Zeitschrift: Ingénieurs et architectes suisses
Band: 112 (1986)
Heft: 18

Artikel: Quelques épisodes du développement des chemins de fer à Genève
Autor: Weibel, Jean-Pierre
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-76006

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

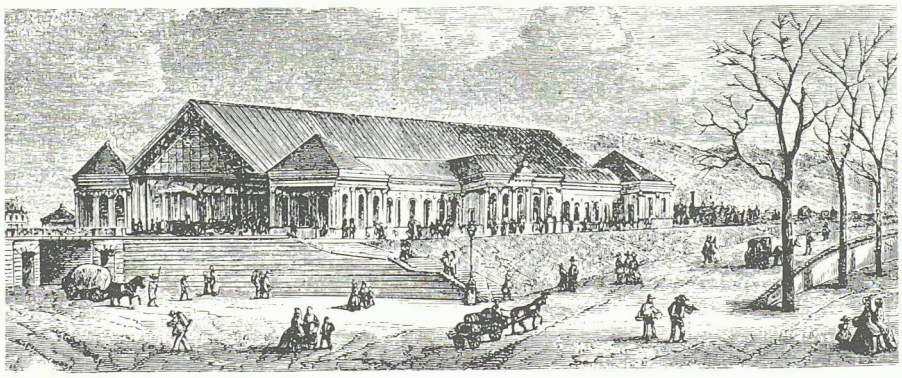
Download PDF: 09.12.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Quelques épisodes du développement des chemins de fer à Genève

par Jean-Pierre Weibel, rédacteur en chef

On a coutume de relever, à Genève, que la création d'un aéroport intercontinental a permis de compenser dans une certaine mesure les occasions perdues dans le domaine ferroviaire.
Il est vrai que la gare de Genève est restée modeste, tant par ses dimensions, ses installations que par son trafic, comparée ne fût-ce qu'avec Lausanne. Genève, ville à la vocation planétaire, n'a qu'une gare de province, sans transit notable : son aéroport lui a ouvert le monde.
Aujourd'hui, avec la réalisation d'un raccordement ferroviaire de cet aéroport, c'est le rail qui est revalorisé. Si la gare de Cornavin risque à première vue d'en faire les frais, cette impression est erronée : toute la région genevoise bénéficie d'une impulsion puissante, propre à y promouvoir de façon spectaculaire les prestations du rail.
A l'aube de ce renouveau, une dernière occasion nous est donnée de nous tourner vers le passé, pour rappeler quelques épisodes de ce développement laborieux du rail à Genève.



1. Naissance du réseau ferré de la région genevoise : à l'image du lierre

Sans aller jusqu'à évoquer Jules César, on peut considérer Genève comme un lieu de passage apprécié depuis longtemps. Si le lac offre une voie de transport commode, la bougeotte qui a gagné le genre humain exigeait des moyens de déplacement plus rapides.
Lors de l'apparition du chemin de fer, soit au milieu du siècle dernier, Genève faisait figure de nœud important dans le réseau routier utilisé par les services de malles-postes, de diligences et de voituriers. Les personnes, la poste et les marchandises voyageaient déjà beaucoup : en 1852, dix-huit courses régulières de malles-postes et de diligences partaient journellement de Genève vers la Suisse, vers Evian, le Simplon et Milan, vers Saint-Julien, Annecy, le Mont-Cenis et Turin, vers Seyssel et Lyon, vers la Faucille, Dijon et Paris ainsi vers Chamonix, et bien entendu en revenir [1][1]. Pourquoi donc Genève n'a-t-elle pas su transposer dans le domaine ferroviaire un réseau aussi dense ?

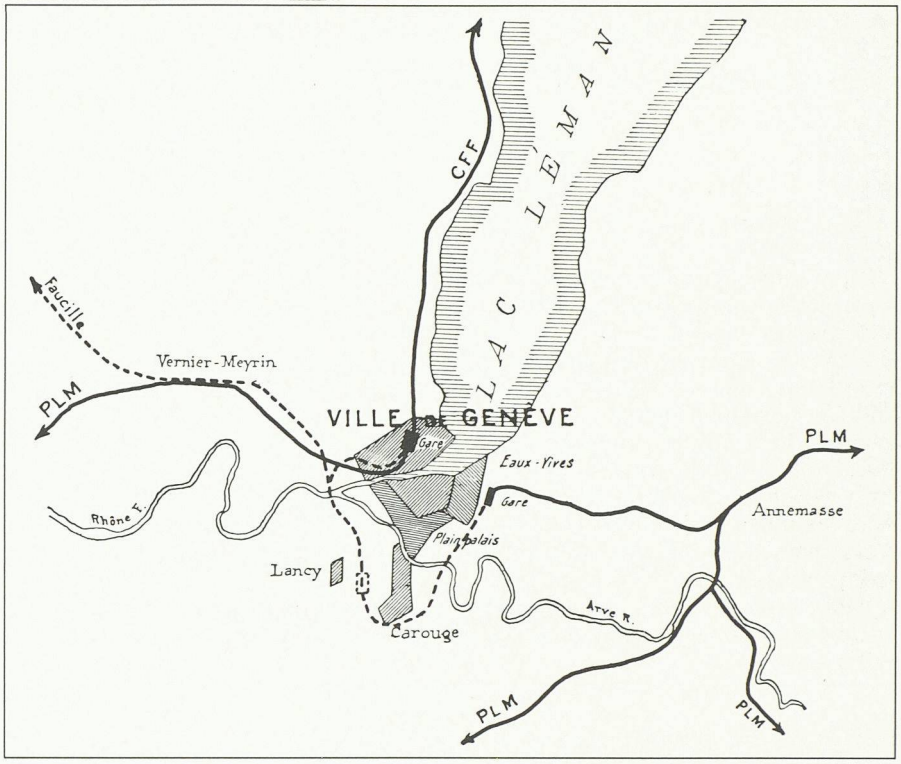
[1] Les chiffres entre crochets renvoient à la bibliographie en fin d'article.

