lignes TPG trans-frontalières se heurtent à la TVA française !

L'affaire n'est pas banale : plusieurs dizaines d'habitants de Ferney ont signé une pétition en faveur des TPG, et plus particulièrement de la ligne F qu'ils voudraient emprunter à l'intérieur même de leur cité.

"Les signataires de la présente se déclarent très préoccupés par le fait qu'ils ne peuvent plus emprunter l'autobus F pour se rendre de la Mairie de Ferney jusqu'à l'arrêt précédant la douane. Ceci représente un grave inconvénient pour les personnes âgées qui ont du mal à se déplacer, les personnes accompagnées d'enfants, et les personnes transportant des marchandises, d'autant plus qu'il n'existe aucun autre moyen de transport public. En outre, les titulaires de "cartes oranges" n'entrent de ce fait plus dans la catégorie des usagers bénéficiant d'un libre accès à l'ensemble des points desservis par le réseau des TPG".

En réalité, la municipalité de Ferney, destinataire de la pétition, n'a aucun moyen d'intervention. Il s'agit essentiellement d'un problème fiscal. L'entreprise de transport devrait payer la TVA sur le prix des billets qu'elle encaisse en France, ce qui engendrerait un imbroglio financier et administratif invraisemblable pour quelques dizaines de francs.

Confrontés aux mêmes problèmes avec les lignes de Saint-Julien (ligne D) et de Saint-Genis (ligne 15), les TPG avaient proposé aux autorités françaises d'acquitter un forfait global pour la TVA. L'administration fiscale française n'a rien voulu savoir. Il ne restait plus aux TPG, dépités, qu'à apposer sur leurs poteaux d'arrêt placés sur territoire français la mention "Accès réservé aux usagers à destination de la Suisse"...

On a beau répéter à longueur de discours officiels que la frontière n'est qu'une cicatrice de l'histoire, et que l'avenir appartient aux régions, force est de constater que cette cicatrization n'est pas encore parfaite !

25 septembre 1988 : le grand chambardement !

Dans la perspective de 1990, la troisième étape du plan directeur des transports apporte de nombreux changements et améliorations dès le 25 septembre 1988.

Du côté de la désignation des lignes, notons les changements suivants destinés à donner des chiffres aux lignes urbaines, et des lettres aux lignes de campagne :

- | | | |
|------|---|----|
| - E | Place Neuve - Palexpo devient le | 5 |
| - G | Rive - Clinique de Bel-Air devient le | 9 |
| - - | Vieille-Ville devient le | 17 |
| - 9 | Rive - Vézenaz - Hermance devient le | E |
| - 99 | Rive - Vézenaz - Corsier Village devient le | G |

- - La Plaine - Dardagny devient le X
- 5 Cornavin - Rieu est remplacé par le 6

En ce qui concerne les parcours, notons les modifications suivantes :

- 1 Le parcours par le quai des Bergues est supprimé, les autobus desservant Coutance, Cornavin (arrêt ligne 6) et la place des Alpes
- 2 Toutes les courses circulent jusqu'à Genève-Plage
- 6 Cette ligne fusionne avec la 5. Elle circule de Vernier à Malagnou, le terminus étant reporté de Rieu au chemin de la Paumière. L'exploitation par trolleybus est suspendue (vraisemblablement jusqu'en automne 1991)
- 7 Cette ligne de trolleybus est prolongée de Bel-Air à Merle d'Aubigné par le centre-ville
- 8 Passage par le Grand-Pré et la rue de Vermont, afin de mieux desservir ce quartier. Le soir et le week-end le terminus est fixé à la place des Nations au lieu de l'OMS
- 10 Au retour de l'Aéroport, les véhicules circulent de Cornavin à Bel-Air par l'ancienne boucle du 6 (Chantepoulet, pont du Mont-Blanc et rue du Rhône)
- 14 Cette grande ceinture circule maintenant tous les soirs et le dimanche aux 30 minutes
- 16 Report du terminus de François-Jacquier à Moillesulaz
- 26 Suppléments circulant du lundi au vendredi aux heures de pointe aux 10 minutes entre le Molard et Châtelaine
- C Le terminus est reporté de Rive au chemin de la Paumière (ligne 6). Passage par la route de Malagnou, la route de Sous-Moulin, la rue Jean-Pelletier, la rue de Genève et l'avenue Tronchet (ligne 12).

**Les nouvelles
astuces
de vos bus.**



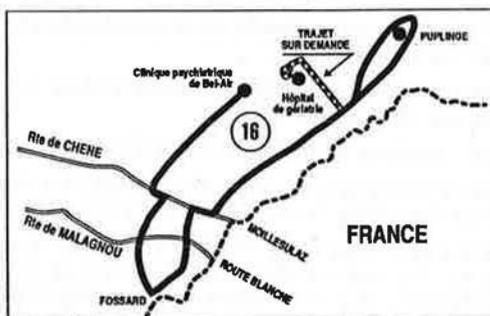
Vos transports publics genevois

Des projets pour le bus 16

La mise sur pied d'un nouveau concept d'exploitation pour la ligne 16 (reliant actuellement Moillesulaz à l'Hôpital de Gériatrie) n'a pas été sans mal. Les négociations regroupaient les communes de Thônex, Chêne-Bourg et Puplinge.

On est arrivé à une solution convenant à chaque partenaire. La ligne 16, dans sa conception revue, corrigée et augmentée, desservira des quartiers jusqu' alors ignorés des TPG. Les véhicules feront une boucle à Puplinge, iront chercher les clients du quartier des Jumelles sur appel électronique, passeront à Moillesulaz (où les passagers pourront passer sans problème à bord du tram 12), descendront vers la Mairie de Thônex, desserviront le Cimetière de Thônex avant de remonter par le Centre sportif de Sous-Moulin, pour rejoindre Chêne-Bourg, et emprunter l'avenue de Bel-Air pour aboutir à la Clinique de Bel-Air (où une nouvelle correspondance sera assurée avec le bus 9).

Ces transports publics étendus coûteront Fr 95'000.-- par an à la commune de Puplinge, Fr 130'000.-- à Thônex et Fr 75'000.-- à Chêne-Bourg.

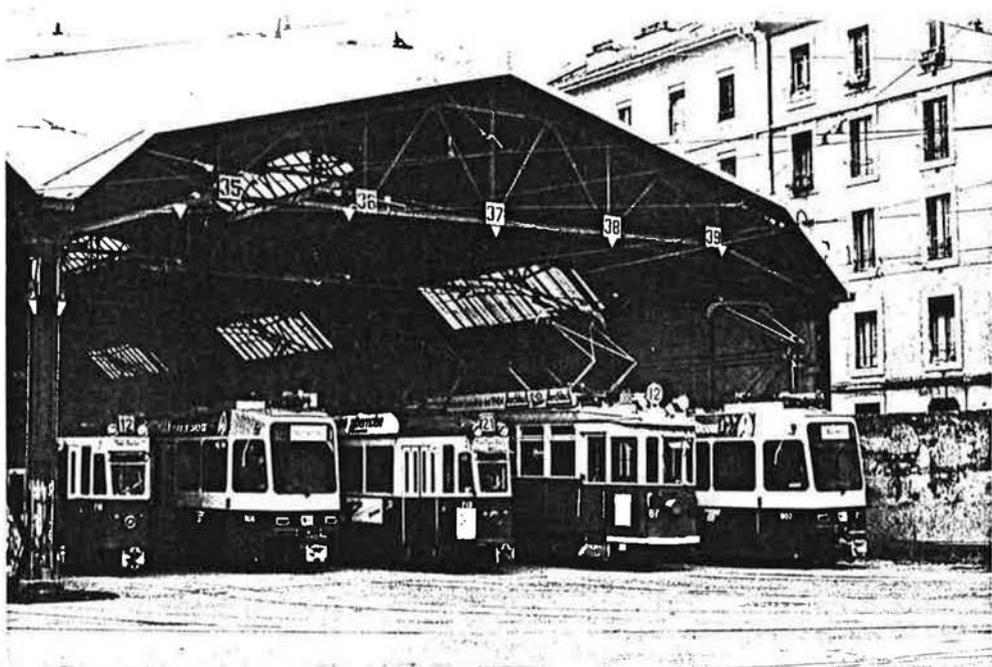


Reconstruction du dépôt de la Jonction ?

