

## **ATTS Show 2009**

### **L'ATTS**

L' « Associazione Torinese Tram Storici », créée en 2005, est partenaire officiel de GTT, « Gruppo Torinese Trasporti », les Transports Publics de Turin.

L'ATTS est entièrement gérée par des bénévoles et ouverte à tous les amis qui veulent soutenir l'histoire des tramways.

### **Objectifs de l'ATTS**

- Retrouver et conserver les documents historiques sur le système des tramways à Turin, promouvoir l'idée que les tramways historiques sont un patrimoine culturel pour tous les citoyens.
- Contribuer aux travaux de réparation et de conservation des tramways historiques.
- Promouvoir et organiser des manifestations et des services spéciaux avec les tramways historiques.
- Soutenir l'introduction à Turin de l'idée d'un « Musée en plein air » (d'après le modèle du « Market Street Railway » de San Francisco) en promouvant la croissance d'une ligne historique permanente à l'intérieur du réseau des transports publics de Turin, et cela exclusivement avec des tramways historiques, même provenant d'autres réseaux de transport public.
- Activer des initiatives de collaboration avec des Associations proches, italiennes ou étrangères, pour participer à des projets historiques, culturels et touristiques.

Cinq motrices de tramways historiques ont déjà été remises à niveau technique et elles participeront à l'ATTS Show 2009.

L'ATTS organise une grande manifestation annuelle « Torino Trolley Festival » (le premier dimanche de décembre), avec l'exposition de plusieurs tramways de différentes périodes historiques, voyages gratuits sur les tramways historiques, expositions de photos et de modèles, spectacles de danse et musique.

Une initiative « En classe sur le tramway historique » propose des voyages culturels organisés dans la ville pour les écoles.

### **Histram**

L'ATTS a fondé le Projet « HISTRAM » (acronyme de « Historical Tramways »): un réseau de coopération entre Associations et Musées européens dans le but de restaurer, préserver et promouvoir les tramways historiques comme patrimoine culturel des citoyens.

Les associations de Munich, Rotterdam, Stockholm et Turin ont déjà adhéré au projet.

### **Le plan des transports publics de Turin**

Tout voyage commence par une étude sur carte.

Le plan des transports publics de Turin (métro, train, tram, bus et... bateau !) est édité plié au format de poche, recto - verso / Nord – Sud, très maniable pour le voyageur, le papier souple résiste aux manipulations.



En réalité, le plan mesure 94 x 65 cm.

Le support cartographique réel est à l'échelle approximative du 1/15000<sup>ème</sup> (1 cm = 158 m)

Le tracé de chaque ligne du réseau est représenté dans sa couleur sur la totalité du trajet.

Chaque arrêt est repéré nommément.

Le centre ville est agrandi dans un encadré à l'échelle du 1/10000<sup>ème</sup> (1 cm = 100 m)

De même, quelques détails de nœuds sur le réseau.

Le plan couvre une surface de quelques 270 km<sup>2</sup>.