On remarque que les multiples liaisons routières rayonnant alors autour de Genève sont essentiellement remplacées par deux axes ferroviaires principaux vers la Suisse et la France. C'est la conséquence d'une topographie peu favorable au tracé des lignes de chemin de fer, au sud et à l'ouest de Genève. D'autre part, les voies ferrées constituaient des affaires d'Etat en France, même si elles étaient construites par des compagnies privées. Cela explique que les lignes se soient développées autour du canton à l'image du lierre : sous des apparences amicales, elles ont étouffé les aspirations genevoises.
Genève était enserrée entre la Savoie sarde et la France, plus tard pratiquement encerclée par cette dernière, la portion congrue de sa frontière étant tournée vers la patrie suisse. Il est évident que notre grand voisin n'avait pas le même intérêt à voir le rail prendre le relais pour faire de Genève un nœud ferroviaire.
Ce n'est qu'à fin 1852, soit cinq ans après l'ouverture de la première ligne en Suisse et une dizaine d'années après que la première ligne française atteigne notre pays à Bâle, qu'un accord intervient entre la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée (PLM) et un groupe de personnalités genevoises avec le général Dufour à leur tête – qui s'en étonnerait ? – pour la construction d'une ligne Lyon-Genève, le tronçon La Plaine-Genève étant de la responsabilité des Genevois (le canton accorda dans ce but une subvention de deux millions de francs).
Cette ligne Lyon-Genève, mise en service le 18 mars 1858, consacrait le rôle secondaire de Genève ; en effet, ce tronçon n'était que l'une des branches du réseau desservant la région genevoise et la Haute-Savoie. La ligne Paris-Turin-Gênes et Milan passait par le Mont-Cenis, évitant Genève. On peut admettre que c'est là le résultat d'intrigues diplomatiques, à la veille du rattachement de la Savoie à la France en 1860, comme le suppose James Fazy. On y retrouverait la préférence des Italiens pour le passage du Mont-Cenis au détriment des cols valaisans, préférence déjà exprimée dans le traité d'Utrecht de 1715 : « Le trafic terrestre France-Sardaigne-Piémont devait obligatoirement et uniquement s'effectuer par le col du Mont-Cenis. »
Le rattachement de la Savoie à la France mettait la frontière franco-sarde au milieu du tunnel du Mont-Cenis, alors en construction, et Modane devenait une importante gare douanière. Ce changement sonna également le glas du projet d'accès au Simplon par Evian, dorénavant sans intérêt pour la France, qui retira son offre de subventionnement.
Changeant leur fusil d'épaule, les Valaisans se tournèrent vers Lausanne-Vallorbe pour une ligne Milan-Paris par le Simplon. D'autre part, les Français mirent en service en 1874 les lignes Bellegarde-Annemasse-Thonon et Annemasse-Annecy, dont les deux destinations finales étaient atteintes sans passer par Genève. Le rêve d'une ligne Paris-la Faucille - Genève - Evian - Simplon - Rome s'évanouissait pour un temps (voir plus loin), et avec lui les chances pour Genève de voir un trafic de transit important.
Ces circonstances expliquent aussi la préférence donnée par l'Italie au Saint-Gothard plutôt qu'au Simplon, qui devra attendre 1906 pour son ouverture en simple voie. Le choix de la liaison par Vallorbe plutôt que par la Faucille laissait une fois de plus Genève sur sa faim. Toutefois, l'avènement du TGV redonnera peut-être une chance de voir se concrétiser de façon inattendue des accords internationaux restés longtemps lettre morte et enfin se réaliser la liaison directe Paris-Milan par Genève...
« Les cantons de Vaud et de Genève vivaient en paix, un chemin de fer survint et ce fut la guerre. »
C'est ainsi qu'un journaliste français ressentit l'ouverture de la ligne Morges-Coppet, le 14 avril 1858 ! Cette image se réfère au projet vaudois de la ligne Pontarlier-Jougne-Orbe-Yverdon, destiné à conduire vers la ligne prévue sur le Plateau suisse, soit Olten-Payerne-Yverdon-Morges-Genève et Yverdon-Lausanne-Simplon-Italie. C'était dévaloriser

encore plus la liaison PLM de Genève vers Paris, d'où l'opposition ferme tant du PLM que des autorités genevoises. Le projet d'une autre ligne suisse, passant par Fribourg, vint fort opportunément remettre en cause les combinaisons vaudoises. La ligne Yverdon-Bienne se raccorda à Neuchâtel à une autre liaison avec la France, par les Verrières, de sorte que la ligne de Jougne cessait d'avoir une raison d'être valable.

Cela n'a pas immédiatement signifié le raccordement de Genève au réseau suisse, puisque le tronçon Morges-Coppet inauguré le 14 avril 1858 s'arrêtait chez Mme de Staël, les voyageurs à destination de Genève devant prendre le bateau. En effet, la compagnie Genève-Versoix n'arriva à Coppet qu'en juin, ce qui permit de constater que sa voie présentait l'écartement français d'alors, soit 1440 mm, alors que la compagnie vaudoise utilisait la norme fédérale — aujourd'hui presqu'universelle — de 1435 mm.

En outre, le transbordement se fit pendant un certain temps à Coppet, le PLM ne voulant pas recevoir les trains suisses dans sa gare de Cornavin. Cet ostracisme s'étendit plus longtemps aux locomotives qu'aux wagons, de sorte qu'on assista encore au changement de machine à Coppet, les voyageurs gardant leur place. La différence entre l'heure officielle de Paris, utilisée en gare de Genève, et celle de Berne, utilisée par les chemins de fer suisses — la première retardant de vingt minutes sur la seconde — fit que le premier train parti vers la Suisse manqua la correspondance à Coppet !