La mise en service du dépôt du Bachet ne résoud pas tous les problèmes des TPG. La prochaine disparition du dépôt provisoire des trolleybus à Carl-Vogt, et l'accroissement du parc des véhicules nécessitent par le développement des prestations des TPG nécessitent une refonte complète du dépôt actuel de la Jonction.

Le projet présente un volume de près d'un demi-million de mètres cubes qui comprendra :

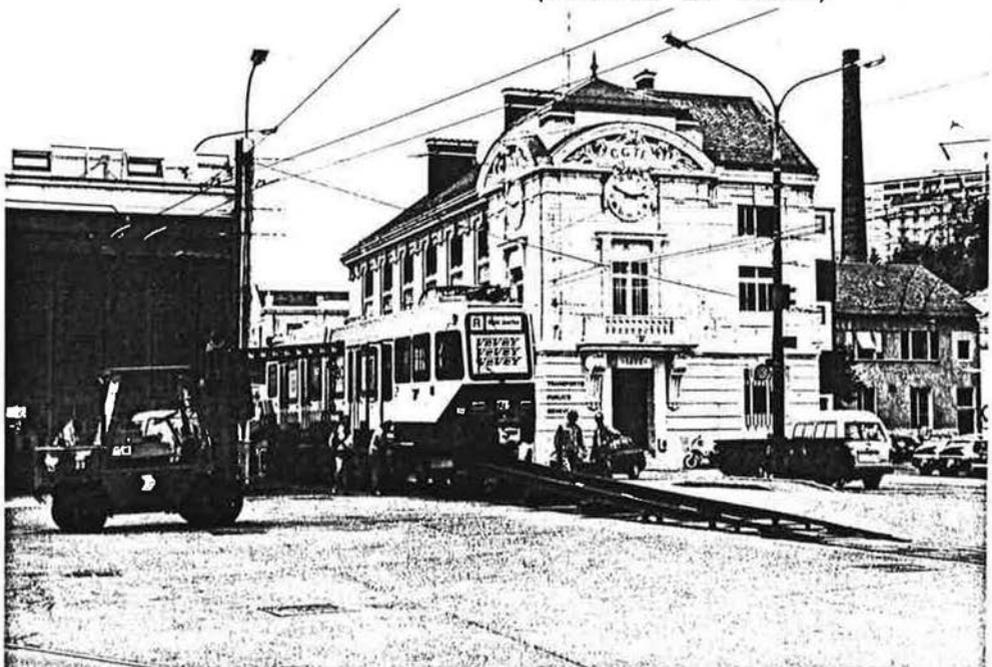
- Deux étages en sous-sol pour 185 bus et trolleybus articulés. Coût estimé : 143 millions de francs
- Deux cents logements (800 pièces) construits en quadrilatère au dessus du dépôt, avec un immeuble administratif formant écran au bruit de



Dépôt Jonction...

En haut : Halle de stationnement des tramways
avec une belle brochette de véhicules,
12.3.1988

En bas : Déchargement d'une nouvelle DAV devant
le bâtiment administratif, 3.8.1988
(Photos E. RAHM)

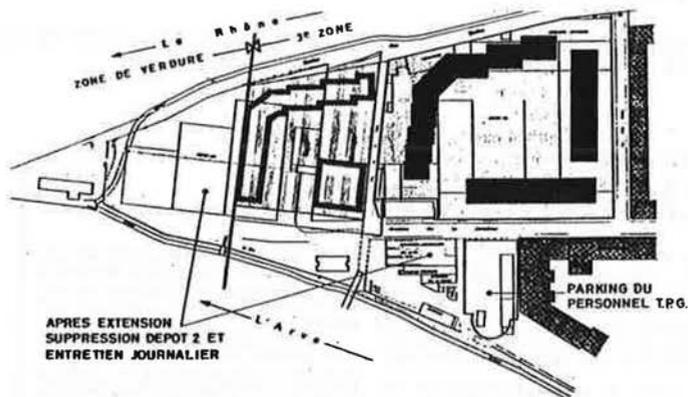


circulation des bus. Coût : 73 millions de francs

- Un parking pour les habitants de 300 places. Coût : 7,5 millions de francs.

Ce projet présenté par le Conseil d'Etat est le plus coûteux de cinq variantes, mais il est aussi celui qui exploite le mieux le site de la Jonction. Il permet aussi la construction de 200 logements. Enfin, il autorise une extension future sur le site de l'usine Kugler, et permettra une fois sa construction achevée le rétablissement en zone verte du garage à bus de Jonction II et des ateliers d'entretien journalier.

Lorsque le Grand Conseil aura pris une décision, le gouvernement présentera un projet définitif. Les travaux devraient durer cinq à six ans, le début du chantier ne devant pas intervenir avant 1991.



Le tram 13 ? Une chance ou... la guigne ?

Fort de la votation du 12 juin 1988, le Conseil d'Etat annonce pour 1989 la publication de l'étude en vue de la construction d'une ligne de tramway entre le rond-point de Plainpalais et la gare de Cornavin. Cette bretelle, ébauche de la ligne 13 Carouge - Sécheron, pourrait être mise en service dans les premières années de la prochaine décennie, date à laquelle le choix crucial concernant le métro doit tomber.

La stratégie du Conseil d'Etat fonctionne en deux temps, la question du métro en est le pivot. De 1989 à 1994, une étude comparative sur le choix technologique du système de métro automatique aboutira à la question de construire ou non un tel système à Genève, et donc de prendre une option définitive pour les années 1994 à 2000.

Mais d'ici 1994, le gouvernement n'entend pas rester inactif. Que le métro soit construit ou non, les TPG devront poursuivre leur développement, notamment là où il n'est pas prévu de construire un métro. La construction de nou-

velles lignes de tramways dont la capacité et la vitesse d'exploitation surpassent celles des bus, s'est dès lors imposée naturellement aux responsables de nos transports publics.

Il est à peine surprenant que les associations d'automobilistes aient réagi "au quart de tour" à l'annonce de cette étude ! Pour elles, il s'agit là d'une manière déguisée de faire triompher l'option "tram" sur l'option "métro". L'ACS reproche l'absence de concertation et la politique du fait accompli. Pour cette association, la solution du métro s'impose et l'on devrait offrir le choix aux citoyens entre le métro souterrain, cher et long à établir, et le monorail aérien, bien meilleur marché et construit plus rapidement. A travers ses "17 thèses pour un métro", l'ACS argumente qu'un monorail automatique devisé 1,5 milliards de francs pour un réseau de 60 km (!) s'intégrerait plus favorablement dans le paysage genevois qu'un métro souterrain (!!).