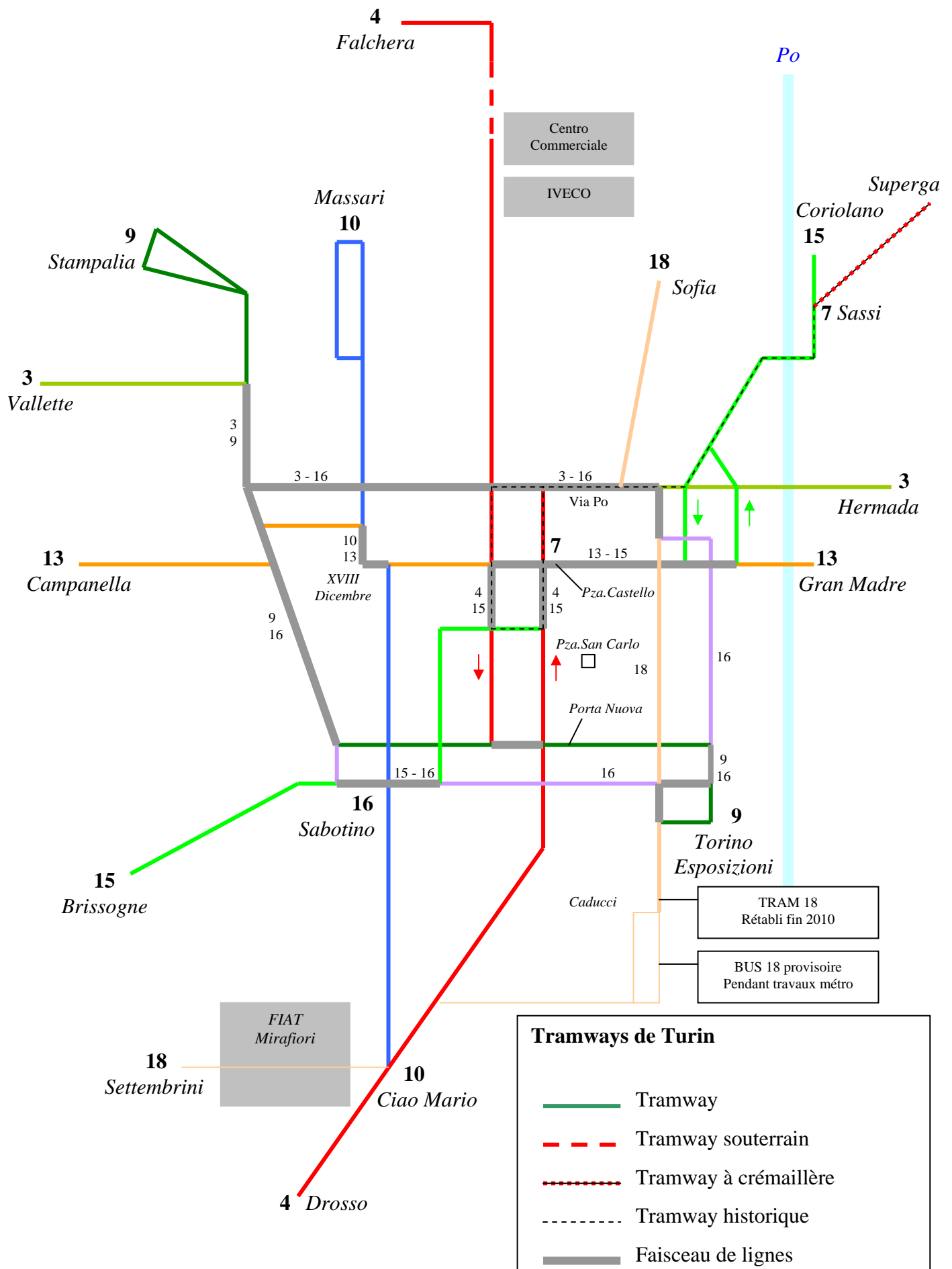
Les quelques lignes débordant du cadre sont anamorphosées (déformation cartographique volontaire) dans le format du plan.

Nous découvrirons que ce plan est une image familière, affichée un peu partout dans la ville.

Le voyageur peut préparer et suivre son déplacement avec précision.

Nous aussi, nous pouvons tracer notre itinéraire de découverte du réseau GTT.

Nous pouvons aussi en extraire le schéma du réseau des tramways de Turin :



## L'approche de Turin

Samedi, 13 juin 2009.

Venant de la Côte d'Azur en moins de 400 km d'autoroute, nous approchons de Turin.

Peu à peu, des nuages très pointus découpent l'horizon... trop pointus pour être des nuages !

Ce sont des cimes de montagnes découpées qui émergent dans un voile atmosphérique.

La température extérieure est de 35° !

