



Tram 101



Numéro paru à mi-février 2010

Compte 80 pages, 99 photographies dont 41 en couleurs, 10 tableaux et 1 dessin

Le changement d'horaire de décembre 2009 a apporté une multitude d'adaptations de l'offre des transports publics, en particulier à Genève où celles-ci sont toutes énumérées. L'événement le plus important constitue la mise en service d'une extension de 3,3 km du réseau des tramways, entre Avanchet et Meyrin-Gravière. Les TPG ont opté pour le constructeur Stadler et son modèle Tango afin de fournir 32 nouveaux tramways, avec une option sur 24 unités supplémentaires. Après l'acceptation des crédits du projet CEVA par les genevois, de nombreux de nombreux projets sont élaborés afin de développer l'infrastructure ferroviaire de l'arc lémanique.

A Lausanne, le chemin de fer LEB réceptionne une série de six nouvelles automotrices articulées alors que la livraison des nouveaux trolleybus articulés aux TL permet déjà le remplacement des anciens véhicules Saurer provenant de Genève.

A Berne, les nouveaux tramways Combino permettent, quant à eux, la mise au rebut des dernières motrices Be 8/8 ainsi que des anciennes remorques normalisées. Le constructeur Stadler a testé sur le réseau bernois durant quelques jours un tramway de type Tango des BLT. Le RBS réceptionne, quant à lui, des compositions articulées de type Next qui lui permettent de retirer de l'exploitation ses derniers trains classiques.

Le réseau des tramways de Bâle-Ville a mis au rebut plusieurs anciens tramways de service. Afin de pouvoir maintenir le dégivrage des lignes aériennes en hiver, une solution de remplacement peu conventionnelle a été trouvée, ceci grâce à une remorque pour voyageurs. Fort du succès rencontré lors des essais des quatre véhicules Tango de pré-série, la compagnie des transports de Bâle-Campagne en commande une série de 15 unités.

A Zurich, une ancienne motrice de type Mirage a été déposée sur les premiers rails de la future extension du réseau entre la place Escher-Wyss et la gare d'Altstetten. Relevons finalement que le réseau saint-gallois a réceptionné ses sept méga-trolleybus de nouvelle génération.

L'article principal est consacré à l'histoire du trolleybus à Bienne. Si ce moyen de transport jouait encore un rôle prépondérant dans le transport public de cette ville il y a quelques décennies, il est désormais cantonné à l'exploitation de deux lignes seulement.



Genève (TPG): Le convoi inaugural du tramway de Meyrin se composait de quatre motrices Bombardier circulant côte à côte par paires. Nous apercevons ici les Be 4/8 883 et 886 en tête du convoi s'engageant dans la rue De-Livron après avoir quitté le viaduc de Lect. Photo extraite de Tram n° 101, page 76.

Prise de vue: Nicolas Cominoli



Bienne (TPB): En mai 2008, le trolleybus 55, alors âgé de moins d'un mois, dessert l'arrêt Fröhlisberg. Photo extraite de Tram n° 101, page 53.

Prise de vue: Monika Krauer