

Du nouveau à Yverdon

Les gyrobus entrent en action

Pour la première fois au monde, un service public de transports par gyrobus a été inauguré à Yverdon. Cet important événement a été fêté comme il convenait.

La réception

A 15 heures, la Municipalité d'Yverdon recevait à l'Hôtel de Ville, au 1er étage dans la salle des pas perdus, quelque 150 invités à cette manifestation. La plupart, venant du dehors, durent parquer leur voiture dans le préau du Château, la place Pestalozzi étant noire de curieux désireux d'assister à la mise officielle en service des deux premiers gyrobus sortis des Ateliers de construction d'Oerlikon.

Il appartenait au vice-président de la Municipalité, M. Charles Matthys, de souhaiter la bienvenue aux participants. Il le fit très courtoisement et leur offrit une modeste collation servie par le personnel communal.

Messieurs, en voiture s.v.p.

Quelques instants plus tard, les deux gyrobus spacieux et confortables, avec carrosserie peinte en jaune et rouge, aux armes d'Yverdon et Grandson viennent se ranger devant la Maison de Ville. Messieurs les invités prennent place, tandis que l'Avenir, sous la direction de M. Rovira, joue un pas redoublé. Et c'est le premier départ, entre des haies de spectateurs tous à la joie de cette mise en service. La place publique est pavoisée. Partout c'est un air de fête que l'on respire.

De surprises en surprises

Nous voici installés dans le gyrobus No 1, pour l'occasion fleuri avec goût et piloté avec assurance par un conducteur endossant pour la première fois son uniforme très seyant, et filant à bonne allure, sans heurts et sans bruit, au point terminus des Condémines, à l'entrée de la ville, côté Lausanne. Derrière nous suit la voiture No 2, identique à la nôtre. Le véhicule s'arrête, placé sous le mât d'alimentation et lève trois bras pour « sucer » le courant électrique, seule nourriture dont il a besoin pour faire face à la besogne que l'on attend de lui. Tout le monde

Autour de quatre grandes tables dressées dans la salle du théâtre, les invités sont priés de prendre place. Les autorités ont bien fait les choses et, une fois de plus, leurs hôtes sont gâtés à nouveau. Dame, Yverdon inscrit aujourd'hui son nom dans l'histoire comme première ville du monde dotée d'un service de transport par gyrobus et à notre avis elle a bien raison de marquer tout particulièrement ce jour faste.

Donc, après avoir, une nouvelle fois, fait honneur à de savoureux mets froids préparés avec un art consommé par un chef de cuisine digne de ce titre, les participants interrompirent les discussions particulières, l'ordre du jour appelant

les discours

Le premier orateur à monter à la tribune fut M. André Gallay, directeur de police, promu, par la Municipalité, major de table. D'emblée disons que M. Gallay s'acquitta à la perfection de cette tâche, en la circonstance vraiment très lourde, et sut enchaîner avec esprit les très nombreuses allocutions prononcées.

Tout d'abord il releva la présence de très nombreuses personnalités.

Pour ne pas commettre d'impair, il faudrait mentionner tous les noms annoncés, mais vraiment ceci dépasserait les cadres réservés à ce reportage, aussi nous nous bornerons à ne citer que ceux des orateurs. Puis M. Gallay donna la parole à M. le syndic Léon Jaquier.

M. le syndic rappelle que depuis longtemps déjà des études avaient été faites dans le but de relier Yverdon - Grandson par un moyen de transport public. En 1898, des séances à ce sujet avaient été tenues. Elles étaient présidées par M. Samuel Augsburg, directeur de la Société des Clées, avec comme secrétaire



Hier, à Yverdon, devant la Maison de Ville, les premiers gyrobus en action.