Au fur et à mesure de notre approche, Turin, une ville de 900.000 habitants, révèle bien son nom de Capitale du Piémont, au pied des monts, dont Le Corbusier disait : *la ville jouissant du plus beau site naturel au monde.*

Insensiblement, l'autoroute s'estompe en grandes avenues bordées d'espaces verts. Nous croisons les premiers autobus suburbains, puis les premiers autobus urbains et notre premier tramway turinois moderne.



Installation à l'hôtel non loin de Sassi, point de départ des tramways historiques.

## Sassi



En gare de Sassi, au détour d'un bâtiment, le téléphone portable à l'oreille, rencontre avec la délégation des TCA (Tramophiles de la Côte d'Azur), qui nous appelait !

Frédéric Bonnaut, Jean-Louis Gimello, André Lebecque et Franck Rainart auxquels nous nous joignons comme membres des TCA, mais aussi avec l'honneur de représenter l'ARTM dont le Conseil d'Administration est retenu à Marseille par les festivités au Roy d'Espagne pour les 50 ans de la ligne 44.

Monsieur Roberto Cambursano, Directeur d'Exploitation de GTT, Président d'ATTS et Coordinateur d'Histram, nous accueille avec son assistant, Monsieur Bordone, dans une visite privilégiée du Musée de Sassi : de merveilleux modèles réduits et la réalité de quelques tramways historiques remis à neuf dans leur état d'origine et qui rouleront demain.



En réserve,  
quelques motrices en provenance  
de Bologne, Naples, Rome et Trieste  
qui attendent leur restauration  
avant de rejoindre l'ATTS.



Aux limites permises  
à l'approche des rails de courant (600 V),  
nous assistons au départ d'un  
« tranvia a dentiera » (tramway à crémaillère)  
Sassi – Superga,  
qui remporte un vif succès  
en ce samedi estival.  
La vaillante motrice de 1932 « pousse »  
sa « remorque » de 1897.

Des détails intéressants du Musée retiennent toute notre attention, mais Eliane, montre en main, nous appelle à démarrer la visite de Turin suivant le programme défini.

## Visite de Turin

### Le tram 15



C'est la motrice Fiat 5000  
qui nous attend à la boucle terminale  
de Coriolano.

Le plancher bas est surélevé  
à l'aplomb des bogies moteurs.



Le conducteur, isolé dans sa cabine, ne délivre pas de titre de transport.

Les gestes précis de la main gauche sur le manipulateur développent la puissance de la motrice en une conduite douce, coulée, très confortable ; frein terminal à air de la main droite sur le robinet.

Les voies du tramway sont posées à droite de la chaussée, le long du trottoir.

Au bout du large Corso Belgio, la distance entre façades se rétrécit, mais le tramway roule délicatement sur un espace réservé et respecté.

Après être passé de justesse sous une arcade,  
la trajectoire prend à angle droit  
la médiane de la somptueuse  
Piazza Vittorio Veneto,  
dont un côté s'ouvre sur les rivages du Po  
que nous laissons derrière nous  
pour s'engager dans l'axe de la Via Po,  
voie importante du centre ville,  
bordée d'arcades.



Au bout de la Via Po,  
la Piazza Castello,  
vaste place cœur de la ville,  
où prennent naissance les artères principales.

Nous descendons.



Les TCA remplissent leurs appareils  
d'images de trams et de bus...

Eliane désespère  
de rassembler son groupe de touristes...



Enfin, nous suivons la via Roma, à l'ombre sous les arcades.

Echec au programme : les bus urbains « Star 1 » et « Star 2 » ne circulent pas samedi, dimanche et jours fériés.

*Les longues rues bordées d'arcades et de façades d'une grande homogénéité déroulent de belles perspectives avec en toile de fond, les Alpes (dixit le Guide Michelin)*

### Piazza San Carlo

...et son célèbre café du même nom ! Au prestigieux décor de boiseries, de miroirs, de marbre et de lustres, nous préférons nous attabler dehors sous un grand parasol. Nous ne dégusterons pas sa spécialité : le chocolat. Tous s'accordent à choisir une eau minérale pétillante, sauf deux anciens Nordiques qui se désaltèrent d'une grande bière bien fraîche...

