

20

22



tram magazine

AMUTRA

Editeur responsable

Verantw. uitgever

W. HOSTE

Avenue d'Itterbeek 231

-

1070 Bruxelles

Itterbeekselaan 231

-

1070 Brussel

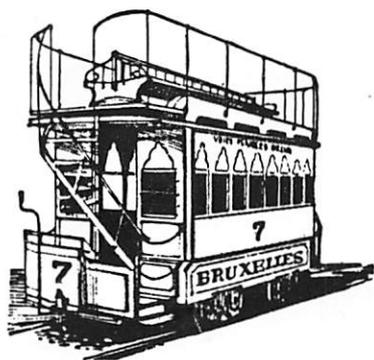
Périodique trimestriel

Driemaandelijks tijdschrift

1981 / II

6^e année / jaar

Pr. 100,- Fr.



AU SOMMAIRE :

<i>o Neuchâtel : c'est parti</i>	<i>1</i>
<i>o Le VAL métro de Lille</i>	<i>4</i>
<i>o La présentation de l'image de marque des C.F.F.</i>	<i>10</i>
<i>o L'Amutra à la Côte</i>	<i>23</i>
<i>o L'Amutra en Autriche</i>	<i>26</i>
<i>o L'Amutra 20^e</i>	<i>29</i>

NOTRE PHOTO DE COUVERTURE

*Motrice Be 4/4 501 des Tramways de Neuchâtel à sa sortie d'usine
(Photo S.W.S.)*

NEUCHÂTEL:

C'EST PARTI !

TM s'était fait l'écho des festivités prévues pour la mise en service du nouveau matériel sur la ligne 5 de Neuchâtel (voir TM 20).

Une foule considérable a participé aux festivités et a porté sur les fonds baptismaux les 4 nouvelles compositions acquises par la ville pour remplacer le matériel ancien qui a mérité une retraite heureuse.

Toutes les anciennes voitures retirées du service ont en effet trouvé place dans des musées au auprès d'associations qui se chargeront de leur sauvegarde.

Chaque nouvelle voiture porte donc dès à présent un nom de baptême correspondant au nom des localités principales traversées par la ligne 5.

Ainsi, la Be 4/4 501 fut baptisée le 13 juin 1981, et reçut le nom de baptême de BOUDRY, tandis que les autres voitures, n° 502, 503 et 504 furent baptisées, dans l'ordre les 20, 26 et 27 juin et reçurent respectivement les noms de AUVERNIER, COLOMBIER et CORTAILLOD.



TN – NEUCHÂTEL. Composition double B^t 551 + Be 4/4 501 lors d'essais entre le Centre-Ville et Auvernier (Photo TN-VA)



TN – NEUCHÂTEL (dépôt de l'ÉVOLE). Be 4/4 501 à sa livraison. (Photo TN-VA).



Be 4/4 501 des TN. Détail porte et embarquement (Photo S.W.S.)



*Vue intérieure, compartiment et poste de conduite de la Be 4/4 501, à sa sortie d'usine.
(Photo S.W.S.)*

La mise en service de ce nouveau matériel entraîne aussi des travaux de voies. C'est ainsi qu'une nouvelle voie a été construite, environ 3,5 m plus au sud de l'ancienne. Au dépôt de l'Évole également, nous observons une transformation complète du plan des voies et de leur géométrie sur l'aire de manœuvres devant le dépôt : accès provisoires, refoulements, pas d'alimentation électrique pour les trolleybus.

Depuis la mi-avril la voie d'évitement à Beau-Rivage a été supprimée et enfin on note le déplacement des lignes de Trolleybus de la rue Mayor à la rue de l'Oriette, dans la perspective du percement du tunnel Prébarreau - Evole.

La voie ferrée du Littorail aura alors retrouvé un emplacement qu'elle occupait au début de l'exploitation à vapeur, voici 90 ans, le trottoir ainsi sacrifié, sera recréé en contrebas, sous la forme d'une agréable promenade qui aura gagné en calme et verdure.

W. Hoste

Le 15 décembre 1979, à l'initiative de notre consœur lilloise L'AMI-TRAM, une visite des installations actuelles et futures du métro de Lille a été organisée.

A cette occasion, nous avons vu circuler une des deux rames de pré-série sur la voie d'essai du garage-atelier situé à Villeneuve d'Ascq.

De l'importante documentation reçue des organisateurs et de la direction du métro de Lille, nous avons retenu à votre intention les informations ci-dessous.

le VAL métro de Lille !

F. G. MARAL

Points de repères

1970 - Le métro est né le 24 avril : ce jour-là, la Communauté urbaine de Lille prend en considération le schéma de secteur de la ville nouvelle de Lille-Est, créée par décret du 11 avril 1969. Le rapport insiste sur « la nécessité d'aménager rapidement les liaisons en transport en commun, par la route avec Roubaix-Tourcoing, par un système en site propre et rapidement opérationnel vers Lille ». En application de cette délibération, une convention est signée avec l'Établissement Public d'Aménagement de Lille-Est (EPALE) pour faciliter l'aménagement de l'agglomération nouvelle, étudier et réaliser les ouvrages liés à cet aménagement.

1971 - Le jury du concours international lancé pour un mode de transport en commun en site propre reliant la Cité Scientifique à la gare de Lille retient le procédé proposé par Matra et ses associés.

1973 - Les essais commencent, d'abord pour les véhicules et la traction électrique, puis pour les automatismes, enfin pour une exploitation simulée. Le projet évolue l'année suivante d'un système circulaire vers un système réversible, avec succès.

1975 - Le Conseil décide de confier la construction et l'exploitation du métro à une seule société concessionnaire, TRAMENOR.

1977. - Deux ans sont passés. L'État a refusé le principe de la concession. La Communauté urbaine décide d'assurer elle-même la réalisation du métro. Les premiers crédits sont débloqués. Les travaux démarrent à l'automne par le garage-atelier. A présent, l'opération est lancée sur le tronçon « Villeneuve-d'Ascq-République ». La Communauté urbaine de Lille en assure le financement avec une partie des recettes du versement Transport. Le Service Métro de la Communauté urbaine dirige et coordonne les travaux de génie civil assisté de la SO-FRETU, filiale de la R.A.T.P.

L'E.P.A.L.E. est chargé d'acheter les matériels roulants et les équipements liés au système. Matra dirige sous contrat leur fabrication.

1980 - Les travaux de gros œuvre concernent maintenant toute la ligne n° 1. Les chantiers de génie civil - initialement programmés dès 1978 pour l'ensemble - ne peuvent démarrer à l'ouest de République qu'en 1980, la subvention gouvernementale sur le tronçon « République-C.H.R. » ne pouvant être attribuée par le ministre des Transports avant cette date.

1983 - L'ouverture du métro, de Villeneuve-d'Ascq à République, est prévue pour mars. A la fin de l'année, l'ensemble de la ligne fonctionne de Villeneuve d'Ascq à C.H.R.

Reliant le domaine universitaire scientifique de VILLENEUVE D'ASCO au Centre Hospitalier Régional, la ligne n° 1 du Métro de la Communauté Urbaine de LILLE se développera sur une longueur de 12.700 m et desservira 17 stations.

Quatre types de profil ont été retenus par la CUDL en fonction des possibilités d'implantation et des caractéristiques du sous-sol.

Le Métro circulera sur viaduc pour la traversée du domaine universitaire jusqu'à la station "Triolo". La voie passera ensuite au niveau du sol jusqu'au franchissement de la Rocade Est pour progressivement s'enfoncer de la station "Centre Ville" à la station "Douane de Fives" à LILLE, se développant essentiellement en tranchée couverte sous le CD 941, dans la traversée d'HELLEMMES.

Un tunnel profond permettra de traverser le centre de LILLE avec correspondance à la gare. La ligne s'achèvera en viaduc au Centre Hospitalier Régional, après la traversée du périphérique sud.

Dans la traversée d'HELLEMMES, le profil en long a été maintenu aussi près que possible du sol, afin de faciliter l'exécution du tunnel et de diminuer ainsi le coût des ouvrages qui devraient pouvoir être construits hors d'eau dans les alluvions et la craie.

La méthode retenue consiste à terrasser la fouille à partir de la surface jusqu'à la profondeur du radier tout en maintenant les parois latérales par un type de soutènement adapté ; "parois berlinoises" ou "parois moulées". Après bétonnage du radier, des piedroits et de la dalle de couverture, l'ensemble est remblayé.

La traversée du centre de la ville de LILLE est particulièrement délicate. La ville a été construite dans la plaine alluviale de la Deûle, des canaux de drainage avaient été exécutés, ils sont maintenant recouverts par des remblais. Le Métro passera en dessous. La densité d'occupation des sols nécessitera également le passage sous certains immeubles. Des puits de reconnaissance ont été foncés pour connaître avec précision la nature des terrains du sous-sol lillois. On trouve à partir du niveau du sol : des remblais, des sols finis, des alluvions qui sont des dépôts de la Deûle, de la craie blanche et des bancs durs ou tun.

Le Métro sera creusé dans la craie. Des eaux souterraines circulent dans cette craie jusqu'aux terrains peu perméables. Ces eaux ou nappe phréatique sont à LILLE très actives et remontent très près du niveau du sol.

Tous les ouvrages vont devoir être construits dans l'eau. Pour toutes ces raisons, l'exécution des travaux nécessitera dans la traversée du centre des précautions particulières. Préalablement à l'exécution en souterrain, le terrain sera consolidé et les venues d'eau limitées par l'injection d'un coulis adapté aux sols traversés.

Ce traitement pouvant être réalisé "à l'avancement", à partir des souterrains eux-mêmes, lorsque la densité d'occupation des tréfonds ne permettra pas le traitement à partir de la surface.



Photo P. WALET

Le souterrain sera construit à partir de puits d'accès, en plusieurs phases, qui consistent à terrasser la voute, puis après bétonnage de celle-ci, la partie inférieure : stross, piédroits, radier.

Un soutènement particulier sera mis en place pour permettre la recompression des couches supérieures et éviter ainsi tout tassement en surface.

En ce qui concerne les stations, qui sont implantées le plus près possible de la surface et présentent des largeurs importantes, il est prévu de les réaliser à ciel ouvert à l'abri de fouilles blindées. La station "Gares de Lille", située place des Buisses d'une longueur de 52 m et 27 m de largeur permettra la correspondance avec le Mongy, la gare SNCF et tous les autres moyens de transport collectif. Un ouvrage souterrain d'arrière gare de 50 m constituera une amorce de la ligne 2 du Métro. Trois accès à cette gare ont été prévus à partir du sol dont un la reliant directement à la gare SNCF.

Les dimensions de cette station, le nombre important de locaux techniques nécessaires à son bon fonctionnement, le branchement du Mongy en souterrain, ainsi que les contraintes locales de circulation conduisent à une exécution des terrassements de cette station à l'abri d'une grande boîte constituée de parois moulées qui participeront à la structure définitive de l'ouvrage.