Nous nous abstenons pour l'instant de tout commentaire, sinon de vous faire part de cet article paru dans le Journal de Genève :

Un Non de trop

C'EST reparti: la guerre stérile entre autophiles et autophobes repart de plus belle. Cette fois, ce sont les clubs automobiles qui lancent l'assaut. En point de mire: le tram 13 qui, selon les vœux du Conseil d'Etat, devrait relier Carouge à la gare de Cornavin d'ici à 1991.

Certes, les clubs automobiles ont une solution de rechange. Ils ont toujours été favorables au choix du métro automatique. Comme eux, nous pensons que sa réalisation, malgré son coût, offre des perspectives très intéressantes pour Genève.

Seulement voilà: il faudra dix ans au moins pour qu'une première ligne de métro soit disponible, et vingt ans ou plus pour voir s'ébaucher un réseau complet. Faut-il qu'en attendant on sacrifie une génération d'usagers des transports publics? Les leaders des clubs automobiles ont-ils déjà essayé d'entrer dans un bus aux heures de pointe? Ils sont pleins à craquer. C'est le signe d'un incontestable regain de faveur des transports publics. Le signe aussi que les TPG, malgré leurs efforts, n'arrivent plus à absorber cet afflux de clientèle.

La ligne 13 pourrait fonctionner dans trois ans déjà et contribuer à faire face à une partie de la demande. C'est un premier pas vers la réalisation des objectifs accep-

tés par 80 % des citoyens-votants au mois de juin. Le Non sec et sonnante de l'ACS et du TCS, avant même que le projet soit connu dans tous ses détails, a donc de quoi étonner.

Mais il y a plus grave. Les clubs automobiles ignorent une réalité économique importante: la ville, et surtout son centre, a besoin pour bien fonctionner que ses habitants, ses travailleurs et ses clients puissent s'y déplacer rapidement et en grand nombre. Or, à largeur de chaussée égale, une voie réservée de bus permet de transporter quatre à cinq fois plus de personnes qu'une voie dévolue aux automobiles. S'agissant de trams, la différence est plus nette encore.

Dès lors, on voit mal comment on peut s'opposer valablement à un développement des transports publics, essentiel pour l'avenir économique de Genève. Et il est vital que ce développement soit amorcé rapidement. D'autant qu'il est indolore: les automobilistes ne seront pas, ou très peu, préjudicés par le nouveau projet de tram. Il faut espérer que les autorités et les citoyens sauront dire Non aux Neinsager. Pour que Genève entre dans le XXI^e siècle avec les infrastructures nécessaires à sa prospérité.

Xavier Pellegrini

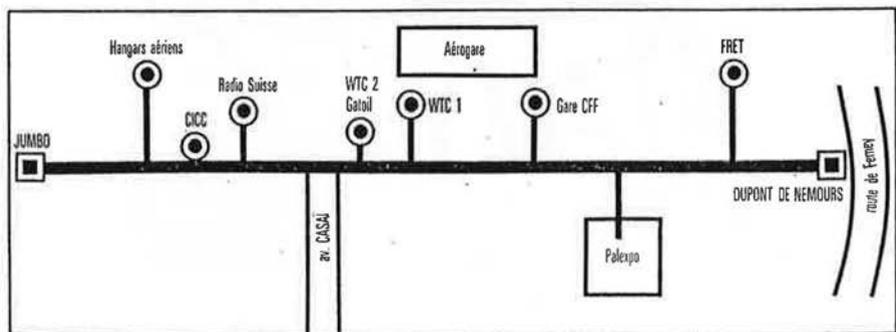
Un monorail pour Cointrin...?

En avril 1986, la presse genevoise faisait état d'un projet privé visant à desservir par un monorail la zone de Cointrin, entre le Jumbo à Blandonnet et Du Pont de Nemours au Grand-Saconnex.

Le monorail se situerait hors de l'enceinte de l'aéroport, et assurerait le transport de l'important effectif d'employés travaillant dans le grand Cointrin tertiaire. Au delà de son propre tronçon, le monorail rendrait service aux habitants de Meyrin se rendant dans la zone du Grand-Saconnex, et vice-versa. Tout en répondant à des besoins locaux, il favoriserait l'utilisation de la gare CFF de l'aéroport, et l'accès à Palexpo.

La conception de ce monorail émane du groupe de promotion immobilière Victor Kleinert, un des partenaires du Centre international de Genève-Cointrin (ICC), immense complexe de services, avec bureaux, commerces, hôtel Mövenpick de 330 chambres, restaurants, parkings...

Rien est encore décidé. Il s'agit d'obtenir l'autorisation du Département des travaux publics, et d'intéresser le Département de l'économie publique.



Le projet de monorail

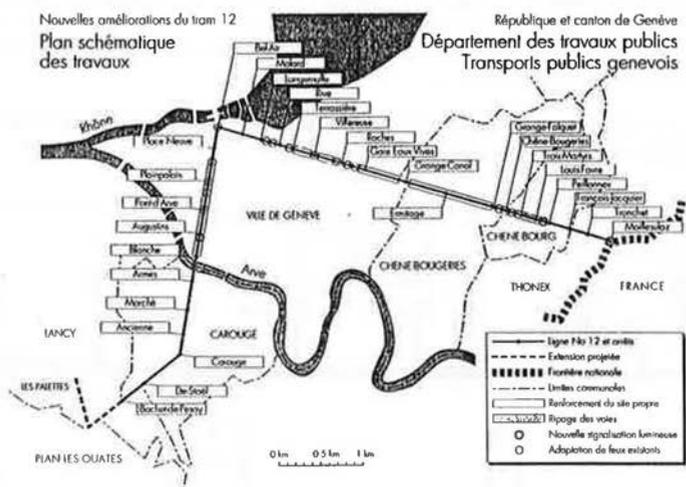
Un 12 plus ponctuel et plus rapide...

Le Conseil d'Etat et la Ville de Genève mettent tout en oeuvre pour améliorer les performances de la ligne 12, véritable épine dorsale du réseau des TPG, puisqu'elle transporte chaque jour 50'000 usagers, soit approximativement le quart du trafic total.

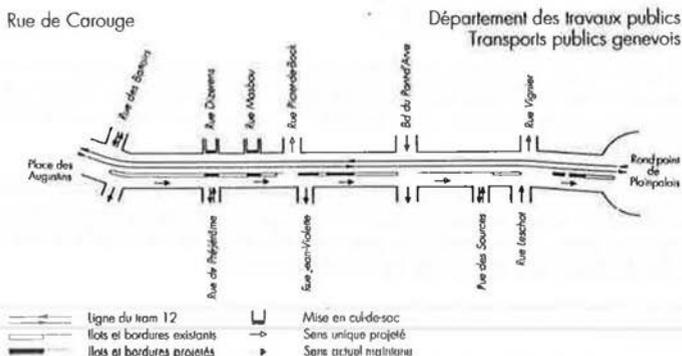
Pour rendre le tram 12 plus ponctuel, et faire passer sa vitesse commerciale de 14 à 18 km/h, l'Etat va faciliter la circulation des convois en développant encore les feux préférentiels aux carrefours, et en isolant au maximum les voies du tramway du reste de la circulation.