André Lebecque prend la parole :

- *C'est quand même bizarre la disparition de cette motrice...*

### La 9086

Les TCA ont acheté la 9086 de la STIB (Bruxelles), ils l'ont fait transporter jusqu'à Toulon pour la confier au Lycée technique de La Seyne-sur-Mer... d'où elle a disparu !

André Lebecque affirme :

- *Elle se trouve dans la propriété d'un retraité de Belgique !*

Laissez rouler la rumeur...

En réalité, l'enquête mène à un personnage peu scrupuleux qui a envoyé clandestinement notre patrimoine à la ferraille !

Sur ce, les TCA nous quittent pour regagner leur hôtel.

Nous poursuivons notre découverte de Turin.

### Porta Nuova

Un espace vert,  
un petit jet d'eau,  
un coin de fraîcheur dans la ville.  
Tout autour, des terminus d'autobus  
et devant la gare,  
un arrêt trams – bus fort fréquenté.

Dans le rébarbatif chantier de la gare,  
nous renonçons à voir  
le Chemin de Fer Régional GTT.



### Le métro : de type VAL

Sur le quai : les portes palières s'ouvrent  
en même temps que les portes de la rame,  
composée de deux voitures.  
Quand les portes se referment,  
la rame rebrousse lentement  
d'où elle est venue,  
le conducteur invisible nous mène  
sur la voie de droite et accélère dans le tunnel.

Derrière nous,  
les chantiers étirent le métro  
au Sud de la ville.



XVIII Dicembre

Nous remontons en surface.

Surprise :  
un Van Hool, de conception Belge... !



Le tram 13

La motrice 2872  
d'aspect moderne,  
mais on sent vivre une mécanique  
des années '30...

Notre motrice trouve ses origines  
dans deux « Peter Witt » de 1933,  
astucieusement articulées en 1958  
et élégamment modernisée en 1978.



Le controller est en position « zéro »  
manivelle à 7 heures  
et il faut pousser dans le sens antihorlogique  
pour prendre du courant...  
J'étudie la manœuvre déroutante pour moi,  
qui ai toujours été habitué  
à tirer dans le sens des aiguilles d'une montre  
pour prendre du courant !

A la réflexion, pousser pour accélérer  
me semble plus logique...



Une contrôleuse m'extrait de l'observation. Tout sourire, je lui présente mes billets : elle désapprouve ! On s'explique ¼ Italien, ¼ Français, ¼ Anglais, ¼ Allemand... 4 quarts dans un tram... Très embarrassés, nous descendons avec elle au prochain arrêt : nulle part... A la gare de Sassi, j'avais demandé 2 billets pour la journée et j'ai reçu 2 billets à l'unité... Devant notre bonne foi, la contrôleuse ne nous verbalisera pas et elle nous vendra 2 billets afin de poursuivre notre voyage.



Le tram 13 suivant,  
jusqu'à Via Po – Rossini.



### L'autobus 68

Un IVECO Viberti classique  
au standard Italien,  
moins confortable et plus bruyant que le tram.

Le flux des voyageurs monte  
par l'avant et par l'arrière,  
descend par la quadruple porte centrale.

Le 68 nous ramène à Sassi.



### **Au restaurant de la Gare de Sassi**

Ouf ! Nous sommes à temps pour notre rendez-vous de 20 heures.

Pendant ce temps-là, les TCA reviennent de leur hôtel avec un tram 15 « Corsa limitato » qui les dépose près d'un dépôt. Les téléphones portables éteindront nos inquiétudes sur leur retard...