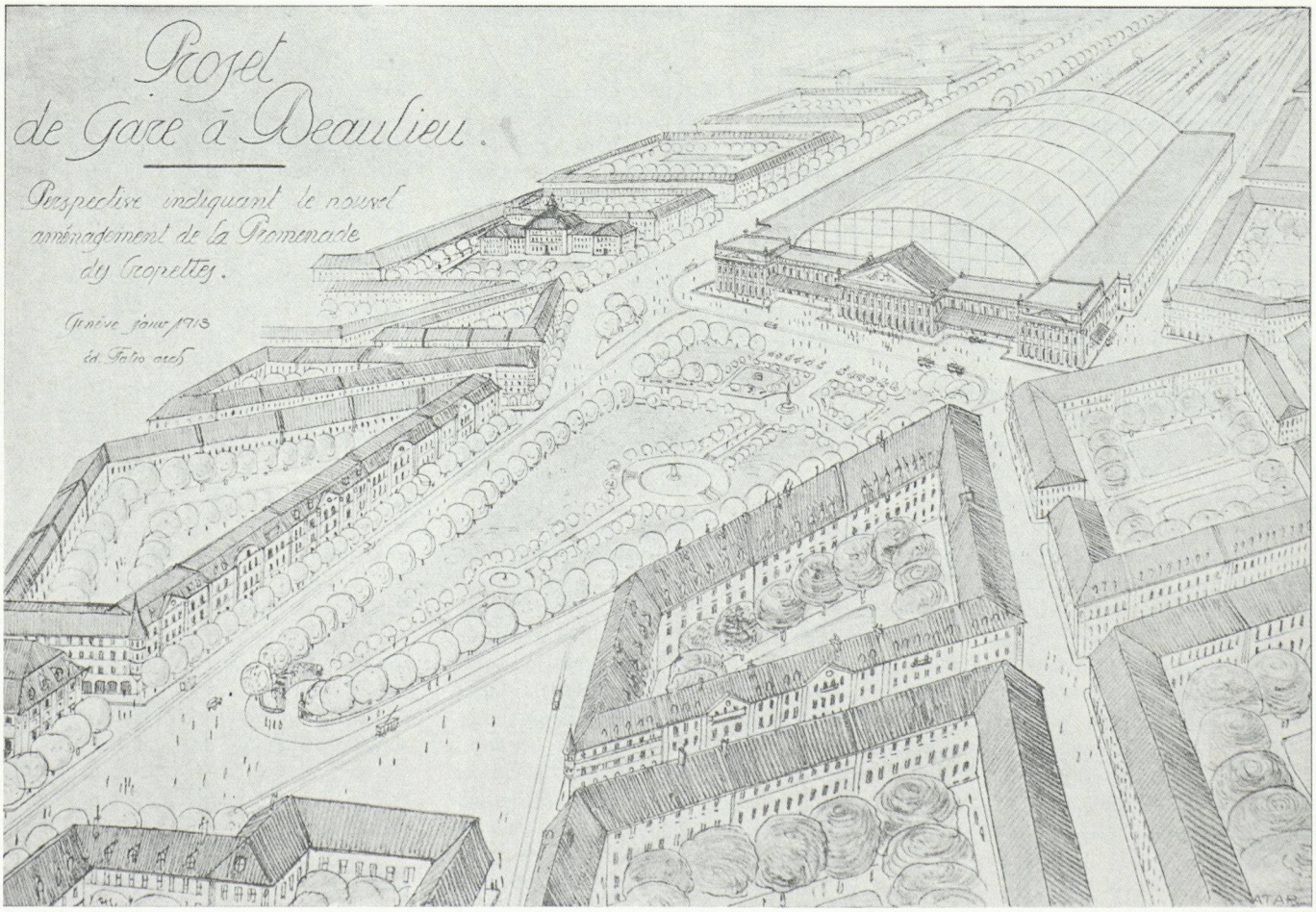


Le réseau ferré à Genève en 1910, avec les projets de ligne de la Faucille et du raccordement de la Praille.

2. La gare : à la Servette ou à Cornavin ?

En trois occasions au moins, la gare de Genève a failli être construite ailleurs que sur son emplacement actuel.

La discussion sur l'implantation de la première gare de Genève fut nourrie et



La gare que Genève n'a pas eue : le projet de gare à Beaulieu, avec l'aménagement du quartier des Cropettes.

aboutit à deux propositions: la Servette, qui avait les faveurs de la compagnie du PLM, et Cornavin, emplacement exigé par le canton et la ville de Genève. Pour imposer son choix, cette dernière accorda même une subvention d'un million et demi de francs, qu'elle n'eut du reste jamais à payer: le PLM mit la gare à la charge de la compagnie Lausanne-Fribourg-Berne (LFB), lorsque cette dernière racheta celle de Genève-Versoix, en proie à des difficultés financières. Il incomba au canton de Fribourg de reprendre le LFB, tombé en déconfiture, avec les actifs et passifs de Genève-Versoix. Ce sont donc les Fribourgeois qui ont payé pour que la gare de Genève soit construite là où les Genevois le souhaitaient!

