PHILIPPE RUCHET

# UN MEC GENEVOIS (OPTION MÉTRO) OU LA DOXA DU TRAM ?

## 3ÈME PUBLICATION (INTÉRIM CFGE.CH)

## CARREFOUR 2FER' GENEVOIS

EXTRAIT DOXA

internet : métrage.ch

## ENTÊTE tM/4 : 1 SOLUTION DE MÉTRO AUTOMATIQUE GENEVOIS

**SOURCES THÉMATIQUES**

- **OPPORTUNITÉ/FAISABILITÉ MÉTRO AUTOMATIQUE (ÉTUDE) : tM/43.3**
- **ABANDON DU MÉTRO AUTOMATIQUE (1998:GC/GE-PL7807) : tM/44.1**
- **DRÔLE DE TRAM (PLUTÔT DRÔLE DE TRAME) (VIDÉO RTS) : tM/47.4**

**tM/41_ LE BLOCAGE DE COORDINATION TRAM/MÉTRO à GENÈVE.**
- **tM/41.1**_ Résumé initial : la doxa du tram et l'absurde élimination du métro.
- **tM/41.2**_ Focus : la doxa de sacrifice du tram, les circonstances d'alors.

**tM/42_ LE MÉTRO, UNE IDÉE ANCIENNE ET CONFIRMÉE AINSI.**
(Préface des 100 ans du tram à Genève ; Pierre Tappy ; Christophe Stucki.)

**tM/43_ LE 1ER MÉTRO LÉGER MEYRIN-RIVE ET L'EXPERTISE DE 1987**
- **tM/43.1**_ Le scrutin de 1988 et la validation subséquente du métro VAL.
- **tM/43.2**_ L'expertise de 1987 ; son contenu et sa pertinence actuelle.

**tM/44_ L'ORIGINE DE LA DOXA DE TRAM AU GRAND CONSEIL GENEVOIS**
- **tM/44.1**_ Rétrospective introductive de 1970 à 1998 ; l'équilibre des mobilités.
- **tM/44.2**_ Des débats parlementaires aux interventions parfois étriquées.
- **tM/44.3**_ La doxa du tram dans le marbre d'une recette électorale genevoise.

**tM/45_ CARREFOUR FRANÇOIS FORESTIER, TOTEM DE LA DOXA.**
- **tM/45.1**_ 2003 : le carrefour de François le téméraire à la CGTE.
- **tM/45.2**_ 1900 : la cacade emblématique du tram Forestier de la Cité.
- **tM/45.3**_ 1898 : un étude d'experts puis un rapport de Commission.
- **tM/45.4**_ 1899 : réjouissances pour le bon bord, pain sec autrement.
- **tM/45.5**_ Jusqu'en 1902 : Georges Favon, le commandeur en appui à la CGTE.

**tM/46_ LA 1ÈRE ÈRE BOURSIÈRE : DÉSIRÉS TRAMWAYS SUISSES.**
- **tM/46.1**_ Jusqu'en 1899 : l'âge d'or du tramway, règne sans partage des TS.
- **tM/46.2**_ François Forestier à la manœuvre, quels atouts techniques ?
- **tM/46.3**_ 1900-1903 : le management à l'américaine en échec.

**tM/47_ LA 2ÈME ÈRE BOURSIÈRE CGTE ET LE NAUFRAGE DE 1925.**
- **tM/47.1**_ 1909 : la Société auxiliaire genevoise de Tramways, le montage.
- **tM/47.2**_ 1912 : la vente par souscription publique, l'étape pivot.
- **tM/47.3**_ La carrière boursière des titres CGTE.

**tM/48_ AUX RACINES DE L'AVÈNEMENT DES TPG EN 1977.**
- **tM/47.1**_ 1962 : Éric Choisy visionnaire préfigurant la LMCE-GE de 2016.
- **tM/47.2**_ 1942 : l'arrivée du trolleybus, début de l'impérative modernisation.
- **tM/47.3**_ 1961 : la voiture n'était pas toute puissante ; 1er vote des dames.
- **tM/47.4**_ 1962-1977 : la CGTE roule les mécaniques ; arrivent les TPG.
- **tM/47.5**_ 1985 : Champs magnétiques « Drôle de tram », de trame plutôt.



© Philippe Ruchet à 1207 Genève – Tous droits réservés
Extrait t de tapuscrit 2025 [impr. 31.12.24 00:14:24] du (titre réservé) :
**CARREFOUR FERRÉ (INFRA') & FERROVIAIRE (EXPLOIT') GENEVOIS**
Sauts dans la numérotation des passages ici pour les pages autres que celles de l'extrait.
**CFGE.CH :** le site de référence de la présente publication intérimaire 2024 (3ème de rang).

# tM/4_ CHRONIQUE GENEVOISE D'UNE GUERRE DES TRANSPORTS AVEC SON MORT, LE MÉTRO AUTOMATIQUE

## tM/41_ LE BLOCAGE DE COORDINATION TRAM/MÉTRO À GENÈVE

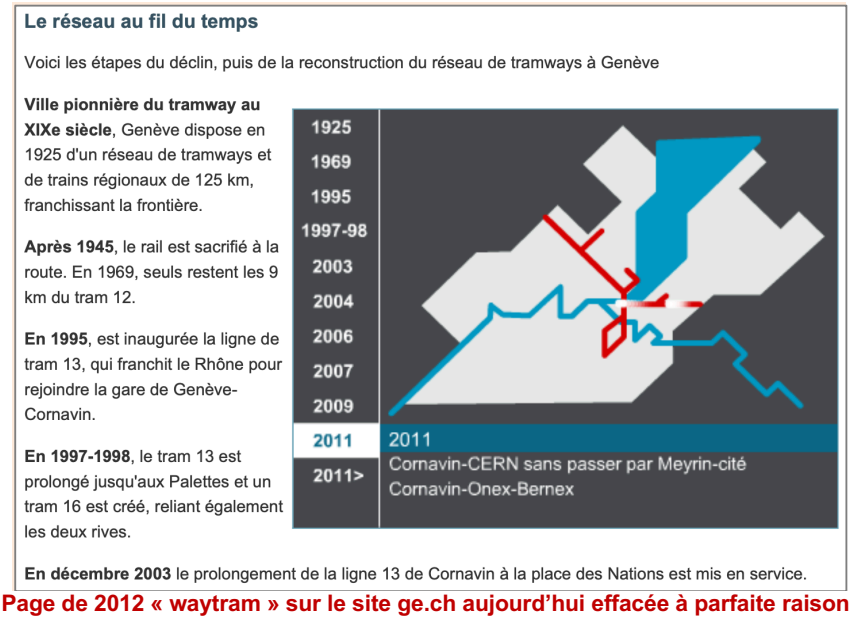
### tM/41.1_ Résumé initial : la doxa du tram, l'absurde élimination du métro.

**L'évolution des transports genevois a examiné le métro léger en 1987 [▶p22]. Clé de notre doxa, cette nouveauté fut préférée par principe au tram dit alors dépassé, lequel allait pourtant le radier par retour de balancier [▶p34]. Ici, les 2 équipements se conçoivent selon leurs atouts respectifs de logique industrielle.**

### tM/41.2_ Focus : la doxa de sacrifice du tram, les circonstances d'alors.

**1945 ci-dessous, le tram aurait-il été sacrifié à la route ? NON ! L'étude du trolleybus pour la ligne 3 (1942) montra plutôt un réseau obsolète et arrivé aux limites de ses capacités [▶p52]. Au retour de la paix, le canton débuta ses investissements conséquents par une priorité au tram 12 qui fut doté de boucles de rebroussement pour exploiter le principal parc commandé alors (30 automotrices rapides 700 de dernière génération avec leurs 15 remorques 300) : LE TRAM 12 A TOUJOURS ÉTÉ PROFITABLE ; Y RENONCER EÛT ÉTÉ FAUTIF.**

Dans le dernier quart du XIX$^{ème}$, le tram à vapeur puis électrique ne souffrait d'aucune concurrence. Puis, les perfectionnements automobiles ont rendu autobus et trolleybus toujours meilleurs dès les années 1900 déjà. Mais, les difficultés économiques genevoises de l'entre-deux guerres ont prolongé au maximum ledit équipement urbain dépassé : faute de financement, les trams ont dès lors circulé plus longuement.




**Page de 2012 « waytram » sur le site ge.ch aujourd'hui effacée à parfaite raison.**



© Philippe Ruchet à 1207 Genève – Tous droits réservés
Extrait t de tapuscrit 2025 [impr. 31.12.24 00:14:24] du (titre réservé) :
CARREFOUR FERRÉ (INFRA') & FERROVIAIRE (EXPLOIT') GENEVOIS
Sauts dans la numérotation des passages ici pour les pages autres que celles de l'extrait.
CFGE.CH : le site de référence de la présente publication intérimaire 2024 (3ème de rang).

## tM/42 – LE MÉTRO, UNE IDÉE ANCIENNE ET CONFIRMÉE AINSI

**§1) Années 1960** ◆ Parallèlement à la commémoration des 100 ans du tram à Genève [▶p55], se trouvait renouvelée la concession de la CGTE dans le contexte d'importants investissements cantonaux en matière de transports publics propres à doter l'agglomération sud lémanique d'une infrastructure concurrentielle quant aux standards suisses, tant en termes de performances que de rationalité économique.

En page 138 du livre-souvenir de ce centenaire du tram à Genève (CGTE éditeur 1962), M. Émile Dupont (alors Président du Conseil d'État du canton de Genève) a tenu un discours avec cette **explication exemplaire** : « *Au moment de l'apparition du rail* [urbain dans le dernier quart du XIX$^{ème}$], *on a cru que la route était condamnée et puis, lorsque est arrivée l'automobile* [au début du XX$^{ème}$], *on a pensé que ce serait le rail qui le serait. On constate maintenant que nous vivons dans une civilisation qui a besoin de ces* ***deux modes de transport, qui sont tous les deux indispensables****. Je pense que même le rail n'a pas dit son dernier mot. Dans ce domaine-là, nous aurons peut-être un jour à Genève – et je le souhaite même –* ***un métro****, et cela dans un avenir qui n'est peut-être pas si éloigné qu'on pourrait le croire.* »

**§2) Années 1970** ◆ **M. Pierre Tappy** a été le dernier directeur de la CGTE (alors société anonyme de droit privé) avant sa transformation le 1$^{er}$ janvier 1977 en entreprise de droit public « Transports publics genevois TPG », puis le premier dirigeant de cette entreprise actuelle jusqu'à sa retraite 10 ans et 6 mois plus tard.

Le Journal de Genève du 16 janvier 1987 relaie un communiqué du Conseil d'État rappelant ce que la régie devait à ce collaborateur pendant 31 ans, dont un nouveau parc de tramways (N° 801 à 852 actuels). Le collège gouvernemental ajouta encore que, sous cette direction, l'augmentation de la clientèle a été régulière et sensible.

Référons-nous en page 288 de l'ouvrage « *Le Tram à Genève, Histoire imagée de la* [CGTE] *et de ses précurseurs 1862-1976* », collectif d'auteurs, Éditions du Tricorne, Genève 1976. On y apprend que l'opérateur cantonal envisageait à cette époque un métro dans un avenir encore lointain. On se situait alors au stade de l'étude de mesures conservatoires relatives au sous-sol sur une croix ferroviaire suivant la ligne 12 existante (à l'époque : Carouge-Cité-Moillesulaz) pour couper un axe de développement ouest-sud (soit : Meyrin-Aéroport-Cornavin-Cité-Jonction-Lancy).

**§3) Années 1980** ◆ Le nouveau directeur **(M. Ch. Stucki)** entra en fonction ce 1$^{er}$ juillet 1987 (JdG 8.4.1987). Le 1$^{er}$ septembre 1988, le Journal de Genève consacra une page aux 4 stratégies qu'il envisageait pour le développement de la mobilité collective genevoise (**[i]** développement inchangé soit poursuite sur la lancée, **[ii]** renforcement des trams, **[iii]** métro et **[iv]** grand RER) (pour des parts prévisibles de resp. 30, 33, 36 et 31%). Si la combinaison des trams et du RER [ii&iv] obtient le même effet en volume, les coûts de fonctionnement sont plus avantageux pour le seul métro [iii] (objet d'une étude de référence en 1987, d'où l'absurdité de sa radiation [▶p34]).

Au rayon des tracés envisageables, nous reviendrons sur le projet de desserte étudié par ailleurs en 1985 sur le tracé du tram de ceinture abandonné en 1969 [▶p65].



© Philippe Ruchet à 1207 Genève – Tous droits réservés
Extrait t de tapuscrit 2025 [impr. 31.12.24 00:14:24] du (titre réservé) :
**CARREFOUR FERRÉ (INFRA') & FERROVIAIRE (EXPLOIT') GENEVOIS**
Sauts dans la numérotation des passages ici pour les pages autres que celles de l'extrait.
**CFGE.CH :** le site de référence de la présente publication intérimaire 2024 (3$^{ème}$ de rang).

## tM/43_ LE 1ER MÉTRO MEYRIN-RIVE ET L'EXPERTISE DE 1987

### tM/43.1_ La scrutin de 1988 et la validation subséquente du métro VAL

**La toujours pertinente vision stratégique de 1988**

L'entrée en vigueur de la nouvelle Loi sur le réseau des transports publics LRTP [RS-GE : H 1- 50] fut approuvée en votation du 12 juin 1988 à environ 80 % des votants.

Le soir de cette votation, « ***le Conseil d'État de l'époque annonça qu'il recommandait, sur la base des études qui avaient été conduites jusqu'alors, un réseau de transports publics comportant un RER pour les transports régionaux et un métro pour le trafic urbain*** [motion VAL 328 de Toledo en 1985]***, complété de lignes de rabattement dont une partie seraient réalisées sous forme d'une extension des trams*** ».

*Source de l'extrait ci-dessus : pv de la séance du Grand Conseil citée ci-dessous du 12 juin 1998. Hors ce texte, jamais encore une stratégie d'une telle pertinence en matière de politique des transports collectifs n'avait été encore décidée ; elle a hélas été abrogée.*

**Un métro automatique, une mobilité performante**

La conception du Conseil d'État de 1988 avec métro conserve toute sa pertinence vu la prochaine saturation du réseau actuel (2024) ; le postulat simpliste du tout tram ne fonctionne plus pour cause de saturation [▶p36]. Comme mentionné par ailleurs, le RER (avec sa rigidité intrinsèque) ne saurait constituer la meilleure réponse à une problématique de pure mobilité urbaine dès lors qu'il faudrait installer un équipement plus performant que le tram pour des raisons de capacité et de vitesse de circulation ; bref, le métro automatique s'inscrit comme la meilleure option [▶p76].

A titre d'illustration, nous présentons dans les chapitres évoqués ci-dessus un possible métro automatique sur un parcours proche du scénario de ce 1er équipement présenté ici. À cette époque déjà, on visait à relier le rectangle d'or (Grand-Saconnex – Meyrin – Vernier) et l'hypercentre.

**VAL** (véhicule automatique léger). Ce type de métro (parmi les premiers) a été développé par Matra (France) dès 1968. Son introduction initiale intervint à Lille en 1983. Cet équipement est désormais industrialisé par Siemens. Complément, voir sur wikipedia.org : « *véhicule automatique léger* ».

**Mais, en séance du 12 juin 1998 (PL 7807), le Grand Conseil du Canton de Genève a exclu définitivement le métro automatique TOUT EN SOUTERRAIN** [▶p34].

En profita alors le concurrent **TCSP** (Transport en commun en site propre **DE SURFACE**) dans l'étude « ***TC 2005****, choix d'un système de transport* » de décembre 1994 sous l'étiquette du CRFG (Comité régional franco-genevois) en conférence de presse du 24 mars 1995, **préfigurant le TCMC** (Tram Cornavin Meyrin CERN) pour les **lignes 14 puis 18 dès 2009**. Particularité du TCSP, il devait arriver à Annemasse via la Gare des Eaux-Vives, ce qui n'advint pas vu la belle réalisation du **Léman Express en 2019**.



© Philippe Ruchet à 1207 Genève – Tous droits réservés
Extrait t de tapuscrit 2025 [impr. 31.12.24 00:14:24] du (titre réservé) :
**CARREFOUR FERRÉ (INFRA') & FERROVIAIRE (EXPLOIT') GENEVOIS**
Sauts dans la numérotation des passages ici pour les pages autres que celles de l'extrait.
**CFGE.CH :** le site de référence de la présente publication intérimaire 2024 (3ème de rang).

## tM/43.2_ L'expertise de 1987 ; son contenu et sa pertinence actuelle.

**Index**
**§1) Ladite source : sa couverture et son contenu résumé (ci-dessous)**
**§2)** Bref résumé de ladite étude (le tracé et ses contraintes de réalisation)
**§3)** Cadre d'insertion d'un métro genevois en prolongement de la stratégie LEX 2019
**§4)** La préconisation de l'étude de 1987 quant au métro automatique léger
**§5)** Intégrer l'incertitude du futur dans un processus de planification : les étapes

Pour l'essentiel, le document en question s'articule autour de 3 parties.

En premier lieu, les experts abordèrent la question de ***l'opportunité de réaliser un métro automatique léger à Genève***. S'entourant des précautions d'usage, ce 1er point amena une constatation positive quant à réaliser un métro léger se substituant au tram.

Ensuite, intervint l'examen des ***facteurs influençant la conception d'un réseau de métro automatique léger à Genève***. En introduction, il fut indiqué les systèmes pris en compte ; ce point appelle une actualisation, aussi vu d'autres expériences ailleurs.

Finalement, pour plus de la moitié de la pagination (46 sur 80 unités), se logea la ***comparaison entre la croix ferroviaire du tramway et le métro automatique léger***.

**§2) BREF APERÇU DE L'ÉTUDE.** Le projet en 1985 de réalisation de croix ferroviaire (aujourd'hui formée des lignes 12 & 17 et 14 & 18 pour l'essentiel) a amené le Grand Conseil genevois de l'époque a souhaité l'analyse comparative susmentionnée avec l'installation d'un métro automatique en lieu et place s'agissant de l'anse Meyrin-Onex/Bernex étant à construire à l'époque. C'est dans ce contexte qu'il faut situer les débats de 1998 de radiation dudit métro [▶p34].

