

A colorful illustration for the Swiss RetroMecanika 2025 event. It features a red vintage convertible car with two people inside, a motorcycle, and a Swiss flag. The background shows a town and a mountain. Text includes 'SWISS RetroMecanika', '3-4 mai 2025', and logos for Alpine, Veteran Car Club Suisse Romand, DS Automobiles, tsm Classic Wheels, and Dakota Events. A QR code is also present.

SWISS
RetroMecanika
3-4 mai 2025

ALPINE
Alpine Store Genève

VETERAN CAR CLUB
SUISSE ROMAND

DS AUTOMOBILES

tsm
CLASSIC WHEELS

Dakota
EVENTS

© Thierry Dubois

Les oldtimers à Palexpo-Genève

Dossier de Presse

Pour sa 4ème édition Swiss RetroMecanika 2025 poursuit sa nouvelle dynamique inaugurée en 2024 dans un lieu emblématique, Palexpo Genève ! Avec les ingrédients de la recette qui fit en son temps le bonheur de la bourse OTM :

Swiss RetroMecanika c'est:

- Réunir, dans une Halle de 15'000 m2, 160 acteurs professionnels et amateurs qui sont chacun spécialistes dans un domaine particulier : Pièces, accessoires, fournitures de service, documentation et littérature, produits d'entretien, miniatures et objets automobilia, vente de véhicules à restaurer ou prêts pour une nouvelle vie active et patrimoniale, des associations, clubs, amicales et bien plus encore...

Parrainages

En 2025 les deux parrains seront Olivier Gillet ancien pilote automobile qui est toujours aussi passionné par les mécaniques sportives, il exposera des autos marquantes qui sont d'ailleurs toujours en pleine forme après quelques décennies.

Jacques Cornu le célèbre pilote moto qui conserve une aura intacte auprès de ses fans animera aussi durant les 2 jours son stand avec des anecdotes, des souvenirs et des objets qui lui sont chers...

Le Club Show

- Son retour marque la volonté de présenter des véhicules de tous genres, autos, motos, poids lourds, utilitaires légers avec un rapport historique.

En 2025, deux événements d'envergure méritent un hommage appuyé : la marque emblématique Alpine fondée en 1955 par Jean Rédélé et la Citroën DS ont 70 ans !

Grâce à des collectionneurs forcément passionnés, heureux de les présenter, et les acteurs qui commercialisent les produits contemporains des expositions spéciales feront revivre ces icônes de l'automobile.

Côté motos, la marque jurassienne Condor sera remise en lumière !

Les vélos anciens genevois montreront des bécanes d'un temps que les moins de 50 ans ne peuvent pas connaître. Ils seront même en balade, toujours vaillants.

Jean Rédélé et Alpine née en 1955

(Photos 0001/0002)

A 24 ans en 1952 Jean Rédélé est le plus jeune concessionnaire Renault de France, à Dieppe en Normandie. La compétition en rallye et en endurance est son moteur. Aussi il transforme des 4 CV Renault en petits bolides dès la même année et dispute les 24H du Mans à 95 Km/h de moyenne dans sa catégorie. Puis les Mille-Miglia et en 1954 il y place 5 voitures en tête de la catégorie 750 cm³ !



Il dispute aussi le Rallye de Monte-Carlo et la Coupe des Alpes sur une auto dessinée par Michelotti et construite en aluminium par Allemano à Turin sur base mécanique 4 CV Renault. Il fonde la marque Alpine en 1955, inspiré par ses performances à la Coupe des Alpes.

Ensuite, il présente l'A 106 MM en juillet 1955 puis au salon de Paris en octobre avec une carrosserie en fibre de verre renforcée de polyester formée chez Chappe et Gesselin (CG).

Le moteur dopé par Amédée Gordini donne 42 CV avec à choix 3 ou 5 vitesses.