3. Reconstruction de la gare: à Cornavin ou à Beaulieu?

Depuis 1888, la ligne Genève – Eaux-Vives – Annemasse reliait, de façon fort insatisfaisante, Genève à la Haute-Savoie. L'idée d'un raccordement avec Cornavin est à peu près aussi vieille que la ligne, exploitée par le PLM pour le compte du canton de Genève. La création des Chemins de fer fédéraux, à l'aube du XXe siècle, avait posé le problème du rachat des installations ferroviaires du PLM dans la région genevoise. Au terme de longs pourparlers, le Conseil fédéral et le Conseil d'Etat signèrent en 1912 une convention prévoyant le rachat par la Confédération de la ligne de la Plaine et de la gare de Cornavin, l'exploitation de cette ligne par les CFF, la reconstruction de la gare et la réalisation du raccordement Cornavin – Eaux-Vives[2]. Toutefois, ce dernier projet est jugé de l'intérêt exclusif de Genève, raison pour laquelle le canton doit en financer une part importante, soit un tiers. La guerre, puis la crise retardèrent cette réalisation jusqu'en 1941, où le tronçon Cornavin-La Praille fut mis en chantier en vue du transfert de la gare des marchandises, réalisé en 1949. Le prolongement fut une fois de plus mis en veilleuse (peut-on rappeler aux CFF qu'ils écrivaient en 1973, sous la plume du directeur du Ier arrondissement: «... Les CFF vont, par conséquent, passer à la construction de cette liaison, parallèlement à la réalisation de la ligne Cornavin-Cointrin...?»). D'autre part, une convention franco-suisse, signée le 18 juin 1909, était censée régler définitivement la construction des lignes d'accès au Simplon, soit Frasne-Vallorbe et Moutier-Granges; de plus, elle prévoyait *la construction d'une ligne de Lons-le-Saunier à Genève par la Faucille*; à cette occasion déjà, le gouvernement suisse s'engageait à réaliser le raccordement des gares de Cornavin et des Eaux-Vives! [2].

Ces perspectives échauffèrent les imaginations à Genève: puisqu'on allait de toute façon reconstruire la gare de Cornavin, autant en profiter pour l'adapter aux développements futurs et chosir notamment un emplacement mieux approprié à cet essor du réseau ferré dans la région genevoise. C'est ainsi que les ingénieurs genevois O. Messerly et Francis Reverdin assistés de l'architecte et urbaniste Edmond Fatio présentèrent en 1913 une étude complète – «établie sur la base de la proposition Louis Favre» – du transfert de la gare de Cornavin à Beaulieu, à moins de 400 mètre de l'emplacement original [3].

Outre l'assainissement du réseau ferré, ce projet visait à éliminer les obstacles à la circulation urbaine constitués par les lignes existantes. A considérer la carte, on est effrayé par l'emprise de ce projet sur les quartiers situés au nord de Cornavin. Il ne faut pas oublier qu'ils se situaient à la périphérie de l'agglomération – presque à la campagne – alors que c'était bel et bien toute la partie de la ville allant de Sécheron aux Charmilles qui aurait été libérée de toute emprise ferroviaire. On aurait certainement évité le mauvais feuilleton de l'assainissement des Grottes que nous vivons depuis bien trop longtemps.

Ce plan est intéressant à maints égards; on y mentionne deux tracés pour le raccordement des Eaux-Vives:

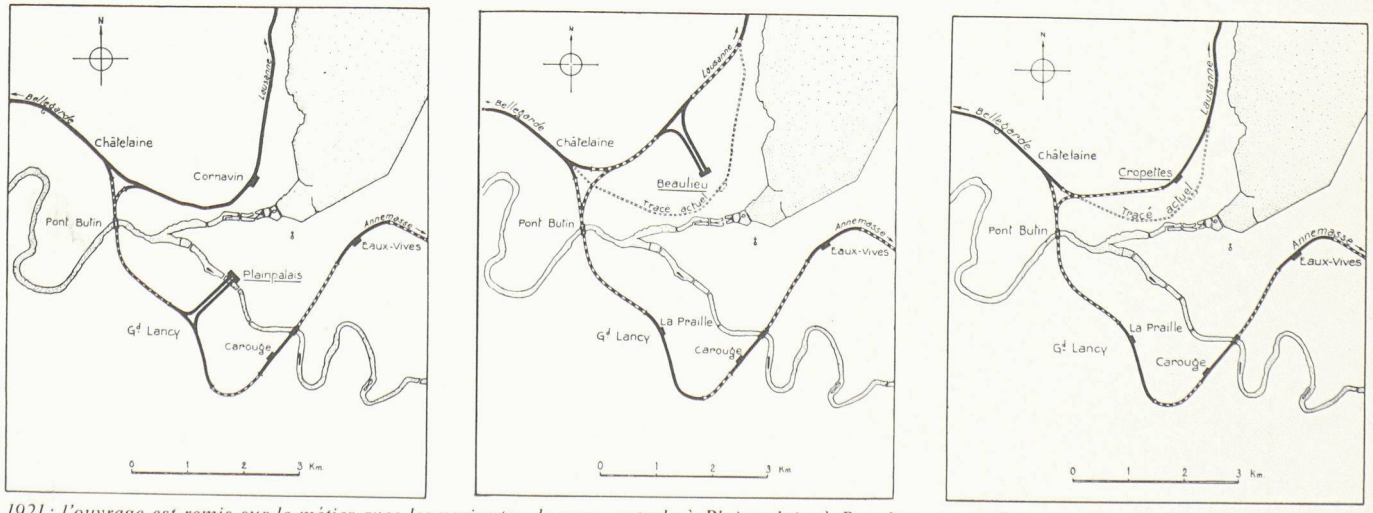
- le projet officiel, empruntant le site du pont Butin (qui n'existait pas et allait faire l'objet d'un concours d'idées ouvert à la fin de 1914);
- le projet Ody, passant par le nant Cayla, c'est-à-dire le parcours mis en service en 1949.