En ce qui concerne les aménagements, la CUDL a choisi d'utiliser toutes les possibilités offertes par la technique actuelle, en particulier une mécanisation maximum des accès aux stations, sans négliger pour autant des données plus humaines liées au transport collectif. C'est ainsi que chaque station sera personnalisée par une architecture décorative intérieure originale.

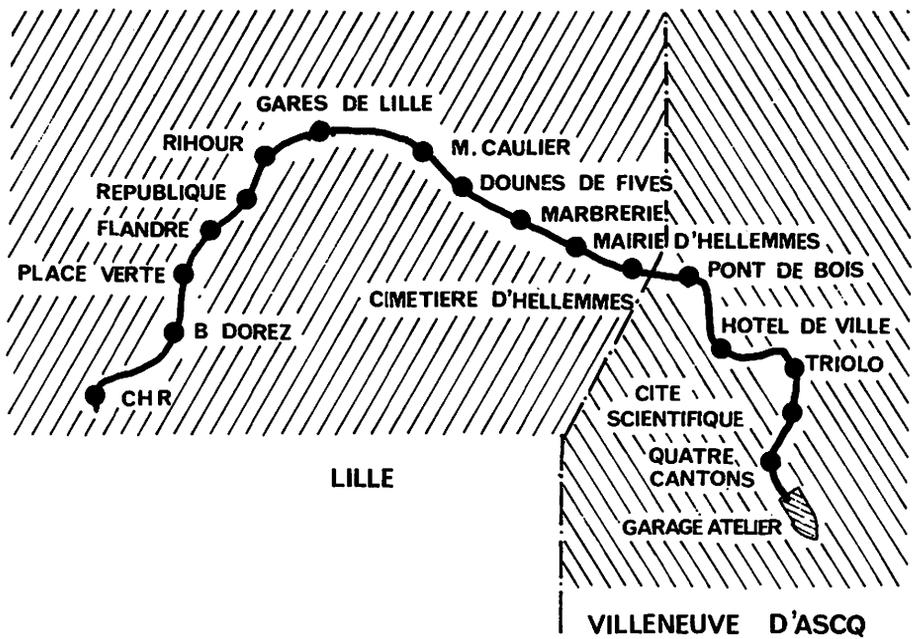
Par ailleurs, la Communauté Urbaine de LILLE a pris la décision de réserver la place et le gros œuvre pour des ascenseurs desservant les différents niveaux de la station, afin d'accueillir les handicapés physiques et les personnes à mobilité réduite.

Cette réalisation sera effective dès que l'Etat aura fait connaître son accord pour apporter la subvention correspondant à ces travaux complémentaires.

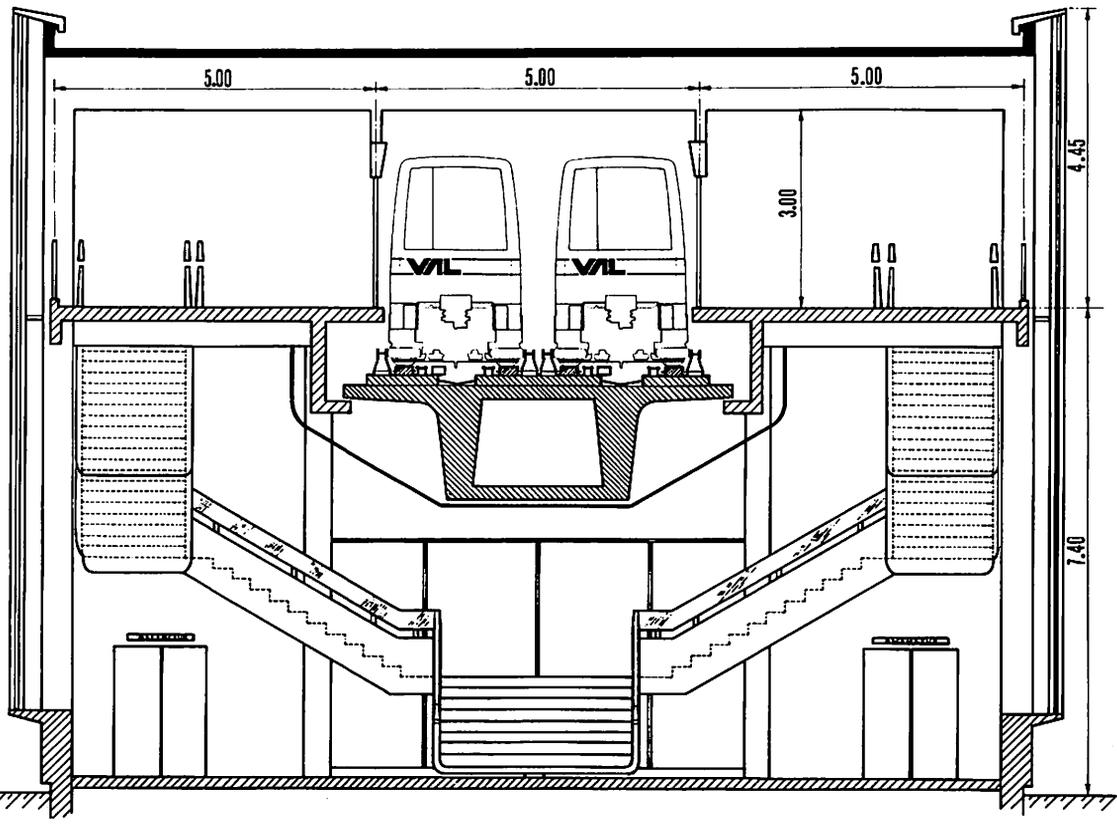
Les travaux de réalisation de cette première ligne de Métro ont commencé fin 1978. L'exécution du gros œuvre des ouvrages de l'ensemble de la ligne sera terminée en 1982, pour une ouverture au public après les travaux d'aménagement et d'équipement :

- en Mars 1983 pour le secteur Cité Scientifique — République;
- fin 1983 pour l'ensemble de ligne jusqu'à CHR.

à suivre.



Station aérienne



La présentation de l'image de marque des



L'image de marque

Un service public, à l'exemple des CFF, qui est à tout instant soumis à la pression de la concurrence, se doit de mettre tous les moyens visuels disponibles au service de la publicité à long terme, afin de se donner une image de marque.

Pour répondre à cet impératif, les CFF doivent soigner sans relâche les aspects extérieurs et leur conférer du caractère, de l'unité et un haut niveau qualitatif.

Conscients de l'importance de l'élément visuel dans l'opinion publique, et du rôle essentiel que joue une image de marque soignée, les CFF ont créé en 1975, dans le cadre des études multidisciplinaires, le groupe de travail «Design et image», devenu aujourd'hui le groupe «Image de marque des CFF». Son objectif est ainsi défini: «Créer et entretenir une image de marque unifiée du chemin de fer sur le plan des installations, des véhicules et du personnel.» L'étude multidisciplinaire, dirigée par le directeur de l'état-major d'entreprise, se base en premier lieu sur une analyse de l'image de marque réalisée par le «Spinnerclub», groupe de jeunes membres de l'Association des ingénieurs des CFF. Elle a pour tâches principales

- de coordonner les efforts déployés au niveau de l'entreprise pour créer une image de marque unifiée et
- de reprendre et d'harmoniser les

idées nées dans les différents secteurs et qui tendent à créer et à renouveler les formes extérieures.

La subdivision des bâtiments est généralement responsable des travaux sur le plan du design. Afin d'accroître son efficacité, elle s'est adjoint les services de M. Ueli Thalmann, spécialiste en la matière.

Définition

Le terme «image de marque» désigne l'impression visuelle de notre entreprise sur le public. Contrairement à l'«image de prestations», qui relève de notre production et qui est de première importance, l'image de marque concerne la présentation de ce qui, pour le client, est indissociable du chemin de fer. Les installations, le matériel roulant, les uniformes, les documents écrits renseignent le public à bien des égards: état des installations et des finances des CFF, esprit de corps et éventuelles négligences, confort offert à la clientèle; ils reflètent tout un système, y compris son personnel.

La forme des édifices, le graphisme, le design doivent tirer profit des possibilités ainsi offertes.

¹ «Industrial Design» novembre 1966

Design et designer

Le «design», c'est l'effort bien compris de créer un objet qui répond au sens contemporain de l'esthétique, tout en tenant compte de ses aspects fonctionnel et commercial ainsi que des impératifs liés à sa fabrication. Le terme «design» s'oppose à «styling», qui a trait à la promotion de la vente à court terme. Abstraction faite de la différence d'objectif, le styling ne saurait guère répondre aux nécessités qu'entraîne la longévité des installations ferroviaires.

Comment fait-on du design? Anthony Wedgwood Benn, ancien ministre britannique de la technologie, s'exprimait ainsi en 1966 lors d'un congrès de designers à Londres:

«Trop de managers pensent encore que les designers sont des gens que l'on ne consulte qu'au dernier moment et que la forme est un simple ornement, ou un emballage, que l'on ajoute lorsque le reste est terminé. L'ancienne théorie selon laquelle le design consiste à décorer un objet de lignes aérodynamiques a la vie dure. Aucun designer ne pourra remplir sa tâche convenablement s'il est tenu à l'écart du développement technique et de la fabrication d'un produit¹. Design signifie aussi se libérer de certaines idées reçues, percevoir les choses par tous les sens et rechercher sans préjugés la signification des objets.

L'image de marque du rail à travers le monde

Le chemin de fer, vieux de 150 ans, jouit dans de larges couches sociales d'une extraordinaire popularité qui se traduit, par exemple, dans d'innombrables dessins d'enfants. Cette popularité, il la doit d'abord à ses prestations et à l'impression visuelle que créaient très tôt déjà les trains, les ponts, les tunnels et les gares. Mais il la doit aussi aux idées du dernier tiers du 19^e siècle et de la Belle Époque, propices à l'unification des installations ferroviaires sur le plan international; une telle unité n'a plus été atteinte depuis lors. Partout dans le

monde, le chemin de fer se trouve aujourd'hui en mutation; cela se traduit très souvent par une véritable crise sur le plan visuel. L'impression inégale que présentent actuellement les entreprises ferroviaires est le fruit du conflit d'objectifs entre les transports publics et la manière de voir de l'économie privée. L'équilibre entre le contenu et l'emballage est souvent compromis, notamment en ce qui concerne l'aspect extérieur des bâtiments. Au cours des décennies écoulées, un individualisme inutile tant sur le plan fonctionnel que sur le plan commercial a gagné du terrain. Les zones réservées au public sont littéralement inondées de réclames. La gare, jadis important édifice public, ne s'est pas bornée à mettre sa surface au service de la publicité, elle a aussi vendu son image de marque. Le matériel roulant, de première importance pour l'image de marque que se fait le public du chemin de fer, est victime d'une prolifération de couleurs qui va jusqu'à l'échelon international.