L'octroi de feux préférentiels aux TPG ne date pas d'aujourd'hui. Sur le tracé de la ligne 12, douze installations ont déjà été modifiées dans ce sens, quinze autres le seront en 1989.

Bien que protégée sur plus de 60 % de son tracé, la ligne 12 subit les débordements d'un trafic privé intense. Les marquages ne sont guère dissuasifs, et seules les bordurettes ou bermes intermédiaires offrent une protection satisfaisante. A terme, soit en 1995, la ligne devrait être protégée à 90 %. Il en coûtera Fr 2'100'000.-- à partager entre le Canton et la Ville. Cette somme ne comprend pas les installations lumineuses, ni la reconstruction de la traversée de Chêne-Bourg.



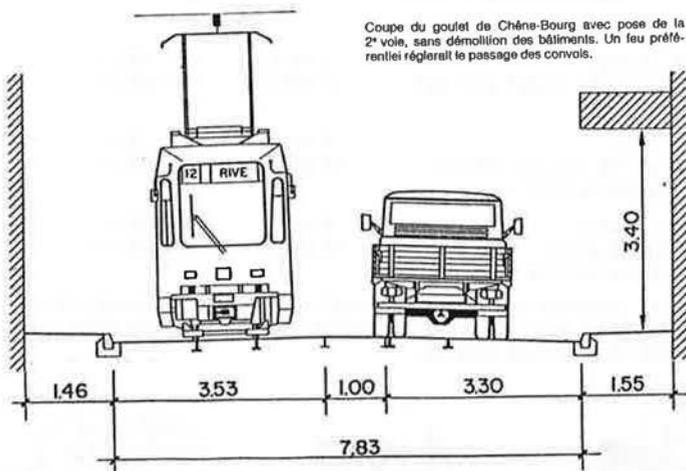
C'est principalement dans la rue de Carouge que le site protégé sera aménagé avec une berme. Les rues Dizerens et Masbou seront en impasse sur la rue de Carouge.



La rue du Conseil-Général recevra un renforcement de la protection du site ferroviaire, tandis que la rue de la Terrassière, ainsi que la route de Chêne seront aménagées avec des bordurettes. Plusieurs interdictions de tourner à gauche seront décrétées, mais l'interdiction d'obliquer dans le chemin de Grange-Canal, récente, sera levée. Toutefois, le tronçon avenue de la Gare-des-Eaux-Vives - Grange-Canal ne sera pas entrepris avant trois ans, toute la route devant être reconstruite.

La double voie sur les sections des rues de Chêne-Bougeries/de Genève, entre les arrêts Trois-Martyrs et Louis-Favre sera ripée côté Salève, la circulation générale s'établissant côté Nord.

Reste le fameux goulet de Chêne-Bourg ! Tout est actuellement bloqué dans une embrouille juridique, et on ne comprend pas très bien les opposants à la suppression du dernier obstacle sur une importante pénétrante du canton, alors que le 12 dispose d'un site propre protégé de la frontière à Chêne-Bourg. Quoiqu'il en soit, les TPG ont un besoin impératif de cette double-voie en remplacement du dernier tronçon à voie unique du réseau, et il existe un projet de pose d'une seconde voie avec un feu préférentiel qui réglerait le passage des convois TPG.



Une grande première romande, la Communauté tarifaire du canton de Genève !

Dès le 1er janvier 1989, c'est à une revalorisation sensible des cartes oranges, azur et vermeil que l'on assiste... L'usager régulier, ou sporadique mais fidèle, des transports publics n'aura plus intérêt à passer par le distributeur placé aux arrêts !

Pour le même prix que l'an dernier, l'abonné pourra choisir librement, selon sa destination, entre les véhicules des TPG des réseaux urbain et de campagne, les trains CFF, les Mouettes Genevoises, les Transports publics verniolans, et le bus Onex - Loëx.

Les inconditionnels de la carte multi-parcours ou du billet acheté à l'unité au distributeur ne bénéficieront pas de cette largesse. Raison de plus pour devenir un fidèle abonné ! Les plus fidèles bénéficieront de plus de deux mois gratuits, puisque la carte annuelle sera cédée pour le prix de dix acomptes mensuels.

Rayon de validité des abonnements :

- CFF Genève Cornavin - Céligny
Genève Cornavin - Genève Aéroport
Genève Cornavin - la Plaine
- TPG Réseau entier des Transports Publiques Genevois
- TPV Réseau des Transports Publics Verniolans
- SMG Lignes 1 (Pâquis - Molard) et 2 (Pâquis - Gustave Ador)
- Autobus Onex - Loëx

Prix des abonnements :

- Carte orange transmissible (sauf sur les lignes CFF)	1 mois	Fr 45.--
	12 mois	Fr 450.--
- Carte azur (jusqu'à 25 ans et chien) non-transmissible	1 mois	Fr 25.--
	12 mois	Fr 250.--
- Carte vermeil (dès 62/65 ans) non-transmissible	1 mois	Fr 30.--
	12 mois	Fr 300.--

Et notons pour terminer que cette innovation attrayante pourra être étendue dans une seconde étape aux communes vaudoises de la Côte, voir aux lignes SNCF desservant Genève.



A vous de jouer!



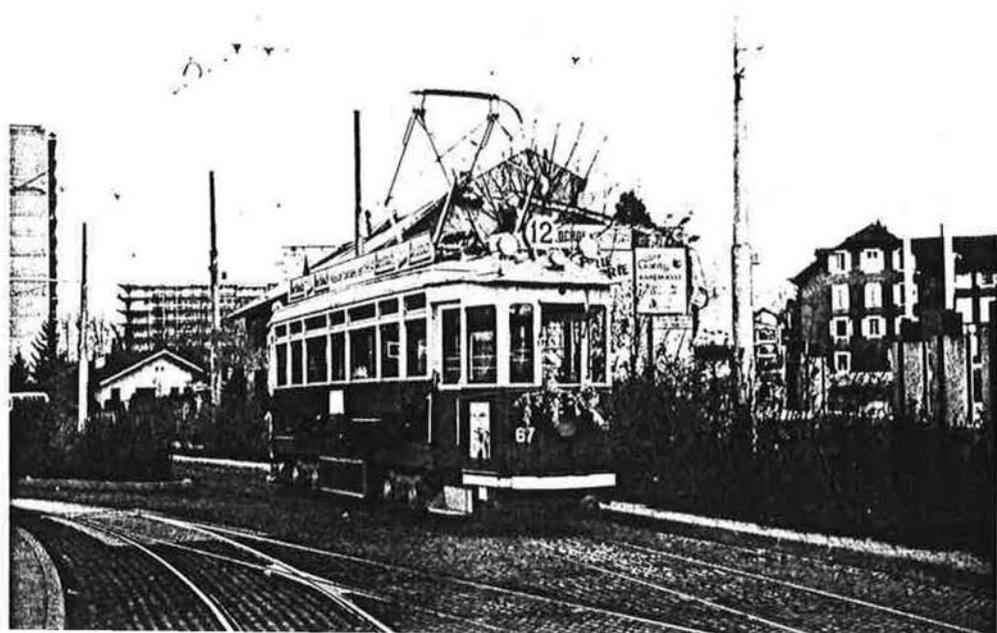


Circulations AGMT...