Deux ans plus tard en janvier 1957 il présente l'A 108 sous la forme d'un cabriolet, puis sous la forme d'une berlinette fermée un peu plus rigide. La mécanique Renault repose sur un châssis-poutre et treillis métallique qui accueille la carrosserie en fibre. Michelotti est toujours responsable du design de l'auto. six motorisations différentes sont disponibles donnant entre 40 et 60 CV signés Gordini ou Mignotet.

La fameuse A 110 arrive en 1963 adaptée au moteur 1100 de la R8 qui demande un capot moteur plus allongé. L'histoire rapporte que Michelotti n'a jamais été payé pour son travail.



La marque Alpine devient notoirement connue avec l'A 110 dont la motorisation grimpe à 1300 cm3 puis 1600 cm3 dès 1966 avec le moteur provenant de la R16. En 1966 au Mans 4 voitures sur 6 sont à l'arrivée, les moteurs de R8 Gordini ont prouvé leur endurance.

La marque a soif de compétition et est présente en F3, F2, endurance aux 24H du Mans et évidemment en rallye ! Un moteur V 8, assemblage de 2 moteurs 1300, trouvera place dans les A210 et A 220. La puissance ne cesse d'augmenter et les versions 1800 cm3 usine deviendront imbattables. Les titres de champion du Monde des rallyes en 1971 et 1973 couronneront cette période faste. Parmi les pilotes Alpine citons François Cevert, Patrick Depailler, Jean-Pierre Jabouille, Alain Serpaggi, Michel Leclère, Gérard Larousse, Jean-Claude Andruet, Mauro Bianchi, Jacques Cheinisse, Jean-Pierre Nicolas, Owe Andersson, Jean Vinatier, Jean-Luc Thérier et Bernard Darniche. Une belle brochette de talents !

En 1969 une nouvelle usine est construite sur 12'000 m2. Le projet A 310 démarre en 1968 et l'auto arrive en 1971 sous motorisée selon les critiques de la presse spécialisée. Le V6 PRV débarque en 1976, mais ce moulin n'a jamais été réputé pour être un sommet de puissance ! Les A 310 et 610 avec leurs lignes tendues sont différentes de la fameuse barquette et doivent trouver un autre public.

Entre 1972 et 1976 Jean Rédélé cède les rênes de son entreprise à Renault. La production des A 110 cesse à Dieppe en 1977, poursuivie en Espagne et au Brésil.

L'A 610 tentera entre 1991 et 1995 de prolonger la belle histoire mais la belle époque est passée. La renaissance en 2017 avec une nouvelle A 110 très inspirée de son aînée revient sur le devant de la scène avec brio et succès. Elle sera électrique sous peu, mais cela est une autre histoire qui ne nous concerne pas...

Jean Rédélé meurt en août 2017 à Paris âgé de 85 ans. Il repose au cimetière de Montmartre. Ses plus belles créations, elles, sont éternelles...

La DS a 70 ans !

(Photos 0003/0004/0005/0006)

Le 6 Octobre 1955 au salon de Paris une véritable révolution est présentée au public l'incroyable et déroutante Citroën DS qui succède à la vénérable traction avant née en 1934 !

Les photos d'époque en témoignent, le stand de la marque aux chevrons est noir de monde, sur es stands voisins c'est le désert...

Le premier jour après 45 minutes 750 bons de commande sont signés, 12'000 à la fin de la journée et près de 80'000 à la fermeture du salon au Grand palais. Absolument inédit à l'époque ! L'auto est tellement en avance sur son temps qu'elle n'est pas encore totalement fiable et son avalanche de technologies nouvelles déconcerte les sages automobilistes. Aussi, rapidement, l'ID une version moins technologique est proposée à ceux qui hésitent à changer leur vieille traction. L'ID est équipée de la nouvelle suspension hydropneumatique, mais conserve un freinage non assisté par un champignon très sensible et une direction non asservie.

Le développement très secret de la DS avait été fractionné en 6 groupes développant chacun une partie de l'auto. Pour l'hydraulique haute pression c'est Paul Magès qui a mis au point cette approche totalement nouvelle et restée un fief de Citroën durant de longues années.

André Lefèbre est l'auteur de la mécanique, il a déjà conçu avec brio les organes de la traction et de la 2 CV.