Comparaison avec d'autres entreprises

La plupart des organisations et entreprises se créent, parfois involontairement, une image de marque. Nombre d'entre elles tentent de se mettre en évidence visuellement. Ainsi les PTT ont leur jaune désormais célèbre. Récemment, Swissair a présenté sa nouvelle «corporate identity». A l'étranger, certains chemins de fer ont développé leur style particulier. Dans le secteur tertiaire privé, ce sont en particulier les grands distributeurs qui soignent leur image visuelle. Toutes ces tentatives ont un point commun: le graphisme. Les véhicules, les installations et les habits de service sont conçus selon les mêmes principes et le logotype de la maison (emblème et sigle) joue un rôle essentiel.

Principes des CFF

A propos des difficultés rencontrées dans l'élaboration d'une image de marque, Erwin Waltenberger, chef de centre

de design de la DB, remarque: «Une difficulté supplémentaire réside dans le fait que le chemin de fer organise en quelque sorte des visites de ses propres installations: ainsi, tous les outils de production contribuent à former l'image que se fait le client de l'entreprise ferroviaire»². Il convient dès lors de coordonner les efforts, afin

- de faire une meilleure publicité pour nos prestations, par une image de marque unifiée et frappante,
- de faciliter l'utilisation du chemin de fer par une meilleure communication sur le plan visuel, et
- de créer un design qui encourage non seulement le personnel, mais aussi le citoyen, à s'identifier à l'entreprise.

Les mesures, destinées à être appliquées dans tous les secteurs de l'entreprise, reposent sur les considérations suivantes:

1. La forme

Elle sera esthétique, répondra aux goûts actuels, et tiendra compte de l'aspect technique et de la fonction publique des CFF; elle obéira aux impératifs suivants: conception fonctionnelle, impact, confort, sécurité, méthodes de fabrication rationnelles, frais d'exploitation raisonnables, frais d'entretien modestes.

2. Les couleurs

Elles seront peu nombreuses et choisies en fonction de leur valeur informative pour l'usager et le personnel ainsi qu'en fonction des frais de nettoyage.

3. Le graphisme

Il sera limité autant que possible aux caractères Helvetica mi-gras utilisés déjà par divers réseaux étrangers et il devra garantir une bonne lisibilité et permettre l'utilisation de toutes les techniques.

4. L'emblème

Il sera standardisé, blanc sur fond rouge, et utilisé systématiquement afin d'accroître son impact.

En tenant compte de ces quatre recommandations, notre entreprise devrait acquérir un aspect plus homogène à tous les niveaux, en quelque sorte un «cachet

national». Toutefois, une coordination dans le cadre de l'UIC, limitée à l'essentiel, devrait faciliter l'utilisation du chemin de fer sur le plan international.

La présentation visuelle de l'entreprise, que préconisent les mesures énumérées ci-dessus, peut être ainsi définie:

- Les CFF se présentent extérieurement comme une entreprise du secteur tertiaire sûre et dynamique. Ses dimensions et son importance économique sont facilement reconnaissables.
- Les CFF, qui appartiennent à tous et sont au service de tous («Les chemins de fer suisses au peuple suisse» – tel était le slogan pour le vote populaire du 20 février 1898 sur la loi du rachat), se présentent avec dignité, mais sans agressivité.
- Sécurité légendaire, ménagement de l'environnement et de l'individu – autant d'exemples visuels de l'utilisation de techniques «humaines».
- Les CFF, qui se fondent sur une saine tradition, construisent l'avenir par des moyens modernes.

Récapitulation

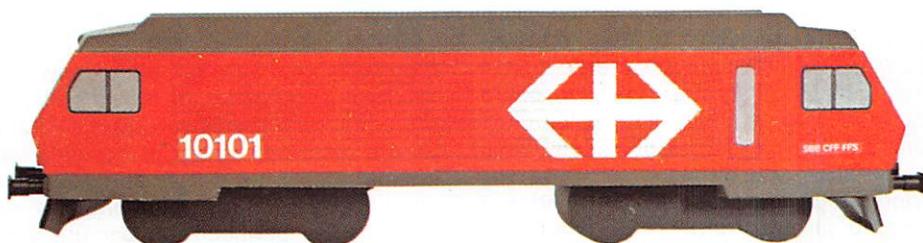
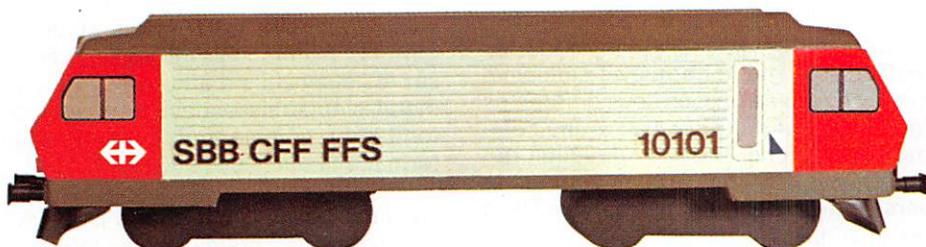
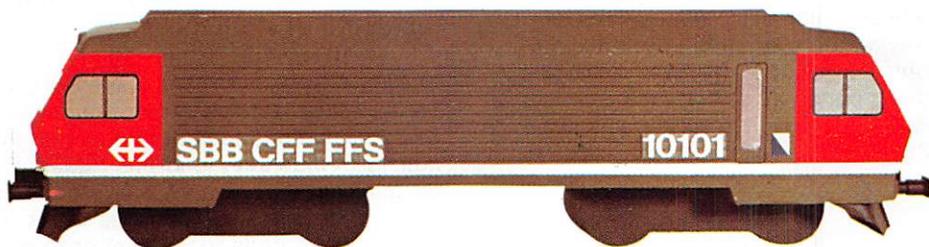
Pour différentes raisons, les CFF désirent une image de marque bien profilée. En tant qu'entreprise d'Etat, ils ne pourront toutefois pas y parvenir sans tenir compte scrupuleusement d'autres valeurs telles que la qualité de la vie, l'environnement et l'intégrité des sites. Afin de combattre la pollution visuelle qui va du contenu de la boîte aux lettres jusqu'à la défiguration de paysages entiers, la création d'une image de marque soignée requiert la plus grande retenue et une qualité élevée.

A notre époque, «orientée vers le visuel et qui voit arriver une nouvelle génération, douée d'un sens subtil des formes et du design»³, les CFF désirent une image de marque homogène et esthétique, qui ne soit pas tributaire des caprices de la mode; en effet, moderne ne veut pas dire «à la mode» et design ne

² Waltenberger, «Deutsche Bundesbahn» 10/1973

³ Seidelmann, «Die ÖBB in Wort und Bild» 9/1971

Différents projets pour l'habillage des Re 4/4 IV (voir page 19). Cliché C.F.F.



veut pas dire styling. L'«emballage» typique des CFF doit apparaître partout et le public réagira positivement.

Dans les pages qui suivent, on trouvera une sélection des premiers résultats. Les travaux entrant dans le secteur du graphisme ont été exécutés avec le précieux concours de l'agence de design et de publicité Müller-Brockmann et Co, de Zurich.

Emblème et sigle (logotype)

Sur le plan de l'impression visuelle que donne une entreprise, l'emblème et le sigle (initiales) jouent un rôle de premier plan. Conscients de ce fait, les CFF se sont mis à la recherche, dans les années soixante, d'un nouvel emblème, car la roue ailée utilisée sous différentes formes faisait plutôt penser à une compagnie aérienne. Enfin, la direction générale décidait, en 1972, d'adopter la version actuelle, due au graphiste Hans Hartmann.

Le nouvel emblème apparut bientôt un peu partout, de manière désordonnée, en divers matériaux et couleurs, même sur de vieilles traverses, alors qu'il manquait en de nombreux endroits bien visibles. Contrairement à ce que l'on avait pensé, l'emblème sans sigle se révéla insuffisant. C'est pourquoi, au cours d'une deuxième étape, différents points ont été précisés. A l'avenir, l'emblème apparaîtra généralement en blanc sur fond rouge, mettant ainsi en relief son origine, la croix suisse. Afin de lui donner plus de dynamisme, l'emblème est disposé asymétriquement dans un rectangle oblong. L'utilisation fréquente de l'emblème «en négatif» (clair sur fond sombre) nécessita quelques adaptations. La combinaison de l'emblème avec les caractères allongés de l'ancien sigle aurait été peu satisfaisante. C'est pourquoi ici aussi, le choix s'est porté sur l'Helvetica mi-gras. L'emblème blanc sur fond rouge, avec des lettres classiques et sobres sera donc adopté prochainement dans tous les secteurs où il peut l'être. Par souci d'économie, le

changement s'effectuera lors de nouveaux achats ou lors de révisions.

Système d'information visuel dans les gares et stations

L'usager du rail aura sans doute observé certaines innovations dans les panneaux de signalisation bleus qui lui étaient familiers. A quelques endroits, les noms de gare apparaissent déjà à la hauteur de l'avant-gare et le long des quais. A côté du nom de la localité, apposé aux murs du bâtiment de service, on peut voir çà et là un emblème blanc sur fond rouge. Les pictogrammes, plus nombreux et unifiés, sont encadrés d'un filet blanc, tout comme les numéros des voies. La forme des flèches et des figures a été modifiée et les indications sur les dispositifs d'affichage à palettes mobiles apparaissent aussi en blanc sur fond bleu, comme toutes les autres informations destinées au public.

Les changements que l'on a pu relever constituent les premiers résultats de la vaste réorganisation du système d'information visuel dans les gares et stations que la direction générale a décidée il y a quelques mois. Un manuel sera distribué prochainement à tous les services intéressés.

L'objectif de cette refonte consiste à rendre plus efficaces les moyens visuels d'orientation dans les gares des CFF et à rendre ainsi plus aisés les voyages par chemin de fer. Ce but ne sera toutefois atteint que par une augmentation du nombre des panneaux et par une présentation efficace et constante d'un arrondissement à l'autre. Il faudra de plus adopter une codification des couleurs et une standardisation des caractères et des pictogrammes propres au chemin de fer: caractères unifiés blancs (Helvetica mi-gras) et symboles normalisés blancs sur fond bleu pour les indications destinées au client et blanc sur fond noir pour les inscriptions de service.

Ce désir de satisfaire les besoins d'information de l'usager aidera à remettre un peu d'ordre dans le flot débordant de

réclames dont sont submergées les zones destinées au public. L'affichage désordonné de publicités aussi bien commerciales que ferroviaires constitue une pollution visuelle de l'environnement et augmente la difficulté qu'a le voyageur, souvent en hâte, à trouver son chemin. C'est pourquoi, l'affichage publicitaire au dessus des zones utilisées par un nombreux public et partout où cela pourrait nuire à son information, sera désormais interdit.