Pour ce qui la concerne, l'étude de 1987 a analysé 3 variantes [▶p24], à savoir :

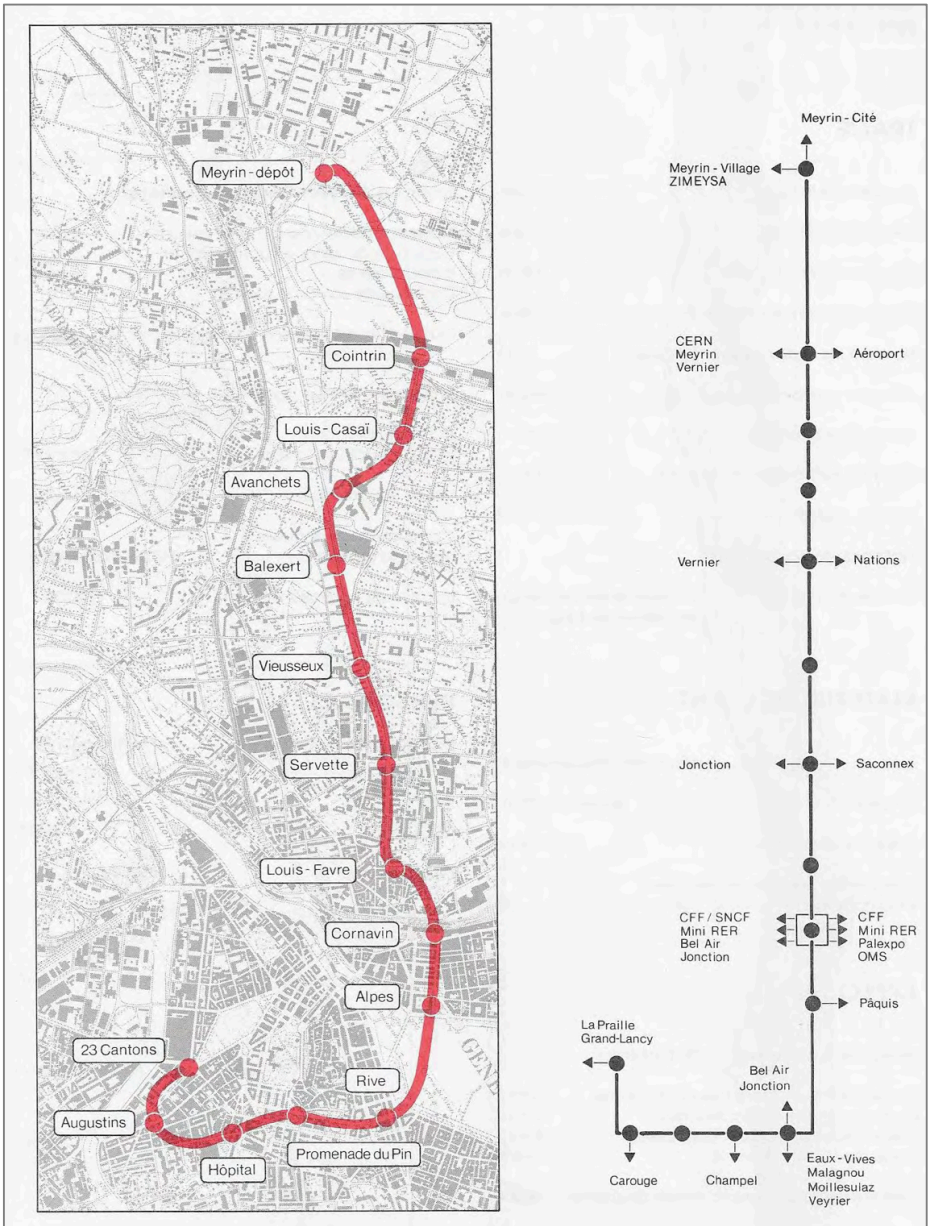
**I :** de Meyrin-Cornavin à Rive via Pt Mt-Blanc (9 km, se compare avec [▶MEC L'Amont p60])

**J :** la même prolongée vers Hôpital et XXIII-Cantons ;

**R :** une dernière formant un réseau (en rouge [▶p24]). **Un 1er itinéraire** de Meyrin Fréchets à Cornavin puis Rive et XXXIII-Cantons **(comme variante J)** avant de terminer à Onex et **un second** de Palexpo à Balexert puis Saint-Jean, Plainpalais **(1er croisement)**, Jonction et Rive **(2ème croisement)** et arriver à la Gare des Eaux-Vives. Le schéma ci-après [▶p25] éclaire la logique d'exploitation de la variante [**J** /XIII-Cantons] indiquant le potentiel de correspondances avec les lignes de surface.



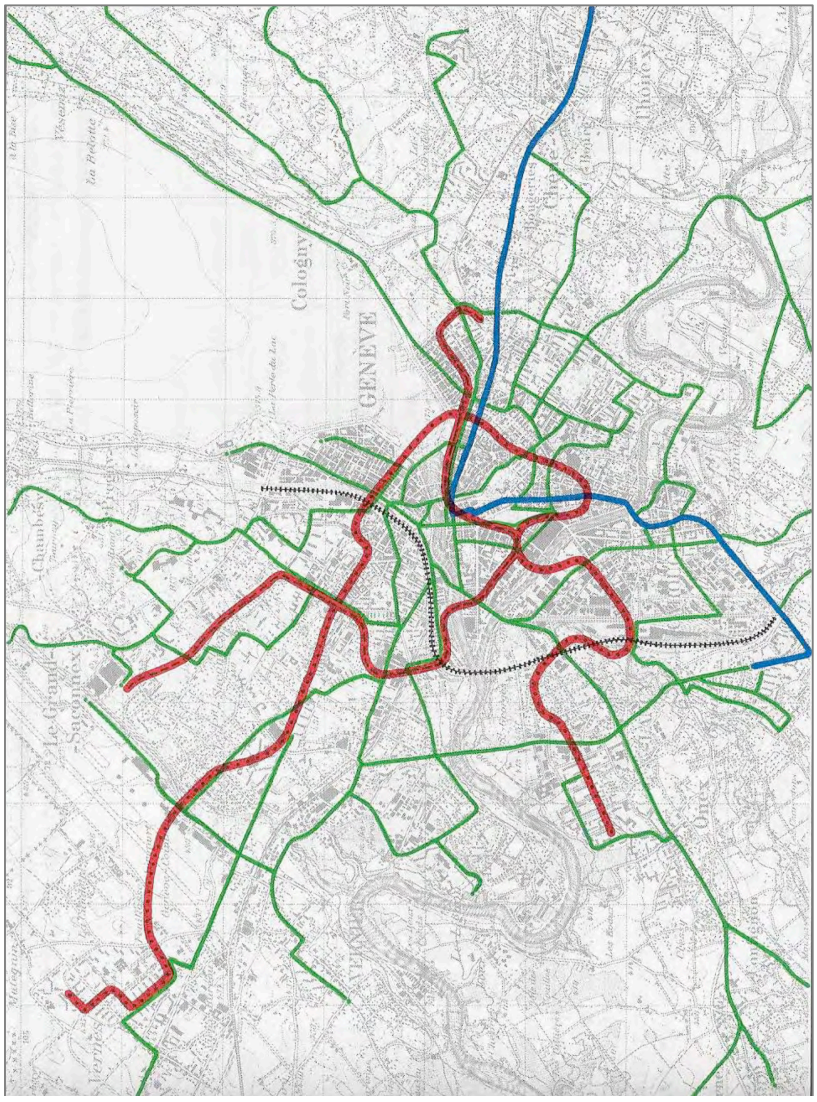
© Philippe Ruchet à 1207 Genève – Tous droits réservés
Extrait t de tapuscrit 2025 [impr. 31.12.24 00:14:24] du (titre réservé) :
**CARREFOUR FERRÉ (INFRA') & FERROVIAIRE (EXPLOIT') GENEVOIS**
Sauts dans la numérotation des passages ici pour les pages autres que celles de l'extrait.
**CFGE.CH :** le site de référence de la présente publication intérimaire 2024 (3ème de rang).




Ci-dessus : scan partiel page 75 de l'étude op. cit.



© Philippe Ruchet à 1207 Genève – Tous droits réservés
Extrait de tapuscrit 2025 [impr. 31.12.24 00:14:24] du (titre réservé) :
**CARREFOUR FERRÉ (INFRA') & FERROVIAIRE (EXPLOIT') GENEVOIS**
Sauts dans la numérotation des passages ici pour les pages autres que celles de l'extrait.
**CFGE.CH :** le site de référence de la présente publication intérimaire 2024 (3ème de rang).



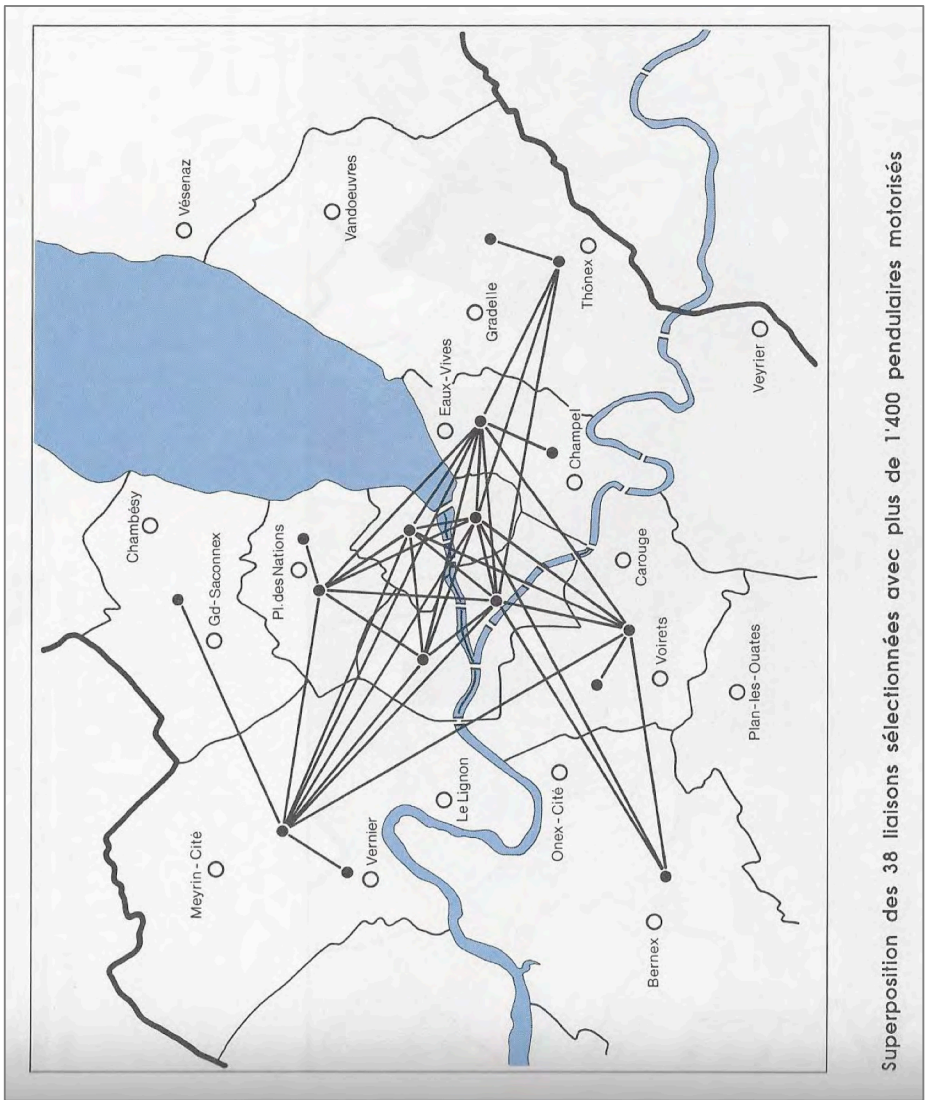

Ci-dessus : scan p. 45 **(variante R métro automatique)** de l'étude 1987 op. cit.

**R/Réseau :** outre les têtes de lignes à Meyrin, Palexpo, Gare des Eaux-Vives et Onex, on voit ci-dessus une double ceinture dont celle de l'hypercentre entourant grosso modo la Colline de Saint-Pierre en coordination avec le tram 12 (en bleu ; le vert représentant les autres lignes TPG à l'époque).



© Philippe Ruchet à 1207 Genève – Tous droits réservés
Extrait t de tapuscrit 2025 [impr. 31.12.24 00:14:24] du (titre réservé) :
**CARREFOUR FERRÉ (INFRA') & FERROVIAIRE (EXPLOIT') GENEVOIS**
Sauts dans la numérotation des passages ici pour les pages autres que celles de l'extrait.
**CFGE.CH :** le site de référence de la présente publication intérimaire 2024 (3ème de rang).

Pour la cohérence du réseau ci-contre, l'étude a aussi établi les principaux flux ci-dessous du trafic motorisé individuel des pendulaires (ici dans les années 1980). Le renforcement envisagé alors de l'axe de Meyrin répondait donc bien au marché.




Ci-dessus : scan partiel page 21 de l'étude op. cit.



© Philippe Ruchet à 1207 Genève – Tous droits réservés
Extrait t de tapuscrit 2025 [impr. 31.12.24 00:14:24] du (titre réservé) :
**CARREFOUR FERRÉ (INFRA') & FERROVIAIRE (EXPLOIT') GENEVOIS**
Sauts dans la numérotation des passages ici pour les pages autres que celles de l'extrait.
**CFGE.CH :** le site de référence de la présente publication intérimaire 2024 (3ème de rang).

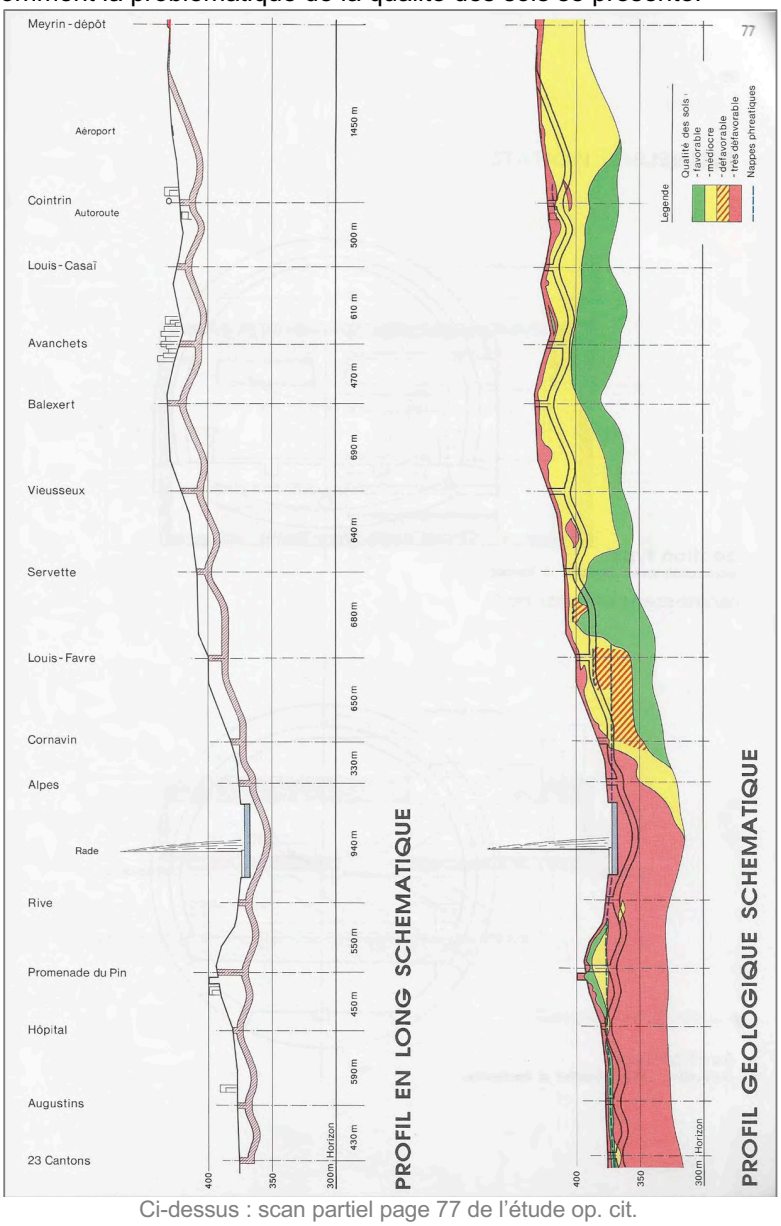
Ledit document a mis aussi en évidence les difficultés de réalisation dans l'axe du Lac du fait d'une zone critique des sols (en rouge sur le cliché ci-dessous) impactant les contingences de construction. Voici les points relevés :
**Page 28 (thème des limons)** : « *Le sous-sol de la Ville de Genève présente dans toute la zone qui fait suite au lac, en direction de La Praille, des conditions géologiques rendant très difficile l'exécution de travaux souterrains.* » Suit (p. 29) la précision du recours à la congélation du terrain dans le chantier sous le Rhône à St-Jean.
**Page 30 (bouclier à bétonite).** Les experts ont évoqué cette technique employée pour le métro d'Anvers dans un sous-sol à fortes similitudes avec celui de Genève.

Ci-dessus : scan partiel page 29 de l'étude op. cit



© Philippe Ruchet à 1207 Genève – Tous droits réservés
Extrait t de tapuscrit 2025 [impr. 31.12.24 00:14:24] du (titre réservé) :
**CARREFOUR FERRÉ (INFRA') & FERROVIAIRE (EXPLOIT') GENEVOIS**
Sauts dans la numérotation des passages ici pour les pages autres que celles de l'extrait.
**CFGE.CH :** le site de référence de la présente publication intérimaire 2024 (3ème de rang).

Rapporté au profil de la ligne de métro de Meyrin à XXIII-Cantons (variante [J]), voici comment la problématique de la qualité des sols se présente.