Pour le design, Flaminio Bertoni s'en est chargé une nouvelle fois avec un brio indéniable.

Il a déjà dessiné la traction avant sortie en 1934 et la 2 CV de 1948, sa DS est une nouvelle icône en 1955 !



Evidemment la production peine à suivre la demande et pas mal de défauts sont signalés par les premiers clients qui peinent souvent à être satisfaits, le réseau n'ayant pas vraiment été formé à réparer et entretenir cette « usine à gaz ». Certains mécaniciens refusent d'ouvrir le capot moteur. Heureusement au fil du temps la situation va s'améliorer et la gamme DS/ID va trouver son public. Le journaliste René Bellu, qui faisait autorité à la rédaction de l'Auto-Journal, a décidé d'en acquérir personnellement un exemplaire des débuts et de rouler au quotidien comme un vrai client. Ainsi en toute liberté, sans être contraint et mis sous pression par le constructeur s'il avait eu à disposition l'auto en service de presse, il a pu sereinement vanter ou critiquer ce qui devait l'être. Il faut dire que suite au scoop des photos volées de la DS publié avant le lancement officiel, L'Auto-Journal est banni par Citroën durant quelques années. Bellu publia ensuite de très intéressants ouvrages lorsqu'il quitta l'Auto-Journal, dont un livre en 2 tomes (Edifree 1987) sur le bureau technique Citroën avec notamment la genèse incroyable de la DS.

Au début des années 60, le réseau routier français d'autoroutes est encore embryonnaire, cependant une grande routière confortable est devenue nécessaire. En augmentant par petits pas la cylindrée initiale du moteur de 1911 cm³ issu de la traction, les versions DS20, 21 et 23 avec injection électronique dès le salon 1969 permirent à la DS de tenir le pavé jusqu'en 1975 ! Le 7 octobre 1969 la millionième DS est produite, un joli score pour un modèle relativement élitiste à son lancement ! Une carrière de 20 ans tout de même, et un total de 1'455'746 unités construites dont 1'330'755 en France...

La berline a connu ensuite une déclinaison en break en 1961 avec sa fabuleuse suspension qui conservait une assiette stable quelle que soit la charge et des déclinaisons cabriolet « usine » ou plus exclusives signées Chapron qui proposa encore des coupés hors-série.

La DS a encore prouvé ses qualités en rallyes avec l'équipe d'usine menée par René et Marlène Cotton débutant au Monte-Carlo 1959, et avec des versions raccourcies par le concessionnaire Ricou de Chambéry véritable sorcier des DS. Le grenoblois Bob Neyret en utilisera avec succès au Rallye du Maroc en février 1969 et en avril 1970.

Le réseau était très important dans la diffusion de l'auto et les plus engagés des concessionnaires étaient véritablement « entrés en religion » pour la DS.

Le service de presse dirigé par Jacques Wolgensinger a régulièrement informé les médias de l'époque chaque fois que la DS le méritait.

Le restylage de l'année modèle 1968 (septembre 1967) a modifié la face avant avec ses optiques désormais sous verre et ses feux de route orientables qui permettait de bien mieux voir la route la nuit et tenir une moyenne élevée !

Il y eut évidemment des passagers dont l'estomac ne supportait pas l'effet tapis volant, mais tous ceux qui adoraient littéralement avaler la route et ses imperfections étaient de véritables clients acquis au confort Citroën proverbial.

A l'intérieur le tableau de bord en forme de vague des premiers modèles a su évoluer avec le temps pour rester une formidable source d'informations pour le conducteur. La boîte hydraulique était défendue par ceux qui adoraient se passer de la pédale d'embrayage et ceux plus conventionnels qui préféraient changer les rapports obtinrent une boîte à 5 vitesses au début des années 70 au lieu des 4 qui moulinaient un peu sur les autoroutes. Avec une puissance initiale de 66 CV et 135 Km/h en pointe, la gamme ID/DS terminera sa carrière avec 130 CV et 188 Km/h en pointe.