Photo H. Läubli, Yverdon

M. Edmond Grandjean, qui devait devenir plus tard, directeur du Crédit Yverdonnois. La réalisation d'un projet de tramway trébucha sur une opposition formelle des C.F.F. qui ne voulaient pas de tram sur leur passage à niveau de la Plaine. En 1946, l'affaire fut reprise. La Municipalité eut des entretiens avec M. Fatio, de Lausanne, au cours desquels on porta son choix sur un moyen de transport genre autobus. En 1948, M. Henri Gavin, directeur de l'Yverdon - Sainte-Croix, actuellement décédé et dont la mémoire, à plusieurs reprises, fut rappelée justement, fit une étude des plus complètes.

En 1950, des démonstrations pratiques furent faites à Oerlikon. Du 24 novembre au 5 décembre 1950, un prototype fut essayé à Yverdon. Les résultats confirmèrent les

espoirs mis en lui. Dès fin 1952, début 1953, la commune passa une commande ferme pour deux machines. Les Ateliers l'exécutèrent. La livraison fut effectuée dernièrement, comprenant de nombreux perfectionnements par rapport au modèle mis provisoirement à l'essai trois ans plus tôt.

M. Albert von der Aa, le spirituel président du Grand Conseil, comme toujours fit la joie de son auditoire. Il dit ses vœux de voir Yverdon continuer à se développer harmonieusement, de voir le progrès de ce monde mis au service de la civilisation pour assurer le bonheur de l'humanité dans la paix et dans la liberté.

M. le préfet Magnenat parla au nom du Conseil d'Etat. Il souhaite longue vie et prospérité au nouveau service public.

M. Henri Guignet, syndic de Grandson, rappelle les excellents rapports qu'Yverdon entretient avec Grandson (fourniture du gaz et de l'eau) et veut croire que dans un avenir rapproché le gyrobus fera également le trajet régulier entre Les Tuileries et Grandson.

M. Puppikofer, directeur des Ateliers de construction d'Oerlikon, se mettant à la portée

ture dont il a besoin pour faire face à la
besogne que l'on attend de lui. Tout le monde
descend et agréable surprise nous trouvons
près du Garage des Condémines le Corps de
Musique, avec bien entendu son directeur
M. Godard, qui a sorti des partitions d'airs
martiaux et les joue avec tout le talent
nécessaire.

On resterait volontiers à pareille écoute,
mais l'horaire a ses exigences — même celui
des réjouissances.

Le gyrobus fait demi-tour, fait son plein
de personnalités et s'en va retournant vers
le centre de la ville. Place Bel-Air, arrêt pour
alimentation de la voiture en énergie et
prises de vues par des cinéastes. Dès lors,
aucune halte n'est respectée et c'est en direct
que nous atteignons le deuxième point ter-
miné de la ligne théorique placé très pro-
visoirement aux Tuileries de Grandson.

Arrêt buffet, c'est bien le cas de le dire
aujourd'hui. En bordure de route, une longue
table est dressée. On est en plein vignoble,
les bouteilles ne manquent pas et, pour
aider... de plantureux plateaux sont sur-
chargés de gâteries. Nous n'avons qu'à nous
laisser faire. Tendre les bras, boire, manger
et écouter.

Ecouter tout d'abord l'Espérance de Grand-
son, une sympathique formation s'il en est,
qui est conduite aujourd'hui par son sous-
directeur M. Fontannaz, et écouter ensuite
une brève allocution du municipal de l'en-
droit, M. Ami Centlivres, délégué de la com-
mune de Grandson, jovial et hospitalier.

Avec le gyrobus, tous les itinéraires sont
permis, car indépendant, il n'est pas l'esclave
obligé de placer son pantographe sous le joug
d'une ligne électrique qui lui dicte le chemin
qu'il doit suivre. Cette liberté de manœuvre
nous permet de faire un crochet jusqu'à la
gare de Grandson.

