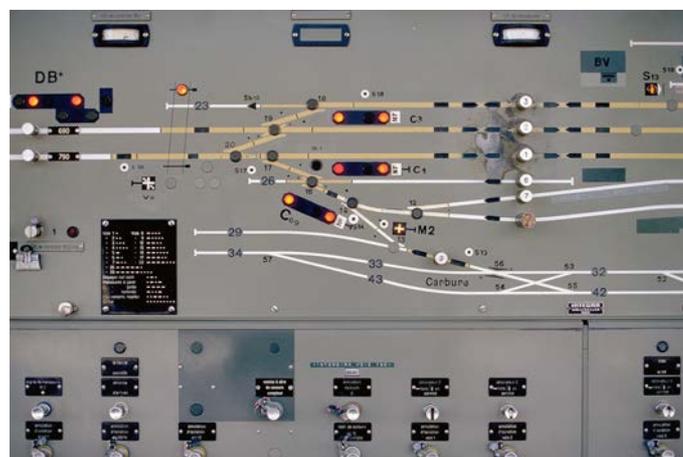


Petit historique de la ligne Genève - La Plaine



(image 1) Genève fut reliée au rail le 18 mars 1858, en premier par la France, et ce qui ne semblait ne pas poser problème du temps de la vapeur devint source de complications à l'arrivée de la traction électrique.



(image 2) La ligne pour La Plaine devint donc un savant mélange de signaux principaux français, de signaux de manœuvre suisses, le tout commandé par des postes d'iguillages suisses.



(image 3) La traction vapeur laissa bientôt sa place à une locomotive à turbine à gaz, puis en 1956 furent livrées les deux exemplaires des « BDe 4/4 II » apte au courant 1500 volts SNCF.



(image 4) Afin d'avoir une solution de rechange on construisit en 1961 un véhicule tricourant hybride en se servant d'une carrosserie d' « Ae 6/6 » et du châssis de la défunte locomotive à gaz. L' « Ae 4/6 III », surnommée « Tricouni » était née.



(image 5). Déjà à l'époque cet engin avait donc été prévu pour pouvoir circuler en 25'000 volts sur Annemasse en cas de réalisation de la liaison qu'on appelle aujourd'hui le CEVA .



(image 6) La « Tricouni » sera finalement utilisée pour le trafic marchandise et en cas de panne des automotrices, jusqu'en 1978 où elle sera ferrailée sans avoir jamais « goûté » au 25'000 volts.



(image 7) A cette époque, avec un train par heure, un seul véhicule suffisait à couvrir les besoins. Mais en cas de panne des 2 « BDe 4/4 », une fois la « Tricouni » démolie, on sortait alors le non moins célèbre "train du Far-West"!



(image 8) Au début il s'agissait d'une locomotive diesel remorquant une automotrice avariée afin que celle-ci assure au moins le chauffage du train à défaut de pouvoir le tirer.



(image 9) Par la suite on récupéra le pantographe de la défunte « Tricouni » afin de créer une voiture apte à chauffer la composition en cas de traction diesel. Cette voiture fut surnommée « la girafe ».



(image 10) Cette composition hétéroclite était tractée en fonction des disponibilités en matériel roulant et en personnel des locomotives. Souvent deux locomotives diesel, parfois une seule, parfois même on utilisait des locomotives polycourant, réservées à la manœuvre en gare et donc limitées à 60km/h.



(image 11) On forma même quelques mécaniciens de Genève sur des automotrices louées à la SNCF dans le milieu des années 90, le temps qu'un matériel roulant adapté soit construit.



(image 12) En 1994 l'entreprise Vevey technologies livra 5 « trams-trains » dérivés du modèle commandé pour le métro Lausannois de l'époque.



(image 13) Après des débuts prometteurs on nous demanda d'utiliser ces « Bem550 », ou "boîtes d'allumettes" sur Bellegarde. Pour ce faire il fallut les modifier et les homologuer SNCF, le début des ennuis en quelques sorte. C'est ainsi qu'après avoir assimilé près de 800 pages du règlement SNCF nous nous sommes mis à aller chercher des frontaliers à Bellegarde à bord de nos "trottinettes" comme les surnommaient les français un brin amusés.



