

20

15/2/82 24



tram magazine

AMUTRA

Editeur responsable

Verantw. uitgever

W. HOSTE

Avenue d'Itterbeek 231

-

1070 Bruxelles

Itterbeekselaan 231

-

1070 Brussel

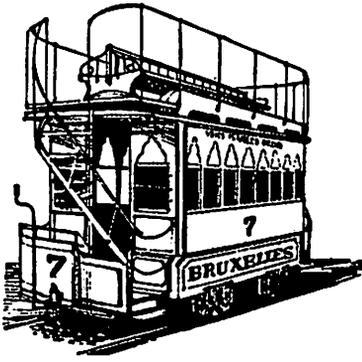
Périodique trimestriel

Driemaandelijks tijdschrift

1981 / IV

6^e année / Jaar

Pr. 100,- Fr.



AU SOMMAIRE

— Bruxelles 1982 - Interconnexion !	1
— Quand le TEE remplace l'avion	8
— Charleroi à l'heure des articulées	9
— La ligne Saignelégier - Glovelier	13
— Lyon en fête	19
— Vienne - Horizon 2000 (1 ^{re} partie)	21

NOTRE PHOTO DE COUVERTURE

L'ancien et le nouveau à Vienne - lire notre article page 21 (Photo E. Plefka)

bruxelles 1982

interconnexion!

Pour se donner une idée de la configuration des réseaux ferrés à Bruxelles et dans sa région d'ici quelques années, un plan clair et sommaire peut être intéressant. Ce plan, loin d'être parfait, voulant représenter à la fois ce qui est et ce qui sera, demande à être commenté.

METRO REGIONAL.

Actuellement des dessertes d'intérêt régional sont assurées par des rames électriques sur les lignes de la SNCB traversant l'agglomération bruxelloise et leurs prolongements dans la grande banlieue. On peut schématiser en disant que la plupart de ces lignes sont desservies par des rames omnibus à la cadence d'une rame par heure ou de deux aux heures de pointe.

La ligne 28 n'est pas encore exploitée en desserte cadencée et les deux sections de la ligne 26 ne sont pas exploitées les samedis, dimanches et jours fériés. La plupart des relations cadencées vers Ottignies sont prolongées vers Wavre, certaines seulement vers Louvain-la-Neuve qui s'atteint dès lors le plus souvent par correspondance.

Ces lignes et ces stations forment un réseau relativement complet pour Bruxelles et sa grande banlieue, si bien que seulement quelques haltes supplémentaires pourraient encore être utilement créées. Cependant un manque d'information conduit actuellement à la sous-utilisation de ce réseau. Mis à part un feuillet peu connu reprenant ces relations dans le cadre géographique trop étroit de l'agglomération, ces relations à vocation régionale s'égarer dans le fouillis de l'indicateur national des chemins de fer et n'apparaissent pas clairement sur les plans des transports en commun de la région bruxelloise. Un élargissement de la zone de validité des abonnements "M.T.B." serait par ailleurs souhaitable. Une promotion de ces relations peu connues sous forme d'information par plans et horaires entraînerait certainement leur plus grande utilisation. Ce qui permettrait une augmentation ultérieure des fréquences. Deux à quatre rames par heure selon le cas pourraient être raisonnablement intercalées dans le trafic ferroviaire interville, international ou de marchandises que connaissent ces lignes. D'autant plus qu'il n'est pas nécessaire que ces relations empruntent la jonction Nord-Midi saturée.

Et puis, pourquoi ne pas envisager un matériel plus "métropolitain", avec des portes automatiques plus nombreuses, un accès plus facile et des accélérations et décélérations très rapides? Peut-être pourrait-on dans un premier temps appliquer une livrée attrayante et distincte aux automotrices électriques doubles classiques qui assurent actuellement ces dessertes ...

TRAMWAYS ET PRE-METRO.

A. Commentaire du plan.

La prolongation de la ligne de tram 103 vers l'hôpital Erasme à Anderlecht permet de reprendre en considération les projets les plus réalistes de prolongements et de création de lignes nouvelles ... Projets qui depuis plusieurs années étaient ressortis à l'une ou l'autre occasion, mais dont la réalisation avait fini par paraître illusoire ...

Beaucoup plus réelles sont évidemment les modifications du réseau auxquelles l'avancement de la construction des axes 2 et 3 du métro finiront par contraindre ... Sur le plan sont reprises toutes les lignes actuelles qui pourront être conservées lors de la mise en service des tunnels actuellement en construction. Ces lignes pourront être maintenues en service par des modifications éventuelles des itinéraires d'exploitation actuels et cela sans nécessiter la création de nouvelles sections de lignes.

- Les sections des lignes 101 et 102 comprises entre la chaussée de Ninove et le boulevard Léopold II

seront certainement supprimées, à moins que ne soit réalisé pour l'une ou pour l'autre de ces sections une hypothétique prolongation au-delà du boulevard Léopold II en vue de rejoindre la ligne passant boulevard Belgica.

- La mise en service du tunnel jusqu'à la place Albert entraînera la déviation des lignes 55 et 90 actuelles par ce tunnel vers la petite ceinture. Y faire pénétrer la ligne 81 grâce à une déviation est prévu sans être une nécessité : d'une part cela créerait une absence de transport en commun par rail dans le quartier de la rue Th. Verhaegen et d'autre part l'itinéraire actuel du 81 ne pourra jamais qu'être desservi par des tramways classiques en raison de l'absence de sites propres et de l'étroitesse des rues parcourues sur le reste de l'itinéraire ... En ce qui concerne la ligne 19, la création d'une déviation à partir de la place de Rochefort vers la station Albert ne semble pas réaliste car la mise en service ultérieure des tunnels aux alentours de la porte de Hal supprimera la bifurcation aérienne vers la place Rogier. Cette déviation ne serait donc utilisable par la suite que si était réalisée l'hypothétique ligne circulaire prévue au plan de secteur, prolongeant l'actuelle ligne semi-circulaire desservie par le 90 vers Anderlecht, Molenbeek, Koelberg et Jette via les boulevards Paepsem, Mettwie et de Smet de Naeyer ... Par ailleurs, il semble que l'actuelle bifurcation aérienne provisoire vers la place Rogier sera avantageusement remplacée par une bifurcation souterraine à la place Louise permettant d'aborder la ligne 2 aussi bien en direction de la place

Rogier que de la gare du Midi ...
Ce qui offrira bien des possibilités...

- La partie de ligne parcourue par le tram 22 et comprise entre la porte de Namur et le boulevard Général Jacques ainsi que la partie de ligne parcourue par le tram 93 et comprise entre la rue du Bailli et la place G. Brugmann sont menacées de suppression pour des raisons non directement liées à la restructuration nécessitée par la mise en service de nouveaux tunnels.
- Finalement il semble bien qu'après des années de tergiversations les tunnels reliant l'avenue W. Churchill, l'avenue Louise et le boulevard Général Jacques seront construits.

B. Perspectives d'avenir.

Le système de pré-métro actuel ne répond pas en grande partie aux critères de rapidité et de confort en raison de sa saturation aux heures de pointe, tant au point de vue du nombre de trams dans les tunnels que du point de vue du nombre de passagers par tram. De plus, à la sortie des tunnels, les trams ne disposent pas tous d'un site propre bien dégagé des embarras de la circulation ...

Le système de semi-métro (métro léger) envisagé précédemment semble être la seule alternative à la longue attente de la réalisation du métro véritable sur les lignes 2 et 3. Ces lignes de métro pour être utiles devraient d'ailleurs être dotées de deux à trois embranchements à chacune de leurs extrémités, comme c'est le cas pour la ligne 1, ce qui

permettrait de desservir une grande partie de l'agglomération ... Une nouvelle phase entre le pré-métro actuel et le métro véritable, ce dernier ne pouvant être réalisé qu'à longue échéance voire partiellement, est nécessaire : c'est le semi-métro.