Livrée des voitures unifiées IV

Au cours de l'été dernier, le public a été informé des études d'aménagement de la nouvelle voiture unifiée. Dans l'intervalle, la direction générale a résolu, en étroite liaison avec une délégation du groupe de travail pluridisciplinaire «Image de marque des CFF», la question de la livrée à donner à ce matériel.

Les trains de voyageurs étant parmi les éléments les plus représentatifs du chemin de fer, l'étude de l'aspect extérieur des voitures a donné lieu pendant deux ans à la confection d'une multitude d'esquisses, à des essais sur voitures en vraie grandeur et sur maquettes au 50° ainsi qu'à des enquêtes parmi les voyageurs. De nombreuses couleurs ont été examinées du point de vue de leur résistance aux salissures en service ferroviaire. La recherche des formes du nouveau type de voitures doit en outre s'insérer dans un programme général s'étendant à l'ensemble du matériel voyageurs.

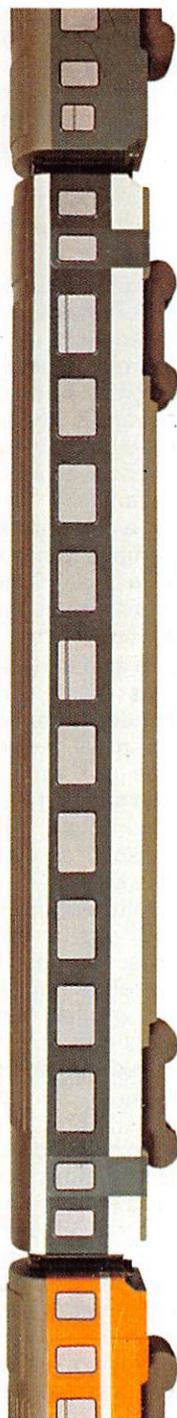
Il serait trop long de décrire ici en détail les étapes de cette étude. Nous nous bornerons donc à en résumer les points essentiels.

La déclaration d'intention de la direction générale, datée du 9 octobre 1979, a constitué une des principales bases de travail. Sa teneur correspond en gros à celle du présent article; elle fixe en particulier, en ce qui concerne les voitures, les objectifs suivants:

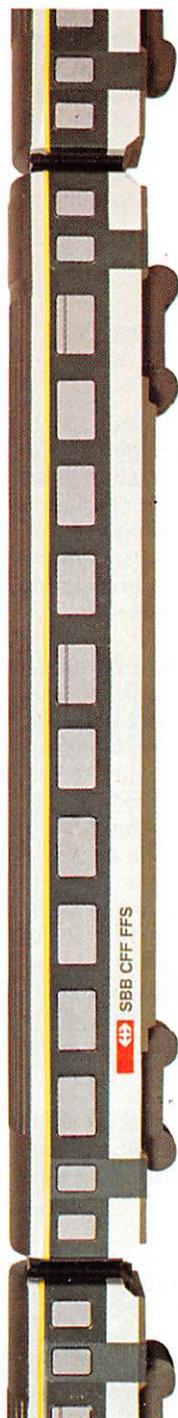
«Compte tenu de l'importance des voitures pour l'image de marque, il convient de souligner dans une plus large mesure l'expression de la vitesse, de la sécurité et du confort. Il convient en outre de mettre la couleur au service de l'information du public et d'utiliser l'emblème comme moyen de réclame pour les CFF et pour la Suisse en tant que pays à vocation touristique.»

Les contraintes suivantes ont dicté la décision:

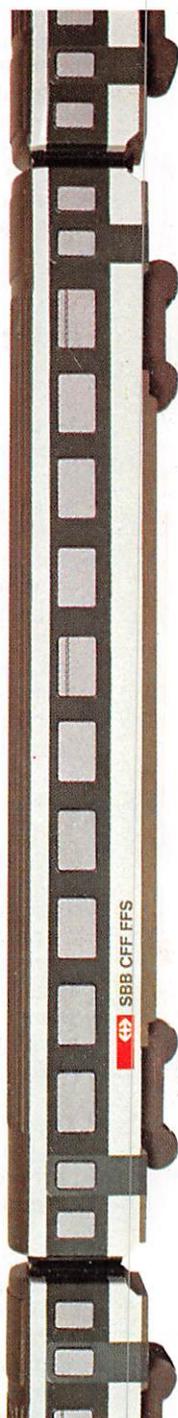
- Le public souhaite incontestablement que nos trains de voyageurs changent d'aspect extérieur.
- Les crédits disponibles interdisent l'usage d'aciers chromés à nervures ou une trop grande variété de couleurs.
- Le refus d'employer des couleurs toxiques restreint le choix en matière de tonalité et de brillant.
- L'utilisation prévue des voitures dans des trains de composition mixte interdit également le choix d'une livrée mal harmonisée avec la couleur des autres véhicules.
- La recherche d'un aspect dynamique et homogène des trains conduit à l'adoption de bandes sombres horizontales dans la zone des fenêtres (dont les baies, de jour, apparaissent également comme des surfaces sombres) formant contraste avec les bandes claires disposées au-dessus et au-dessous des baies.
- Le repérage des voitures doit être facilité par la couleur des bandes horizontales médianes: vert pour les voitures ordinaires, rouge pour les voitures-restaurants et les rames de banlieue, bordeaux pour les voitures-salons et véhicules similaires, bleu (ultérieurement) pour les voitures-lits.
- Les frais de nettoyage doivent être maintenus dans les limites actuelles, ce que permet d'obtenir la teinte terre d'ombre du toit et des jupes, alliée aux forts contrastes entre parties claires et foncées (les salissures au niveau des fenêtres se trouvant dans la zone sombre).
- L'emblème CFF présenté en couleurs gaies fait oublier l'abandon de l'écuson suisse.



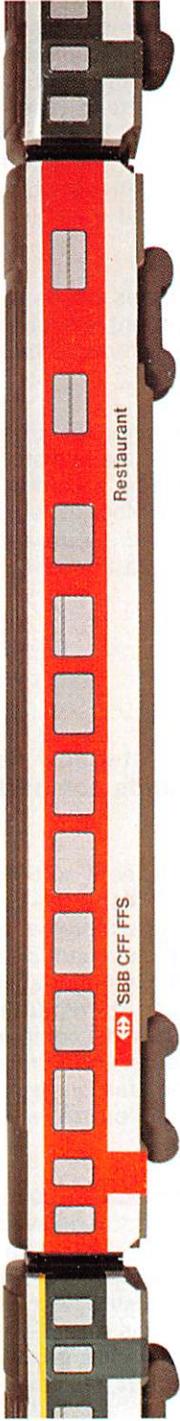
Nouvelle voiture unifiée : le choix des couleurs s'accorde avec la livrée du matériel actuel, aussi bien en vert qu'en orange "Eurofima"



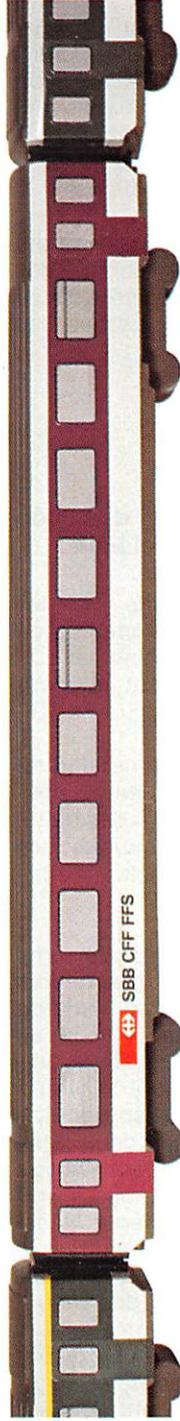
Voiture de 1^{re} classe.



Voiture de 2^e classe.



Voiture—restaurant



Voiture-salon actuelle adaptée au nouveau style.

Présentation extérieure des voitures unifiées IV (voir page 15).

Au cours de l'étude, une autre version de la livrée avec une bande rouge dans la zone des fenêtres, a également été retenue. D'après le résultat des sondages d'opinion, on peut admettre qu'elle jouirait d'une grande faveur dans le public. Etant donné cependant qu'elle ne serait guère compatible avec le reste du matériel des trains suisses et internationaux, son application sera limitée au trafic de banlieue du type «express régional».

Quand les voitures de 2e classe seront aussi en service, l'aspect distingué des nouveaux trains intervilles marquera de son empreinte l'image de marque des CFF.

Aménagement intérieur des voitures unifiées IV de 1re classe

Conformément aux objectifs que les CFF se sont fixés pour la promotion de leur image de marque, les principes suivants régissent l'agencement intérieur des 80 voitures:

«L'aménagement sera moderne; une attention particulière sera vouée au confort, au choix des couleurs et des matériaux, à l'utilisation systématique des pictogrammes et autres indications ainsi qu'à la facilité d'entretien.»

Au cours de l'été dernier, deux versions de l'aménagement possible des voitures ont été présentées à la presse, l'une de tendance plutôt traditionnelle, l'autre de conception plus audacieuse. Cette dernière avait vu le jour grâce à la liberté accordée par l'entreprise à son équipe de créateurs (renforcée des deux designers H. Eichenberger et U. Witzig). C'est sur elle que s'est finalement porté le choix de la direction générale. L'aspect intérieur de ces voitures de 1re classe, dont la livraison doit débiter l'été prochain, dénote deux des préoccupations majeures qui ont présidé aux travaux d'étude: recherche d'une disposition généreuse des espaces, et abandon du matériau «bois», dont l'emploi

aurait de toute façon été limité à des placages. L'effet d'un espace largement mesuré s'obtient par un choix approprié du tissu des sièges, en velours de couleur uniforme dans le compartiment des fumeurs comme dans celui des non-fumeurs. Toutefois, pour l'information des usagers, les parois de la plate-forme (y compris la paroi de bout) sont rouge foncé du côté fumeurs et bleu foncé du côté non-fumeurs. Ainsi, le voyageur qui monte en voiture sait d'emblée où il se trouve.

L'unité de couleur des sièges et la forme du plafond accentuent le sens longitudinal des voitures, comme le fait aussi la livrée.

Les sièges sont disposés de manière classique, comme dans le matériel antérieur. Au nombre de soixante par voiture, ils sont réglables, et leurs appuie-bras médians peuvent être escamotés pour donner plus de liberté de mouvement.

Aménagement intérieur des voitures RIC à grands compartiments (Bpm)

Trente voitures RIC sont sorties d'usine l'année dernière. Il s'agit des premières unités de 2e classe entièrement climatisées dont les CFF disposent pour le service international. Ce matériel se distingue en outre par la répartition des places en deux grands compartiments seulement (fumeurs, non-fumeurs) et par la disposition des sièges, qui fait penser à celle que l'on trouve dans les avions.

L'architecture intérieure de ce matériel a été étudiée en collaboration avec le designer H. Eichenberger. Grâce à la couleur unique adoptée pour les sièges, l'espace paraît largement mesuré. Les sièges recouverts de tissus, les vitres teintées, les liseuses, etc. confèrent à la voiture une impression de confort peu usuelle en 2e classe.