(image 14) La ligne traversant une réserve naturelle, nous avons pu découvrir les joies de la chasse au gibier. En principe on y perdait une partie de l'attelage automatique et des jupes latérales. En hiver, il arrivait également qu'en cas de givre des rails et de la caténaire, de légers dépassements de point d'arrêt se produisent lorsque le seul moyen de freinage efficace vous lâchait dans une gerbe d'étincelles bleutées et de charbon incandescent tombant du pantographe... un spectacle féérique de nuit ! Victimes de notre succès, et de nos pannes également, il devenait urgent de trouver un matériel roulant utilisable sur cette ligne, afin de décharger nos 5 « Bem550 ».



(image 15) En 2006, une location de rames de banlieues SNCF en inox, tractées par des locomotives de la fin des années 60 fut possible. L'ensemble fut surnommé « caquelon » par certains, et quelques volontaires apprirent donc les dernières pages des prescriptions SNCF auxquelles ils avaient jadis échappé.



(image 16) Le système de télécommande rudimentaire ainsi que l'ergonomie des cabines en surpasse plus d'un, tout comme la faible puissance de freinage d'ailleurs. La complexité d'engagement de ces rames qui devaient être entretenues à Lyon nécessita de trouver une solution plus adaptée et répondant aux attentes de notre clientèle, surtout en matière de climatisation.



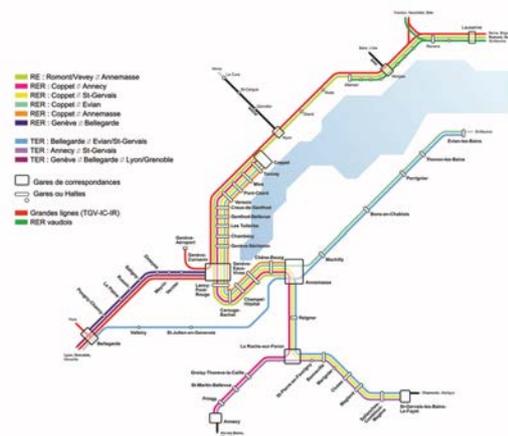
(image 17) Dès 2009, on finit donc par engager des « Flirt » tessinois modifiés pour utiliser les appareils de sécurité et le courant français, ce dernier étant proche du courant italien. Le personnel roulant comprit d'ailleurs tout de suite l'énorme potentiel d'un système d'information à la clientèle moderne !



(image 18) Durant l'été 2014 vint la « mue » de la ligne en une ligne Suisse, opération qui se déroula en 6 semaines. On vit enfin arriver des véhicules moteurs développés pour cette ligne... En fait non : ils étaient plutôt prévus à l'origine pour le trafic transfrontalier bâlois, et pas pour une irréductible ligne qui comportait à présent des signaux suisses, du 25'000 volt français, et des systèmes de sécurités des deux pays.



(image 19) A nouveau il nous fallut modifier notre façon de travailler pour l'adapter aux réalités du terrain, non sans des dizaines de rapports et sans doute un nombre équivalent de freinages d'urgences intempestifs. Ces petits tracés diminuèrent petit à petit grâce aux efforts des mécaniciens qui acceptèrent, non sans protestations, de circuler sans quittance de la signalisation mais avec la promesse d'une solution enfin adaptée à cette ligne dès l'arrivée des nouvelles rames commandées.



(image20) Avec l'ouverture du CEVA et du RER Léman Express, la région genevoise va enfin se doter d'un système de transport transfrontalier efficace, sillonné par des véhicules moteurs spécifiques. Acteurs de la mobilité de leurs concitoyens depuis des décennies, les mécaniciens CFF du dépôt de Genève comptent démontrer encore longtemps leur savoir-faire aux commandes de trains circulants dans un environnement complexe où les différents courants électriques, signalisations et règlements se mélangent depuis toujours. Secondés par nos collègues de Lausanne ou d'Annemasse, notre unique but sera d'amener notre clientèle d'un bout à l'autre du Léman, avec professionnalisme, et en toute sécurité.

Je vous remercie de votre attention, je tiens à remercier tout particulièrement André Knoerr pour m'avoir autorisé à utiliser ses nombreuses photos et je passe la parole à ..

Copyright / remerciements :

Image 1 : wikimedia

Images 3-9 ;11,15 : avec l'aimable autorisation d'André Knoerr (source : fototak sur Flickr)

Images 10 : collection Diwabus (www.snotpg.ch)

Images 2,12-14, 18,19 : Cédric Marlétaz

Image 20 : www.cff.ch