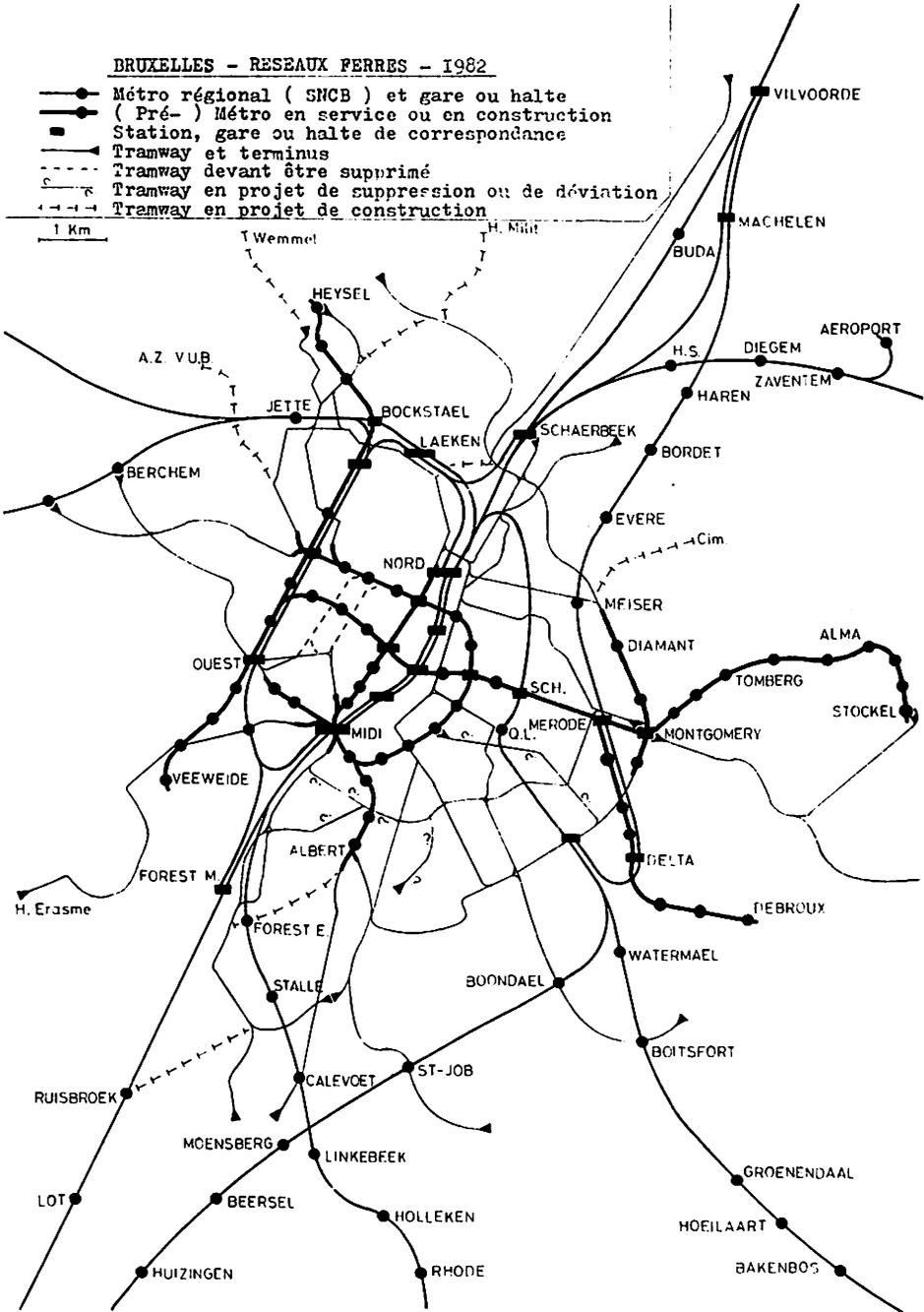
Ce système de semi-métro englobant au moins les axes 2, 3 et 5 et leurs embranchements ne devrait se composer que de tunnels et de réels sites propres pour, avec la ligne 1, réaliser une desserte rationnelle de la ville ... Un tel réseau ferré bien structuré ne doit pas laisser subsister des quartiers urbains non desservis : cela entraîne, comme on le voit à l'heure actuelle, la nécessité de créer de nombreuses lignes d'autobus pour desservir ces quartiers oubliés, lignes faisant sur une bonne partie de leur trajet double emploi entre elles et avec le réseau ferré existant ... C'est la diminution du nombre élevé de lignes d'autobus par une restructuration et l'établissement rationnel d'un système de semi-métro complet dans toute la zone urbaine qui permettra d'obtenir des fréquences acceptables aux heures creuses ... C'est l'utilisation d'un matériel de semi-métro bien adapté qui permettra de ne pas voir les lignes saturées aux heures de pointe par de trop nombreux convois de capacité trop faible ...

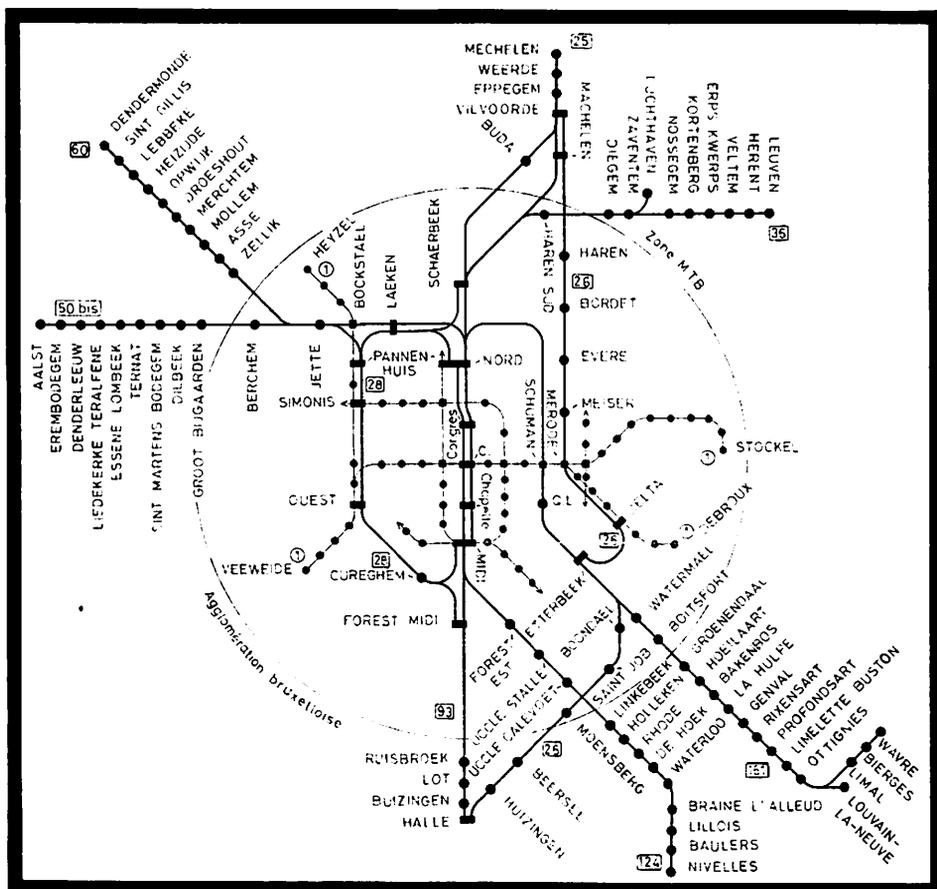
Le type de rame est important. En effet, les motrices triples du type 7900 sont par exemple trop petites aux heures de pointe et trop grandes aux heures creuses (On évite de les utiliser le dimanche !). Les nouvelles motrices devraient n'être que doubles mais pouvoir être accouplées aux heures de pointe, ce qui permet d'augmenter la capacité

BRUXELLES - RESEAUX FERRES - 1982

- Métro régional (SNCB) et gare ou halte
- (Pré-) Métro en service ou en construction
- Station, gare ou halte de correspondance
- Tramway et terminus
- - - Tramway devant être supprimé
- ⋯ Tramway en projet de suppression ou de déviation
- ⋯ Tramway en projet de construction

1 Km





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

en ne jouant pas uniquement sur les fréquences car les fréquences de passage sont une réelle limite sur les troncs communs. Ces nouvelles motrices devraient être bidirectionnelles, surtout pour desservir des quais centraux établis en surface et qui seuls peuvent avoir une largeur suffisante, procurer une sécurité et un confort accrus vis-à-vis du trafic automobile, permettre l'économie et donc le placement de bons équipements fixes comme auvents, distributeurs de billets, escaliers vers un passage inférieur ou supérieur ... Ces motrices devraient également avoir des extrémités repensées, car actuellement l'étroitesse des plateformes extrêmes voisinant avec l'encombrement de l'arrière du poste de conduite rend les doubles portes inefficaces. Ces motrices devraient surtout avoir une largeur de 2,50 m, ce qui permettrait de disposer les sièges par quatre de front en vis-à-vis : cela augmenterait le nombre de places assises et la capacité des plateformes tout en donnant une sensation de confort incompatible avec l'étroitesse des véhicules actuels ...

Evidemment, l'établissement d'un tel réseau parcouru par de tels véhicules nécessitera l'abattage de quel-

ques arbres vénérables ... Mais ces arbres dont on parle tant arrivent parfois à l'âge où ils doivent être abattus, empêchent aussi souvent la lumière de pénétrer dans les maisons riveraines ... Et puis ils peuvent être remplacés par d'autres, avec une légère modification de l'alignement. Mais ceux qui n'ont pas su empêcher la création d'autoroutes urbaines et le saccage de la ville veulent maintenant empêcher l'établissement d'un réseau ferré efficace. Or les nuisances de ces deux types de voies de communication sont sans commune mesure. De plus ce réseau ferré seul permettra de diminuer la circulation automobile en offrant une alternative de transport valable et il permettra plus aisément de réduire le gabarit exagéré de certaines voiries urbaines ... Par ailleurs une voie de semi-métro ne constitue pas un obstacle infranchissable coupant la ville, il en va différemment du flot continu de véhicules sur les grands axes urbains. D'autre part, le but d'une rame de tramway est de transporter ses passagers le plus rapidement possible dans le confort et pas d'être un obstacle à la circulation automobile, ni un rempart contre de nouveaux projets d'autoroutes urbaines! ...