Avec un poids contenu initial de 1200 Kg et une carrosserie profilée, la DS n'a pas eu besoin de motorisations plus nobles que les 4 cylindres pour se vendre. Des études de motorisations à 6 ou 8 cylindres ont été menées mais les finances souvent délicates de la marque mirent fin à ces projets.

Le pic de production annuelle eut lieu en 1970. Les breaks ont connu une très belle carrière, offrant jusqu'à 7 places et un hayon en 2 parties, avec un total de 493'724 unités et les cabriolets usine assemblés à 1'365 unités.



Les cabriolets étant devenu relativement rares, certains spécialistes se sont mis à transformer des berlines en break. Attention pour distinguer le bon grain de l'ivraie, les vrais cabriolets reposent sur les bases du break qui a deux embases de crics, la berline n'en a qu'un par côté. La valeur du véhicule n'est plus la même. A noter que de 1961 jusqu'en 1964 Chapron reçoit des berlines complètes qu'il doit dépouiller de leur intérieur bon à jeter et ensuite couper le toit pour réaliser des cabriolets (1 embase de cric), une solution onéreuse et dispendieuse. Sur une suggestion de René Bellu, journaliste incontournable, la production évolue plus intelligemment. Le quai de Javel livre des soubassements de break (2 embases de crics) à Levallois chez Chapron pour fabriquer des cabriolets 4 places de manière plus rationnelle et un peu moins onéreuse...

Ces dernières années des cabriolets ont affolé les compteurs lors de vente aux enchères. Il faut prendre en compte que les cabriolets d'origine ont dans presque tous les cas mal supportés les méfaits de la corrosion, mal protégés à leur construction, et leur reconstruction par des tôliers experts demandent de nombreuses heures de travail qui grèvent la facture de restauration. Ce qui explique que la cote a bien grimpé ces 20 dernières années...

La voiture a dès ses débuts déroutés bien des automobilistes. Un volant monobranche de sécurité, des roues fixées par un seul écrou central, capable de rouler sur 3 roues sans difficulté, voie arrière plus étroite de 20 cm, parebrise panoramique à montants très fins offrant une vision de la route hors pair.

Des accessoires augmentent le capital sympathie de différents modèles dont le fameux compteur Jaeger, un intérieur cuir, une séparation chauffeur, la climatisation ou une exécution hors-série propre à Chapron. (Les cabriolets la Croisette, Le Caddy, Le Palm-Beach, les coupés le Paris, le Concorde, le Dandy et le Léman, les berlines Majesty et La Lorraine)

Le passage au liquide vert minéral (LHM) en octobre 1966, bien moins corrosif que le liquide rouge des débuts, a encore été une évolution notoire du véhicule. Avec l'augmentation de puissance, le refroidissement des disques avant a demandé des améliorations avec les fameuses ailes « cendrier » de 1960-61 relativement peu esthétiques. Aussi la grille avant a été modifiée pour mieux ventiler les freins avant. Tous ces petits détails techniques sont chassés par les collectionneurs. Pour réunir toutes les versions de carrosseries, intérieurs, finitions et motorisations de la gamme ID/DS il faut prévoir un local vaste pour toutes les accueillir comme en témoignent certaines collections dédiées.

Célébrée par le philosophe Roland Barthes, puis par le cinéma, de Fantômas à Louis de Funès, retenue par les politiques dont le Général de Gaulle lors de l'attentat du petit-Clamart en 1962, et de nombreux ambulanciers en firent leur véhicule de secours offrant une multitude de qualités dont le confort de transport de blessés graves. De nombreux artisans du brocanteur et plombier ainsi que les commerciaux apprécièrent particulièrement les breaks. Les gros rouleurs adoraient la berline en version Pallas.

La DS a même été vendue aux U.S.A. à 38'000 exemplaires, avec une face avant adaptée à la norme des « Sealed beam » soit des optiques fixes. Un score honorable pour une automobile très exotique pour les conducteurs américains.

