

Transports publics à Meyrin

Au début du XIXe siècle, il n'existe pas encore de transport public entre Meyrin et la ville de Genève ou le reste du canton. Les Meyrinois, majoritairement agriculteurs, utilisent leurs chevaux et leurs chars pour se déplacer. Pour les autres, notamment les citadins souhaitant se rendre à Meyrin, les déplacements se font soit à pied, soit en louant un fiacre. Seules les personnes aisées possèdent leur propre voiture hippomobile. Il faut attendre 1855 pour voir apparaître un service d'omnibus (diligence) pour Meyrin et Saint-Genis, avec deux allers-retours quotidiens, au départ de Bel-Air. En 1868, la ligne n'est exploitée que les mercredis et samedis, peut-être victime de l'ouverture de la ligne ferroviaire. La course Genève-Meyrin en diligence coûte 75 centimes.

Chemin de fer

Depuis mars 1858, Meyrin est relié à Genève par le train, grâce à sa situation sur le parcours de la ligne privée PLM (Paris-Lyon-Méditerranée). La gare est partagée avec Vernier et porte le nom des deux localités. En 1895, 25'070 voyageurs prennent annuellement le train au départ de la station de Vernier-Meyrin, ce qui représente une moyenne de 68 voyageurs par jour. En hiver, des trains supplémentaires sont mis en place le dimanche pour permettre aux Genevois-es de venir à l'étang de patinage de Meyrin. La présence de la gare est à l'origine du développement du quartier de Meyrin-Gare. La ligne sera reprise par les CFF en 1913.



La gare de Vernier-Meyrin vers 1906. Carte postale des Frères Charnaux. ACM.

Projet de tram

Au début du XXe s., le canton voit se développer un réseau de trams dont certains desservent la campagne, allant notamment jusqu'au Grand-Saconnex, à Versoix, à Hermance ou à Vernier. En 1921 naît le projet d'une ligne de tram reliant la Servette à

Cointrin, où l'aérodrome vient d'être créé, avec, sur demande des autorités meyrinoises, prolongement jusqu'à Meyrin. La concession est accordée par la Confédération en 1923 à la société en constitution « Jura-Salève ». Toutefois, pour des raisons financières, cette ligne de tram ne verra pas le jour.

Bus Tinguely

Le projet est converti en 1925 en une ligne d'autobus effectuant le trajet place de Neuve - Le Bouchet – Cointrin, avec sept courses quotidiennes. Le village de Meyrin n'est donc pas desservi. La société anonyme Jura-Salève confie l'exploitation de la ligne à M. A. Tinguely, qui possède un garage à Genève proposant également des taxis, des cars alpins et la location d'automobiles de luxe. Les autobus arborent sur leur flanc le nom Tinguely. Cette ligne est avec celle reliant la place de Neuve à St-Jean la première ligne d'autobus du canton. L'affaire n'est pas rentable mais en raison de son intérêt public, elle bénéficie d'une subvention de l'Etat et de la commune de Meyrin.



Autobus pour la ligne de Cointrin, probablement en 1926, in *Histoire des transports publics dans le canton de Genève*, vol. 2, p.8

Gazogène

Durant la Seconde Guerre mondiale et le rationnement de carburant, les autobus Tinguely fonctionnent avec un gazogène : une chaudière est ajoutée sur le véhicule dans laquelle se consume lentement du charbon dont le dégagement de gaz permet d'alimenter le moteur à combustion du bus. Ce système exigeait avant la première course un temps d'allumage de 15 à 20 minutes et des réalimentations en combustible en cours de journée. A la fin des années 40, la ligne Genève-Cointrin connaît une importante hausse de fréquentation en raison du développement de l'aéroport et les fréquences du bus sont adaptées en conséquence.

Rôle du CERN

Il faut attendre 1954 pour que le village de Meyrin soit desservi par un transport public autre que le train. Le 14 septembre 1954 la ligne Genève-Meyrin est inaugurée avec une petite cérémonie en présence du conseiller d'Etat Jean Treina et des autorités meyrinoises. Certaines courses sont prolongées jusqu'à la douane à Maisonnex. La mise en place de cette desserte de Meyrin-Village par bus est due en grande partie à l'installation du CERN dont la construction vient de commencer. En attendant les collaborateurs, ce sont les ouvriers qui doivent pouvoir se rendre sur le site. Il est intéressant de relever que la création des deux dessertes de bus de Meyrin, en 1925 et en 1954, sont dues à la présence d'une grande entité (l'aéroport, le CERN) plus que pour les habitants.

Le bus X

La liaison Genève-Meyrin porte le nom de « ligne X ». Bien qu'étant une ligne de la CGTE, l'ancêtre des TPG, son exploitation est encore assurée par les bus bleus de la société Tinguely jusqu'en 1961, année à partir de laquelle la ligne X, au parcours modifié, commence à desservir la Cité nouvellement construite, avant d'effectuer son terminus au CERN. Le bus X, qui reste dans les mémoires de nombreux-ses meyrinois-es, devient en 1986 le bus 15. En 1995, la ligne est scindée en deux selon la destination (Cité ou CERN) et donne naissance aux bus 9 et 29. Ceux-ci seront à leur tour remplacés par le tram, respectivement en 2009 et 2011.



Le bus X, début des années 60. De Planta Portier Architectes

Sources :

Ploujoux, Gilbert, et al., *Histoire des transports publics dans le canton de Genève*, 4 volumes, éd. du Tricorne, 2010-2018

Dossier L.2.1 aux Archives de la commune