G. Colet

ADDENDUM

Dans notre numéro 23 a paru un article intitulé « Forest du rêve à la réalité ». A la suite d'un problème d'impression la signature est apparue incomplète. Nous complétons donc comme suite :

« A. P. E. H. »

Association pour l'Environnement et l'Habitat
(Secteur Bois de la Cambre - Parc de Forest)

Renseignements : L. Niederprum - av. de Messidor 176 - 1180 Bruxelles



ERASME: futur terminus du I03 à quelques heures du début des travaux (photo W.HOSTE)

POSSEDEZ-VOUS DEJA :

L'Histoire de la ligne vicinale Spa - Verviers

24 pages d'histoire de plans de photos relatant l'histoire de cette ligne intéressante.

Prix : 60 FB (port compris)

Les lignes vicinales du Groupe de Clavier

42 pages émouvantes par les documents qu'elles proposent. Les 3 lignes du groupe de Clavier sont successivement examinées :

- ligne Clavier - Val Saint Lambert
- ligne Warzée - Plainevaux - Bonnelles - Ougrée
- ligne Clavier Station - Warzée - Ouffet - Comblain au Pont.

Prix : 85 FB (port compris)

Les Tramways Verviétois

Depuis la date historique du 1/7/1884 vous suivrez pas à pas l'histoire de ce réseau qui connut de nombreux moments de gloire jusqu'au moment de sa disparition regrettée le 31/12/69, il y a déjà 10 ans. (34 pages)

Prix : 110 FB (port compris)

Ces 3 ouvrages peuvent être commandés par versement au compte 068/0528040/96 de l'AMUTRA auprès du Crédit Communal.

Attention : les ouvrages concernant le groupe de Clavier et les Tramways Verviétois sont en cours d'épuisement. Le cas échéant votre versement serait remboursé. Veuillez donc mentionner clairement vos nom et adresse ainsi que votre numéro de compte.

Quand le TEE remplace l'avion

«Train spécial Swissair SR 991 pour Zurich-Aéroport», telle est l'annonce qui figure en gare de Bâle devant une rame TEE. Cette prestation a été introduite à titre d'essai le 15 juin 1981, tout d'abord du lundi au vendredi, puis tous les jours dès le 27 septembre. Elle remplace un coûteux vol intérieur de correspondance entre Bâle-Mulhouse et Zurich-Aéroport. Le prix du train n'atteint que le tiers de la dépense pour un vol de DC 9 de 95 ou 110 places. En outre, il s'agit d'heures de pointe où les aéroports sont très occupés.

Ces trains sont accessibles uniquement aux voyageurs ayant un billet d'avion; le service à bord est assuré par des hôtesse de Swissair. L'horaire est le suivant:

SR 991	8 h 57 dép. Bâle CFF
	10 h 03 arr. Zurich-Aéroport
SR 990	11 h 58 dép. Zurich-Aéroport
	13 h 19 arr. Bâle CFF

Itinéraire: Bözberg-Zurich Altstetten-ligne du Käferberg (ce qui permet d'évi-

ter le rebroussement de la gare principale de Zurich).

Durant l'intervalle entre les trains SR 991 et 990, la rame est garée à Effretikon. Elle est échangée le lundi contre une autre unité par le dépôt de Zurich qui en assure l'entretien.

La fréquentation de ces trains étant insuffisante, notamment en ce qui concerne le SR 990, il est prévu de supprimer ces prestations au moment de l'introduction de l'horaire cadencé. Il y aura alors suffisamment de possibilités de se rendre en train de Bâle à Zurich-Aéroport.

Rappelons qu'en Allemagne, la Lufthansa prévoit d'affréter à la DB les rames ET 403 pour relier dès le 1^{er} avril 1982 Düsseldorf, Cologne et Bonn à l'aéroport «Rhin-Main» de Francfort au moyen de quatre paires de trains quotidiens. Le projet de liaison avec Nuremberg a été abandonné à la suite des protestations de cette ville qui désire conserver son trafic aérien.

C F F



charleroi :

à l'heure des

articulées.



La 6112 à Gosselies, bloquée par un autobus qui l'empêche d'atteindre la bretelle qui la ramènera vers Charleroi (Sud) – Photo R. Dussart Desart – 3.2.81.

Les usagers des vicinaux carolorégiens peuvent enfin jouir du confort des nouveaux tramways articulés! Depuis le 3 novembre, en effet, la ligne 62 Charleroi (Sud) - Gosselies est en pratique intégralement desservie par ces derniers.

Certains lecteurs pourraient s'étonner du choix de cette ligne, dépourvue de site propre en-dehors du mé-

tro léger, alors que la section La Louvière - Binche du 90 a vu sa rénovation intégrale achevée dès la mi-juillet (hormis la signalisation) et que le dépôt de La Louvière s'était rempli des voitures 6100, 6112, 6113, 6114, 6115 et 6116. En fait, la SNCV a estimé qu'il serait plus intéressant psychologiquement de rouvrir d'un trait la ligne 90, quitte à attendre 1982.



La 6113 à la station de métro "La Villette" — Photo R. Dussart Desart — 3.2.81.



La 6113 aux approches de la station "Charleroi (Sud)" – Photo R. Dussart Desart, 3.2.81.

La 6113 passe un tour et se laisse dépasser par la 6112, à Charleroi (Sud) - Photo R. Dussart Desart, 3.2.81.

(ou la preuve que les 6100 sont bidirectionnelles!).



D'ailleurs, le 62 offrait à la SNCV plusieurs caractéristiques idéales pour la mise en service des "6100": traversée d'une zone à forte densité de population assurant un impact immédiat auprès de nombreux clients, utilisation des quatre stations de métro léger existantes, double voie sans problèmes de gabarit sur l'essentiel du parcours, sous-stations neuves, ... et, à mi-chemin, le dépôt-atelier de Jumet.

Au cours de la dernière semaine d'octobre, les voitures 6112 et 6113 furent transférées de La Louvière à Jumet, afin d'assurer un écolage intensif du personnel, tandis que les passagers recevaient, à bord des types "S", une brochure annonçant la mise en service du nouveau matériel et le mode d'emploi des portières ... Dans la nuit du 2 au 3 novembre, la 6114 vint rejoindre ses deux consœurs à Jumet, pour une ultime veillée d'armes.

Au temps des types "S", le 62, service d'heures creuses, était assuré par les motrices qui, lors de la pointe matinale, avaient circulé sur le 57 Charleroi - Gosselies - Courcelles. Le soir, les 62 se reconvertissaient en 57, toujours avec la même fréquence de deux convois par heure,

intercalés entre les 63 Charleroi - Courcelles - Fontaine-l'Évêque. L'état des voies interdisant aux articulées d'aller au-delà de Gosselies, ce ne fut qu'au début de l'heure creuse à 9 h00, que les 6112 et 6113 remplacèrent deux des "S" du 57, faisant entrer le réseau vicinal hennuyer dans une nouvelle ère ...

De façon bien compréhensible, le public n'avait guère assimilé les prospectus vicinaux et, à chaque arrêt, restait figé devant les portes immobiles jusqu'à ce que l'un des instructeurs qui accompagnait chaque convoi indique le bouton lumineux à enfoncer! L'horaire du 62 ne prévoyant qu'une minute pour rebrousser à Gosselies sur une bretelle située en plein dans l'axe de la vieille route Bruxelles - Charleroi, on comprendra que les deux motrices inaugurales eurent du mal à respecter l'indicateur. Vers 13h00, la 6113 prit une heure de repos sur la voie de garage de Charleroi (Sud), pour repartir ensuite vers Gosselies et faire place aux types "S" du 57 à 16h00, en même temps que la 6112. O ironie, le conducteur de la 6113 dut s'atteler aux commandes d'un 57 tandis qu'un contrôleur ramenait l'articulée à Jumet! De quoi goûter pleinement 50 ans de différence technologique.

R. Dussart Desart

Les articles contenus dans ce numéro de Tram Magazine, sont publiés dans la langue dans laquelle ils nous sont remis. Ils n'engagent que la responsabilité de leurs auteurs.

De artikels die in dit nummer van Tram Magazine verschijnen worden in de taal waarin zij ons toegezonden zijn en op de verantwoordelijkheid van hun auteurs gepubliceerd.

La ligne Saignelégier-Glovelier

par Michel BRAUN

UNE LIGNE DU JURA SUISSE «PRESQUE CONDAMNÉE» QUI RESSUSCITE

L'on a beaucoup écrit sur les lignes secondaires Vaudoises menacées, par contre la ligne Jurassienne Saignelégier — Glovelier, elle aussi sérieusement condamnée, n'a jamais fait les gros titres de la presse ferroviaire. Et pourtant, sait-on qu'elle n'est parcourue en semaine que par trois allers et retours quotidiens ? De nombreux évènements récents font que cette ligne mérite aujourd'hui qu'on la découvre.