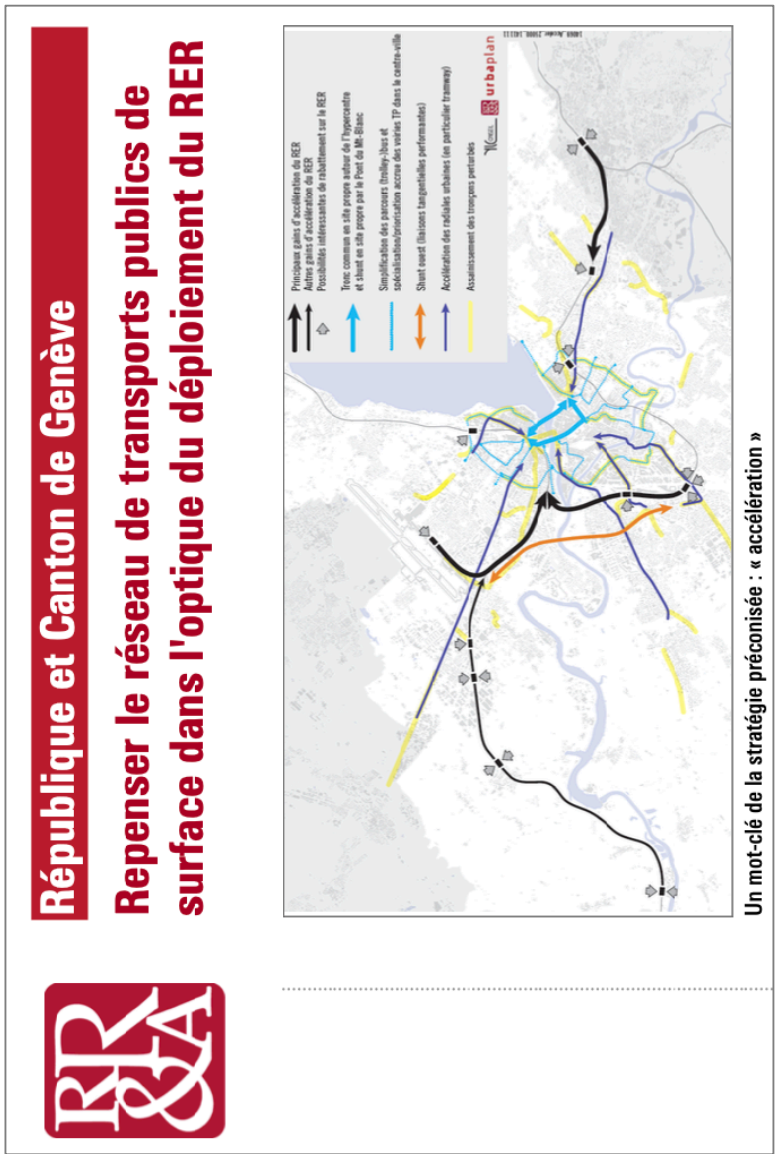

Ci-dessus : scan partiel page 77 de l'étude op. cit.

Le profil de ligne présenté ci-dessus montre un logement à faible profondeur minimisant les pentes comme on le conçoit pour des RER à réalisation ferroviaire lourde classique comme le CEVA. Dès lors d'un recours à du matériel sur pneus comme le M2 à Lausanne, on peut s'affranchir de telles contraintes offrant la posibilité d'alterner sections souterraines et viaducs urbains (à l'exemple du M1 à Lausanne).



© Philippe Ruchet à 1207 Genève – Tous droits réservés
Extrait t de tapuscrit 2025 [impr. 31.12.24 00:14:24] du (titre réservé) :
**CARREFOUR FERRÉ (INFRA') & FERROVIAIRE (EXPLOIT') GENEVOIS**
Sauts dans la numérotation des passages ici pour les pages autres que celles de l'extrait.
**CFGE.CH :** le site de référence de la présente publication intérimaire 2024 (3ème de rang).

**§3) CADRE D'INSERTION D'UN MÉTRO GENEVOIS EN PROLONGEMENT DE LA STRATÉGIE APPLIQUÉE AU LÉMAN EXPRESS EN 2019.** Partager en deux le document ci-après permet de présenter la carte explicative de manière agrandie pour une meilleure commodité de lecture.




Crédit image : site rra.ch de RR&A SUISSE, siège social à 1630 Bulle



© Philippe Ruchet à 1207 Genève – Tous droits réservés
Extrait t de tapuscrit 2025 [impr. 31.12.24 00:14:24] du (titre réservé) :
**CARREFOUR FERRÉ (INFRA') & FERROVIAIRE (EXPLOIT') GENEVOIS**
Sauts dans la numérotation des passages ici pour les pages autres que celles de l'extrait.
**CFGE.CH :** le site de référence de la présente publication intérimaire 2024 (3ème de rang).

Cette page de présentation (partagée en deux) d'un mandat du canton de Genève à un bureau d'ingénieurs-conseils en mobilité (en l'occurrence RR&A, rra.ch) résume la stratégie de mise en exploitation du Léman Express dès son inauguration à fin 2019. Comme précisé sur le document reproduit ici, l'effet recherché tient à l'accélération des transports publics grâce, notamment, au nouvel RER axé sur Annemasse.

**Nous référant à ce cadre avec ses itinéraires**, voici à quoi nous pensons afin de concourir aux améliorations recherchées grâce à un métro circulaire [▶p60] :

- Son itinéraire **bleu azur ci-contre**, améliorations au cœur d'unireso (triangle des pôles de Bel-Air, Cornavin et Rive) : par la section de **Gare des Eaux-Vives** à **Gare Cornavin** via Muséum, **Rive**, Place (de) Neuve et **Bel-Air/Cité**.
- Son itinéraire **orange**, amélioration entre Meyrin/Vernier et Lancy/Onex grâce à notre ligne AVAL.

**Mandat d'études parallèles dans le cadre de l'élaboration du plan directeur cantonal des transports collectifs 2019-2023**

**Maître d'ouvrage**
République et canton de Genève, Direction générale des transports

Le réseau de transports publics genevois a bénéficié d'investissements conséquents ses dernières années, avec un doublement de l'offre entre 2002 et 2014. La fréquentation a suivi, augmentant de 70 % sur la même période.

Or le budget très contraint du canton impose désormais une stabilisation de la charge financière. C'est un défi particulièrement difficile. D'un côté, le système d'exploitation actuel arrive à ses limites : l'extension du réseau urbain vers la périphérie se traduit par un rendement décroissant, l'absence de vraie priorité aux carrefours conduit à une vitesse commerciale faible et coûteuse, la complexité de l'exploitation et l'enchevêtrement des lignes freinent la productivité. De l'autre, les développements ferroviaires en cours et les extensions planifiées du réseau urbain (tramway, trolleybus) augmenteront inévitablement les coûts.

Mais c'est aussi là une occasion à saisir. En effet, le déploiement du RER franco-valdo-genevois et ses 5 nouvelles gares urbaines ouvriront dès 2019 l'ère de « l'agglomération ferroviaire » et offrent l'opportunité de repenser entièrement le réseau de transports publics de surface.

A cette fin, le canton de Genève a lancé un mandat d'études parallèles, auquel RR&A a répondu avec la collaboration de Yves Laurin Conseil et Urbaplan.

Les investigations menées ont mis en évidence l'importance déterminante de la « lutte contre la lenteur » : l'amélioration de la vitesse commerciale est une condition indispensable pour à la fois améliorer la productivité du réseau, réduire les dysfonctionnements, accroître la fréquentation (et donc des recettes), assurer un attrait satisfaisant des extensions planifiées vers la périphérie.

Ceci passe en particulier par une simplification et une meilleure structuration du réseau de lignes, le désenchevêtrement des parcours, une véritable priorité aux transports publics dans les carrefours, la création de shunts et troncs communs améliorant le réseau sur des secteurs clés, des interfaces mieux soignées, une politique d'arrêts optimisée, un rabattement « intelligent » des lignes suburbaines sur le RER, etc.

Les résultats de la modélisation ont confirmé la pertinence de cette approche. Ils ont aussi consolidé l'argumentaire contre quelques idées reçues, concernant p. ex. le potentiel d'économie escompté sur le réseau de surface avec l'arrivée du RER, ou l'importance supposée des choix d'appariement des radiales du réseau de tramway.

Crédit image : site rra.ch de RR&A SUISSE, siège social à 1630 Bulle



© Philippe Ruchet à 1207 Genève – Tous droits réservés
Extrait t de tapuscrit 2025 [impr. 31.12.24 00:14:24] du (titre réservé) :
**CARREFOUR FERRÉ (INFRA') & FERROVIAIRE (EXPLOIT') GENEVOIS**
Sauts dans la numérotation des passages ici pour les pages autres que celles de l'extrait.
**CFGE.CH :** le site de référence de la présente publication intérimaire 2024 (3ème de rang).

**§4) LA PRÉCONISATION DE L'ÉTUDE DE 1987 OP. CIT. QUANT AU MÉTRO AUTOMATIQUE LÉGER.** Le passage ci-après a joué un rôle majeur dans les débats au Grand Conseil de juin 1998 (voir page ci-contre).

J'ai déclaré au début de cette législature qu'elle serait celle des transports publics. La détérioration constante des conditions de la circulation en ville, comme la grave dégradation de l'environnement et de la qualité de vie provoquée par l'envahissement des véhicules automobiles, l'engorgement des voies de circulation et la pollution de l'air imposent de trouver une **alternative** dans notre politique des transports. Les réalisations routières coûteuses ne résolvent pas les problèmes, mais ne font que les déplacer localement en raison d'un réseau routier totalement saturé aux heures de pointe. L'étude de la croix ferroviaire a démontré que l'amélioration des prestations des TPG qui en résulterait ne permettrait pas de présenter une véritable alternative aux transports privés avec une offre de transport suffisante pour les besoins de la population et réellement attractive sur le plan de la rapidité et de la fiabilité des déplacements.

D'où la recherche d'une solution totalement nouvelle, qui peut paraître révolutionnaire, mais qui s'inscrit dans la perspective de l'an 2000 : celle d'un **métro automatique léger**, à l'image de la solution exemplaire mise en place à Lille.

Ci-dessus : scan de l'avant-propos du magistrat de l'époque (Christian Grobet) à l'étude de 1987 op. cit.

Dix ans plus tard (1998), Christian Grobet (passé de magistrat socialiste à député d'Ensemble à gauche) avait complètement changé d'avis au point de déclarer : « *Pour donner satisfaction aux partis de l'Entente (alors minoritaire au Grand Conseil), on avait maintenu le projet de métro automatique léger proposé par un ancien député radical (Jean de Toledo) sous forme de motion et signé à la légère par beaucoup de députés, je tiens à le rappeler. Aussi attractif soit-il, une petite ville comme la nôtre n'a pas les moyens de se payer ce mode de transport* ». Ce passage-clé figure également ci-après pour restitution dans son contexte des débats parlementaires y afférant.

**Que gagner à ignorer la vertu de la pondération ? La connaissance commande le sens de la nuance. Cette règle permet de construire une prudente planification bienvenue.**

**§5) INTÉGRER L'INCERTITUDE DE L'AVENIR DANS UN PROCESSUS DE PLANIFICATION : PROCÉDER ALORS PAR ÉTAPES.** On aurait pu procéder par comparaisons de scénarios. Par exemple on aurait opposé (i) un métro léger tout de suite (1998 ; variante englobante) à (ii) un tram qui aurait fonctionné comme étape intermédiaire au cas où l'évolution démographique de l'agglomération aurait commandé des investissements supplémentaires (réalisation conditionnelle échelonnée donc ; variante plus ambitieuse encore : iii - celle combinant métro automatique et politique ferroviaire en grandes lignes, soit notre approche).



© Philippe Ruchet à 1207 Genève – Tous droits réservés
Extrait de tapuscrit 2025 [impr. 31.12.24 00:14:24] du (titre réservé) :
**CARREFOUR FERRÉ (INFRA') & FERROVIAIRE (EXPLOIT') GENEVOIS**
Sauts dans la numérotation des passages ici pour les pages autres que celles de l'extrait.
**CFGE.CH :** le site de référence de la présente publication intérimaire 2024 (3ème de rang).

## tM/44_ L'ORIGINE DE LA DOXA DU TRAM AU GRAND CONSEIL GE

### tM/44.1_ Rétrospective introductive (1970-1998), l'équilibre des mobilités

**Point d'avantage exclusif à la voiture, contrairement au socle de la doxa du tram.**

*Convention utilisée : les extraits de ladite séance apparaissent sur fond coloré. Les paragraphes ci-dessous sont redevables au texte d'origine ; ils s'en écartent pour quelques retouches formelles (ex. : certains temps de verbes) sans effet matériel.*

**1970 : la mise à l'étude du plan directeur des transports publics**

C'est le 30 novembre 1970 que le Conseil d'Etat, suite aux préoccupations du Grand Conseil sur les problèmes de circulation à Genève, décida de créer un groupe interdépartemental chargé de l'élaboration d'un plan directeur des transports. Il s'agissait, par l'établissement d'un tel plan, de "définir une politique des transports adaptée aux aspirations légitimes de la collectivité, aux techniques nouvelles, aux moyens financiers et, en tenant compte de l'économie générale et des dispositions légales, de fixer des objectifs précis ".

**1978 : la proposition d'une croix ferroviaire tramway (qui se réalisera avec la 14)**

Le premier rapport du Conseil d'État portant sur la première phase d'étude du plan directeur des transports fut présenté au Grand Conseil lors de sa séance du 24 février 1978. Ce rapport concluait sur la nécessité de développer les TPG.

Lors de l'examen de ce rapport en commission, le département des travaux publics présenta la phase II de l'étude du plan directeur des transports comportant deux rapports intermédiaires.

Le deuxième portait notamment sur quatre variantes de développement du réseau des TPG, dont celle d'une croix ferroviaire de tramway comportant, à partir de la place Bel-Air, deux nouvelles lignes de tram reliant Meyrin et Onex, qui devaient être connectées à la ligne de tram 12 dans le but de réaliser des liaisons directes et sans transbordement entre la rive gauche et la rive droite du lac afin de répondre aux besoins prioritaires sur le plan des transports.

**1981 : les projets d'extension du réseau tramway**

Le Conseil d'État met en avant, dans ce cadre, la prolongation de la ligne de tram 12 jusqu'au Bachet-de-Pesay à court terme et la réalisation des branches vers Meyrin et Onex, le Conseil d'État précisant que celle vers Meyrin devrait être entreprise en premier, afin de mieux équilibrer le réseau.

**1984 : le dépôt de l'initiative "pour des transports publics efficaces" [point de mention explicite du tram qui aurait été sacrifié au développement de la voiture]**

Suite à cette décision du Grand Conseil, le Conseil d'État avait chargé le département des travaux publics de conduire l'étude de faisabilité du projet de croix ferroviaire qui était en cours lorsqu'un groupe de citoyens, proclamant leur volonté de rattraper le retard pris depuis 20 ans par les TPG, décida de lancer une initiative populaire "Pour des transports publics efficaces".



© Philippe Ruchet à 1207 Genève – Tous droits réservés
Extrait t de tapuscrit 2025 [impr. 31.12.24 00:14:24] du (titre réservé) :
CARREFOUR FERRÉ (INFRA') & FERROVIAIRE (EXPLOIT') GENEVOIS
Sauts dans la numérotation des passages ici pour les pages autres que celles de l'extrait.
CFGE.CH : le site de référence de la présente publication intérimaire 2024 (3ème de rang).

Cette initiative préconisait une série de mesures destinées à favoriser le développement des TPG dont l'adoption d'un réseau réalisable à l'horizon de l'an 2000 comportant notamment la réalisation de la croix ferroviaire sous forme d'une liaison par tramway sur les axes Palettes - Carouge - Bel-Air - Meyrin et Moillesulaz - Bel-Air - Onex. L'initiative avait pour but de faire aboutir ce projet envisagé depuis 1978 et sur lequel le Grand Conseil allait devoir se prononcer sur la base d'une étude de faisabilité.

**1985 : la demande d'étude d'un métro automatique léger**

Cette initiative, à l'ordre du jour de la séance du Grand Conseil du 15 mars 1984, fut renvoyée à la Commission des TPG. Cette Commission, à l'occasion de l'examen de cette initiative, fut sensibilisée par un nouveau mode de transport : le métro automatique léger (VAL) fonctionnant dans la ville de Lille et proposa au Grand Conseil d'adopter une motion demandant une étude de faisabilité et de coût de la réalisation d'un métro à guidage automatique, parallèlement à celle de la croix ferroviaire, motion qui fut renvoyée au Conseil d'État lors de la séance du Grand Conseil du 18 avril 1985.

Le Conseil d'État présenta, lors de la séance du Grand Conseil du 1er novembre 1985, son rapport consacré à l'avancement des études du plan directeur des transports. Les conclusions du Conseil d'État relatives à la croix ferroviaire étaient réservées, en ce sens qu'il considérait que l'attractivité du projet n'était pas suffisante en raison de l'exiguïté des voiries dans le secteur Bel-Air - Saint-Gervais et la concentration en un seul endroit (Bel-Air) de l'interconnexion des lignes de tram. Il demandait à poursuivre les études avant de prendre une décision définitive.

Quant au métro automatique léger, le Conseil d'État, qui n'avait pas encore pu mener l'étude de faisabilité demandée, fit part, dans les conclusions de son rapport, de son appréciation selon laquelle un tel mode de transport risque d'être d'un coût disproportionné par rapport aux moyens financiers de notre canton.

Lors de la séance du 1er octobre 1987 du Grand Conseil, le Conseil d'Etat présente son rapport sur la motion demandant une étude faisabilité et du coût de réalisation d'un métro à guidage automatique. Le rapport est positif et l'étude fait l'objet d'une présentation devant les députés par les mandataires chargés de mener celle-ci. Les députés approuvent la conclusion que l'étude doit être poursuivie.

**1988 : la loi sur le réseau des transports publics est approuvée par le peuple**

Lors de sa séance du 17 mars 1988, le Grand Conseil approuva le contre-projet que la commission des TPG proposa d'opposer à l'initiative populaire pour des transports publics efficaces. Étant donné que la Commission des TPG s'était divisée entre partisans du tram et partisans du métro et que cette guerre des tranchées risquait de compromettre le succès de l'initiative, alors qu'une majorité de la commission était favorable sur le principe du développement des transports publics, la majorité préféra reporter le choix entre ces deux modes de transports à plus tard et adopta un contreprojet à l'initiative sous forme d'une loi qui se bornait à formuler un certain nombre d'objectifs à atteindre avec le développement des transports publics à l'horizon de l'an 2000 avec l'obligation pour le Conseil d'État d'adopter en 1989 au plus tard un



© Philippe Ruchet à 1207 Genève – Tous droits réservés
Extrait t de tapuscrit 2025 [impr. 31.12.24 00:14:24] du (titre réservé) :
CARREFOUR FERRÉ (INFRA') & FERROVIAIRE (EXPLOIT') GENEVOIS
Sauts dans la numérotation des passages ici pour les pages autres que celles de l'extrait.
CFGE.CH : le site de référence de la présente publication intérimaire 2024 (3ème de rang).

plan directeur du réseau pour l'horizon 1992-1994 et en 1991, au plus tard, le plan directeur du réseau comprenant le choix du projet retenu pour le développement des transports publics, c'est-à-dire le choix entre le tram et le métro automatique léger.

