

## Rapport du président de l'année 2011

Le comité s'est réuni le 7 janvier à Thun et le 19 mai à Genève afin d'organiser les activités de l'association. Du 19 au 21 mai s'est déroulé à Genève l'assemblée annuelle. Les TPG nous ont proposé un programme varié. Le vendredi matin, le groupe traction a pu visiter l'usine de transformateurs de traction d'ABB à Meyrin et ensuite le site de production de Sécheron qui est situé dans le même périmètre. Après le repas de midi dans le restaurant d'entreprise des Services Industriels de Genève (SIG) nous avons visité les ateliers des TPG. Nous avons aussi pu voir une présentation du projet du nouveau dépôt qui est prévu dans le prolongement de la piste d'atterrissage de l'aéroport. Le groupe infrastructure a pu voir plusieurs chantiers du nouveau réseau de tramway. Le samedi, nous avons fait la descente du Rhône jusqu'au barrage hydro-électrique de Verbois. Dans le village de vigneron de Russin, nous avons pu apprécier de nombreuses spécialités locales chez un vigneron. Pour l'organisation parfaite, je voudrais encore une fois remercier chaleureusement, au nom de tous les participants, les transports publics genevois et les entreprises qui nous ont accueillis.



*Chez ABB nous avons vu la première locomotive équipée d'électronique de puissance à haute tension. Les transistors travaillent directement sous la tension de ligne et permettent ainsi de réduire la masse et le volume par rapport à un transformateur conventionnel (Foto ABB).*



*Lors de notre visite à Genève, le Cityrunner de Bombardier a été le tramway le plus moderne en service. Quelques mois plus tard, Stadler a livré le premier tram du type Tango Léman (Foto Th. Stolz).*



*Le pont du Rhône à Bel-Air est remplacé par un nouveau pont dans le cadre de la nouvelle ligne de tram vers Bernex (Foto Martin Bosshard).*



*Rue de Chancy, déchargement des rails de tramway. La nouvelle ligne sera mise en service le 11 décembre (Foto Martin Bosshard).*

La sortie romande traditionnelle d'automne a eu lieu le 30 septembre chez les chemins de fer du Jura. A Tavanne nous ont été présentées les nouvelles installations de sécurité, la locomotive bi-courant transformée et la voiture pilote, qui a été rénovée à Tramelan. Au Centre interrégional de perfectionnement de Tramelan, nous avons pu prendre l'apéro et le dîner.



*Le train spécial de la TST en route pour Tramelan, avec la voiture pilote Abt 715 construite par les CJ et la locomotive bi-courant Gem 4/4 401 (Foto Th. Stolz).*

Du 5 au 9 octobre, environ une trentaine de membres a participé au colloque de l'étranger. Le premier jour nous sommes allés jusqu'à Turin où nous avons visité, avant le souper, le chemin de fer à crémaillère de Sassi-Superga. Le jeudi, nous avons pu voir chez Alstom le montage des trains à grande vitesse pour l'Italie, la Grande-Bretagne et la Suisse. Vendredi matin, nous avons été reçus par les ateliers et dépôt de tramways Las Planas à Nice. L'après-midi programme libre pour les participants. Le samedi nous avons fait un trajet avec les Chemins de fer de Provence à Digne-les-Bains. Le trajet de retour s'est fait dans la nouvelle motrice diesel. Dimanche, un TGV direct nous a ramenés en Suisse.



*Alstom construit à Savigliano une partie des trains à grande vitesse du type AGV pour la société Nuovo Trasporto Viaggiatori (Foto Th. Stolz).*



*Les tramways de Nice exploitent 28 Citadis pour la ligne entre Las Planas et Pont Michel. La fréquentation est telle que les véhicules doivent être rallongés (Foto Th. Stolz).*



*Le train le plus récent des Chemins de fer de Provence à Digne-les-Bains juste avant notre départ pour Nice (Foto Th. Stolz).*

Le colloque technique du 21 octobre a eu lieu chez Stadler. Le matin a été consacré au site de montage de Bussnang, où nous avons trouvé toutes les halles de montage pleines. En fabrication pour la voie normale, nous avons vu le FLIRT pour la Finlande et pour la Biélorussie. Une halle est presque consacrée entièrement au montage du FLIRT pour la Norvège, c'est la même chose pour les nouveaux trains destinés au Zentralbahn. Les tramways Tango pour Bâle campagne et pour Genève sont serrés les uns contre les autres. Dans le domaine des chemins de fer à crémaillère, la livraison pour le Puy de Dôme se termine. Pendant la pause de midi a eu lieu la livraison du premier châssis pour la plus grande locomotive à crémaillère du monde, destinée au Brésil. Après le repas de midi, nous sommes partis en train spécial pour le centre de mise en service de Erlen, où nous avons pu voir les derniers produits de Stadler pour la Norvège, l'Autriche et la Suisse.



*Les premiers trains pour la Zentralbahn seront livrés en août 2012. La livraison comprend au total quatre trains à sept caisses et six trains à trois caisses comportant une traction répartie entre adhésion et crémaillère (Foto Th. Stolz).*



*Stadler construit pour le RER de Zurich 50 trains à deux étages du type KISS à six caisses et pour le trafic régional des CFF 24 trains à deux étages à quatre caisses (Foto Th. Stolz).*

Je veux remercier chaleureusement les membres du comité et les organisateurs sur place pour le travail accompli. Le nombre de participants confirme que les programmes sont conformes aux attentes.

Theo Stolz