APERCU HISTORIQUE :

La ligne Glovelier — Saignelégier a son origine sur l'axe Belfort — Delle — Delémont — Berne. Elle remonte alors les célèbres gorges du Tabeillon jusqu'au bourg de Saignelégier. Malheureusement, elle ne traverse pratiquement aucune localité et fut réalisée essentiellement pour l'exploitation forestière. Équipée à voie normale, elle a été ouverte à l'exploitation le 21 Mai 1904. Dès le début, le service du RSG fut assuré par trois «Moguls», les Ed 3/4-1 à 3, semblables à celles du Seetalbahn (voir Rivierail no. 34). Réalisées par SLM, elles portaient les numéros de construction suivants: 1488, 1489 et 1490. Afin de rendre l'exploitation plus économique, la compagnie fit l'acquisition en 1910 d'une curieuse automotrice à vapeur, la CFZm 1/3 No.4. Il faut signaler également qu'au début de la ligne se trouve le rebroussement de La Combe-Tabellion, et les fastidieuses manoeuvres destinées à changer la locomotive de côté après seulement 5350 m de ligne n'étaient guère économiques.

Les résultats obtenus par la première «automotive» ayant été assez satisfaisants, une seconde fut commandée et livrée en 1913 (CFZm 1/3 No.5). Dès lors, la majorité du service voyageurs s'effectuait en environ 1h00 grâce à ces automotrices, les trois locomotives étant réservées au trafic des marchandises. D'ailleurs, dès 1934, la locomotive no.2 fut vendue au chemin de fer régional Porrentruy — Bonfol. Cette machine a d'ailleurs eu une destinée originale: en 1949, elle fut revendue aux usines Sulzer d'Oberwinterthur, et en 1972 fut sauvée de la démolition par les amis de la vapeur de Zürich (DVZO) et circule désormais sur la ligne touristique Bauma — Hinwil (Zürich).

Le service était habituellement composé de trois allers et retours quotidiens pour les voyageurs. Lors de marchés de chevaux ou de fêtes locales, la ligne connaissait une animation particulière; à ces moments-là, des trains directs Bâle — Saignelégier, Berne — Saignelégier et Delémont — Saignelégier étaient mis en route; le matériel du réseau ne suffisait évidemment pas et il était alors fait appel aux locomotives des C.F.F., des machines légères telles les B 3/4 par exemple; signalons que d'autres types de locomotives ont également circulé sur le RSG, notamment en tête de convois militaires: E 3/3-8440, Eb 2/4-5495, etc...

Malheureusement les finances du réseau n'étaient guère florissantes, et le 1er Janvier 1944 il fut décidé de regrouper les compagnies CTN, RPB, RSG et SC sous une administration unique, désormais appelée «Chemins de fer du Jura». Le 8 Mai 1948, le service des voyageurs fut supprimé sur toute la ligne et remplacé par un service d'autobus, qui avait l'avantage de desservir un grand nombre de villages. En conséquence, la locomotive no.3 fut cédée au chemin de fer régional Porrentruy — Bonfol qui la ferraila en 1956, tandis que la no.1 restante fut cédée en 1952 à l'usine Sulzer de Winterthur, qui la ferraila en 1957.

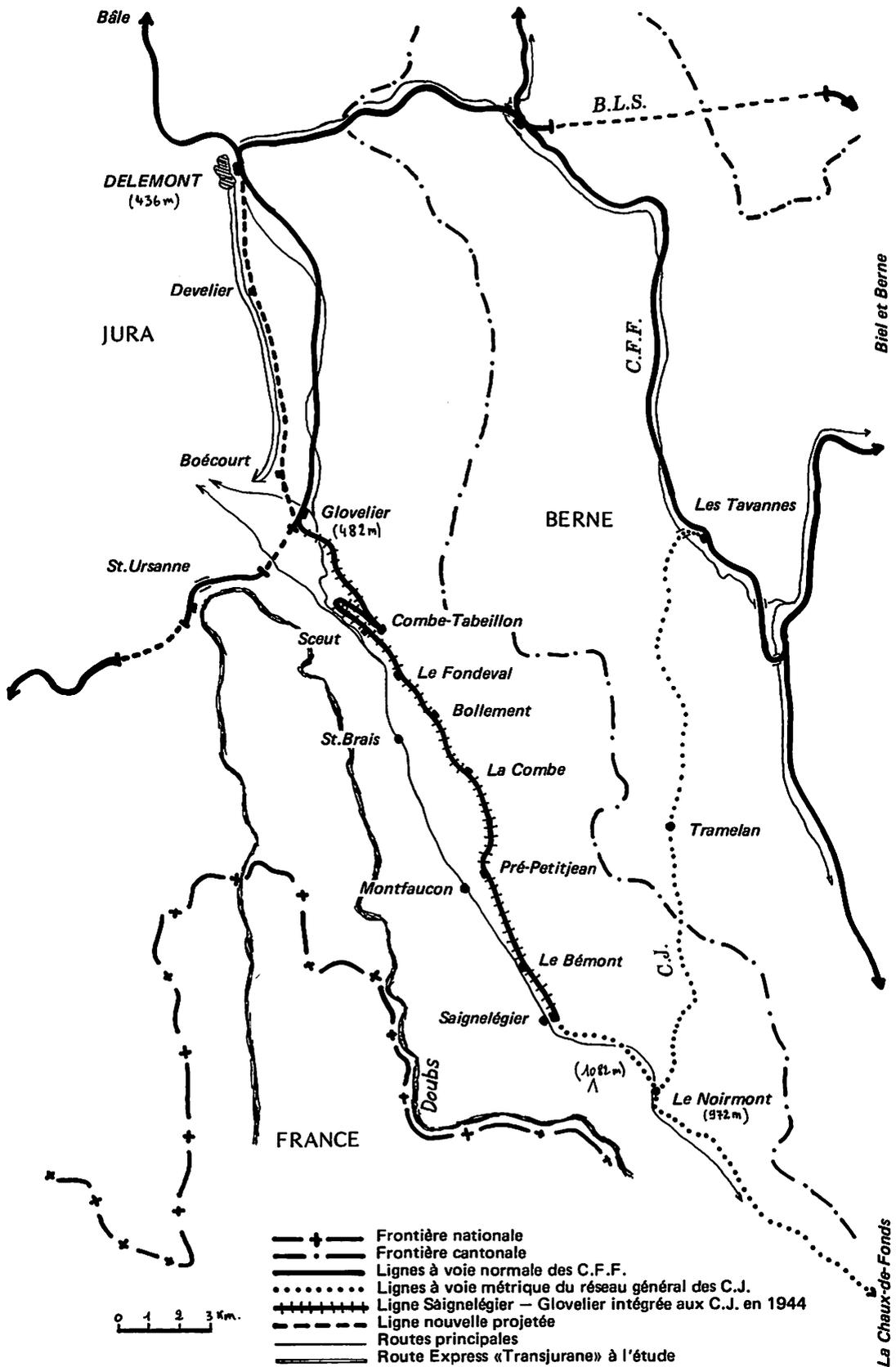
Mais le canton de Berne décida de ne pas faire disparaître cette ligne, sans doute pour ne pas mécontenter la minorité linguistique jurassienne. Afin que l'exploitation de la ligne soit économique, elle fut mise à voie métrique et électrifiée, ce qui permit d'utiliser le matériel du reste du réseau CJ sans frais élevés. La reprise du trafic voyageurs eut lieu le 4 Octobre 1953. Mais le trafic resta cependant très réduit, limité à quelques circulations; en 1968 par exemple, l'on ne trouvait que deux allers et retours les jours de semaine. L'on ne sera donc pas étonné que les autorités fédérales aient à plusieurs reprises réclamé sa disparition, d'autant que les cars des CJ continuent d'effectuer le même trajet, sensiblement dans le même temps (2 à 4 minutes de plus), et en desservant tous les villages de la contrée.



*Voici l'une des fameuses automotrices à vapeur du « Régional Saignelégier – Glovelier ». Cette vue hivernale a été réalisée en gare de Sauley (halte qui porte aujourd'hui le nom de Bollement).
Document H. WALDBURGER*

*Le 8 Août 1944, comme tous les ans, était organisé à Saignelégier un marché-concours avec courses de chevaux. A cette occasion, des trains spéciaux directs étaient mis en route au départ de Bâle et de Berne, leur traction étant assurée par des locomotives des C.F.F. Sur le cliché ci-dessous se trouvent donc réunies, en gare de Saignelégier, la B 3/4 no.1310 des C.F.F., une Ed 3/4 du R.S.G., et à droite une petite Mallet G 2x2/2 à voie métrique arrivant de La Chaux-de-Fonds.
Photo Dr.H. SCHWABE*





- +— Frontière nationale
- Frontière cantonale
- C.F.F. Lignes à voie normale des C.F.F.
- Lignes à voie métrique du réseau général des C.J.
- +++++ Ligne Saignelégier — Glovelier intégrée aux C.J. en 1944
- - - Ligne nouvelle projetée
- Routes principales
- Route Express «Transjurane» à l'étude

La Chaux-de-Fonds



A l'époque de la vapeur, le rebroussement de Combe-Tabellion nécessitait de longues manoeuvres, mais de nos jours les automotrices passent en moins d'une minute. Les croisements ne s'y font plus qu'exceptionnellement, le cliché ci-dessus est donc assez rare, il a été pris au cours d'une circulation spéciale.