**Cette loi sur le réseau des TPG fut approuvée en votation populaire du 12 juin 1988 à près de 80 % des votants. Le soir de la votation, le Conseil d'Etat annonça qu'il recommandait, sur la base des études qui avaient été poursuivies entre-temps, un réseau de transports publics comportant un réseau RER pour les transports régionaux et un réseau métro pour le trafic urbain, complété de lignes de rabattement dont une partie seraient réalisées sous forme d'une extension du réseau tramway. Le Conseil d'État voulait mettre fin à la guerre des tranchées qui s'était déclenchée entre les partisans du métro automatique léger (majoritaires à l'époque au Grand Conseil) et les partisans du tramway, ce qui risquait de bloquer tout le processus de développement du réseau des TPG. Il misait, en conséquence, sur la complémentarité des trois réseaux étudiés.**

**1992 : le plan du réseau horizon 2000-2005 (un bon modèle de référence !)**

Le Conseil d'État poursuivit les études dans ce sens, adopta le 31 janvier 1990 le plan directeur du réseau des TPG 1990-1994 et présenta des rapports successifs sur le projet du futur réseau, devenu le réseau horizon an 2000-2005. Le rapport final porté à l'ordre du jour du Grand Conseil du 18 juin 1992 recommande l'adoption d'un "*réseau de base pour les transports publics de l'agglomération, réalisable à l'horizon 2000-2005* ", soit une échéance appréhendable, qui comprend :

- une infrastructure lourde associant un métro automatique reliant le centre-ville (Rive) à Meyrin, avec prolongement ultérieur vers l'hôpital cantonal et au-delà ;
- le réseau de quatre lignes de tramway déjà prévues par le plan directeur des transports publics 1990-1994, et dont la réalisation va au-delà de 1995 ;
- une infrastructure légère adaptée de lignes de véhicules sur pneus.

Ce rapport indiquait que le Conseil d'Etat ne faisait pas de propositions pour un réseau RER, vu le coût de celui-ci à la charge du canton, et comportait un projet de loi modifiant et complétant la loi sur le réseau des transports publics approuvé en votation populaire.

**1993 : le réseau futur des transports publics est enfin adopté**

Le 12 février 1993 le Grand Conseil approuva ce projet de loi et adopta ainsi le nouveau réseau des transports publics prévoyant la réalisation, matérialisée par un plan annexé à la loi :

- d'une ligne de métro Rive-Meyrin en 2 étapes, la 1ère entre Rive et Cornavin ;
- d'une extension du réseau tramway avec la ligne 13 reliant le rond-point de Plainpalais à Cornavin avec des étapes ultérieures successives en direction de Sécheron (branche Sécheron) et Lancy (branche Acacias), y compris la liaison entre les Palettes et le Bachet-de-Pesay. Une liaison entre Bel-Air et le pont de la Coulouvrenière était également prévue pour un barreau entre la ligne 12 (Salève) et la ligne 13 (Jura) à partir de Bel-Air donnant l'ex-ligne 16 Cornavin-Moillesulaz.



© Philippe Ruchet à 1207 Genève – Tous droits réservés
Extrait de tapuscrit 2025 [impr. 31.12.24 00:14:24] du (titre réservé) :
**CARREFOUR FERRÉ (INFRA') & FERROVIAIRE (EXPLOIT') GENEVOIS**
Sauts dans la numérotation des passages ici pour les pages autres que celles de l'extrait.
**CFGE.CH :** le site de référence de la présente publication intérimaire 2024 (3ème de rang).

Le chantier de la ligne de tram 13 fut ouvert durant le premier semestre de l'année 1993, au cours de laquelle le plan général de la ligne de métro Rive-Meyrin fut mis à l'enquête publique. Début décembre 1993, le projet d'extension du réseau tram, dont les plans étaient achevés avec la demande de concession, fut adressé à l'Office fédéral des transports pour mise à l'enquête publique, qui n'intervint qu'en mars 1995.

### tM/44.2_ De débats parlementaires aux interventions parfois étriquées

**Attachons-nous aux conclusions du rapport de majorité (à l'époque rouge-rose-verte) qui préconise l'enterrement du métro. Voyons aussi les débats y relatifs.**

**§1) Voici les enjeux.** En préambule aux débats de cette séance du 12 juin 1998 (objet PL7807), le député Christian Grobet (Alliance de Gauche au sein de la majorité rouge-rose-verte dite Alternative de l'époque) a présenté son rapport préparatoire avec les conclusions ci-après :

1) **de renoncer au projet de métro automatique léger** « dont le coût de réalisation est insupportable pour les finances de l'Etat » [*commentaire : c'est son avis !*] ;
2) « **de retenir le tramway comme mode de transport pour le réseau lourd des TPG…** », [*commentaire : pour unireso c'est désormais insuffisant, d'où l'appui de Lémanis*] « …étant précisé qu'il s'agit d'un tramway moderne, type dernière génération, qui devra circuler partout où cela est possible en site propre ou en site protégé pour favoriser une vitesse commerciale aussi attractive que possible ».

**§2) Renoncer au métro.** Absurde, cette option de manque de vision d'avenir et d'incompétence économique : investir dans le métro amène des bénéfices économiques que ni le tram ni le RER ne peuvent offrir. Il convient de procéder à une analyse globale. Par exemple, le M2 à Lausanne a assuré les avantages suivants :

- report modal particulièrement important ;
- coûts de fonctionnement très intéressants dès lors que le seuil adéquat est atteint s'agissant du nombre de personnes transportées ;
- dynamisme économique, tant au niveau de la promotion économique (choix de s'implanter à Lausanne) que du développement de l'activité commerciale des zones desservies.

Cette proposition de radiation n'a guère suscité d'opposition. La controverse a tourné autour d'une variante TCSP (transport en commun en site propre, appelé métro léger), réalisation en surface qui devait partir du Pays de Gex et Meyrin pour relier Annemasse via le Pont du Mont-Blanc et se substituant aux voies ferroviaires depuis la Gare des Eaux-Vives. La réalisation du CEVA a clos ce sujet.

L'erreur d'avoir enterré le métro automatique demeure cependant.

**§3) Privilégier le tramway à tout crin :** « retenir le tramway comme mode de transport pour le réseau lourd des TPG ».



© Philippe Ruchet à 1207 Genève – Tous droits réservés
Extrait t de tapuscrit 2025 [impr. 31.12.24 00:14:24] du (titre réservé) :
**CARREFOUR FERRÉ (INFRA') & FERROVIAIRE (EXPLOIT') GENEVOIS**
Sauts dans la numérotation des passages ici pour les pages autres que celles de l'extrait.
**CFGE.CH :** le site de référence de la présente publication intérimaire 2024 (3ème de rang).

Le tram ne peut pas apporter de miracles. Par sa circulation en surface et l'intervalle déjà rapproché des arrêts, sa vitesse commerciale demeure en tout état de cause limitée, grosso modo la moitié de celle du métro.

L'expérience de la Route de Meyrin démontre que le tram approche de sa saturation du fait du développement urbain des zones desservies. Les capacités de transport du tramway (ainsi que son manque d'attractivité en vitesse commerciale) ne permettent pas d'assurer un report modal marqué. Bref, une dizaine d'années après son introduction, le tram de Meyrin laisse déjà entrevoir ses limites. Comme mode de transport pour le réseau lourd (ou structurant), on aurait pu choisir mieux, surtout de la part de formations qui se posent en référence s'agissant des transports publics. Comment se tirer davantage une balle dans le pied ou scier la branche sur laquelle on s'est assis en vue de sa réélection.

**§4) A la légère le soutien au métro ?** En cours de séance, le député Christian Grobet (Alliance de Gauche) s'exprima en ces termes (résumant bien la substance de la guerre des transports autour du métro automatique) : « *Pour donner satisfaction aux partis de l'Entente (alors minoritaire au Grand Conseil), on avait maintenu le projet de métro automatique léger proposé par un ancien député radical (Jean de Toledo) sous forme de motion et signé à la légère par beaucoup de députés, je tiens à le rappeler. Aussi attractif soit-il, une petite ville comme la nôtre n'a pas les moyens de se payer ce mode de transport* ». [Commentaire : Mon œil ! Lausanne a réussi, voir ci-contre.)

Pour rappel concernant Jean de Toledo, il s'agissait d'une proposition d'évaluer le métro automatique qui connaît nombre de succès dans des villes de moyenne importance comme Genève. Aucune légèreté donc mais une vision qui s'inscrit dans les prospectives de la CGTE depuis les années 1970 [▶p20], bref un raisonnement absolument fondé. Il ne relève pas de '*se payer*' ce mode de transport, mais de réaliser un investissement aux retours économiques et écologiques parfaitement avérés comme à Lausanne qui s'en félicite chaque jour depuis l'introduction du M2 en 2008.

L'orateur poursuit : « *On a perdu quatre à cinq années et dépensé beaucoup d'argent pour cette étude. Rappelez-vous : à un moment donné, à part votre serviteur, plus personne, au Conseil d'Etat, ne défendait le tramway qu'on accusait d'être ringard et qu'on voulait enterrer au profit du métro automatique léger. Heureusement, le Grand Conseil a eu la sagesse, tout en votant la ligne de métro qui aurait dû relier Meyrin, la gare des Eaux-Vives et Rive, de prévoir une extension du réseau tramway.* »

Il poursuit : « *Nous constatons aujourd'hui avec satisfaction - et pour autant que la loi soit votée - l'abandon du projet de métro automatique léger, destiné à l'époque à combattre le développement du réseau tramway. [Commentaire : Il n'a strictement rien compris. Les deux sont complémentaires !] La ligne Meyrin-gare Cornavin est prioritaire, Monsieur Ramseyer ! Depuis 1975, tous les experts et partis politiques prônent avec raison le développement d'un moyen de transport lourd entre la rive gauche et la rive droite reliant Meyrin à Rive.* »



© Philippe Ruchet à 1207 Genève – Tous droits réservés
Extrait de tapuscrit 2025 [impr. 31.12.24 00:14:24] du (titre réservé) :
**CARREFOUR FERRÉ (INFRA') & FERROVIAIRE (EXPLOIT') GENEVOIS**
Sauts dans la numérotation des passages ici pour les pages autres que celles de l'extrait.
**CFGE.CH :** le site de référence de la présente publication intérimaire 2024 (3ème de rang).

Après des échanges portant sur des objets aujourd'hui dépassés, le projet de loi 7807 fut adopté au cours de cette session du 12 juin 1998. Le métro fut donc enterré. Hélas. Source (texte complet) : sur le site https://www.ge.ch/grandconseil/ entrer [PL7807] dans la fenêtre de recherche et sélectionner la séance du 12 juin 1998.

**§5) Quelle place pour le métro dans un réseau ?** Le tramway prend le relais de bus ou trolleybus devenus insuffisamment capacitaires. Hors de prix le métro ? Tout dépend du nombre de voyageurs transportés ; rien d'exorbitant donc. Il a surtout été planifié en 1988 pour le relayer [▶p22] : le tramway y apparaît comme un vecteur de rabattement tant vers le réseau RER qu'en direction des lignes de métro.

**§6) Le tram de Meyrin déjà en perspective de saturation.** Quel message a-t-il passé au Département fédéral de l'énergie et des transports ? Dans sa lettre quant à l'aménagement ferroviaire 2030/35 et datée du 20 décembre 2017, le Conseil d'Etat explique : « *Le prochain grand saut d'offre pour le Léman-Express devrait intervenir à l'horizon 2045-2050.* [L13176] *Il s'agit d'utiliser les capacités offertes par la nouvelle ligne Zimeysa-Aéroport-Cornavin pour augmenter les cadences à 7.5 minutes avec la superposition d'une nouvelle ligne régionale entre Zimeysa, Cherpines/Ziplo et Bernex.* ***A cet horizon, le réseau tramway ne pourra plus reprendre la demande générée par les nouveaux développements prévus dans ce secteur.*** »

**§7) Le Métro de 1988 aurait-il été meilleur que les actuel trams pour Meyrin (un succès d'étape) ? Est-ce donc la bonne question ? Avançons plutôt.** Nous voyons un **métro** circulaire élargi [▶p60] ; parallèlement à cette stratégie, ladite cité satellite aux trams 14 et 18 profiterait d'**efficients rabattements à Blandonnet**, soit :

- **la station RER** La Plaine **(L5 et 6)** existante verrait des **fréquences au moins doublées** (8 dp horaires) et les **TER du Bugey** s'y arrêteraient le cas échéant;
- la ligne du Mandement/Bugey profiterait de capacités accrues par report sur un nouvel axe **Barreau Nord GL** (Tunnel Haut-Jura) pour les TGV Paris;
- ledit **Barreau Nord GL (grandes lignes, donc plus guère la Diamétrale RER Nord-Sud de la L13176)** rejoindrait l'**Aéroport** et poursuivrait vers Lausanne;
- **le fret** de destination vers La Praille resterait sur l'axe historique, celui de transit pourrait circuler sur ce Barreau Nord GL via l'Aéroport;
- les services **grandes lignes vers Lyon et la Méditerranée** emprunteraient une nouvelle ligne encore à planifier via **Annecy** et Chambéry pour l'axe Lyon-Turin;

### tM/44.3_ La doxa du tram du marbre d'une recette électorale genevoise

Le conformisme fonde une bonne recette électorale. Par exemple, la Tribune de Genève du 8 janvier 2019 relata ainsi cette doxa désormais gravée dans le marbre des croyances genevoises : « *En 1969, il ne restait à* ***Piogre*** *qu'une seule ligne de tramway, la 12.* ***Une bêtise*** *que Zurich, Bâle et Berne n'ont pas commise*. »

En fait, hors ladite 12, ces dessertes du début du XXème siècle genevois (à voie unique et croisements) étaient à remplacer dès 1940 environ comme le montre irréfutablement l'étude d'alors relative à la ligne 3 [▶p52]. Pas de bêtise donc.



© Philippe Ruchet à 1207 Genève – Tous droits réservés
Extrait t de tapuscrit 2025 [impr. 31.12.24 00:14:24] du (titre réservé) :
**CARREFOUR FERRÉ (INFRA') & FERROVIAIRE (EXPLOIT') GENEVOIS**
Sauts dans la numérotation des passages ici pour les pages autres que celles de l'extrait.
**CFGE.CH :** le site de référence de la présente publication intérimaire 2024 (3ème de rang).

## tM/45_ CARREFOUR FRANÇOIS-FORESTIER, TOTEM DE LA DOXA

**Carrefour François-Forestier**. Le passé accommodé en appui d'un discours partisan.

### tM/45.1_ 2003 : le carrefour de François le téméraire à la CGTE

**§1) Que voulait-on commémorer et pourquoi ? Pour des enjolivements propres à un socle de doxa du tram.** L'explication sur le site de l'état de Genève (ge.ch) donne de précieuses indications, à savoir pour l'essentiel : « *Le 11 août 1899 se constitua, dans le but de réorganiser et de développer le réseau des transports publics genevois, la* ***Compagnie Genevoise des Tramways Électriques*** *(CGTE) sous la direction de François Forestier, son premier Président, jusqu'au 28 juin 1904. Cette société racheta, le 1er décembre 1900, la Compagnie Générale des Tramways Suisses (TS) puis, un mois plus tard, la Société Genevoise de Chemins de fer à Voie Étroite (VE), plaçant ainsi sous une seule administration, la quasi-totalité du réseau genevois des tramways. Le carrefour a été dénommé pour l'inauguration du tronçon de tram "Cornavin-Place des Nations" de la ligne 13 en décembre 2003.* »

**§2) Que commémore-t-on en réalité ? Un modèle économique et technique dépassé.** Certes, malgré d'évidents défauts vite détectés [▶p38] (dont le Tram de la Cité [▶p38]) l'architecture du réseau Forestier permit à Genève de disposer de prestations utiles avant la 2ème guerre mondiale, même si le réseau se fissura dès la fin du 1er conflit planétaire. Il reste cependant un héritage unique en Europe. La 12 se présente comme la plus ancienne ligne de tram au monde encore en activité ; tout comme l'axe Petit-Saconnex – Champel, ces équipements sont redevables aux pionniers du dernier quart du XIXème siècle, les Tramways suisses de Tony Laval.



© Philippe Ruchet à 1207 Genève – Tous droits réservés
Extrait t de tapuscrit 2025 [impr. 31.12.24 00:14:24] du (titre réservé) :
**CARREFOUR FERRÉ (INFRA') & FERROVIAIRE (EXPLOIT') GENEVOIS**
Sauts dans la numérotation des passages ici pour les pages autres que celles de l'extrait.
**CFGE.CH :** le site de référence de la présente publication intérimaire 2024 (3ème de rang).

### tM/45.2_ 1900 : la cacade emblématique du tram Forestier de la Cité

Les travaux concernés débutèrent le 8 août 1900 sous l'égide de la CGTE. Après de très longues mises au point techniques, une période probatoire d'exploitation de 3 mois débuta le 7 mars 1904. Le 30 mai, un tramway vide, mais impossible à contrôler, dévala la rue de la Cité pour s'écraser contre un fiacre en bas de cette pente vers 16h30 en ne blessant que le cheval dudit attelage (Journal de Genève/31.5.1904).

