

## La France des lignes oubliées Ces 80 ans qui modifièrent le visage du train en France

*La Vie du Rail*

Ce livre, fruit d'un collectif d'auteurs (Dominique Paris, Bernard Collardey, Stéphane Etaix, Georges Ribeill, Christian Lusciari, Pierre-Henri Emangard, Didier Leroy et Philippe-Enrico Attal) nous replonge, par le texte et les images, dans l'univers des trop nombreuses lignes disparues au cours de la longue réorganisation du réseau français, tant à voie normale que métrique. Beaucoup ont disparu à jamais, quelques-unes ont été rouvertes grâce à l'action des Régions.

Format 227 x 272 mm, relié sous couverture rigide couleurs - 160 pages - environ 110 photographies en noir et blanc et en couleurs.

**Disponible à Voies Ferrées**

Prix franco : 39 €

## Alger

1892-1962 - Les transports urbains

Marie Gil et Bernard Pleutin

Éditions Sutton

Des "corricolos" aux autobus et autocars, en passant par les tramways et les trolleybus, ce livre nous (re-)plonge dans l'univers de la capitale algérienne jusqu'à l'Indépendance. Il s'en dégage - forcément - un fort parfum hexagonal qui pourra capter l'intérêt de nombreux lecteurs, y compris ceux - très nombreux - qui n'ont pas connu cette ville.

Format 215 x 216 mm, relié sous couverture rigide noir et blanc - 128 pages - environ 200 illustrations en noir et blanc.

**Disponible à Voies Ferrées**

Prix franco: 27 €

## Sécheron, fleuron de l'industrie Genevoise

Michel Vaclair

Éditions Slatkine

Sécheron n'est sans doute pas le nom d'entreprise le plus familier aux oreilles françaises, et c'est surprenant, ses relations commerciales et techniques avec la France étant bien plus que centenaires ! Sécheron, ce fut le troisième "grand" électricien suisse, avec BBC et (E)rikon. Et surtout, ce fut le seul exemple de grande entreprise électrotechnique de la Suisse Romande, avec une filiale de production à... Nancy (la Compagnie Générale Electrique de Nancy, cédée ultérieurement à la CEM), ou encore à Ivry (1890, revendue plus tard à Schneider). Et la palette des productions fut très, très vaste ! Traction électrique d'abord, bien entendu, sous les appellations successives de De Meuron et Cuenod, Cuenod, Sautter et C<sup>ie</sup>, SAE (Société d'Appareillage Electrique), puis CIE (Compagnie de l'Industrie Electrique), CIEM (Compagnie de l'Industrie

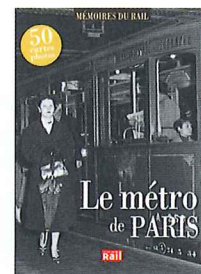
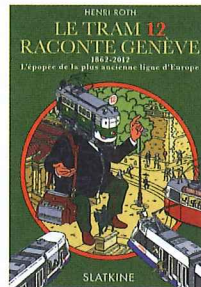
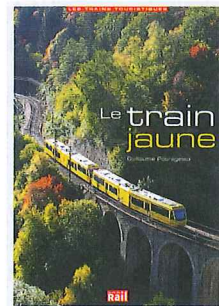
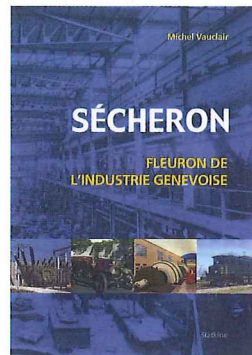
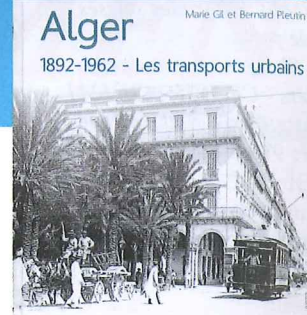
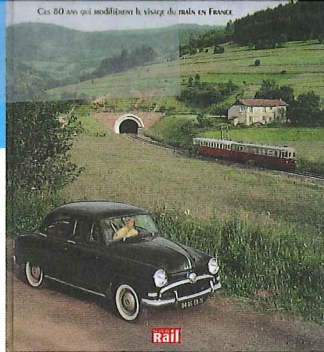
Electrique et Mécanique), Société Anonyme des Ateliers de Sécheron (SAAS), BBC-Sécheron, et ABB-Sécheron. La CIE, ce fut le "champion" du courant continu, licenciée de Edison pour la Suisse, qui développa sous l'impulsion de René Thury, inventeur de génie et ingénieur en chef, tant le premier système de traction sous haute tension du monde (SGLM, c.f. de Saint-Georges-de-Commiens à La Mure, 1903) que la ligne de transport système "série" (100 kV, 15 MW) entre Moutiers et Lyon (1906). Entre les tenants de Thomas Edison et ceux de Nikola Tesla ou autre Georges Westinghouse, la bataille fit rage très longtemps, mais l'alternatif l'emporta finalement.