Photo E. RAHM

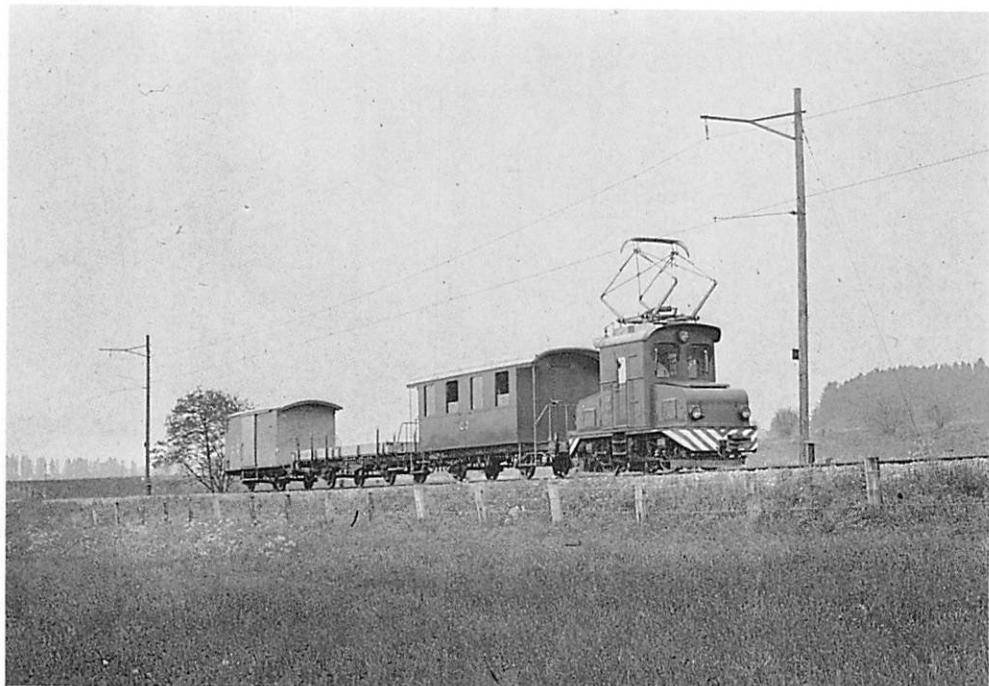
LA RENAISSANCE ET LES ESPOIRS:

Fort heureusement, ces dernières années fut constitué le nouveau canton du Jura, réunissant une partie des territoires bernois de langue française. Dès lors, la ligne Glovelier — Saignelégier fut sauvée... Le nouveau canton est en effet divisé en trois districts: Delémont, Porrentruy et Franches-Montagnes, ce dernier ayant justement Saignelégier comme pôle régional; le seul lien ferroviaire entre les Franches-Montagnes et les deux autres districts jurassiens ne pouvait pas disparaître !

La première étape importante verra le jour en 1982, lors de l'introduction de l'horaire cadencé aux C.F.F. Les C.J. ont en effet décidé de faire passer sur la ligne 7 allers et retours quotidiens avec à Glovelier de bonnes correspondances vers Delémont et Bâle, ces circulations étant d'ailleurs des mouvements directs La Chaux-de-Fonds — Glovelier. Cependant, dès cette année, une promotion importante est organisée, et ce grâce à une association zurichoise de cheminots, le RTWS. Ce groupe a en effet décidé d'offrir des billets à 50 centimes (!) aux utilisateurs du RSG, la différence étant payée par les bénéficiaires de l'association ! Le 25 Mai dernier, une circulation gratuite fut également offerte aux enfants des écoles de la région.

Mais c'est un projet beaucoup plus vaste que vient de proposer le service des Transports et de l'Énergie du canton du Jura. Il envisage tout simplement de construire une nouvelle ligne qui prolongerait la ligne des CJ de Glovelier à la capitale cantonale Delémont, en passant par deux bourgades actuellement ignorées du rail, Boécourt et Develier. Après étude, ce projet semble sérieux, et les frais d'infrastructures devraient être limités, notamment par l'utilisation du remblai d'une route Express «Transjurassienne» en cours d'étude.

Comme vous le voyez, l'imagination constructive ne manque pas. Espérons donc voir réellement mis en chantier ce projet séduisant, et voir revivre la ligne Saignelégier — Glovelier.



*Le 3 Juin 1978, toute une série de trains spéciaux pour photographes avaient été mis en circulation par une association d'amis du rail sur la ligne Glovelier – Saignelégier. Ci-dessus, le petit tracteur Te 4 de 1913 (15t, 170 ch, 45 km/h) en tête d'une rame mixte originale, composée d'une voiture à essieux et de deux wagons de marchandises (près de Bémont). Ci-dessous, une automotrice BDe 4/4 de 1953 (26,5 t, 425 ch, 70 km/h) remorquant deux anciennes voitures à plateformes ex-Brünig, utilisées habituellement en renfort lors de festivités ou de marchés.
Photos E. RAHM*



Lyon en fête

par M. BRAUN & J.P. AUTIE

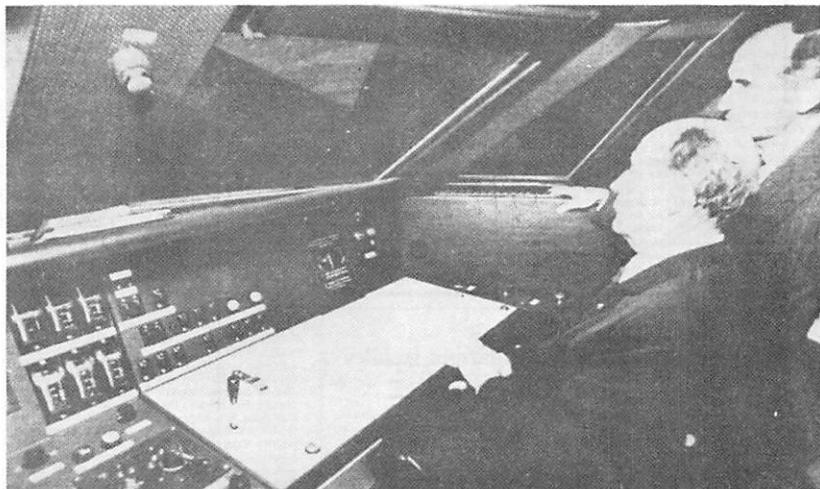


L'INAUGURATION DU «TRAIN A GRANDE VITESSE» :

Le Mardi 22 Septembre restera, pour l'histoire, le jour de l'inauguration du fameux T.G.V., tous les «médias» français étant ce jour-là à l'heure du ferroviaire. Le Président de la République François MITTERAND prit place à bord de la rame inaugurale à Lyon-Perrache, d'où le convoi démarra à 17h56. Après un premier arrêt de 10 mn à «Macon-Loche T.G.V.», le chef de l'État fut invité à se rendre dans le poste de conduite en compagnie de Messieurs FITERMAN, ministre des Transports, et CHADEAU, nouveau président de la S.N.C.F. Le convoi spécial est arrivé à 18h50 à Montchanin, ce fut alors l'occasion pour le président de prononcer un discours, très attendu d'ailleurs dans le monde des gens du rail. Le chef de l'État a mis l'accent sur l'importance attachée à la modernisation du grand service public qu'est la S.N.C.F. Il a demandé à la Société Nationale de mettre en chantier le projet de T.G.V.-Atlantique, qui desservira l'ouest de la France et mettra Rennes et Nantes à deux heures de Paris, Bordeaux à trois heures. Il a également demandé que soient reprises les études préliminaires à une liaison à grande vitesse vers le nord de la France et la Belgique, puis dans l'avenir vers la Grande-Bretagne, si le projet de tunnel sous la Manche ne rencontrait pas d'oppositions du côté de nos partenaires anglais. Le chef de l'État a ensuite rendu hommage aux auteurs de cette superbe réalisation technique qu'est le T.G.V., «responsables politiques et techniciens». Il a ensuite affirmé l'abandon de la politique de fermeture brutale de lignes secondaires. Il paraît intéressant à ce sujet de rappeler que l'actuel président est lui-même fils de cheminot !...

L'inauguration du T.G.V. s'est malheureusement déroulée dans des conditions climatiques très mauvaises, qui ont eu en particulier pour conséquence l'annulation de l'émission «Les Dossiers de l'Écran», qui devait être consacrée au T.G.V., et dont le débat promettait d'être passionnant ! Signalons néanmoins que, malgré le mauvais temps, la rame inaugurale a respecté son horaire, à la vitesse de 260 km/h.

C'est réellement une nouvelle époque qui s'est ouverte le dimanche 27 Septembre pour le rail lyonnais et l'artère impériale, avec la mise à disposition du grand public du «Train à Grande Vitesse».