En haut : Circulations du 15.10.1988 en faveur de l'APMH, Bachet.

En bas : Circulations du "Vieux Tram de Noël" du 18.12.1988 pour les commerçants du centre-ville

(Photos E. RAHM)



Kilométrage record pour le convoi AGMT...

C'est un nouveau record kilométrique qu'enregistrent nos véhicules historiques au cours de l'année 1988.

Bien qu'ayant à nouveau décliné un grand nombre de demandes de mise à disposition de notre convoi, notre 67 a parcouru 759 km et notre 363 un petit peu moins, soit 620 km. Voici la tablelle des onze dernières années :

<u>Années</u>	<u>Be 4/4 67</u>	<u>Bi 363</u>
1978	399 km	néant
1979	184 km	129 km
1980	468 km	468 km
1981	305 km	280 km
1982	339 km	39 km
1983	598 km	562 km
1984	397 km	371 km
1985	469 km	367 km
1986	374 km	344 km
1987	639 km	564 km
1988	759 km	620 km

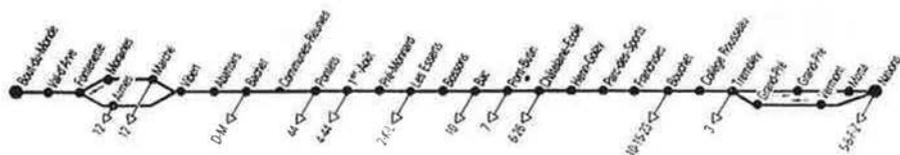
Le "14" - Une Grande-Ceinture qui devient attractive

L'utilisateur moyen a toujours quelque peine à profiter des avantages offerts par certaines modifications de réseau. Ce n'est parfois que "par hasard" qu'il découvre une nouvelle liaison pratique :

Avec l'amélioration progressive des fréquences, et une exploitation quotidienne (même le dimanche) du début du service à minuit, la ligne 14 devient une ligne avec laquelle il faut compter pour les relations inter-quartiers...

Exploitée du lundi au vendredi aux 12 minutes entre 0600 et 0900, puis entre 1600 et 1915 heures, aux 20 minutes durant la journée, et aux 30 minutes en soirée, ainsi que le samedi et le dimanche (les heures de passage faciles à mémoriser compensent dans une certaine mesure une fréquence encore un peu faible), la "Grande Ceinture" offre des liaisons rapides entre les quartiers de Vermont, du Grand-Pré, de Moillebeau, du Bouchet, des Franchises, de Châtelaine, des Libellules, des Morgines, du Grand-Lancy, des Palettes, des Tours de Carouge et de la Fontenette.

Faites en usage ! C'est la meilleure recette pour éviter le centre-ville saturé, et pour obtenir à terme de nouvelles améliorations de fréquence sur cette ligne attractive.



V A U D

NYON - ST CERGUE - LA CURE



Emigration du matériel roulant en Isère

La mise en service du nouveau matériel roulant en 1986 a contraint le NStCM à "faire le ménage" dans son parc de matériel roulant. Celui-ci ayant pris avec les années une valeur muséologique importante, il était à prévoir que les marchands de ferraille n'auraient pas à intervenir !

C'est ainsi que la Compagnie conserve elle-même sur le réseau le matériel suivant :

- BDe 4/4 10 et 11 Trains de service et "rétro"
- Bi 3,4,5 et 7 Trains "rétro"

Bien que ne pouvant circuler qu'à 25 km/h sur une ligne dont la tension a été abaissée de 2'200 à 1'500 V, ce matériel peut être mis à disposition de groupes pour des circulations nostalgiques "à la carte" !

Plusieurs véhicules ont par contre franchi la frontière pour finir leurs jours sur le Chemin de fer de La Mure, qui avait ainsi l'opportunité de doubler la capacité de sa spectaculaire ligne reliant St-Georges de Commiers à La Mure, au sud de Grenoble :

- BDe 4/4 1 et 5
- Bi 23 et 24
- B 52,61 et 62

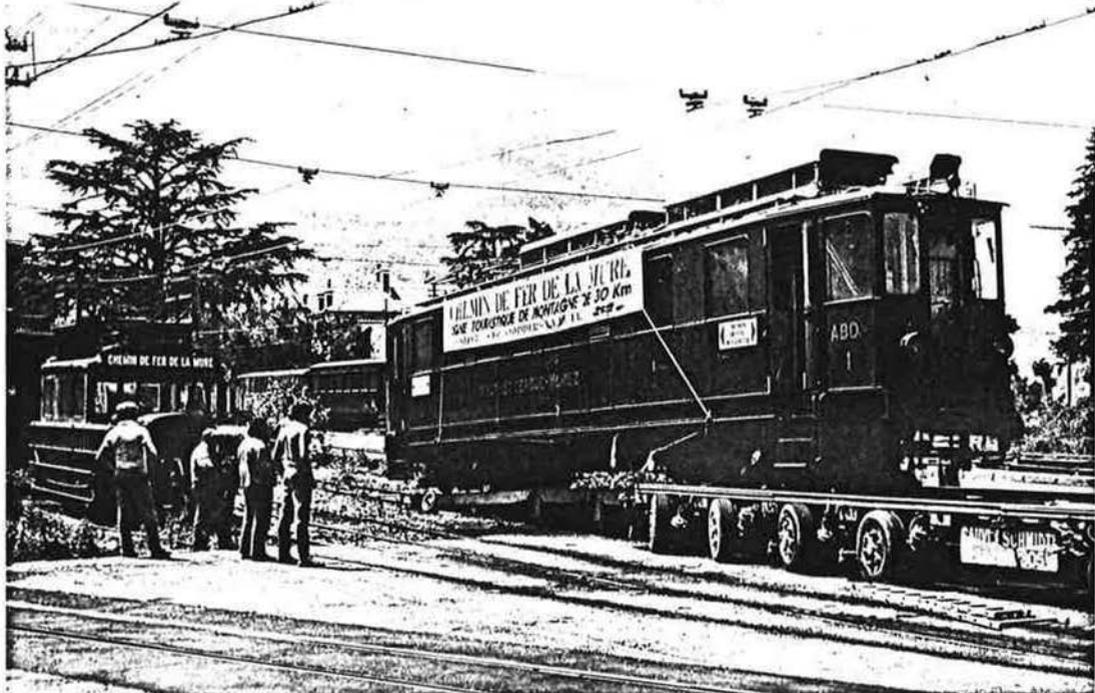
Construite en 1888 pour évacuer le charbon extrait des mines de La Mure, le chemin de fer assurait également un trafic voyageur. Electrifiée en 1903 en courant continu à haute tension, le ligne de La Mure perd tout d'abord son trafic voyageur en 1950, puis ses derniers trains de charbon en 1988.

Longue de 30 kilomètres, cette ligne impressionnante et tortueuse comptant 142 ouvrages d'art, dont 18 tunnels et 12 viaducs, a heureusement pu être préservée et vouée pour l'avenir à un trafic touristique prometteur...