Caisse des locomotives Re 4/4 IV

L'aspect extérieur des quatre engins de présérie, qui sortiront d'usine au cours de l'année, sera conforme aux maquettes

Les ingénieurs ont déterminé la forme générale de la caisse, alors que les stylistes ont eu pour tâche d'exprimer visuellement la force, la vitesse et les possibilités d'emploi universelles de la locomotive, qui développe une puissance de 5000 kW et peut atteindre 160 km/h.

La livrée prévue n'est pas harmonisée avec celle du matériel voyageurs, car la machine sera attelée à des trains de tout genre. De même que les autres réseaux, les CFF n'ont pas à se cacher de leurs principes de traction, qui prévoient l'utilisation de locomotives. Aucun artifice ne parviendrait d'ailleurs à faire prendre un convoi tracté pour une rame automotrice. L'avant de la machine, qui accentue l'impression de force, sera peint en rouge, couleur de la maison. Ce sera une contribution à la sécurité des voyageurs qui attendent sur les quais et à celle des ouvriers qui travaillent dans la voie.

La surface nervurée des parois latérales, dépourvues de fenêtres, souligne encore la technicité de l'ensemble telle que le design cherche à l'exprimer. La disposition du logotype et du numéro, voire des armoiries, contribue au même effet.

Horaire 1982

La nouvelle conception du trafic voyageurs constitue pour le service de l'exploitation l'occasion unique d'une refonte du catalogue de nos prestations. Etant donné que cela pose certains problèmes de présentation, le groupe de travail pluridisciplinaire «Image de marque des CFF» a participé à son étude.

La recherche d'éléments d'information unifiés, typiques de notre entreprise, a

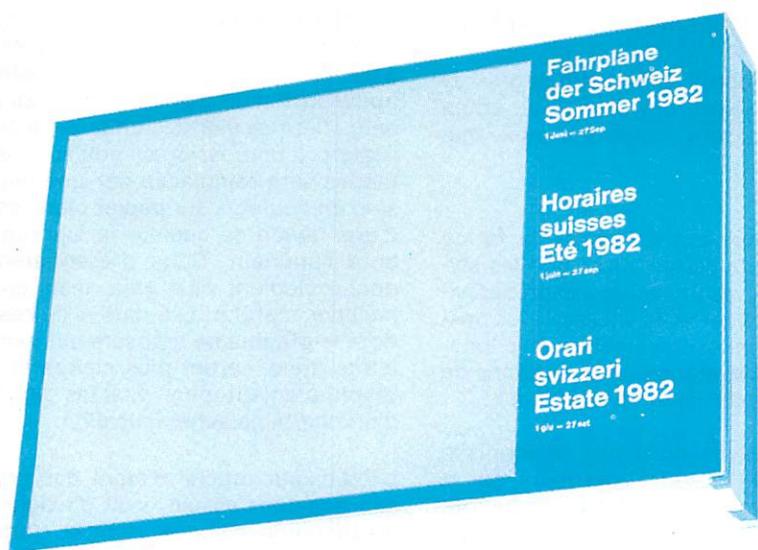
conduit à l'adoption de caractères Helvetica mi-gras et similaires, très bien lisibles. Tous les signes ont été dessinés à nouveau afin de répondre aux exigences en matière de clarté, d'unité et de digitalisation. L'impression en noir sur papiers teintés sera remplacée par une impression en couleurs sur papier blanc garnie d'une bande de couleur le long de son bord supérieur. Cette présentation est non seulement plus gaie, mais encore meilleur marché. Les cartes du réseau, dont le graphisme reposera sur l'emploi d'une grille, seront plus claires et géographiquement plus exactes en dépit d'une certaine schématisation.

L'indicateur officiel n'étant pas gratuit, son acheteur est en droit d'exiger une présentation soignée, dont la clarté ne soit pas altérée par un excès de publicité. Sur la couverture, la plupart des inscriptions resteront blanches sur fond bleu, à l'instar de l'édition actuelle et en conformité avec les éléments d'information visuels utilisés dans les gares comme sur le matériel roulant.

Sur la couverture du livret, une surface délimitée, toujours disposée de la même façon, portera une illustration, qui variera d'édition en édition. Chaque année, un artiste sera ainsi convié à illustrer la couverture d'un sujet estival et d'un sujet hivernal. L'arrière de la couverture demeurera réservé à la publicité du chemin de fer.

A l'issue d'une prise de contact préliminaire avec l'Office fédéral des affaires culturelles, il est prévu d'organiser chaque année un petit concours en liaison avec la Commission fédérale des beaux-arts. Le sujet traité devrait bien sûr être une invite au voyage. Par cette manière de procéder, les CFF s'assureraient des occasions toujours renouvelées de faire de la publicité. De plus, ils contribueraient à faire connaître des artistes dans le grand public, et à les soutenir non par des bourses, mais par des commandes.

Conçu de cette manière, l'indicateur ressemblerait à un livre de poche édité plutôt qu'à une publication officielle, ce qui siérait fort bien aux CFF.



Aménagement intérieur des voitures R.I.C. à grands compartiments (Cliché C.F.F.)

Horaire 1982

150 Genève - Lausanne

Dir. CFF, Lausanne

150(→)

Genève	141	3069	3073	643	3075	325	145	3075	145	3081	945	145	3061	3065	647	3065	947
Chamblay	17:57			18:05	18:20	18:45	18:57		18:45	19:20	19:45	19:57		20:05	20:20		20:45
Genève-Bellevue				18:08	18:23	18:48	18:57		18:48	19:23	19:48	19:57		20:08	20:23		
Genève-Bellevue				18:11	18:26	18:51			19:05	19:30	19:55			20:11	20:26		
Creux-de-Genthod				18:14	18:29	18:54			19:08	19:33	19:58			20:14	20:29		
Versoix				18:17	18:32	18:57			19:11	19:36	20:01			20:17	20:32		
Pont-Câard				18:19	18:34	18:59			19:13	19:38	20:03			20:19	20:34		
Mies				18:21	18:36	19:01			19:15	19:40	20:05			20:21	20:36		
Tannay				18:23	18:38	19:03			19:17	19:42	20:07			20:23	20:38		
Coppet				18:25	18:40	19:05			19:19	19:44	20:09			20:25	20:40		
Founex				18:28	18:43	19:08			19:22	19:47	20:12			20:28	20:43		
Céligny				18:30	18:45	19:10			19:24	19:49	20:14			20:30	20:45		
Crans				18:32	18:47	19:12			19:26	19:51	20:16			20:32	20:47		
Nyon				18:35	18:50	19:15			19:29	19:54	20:19			20:35	20:50		
Nyon 195				→	→	→			→	→	→			→	→		
Prangins				18:39	18:54	19:19			19:33	19:58	20:23			20:39	20:54		
Prangins				→	→	→			→	→	→			→	→		
Gillie-Burinel				18:42	18:57	19:22			19:36	20:01	20:26			20:42	20:57		
Gillie-Burinel				18:44	19:01	19:18			19:41	20:04	20:27			20:44	21:01		
Rolle				18:46	19:04	19:22			19:43	20:07	20:30			20:46	21:04		
Perroy				18:49	19:07	19:25			19:46	20:10	20:33			20:49	21:07		
Allaman				18:51	19:12	19:30			19:48	20:12	20:35			20:51	21:10		
Etoy				→	→	→			→	→	→			→	→		
St-Prex				18:55	19:12	19:30			19:50	20:12	20:35			20:55	21:12		
Tolochenaz				→	→	→			→	→	→			→	→		
Morges				18:58	19:16	19:34			19:56	20:16	20:36			20:60	21:16		
Morges 195				→	→	→			→	→	→			→	→		
Morges				18:58	19:00	19:16			19:24	19:56	20:16			20:24	20:56		
Morges-St-Jean				18:59	19:01	19:16			19:25	19:56	20:16			20:24	20:56		
Loney-Prévéranges				19:00	19:04	19:16			19:26	19:56	20:16			20:24	20:56		
Renges-Vichardens				19:02	19:07	19:16			19:28	19:56	20:16			20:24	20:56		
Renges-Vichardens				19:04	19:09	19:16			19:30	19:56	20:16			20:24	20:56		
Renens 195				19:06	19:11	19:16			19:32	19:56	20:16			20:24	20:56		
Renens 195				19:08	19:14	19:16			19:34	19:56	20:16			20:24	20:56		
Lausanne				19:09	19:14	19:16			19:35	19:56	20:16			20:24	20:56		
Lausanne 20				19:11	19:14	19:16			19:37	19:56	20:16			20:24	20:56		
Lausanne 20				19:13	19:14	19:16			19:39	19:56	20:16			20:24	20:56		
Briouay 250				19:14	19:14	19:16			19:40	19:56	20:16			20:24	20:56		
Briouay 250				19:16	19:14	19:16			19:42	19:56	20:16			20:24	20:56		
Offen 450				19:18	19:14	19:16			19:44	19:56	20:16			20:24	20:56		
Basel SBB 500				19:20	19:14	19:16			19:46	19:56	20:16			20:24	20:56		
Basel SBB 500				19:22	19:14	19:16			19:48	19:56	20:16			20:24	20:56		
Zürich HB 650				19:24	19:14	19:16			19:50	19:56	20:16			20:24	20:56		
Zürich HB 650				19:26	19:14	19:16			19:52	19:56	20:16			20:24	20:56		
Zürich Flughafen				19:28	19:14	19:16			19:54	19:56	20:16			20:24	20:56		
Zürich Flughafen				19:30	19:14	19:16			19:56	19:56	20:16			20:24	20:56		
Lausanne 210				19:32	19:14	19:16			19:58	19:56	20:16			20:24	20:56		
Neuchâtel 210				19:34	19:14	19:16			20:00	19:56	20:16			20:24	20:56		
Neuchâtel 210				19:36	19:14	19:16			20:02	19:56	20:16			20:24	20:56		
Biel/Bienne 210				19:38	19:14	19:16			20:04	19:56	20:16			20:24	20:56		
Biel/Bienne 210				19:40	19:14	19:16			20:06	19:56	20:16			20:24	20:56		
Basel SBB 230				19:42	19:14	19:16			20:08	19:56	20:16			20:24	20:56		
Basel SBB 230				19:44	19:14	19:16			20:10	19:56	20:16			20:24	20:56		
Zürich HB 650				19:46	19:14	19:16			20:12	19:56	20:16			20:24	20:56		
Zürich HB 650				19:48	19:14	19:16			20:14	19:56	20:16			20:24	20:56		
Lausanne 100				19:50	19:14	19:16			20:16	19:56	20:16			20:24	20:56		
Lausanne 100				19:52	19:14	19:16			20:18	19:56	20:16			20:24	20:56		
Brig 100				19:54	19:14	19:16			20:20	19:56	20:16			20:24	20:56		
Brig 100				19:56	19:14	19:16			20:22	19:56	20:16			20:24	20:56		
Brig 100				19:58	19:14	19:16			20:24	19:56	20:16			20:24	20:56		
Brig 100				20:00	19:14	19:16			20:26	19:56	20:16			20:24	20:56		
Brig 100				20:02	19:14	19:16			20:28	19:56	20:16			20:24	20:56		
Brig 100				20:04	19:14	19:16			20:30	19:56	20:16			20:24	20:56		
Brig 100				20:06	19:14	19:16			20:32	19:56	20:16			20:24	20:56		
Brig 100				20:08	19:14	19:16			20:34	19:56	20:16			20:24	20:56		
Brig 100				20:10	19:14	19:16			20:36	19:56	20:16			20:24	20:56		
Brig 100				20:12	19:14	19:16			20:38	19:56	20:16			20:24	20:56		
Brig 100				20:14	19:14	19:16			20:40	19:56	20:16			20:24	20:56		
Brig 100				20:16	19:14	19:16			20:42	19:56	20:16			20:24	20:56		
Brig 100				20:18	19:14	19:16			20:44	19:56	20:16			20:24	20:56		
Brig 100				20:20	19:14	19:16			20:46	19:56	20:16			20:24	20:56		
Brig 100				20:22	19:14	19:16			20:48	19:56	20:16			20:24	20:56		
Brig 100				20:24	19:14	19:16			20:50	19:56	20:16			20:24	20:56		
Brig 100				20:26	19:14	19:16			20:52	19:56	20:16			20:24	20:56		
Brig 100				20:28	19:14	19:16			20:54	19:56	20:16			20:24	20:56		
Brig 100				20:30	19:14	19:16			20:56	19:56	20:16			20:24	20:56		
Brig 100				20:32	19:14	19:16			20:58	19:56	20:16			20:24	20:56		
Brig 100				20:34	19:14	19:16			21:00	19:56	20:16			20:24	20:56		
Brig 100				20:36	19:14	19:16			21:02	19:56	20:16			20:24	20:56		
Brig 100				20:38	19:14	19:16			21:04	19:56	20:16			20:24	20:56		
Brig 100				20:40	19:14	19:16			21:06	19:56	20:16			20:24	20:56		
Brig 100																	