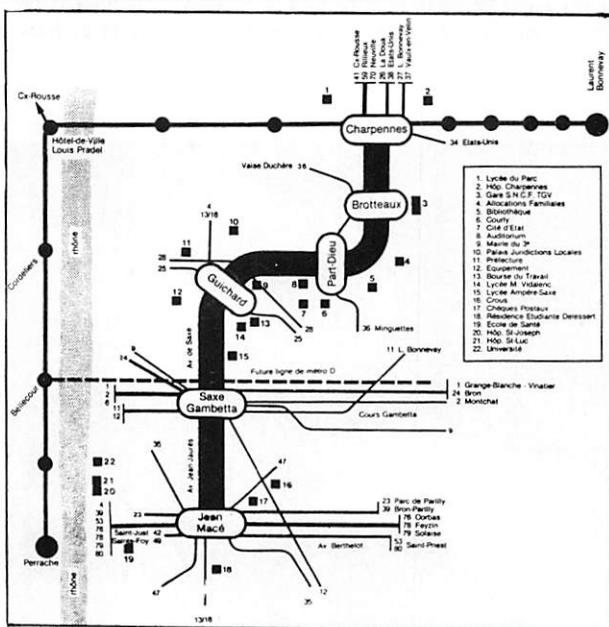




Le train inaugural du T.G.V. était composé de la rame 16, la plus rapide au monde !!! Nous la voyons ci-dessus (camouflée en rame 33) la veille du record, alors qu'elle vient d'atteindre 360 km/h.
Photo J.L. POGGI

MISE EN SERVICE DU PROLONGEMENT DE LA LIGNE B DU METRO DE LYON

Le 14 septembre dernier a été mis en service une nouvelle section du métro de Lyon, 120.000 personnes sont concernées par ce prolongement. Lors de l'inauguration Mr. Waldmann, directeur de la société d'économie mixte du métropolitain de l'agglomération lyonnaise a évoqué l'aspect financier de cette réalisation. Le coût au km est inférieur à celui de la première tranche du métro, quant à l'état il a accueilli cette fois-ci sa participation qui est passée de 20 à 24 %. Mr. Bataille directeur général des T.C.L. a signalé que 190.000 voyageurs utilisent chaque jour son réseau. La ligne «B» a une capacité de 7500 voyageurs à l'heure, longue de 3900 m elle trouvera sa pleine efficacité lorsque sera réalisée la future ligne «D» qui reliera Bellecour au Rond Point de Parilly.



Le coût au km est inférieur à celui de la première tranche du métro, quant à l'état il a accueilli cette fois-ci sa participation qui est passée de 20 à 24 %. Mr. Bataille directeur général des T.C.L. a signalé que 190.000 voyageurs utilisent chaque jour son réseau. La ligne «B» a une capacité de 7500 voyageurs à l'heure, longue de 3900 m elle trouvera sa pleine efficacité lorsque sera réalisée la future ligne «D» qui reliera Bellecour au Rond Point de Parilly. Les travaux de cette ligne débiteront l'an prochain.

VIENNE

horizon 2000

Ernst Plefka

(traduit de l'allemand par W. Hoste)

Le 28 février 1981 la ligne U1 du métro viennois a été prolongée d'une station, de la place Nestroy au Praterstern (étoile du Prater). Quoiqu'il ne s'agisse là que d'une courte section, l'effet fut considérable sur le transport public Viennois, car simultanément à la suppression de la circulation des tramways dans la rue du Prater, c'est l'ensemble des lignes du Ring qui fut réorganisé à partir du 1/3/81.

Les lignes A/Ak, B/Bk et 25r/25k (uniquement aux heures de pointe) furent remplacées par les nouvelles lignes 1 et 2 dont le tracé se développe comme suit :

ligne 1 : Stadlauer Brücke — Praterstern — Heinestrasse — Taborstrasse — Schwedenplatz — Ring — Oper — Schottentor — Schottenring — Schwedenplatz — Taborstrasse — Heinestrasse — Praterstern — Stadlauer Brücke.

ligne 2 : Neuwaldegg — Schottentor — Ring — Oper — Kai — Schwedenplatz — Schottenring — Schottentor — Neuwaldegg.

La ligne 2 remplace de ce fait aussi la ligne 43 entre le Schottentor (Porte des Ecosais — terminus en boucle à deux niveaux) et Neuwaldegg.

Les lignes 25 et 26 ne circulent plus (venant de Leopoldau) au-delà du Prater, tandis que le parcours Praterstern — Kaisermühlen est repris par la nouvelle ligne 22 (en lieu et place du B/BK) (1).

Ce qui précède nous invite à nous pencher sur l'avenir des transports publics à Vienne.

(1) *Note de la rédaction : les lignes A/Ak, B/Bk étaient ainsi nommées suivant le sens dans lequel s'effectuait la boucle autour du Ring : ^*

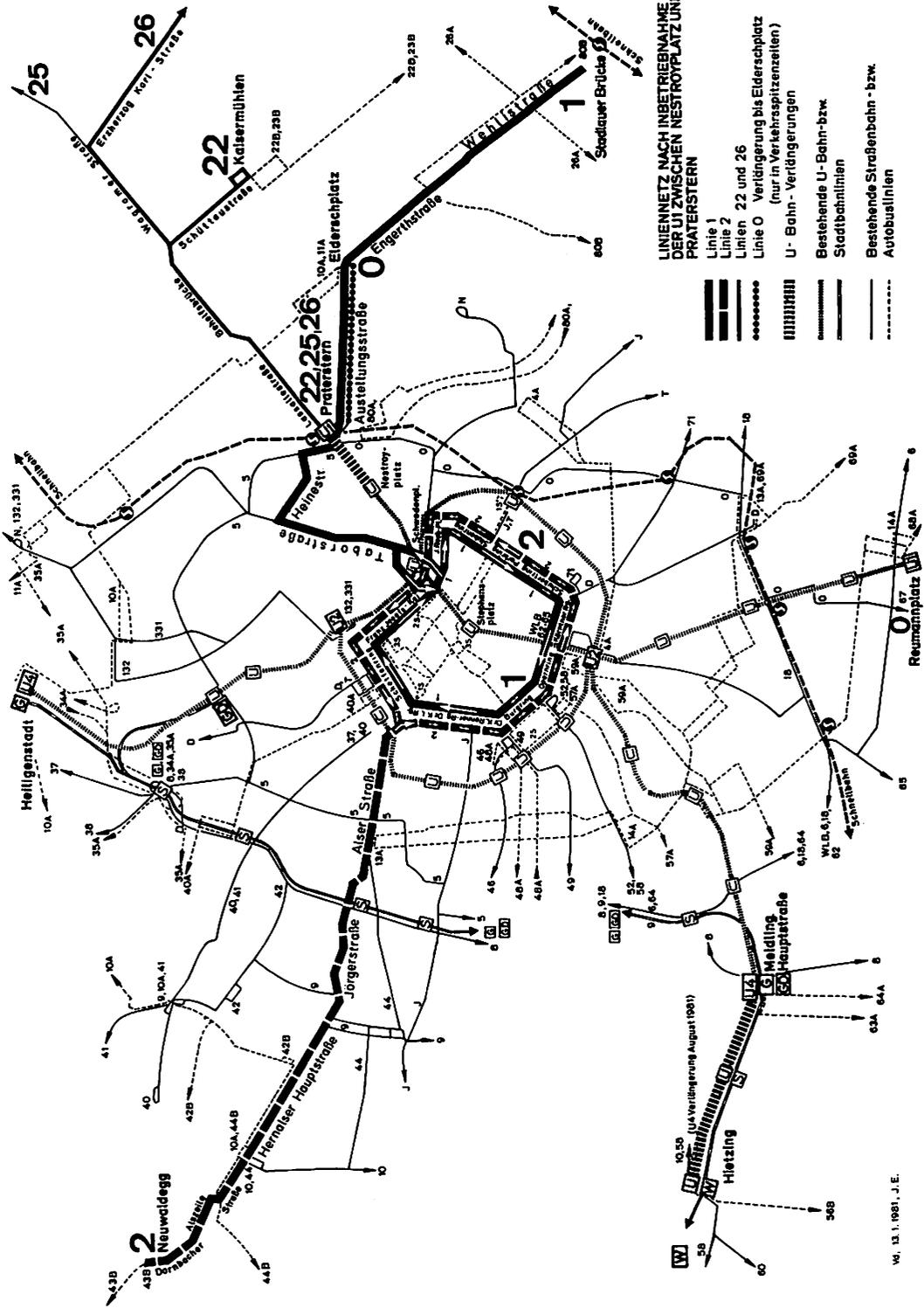
A, B *sens Ring puis Kai*
Ak, Bk *sens Kai puis Ring*



*Premier tramway de la nouvelle ligne 2 près de la Bourse Motrice E1 n° 4501 + rem. C4 1304
(Photo Plefka 1-3-81)*

Motrice E1 + rem. c2 au Prater (Photo Plefka 1-3-81)





Vd. 13.1.1991, J.E.



Ligne N place de Suède. Ligne créée lors de la suppression des lignes H2 et G2 lors des travaux d'adaptation du tunnel tramway pour le métro. (Photo Plefka 30-6-80)

Convoi motrice + 2 remorques à 2 essieux au Währinger Gürtel (Photo Plefka 1-7-1980)



1. ORIGINE HISTORIQUE

L'expansion de la ville de Vienne fût freinée jusqu'en 1857 par les fortifications qui entouraient la cité (approximativement le tracé de l'actuel Ring). Leur démolition en 1858 amena l'idée de transformer les fossés entourant les fortifications en tunnel pour un tramway à cheval. Mais trop coûteux, ce projet fut abandonné.