La ligne fut ainsi fermée le 3 juin 1904 (JdG/4.6.1904) et les derniers rails enlevés en 1908. **Le décès de Georges Favon s'ajoutant à cet échec, c'est ainsi sans surprise que François Forestier fut remplacé à la Présidence de la CGTE par Charles Georg** (un des fondateurs de la Société générale d'Affichage) (JdG/28.6.1904) ; révélateur, la publicité dans les transports publics comptait déjà. **Un style nouveau s'était imposé avec une entreprise promise à une ère de stabilité.**

### tM/45.3_ 1898 : une étude d'experts puis un rapport de Commission

**Les périls de ce tram de la Cité sont apparus comme tels aux yeux d'experts vu les pentes et sinuosités du tracé entre autres dangers.** Lesdits spécialistes reconnus avaient été mandatés par la Ville de Genève pour une **étude rendue le 4 décembre 1898**[7]. Parce que notre commune centrale avait été appelée à préaviser l'installation de nouveaux tramways sur son territoire, elle avait commandé ledit travail. Pour le surplus, il y était recommandé de municipaliser les équipements des Tramways suisses (exploitant surtout la 12 à son aspect d'alors de 1876 à 1900), avis non suivi.

**En date du 8 décembre 1898, un rapport au Conseil municipal d'une commission ad hoc** présenta ses conclusions quant aux demandes de **concession d'un réseau de tramway** dans le canton de Genève[8]. **(i)** Ce document précisait qu'une demande des Tramways suisses précités entrait en concours avec une requête Forestier (CGTE). **(ii)** Comme considération introductive, il était rappelé la règle usuelle de subdivision d'un réseau en 3, à savoir les très bonnes lignes, les passables et les mauvaises (dans la terminologie de l'époque) avec l'idée de bénéfices des unes couvrant les pertes des autres pour des prix avantageux et des rendements adéquats.

Rapportée à la situation d'alors de bénéficiaires Tramways suisses mais prudents et de la décevante Voie étroite, une hardie nouvelle compagnie unique se présentait idéalement avec sa proposition englobante. **(iii)** Après un exposé de négociations serrées, le compte-rendu concerné termina sur un préavis favorable à la CGTE en considérant ce projet ambitieux (en fait trop comme la suite le démontra) ; l'heure était à une allégorie par son rapporteur d'alors : **« *Genève, la vieille cité jadis encore un peu endormie, va être mise au régime des villes américaines*. »** Et comment !

---

[7] Pour retrouver ledit rapport : visiter le site internet {archives,geneve.ch} puis consulter la référence {03.Dos.173a Formation de la Compagnie genevoise des tramways électriques}. S'agissant du tram de la Cité, voir l'image 199 avec référence de la ligne 7. Pour la municipalisation : image 204 p. 15.
[8] Même référence internet que la note ci-dessus, mais images 206 (titre), 208/p.5 (les demandes de concession en concours), 216/p.21 (préavis en conclusion).



© Philippe Ruchet à 1207 Genève – Tous droits réservés
Extrait t de tapuscrit 2025 [impr. 31.12.24 00:14:24] du (titre réservé) :
**CARREFOUR FERRÉ (INFRA') & FERROVIAIRE (EXPLOIT') GENEVOIS**
Sauts dans la numérotation des passages ici pour les pages autres que celles de l'extrait.
**CFGE.CH :** le site de référence de la présente publication intérimaire 2024 (3ème de rang).

## tM/45.4_ 1899 : réjouissances pour le bon bord, pain sec autrement

Avant de fusionner en PLR, les libéraux (Journal de Genève) et les radicaux (le Genevois cité ci-après) ont pu connaître des dissensions, dont sur la CGTE. Les deux articles parlent d'eux-mêmes quant à l'ambiance de cette époque pionnière.

**Paru dans le Journal de Genève du dimanche 29 octobre 1899**
(crédit : site internet letempsarchives.ch ; scan publication complète)

**Silence prudent.** — On lit dans le *Genevois* :

On remarque le silence observé par la presse conservatrice sur les discours prononcés lundi dernier à l'occasion de la pose du premier rail du réseau Forestier. Il y a eu là pourtant des déclarations du plus haut intérêt venant d'hommes dont elle a l'habitude de recueillir les moindres paroles, MM. *Boissier*, *Richard*, *Cherbuliez*, *Privat* et d'autres.

M. Favon ne peut ignorer que la presse n'a pas été invitée au succulent repas offert par M. Forestier à nos gouvernants, pas plus qu'elle n'a été conviée à boire le champagne au café voisin de l'Hôtel de Ville à l'issue de la séance du Conseil municipal dans laquelle la concession du réseau américain a été accordée. Nous ne pouvions pas rendre compte des discours prononcés au cours d'un déjeuner auquel nous n'assistions pas. Et nous avons dû nous borner à citer les paroles prononcées sur la voie publique à l'occasion de la pose du premier rail.

Quant au *Genevois*, c'est autre chose, il était représenté par son rédacteur en chef. M. Favon avait sa place toute marquée au banquet du « premier coup de pioche », d'abord comme conseiller d'Etat, et ensuite comme ami de M. Forestier. Mais M. Favon, conseiller d'Etat, est, paraît-il, inséparable de M. Favon journaliste. Nous nous en étions toujours doutés. Seulement, puisqu'il était là aussi comme journaliste, comment n'a-t-il pas protesté immédiatement contre l'absence de ses confrères ou contre le fait qu'on eût oublié de les inviter ? Au lieu de cela il a préféré attendre la veille des élections pour lancer à ses adversaires l'accusation écrasante d'avoir manqué un « filet de bœuf » auquel ils n'étaient point priés.

**Paru dans la Tribune de Genève du jeudi 26 octobre 1899**
(crédit : e-newspaperarchives.ch site internet ; scan partiel)

**C. G. T. E.** — Nous revenons aujourd'hui sur le banquet servi lundi après-midi, au buffet de la gare, par la C. G. T. E. à un certain nombre d'invités.

M. F. Forestier présidait. Il était placé en face du superbe plat monté en nougat, représentant une voiture électrique portant son nom. Ce petit chef-d'œuvre avait été commandé à M. Désarnod par M. Laurin, qui avait servi cet exquis déjeuner. Dans son discours, M. Forestier a remercié ceux qui ont encouragé l'entreprise, et surtout M. G. Favon, rédacteur en chef du *Genevois*. M. Didier, président du Conseil d'Etat, a porté son toast à M. F. Forestier et au Conseil d'administration.

M. Lamunière, président du Conseil administratif, a bu à M. Field, ingénieur, directeur de la C. G. T. E.

M. Field a remercié en anglais, déclarant que dans un an, tout serait terminé.

M. Favon a été, dès la première heure, séduit par la hardiesse du projet Forestier ; il est certain que l'entreprise repose sur des bases solides et qu'elle sera promptement menée à chef.

**Debriefing :** l'entreprise fut certes menée à chef dans les délais. Pour ce qui est des bases solides, par contre, la suite démontra une série de soucis à commencer par la cacade du tram de la Cité [▶p38] cinq ans plus tard, mais anticipée dans un solide rapport d'experts [▶p38]. On est certes toujours plus intelligent après, mais rien n'empêche de considérer que gouverner c'est prévoir ; fallait-il donc agréer le projet ainsi à son origine ? On ne changera rien désormais, mais que commémorer alors ? Un fiasco à 88% du capital, donc sans rentabilité [▶p48] ?



© Philippe Ruchet à 1207 Genève – Tous droits réservés
Extrait t de tapuscrit 2025 [impr. 31.12.24 00:14:24] du (titre réservé) :
**CARREFOUR FERRÉ (INFRA') & FERROVIAIRE (EXPLOIT') GENEVOIS**
Sauts dans la numérotation des passages ici pour les pages autres que celles de l'extrait.
**CFGE.CH :** le site de référence de la présente publication intérimaire 2024 (3ème de rang).

## tM/45.5_ Jusqu'en 1902: G. Favon, le commandeur en appui à la CGTE

**§1) CONTROVERSE CGTE.** Le Journal de Genève du 5 août 1899 rapporta le style adopté par Georges Favon à l'époque de l'étude par les pouvoirs publics des concessions Forestier qui allaient déboucher sur la création de la CGTE. L'échange révélateur à cet égard intervint dans le contexte d'une demande de Théodore Turrettini quant à des formalités administratives pour la construction d'une usine à La Plaine présentée sous forme pressante. Georges Favon lui répondit en l'enjoignant de ne pas lui adresser des exigences sous forme de couteaux sur la gorge.

Le Journal publia une réplique en évoquant la question des tramways : « *Oh oui, que vous le connaissez, M. Favon, le jeu des petits couteaux sur la gorge... En avez-vous usé et abusé de ce jeu, avec ces six millions*[9] *qui se trouvaient dans un coffre-fort, on ne savait où, à New-York ou à Londres, et qui menaçaient de s'envoler si l'on n'accordait pas, ric rac, la concession de tramways des mandants de M. Forestier*. »

*« C'est avec, ce petit couteau-là, que vous, dans votre journal, et le Conseil d'État que, sans en faire-partie* [il n'y a été élu qu'en 1897]*, vous meniez déjà à la baguette, vous avez étouffé toute réclamation, toute demande d'amélioration, tout examen sérieux. Et comme vous saviez bien vous en servir. Toutes les fois que la Ville demandait humblement un peu de temps pour examiner les plans et les tracés avant de donner son avis sur la concession, on le lui mettait sur la gorge : 'Malheureux ! vous allez faire partir les six millions ! ' »*

*« C'est par ce moyen que vous l'avez obligé à jeter au panier le seul rapport d'experts sérieux qui ait été fait sur cette affaire, celui de MM. Bringolf, ingénieur du canton de Bâle-Ville, Schenker, ingénieur directeur des tramways de Zurich, et Bussy, ingénieur des arts et manufactures à Lyon* [administrateur de l'Omnium lyonnais][10]*. C'est enfin le petit couteau qui persuada le Conseil fédéral de présenter à la hâte la concession, en lui faisant croire que les capitalistes se retireraient si la concession n'était pas votée avant la prochaine session.* » Le Journal de Genève du 14 décembre 1898 publia des extraits du rapport précité que nous avons présenté ci-dessus [▶p38].

**§2) ACTIONS.** « *Pas de progrès sans justice sociale* » peut-on lire sur le pied du buste de Georges Favon à la Place du Cirque (cliché ci-contre). Il apparaît ainsi comme radical de l'aile sociale. Le grand homme d'État connut une carrière politique particulièrement riche. Député au Grand Conseil genevois (1876-1902), conseiller aux États (1880-1881), conseiller national (1881-1902), il s'inscrit plus particulièrement comme un Conseiller d'État chargé de l'instruction publique (1899-1902).

---

[9] On retrouvera cet objet avec l'examen du financement de la CGTE [▶pp38, 43, 48]

[10] On retrouvera l'Omnium Lyonnais par la suite, plus particulièrement dans la phase de cotation des actions CGTE [▶p48]. Ce rapport, voir archives.geneve.ch les cotes 03.Dos.173a et b.



© Philippe Ruchet à 1207 Genève – Tous droits réservés
Extrait t de tapuscrit 2025 [impr. 31.12.24 00:14:24] du (titre réservé) :
**CARREFOUR FERRÉ (INFRA') & FERROVIAIRE (EXPLOIT') GENEVOIS**
Sauts dans la numérotation des passages ici pour les pages autres que celles de l'extrait.
**CFGE.CH :** le site de référence de la présente publication intérimaire 2024 (3ème de rang).

Et le Dictionnaire historique de la Suisse (site : hls-dhs-dss.ch) de poursuivre : « *Au sein du radicalisme genevois, F. appuya d'abord la politique anticatholique d'Antoine Carteret, puis il s'en éloigna et orienta le parti vers l'action sociale, prônant l'alliance avec les socialistes et courtisant même l'électorat catholique. En 1889, il se retrouva à la tête d'un parti cantonal divisé et désormais minoritaire, qu'il ramènera au pouvoir en 1897. Allié aux socialistes. F. se signala aussi par son opposition épicurienne au piétisme réformé ; voulant faire de Genève une ville où l'on s'amuse, il prit notamment la défense des jeux de hasard et des maisons de tolérance.* »

« *Chef charismatique, tribun et polémiste plus qu'homme de gouvernement, F. donna un nouveau souffle au parti radical genevois en l'engageant sur le terrain social, mais son bilan est contrasté: succès dans le domaine scolaire et universitaire, échec de projets sociaux pour lesquels l'opinion n'était pas mûre et défense d'options dépassées en matière de droits électoraux*. »

**§3) BILAN.** Il échoua en voulant instaurer une assurance maladie généralisée et les syndicats obligatoires. Sur le plan cantonal, il s'opposa sans succès à la proportionnelle électorale et combattit la loi réglant les conditions d'incompatibilité à exercer des mandats électoraux au regard d'intérêts économiques personnels. Il reste dans l'histoire par son action en faveur du développement de l'université. Franc-maçon, il compta au nombre des dirigeants de la loge Fidélité et Prudence.

Le Journal de Genève annonça la mort de Georges Favon le 18 mai 1902. Nous retenons dans les relations du politicien avec les nouveaux trams à fonds privés américains d'alors le levier électoral par l'image découlant des sentiments de dynamisme et positive hardiesse que représentait une telle majestueuse réalisation.



© Philippe Ruchet à 1207 Genève – Tous droits réservés
Extrait t de tapuscrit 2025 [impr. 31.12.24 00:14:24] du (titre réservé) :
**CARREFOUR FERRÉ (INFRA') & FERROVIAIRE (EXPLOIT') GENEVOIS**
Sauts dans la numérotation des passages ici pour les pages autres que celles de l'extrait.
**CFGE.CH :** le site de référence de la présente publication intérimaire 2024 (3ème de rang).

## tM/46_ LA 1ÈRE ÈRE BOURSIÈRE : DÉSIRÉS TRAMWAYS SUISSES

**POUR COMPLÉMENT SUR LES TRAMS À GENÈVE DÈS LE MILIEU DU XIXÈME SIÈCLE :** Gilbert **Plojoux**, **« *Histoire des transports publics dans le canton de Genève* »**, en 4 volumes, Éditions du Tricorne, Genève, de 2010 (v1) à 2018 (v4). [11] Citation ci-après : **Plojoux/TGE.**

*Une précieuse restitution encyclopédique du sujet parmi d'autres sources.*

### tM/46.1_ Jusqu'en 1899 : l'âge d'or du tram, règne sans partage des TS

Un siècle avant que la **CGTE** ne passe le relai aux **TPG** au 1er janvier 1977, fut inscrite à la fin de 1876 au Registre du commerce de notre canton la **Compagnie générale des Tramways suisses (TS)**, laquelle reste désormais dans l'histoire pour l'exploitation pionnière en traction vapeur de la ligne entre Carouge et Moillesulaz (devenue la 12 à la CGTE puis aux TPG), alors que l'on connaissait exclusivement les véhicules hippomobiles sur rails jusque-là. Durant le dernier quart du XIXème siècle, s'agissant du trafic routier (personnes et marchandises), les progrès n'appartenaient (et sans partage) qu'aux perfectionnements du ferroviaire.

Les **TS** se distinguèrent, à nouveau, environ deux décennies plus tard grâce à l'énergie électrique avec l'ouverture d'un service redevable à cette source émergente alors entre Petit-Saconnex et Champel (1894) puis en assurant les déplacements à l'intérieur de l'exposition nationale suisse en 1896 avec un remarquable succès.

Dans ces dernières années de la décennie 1890, les actions **TS** tenaient une bonne cote en Bourse de Genève. Le Directeur de l'époque, Tony Laval, jouissait d'une excellente réputation, s'assurant de la confiance des actionnaires, d'un côté, et de son personnel de l'autre, tant par une saine gestion financière que grâce à une politique sociale moderne comprenant une assurance accidents et une caisse de retraite.

**En 1897, les initiatives de François Forestier par ses demandes de concessions, alarmèrent les TS. Dans ce contexte, les autorités cantonales genevoises voyaient l'indispensable extension des tramways (eu égard au fort développement urbain de cette époque) comme devant relever d'un opérateur privé unique, laissant les acteurs d'alors s'organiser entre eux. Le réseau périphérique genevois de la Voie étroite apparaissait inéluctablement appelé à une absorption par un leader ambitieux ; quel allait-il être entre les TS et une Compagnie Forestier ? On connaît la suite : la CGTE se vit retenue** [▶p38] **et les TS reçurent, en contrepartie de leur réseau, un prix avec goodwill calculé selon les règles de l'époque. Enfin, le 30 novembre 1900, le Journal de Genève informa qu'une gratification de liquidation en faveur du personnel avait été votée par les gestionnaires des TS. Par opposition, la même publication informa que la nouvelle Compagnie (CGTE) avait décidé simultanément la suppression de la caisse d'épargne-retraite satisfaisant pourtant le personnel (JdG/23.9.1900).**

---

[11] Pour acquérir : consulter le site {agmt.ch} pour accéder à la boutique de l'AGMT.



© Philippe Ruchet à 1207 Genève – Tous droits réservés
Extrait t de tapuscrit 2025 [impr. 31.12.24 00:14:24] du (titre réservé) :
**CARREFOUR FERRÉ (INFRA') & FERROVIAIRE (EXPLOIT') GENEVOIS**
Sauts dans la numérotation des passages ici pour les pages autres que celles de l'extrait.
**CFGE.CH :** le site de référence de la présente publication intérimaire 2024 (3ème de rang).

### tM/46.2_ 1898 : F. Forestier à la manœuvre, quels atouts techniques ?

**§1) PARCOURS ENTREPRENEURIAL.** Quinquagénaire lorsqu'il fonda la CGTE, François Forestier (1847-1909) exploitait l'entreprise familiale (créée par son père vers 1850) des omnibus hippomobiles dès les années 1870 ; la 1ère de nos sources[12] apporte force détails à ce sujet. Il obtint au fédéral (en date du 29 décembre 1898) les concessions nécessaires de tramways dont celui de la Cité précédemment évoqué ; restait à pouvoir les exploiter, d'où la nécessité d'une autorisation cantonale après préavis municipal. Pour mener à bien le projet CGTE y relatif, notre entrepreneur se trouva au bon endroit et au bon moment, avec une abondance de capitaux anglo-saxons (en recherche d'opportunités) doublée d'une grande proximité avec le Conseiller d'État Favon au sommet de son influence [▶p40].

**§2) LES MOYENS CONSIDÉRABLES DES FONDATEURS.** La Tribune de Genève du 2 mars 1899 rapporta un syndicat financier pour constituer la CGTE comprenant la Banque Hirsch & Cie à Londres pour le compte du très fortuné Henry Augustus Butters. Dans un courrier au Conseil administratif de la Ville de Genève en date du 5 décembre 1898, l'établissement financier précité confirma être en mesure d'assurer le financement de la construction et de l'exploitation du nouveau réseau de trams genevois (CGTE). Il y était mentionné la nécessité de disposer d'informations complémentaires en vue de remettre son engagement ferme et définitif ; étaient ainsi visés les détails de reprise de la Voie étroite et, surtout, des Tramways suisses.