Rien de spécial à signaler au retour, sauf la
vision de l'Espérance qui fêtait gentiment
ce jour glorieux en compagnie des charmantes
servantes de l'agape des Tuileries, en finissant
les bouteilles laissées pour compte à notre
passage... Tous avaient bien mérité de parti-
ciper à cette fête. Merci encore amis des
Tuileries de Grandson.

La partie officielle

C'est dans la grande salle du Casino qu'elle
se déroula dans un ordre parfait grâce aux
bons soins des organisateurs. Sur la scène, la
fanfare Avenir est en place. Elle devait assurer
le côté musical de la manifestation durant
près d'1 h. 30. Elle fut relayée pour la suite
des opérations par le Corps de Musique. Ces
deux fanfares savent mieux que personne
tout le bien que nous pensons d'elles ce qui
nous permet d'écourter les éloges auxquels
elles ont parfaitement droit.

construction d'Oerlikon, se mettant à la portée
des non-initiés donna des renseignements
précis sur le fonctionnement du gyrobus.

Bornons-nous à dire brièvement que, lorsque
le gyrobus arrive à une station terminus, le
conducteur actionne un levier de commande;
trois prises de courant se dressent sur le toit
de la voiture et viennent s'appliquer sur les
contacts du mât d'alimentation.

L'accumulation d'énergie a lieu durant la
descente et la montée des voyageurs. L'opé-
ration se passe de la manière suivante:
le réseau alimente un moteur triphasé avec
induit à cage d'écureuil accouplé à un volant
de 1,6 m. de diamètre, pesant 1500 kg. L'en-
semble, appelé aussi « électrogyro », tourne
dans un carter rempli d'hydrogène (sous une
pression de 0,7 at.) suspendu élastiquement
au milieu du châssis. L'opération de charge
est terminée lorsque le volant atteint la
vitesse de 3000 t/min., ce qui demande suivant
les circonstances 30 à 180-secondes.

Entre deux opérations de charge, le gyrobus
peut parcourir six kilomètres environ en
terrain plat; en rampe, la distance est pro-
portionnellement moins longue. Il peut être
freiné électriquement et l'énergie de freinage
est restituée partiellement au volant sans
manipulation supplémentaire.

C'est donc le volant qui fournit l'énergie
nécessaire à la marche du véhicule. De ce fait,
sa vitesse de rotation décroît graduellement;
afin d'avoir toujours une certaine réserve
d'énergie, il faut le relancer au moment où
sa vitesse est tombée aux environs de 2000
t/min. On profite pour cela des arrêts prin-
cipaux et surtout des arrêts aux stations
terminus.

Si le trafic de la rue est bloqué ou lors d'un
arrêt habituel, le volant tourne simplement
à vide avec une très faible perte d'énergie.
N'étant pas lié à des rails, le gyrobus peut
d'ailleurs contourner les obstacles et éviter
des arrêts intempestifs.

M. Schneider, ingénieur à Lausanne, rend
un vibrant hommage à la mémoire de M.
Henri Gavin, l'initiateur du gyrobus pour
Yverdon.

M. Jean Vautier parle au nom de la Société
de développement et M. Ernest-Alfred Pail-
lard, président du conseil d'administration
de l'Yverdon-Sainte-Croix, au nom de cette
compagnie choisie par la Municipalité d'Yver-
don pour assurer l'exploitation de la S.A. des
Gyrobus Yverdon-Grandson.

M. B. Tapernoux, de l'Office fédéral des
transports à Berne apporte brillamment les
salutations de nos hautes autorités.

Enfin, M. Aimé Grandjean, fils d'Edmond,
qui fut à l'époque de 1898 un des pionniers
d'un moyen de locomotion entre Yverdon et
Grandson, rappela quelques souvenirs que
son père lui racontait de cette période. Nous
regrettons que la fuite du temps nous empêche
d'être plus complet mais espérons néanmoins
que nos lecteurs comprendront qu'Yverdon,
décidément à la tête du progrès, a, par une
heureuse réalisation, réussi à se mettre en
vedette dans le monde