Le premier tramway à cheval fut mis en service le 4 octobre 1865 entre le Schottentor et Hernals (construit par C. Schaeck - Jaquet & Comp.). En 1868 fut fondée la "Wiener Tramway Gesellschaft" qui se transforme en 1899 en société pour la construction et l'exploitation de tramways urbains (BBG). En 1872 enfin naquit la "Neue Wiener Gesellschaft" (NWT).

Le premier tramway à vapeur d'Autriche fut mis en service le 27 octobre 1883 par la "Dampftramway Gesellschaft" autrefois "Krauss et Comp. (DTKC).

Du côté des tramways électriques, c'est le 28 janvier 1897 que la Wiener Tramway Gesellschaft mit en service le premier tronçon de tramway exploité à l'électricité entre la Vorgartenstrasse et le Praterstern (ainsi que le Wallgasse.) Il s'agit de l'actuelle ligne 5.

A partir de ce moment les événements vont se précipiter. Le 1/07/1903 la ville de Vienne reprend la BBG (132 km de réseau) et la NWT (31 km) ensuite c'est le tour du Kagranner Bahn (5,6 km) en 1904 et du DTKC (42 km) en 1907.

Vers 1903, le tramway à cheval cesse d'être exploité tandis que le tramway à vapeur cessera de rouler seulement en 1922.



De ces différentes fusions naquit en 1907 le schéma du réseau que nous connaissons encore aujourd'hui.

Les lignes de passage par le Ring ou le Quai (Donaukanal) reçoivent des lettres (exemple : A, B, ...) auxquelles on ajoute "r" pour celles circulant d'abord par le Ring et "k" pour celles circulant d'abord par le Quai (Kai). Le "r" n'apparut que jusqu'en 1913 avec toutefois une exception, les lignes 25r et 25k, on ignore pourquoi. Les lignes circulaires prennent les numéros 1 à 20, les lignes radiales les numéros 21-81.

Les prolongations de lignes sont représentées par des centaines (exemples : 231 et 331), les combinaisons de lignes devenant par exemple 31/5, 60/62 ...



Ligne 25r à proximité du Donaukanal (Photo W. Hoste 21-7-1975)

Convoi M 4093 + m3 5333 + m3 près de l'URANIA (Photo Pleška 24-3-1977)



Les lignes de passage utilisant les voies des lignes radiales gardent les lettres mais ajoutent un index comme par exemple les lignes E2, G2, H2 qui ne passaient pas par le Ring mais par la ligne 2.

Poursuivant sa politique d'uniformisation, la Ville reprit les lignes du Gürtel, de la Wiental (Vallée de Vienne) et du Donaukanal (Canal du Danube) cédées par les BBÖ (chemins de fer fédéraux autrichiens). Leur électrification fut entamée et exploitée en "Schnellbahn" (Voie ferrée rapide) avec des voitures de tramway. Actuellement ces lignes sont partiellement reprises en métro.

Après la 2e guerre mondiale, commence en 1958 la réduction progressive, du réseau par la transformation de la ligne 158 en autobus, afin d'offrir plus de place au transport individuel, mais il fallut attendre la crise pétrolière de 1973 pour observer un revirement dans les mentalités.

Aujourd'hui on envisage l'extension du réseau des tramways sur des lignes d'où depuis de nombreuses années il furent chassés.



2. L E M E T R O : C O N S T R U C T I O N E T P R O J E T S

2.1 Quelques mots d'histoire

Les premiers projets décrivant l'organisation d'un chemin de fer urbain (Stadtbahn) ancêtre du métro remontent à 1910 et sont arrêtés en 1917.

En 1939 sous l'occupation allemande la "Siemens Bauunion GmbH", développe à nouveau le concept d'un réseau de métro. Après la guerre il fallut attendre 1955 pour reprendre une enquête de circulation, mais ce n'est qu'en 1962 que l'on établit divers tracés pour tramways souterrains dans le centre ville, tandis que dans le même temps on discute du remplacement de la ligne du Gürtel de Stadtbahn par un système Allweg avec prolongation jusqu'à la gare du Sud.

Du réseau de tramways souterrains, seuls 2 tronçons furent matérialisés, la ligne 2 de l'université jusqu'à la Karlplatz, inauguré le 8/10/66 et la ligne du Gürtel entre l'Eichenstrasse et la place du Tirol du Sud avec des antennes vers la Matzleindorfer Platz et la Klieberstrasse ainsi que vers la Wiener Hauptstrasse.

Ce complexe souterrain ne fut inauguré que le 11 janvier 1969 alors que les travaux préparatoires du futur réseau de métro, commencent en 1966.

2.2 Le réseau métro de base

La construction de ce réseau de base, composé de 3 lignes (U1, U2, U4) fut décidée au conseil communal de Vienne en 1968 et les travaux entrepris en 1969 à la Karlplatz, point de rencontre des 3 lignes.

Seule la ligne U1 couvre un tracé entièrement neuf, la ligne U2 étant, en fait, la ligne 2 (ancienne) du réseau des tramways, prolongée et adaptée à l'exploitation métro (NDLR ; il faudrait dire "les" lignes 2, car ce tronçon était parcouru par plusieurs lignes, dont l'E2, G2, H2 ...).

Enfin, l'U4 consiste en l'adaptation de la ligne WD du Stadtbahn.

Dans ce projet apparaissent clairement 2 tendances fondamentales liées depuis toujours aux problèmes du trafic.

1. On veut, pour des raisons politiques, construire aussi vite que possible, un grand réseau de métro (d'où les lignes U2 et U4).
2. On veut aussi remplacer autant de lignes de tramways que possible par le métro afin d'offrir plus de place au transport individuel. Initialement d'ailleurs était prévu, lors de la mise en service de l'U2, d'arrêter toutes les lignes du Ring. Heureusement une tendance nouvelle s'est manifestée contre ce projet, mais cette évolution tardive des idées n'a pu redresser la situation, afin d'arriver à la création de lignes et de points de correspondance optimisés. Ceci entraîne souvent de nombreux inconvénients pour l'usager, qui se voit contraint à de nombreuses ruptures de charge, à de grandes distances à parcourir entre 2 points de correspondance, peu d'arrêts, etc... . A tel point que, depuis le 1 mars 1981, il n'y a plus de tramway direct entre le Schottenring, le Schottentor et l'Opéra (tous ces endroits sont situés dans le centre - voir plan) ce qui oblige le voyageur se rendant du Schottenring à l'Opéra à transiter à la Schottentor de la ligne 2 vers ... la ligne 2 !!!

Le premier tronçon de métro a été mis en service le 8 mai 1976 entre Heiligenstadt et Friedensbrücke, soit au total 2 stations (TM s'est déjà penché sur cet évènement précédemment). Pour ce faire, la firme S.G.P. (Simmering - Graz - Pauker AG) a livré 7 prototypes numérotés de 2001 + 3001 à 2007 + 3007. Ces navettes ont circulé jusqu'au 3 avril 1978 et depuis lors, rouillent à l'aise car n'étant pas compatibles avec les rames livrées par la suite, ces voitures sont garées et inutilisées.

Les voitures de série (à partir de 2008 + 3008) ont circulé la première fois le 25 février 1978 sur la ligne U1. Pour les autres dates de mise en service, nous vous renvoyons au tableau 01.

2.3 La rame de métro

La rame se compose de 2 voitures reliées par un attelage court (les voitures A sont numérotées 2001 et suivants tandis que les voitures B portent les numéros 3001 et suivants). Les équipements indispensables sont répartis sur les deux voitures d'une même rame qui forme donc une unité non séparable en 2 éléments.

La longueur totale hors tout d'une rame de type U est de 36,8 m et la largeur de 2,8 m.

Son poids est de 53.600 kg et la rame peut accueillir 98 voyageurs assis et 182 debouts, soit près de 4 personnes au m². Un train peut se composer de 3 unités offrant alors 840 places et circule à une vitesse maximum de 80 km/h.

Afin de tenir compte des rampes relativement sévères qui jalonnent le réseau, chaque bogie est motorisé (200 kw) ce qui permet une accélération de 1,2 m/s², l'alimentation se fait par 3e rail latéral.

A côté des prototypes et des voitures de série il existe encore un véhicule (2062 + 3062) équipé de moteurs à courant alternatif et à thyristors, et à récupération d'énergie. En service normal, cette unité s'est très bien comportée jusqu'ici.



Métro ligne U 4 à Heiligenstadt (Photo Plelka 1-9-80)

Réseau Métro et S-bahn.