On peut s'étonner de voir que c'est une gare en cul-de-sac qui est proposée pour les voyageurs. Outre le souci de faciliter l'accès des quais à niveau, cette formule correspond à une situation de fait qui dure encore aujourd'hui: il n'y a quotidiennement que deux voitures de voyageurs qui transitent par Genève, exigeant de toute façon un changement de locomotive! L'ensemble des autres liaisons aboutissent à Genève et en partent, de sorte que Cornavin consiste au fond en deux gares en cul-de-sac adossées. Sur le plan de l'exploitation, la gare de Beaulieu n'aurait eu que l'inconvénient d'amener les locomotives aux butoirs, alors que la gare aux marchandises du Grand Pré était accessible des deux côtés. Ce choix n'était pas fortuit: les auteurs du projet avaient étudié l'implantation et le trafic des installations en cul-de-sac de Lucerne et de la première gare badoise de Bâle (sur l'actuel emplacement de la Foire suisse d'échantillons; l'actuelle gare badoise est passante). Leur projet – imposant – se fonde sur des prévisions de trafic prenant en compte tous les développements qui semblaient alors à portée de main.

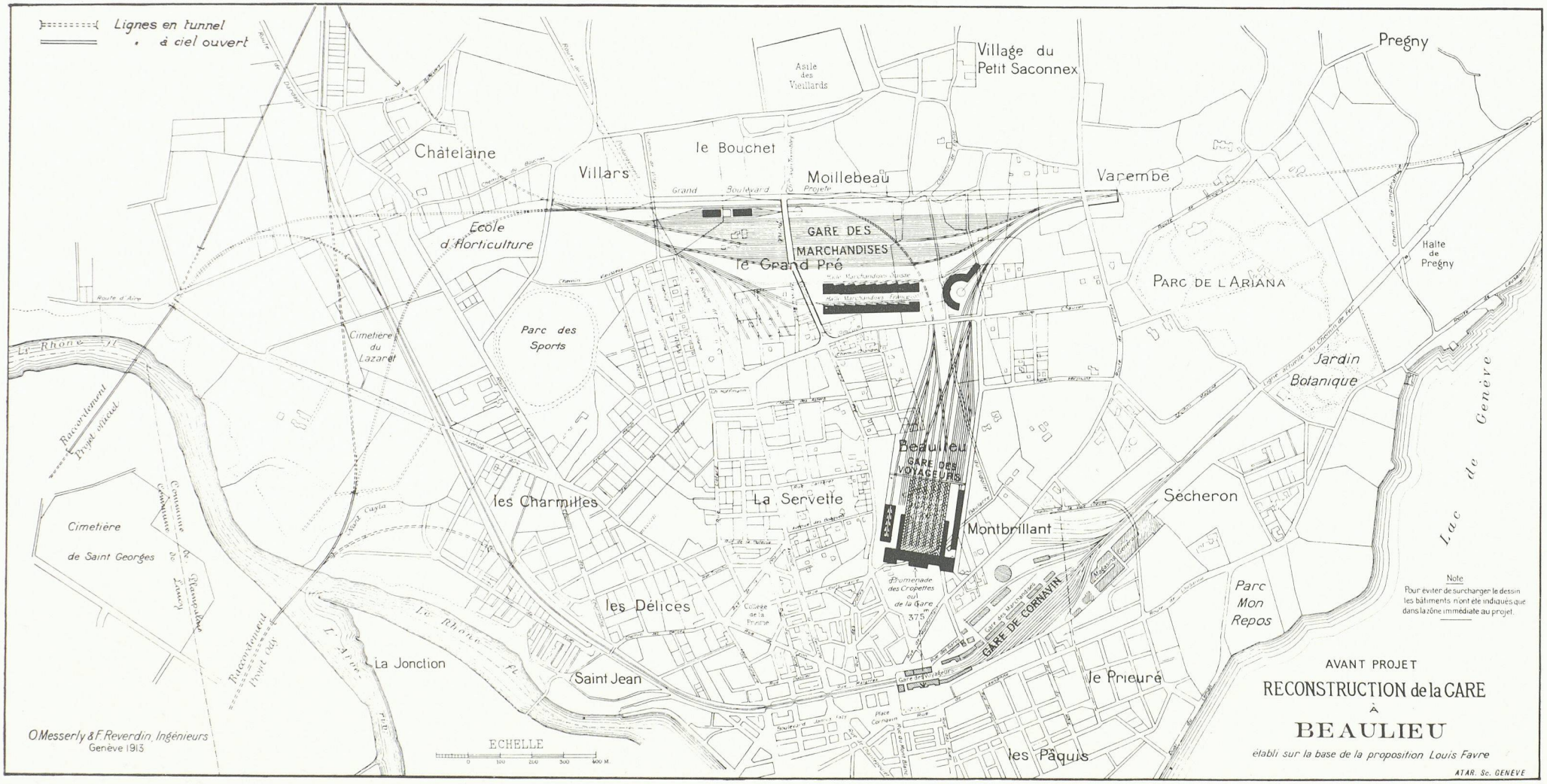
4. Reconstruction de la gare (bis): Cornavin, Beaulieu, Plainpalais ou les Cropettes?

En 1921, non seulement la gare n'était pas reconstruite, mais la question n'était pas encore réglée – et de loin – puisqu'un

[2] Notons que dès 1896 déjà, les tramways assurent le transport des wagons de marchandises sur trucs-transbordeurs, palliant ainsi partiellement à une lacune criante.



1921: l'ouvrage est remis sur le métier avec les variantes de gare centrale à Plainpalais, à Beaulieu et aux Cropettes (de gauche à droite).