**§3) HENRY AUGUSTUS BUTTERS (1850-1908).** Citoyen américain, il s'établit en Afrique du Sud et s'inscrivit comme pionnier dans le développement de l'industrie électrique de ce pays. Ses affaires très florissantes (dont dans l'industrie minière aurifère) lui permirent de faire procéder à l'installation de réseaux de tramways sur plusieurs continents, outre celui de Genève. À son décès (1908), la CGTE fut vendue.

**§4) LA CONSTITUTION EN 2 TEMPS DU CAPITAL DE LA CGTE (20 MIO).** La Tribune de Genève du 28 décembre 1911 revint sur les deux étapes de constitution du capital de la CGTE. À sa formation, le 11 août 1899, CHF 5 mio avaient été engagés. Ce montant fut quadruplé le 31 janvier 1901 pour l'acquisition des réseaux des Tramways suisses et de la Voie étroite. Les travaux de construction et transformation, menés avec autorité, s'achevèrent le 11 mai 1902.

**§5) LE FIL D'INTÉRÊTS AMÉRICAINS.** Des liens particuliers unirent Genève aux États-Unis dès peu après leur constitution en 1776. L'Avenue De-Gallatin (dans le quartier de Saint-Jean) en témoigne. Albert (1761-1849), né à Genève, fonda la branche américaine (et se fit connaître sans porter la particule). Diplomate, il occupa les fonctions de secrétaire du Trésor entre 1801 et 1814. Il fonda l'Université de New York en 1831. On ajoutera encore que le fondateur en 1879 de la Tribune de Genève (James T. Bates 1844-1914), citoyen du Massachusetts, s'était domicilié en la cité de Calvin ayant épousé une demoiselle d'une des meilleures famille (les Chenevière).

---

[12] Plojoux/TGE : Volume 1, chapitre 3.



© Philippe Ruchet à 1207 Genève – Tous droits réservés
Extrait t de tapuscrit 2025 [impr. 31.12.24 00:14:24] du (titre réservé) :
**CARREFOUR FERRÉ (INFRA') & FERROVIAIRE (EXPLOIT') GENEVOIS**
Sauts dans la numérotation des passages ici pour les pages autres que celles de l'extrait.
**CFGE.CH :** le site de référence de la présente publication intérimaire 2024 (3ème de rang).

## tM/46.3_ 1900-1903 : le management à l'américaine en échec

**§1) UN STYLE D'ENTREPRISE.** Dans Le Journal de Genève du 7 octobre 1898, François Forestier confirmait agir en qualité de mandataire. Il indiquait également les solides cautions techniques sur lesquelles il s'appuyait et qui permirent d'ouvrir le réseau à point nommé. Le 8 août 1902, le Journal de Genève annonça la nomination de l'ingénieur Bradford comme administrateur et nouveau directeur général. Cette année-là a été marqué par une grève dure suivie de condamnations de grévistes (JdG/14.11.1902). Ce dirigeant américain démissionna au cours de l'année suivante (JdG/20.05.1903), laissant l'actionnariat étranger insatisfait des résultats financiers,

**§2) CONFLIT SOCIAL.** À partir de relevés internet, voici un bref panorama historique.

| Édition JdG * | En résumé |
|---|---|
| *Journal de Genève* Samedi 13 septembre 1902 | Le Conseil d'État a été appelé à rendre une sentence arbitrale afin de clore le conflit entre la CGTE et le syndicat du personnel suite au licenciement de 40 employés le 30 août 1902. Si certaines sanctions de l'employeur se virent confirmées, l'arbitre conclut à la réintégration des congédiés. |
| *Journal de Genève* Vendredi 26 septembre 1902 | Le personnel protesta quant à la manière de l'employeur d'appliquer la sentence arbitrale. Un des leaders syndicaux reçut du Président Forestier un courrier de lourds reproches concluant à une patience à la durée limitée. |
| *Journal de Genève* Mercredi 1er octobre 1902 | Une deuxième grève a été déclenchée à la CGTE. Sollicité, le Conseil d'État n'interviendra pas pour un nouvel arbitrage. Des manifestations se répandirent en ville accompagnées d'échanges de coups. L'armée fut appelée en renfort pour assurer l'ordre. |
| *JdG* - Vendredi 10 octobre 1902 | La grève se poursuivit à la CGTE toujours avec la présence de l'armée. Le mouvement s'étendit. Le Journal fut touché. |
| *JdG* - Vendredi 14 novembre 1902 | La grève se termina le 13 octobre. Ce jour de mi-novembre, le Journal rapporta la condamnation de 3 syndicalistes. |

* Source : site {letempsarchives,ch}

**§3) LE VIRAGE D'UNE GESTION LOCALISÉE.** Le Journal de Genève du 24 mai 1903 annonça la nomination d'un nouveau manager (qui allait fonctionner pendant 25 ans, JdG/29.03.1928) en ces termes : « *Ce serait un excellent choix. Monsieur Charles Rochat, originaire de L'Abbaye (Vaud), est depuis 1899 directeur des tramways de Berne, dont il a organisé le service à la satisfaction générale.* » Deux jours plus tard, le Journal ajoutait : « *Il faut espérer que M. Rochat ne sera pas en butte aux tracasseries des actionnaires londoniens* ».

**Entre l'entrée en fonction de Charles Rochat et le retrait d'Éric Choisy du Conseil d'administration (1952) après une collaboration débutée en 1928, la CGTE a connu une période de 5 décennies l'ayant vu s'inscrire comme un des principaux opérateurs de transports publics de Suisse et reconnu comme tel.**



© Philippe Ruchet à 1207 Genève – Tous droits réservés
Extrait t de tapuscrit 2025 [impr. 31.12.24 00:14:24] du (titre réservé) :
CARREFOUR FERRÉ (INFRA') & FERROVIAIRE (EXPLOIT') GENEVOIS
Sauts dans la numérotation des passages ici pour les pages autres que celles de l'extrait.
CFGE.CH : le site de référence de la présente publication intérimaire 2024 (3ème de rang).

## tM/47_ LA 2ÈME ÈRE BOURSIÈRE CGTE ET LE NAUFRAGE DE 1925

### tM/47.1_ 1909 : la Société auxiliaire genevoise de Tramways (le montage)

**1909 : Le Journal de Genève du 7 avril de cette année-là relata la cession liquidative (?) de la CGTE pour CHF 7,5 mio selon l'Union financière de Genève (banquiers privés) et l'Omnium lyonnais[13] ; l'actionnaire Henry Butters venait de décéder** [▶p43]. **Détentrice alors de ce capital, cette Société auxiliaire fondée dans ce but en 1909, émit un emprunt obligataire en juin.** Le Journal de Genève du 20 dudit mois publia le prospectus d'émission y relatif aux conditions suivantes :

- **Montant emprunté** : CHF 6'000'000 à 4%, CHF 5'000'000 étant levés en 1909, le solde (CHF 1'000'000) aurait pu l'être ensuite, ce qui n'advint pas.
- **But visé** : acquérir la presque totalité de la CGTE.
- **Remboursement normal** : en 44 anuités avec échéance finale au 30 juin 1959 (mais possiblement dès le 30 juin 1915 au pair par tirages au sort), en corrélation avec la concession de 60 ans accordée à la CGTE (dont 51 exercices restaient à courir au moment de cette émission, soit jusqu'en 1960).
- **Remboursement anticipé avec prime** possible dès le 30 juin 1912 (partiellement ou en totalité) sous majoration de 1% applicable avant 1915.
- **Prix d'émission** à 98% (soit CHF 490 pour un nominal de 500).

Le droit de la société anonyme permet de déduire que tout administrateur représente, à moins qu'il ne soit lui-même détenteur des droits de propriété, une personne morale ou physique vu sa qualité d'actionnaire. Selon les informations de l'époque, 4 administrateurs sur 8 (dont le Président du Conseil) se rattachaient audit Omnium ; était-ce le principal actionnaire ou jouait-il un rôle dominant du fait d'un pacte sociétal ?

**Le recours à l'emprunt par l'Omnium afin d'acquérir une partie du capital de la CGTE déboucha sur une opération d'échange d'action contre obligation dans le contexte de la vente par souscription publique des premières citées (prospectus en partie ci-contre ; explications en pages suivantes** [▶p48]).

La Tribune de Genève du 28 décembre 1911 apporta de précieuses précisions complémentaires à la veille de cette transaction du début 1912. Il fut d'abord indiqué que la cession précitée de CHF 7,5 mio concernait « *la presque totalité* (sic) » des actions et parts de fondateurs de la CGTE. On apprit également l'identité des autres actionnaires (outre les 2 susmentionnés) de cette auxiliaire, à savoir : « *la Société franco-suisse pour l'industrie électrique à Genève, la Banque de Paris et des Pays-Bas, le Bankverein suisse* (par le passé Société de Banque suisse avant sa fusion dans l'actuelle UBS), la Banque *Speyr & Cie à Bâle et le Crédit suisse à Zurich* ».

---

[13] L'**Omnium lyonnais** de chemins de fer et de tramways (fondé en 1898) a construit et exploité nombre de réseaux de tramways en France (entre autres activités). Le sauvetage de 1925 de la CGTE termina la coopération avec lui. En 1974 vit son absorption par SAFEGE (SA française d'études de gestion et d'entreprises), désormais Suez Consulting & Engineering (site {suez.com}).



© Philippe Ruchet à 1207 Genève – Tous droits réservés
Extrait t de tapuscrit 2025 [impr. 31.12.24 00:14:24] du (titre réservé) :
**CARREFOUR FERRÉ (INFRA') & FERROVIAIRE (EXPLOIT') GENEVOIS**
Sauts dans la numérotation des passages ici pour les pages autres que celles de l'extrait.
**CFGE.CH :** le site de référence de la présente publication intérimaire 2024 (3ème de rang).

## tM/47.2_ 1912 : La vente par souscription publique, notre étape pivot

**§1) 6 JANVIER 1912 : LES PARUTIONS DU JOUR (ACTION & OBLIGATION).**

**Prospectus**

**Vente par souscription publique**

**d'Actions de la Compagnie Genevoise**

**DES**

**Tramways Electriques**

Par suite d'un contrat d'acquisition, passé avec la Société Auxiliaire Genevoise de Tramways, les Etablissements et Maisons de Banque désignés ci-dessous, mettent en vente

**du jeudi 4 au mercredi 10 janvier 1912**

**10.515 actions de Fr. 500.- de la Compagnie Genevoise des Tramways Electriques**

aux conditions suivantes :

**Prix de vente Fr. 450.-- par action**

avec droit au dividende qui sera distribué pour l'exercice 1911

Sur la base du dividende de 4 % payé pour l'exercice précédent, l'action offre à ce prix un rendement de 4 ½ %.

**Souscription contre espèces**

Les souscripteurs auront à payer :

| | | |
|---|---|---|
| En souscrivant | Fr. 100.— | par action. |
| A la répartition, le 20 janvier 1912 | » 350 — | » |
| Total | Fr. 450.— | » |

Ci-dessus : extrait annonce parue dans le Journal de Genève du samedi 6 janvier 1912. Page suivante : bas de l'annonce (modalités de souscription). Crédit : site internet lestempsarchives.ch.

Toujours selon la Tribune de Genève du 29 décembre 1911, le capital de la CGTE dès le 30 juin 2011 se divisait en 24'000 actions de CHF 500 pour 12'000 certificats de 1 action et 2'400 de 5. La vente ci-dessus portait ainsi sur une participation de 43,8%.



© Philippe Ruchet à 1207 Genève – Tous droits réservés
Extrait t de tapuscrit 2025 [impr. 31.12.24 00:14:24] du (titre réservé) :
**CARREFOUR FERRÉ (INFRA') & FERROVIAIRE (EXPLOIT') GENEVOIS**
Sauts dans la numérotation des passages ici pour les pages autres que celles de l'extrait.
**CFGE.CH :** le site de référence de la présente publication intérimaire 2024 (3ème de rang).

## Souscriptions privilégiées et irréductibles

**Les porteurs des 10,000 obligations 4 % de la Société Auxiliaire Genevoise de Tramways sont admis à souscrire par privilège et à titre irréductible, par voie d'échange de leurs obligations, titre pour titre.**

Toute obligation étant acceptée en payement à la souscription pour son prix de remboursement de Fr. 505, les porteurs recevront en échange de chaque obligation présentée :

1. Une action Cie Genevoise des Tramways Electriques ayant droit au dividende de 1911 et représentant au prix de souscription Fr. 450.—
2. Une soulte en espèces de » 55.—

qui leur sera payée à la répartition.

Total Fr 505 —

Les obligations destinées à l'échange devront être déposées munies de tous leurs coupons non échus. Elles seront accompagnées d'un bordereau numérique spécial et d'un bulletin de souscription.

Les demandes d'actions, tant **réductibles** qu'**irréductibles**, devront être déposées du

**Jeudi 4 au mercredi 10 janvier 1912**

auprès de l'un des domiciles ci-dessous :

### A GENÈVE :

Union Financière de Genève
Banque de Paris et des Pays-Bas
Banque de Dépôts et de Crédit
Banque de Genève
Banque Populaire Genevoise
Comptoir d'Escompte de Genève
Bankverein Suisse
Société de Crédit Suisse
Banque Fédérale S. A.
Banque Populaire Suisse
MM. F. Barrelet et Cie
de Beaumont, De L'harpe et Cie
Bonna et Cie
Bordier et Cie

MM. Henry Boveyron
Chauvet, Haim et Cie
Chenevière et Cie
Chevalier et Fermaud
Darier et Cie
Ferrier, Lullin et Cie
Galopin, Forget et Cie
Grosset, Tagand et Cie
Hentsch et Cie
Lenoir, Poulin et Cie
Lombard, Odier et Cie
Paccard et Cie
G. Pictet et Cie

### A BALE :

Bankverein Suisse
Société Anonyme de Speyr et Cie
Société de Crédit Suisse

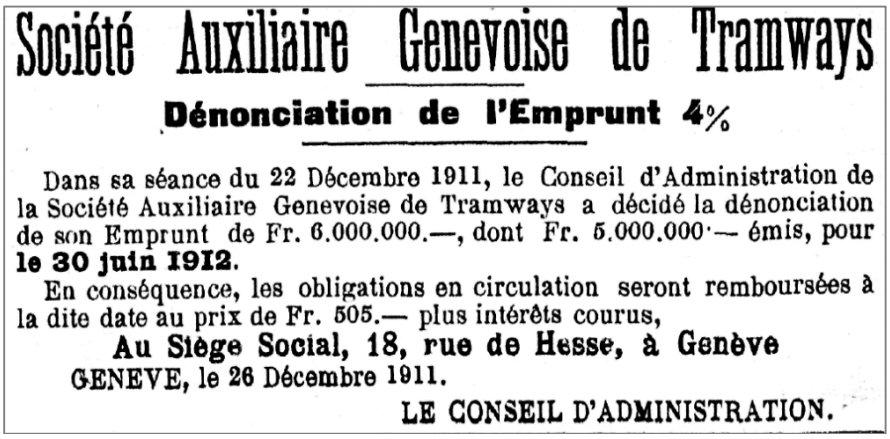
### A ZURICH :

Société de Crédit Suisse
Bankverein Suisse

Ci-dessus : extrait annonce parue dans le Journal de Genève du samedi 6 janvier 1912. Page précédente : haut de l'annonce (modalités opération). Crédit : site internet lestempsarchives.ch.



© Philippe Ruchet à 1207 Genève – Tous droits réservés
Extrait de tapuscrit 2025 [impr. 31.12.24 00:14:24] du (titre réservé) :
**CARREFOUR FERRÉ (INFRA') & FERROVIAIRE (EXPLOIT') GENEVOIS**
Sauts dans la numérotation des passages ici pour les pages autres que celles de l'extrait.
**CFGE.CH :** le site de référence de la présente publication intérimaire 2024 (3ème de rang).



Société Auxiliaire Genevoise de Tramways

**Dénonciation de l'Emprunt 4%**

Dans sa séance du 22 Décembre 1911, le Conseil d'Administration de la Société Auxiliaire Genevoise de Tramways a décidé la dénonciation de son Emprunt de Fr. 6.000.000.—, dont Fr. 5.000.000.— émis, pour **le 30 juin 1912.**

En conséquence, les obligations en circulation seront remboursées à la dite date au prix de Fr. 505.— plus intérêts courus,

**Au Siège Social, 18, rue de Hesse, à Genève**

GENEVE, le 26 Décembre 1911.

LE CONSEIL D'ADMINISTRATION.

Ci-dessus : extrait annonce parue dans le Journal de Genève du samedi 6 janvier 1912. **Pour permettre l'échange des titres.** Crédit : site internet lestempsarchives.ch.

La Tribune de Genève du 12 juin 1913 informa que les actionnaires de ladite Société auxiliaire furent convoqués pour mercredi 25 afin d'approuver la clôture de liquidation.

**§2) UN OBJECTIF DE RENDEMENT À 4 ½ %.** Revenons à l'origine d'une restitution séquentielle complète. Intervint premièrement la vente par la Société auxiliaire de ses actions CGTE en portefeuille au prix de CHF 450 pièce pour un nominal de CHF 500. Parallèlement fut dénoncé l'emprunt précité à CHF 505 par obligation de 500. Avec leur privilège de souscription les obligataires clôturaient avec un versement de CHF 55 en leur faveur au moment de l'échange de leur créance contre l'action ainsi acquise.

Quel message voulait-on véhiculer alors ? Probablement pas un avertissement manifeste de risque de rendement. Ploujoux/TGE Vol. 2 p. 50 mentionne un dividende prévu de cette bonne ampleur de 4 ½ % au moment du début des travaux de réalisation des concessions Forestier ; cette valeur témoigne une continuité qui pourrait avoir guidé les offrants (Sté auxiliaire) dans ce choix de cours initial, lesquels ont probablement pu se ménager un bénéfice de cession en janvier 1912.