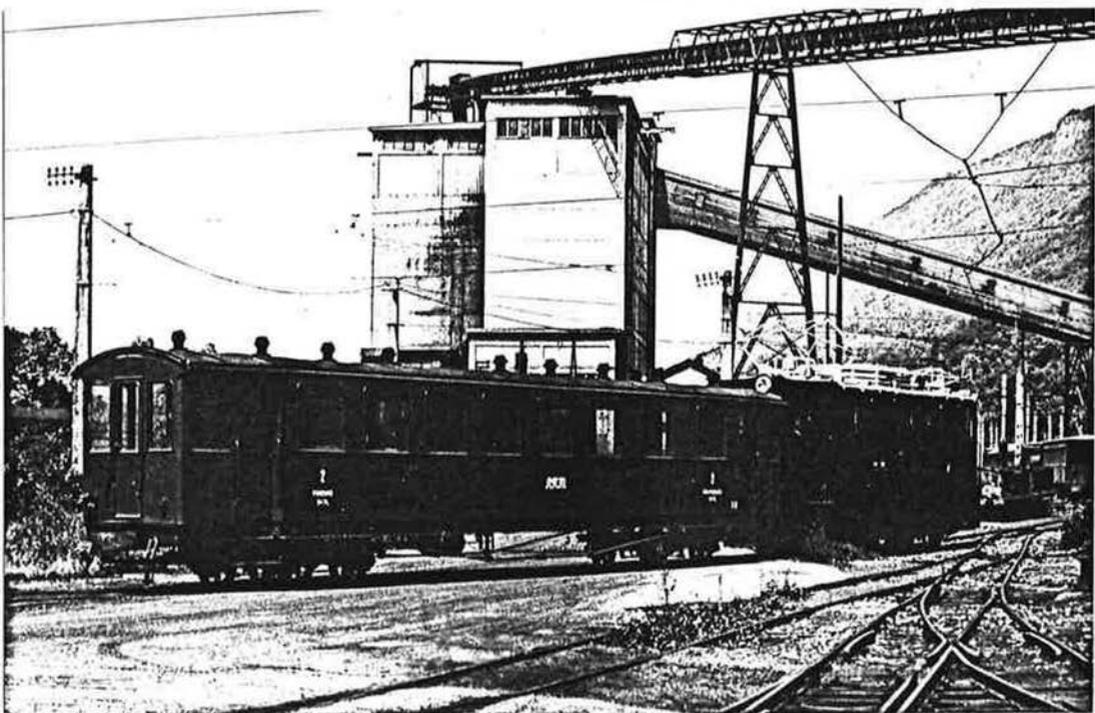
Notons encore, pour être complet, que les véhicules suivants :

- ABi 21
- Bi 22

ont été cédés au Dampfbahn Furka-Bergstrecke.



NStCM en Isère...
Déchargement de la motrice 1, et remorque B 61
avec locomotive T 7 du Chemin de fer de La Mure,
Saint-Georges-de-Commiers (Photo R. CORNU-EMIEUX)



Nouvelle arrivée en gare de Nyon = nouveau concept marchandises ?

On sait que la folklorique arrivée du NStCM sur la place de la gare à Nyon ne réjouit pas tous les responsables du trafic de la petite cité lémanique. Si l'installation, il y a quelques années, d'une signalisation lumineuse au carrefour de la Morâche a quelque peu facilité la tâche du personnel de conduite du NStCM, le développement futur du trafic de banlieue rendra bientôt cette cohabitation problématique.

Un premier projet prévoyait un détournement de la ligne en provenance de Saint-Cergue au niveau de l'Asse pour se diriger vers le sud-ouest, en direction d'Eysins, pour se raccorder à la ligne industrielle Nyon - Eysins, vestige de la ligne CFF Nyon - Crassier - Divonne. Ce tracé permettait une arrivée aisée en gare de Nyon, "à la BAM".

Pour diverses raisons, cette idée a été abandonnée. Actuellement, trois variantes ont été étudiées. Toutes prévoient côté Jura de la gare CFF deux voies à quai, et une voie de transbordement des wagons marchandises à voie normale sur des bogies transporteurs. Cela sous-entend que le NStCM devra renoncer au trafic marchandise conventionnel, la place manquant pour l'échange des chargements des wagons métriques sur ceux à voie normale. Cependant, si le trafic de bois représentait encore il y a quelques années un tonnage impressionnant, il est tombé ces dernières années à son plus bas niveau. Les autres clients ne représentent plus que quelques rares wagons par année...

Reconstruction du tunnel de Saint-Cergue pour cette année

Le tunnel ferroviaire de Saint-Cergue, situé juste au dessus de la gare de cette localité, sera selon toute vraisemblance prochainement reconstruit.

Une procédure d'enquête publique est ouverte jusqu'à fin février 1989. A l'issue de celle-ci, le préavis cantonal sera transmis à l'Office fédéral des transports, qui statuera sur la demande d'approbation des plans.

Construit entre 1915 et 1916, le tunnel de Saint-Cergue, d'une longueur d'une centaine de mètres, souffre de vieillissement et n'offre plus les garanties de sécurité nécessaire. La maçonnerie intérieure de cet ouvrage est totalement dégradée, sa courbe de trop petit rayon nuit à la vitesse des convois, et le gabarit du nouveau matériel roulant (2,65 m au lieu de 2,35 m) n'offre plus un dégagement suffisant.

Vu la faible couverture de terrain au dessus de ce tunnel, il sera nécessaire d'ouvrir une tranchée complète (comme cela avait été fait pour le tunnel de Bassins il y a quelques années). Une voûte en béton partiellement préfabriquée sera installée, avec élargissement de la voie et correction des courbes.

Ces travaux, devisés à 2,5 millions de francs, devraient débiter à fin avril de cette année si la mise à l'enquête publique ne rencontre pas d'opposition. Ils devraient durer jusqu'à fin juillet pour le gros oeuvre, et cinq mois en tout avec les préliminaires et la remise en état des lieux. Durant la première période, le trafic ferroviaire sera interrompu entre Saint-Cergue et La Cure.

LAUSANNE

TRANSPORTS PUBLICS DE LA REGION LAUSANNOISE

Investissements massifs en cours

Jusqu'en 1993, les TL prévoient d'investir près de 140 millions dans les véhicules, dans un nouveau dépôt à Perrelet, et dans un système d'aide à l'exploitation.

A fin 1986, le parc de véhicules destinés à l'exploitation comprenait 276 unités. A l'heure de pointe du soir, environ 195 véhicules sont engagés sur les lignes régulières, 30 sont affectés aux services spéciaux et 14 sont en réserve technique. Le solde du parc se trouve en atelier pour les entretiens périodiques et les grandes révisions.

Le développement du parc pour la période 1988-1993 tient compte des éléments suivants :

- poursuite de l'électrification des lignes urbaines à forte cadence, afin de contribuer à la protection de l'air
- extension de lignes dans les nouveaux quartiers, selon les demandes des communes
- mise en service du Tramway du sud-ouest lausannois (TSOL) en automne 1990, avec la suppression de lignes ou tronçons de lignes régulières exploitées par autobus, et des services de bus spéciaux à destination des hautes écoles
- renforcement de la capacité de transport aux heures de pointe en augmentant notamment le parc des remorques
- introduction de bus moyens sur les lignes exploitées par minibus pour disposer d'une meilleure capacité sur ces lignes aux heures de pointe
- mise hors service des véhicules ayant atteint leur limite d'âge.