Ce projet de reconstruction de la gare à Beaulieu, datant de 1913, est intéressant à plus d'un titre. Il montre à quelle emprise ferroviaire un quartier aujourd'hui fort dense a échappé, il propose deux tracés pour le raccordement des Eaux-Vives (le projet officiel par le futur pont Butin et une variante par le Nant Cayla, réalisée jusqu'à la gare des marchandises de la Praille à partir de 1941).
Sa réalisation aurait compromis le développement d'une partie de la ville en y implantant une gare de marchandises ; le rebroussement des trains aurait sérieusement compromis l'exploitation du raccordement ferroviaire de l'aéroport qu'on s'apprête à mettre en service.

Le projet élaboré en 1921 par un groupe d'experts de la SIA : il préfigure largement — raccordement de l'aéroport en moins — ce que pourrait être demain le chemin de fer à Genève si le raccordement des Eaux-Vives voit le jour. Petite différence : il y intègre le pont Butin, alors en cours de réalisation.

nouveau projet était né, prévoyant de réaliser une gare terminus centrale à Plainpalais, implantée le long du raccordement Cornavin – Eaux-Vives sur l'emplacement des anciennes casernes (Cornavin devenant une gare desservant la seule rive droite). Là aussi, les auteurs de l'étude avaient prévu une gare en cul-de-sac.

Enfin, une variante au projet de Cornavin prévoyait la reconstruction de la gare aux Cropettes.

Cette fertilité des imaginations est due à l'effet de barrage exercé par le tracé de Cornavin à Saint-Jean, où les voies sont d'abord situées sur un talus avant d'être en tranchée jusqu'à Châtelaine et coupent en deux tout un secteur de la ville.

Une commission d'experts, nommée en 1921 par la SIA [4] pour étudier l'ensemble des problèmes liés à la construction d'une gare centrale ainsi que d'une gare de triage et de marchandises (ce dernier point en liaison avec un futur trafic fluvial, pour lequel on prévoyait alors un canal en partie souterrain à travers la ville), concluait en proposant :

– la création d'une gare de triage à Meyrin ;

Le pont Butin et les chemins de fer

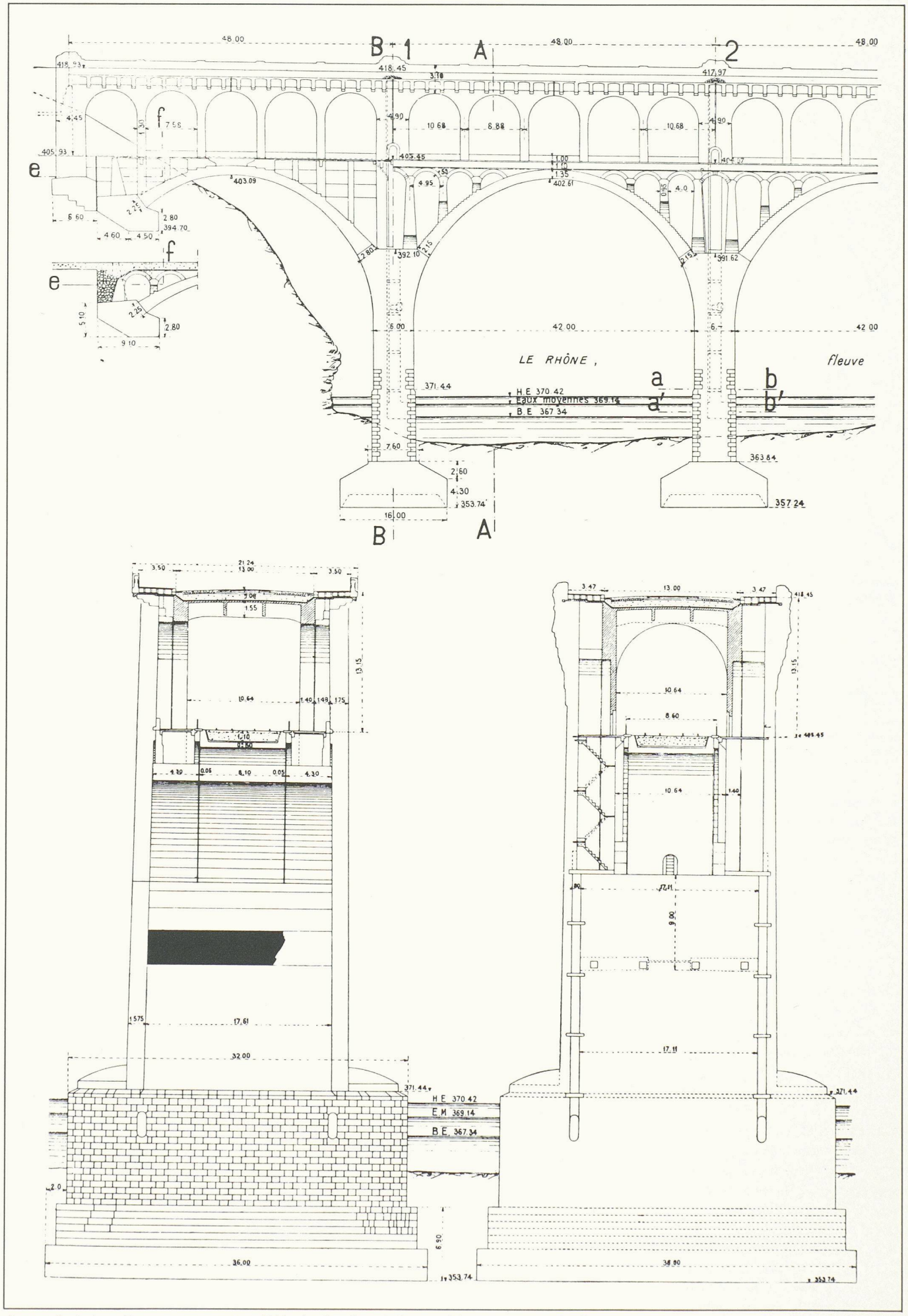
Le pont Butin, appartenant aujourd'hui à l'une des artères routières les plus fréquentées (et hélas les plus meurtrières) du canton, a été conçu pour servir à la fois au rail et à la route. Son histoire mérite à ce titre d'être rappelée ici.