A table : Monsieur Cambursano,  
Monsieur et Madame Bordone,  
les 4 TCA et les 2 TCA+ARTM.  
Sous la table : Réglisse, le caniche noir.

Monsieur Cambursano  
nous conseille des spécialités piémontaises,  
arrosées à l'unanimité par un vin rouge local,  
frais et pétillant  
qui nous désaltère bien  
et qui délie les langues...



### Paroles

- sur la beauté de la Ville et de la Région...
- sur l'ATTS, les difficultés, les efforts, les succès...
- sur les motrices qu'il faut remettre à niveau technique...
- sur les appels d'offre auprès des organismes agréés et des transporteurs...
- sur GTT et l'avenir des tramways à Turin, une écurie de 240 motrices
- sur les appels d'offre pour 16 nouvelles motrices articulées compatibles au réseau.

Toutes les 30 minutes, coup de sifflet renforcé par les aboiements de Réglisse au départ du « Tranvia a dentiera » vers la Basilique de Superga.

Minuit approche...

Départ du dernier « Tranvia a dentiera » pour aller observer le panorama idyllique de Turin. Mais les 4 TCA préfèrent le dernier tram 15 pour regagner leur hôtel...

Nous flânonnons encore dans le Musée de Sassi.

Le tramway hippomobile  
aux chevaux pensifs,  
« fabriqués » en Angleterre  
et plus coûteux que des vrais !



Des images du « Bon Vieux Temps »

Le chemin de fer régional GTT  
à l'échelle HO.



Nous regagnons notre hôtel par une nuit étoilée... Rêves de trams...

## **Histoire des tramways de Turin**

(d'après documentation ATTS)

### L'omnibus

Le transport urbain démarre à Turin en 1845 avec 2 lignes d'omnibus hippomobiles (1 et 2). Les « courses » se suivent toutes les 20 minutes, traversent la ville de part en part et se croisent Piazza Castello. Le prix du trajet est de 20 centimes (2 heures de travail pour un ouvrier).

### Le tramway hippomobile

Avec l'extension de la cité, les premiers rails sont posés en 1871 pour un tramway hippomobile entre la Piazza Castello et la Barriera de Nizza : c'est la ligne 4.

### Societa Anonima dei Tramways di Torino

Cette Société est fondée à Bruxelles en 1874 et dénommé « la Belge » par les Turinois. Elle exploite la ligne 4 et obtient la concession des lignes 5 et 6.

### Societa Torinese di Tramways e Ferrovie Economiche

Cette Société, « la Turinoise », absorbe les deux lignes originelles 1 et 2 avant d'obtenir également la concession de la ligne 3.

### Le Chemin de Fer Funiculaire Sassi – Superga

Inauguré en 1883 sur une dénivellation de 400 mètres avec le système « téléodynamique ». La force de traction était délivrée par un câble en forme de boucle (comme pour les télésièges) qui, commandé par un moteur à vapeur situé à l'extrémité inférieure, coulissait autour de deux grandes roues fixées sur les côtés du « locomoteur » et relié à des engrenages tronconiques crantés : ceux-ci s'engageaient sur la crémaillère horizontalement et non verticalement comme dans les autres systèmes similaires.

### L'Exposition Générale Italienne de 1884 à Turin

Un événement d'importance capitale pour reconnaître la suprématie technologique de Turin à l'échelon national et européen, où le Chemin de Fer Funiculaire Sassi – Superga se distingue comme attraction innovante.

Pour la première fois en Italie, une motrice électrique à batterie d'accumulateurs circulera sur les lignes 1, 2 et 3.

### Societa Anonima Elettricità Alta Italia

Constituée en 1897 pour l'électrification du réseau des tramways.

Presque toutes les rues du centre ville sont sillonnées par des tramways et les deux sociétés, « la Belge » et « la Turinoise », se développent sans cesse, tant pour répondre aux exigences de plus en plus importantes de la ville que pour des raisons de concurrence.