U-u. S-bahn :

	Métro (depuis le 28.2.1981) avec station)	Réseau de base)
	Projets de métro jusqu'en 1982)	Phase 1)
	U3 et U6 : Phase 2	

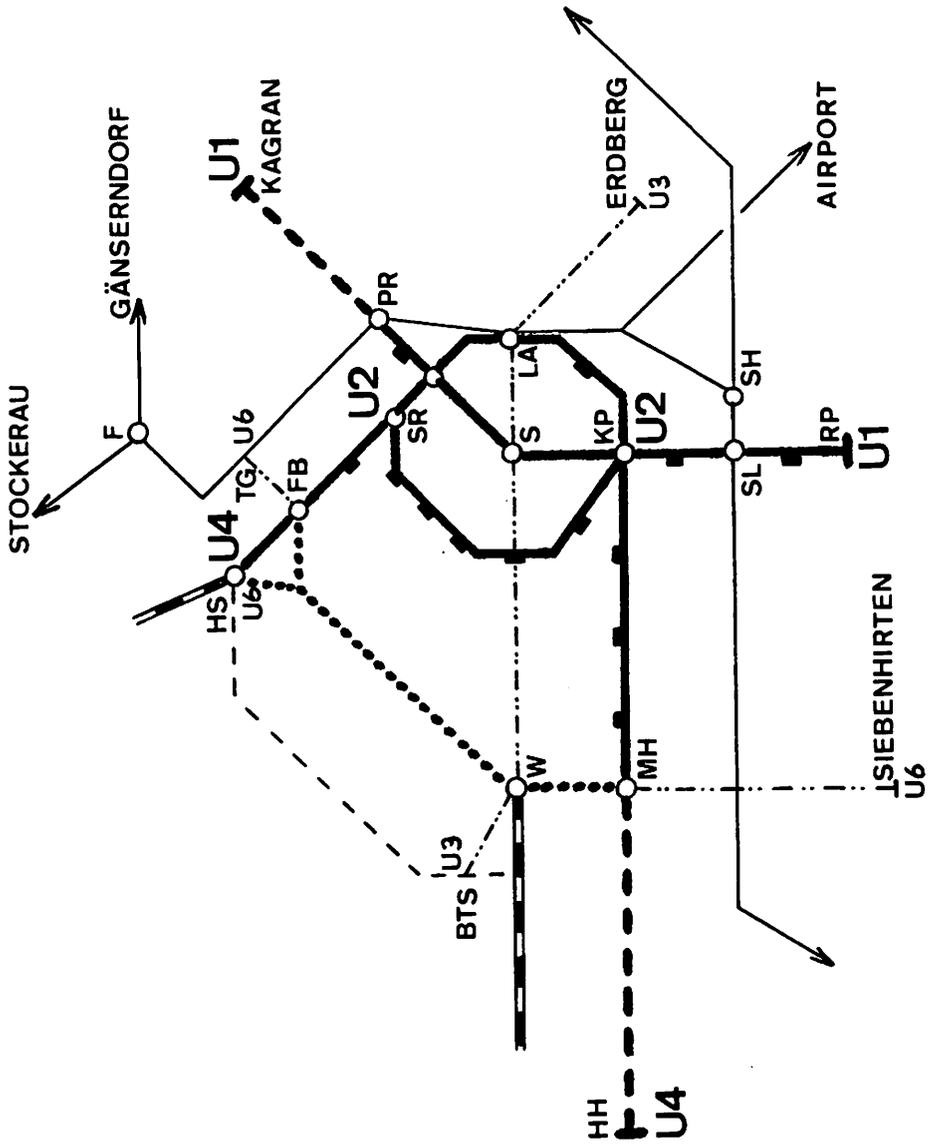
●●●●●●●●●● Stadtbahn actuel : ligne de ceinture transformée dans le futur en U6

———— S-bahn actuel

----- Ligne de banlieue éventuellement intégrée au S-bahn

 Réseau öBB

<u>Abréviations</u>	HS Heiligenstadt	KP Karplatz
F Floridsdorf	SL Südtirolerplatz	SH Südbahnhof
TG Traisengasse	RP Reumannplatz	W Westbahnhof
FB Friedensbrücke	BTS Breitensee	MH Meidling
PR Praterstern	LA Landstrasse	HH Hütteldorf
SR Schottenring	S Stephansplatz	



2.4 La deuxième phase du métro

Celle-ci prévoit la construction de l'U3 (Breitensee — Erdberg) et de l'U6 (Traisengasse S — Gürtel — Siebenhirten). Le démarrage est prévu pour 1982 après la fin des travaux relatifs au réseau de base.

Le tracé exact de l'U3 n'est pas encore définitif (voir plan). Les seuls points fixes dès à présent sont la Westbahnhof — la Stephanplatz et la Landstrasse S.

Les plans initiaux prévoyaient le détournement des lignes de tramways 49, 52 et 58 par le Gürtel à l'Ouest de Vienne, ce qui depuis lors est admis comme étant impossible.

Le terminus Ouest de Breitensee sera relié aux lignes de banlieue et le terminus de Erdberg verra se construire une remise.

Par contre, ce qui est une chose définitivement acquise c'est le tracé de l'U6 entre la Gumpendorfer Strasse et le Philadelphiabrücke (Meidling S). En venant d'Heiligenstadt vers Friedensbrücke, la station Gumpendorfer Strasse sera pénétrée en souterrain, après quoi une nouvelle correspondance sera établie (environ à 500 m avant la Meidling — Hauptstrasse) entre U4/U6.

A ce moment on continuera en tunnel, sous la Vivenotgasse parallèlement à la Meidlinger Hauptstrasse vers Meidling S d'où les voies de la ligne 64, prolongée récemment, conduiront le métro vers le quartier de Siebenhirten.



*Rencontre entre le Stadtbahn (nouveau matériel) et le métro à la station Friedensbrücke.
A noter : l'indication GD est erronée (Photo Plefka 1-12-80)*

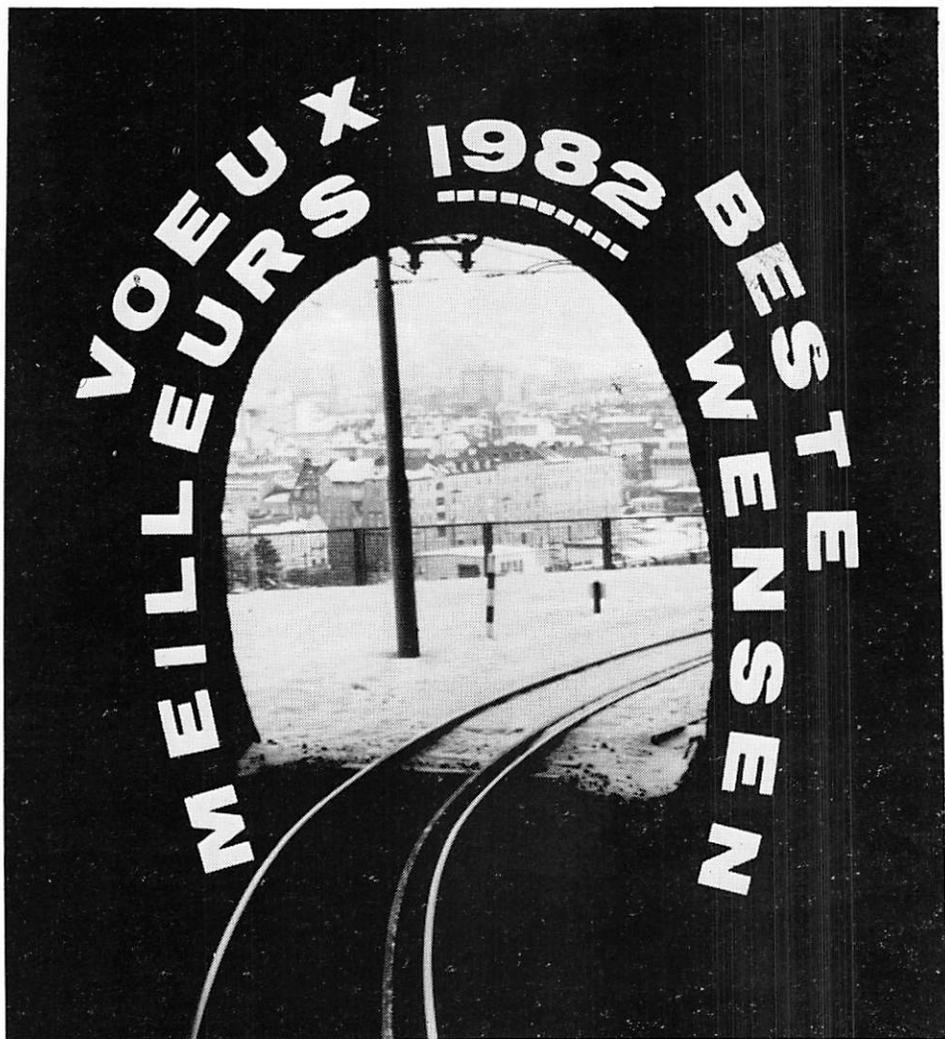
Probablement verra-t-on alors disparaître la ligne 8 passant parallèlement dans la Meidlinger Hauptstrasse. Ici se pose aussi la question de savoir pourquoi la station de Meidling – Hauptstrasse est actuellement et à grands frais transformée en station de correspondance U4/Stadtbahn si c'est pour ne plus l'utiliser dans quelques années?

2.5 Autres extensions du métro viennois!

Ici nous entrons dans le vague. Divers plans d'extensions existent, mais la difficulté de les financer repousse ceux-ci à une date indéterminée.

Le plus probable sera de voir des prolongements de l'U1 à chaque extrémité.

(à suivre)



NOTRE PHOTO DE DERNIERE PAGE

Hier! et pourtant... Nouvel-An au centre de Bruxelles (Photo W. Hoste)

Meudon

DB
ur typ

62

5014

5025