Nouveaux uniformes pour le personnel de la gare de Zurich-Aéroport

Les uniformes de la gare de l'aéroport sont sortis de chez le tailleur juste à temps pour l'inauguration de la ligne.

Le directeur de l'état-major d'entreprise avait constaté à l'époque que les blouses de travail des employées de guichet n'étaient guère seyantes. Il était donc tout indiqué de tenter un essai vestimentaire à Zurich-Aéroport. La création d'une nouvelle tenue fut donc confiée à Mme Julia Diethelm, à qui Swissair avait déjà passé une commande similaire. Une collaboration étroite avec la maison de couture aboutit à un résultat fort apprécié du personnel intéressé: pas d'uniforme proprement dit, mais un assortiment de pièces confortables pouvant être combinées entre elles au gré des besoins.

Alléguant le succès de leurs collègues et la tenue toujours impeccable du personnel des compagnies aériennes, les agents masculins appelés à occuper un poste à l'aéroport formulèrent certaines revendications. Ils demandèrent que leur uniforme fût modifié, complété et renouvelé (un peu plus de rutilance, s.v.p.). Ces vœux, après avoir été passés au crible par le groupe de travail «Image de marque», servirent de base à un nouvel essai vestimentaire, dont les résultats

sont encourageants, comme en témoigne notre photographie.

Ajoutons que la gare de l'aéroport a offert un champ d'activité audit groupe de travail sur un autre plan encore: elle a été l'une des installations pilotes pour l'essai du système d'information visuel dont il vient d'être question. Malheureusement, nous ne sommes pas parvenus à imposer une meilleure signalisation pour les voyageurs qui se rendent de l'avion au train. En revanche, nous avons contribué à la décoration de la halle des quais.

Uli Huber

Architecte FAS, SIA, SWB
Chef de la subdivision des
bâtiments, DT DG

JOCADIS s.p.r.l., rue de Bruxelles 58, 1390 Enghien (Belgique)

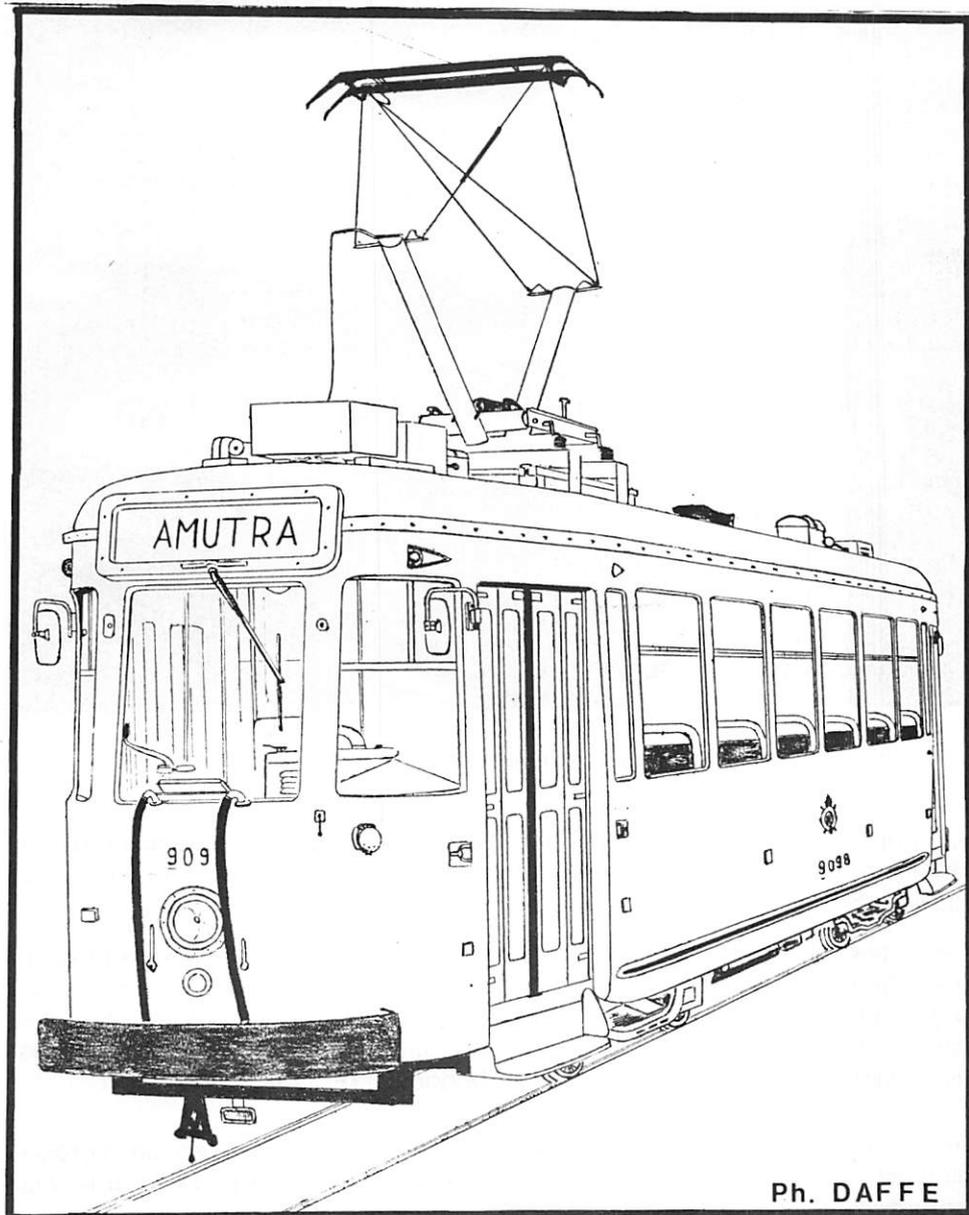
Tél : 02/395.22.96 *Fermé le lundi - Ouvert le dimanche de 10 à 12h30*



Hoe - Hom. Toute la gamme : Liliput - Roco - Bémo - Joe-Works - Panier
certains modèles de chez Merker et Fisher
Bientôt : automotrices électriques Ho-Hom standard des chemins de fer vicinaux belges
Livres • revues • photos
43 marques de trains et trams en Ho-Hoe-Hom-N.
45 marques d'accessoires et décors

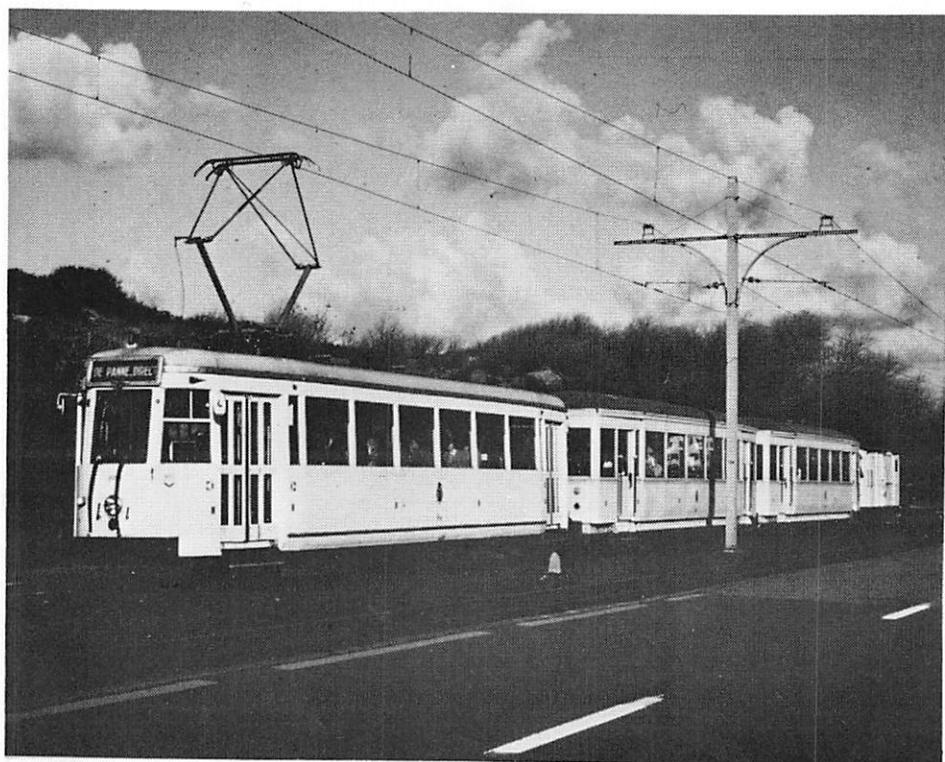
L'AMUTRA à la Côte .

Le samedi 25 octobre 1980, par une journée typiquement automnale, notre association vous a invité à un voyage spécial sur la ligne vicinale de la Côte, auquel nous avons convié également nos amis de l'Amuir.