En 1899, l'exploitation du funiculaire Sassi – Superga est confiée à « la Belge »

### ATM

En 1907, l'Administration Municipale achète le réseau de la Societa Anonima Elettricità pour en assurer directement l'exploitation sous le nom « Azienda Tramvie Municipali ».

Entre 1911 et 1915, elle développe son propre réseau.

### La Grande Guerre

Le combustible manque pour les machines à vapeur.

Un service d'autobus sera provisoirement mis en exploitation sur Sassi – Superga.

En ville, les deux Sociétés sont nettement différenciées :

- les motrices vertes de « la Belge » sont alimentées par perche de trolley et les lignes désignées par des lettres.
- Les motrices rouges de « la Turinoise » sont alimentées par un archet et les lignes désignées par des chiffres.

Le recoupement compliqué de ces lignes, dont chacune a ses propres voies, arrêts et terminus, crée des difficultés inacceptables.

### Exploitation unique de l'ATM

En 1922, l'Administration Municipale rachète « la Belge » et met en œuvre un plan de rationalisation du réseau.

### L'autobus

En 1926, les premières lignes d'autobus, 51,52 et 53 desservent la banlieue.

### Tranvia a dentiera

En 1932, l'ATM prend en charge le funiculaire Sassi – Superga et procède à d'importants travaux de transformation : le tramway à crémaillère, propulsé par des roues crantées verticales, sera alimenté par un rail latéral de courant.

### L'après-guerre

Les années qui suivent la guerre exigent de l'ATM le déploiement de grands efforts destinés à rénover son parc roulant et ses réseaux endommagés par les conflits. La reconstruction de la ville, l'énorme développement dans les années '50 et la poussée démographique nécessitent des travaux considérables d'adaptation technologique et le renforcement des lignes.

### Suppression du receveur

Marquée en 1970 par l'introduction du paiement automatique.

### Réseau 82

Fondé sur un aménagement général des lignes qui abandonnent leur structure radiocentrique pour se transformer en maillage.

### Les années '90

Le pantographe remplace la perche de trolley.

Un grand nombre d'autres nouveautés technologiques et organisationnelles apparaissent.

L'ATM entre au sein du Consortium 5T : Technologies Télématiques pour les Transports et le Trafic de Turin, financé par la Communauté Européenne.

### Le XXI<sup>ème</sup> siècle

Depuis 2000, le tramway à crémaillère Sassi – Superga est un point fort des itinéraires touristiques à Turin.

### VAL Turinois

En 2006, Capitale des Jeux Olympiques d'Hiver, Turin s'équipe d'un métro système VAL.

### Aujourd'hui

GTT, Gruppo Torinese Trasporti, gère :

- 2 lignes de chemin de fer régional
- 1 ligne de métro système VAL
- 8 lignes de tramways
- 1 ligne de tramway à crémaillère
- un réseau maillé à forte densité d'autobus urbains et suburbains
- une ligne de navigation sur le fleuve Po

### **Au bord du Po**



Dimanche matin, flânerie sur le rivage verdoyant derrière l'hôtel.  
Le tram 3 enjambe le fleuve.

### **ATTS Show – dimanche, 14 juin 2009**

- Visites guidées du Musée
- Exposition de modèles réduits
- Navettes Piazza Castello – Sassi



5 motrices historiques circulent de 10h à 18h30 à la fréquence de 15 min. sur la ligne 7 (un numéro spécial pour l'itinéraire historique !)

Elles crient doucement leur joie dans la boucle terminale de Coriolano, partagée avec le terminus de la ligne 15 régulière, et après quelques soupirs, elles marquent une pause.

Les compresseurs, qui fabriquent l'air comprimé pour les freins et pour les portes, martèlent chacun à leur manière leur impatience de repartir :

- *Woula – Woula – Woula – Woula – Woula ...*
- *Doug – Doug – Doug – Doug – Doug ...*
- *Badabadabadabadabada ...*

« *Ding – Ding !* » deux sons cristallins plus tard, ces bons vieux tramways s'intercalent dans la circulation contemporaine.