Indépendamment des 12 rames doubles commandées pour le TSOL et n'émargeant pas à ce budget, on prévoit les acquisitions suivantes :

- Trolleybus

Les 18 trolleybus construits entre 1948 et 1957 encore en service doivent être rapidement remplacés. Les extensions projetées et l'amélioration de l'offre sur le réseau nécessitent l'acquisition de 22 véhicules supplémentaires (26 millions).

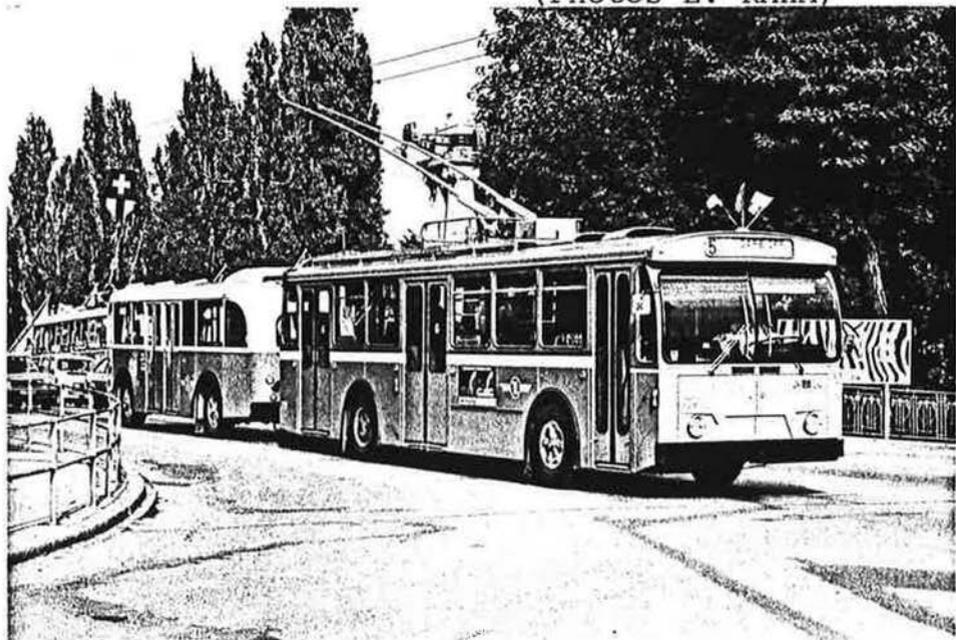
- Autobus

Les 12 autobus construits entre 1971 et 1972 devront être éliminés à la fin de 1990, dès la mise en service du TSOL. Dès 1988, l'acquisition de 5 autobus à plancher bas est toutefois indispensable pour la desserte des hautes écoles, et pour suppléer à la situation provisoire



Trolleybus lausannois : modernisation continue...
En haut : Trolleybus 595 (ex-TPG et VBZ), Ouchy,
21.5.1977. Ce sont les plus anciens
véhicules encore en service !

En bas : Pont Chauderon, 23.9.1981. Ce type de
remorque va prochainement disparaître
(Photos E. RAHM)



de location des autobus belges (Autobus VAN HOOL-MAN 8214, 8226, 8239, 8243 et 8253 de la STIB - Bruxelles). Notons qu'actuellement, cinq autobus articulés des TPG de la série 131-157 ont pris la relève et circulent sur les lignes 18 et 19.

La mise en service du TSOL permettra de libérer environ 25 autobus affectés aux lignes 18, 19 (en partie), 27 (en partie) et aux services de transports spéciaux pour les hautes écoles.

- Bus moyens et minibus
23 minibus devraient être éliminés durant la période 1988-1993. A court terme, 5 minibus de 1979 doivent être remplacés. Toutefois, à l'heure actuelle, certains minibus sont mal utilisés, leur capacité n'étant plus adaptée à la demande. Dès lors, les TL proposent d'acquérir 5 bus moyens de construction plus robuste.

- Remorques
Lausanne reste un des derniers, sinon le dernier, réseaux fidèles à la remorque routière pour voyageurs ! Le prix moyen par place offerte est inférieur de 26 % à celle d'un trolleybus articulé de même conception selon les TL. Les six remorques les plus anciennes, construites entre 1949 et 1952 doivent être remplacées. L'augmentation du trafic aux heures de pointe nécessite également l'acquisition de 14 remorques supplémentaires.

TSOL/"METRO-OUEST" - En plein travaux...

Dès l'automne 1990, Lausanne devrait à nouveau compter au nombre des villes possédant un réseau tramway !

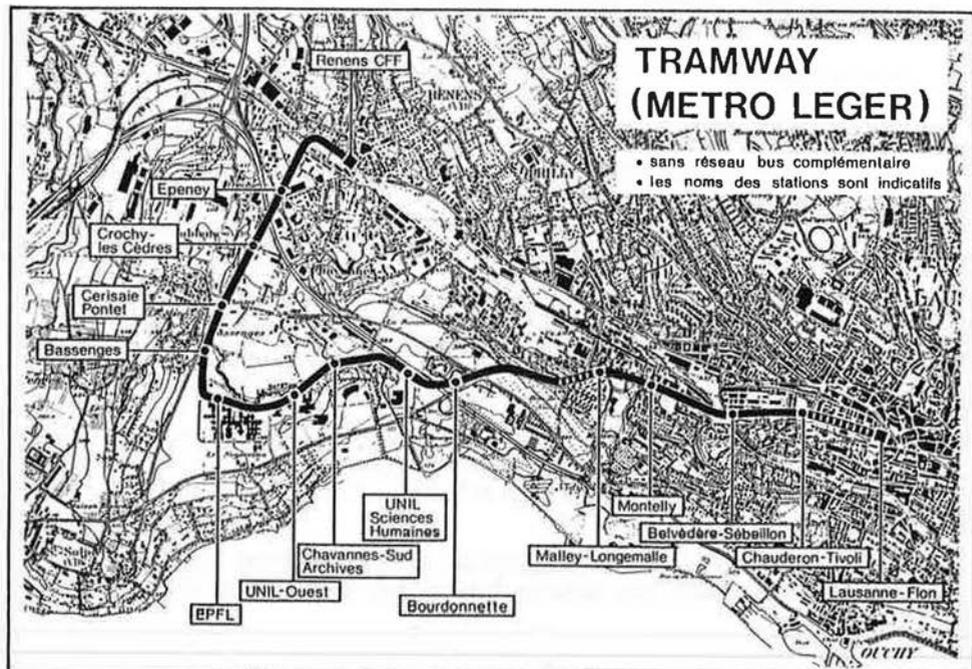
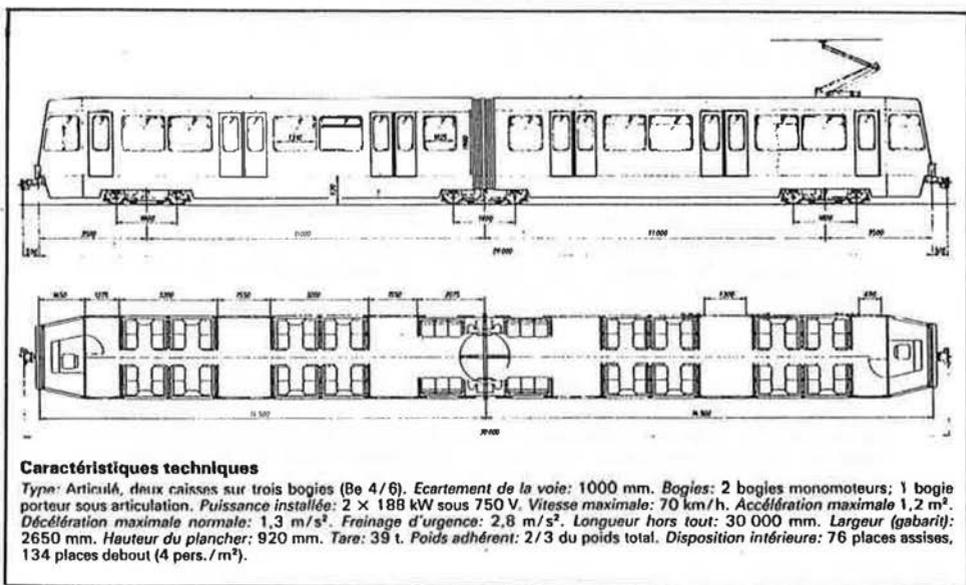
Les travaux préparatoires du Tramway du sud-ouest lausannois, ou "Métro-Ouest" comme on va le "vendre" aux usagers, ont débuté en avril 1988. Actuellement, les travaux vont bon train, et le premier pont sur l'autoroute est achevé.