En 1913, M. Butin léguait à l'Etat de Genève un million de francs pour la construction d'un pont reliant le plateau de Saint-Georges, sur la rive gauche du Rhône, à celui d'Aïre. Un concours d'idées était ouvert par le Département genevois des travaux publics en décembre 1914 aux ingénieurs et aux constructeurs suisses en vue de la réalisation d'un pont en maçonnerie (à l'exclusion du béton armé) comportant une route de 20 mètres de largeur ainsi que, 20 mètres au-dessous, une ligne de chemin de fer à double voie, prévue pour le raccordement de la gare de Cornavin à celle des Eaux-Vives (l'Etat croyait aux promesses de la convention de 1912 !). « On devait attacher une grande importance au côté esthétique de l'ouvrage, de façon qu'il fût en harmonie avec la nature de la contrée, tout luxe étant toutefois banni. Enfin, le pont devait présenter un aspect de grande solidité et sa construction devait être prévue en matériaux de premier choix », peut-on lire dans le Bulletin technique de la Suisse romande *en juillet 1920 [5]. Remarquons que l'aspect esthétique du pont est aujourd'hui sérieusement altéré par la démolition du parapet lors de l'élargissement de la chaussée, d'une part, et par la construction d'une glissière centrale, rendue nécessaire par d'innombrables conducteurs confondant cette artère avec un anneau de vitesse, d'autre part.*

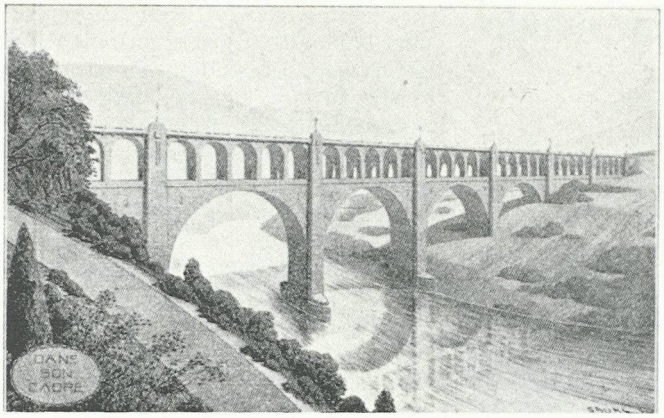
Sur 62 envois, sept retirent la faveur du jury ; ce fut finalement l'avant-projet des ingénieurs Bolliger & Cie, Zurich, Garcin & Bizot, architectes, Genève (qui devaient également réaliser le Bâtiment électoral, aujourd'hui disparu), Cuénod SA et Favre & Cie, entrepreneurs, Genève, qui reçut la faveur du Conseil d'Etat, non sans que ce choix suscitât une discussion « assez vive » au Grand Conseil.

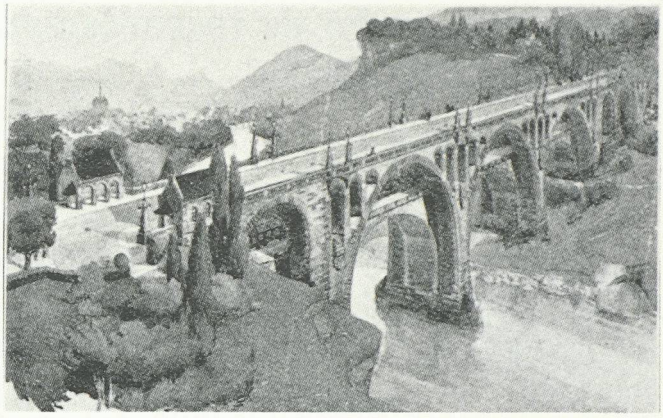
Les travaux commencèrent en 1916, puis furent interrompus jusqu'en 1919. A noter qu'ils avaient alors été attribués à la maison Conrad Zschokke SA. En accord avec les CFF, ils comprenaient le percement de tunnels d'accès pour le chemin de fer aux deux extrémités du pont, tâche qui fut effectivement entreprise sur quelques dizaines de mètres au moins, mais abandonnée lorsqu'il se révéla que la réalisation du fameux raccordement des Eaux-Vives était une fois de plus renvoyée aux calendes grecques.

Les embryons de tunnels n'ont pas été perdus pour tout le monde. La maison Hispano-Suiza utilisa pendant de longues années le niveau inférieur du pont Butin comme stand de tir pour y essayer ses canons : les pièces étaient installées à l'une des extrémités et tiraient dans l'amorce de tunnel sur l'autre rive. Aujourd'hui, c'est l'Ecole d'ingénieurs de Genève qui y entretient des locaux pour certaines expérimentations.



Le pont Butin, issu d'un concours ouvert en 1914 grâce à un legs généreux, a été conçu comme une pièce importante du raccordement des Eaux-Vives, si souvent relégué au placard. Sur ces plans, on distingue fort bien l'emplacement de la double voie.





Les deux meilleurs projets du concours pour le pont Butin. Celui qui a été réalisé (à gauche) est le seul, parmi les envois primés, à réellement intégrer de façon harmonieuse la fonction ferroviaire. En comparaison, le pont ferroviaire semble avoir été ajouté après coup sur l'autre projet illustré ici.