Ceux qui les ont connus, revivent...

Les jeunes découvrent l'Histoire...

### La 2592



Fiat Materfer 1932.

Une « Peter Witt », du nom de son concepteur américain, une motrice construite en grande série, compatible à la plupart des réseaux.

D'une technologie simple, éprouvée, d'une grande robustesse et d'un entretien facile, elles se sont répandues dans le monde et connurent leur gloire de 1925 jusqu'à la fin des années '30 à l'avènement des PCC.

### La 2595



Fiat Materfer 1932.

Une autre « Peter Witt ».

La 3279



Fiat Materfer 1959.

Conçue chez FIAT  
par les spécialistes ferroviaires  
en étroite collaboration  
avec les ingénieurs  
des réseaux de tramways italiens.

La 3501



Construite en 1948  
dans les Ateliers de l'ATM.

La 116

Monsieur Cambursano nous a réservé une surprise : sortir la 116 spécialement pour nous !  
Nous attendons des personnalités venues de Strasbourg (du Conseil de l'Europe).  
En attendant, nous prenons le temps de regarder passer les trams...

Et nous aurons l'occasion inattendue  
de voir défiler par hasard le Vespa-Club  
qui traîne l'odeur des moteurs 2-temps  
derrière des centaines de motos...

Nos tramways sont écologiques, eux !



Enfin ! vers 13h, elle sort de Sassi :

### La 116



Construite en 1911, une caisse en bois posée sur un truck à deux essieux, des portillons grillagés sécurisant les plates-formes à mi hauteur, le compartiment intérieur, fermé par des portes à glissière, présente deux bancs longitudinaux en bois vernis...

Aux commandes : le Chef des Moniteurs Tram !

Il nous insère dans la circulation avec une admirable dextérité.

Nous suivons la ligne 15, comme hier, mais cette fois au rythme de l'Histoire.

Notre tramway ne passe pas inaperçu !

La rue devient étroite, le wattman anticipe à chaque croisement.

Juste après l'Arcade, arrêt photo  
au bord de la Piazza Vittorio Veneto.

La 116 pose, intemporelle  
avec son pantographe anachronique,  
grâce auquel la circulation lui est permise  
sur le réseau contemporain.



Comme nous avons droit à un parcours spécial, nous prenons l'aiguille pour sauter sur le raccordement de la ligne 15 à la ligne 13, en médiane tracée vers les rives du Po. La lente traversée sur le pont fleuri qui enjambe le fleuve ajoute une pincée de romantisme au voyage.



Gran Madre,

nous bouclons autour de l'Eglise :  
arrêt au terminus du 13 tant qu'il n'est pas là,  
le temps de prendre quelques clichés...



Nous repartons lentement sur le pont fleuri, nous traversons la place suivant sa grande médiane, direction Centre Ville par la Via Po, lignes 13 et 15.

Les badauds sortent des arcades, n'en croyant pas leurs yeux à nous voir passer hors du temps. Aux sourires attendris, c'est tout le bonheur que notre petit tram de rêve apporte sur son passage.

Piazza Castello, ovations d'un groupe de jeunes et de moins jeunes, de ceux qui imaginent ou de ceux qui revivent...

Le hasard des aiguillages dans les rues du centre boucle notre trajet.

Au détour d'une rue, freinage maximum pour un cabriolet de sport rouge, rouge comme notre tram, une jolie jeune femme au volant. Un siècle d'Histoire sépare les deux engins ! la fille interloquée reprend ses esprits, une petite marche arrière nous laisse le passage. D'émotion, la 116 tremblote de ses deux essieux dans la courbe serrée...

Une rue plus loin, nous n'arrivons pas à rattraper un 4 Alstom dernier modèle qui nous précède dans la course au fil du temps...