**Voyons que le Journal de Genève du 3 septembre 1910 rapporta que l'exercice 1909 fit apparaître des non-valeurs au bilan pour plus de CHF 6,7 mio qu'il a fallu impérativement assainir, facteur probablement anticipé lors du retrait de l'actionnaire américain susmentionné. Ainsi, visant l'introduction en bourse, les actionnaires de la Société auxiliaire ramenèrent logiquement ledit capital à CHF 12 mio en apurant les pertes avec constitution d'une réserve en sus pour la bonne règle. Puis, intervint cette offre de vente par souscription du début 1912**.

**Que comprendre dans ce contexte ? Doit s'y ajouter la 2ème réduction de capital de l'assainissement de 1925-27 pour CHF 9,6 mio laissant un résiduel de CHF 2,4 mio (12% de l'investissement à la création de la CGTE au début du XXème siècle). Bref, l'entreprise n'a jamais présenté de valeur de rendement, même si elle a pu trouver sa clientèle tant en trafic voyageurs que marchandises.**



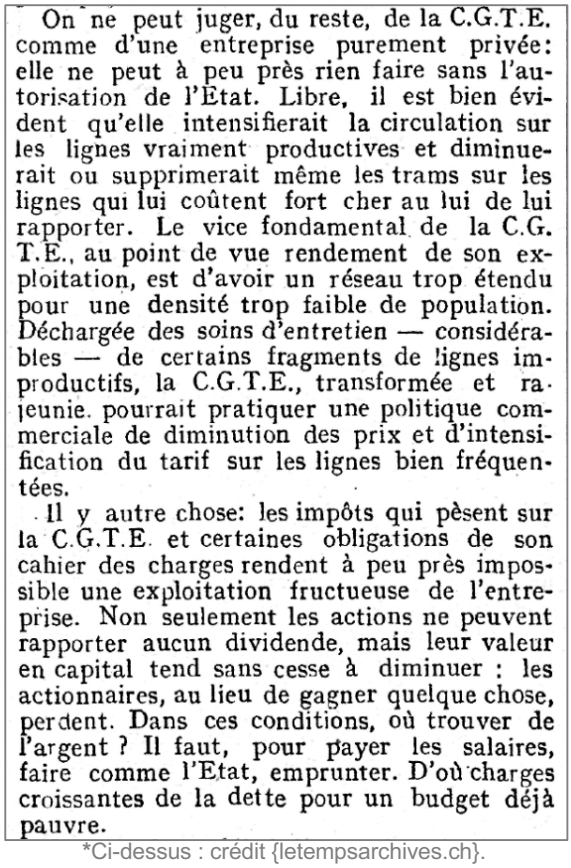
© Philippe Ruchet à 1207 Genève – Tous droits réservés
Extrait t de tapuscrit 2025 [impr. 31.12.24 00:14:24] du (titre réservé) :
**CARREFOUR FERRÉ (INFRA') & FERROVIAIRE (EXPLOIT') GENEVOIS**
Sauts dans la numérotation des passages ici pour les pages autres que celles de l'extrait.
**CFGE.CH :** le site de référence de la présente publication intérimaire 2024 (3ème de rang).

## tM/47.3_ La carrière boursière des titres CGTE

**§1) DÉBRIEFING SOUSCRIPTION DE 1912.** Rapidement, une fois passés les brassages de cours de la période de la 1ère cotation (fourchette entre 457 et 459 pour l'émission à 450 [▶p46]), les évolutions ne répondirent pas aux attentes. Un pointage en 1914 (JdG du 1.7.1914) rapportait un cours tombé à 375, puis 325 en 1916 (JdG 6.12.1916). Dés lors, la faillite intervenue 13 ans plus tard pouvait-elle être entrevue en 1912 déjà ou assez rapidement ? Investir dans un pari (si hasardeux soit-il) relève de sa liberté économique. La réussite des Tramways suisses [▶p42] avec les promesses économiques genevoises de l'aube du XXème siècle se considérèrent avec l'optimisme d'un Favon louant la « *hardiesse* » (sic) du projet Forestier [▶p39].

L'ampleur de l'offre initiale de la CGTE financée par le seul privé a subjugué la classe politique qui a pris les décisions nécessaires. La CGTE est née d'un bon travail d'ingénieur, mais avec une stratégie téméraire ; l'ère Choisy (1928-1952) y a remédié.

Par sa récapitulation du 28 novembre 1924 "*CGTE, une mauvaise affaire »*, le Journal de Genève livrait un diagnostic irréfutable. Toutefois, **le commentaire ci-contre*** ne relevait pas les progrès de l'époque vers une meilleure productivité grâce l'autobus. À cet égard, l'histoire de la SA d'autobus Jura-Salève vérifie l'axiome. Étudiée dès 1921 par des intérêts privés des liaisons vers Cointrin (d'une part) et Vessy-Veyrier (d'autre parts) ne se réalisèrent pas comme trams (l'option initiale) mais par autobus en exploitation dès la fin de 1925 ; s'y ajouta une desserte de Saint-Jean. La CGTE racheta l'opérateur « *dans les années 1940* » dixit Ploujoux/TGE Vol.2 chap.2



On ne peut juger, du reste, de la C.G.T.E. comme d'une entreprise purement privée: elle ne peut à peu près rien faire sans l'autorisation de l'Etat. Libre, il est bien évident qu'elle intensifierait la circulation sur les lignes vraiment productives et diminuerait ou supprimerait même les trams sur les lignes qui lui coûtent fort cher au lui de lui rapporter. Le vice fondamental de la C.G.T.E., au point de vue rendement de son exploitation, est d'avoir un réseau trop étendu pour une densité trop faible de population. Déchargée des soins d'entretien — considérables — de certains fragments de lignes improductifs, la C.G.T.E., transformée et rajeunie, pourrait pratiquer une politique commerciale de diminution des prix et d'intensification du tarif sur les lignes bien fréquentées.

Il y autre chose: les impôts qui pèsent sur la C.G.T.E. et certaines obligations de son cahier des charges rendent à peu près impossible une exploitation fructueuse de l'entreprise. Non seulement les actions ne peuvent rapporter aucun dividende, mais leur valeur en capital tend sans cesse à diminuer : les actionnaires, au lieu de gagner quelque chose, perdent. Dans ces conditions, où trouver de l'argent ? Il faut, pour payer les salaires, faire comme l'Etat, emprunter. D'où charges croissantes de la dette pour un budget déjà pauvre.

*Ci-dessus : crédit {letempsarchives.ch}.



© Philippe Ruchet à 1207 Genève – Tous droits réservés
Extrait t de tapuscrit 2025 [impr. 31.12.24 00:14:24] du (titre réservé) :
CARREFOUR FERRÉ (INFRA') & FERROVIAIRE (EXPLOIT') GENEVOIS
Sauts dans la numérotation des passages ici pour les pages autres que celles de l'extrait.
CFGE.CH : le site de référence de la présente publication intérimaire 2024 (3ème de rang).

**§2) LA PÉRIL DE L'EFFONDREMENT EN 1925 ET LE SAUVETAGE ENSUITE.** Dans une notice sur la situation financière de la CGTE peu avant son effondrement (JdG 17.10.1925), on apprend qu'environ 900 épargnants (presque tous suisses ou genevois) composaient l'actionnariat, laissant penser à de nombreux petits porteurs.

Le Journal de Genève du 2 mars 1925 rapporta la CGTE objet d'un sursis concordataire à l'étude pour déboucher soit sur l'homologation d'un accord de sauvetage soit sur sa mise en faillite. Dans ce même quotidien du 16 décembre 1926, on apprenait ainsi qu'un accord d'assainissement était intervenu in fine entre les banques créancières, l'État de Genève et la CGTE pour être entériné peu après. S'agissant du capital-social, il fut ramené de CHF 12 à 2,4 mio par réduction de la valeur nominale des titres de CHF 500 à 100 par unité. Parallèlement, une partie des créances de l'état furent converties en actions privilégiées.

Les orientations de la réorganisation du réseau ont également été fixées, réduisant les obligations de service sur les lignes de campagne les plus déficitaires. Dans la décennie qui suivit, l'autobus remplaça le tram sur ces dessertes, à l'exception entre autres de celle pour Hermance qui se continua jusqu'à sa conversion en 1958.

Le Journal de Genève du 3 décembre 1937 rapporta l'accord du Grand Conseil de garantie de déficit pour 6 lignes d'autobus en remplacement des tramways (A - Gy ; B – Chevrier ; C – Jussy ; D – Saint-Julien ; E – Chancy ; F – Ferney ; A et C préexistantes alors ; cette organisation demeura telle grosso modo jusque vers 1980 avant de se voir peu à peu réaménagée pour une future disparation des lettres pour indice des lignes). Pour sa part, le trolleybus apparut en 1942 sur la ligne 3 entre Petit-Saconnex et Champel ; nous reviendrons sur cette étape ci-après [▶p52].

Ci-contre : crédit Bibliothèque de Genève, site internet {bge-geneve.ch/iconographie}.
Voici le 1er exemplaire d'une première série de 12 unités entre 1942 et 1943. Selon les normes de l'époque, ils offraient 30 places assises et soi-disant 70 debout (plutôt 25 au grand maximum en exploitation vu la longueur du véhicule et l'accès limité à deux portes étroites).

Selon notre source (Journal de Genève du 12 septembre 1942), les tramways ainsi remplacés n'offraient une capacité maximale que de 50 personnes, soit 20 et 30 respectivement. Avec ces voitures sur pneus, l'espace disponible était facilement atteint ; qui plus est, ce produit montrait déjà sa pleine maturité. Le progrès avait parlé. **Il est donc faux d'alléguer un tram sacrifié.** Les bonnes décisions ont été prises manifestement, pour la 3 comme pour les autres lignes après, tram 12 excepté [▶p55].



© Philippe Ruchet à 1207 Genève – Tous droits réservés
Extrait t de tapuscrit 2025 [impr. 31.12.24 00:14:24] du (titre réservé) :
**CARREFOUR FERRÉ (INFRA') & FERROVIAIRE (EXPLOIT') GENEVOIS**
Sauts dans la numérotation des passages ici pour les pages autres que celles de l'extrait.
**CFGE.CH :** le site de référence de la présente publication intérimaire 2024 (3ème de rang).

## tM/48_ AUX RACINES DE L'AVÈNEMENT DES TPG EN 1977

### tM/48.1_ 1962 : Éric Choisy visionnaire préfigurant la LMCE-GE de 2016

Et la CGTE commémora les 100 ans du tram Carouge – Place Neuve le lundi 12 novembre 1962 au Restaurant du Palais des Expositions alors situé sur le site actuel d'Uni-Mail [▶p55]. Pour cette occasion fut édité un livre souvenir[14] préfacé par Eric Choisy dont un extrait figure ci-dessous sous forme de citation. Ledit passage suit un développement relatif au modèle pavillonnaire urbain de Los Angeles façonné pour la voiture et parfaitement inadapté à nos villes européennes, quand bien même il pouvait séduire sous nos latitudes au point de guider des prises de position politiques répandues. Voilà qui préfigure notre Loi cantonale genevoise (5.6.2016) pour une mobilité cohérente et équilibrée acceptée à 68%.

*« Il ne s'agit pas, en effet, d'assurer la circulation de véhicules toujours plus nombreux mais bien, avant tout, de transporter des personnes.*

*Or, pour réaliser cette fonction essentielle, il y a des moyens éprouvés et efficaces.*

*Devant l'impossibilité d'adapter les villes au trafic, il devient indispensable d'adapter le trafic aux villes, tout en assurant à chaque personne – et non à chaque véhicule – les conditions de transport les meilleures.*

*Ce but ne peut être atteint que pas la collaboration entre transports individuels et transports en commun, chacun d'eux étant prédominant dans la zone où il peut offrir à l'ensemble de la population les conditions les plus rationnelles, à savoir :*

*À l'extérieur des agglomérations, où la population est moins dense, les deux types de transport coexistent. À la périphérie des villes, des parcs à véhicules permettent aux automobilistes de garer leur voiture à proximité immédiate d'une ligne de transport en commun. À l'intérieur des villes, le transport est en principe communautaire.*

*Cette méthode permet d'offrir à chaque personne le transport à une vitesse moyenne convenable tout en assurant l'utilisation optimum de la surface disponible.*

*Sur ce dernier point, il est intéressant de noter qu'aux heures de pointe, un autobus transporte autant de personnes que 40 voitures privées et qu'un usager d'automobile occupe une surface 20 fois supérieure à celle utilisée par un passager d'autobus.*

Nous avons déjà évoqué l'arrivée d'Éric Choisy à la direction de la CGTE en 1928 [▶p44]. L'assainissement du réseau s'imposait pour redressement de la Compagnie, ouvrant la porte aux autobus [▶p50] avant l'arrivée du trolleybus [▶p52]. Ses années aux affaires ont préparé l'entreprise à l'époque moderne ; en 1962, le réseau se présentait sous le meilleur jour de modernité et d'efficience, tranchant avec l'état 60 ans auparavant, au moment d'une grève sévère [▶p44]. Bien qu'ayant remis sa Présidence de Conseil d'administration en 1952, il s'est fort logiquement imposé qu'il écrivît la préface évoquée ci-dessus.

---

[14] « *Les Transports en commun à Genève 1862-1962* » CGTE Compagnie genevoise des Tramways électrique (éditeur), imprimé par la Tribune de Genève en ses locaux en décembre 1962 ; la partie historique porte la signature de Pierre Bertrand et celle entrepreneuriale a été rédigée sous la coordination de Paul Muster, alors secrétaire général de la CGTE.



© Philippe Ruchet à 1207 Genève – Tous droits réservés
Extrait t de tapuscrit 2025 [impr. 31.12.24 00:14:24] du (titre réservé) :
**CARREFOUR FERRÉ (INFRA') & FERROVIAIRE (EXPLOIT') GENEVOIS**
Sauts dans la numérotation des passages ici pour les pages autres que celles de l'extrait.
**CFGE.CH :** le site de référence de la présente publication intérimaire 2024 (3ème de rang).

## tM/48.2_ 1942 : l'arrivée du trolley, début de l'impérative modernisation.

**L'ÉTUDE DE 1942 POUR LA 3.** Référence du document en question : **Éric Choisy**, « *La mise en exploitation des trolleybus de la Compagnie genevoise des tramways électriques* » dans le Bulletin technique de la Suisse romande, Lausanne, N°21 du 17 octobre 1942 (paraissait 2 fois par mois ; à l'époque : organe de la Société suisse des ingénieurs et architectes, sociétés vaudoises et genevoises).

**Structurellement**, jusqu'à sa conversion au trolleybus en 1942, cette ligne N° 3 (alors déjà proche de celle existant aujourd'hui) se présente comme la plus difficile à exploiter du réseau CGTE à cette époque car en grande partie à voie unique en dépit d'un trafic important (la 3ème en importance pour 14% de la clientèle).

**Conjoncturellement**, la voie arrivait à ses limites extrêmes avant l'impératif d'un entretien de grande ampleur, c'est-à-dire particulièrement onéreux. Dans ce contexte, la vitesse commerciale avait dû être réduite à 12 km/h, pénalisant en plus l'efficience de l'exploitation. Au jour le jour, la fragilité de l'infrastructure, et malgré la prudence des marches, un nombre inquiétant de déraillements intervenait. L'impérative restauration des voies n'aurait entraîné qu'une perte car sans avantage de service.

**Économiquement.** Les tramways en service alors dataient de plus de 40 ans et auraient nécessité un renforcement de leur équipement électrique. Par ailleurs, il n'était pas envisageable de leur attacher une remorque en raison de l'impossibilité de manœuvrer à chacun des terminus pour assurer le rebroussement de tels convois.

**Arguments. (1°)** En tête de chapitre s'inscrivait les opérations de développement urbains au Petit-Saconnex, dans la zone de Cornavin et à Champel qui demandaient une solution de souplesse en matière de transports publics. Voilà qui compromettait des travaux ferrés par ailleurs compliqués à financer. **(2°)** Venait ensuite le matériel roulant. Une solution sur pneus l'emportait à de multiples égards. Renouveler un parc usagé n'apporte pas les avantages d'une flotte neuve. Le confort des usagers et du personnel ne gagnaient qu'avec la conversion, sans compter une vitesse commerciale supérieure, garante d'une meilleure productivité et de prestations améliorées.

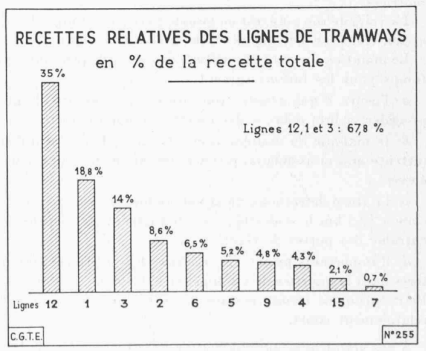


Fig. 1. — Recettes comparées des diverses lignes de la C.G.T.E.

Ci-contre : scan de clichés de l'article susmentionné du Bulletin technique.

Par rapport aux 67% des lignes de trams pour les 3 du cœur vers 1940, considérons les actuels voyages*km des principales (423 mio) contre un total de 555 pour le réseau selon le rapport de gestion TPG 2023 ; nous obtenons 76% alors de ce schéma de dessertes. Nous avons choisi en 2024 une valeur statistique plutôt que des recettes de 1940 du fait des différences de tarification entre époques. La comparaison est donc bancale mais donnant des approximations suffisantes. **Voilà qui montre nonobstant les temps la constante à devoir doter suffisamment le cœur du réseau (d'où notre idée de métro AMONT).**



© Philippe Ruchet à 1207 Genève – Tous droits réservés
Extrait t de tapuscrit 2025 [impr. 31.12.24 00:14:24] du (titre réservé) :
CARREFOUR FERRÉ (INFRA') & FERROVIAIRE (EXPLOIT') GENEVOIS
Sauts dans la numérotation des passages ici pour les pages autres que celles de l'extrait.
CFGE.CH : le site de référence de la présente publication intérimaire 2024 (3ème de rang).

3. *Comment améliorer l'exploitation de la ligne nº 3 ?*

Nous avons tout d'abord procédé à l'étude de la modernisation du tramway par le renouvellement de la voie et son doublement partout où la largeur de la chaussée le permettait. D'autre part, nous avons envisagé le renouvellement des équipements électriques des voitures dont l'empattement, très faible, cesse cependant d'être un inconvénient majeur lorsque la voie est en parfait état.