En sus du matériel de traction, l'entreprise développa des produits à usage stationnaire plus traditionnels (moteurs, alternateurs, transformateurs, régulateurs, redresseurs à vapeur de mercure puis au silicium, disjoncteurs ultra-rapides), mais parfois très surprenants (automobiles "Stella", autobus, systèmes de soudures et électrodes...).

Pour les réalisations purement ferroviaires plus spécifiques à la France, citons le tramway de Clermont-Ferrand (1893, premier tramway de France), la ligne de Grenoble à Chapareillan (système "double pont", +/- 600 V CC), le c.f. de la Mure déjà cité plus haut (+/-1.200 VCC, matériel livré en 1903 puis 1931), le c.f. à crémaillère du Mont-Salève (1892), les machines bifréquence à trois essieux SNCF série C 20150 à 20159 livrées en 1966, la contribution aux BB 15000... et, plus étonnant encore, le premier système de vitesse imposée (VI) SNCF, réalisé par Faiveley sous licence et monté à plus de 1.200 exemplaires... La liste est longue, et surprendra plus d'un lecteur français !

L'auteur, qui a réalisé une grande partie de sa carrière chez Sécheron, a construit un ouvrage remarquable, riche en documentations diverses, qui n'oublie aucun des aspects sociaux de cette entreprise et de ses grands dirigeants. Entreprise passée plusieurs fois à deux doigts de la fermeture, absorbée par BBC puis revendue, scindée aujourd'hui en deux entités séparées (ABB-Sécheron et Sécheron S.A.). Mais toujours active, 133 ans après sa création, même si le temps de la production de véhicules ferroviaires est aujourd'hui révolu, et si l'entreprise a abandonné le quartier très urbanisé de Sécheron, qui lui a donné son nom, pour une obscure Z.I. de la banlieue genevoise. Un ouvrage passionnant, loin d'être réservé aux seuls spécialistes de l'électrotechnique, dont je recommande vivement la lecture !

Format 166 x 235 mm, relié sous couverture souple couleurs - 448 pages -



environ de 200 illustrations (certaines reproduites en noir et blanc, puis en couleurs).

**Eric BETTEGA**

**Non disponible à Voies Ferrées,**  
Prix indicatif : 32 francs suisses  
(hors frais de port).

Éditions Slatkine - 5, rue des  
chaudronniers - CP 3625 - CH-1211  
Genève 3 - <http://www.slatkine.com> -  
N° ISBN : 978-2-8321-0450-7

## Le Tram 12 raconte Genève 1862-2012, L'épopée de la plus ancienne ligne d'Europe

Henri Roth

Éditions Slatkine

Savez-vous que dès 1883, la gare PLM d'Annemasse fut desservie par une ligne de tramways des TS, la Compagnie générale des Tramways Suisses, franchissant la frontière à Moillesulaz ? Il s'agissait alors d'une extension de la plus ancienne ligne de tramways d'Europe, la future ligne 12, qui ouvrit à l'exploitation sa première section Genève (Place-neuve) - Carouge en 1862, connu un développement remarquable, avant que de devenir, à compter de 1969, l'unique ligne survivante du réseau, pour une longue éclipse de 26 années.

Exploitée et baptisée "12" dès 1911 par la nouvelle Compagnie Genevoise des Tramways électriques (CGTE), elle survécut malgré tout, et, véritable "épine dorsale" du réseau CGTE, s'offrit le luxe de desservir au moment

de sa plus grande extension (en 1930 et 1939) deux autres terminus en France : Saint-Julien (via Puy-Collonges-sous-Salève (via La Roche-Rozon). Ainsi dotée de 23,5 km de lignes, elle traversait sept communes françaises.

La "12", ce fut une ligne qui fut aussi aux Genevois de se rendre à Samoëns, une des premières stations de ski françaises, et ce "Train-neiges" circulant sur 58 km de ligne pour terminus Sixt-Fer-à-cheval. Ce réseau métrique exploité par le PLM et hélas trop tôt supprimé, tout au moins le tronçon Moillesulaz - Annemasse en 1958.

Mais le futur proche, c'est évidemment le retour attendu d'une "12" en territoire français, dès maintenant, mais cette fois-ci non plus à la SNCF, mais dans le quartier de Moillesulaz (7 arrêts, pour 3,5 km). Et les trains s'arrêteront pas là, car en fait il faut bientôt parler de trois lignes de tramways internationales à l'horizon : la ligne 14 ira à Saint-Genis-et-Saint-Julien (là encore, un intéressant balbutiement de l'histoire).

150 ans d'histoire de la "12" méritaient largement un ouvrage et ce livre saura intéresser tous les amateurs, tant suisses que français. Grandeur, décadence et renaissance : une trilogie que la France a méritée - très bien connu également en son temps !

**Eric BETTEGA**