Nous virons sur un large boulevard :  
le parcours de la ligne 3.



Ramenés sur la ligne 7 historique,  
nous croisons  
une « Peter Witt » de l'ATTS Show.



Notre wattman est infatigable :  
il conduit debout,  
comme dans l'ancien temps,  
où cette position était jugée meilleure  
pour la réactivité du conducteur.

### Conduire la 116

Départ arrêté, contrôler en position « zéro »,  
la manivelle à « 7 heures ».

« Ding – Ding ! »

Un tram sonne toujours 2 fois  
pour annoncer son départ  
(du pied droit, 2 petits coups de semelle sur la  
pédale au plancher).

Je tourne le robinet d'air pour vider la  
conduite des freins et simultanément, je passe  
le premier cran du contrôleur dans le sens anti-  
horlogique : le tram démarre...

je passe progressivement les crans 2 – 3 – 4...



Toutes les résistances sont supprimées, les moteurs tournent en série sous 300 V à demi puissance, à demi vitesse... ils atteignent leur demi régime.

Sans désespérer, je passe directement 5 – 6 !

Le 5<sup>ème</sup> cran couple les moteurs en parallèle et le 6<sup>ème</sup> cran ajoute toutes les résistances en série. Je passe progressivement 7 – 8 – 9 : maintenant, il n'y a plus de résistance dans le circuit, les moteurs sont alimentés chacun en 600 V. Quand ils ronronnent, ils tournent à plein régime et notre petit tram atteint près de 40 km/h.

Comme la voiture est dépourvue de « line-breaker », pour couper le courant moteur, il faut ramener directement le contrôleur à « zéro », la manivelle d'un coup sec dans le sens horlogique à « 7 heures ».

Nous roulons « en dérive libre » ou « sur l'aire ».

Je peux à tout moment, soit reprendre du courant, soit amorcer le freinage en prenant dans le sens horlogique le premier cran de frein rhéostatique. Cran par cran, les moteurs se mettent à chanter, l'énergie cinétique est détruite progressivement dans les résistances ajoutées dans le circuit. Je réalise ainsi le meilleur freinage jusqu'à environ 5 km/h (au pas d'homme). Le frein à air entre en action pour terminer l'arrêt complet.

Encore quelques accessoires de voie pour passer de la ligne 3 à la ligne 15...



Corso Belgio, un obstacle sur la voie ! Un automobiliste dételle sa caravane. Sourires échangés... mais que c'est sympathique un petit tram sorti du Bon Vieux Temps ! C'est tout ce que l'ATTS tire dans son sillage.

### Sassi... Terminus !

Tout le monde descend !  
La 116 est aiguillée  
pour sa rentrée protégée au Musée de Sassi.

Et nous,  
au petit local où une collation nous est réservée.



## Autres motrices historiques roulant

### La 3203



Motrice à bogies construite en 1958, elle ne participait pas à l'ATTS Show 2009, elle figure à la dernière page du calendrier ATTS de 2009.

### La 2847

Une « Peter Witt » articulée construite en 1959, de la même famille que celles dans lesquelles nous avons roulé sur la ligne 13, sauvegardée par l'ATTS.

Un 7<sup>ème</sup> tram qui s'ajoute à la collection en septembre 2009.

### La 502

Une motrice rouge de 1925 à deux essieux en cours de restauration.

Un 8<sup>ème</sup> tram prévu pour le « Trolley Festival 2009 » !

## Moralité

De notre petit séjour à Turin, nous gardons dans les cœurs le souvenir des tramways historiques revitalisés par l'ATTS et la symphonie des tramways contemporains animés par GTT, qui font partie intégrante de cette belle Capitale du Piémont.

Partout où ils circulent, les vieux tramways sauvegardent l'image des tramways contemporains que les populations découvrent d'un regard nouveau, comme un moyen de transport écologique, moderne et... éternel !