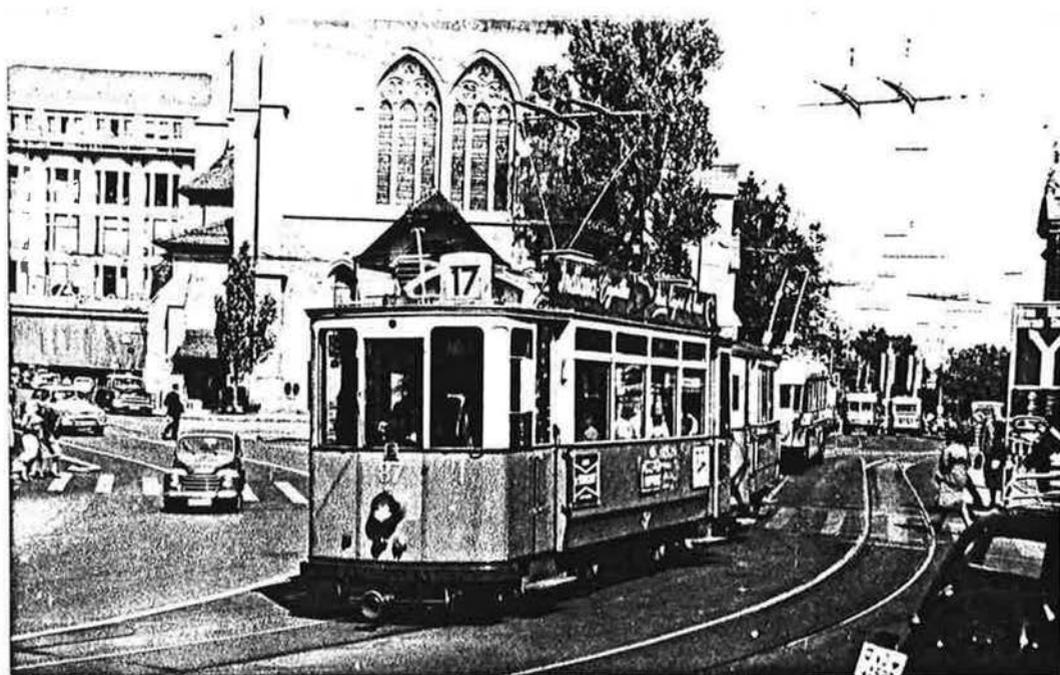
On va créer une ligne entièrement nouvelle de huit kilomètres, qui comprendra six ouvrages d'art, soit un tunnel, une tranchée couverte, et quatre viaducs. Objectifs des constructeurs : achèvement du gros oeuvre fin 1989, pose des rails et de la caténaire début 1990, essais durant l'été, et mise en service à l'automne de la même année.

En surface la plupart du temps, le TSOL reliera en dix-huit minutes la place du Flon, au coeur de Lausanne (en correspondance directe avec le métro LO/LG), à la gare CFF de Renens. Il desservira treize stations intermédiaires, dont l'Université de Dorigny et l'Ecole polytechnique fédérale (EPFL).

L'ensemble de la réalisation coûtera 135 millions de francs. Le canton de Vaud y participe pour 58,5 millions, la Confédération pour 45 millions, le reste revenant aux communes de Lausanne (13,4 millions), Ecublens, Chavannes et Renens.

Le matériel roulant comprend 12 automotrices articulées, d'une valeur totale de 37 millions de francs. Les contrats d'achat ont été signés en janvier 1988





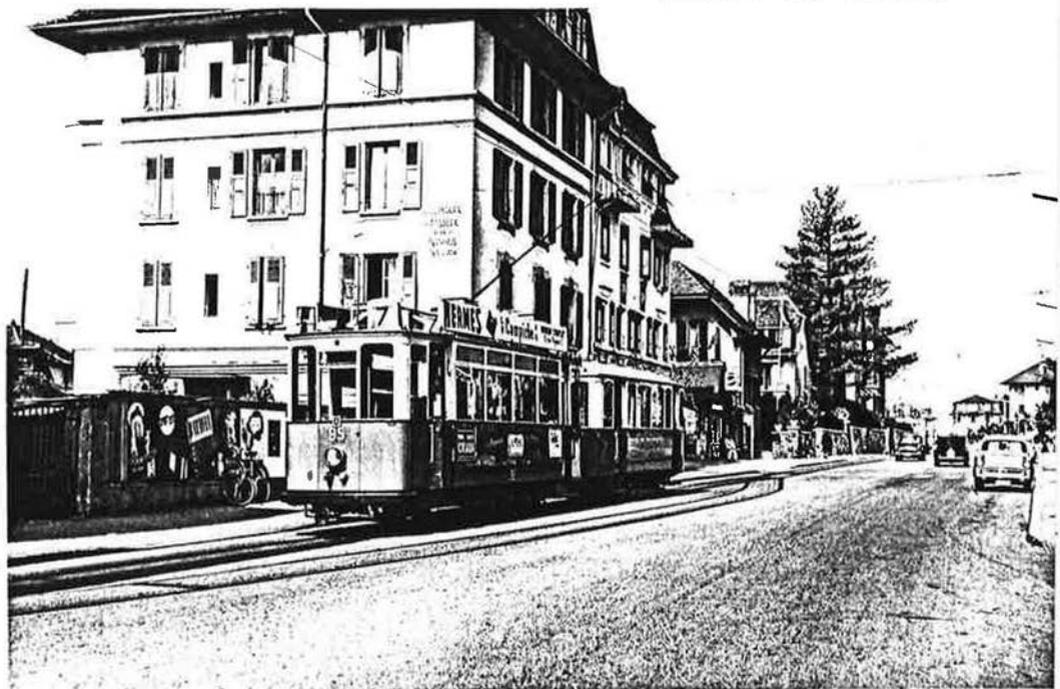
Précurseurs du TSOL !

En haut : Passage d'un convoi pour Renens à
St-François, 12.06.1959

(Photo J. MEREDITH)

En bas : Prilly, 4.9.1959

(Photo J. BAZIN)



La pointe d'André Paul



Rendez-vous au prochain numéro...

TORINO - Piazza V. Veneto
(Turin... années vingt)

Dessin de Michel DUCRET