- la réalisation de la gare des marchandises à Châtelaine;
- l'amélioration de la courbe de Saint-Jean;
- la suppression de l'effet de barrage en surélevant les voies et en remplaçant le remblai par un viaduc;
- la réalisation du raccordement des Eaux-Vives par le pont Butin (voir encadré) et
- la reconstruction de la gare de Cornavin, avec des passages sous-voies reliant Montbrillant aux Pâquis.

Le petit frère

Les connaisseurs de l'histoire ferroviaire genevoise pourraient nous reprocher d'oublier ici ce que fut le plus grand réseau ferré secondaire de suisse, celui des tramways genevois. Son histoire ne relève qu'indirectement de notre propos. On ne saurait toutefois le passer sous silence, sous peine d'injustice, puisqu'en transportant jusqu'à 15 000 wagons à voie normale sur ses cadres transbordeurs, il a largement contribué de 1896 à 1955 à atténuer les insuffisances du réseau à voie normale. Pendant la dernière guerre, la CGTE a été le maillon essentiel de la liaison entre les deux seuls postes-frontières avec la France restés ouverts: Le Bouveret et les Eaux-Vives [6].
On se bornera à souhaiter que les tramways genevois bénéficieront du dynamisme témoigné actuellement par les chemins de fer dans la région genevoise.

Enfin, les experts estimaient inopportune l'implantation d'un port en ville de Genève et proposaient de ne prévoir qu'un port local entre le pont de Sous-Terre et la Jonction. Le port commercial et industriel serait à réaliser le cas échéant à la Plaine. De fait, les Français ne construisirent pas la ligne de la Faucille et Berne ne manifesta jamais d'intérêt excessif pour le raccordement de la gare des Eaux-Vives au réseau CFF, de sorte que les prévisions de trafic même les plus conservatrices ne se réalisèrent pas et la gare de Cornavin fut reconstruite, de 1924 à 1932, sur l'emplacement voulu quelque septante ans plus tôt par les autorités genevoises.
La réalisation du raccordement La Praille – Eaux-Vives n'appartient pas encore à l'histoire, nous n'en parlerons donc pas...

5. Conclusions

La création et le développement d'un aéroport n'a pas seulement tiré Genève de son isolement en matière de transport par l'ouverture de lignes aériennes vers le monde entier. Il a créé des besoins de transport dans les autres domaines. L'autoroute se justifie pour une part non négligeable en tant qu'accès de la Suisse romande à l'aéroport.

Aujourd'hui, la nécessité reconnue de relier Cointrin au réseau ferré suisse a non seulement contribué à la modernisation de la gare de Cornavin, mais elle va très probablement conduire, par un heureux effet de synergie, à réaliser des postulats plus que centenaires et enfin remettre Genève au centre de sa région ferroviaire.

Jean-Pierre Weibel

Bibliographie

[1] Perrin, Paul: *L'histoire du chemin de fer à Genève,* dans la livraison n° 15 des Actes de l'Institut national genevois, 1974.
[2] Reverdin, Francis: *Questions ferroviaires du canton de Genève. Bulletin technique de la Suisse romande* n°s 12 et 13 du 25 juin et du 10 juillet 1910.
[3] Reverdin, Francis: *Le transfert de la gare de Cornavin à Beaulieu. Bulletin technique de la Suisse romande* n° 6 du 25 mars 1913.
[4] *La question de la gare centrale de Genève et les problèmes qui s'y rattachent* (par la section genevoise de la SIA), *Bulletin technique de la Suisse romande* n°s 13 et 14 du 25 juin et du 9 juillet 1921.
[5] Brémond, M.: *Le pont Butin sur le Rhône près de Genève. Bulletin technique de la Suisse romande* n° 14 du 10 juillet 1920.
[6] Boegli, W. et al.: *Le Tram à Genève.* Editions du Tricorne, Genève, 1976 (épuisé, en cours de réédition).

Personnalités

Un jeune homme de 70 ans: André Rivoire, architecte, membre d'honneur de la SIA

Tous ses amis, collègues et collaborateurs apprendront avec incrédulité que l'architecte genevois André Rivoire, membre d'honneur de la SIA, dont ils connaissent bien la silhouette juvénile, a célébré le 23 août son 70e anniversaire. *Ingénieurs et architectes suisses* lui présente à cette occasion ses plus vives félicitations.
Il appartient à d'autres d'évoquer l'architecte, engagé aussi bien dans le domaine de la création que pour la défense et l'honneur de nos professions[1], l'homme au service de la collectivité – il a notamment été maire de sa commune du Grand-Saconnex alors qu'elle aordait les mutations certainement les plus importantes de son histoire – ou l'expert au service du développement des routes nationales ou de l'approvisionnement énergétique du canton de Genève (où il est vice-président du conseil d'administration des Services industriels).
Pour notre part, nous tenons à lui exprimer ici toute notre reconnaissance du dévouement et de l'appui qu'il nous a toujours accordés sans compter en tant que membre du conseil d'administration de la SEATU, notamment au cours des années très difficiles que notre revue a traversées il y a une décennie. Comment aurions-nous pu perdre courage, sachant pouvoir compter en tout temps sur une personnalité aussi largement reconnue – et sollicitée! – et trouver chez elle une compréhension stimulante?
Aussi bien dans les milieux professionnels que politiques, la distinction est une qualité hélas pas aussi fréquente qu'on le souhaiterait. Or c'est un authentique gentleman que nous avons appris à connaître et à apprécier en quatorze ans de relations avec M. André Rivoire, en un temps où les tempêtes n'ont pas manqué.
Qu'il veuille bien accepter nos remerciements très sincères au nom de la rédaction et des lecteurs de notre revue, assortis des meilleurs vœux pour la poursuite d'une carrière qui honore tant la patrie genevoise que la profession d'André Rivoire.

Jean-Pierre Weibel

[1] Il a été président central de la SIA.