Avant la guerre, le coût total de cette transformation aurait été de 900 000 fr. environ et n'aurait pas éliminé les inconvénients suivants :

*a*) tracé défectueux de la voie qui devrait être sérieusement remanié lors des travaux d'urbanisme envisagés par les autorités ;

*b*) maintien de la simple voie à la rue de Cornavin et à la rue de la Servette ;

*c*) motrices anciennes dont le châssis a actuellement 42 ans ;

*d*) difficulté de prolonger la ligne vers le Mervelet ;

*e*) impossibilité de prévoir une installation de manœuvre des remorques à Champel.

Autrement dit, une dépense de près d'un million de francs (avant la guerre) n'aurait pas permis une amélioration radicale du tramway et aurait laissé subsister quelques-uns des défauts actuels les plus gênants.

Dans ces conditions, nous avons procédé à une étude comparée de l'autobus et du trolleybus sur la ligne Petit-Saconnex-Champel et sommes arrivés à la conclusion que, malgré un investissement de fonds plus important pour le trolleybus, l'adoption de ce mode de transport conduisait à une solution plus économique, car l'augmentation des charges financières rapportée au kilomètre-voiture était largement compensée par le fait que les frais d'exploitation sont plus faibles pour le trolleybus que pour l'autobus.

Scan de l'article op. cit. d'Éric Choisy dans un Bulletin technique de la Suisse romande.



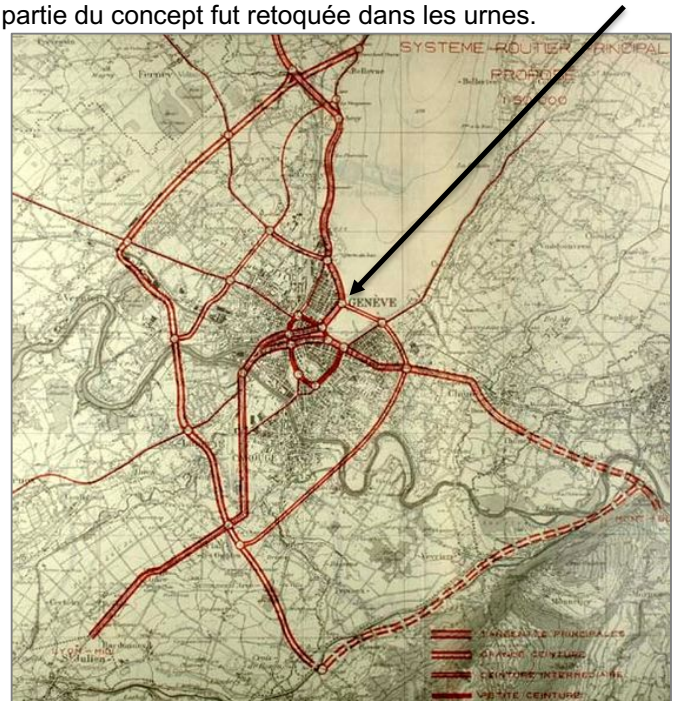
© Philippe Ruchet à 1207 Genève – Tous droits réservés
Extrait t de tapuscrit 2025 [impr. 31.12.24 00:14:24] du (titre réservé) :
**CARREFOUR FERRÉ (INFRA') & FERROVIAIRE (EXPLOIT') GENEVOIS**
Sauts dans la numérotation des passages ici pour les pages autres que celles de l'extrait.
**CFGE.CH :** le site de référence de la présente publication intérimaire 2024 (3ème de rang).

## tM/48.3_ 1961 : la voiture n'était pas toute puissante ; les dames votent

**Oublier cette page obère sa compréhension de ce sujet historique. Se limiter aux opinions partisanes tranchées d'alors appuie certes la thèse de doxa de l'automobile au détriment du transport public. Même si l'approche peut éclairer sur les priorités de l'époque, seule une logique de pondération révèle le cours réel des événements. Reste à en percevoir les impacts aujourd'hui ; un goût de mécanique cognitive occulterait les correctifs définitifs intervenus depuis.**

**L'échec des voies express (Journal de Genève/lundi 5 décembre 1960).** Aurait-on favorisé à tout crin la voiture dès 1945 à Genève, ce qui expliquerait le démantèlement des trams ? Non, sans ambiguïté ; voyons l'aspect idéologique. En votation de la veille (le premier où les électrices votèrent, tout se déroula très bien), le crédit d'étude relatif à ces voies express urbaines fut **rejeté à 76 % (!)**, enterrant ainsi définitivement l'idée.

Quelle était l'origine desdites voies express ? Le Plan (de circulation) Biermann de 1959. Cette étude constitue une pierre angulaire de l'organisation du trafic automobile à Genève dès lors. On retrouve les axes actuels E25 (Rotterdam-Gênes via le Tunnel du Mont-Blanc) et E62 (Nantes-Venise via le Simplon). Communs entre Genève et Lausanne, ils se séparent aujourd'hui à Bardonnex. Hier, l'idée était de les diriger par le quai du Mont-Blanc jusqu'à leur partage à la hauteur des Bergues selon cliché ci-contre ; cette partie du concept fut retoquée dans les urnes.




Scan d'une carte sur le site ge.ch/archives/ ; y rechercher Biermann. On remarque que l'autoroute du Pied du Salève (aujourd'hui réalisée **[▶iL/**32.4**]**) figure en traits-tirés.



© Philippe Ruchet à 1207 Genève – Tous droits réservés
Extrait t de tapuscrit 2025 [impr. 31.12.24 00:14:24] du (titre réservé) :
**CARREFOUR FERRÉ (INFRA') & FERROVIAIRE (EXPLOIT') GENEVOIS**
Sauts dans la numérotation des passages ici pour les pages autres que celles de l'extrait.
**CFGE.CH :** le site de référence de la présente publication intérimaire 2024 (3ème de rang).

## tM/48.4_ 1962-1977 : la CGTE roule les mécaniques ; arrivent les TPG

**§1) Un antécédent à un musée du tram**. Ce tram 12 a montré qui commandait à Genève. Sur autorisation fédérale ad hoc, le réseau fut fermé dès 21 heures ce 12.11.1962 pour réunir tout le personnel avec des invités de marque pour la commémoration de son centenaire (JdG/13.11.1962).

Relayant bien le sentiment général, l'allocution du Président du Conseil d'État (à l'époque Émile Dupont), précisa : « *Le rail et la route se complètent. Certainement, le rail n'a pas dit son dernier mot. Nous aurons peut-être, dans un avenir qui ne sera pas si éloigné que l'on croit, un métro à Genève*. » Prédiction réalisée déjà avec le cœur du Léman Express. Dans l'attente d'une suite ?

Ci-dessus : scan page 145 de l'ouvrage op. cit. [▶iM/48.1].

En ces temps-là, les messieurs conduisaient et les dames vaquaient. Elles venaient de pouvoir voter, une étape vers leur émancipation pour le bien commun. Aujourd'hui, la société fonctionne autrement pour davantage d'harmonieux partages.

**§2) Plébiscite genevois en faveur des transports publics à 79% (JdG/3.3.1975). Sage stratégie du 2ème objet de l'initiative dissocié pour une mise aux voix la plus consensuelle possible : rejet à 57% de la priorité absolue auxdits TP. Entre intransigeances voiture ou tram, la continuelle pondération majoritaire.**

**PUIS ADVINRENT LES TPG (Transports publics genevois ; JdG/22.12.1976)**, cadre de notre politique publique actuelle de mobilité. Tout est parti de cette initiative à double but de l'Institut de la Vie scindé au scrutin (JdG/14&26.8.1971). Parmi les thèmes dudit texte, ceux qui ont marqué les souvenirs de l'auteur concernaient

- le confort des usagers, jadis entassés, que les initiateurs voulaient assis ;
- les fréquences des services souhaitées davantage rapprochées.

Bref une nouvelle optique émergea. Ainsi, les moyens alloués augmentèrent. Ils sont désormais encadrés par le biais d'un contrat quinquennal de prestations.



© Philippe Ruchet à 1207 Genève – Tous droits réservés
Extrait t de tapuscrit 2025 [impr. 31.12.24 00:14:24] du (titre réservé) :
**CARREFOUR FERRÉ (INFRA') & FERROVIAIRE (EXPLOIT') GENEVOIS**
Sauts dans la numérotation des passages ici pour les pages autres que celles de l'extrait.
**CFGE.CH :** le site de référence de la présente publication intérimaire 2024 (3ème de rang).

### tM/48.5_ 1985 : Champs magnétiques '*Drôle de tram*' , **de trame plutôt**.

**§1) Source vidéo {rts.ch/archives/} -** *Chemin d'accès pour revoir le sujet : depuis la page des archives de la rts, prendre {émissions a-z} puis sélectionner {champs magnétiques} sur la page alors obtenue avant de trouver cette émission « **Drôle de tram** ». Diffusée le 19 novembre 1985, d'une durée de 47 minutes.*

**§2) Opinion.** Un précieux refler d'époque (1985). On y voit de magnifiques documents d'archives, dont les premières motrices électriques de la 3 avec, notamment, un film des frères Lumières (1896). Toutefois, cette vidéo n'épuise pas le sujet. Elle rapporte, certes, la véhémente opposition du TCS au tram dans les années 1950.

**§3) La thèse centrale du drôle de tram.** La vidéo relate donc les vitupérations contre le nouveau matériel. Au minutage **{23:49/46:09}**, l'écran affiche ce message : « *Nous sommes prêts à accorder un certain sursis au réseau actuel, mais nous nous opposons à ce qui lui soit administré un sérum de longue vie ou une transfusion de sang sous la forme de nouvelles 700. Bulletin TCS section genevoise février 1953.*»

**Rajoutons deux précisions bien connues à l'époque. Cette profession de foi du TCS (tant tranchée) n'a pas produit un quelconque effet. [1°]** En effet, à la série initiale 700-730 achetées neuves est venu **s'ajouter un parc 731-740** (alloué alors à la Ceinture d'alors 1A/1B) acquis auprès de la ville de Lucerne s'en étant départie suite à une votation populaire (Journal de Genève ; abandon des trams lucernois, édition du 6 mai 1957 ; pour leur arrivée à Genève, voir la livraison du 22 décembre 1961). **[2°]** N'oublions pas **les premières rames articulées en provenance d'Aix-la-Chapelle (série 795-799)** (Journal de Genève du 15 février 1975). On pourra en attester la réalité avec le déport de la voie de tram à la Corraterie près de l'intersection avec la fin de la Rue du Stand en direction de Rive ; le Journal du 17 avril 1985 confirma que les travaux allaient être entrepris pour que les nouveaux convois puissent se croiser. **Moralité :** accroissement du parc de 50% entre 1960 et 1975 et travaux de voie en 1975, on aurait pu connaître pire pour que le tram fût sacrifié à l'automobile.

**§4) Une obsolescence genevoise occultée.** « *Alors qu'à Zurich, Bâle ou Berne, on modernise le matériel, ici on démantèle le réseau* » poursuit le commentaire **{25:54/46:09}**. Certes le mouvement, après avoir concerné la campagne dans les années 1930 allait désormais toucher l'urbain et suburbain, Oui, la question se posait en bien en termes d'arbitrage entre trafic public et privé, qui se résoudra progressivement. **Il fallait donc bien que la CGTE commence par s'affirmer avec ce centenaire du tram pour être bien comprise et vu comme l'origine des transports en commun contemporains ; il n'y a donc pas eu de sacrifice !**.

Les équipements Forestier (voies et matériel roulant) devaient être remplacés après plus de 50 ans d'exploitation, il importait d'établir une modernisation d'ampleur encore inédite é Genève. Par ailleurs, les développements immobiliers ont fait apparaître de nouveaux besoins de desserte à tel point que les trams actuels présentent un maillage différent de celui de l'époque avec la nécessité d'adapter la voirie. Bref, les bonnes décisions ont été prises ; voir l'exemple de la ligne 3 [▶p52].



© Philippe Ruchet à 1207 Genève – Tous droits réservés
Extrait t de tapuscrit 2025 [impr. 31.12.24 00:14:24] du (titre réservé) :
**CARREFOUR FERRÉ (INFRA') & FERROVIAIRE (EXPLOIT') GENEVOIS**
Sauts dans la numérotation des passages ici pour les pages autres que celles de l'extrait.
**CFGE.CH :** le site de référence de la présente publication intérimaire 2024 (3ème de rang).

**§5) Drôle de trame : la doxa du trams CGTE. Un discours plus nuancé que celui électoraliste des années 1990 à l'époque de promouvoir la croix ferroviaire (réalisée avec la 14) ne dérangerait pas ; les années Woodstock datent désormais beaucoup. Penser l'avenir de la mobilité à Genève gagnerait avec des propos respectueux du travail de modernisation effectué dès les années 1940.**

**§6) Les occasions manquées.** Voilà qui dénote une évidente parfaite volonté de bien faire, quand bien même ait été manquées des opportunités pour une lecture plus avisée du déroulé des événements. Un travail de journaliste comporte nécessairement les limites de sa perception du sujet ainsi traité, d'où l'importance parfois de lectures critiques a posteriori.

**{20:12/46:09}**. Interview d'Eric Choisy qui précisa les circonstances de modernisation de la CGTE en 1946/1947. Ce sujet n'a pas été approfondi ; il l'aurait pourtant mérité ne serait-ce que pour bien comprendre le bien-fondé des décisions de l'époque. Il s'agissait de ne pas répéter l'erreur du surinvestissement du début du siècle pourtant déjà décelé à l'époque [▶p38].

Le Journal de Genève du lundi 22 décembre 1947 rapporta des informations recueillies dans la séance du Grand Conseil du samedi précédent. On apprend ainsi que le canton de Genève a acquis en bourse nombre d'actions CGTE lui permettant désormais de détenir plus de 60% des votes. À cette époque, l'étatisation de l'opérateur a été écartée au vu des résultats d'une expertise afin d'évaluer la meilleure solution. Sur le plan du matériel, les lignes 4 (tram) et 7 (autobus de l'ex Jura-Salève) étaient destinées à être converties aux trolleybus ; pour ce faire, un nouveau parc de 15 unités avait été commandé. S'agissant des tramways, les 30 motrices normalisées évoquées ici (série 700) étaient prévues pour les lignes 12 et 1 au vu de leurs fréquentations respectives. Il était encore précisé qu'il fallait compter avec de longs délais de livraison (en l'occurrence plus de 3 ans). Rien à voir donc avec une cavalcade contre le tram, mais au contraire un échelonnement jusqu'au début 1962 (15 ans) pour arriver à l'équipement performant d'alors [▶p52].

**{37:55/46:09}**. Lors de son interview, Pierre Tappy explique que le tram est un moyen de transport d'avenir dans certaines circonstances bien précises, principalement l'importance de la clientèle en sus de voies en site propre à prévoir (outre la topographie des lieux, ce qui vaut tout particulièrement à Lausanne comparativement au M3 [▶p67]). Encore une fois donc, rien à voir avec une conspiration tramicide qui aurait conduit au remplacement du réseau Forestier surdimensionné.

**{42:08/46:09}**. À cette époque, on opposait tram et métro automatisé. En fait, les volumes d'investissement ne sont pas comparables, le second se comptant en multiples du premier en fonction des particularités des environnements concernés. Ils se destinent à se compléter comme cela s'envisageait dès 1988 à Genève [▶p21]. Contrairement à l'avis exprimé dans l'interview à ce moment de l'émission, les progrès technologiques des matériels permettent des installations dans des agglomérations de taille plus restreinte qu'avant (mais les minimaux subsistent) l'avènement des équipements automatisés ; l'exemple de Lausanne avec le M2 en est une illustration.



© Philippe Ruchet à 1207 Genève – Tous droits réservés
Extrait t de tapuscrit 2025 [impr. 31.12.24 00:14:24] du (titre réservé) :
**CARREFOUR FERRÉ (INFRA') & FERROVIAIRE (EXPLOIT') GENEVOIS**
Sauts dans la numérotation des passages ici pour les pages autres que celles de l'extrait.
**CFGE.CH :** le site de référence de la présente publication intérimaire 2024 (3ème de rang).

## POSTFACE/SYNTHÈSE : LE MÉTRO, MOYEN STRUCTURANT

Ci-contre : statue de Louis-Favre à Chêne-Bourg, l'ingénieur du Gothard (cliché de l'auteur).

Débattue au Grand Conseil du canton de Genève le 12 janvier 1998 (et décidée 6 mois plus tard [▶p34], l'option, en filigrane dans les PL7758&7807, consistait à **radier toute mention du métro automatique léger dans la planification territoriale genevoise**. Le Conseiller d'État Ramseyer (en charge du dossier alors, hommage lui soit rendu) déclarait : « *De l'avis du Conseil d'état, c'est une option frileuse, étriquée, totalement insuffisante du point de vue du transfert modal souhaitable et de notre ambition pour les transports publics* ». Ainsi, plutôt qu'un métro advint un tram sur l'axe de Meyrin.

Vingt ans plus tard, il apparut **saturé à court terme** déjà, entraînant en conséquence la nécessité de dédoublement [▶p36]. Ainsi se profila une **Diamétrale RER** Nord-Sud au succès incertain à l'échelon fédéral, relayée désormais par un projet dit ferroviaire léger de **Léman Express bis** [▶p73].

L'heure nous est apparue de réhabiliter le métro automatique léger sous forme d'un **MEC (métro d'extension circulaire)**. Ledit matériel (avec ses bogies renforcés par des pneus) permet, entre autres, de franchir des pentes jusqu'à 12%, autorisant une succession de sections souterraines et en viaducs encapsulés de panneaux solaires pour une installation à énergie contributive (environ ¼ de la longueur totale [▶p60]).

CFGE.Ch
CARREFOUR FERROVIAIRE GENEVOIS

L'auteur, Philippe Ruchet, est expert-comptable retraité depuis fin 2017. Il prépare un ouvrage sur le Carrefour 2fer' genevois.

**ISBN 978-2-8399-4487-8** (présente publication intermédiaire pdf, voir page 2)



© Philippe Ruchet à 1207 Genève – Tous droits réservés
Extrait t de tapuscrit 2025 [impr. 31.12.24 00:14:24] du (titre réservé) :
**CARREFOUR FERRÉ (INFRA') & FERROVIAIRE (EXPLOIT') GENEVOIS**
Sauts dans la numérotation des passages ici pour les pages autres que celles de l'extrait.
**CFGE.CH :** le site de référence de la présente publication intérimaire 2024 (3ème de rang).