La DS « Mille-pattes » Michelin est encore une version étonnante construite sur une base de break DS très modifié avec deux essieux avant et trois à l'arrière pour tester à l'intérieur d'une coque les futurs pneus de camions pour les autoroutes. Deux moteurs de Chevrolet Corvette de 250 CV équipent le véhicule, un pour faire avancer le monstre et l'autre pour entraîner la roue de camion testée. Un véritable laboratoire roulant visible au musée de « l'Aventure Michelin » à Clermont-Ferrand. Capable de rouler à 180 Km/h, d'un poids de 9 tonnes le véhicule est un outil incroyable avec des gènes de DS !

Il y eut encore une DS 21 Présidentielle Chapron, immatriculée 1 PR 75, à la poupe démesurée voulue par De Gaulle, elle n'est pas vraiment moche mais son physique est ingrat. De Gaulle voulait impressionner les américains et leurs immenses Cadillac.

Les versions longues porte-voiture, construites par Tissier, à 6 ou 8 roues sont bien plus pratiques à l'usage !

La plupart des versions de la gamme DS seront exposées durant SRM 2025. Avec en particulier un cabriolet suisse DS 19 1959, des frères Beutler de Thoune, construit 2 ans avant la version officielle « usine » de 1961 !

La plupart des versions de la gamme DS seront exposées durant SRM 2025. Avec en particulier un cabriolet suisse DS 19 1959, des frères Beutler de Thoune, construit 2 ans avant la version officielle « usine » de 1961 !



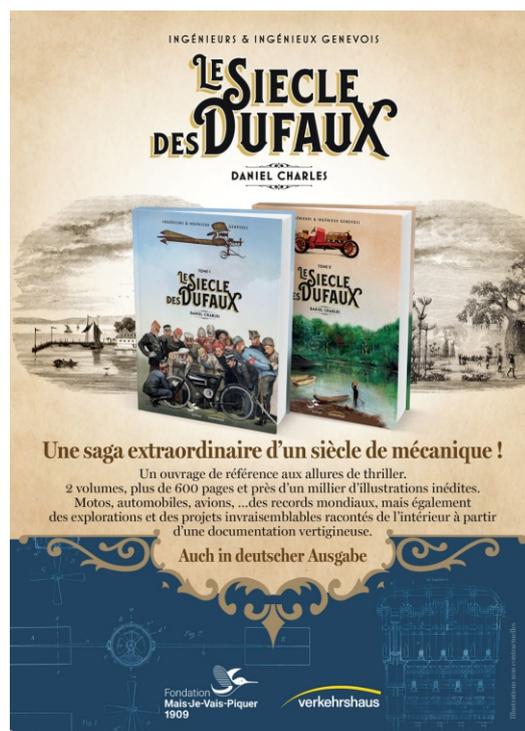
Le siècle des Dufaux

Cette année la Fondation Mais-Je-Vais-Piquer 1909 (MJVP1909) consacre son stand aux Dufaux à l'occasion de la sortie de son livre « Le Siècle des Dufaux » prévue fin avril.

Un coffret de 2 tomes couvrant l'histoire de tous les membres de cette famille hors du commun ayant brillé dans de multiples domaines : vélo, moto, voiture, moteur, aviation, mais aussi peinture, exploration, exploits sportifs, horlogerie et autres ...

Le stand sera axé sur la vente de ce coffret, édité en français et en allemand, avec dédicace de l'auteur Daniel Charles sous la forme d'un salon de lecture et présentera quelques pièces Dufaux telle qu'une Motosacoche 2C2 de 1910, un moteur Dufaux, un tableau de Frédéric Dufaux ...

www.fondation-mjvp1909.ch/livre-dufaux



Les vélos d'autrefois

(photos 0007/0008)

Des passionnés genevois de vieux vélos animeront SRM 2025 en exposant des modèles incroyables et toujours en pleine forme construits à Genève. Ils organiseront aussi une balade, histoire de prouver que ces engins fonctionnent parfaitement. Les braves cyclistes seront habillés selon l'époque de leur monture. Un joli spectacle à ne pas manquer !