Ph. DAFFE

Après une très courte visite du dépôt où il nous faut regretter le fait que la motrice 6000 ne nous fut même pas présentée, nous sommes repartis à destination du Coq avec le convoi navette bidirectionnel SE 9104-9102, suivi de près de la motrice S. 9097. Il est à noter pour les amateurs que le convoi 9104-9102 a été composé à partir des voitures formant normalement les deux rames navettes 9105-9104 et 9095-9102, les motrices 9095 et 9105 étant immobilisées pour avaries diverses.



Convoi Spécial Amutra (Photo W. HOSTE)

Nous ne rappellerons pas ici les diverses difficultés que nous avons rencontrées afin d'obtenir pour vous un matériel intéressant de par son âge ou sa nouveauté.

C'est donc avec le train 9098-9529-9523 et fourgon, que nous avons quitté Ostende à 13 h15 en direction de La Panne. En cours de route, quelques avatars se sont présentés au grand plaisir des photographes : voies ensablées dans la traversée d'Ostende près du Palais des Thermes et assaut des vagues débordant la digue entre Mariakerke et Middelkerke.

Le retour de La Panne s'est déroulé sans problème si ce n'est un passager clandestin, quelque peu emmêché et sagement endormi dans une des remorques.



Aidé par 2 membres Amutra le conducteur escalade sa motrice pour décrocher le pantographe. (Photo W. HOSTE).

Après refoulement sur la boucle du Zwarte Kiezel au Coq, nous sommes repartis à contrevoies en direction d'Ostende, immédiatement derrière le régulier. D'importants travaux de renouvellement des voies sont, en effet, en cours dans la traversée et les environs immédiats du Coq.

C'est à 17h40, avec un léger retard, que nous avons regagné notre point de départ où nos amis français ont pu attraper de justesse le train de 17 h 53 à destination de Paris.

Notre retour au dépôt fut encore truffé d'aventures puisque dans la courbe de la place Marie-José, la motrice 9097 s'est trouvée immobilisée suite à une avarie au pantographe. La motrice fut d'abord poussée par notre deuxième convoi jusqu'à l'hippodrome Wellington où le personnel desservant les deux voitures, au prix d'une gymnastique impressionnante, grimpa sur le toit de la 9097 afin de dégager le pantographe récalcitrant. C'est aux environs de 18 h 30 que nous avons pris congé de nos hôtes ostendais en nous promettant bien de revenir le plus vite possible afin de contempler la 6000 en action

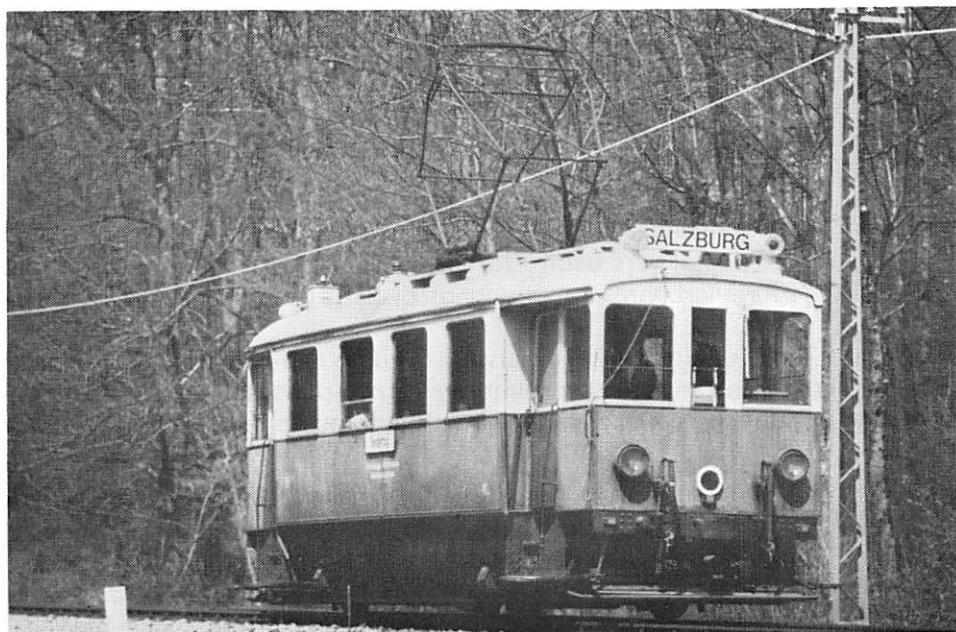
Marcel Albrecht

Partis en direction de Lamprechthausen, nous faisons un premier arrêt prolongé en gare de Burmoos, ceci pour permettre la correspondance vers Trimmelkam. Pendant cet arrêt prolongé, il nous est loisible de faire de nombreuses photos des mouvements de trains voyageurs et marchandises.

A Burmoos, prise de contact avec le réseau "Stern & Hafferl". Une motrice (ex-Extertalbahn) effectue le voyage aller et retour sans encombre en un peu plus de 30 minutes et revoici le groupe AMUTRA à Burmoos.

Le voyage se poursuit alors vers Lamprechthausen à bord de la ET3. Vu le nombre d'arrêts-photos au voyage aller, le retour s'effectue quasi directement jusqu'au dépôt de Salzburg : il faut comme à l'aller s'arrêter et permettre croisement ou dépassement des services réguliers. Ces manœuvres spectaculaires ont lieu en gare d'Anthering il faut laisser passer un train vers Lamprechthausen et laisser la voie libre au service régulier vers Salzburg : que de manœuvres!

De retour à Salzburg, le groupe est convié à la visite du dépôt-atelier. Après cela les participants devenus simples touristes s'en vont flâner dans la vieille ville et visiter le Musée Mozart.



*Convoi spécial AMUTRA, motrice ET3 des S V B (la plus ancienne du réseau)
(Photo W. HOSTE).*

19h17, Salzburg Hauptbahnhof : en route vers Linz où nous arrivons à 20h42. Le tram 3 nous emmène jusqu'à proximité immédiate de l'hôtel. Il sera 22 heures quand le souper est servi au restaurant "WIENERWALD".

JEUDI 1er MAI

Le 1er mai est jour de très grande fête en Autriche. Les tramways sont décorés, mais les services sont interrompus dans le centre de la ville. Cette situation perturbe quelque peu le programme de la journée mais très vite un nouveau programme est établi et voici comment se passe cette deuxième journée.

Le matin le groupe parcourt à bord d'un tramway du service régulier la section Hauptplatz-Auhof de la ligne n° 1. Il s'agit d'un prolongement récent de 6 km 800 établi complètement en site propre. Ce parcours est impeccable: circuler à 70 km/h sur une voie de 90 cm de large avec du matériel articulé triple ou quadruple et ce, sans ressentir un seul mouvement de lacet.

De retour à la Bergbahnhof, c'est le début de la visite de la "Pöstlingbergbahn". Cette ligne de montagne, dont la déclivité est très prononcée, est en simple adhérence. Après un parcours de 2 km 900 nous arrivons au sommet du Pöstlingberg où un superbe panorama de la ville de Linz et du Danube s'offre à notre vue. Le temps, comme déjà la veille, est magnifique. C'est en profitant de ce cadre superbe que nous déjeunons à la terrasse d'un restaurant. Après cette pose de midi nous reprenons le chemin de la vallée. Le personnel du tramway très affable, nous donne bon nombre d'explications, manœuvre les véhicules pour un maximum de facilités de prises de vue pendant les croisements et va jusqu'à proposer d'endosser leur uniforme pour la photo souvenir. Hélas le temps presse, un tramway de la ligne 1 nous emmène à Kleinmunchen à l'autre bout de la ville. C'est alors la poursuite du voyage en car postal vers Saint-Florian : il faut bien l'utiliser puisque le tramway du "Florianerbahn" a maintenant disparu depuis le 1er janvier 74.

Un parcours de la section de ligne-musée à bord de la motrice n° 1 au départ de Saint-Florian, accompagné de nombreux arrêts-photos est suivi d'une visite des ateliers et de la collection de véhicules du musée local.

Comme la veille, la fin de la journée se termine sur une note touristique en visitant la très célèbre Abbaye de Saint-Florian.

Le car postal nous emmènera vers Kleinmunchen, un tramway de la ligne 1 nous dépose au centre de la ville non loin de notre hôtel. Rendez-vous est fixé à 20h30 pour le souper au restaurant "WIENERWALD". Ce soir il faut se coucher tôt car demain est un autre jour et quel jour!

(à suivre)

L'Amutra... 20e!

L'AMUTRA fête en 1981, le 20e anniversaire de sa création. Nous reviendrons peut-être un jour sur une retrospective de notre activité.

Mais l'Association a voulu marquer le pas en cette 20e année et remercier tous ceux et celles qui depuis son origine œuvrent pour la réalisation de ses objectifs. Toutes les actions menées ne sont pas éclatantes, mais indiscutablement irremplaçables, que ceux qui œuvrent dans l'ombre et essuient souvent critiques et remarques trouvent ici l'expression de notre reconnaissance.

Mais un tel anniversaire se devait d'être marqué. C'est en effet au début de cette année 1981, que l'AMUTRA a pris possession de ses deux nouvelles acquisitions. En effet, dans le courant du mois de janvier l'AMUTRA rachetait une ancienne remorque à bissels du type De Rechter. Construite en 1893, cette remorque est probablement la seule de son type encore existante. Elle subit plusieurs modernisations vers 1936, notamment le remplacement des fenêtres par des baies plus larges.



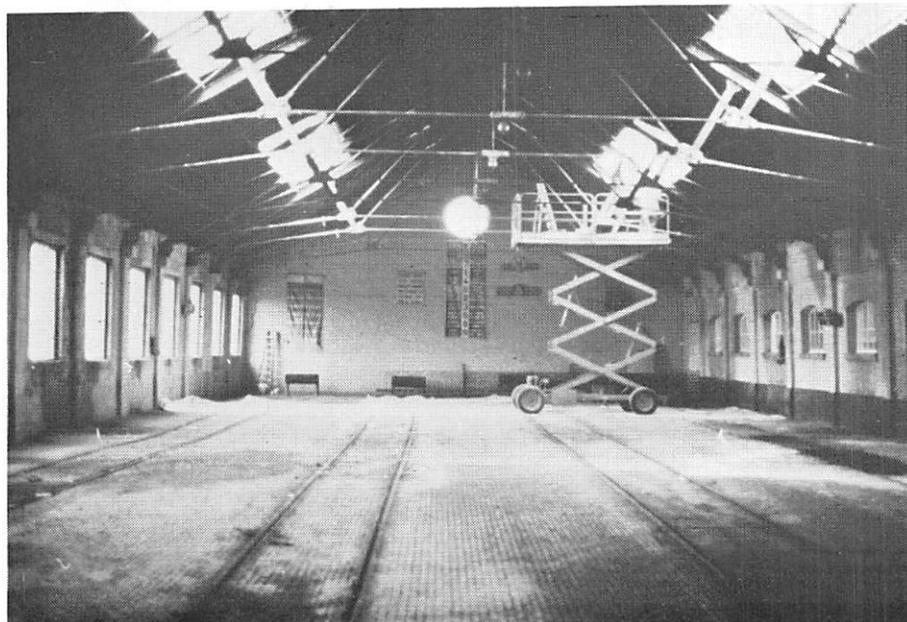
Remorque "de Rechter A 1576" en cours d'enlèvement dans le hangar des Travaux Publics à Nivelles, où cette remorque servait de bureau (Photo W. HOSTE).

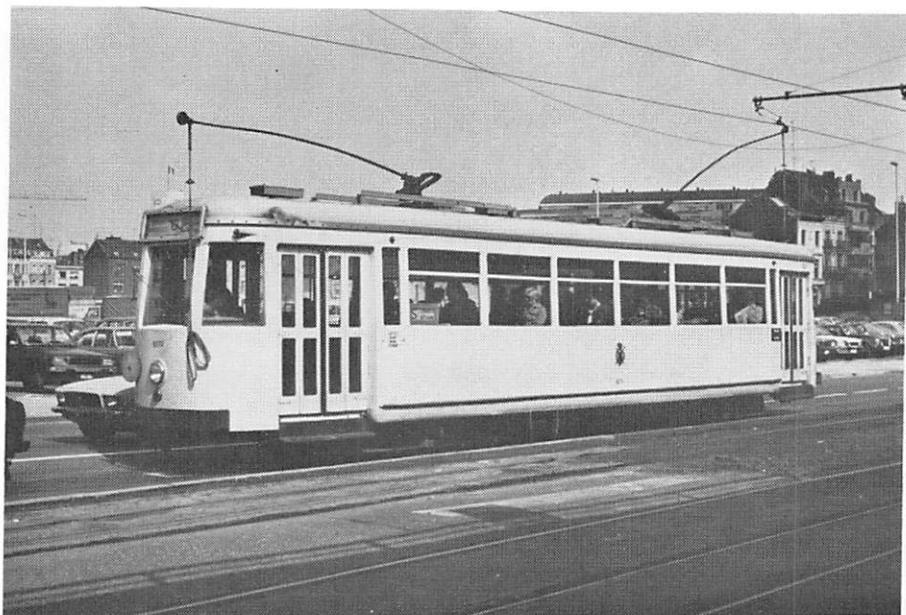


Le film du voyage. Après chargement sur une remorque routière, le convoi s'engagea sur l'autoroute de Paris avant le déchargement à Schepdaal dans des conditions météorologiques épouvantables (Photo W. HOSTE le 21.1.81).



*2 vues des remises du musée en cours de restauration. En haut: remise 3. En bas: remise 2.
(Photo W. HOSTE le 21.1.81).*





Motrice 9270 en service à Bruxelles (Boulevard Baudouin) en mai 1978, quelques semaines avant la suppression du réseau SNCV de Bruxelles (Photo W. HOSTE)

La Roue. Motrice 9270 acquise par l'AMUTRA revenant de Jumet avant d'être conduite au musée de Schepdaal (Photo W. HOSTE)



Plus tard, c'est une motrice type N du réseau de Bruxelles qui a rejoint le musée de Schepdaal. Egalement rachetée par l'AMUTRA, cette motrice représente la dernière phase d'évolution du tramway vicinal conventionnel de la SNCV. Nous consacrerons prochainement un article au sujet de ces motrices.

Nous voudrions également remercier ici la SNCV qui a procédé au rafraichissement des remises 2 et 3 du musée de Schepdaal. D'importants travaux furent en effet menés, nettoyage des remises, peinture des murs et des portes, remplacement des vitres du toit inspection et traitement de la charpente des deux remises.

Mais il faut poursuivre notre action, des tâches peut-être obscures nous attendent tous, car il ne suffit pas d'acheter du matériel, il faut l'entretenir et éventuellement le restaurer, il faut aussi assurer les permanences de caisse au musée. Celles-ci doivent être accomplies, afin de nous permettre de trouver les ressources indispensables à la restauration et à l'entretien de notre collection. Mais on ne peut être à la fois à table et aux fourneaux ...

Sachons simplement, que tous ensemble nous sommes responsables de notre action, de nos acquisitions et de nos projets, ensemble nous nous devons de les assumer avec tous ceux et celles qui régulièrement, ou occasionnellement sont disposés à nous épauler. De temps à autre, un encouragement n'est pas superflu.

On peut rêver, mais des réalités nous attendent à notre retour sur terre, alors à vous de jouer, faites connaître notre action autour de vous, sans idée partisane, venez nous aider à assurer une permanence de caisse au musée, le secrétariat attend vos suggestions.

W. Hoste

NOTRE DERNIERE PAGE PHOTO

Le temps n'est pas si lointain où d'élégantes motrices vicinales sillonnaient la région Bruxelloise. Une motrice (type N.9270) a rejoint le musée de Schepdaal après avoir été rachetée et sauvée du démolisseur par l'Amutra. (WEMMEL – Photo W. HOSTE).



W NORD - NOORD
WEMMEL

10473

1
AGENT

MAL DE TETE...

ASPRO
soulage en douceur

SUPPLEMENT A T R A M M A G A Z I N E N° 22 IIe trim 81

Cher Membre et ami,

Avec le n° 22 de Tram Magazine, qui paraît juste au moment voulu, nous vous présentons une nouvelle série d'offres d'ouvrages et de cartes postales.

Pour rappel, nous vous demandons instamment de faire vos commandes de la façon indiquée en fin de circulaire. Nous vous demandons également de grouper vos commandes afin de nous permettre de placer des envois à peu près au même moment.

Un exemple illustrera ce qui précède.

Nous recevons encore aujourd'hui l'une ou l'autre commande de l'ouvrage consacré au Transsibérien. Proposé il y a près d'un an cet ouvrage a reçu un franc succès. Or, en recevant une commande après toutes les autres, cela nous force à effectuer une commande spéciale, d'où frais de courrier, mais également frais de change (identiques pour 1 ou 10 volumes) et perte, dans l'hypothèse où le cours de change s'est modifié. Or pour la Suisse par exemple nous perdons ainsi 3FB par franc Suisse de commande, depuis le mois de mars. Nous n'assurerons donc plus dans l'avenir les commandes tardives. Nous vous remercions de votre compréhension.

NOTE

CARTES POSTALES BERNE ET INNSBRUCK ----- EPUISE.

ANCIENS NUMEROS DE PRESENCE DU TRAMWAY - EPUISES EN 2 JOURS, ne plus faire de commandes.

OFFRES GROUPEES DE MODELE REDUIT DE TRAMWAY ET DE CHEMIN DE FER, TOUTES LES COMMANDES SONT EXPEDIEES.

Le succès de cette offre de modèles réduits est tel, que nous faisons une nouvelle offre. (voir plus loin).

ANCIENS NUMEROS DE LA REVUE TRAMLEVEN - en langue NEERLANDAISE.

Numéros disponibles: 16 - 17 - 18 - 19 - 20 - 21 - 22 - 23.

PRIX: 25 FB par numéro + 10 FB pour 4 n° de frais d'envoi, ou 200 FB pour les 8 numéros (frais à notre charge)

ATTENTION : NOMBRE LIMITE.

CARTES POSTALES SUISSES ET FRANCAISES (ET AUTRES)

1. Chemin de fer Meiringen - INNERTKIRCHEN - matériel tramway
2. Brünigbahn Loco HGe 4/4 voie métrique à Crémaillère
3. SBB AB 8/14 11801 - loco double pour ligne de montagne - 1931
4. Rh B train de marchandises.
5. Stadbahn B de Köln

6. Motrice Peter Witt de Milan (ancêtre de nos 5000).
7. Motrice 1 et 12 des tramways de Fribourg
8. motrice triple série 670 - 724 d'Amsterdam
9. Motrice type M de Vienne et remorque M3
10. tramways de Strasbourg (motrice N° 171 Carrel et Fouché
11. motrice T5C5 de Budapest
- 12 motrice Be 2/2 n° 5 (1999) de Lucerne
- 13 motrice 432 (ELRT) 1926 en état d'origine .
- 14 motrice 513 du SNELRT (Lille)
- 15 TGV
16. CFF Re 4/4 II 11108
17. Furka -Oberalp Loco Ge 4/4 III 81 (pour futur service par tunnel)
18. Furka - Oberalp train navette BDeh 4/4 II (nouvelle livrée
19. Tramways de Marseille - dépôt St Pierre - motrices historiques
20. Marseille Motrice N° ~~2003~~ 2003
21. Marseille Motrice 2011
22. Saint Etienne - PCC articulée 555
23. Bâle motrice Be 2/2 126 (1908) restaurée
24. SZU (Zürich) loco électrique Ce 4/4 42 de 1920 nouv. livrée
25. SZU (Zürich) loco fourgon De 4/4 52 de 1940 nouv. livrée
26. RAm - TEE 1003 des NS et CFF à Zürich
27. Ontario Northland Railway (ONR) Ancienne rame automotrice
(voir n° 26) vendue au Canada en 76/77 - en nouvelle livrée.

ATTENTION: 15 FB par carte (expéd. comprise). Certaines de ces cartes ne sont disponibles qu'en nombre limité. Indiquez clairement le n° souhaité ainsi qu'un ou deux n° de remplacement en cas d'épuisement. Livraison dans l'ordre de réception des commandes et versements.

IL NOUS RESTE

5 exemplaires de l'ouvrage : LES TRAMWAYS EN SUISSE ET EN AUTRICHE
prix: 110 FB

2 exemplaires du livre sur le BLS (Bern Lötschberg Simplon)
prix: 110 FB

MODELES REDUITS

Nous pouvons vous fournir des modèles réduits des marques Lilliput, Roco, Fleishman, Märklin, etc.... à des prix sans concurrence. Faites nous connaître vos souhaits.

OFFRES SPECIALES: RESERVEES AUX MEMBRES AMUTRA EN REGLE DE COTISATION

FLEISHMANN : RAME SPRINTER (catalogue 4434) prix de vente officiel à Bruxelles : 4850 FB

Notre prix: 4000 FB (soit une remise de 850 FB)

ROCO : Donnerbussen (wagons tonnerre)

2e classe sans plate-forme, 3e classe avec plate-forme , Mixte 2e et 3e classe avec plate-forme, fourgon avec portes coulissantes. PRIX NORMAL : 1265 FB pour les 4.

Notre prix: 1100 FB pour les 4.

(voitures fournies en livrée belge

COMMANDES: pour la BELGIQUE: UNIQUEMENT AU COMPTE 068/0528040/96
de l'AMUTRA au Crédit Communal
pour les Membres Etrangers/ UNIQUEMENT AU CCP 000/0044980/69
de l'amutra à Bruxelles