Les Editions Paquet

Déjà présentes l'an dernier, leur stand a cartonné, et leur présence est renouvelée. Avec la présencede Thierry Dubois auteur de BD bien connu et auteur de l'affiche SRM 2025, ainsi que Michel Janvier, auteur des albums sur Jo Siffert et sur François Cevert. Et Olivier Dauger...

Un jeu de piste à travers la halle sera reconduit, une animation plébiscitée.

Et de nombreuses BD seront en vente pour combler toutes les générations de lecteurs qui adorent retrouver plein de véhicules dans ces différentes aventures...

La vente aux enchères

(Photo 0009/0010/0011/0012)

La maison Arteal organise sa deuxième vente au sein de SRM en 2025. Le samedi 3 mai à 15h30. Avec près de 30 véhicules très divers pouvant combler bien des attentes. Le plus ancien véhicule est une Mercedes-Benz 170V 1934 et la jeunette est une Bentley Arnage T de 2007. Et encore une Fiat 500 F 1968, une Alfa-Romeo Junior Zagato 1971, une Autobianchi A112 Abarth 1984, une Cadillac Eldorado coupé 1988, une Renault 4 CV 1956, une Lancia Beta 1600 spider 1976 ou plusieurs Citroën dont une CX GTI Turbo2 Prestige 1987 ayant appartenu à un politicien français. Et pas seulement...

Le catalogue complet est disponible sur : www.arteal.ch



Les utilitaires

(Photos 0013/0014/0015)

Camions lourds, camionnettes, pick-up, autobus, autocars et trolleybus sont aussi collectionnées par des amateurs soucieux de préserver des traces des engins qui autrefois ont animé la vie de tous les jours d'une multitude de citoyens.

Il y aura comme l'an dernier quelques camions emblématiques et un autobus genevois au sein de Swiss Retromecanika. Le public adore et bien des routiers aussi son fiers de revoir des engins qu'ils ont conduit.



Les motos

(Photos 0016/0017/0018)

Cette année, la marque jurassienne Condor est remise en lumière. A Courfaivre dans le canton du Jura étaient montées toutes sortes de motos pendant des décennies. A l'usage de conducteurs privés et évidemment de l'armée suisse qui achetait aussi les fameux vélos noirs indestructibles à l'entreprise. Une douzaine de modèles civils seront exposés, la plus ancienne est née en 1922 et les autres ont été construites avant la seconde guerre mondiale. De quoi revisiter avec bonheur toute une époque !

Le WCRB sera là avec des motos de compétition classiques et des motos civiles.

Nous ferons aussi un hommage à Albert Courajod, pilote genevois de motocross et side.car cross, décédé cette année.

Philippe Bussy exposera sa collection de motos de Speedway anciennes, machines très particulières.



Hot Rod et Kustom

Des véhicules autrefois transformés pour devenir des phénomènes de mode aujourd'hui recherchés et collectionnés dans le monde entier. Nous exposons uniquement des modèles réalisés dans l'esprit et les méthodes des années 50 à 70...

Vente de véhicules

SRM 2025 comme le veut la tradition propose encore une multitude de véhicules de tous types à vendre par des particuliers et des marchands professionnels de confiance. De plus en plus, les véhicules présentés sont en parfait état de marche et prêts à reprendre la route à très court terme ! Ceux qui souhaitent occuper leurs loisirs en restaurant une ancienne moto ou une auto trouveront aussi de quoi les satisfaire durant de longs mois et parfois plusieurs années.

Vente de pièces et accessoires

Des marchands spécialisés proposent aussi des pièces et des accessoires d'époque ou refabriqués pour avancer des travaux en cours ou améliorer la présentation d'un véhicule. Des tables de déballage sont aussi à disposition de vendeurs privés qui vident leur cave ou leur dépôt. De quoi dénicher des trésors pouvant aussi décorer des locaux de stockage ou transformés en petit musée par des collectionneurs très mordus.

Littérature et miniatures

Des livres et de la documentation technique est encore disponible pour compléter efficacement ses connaissances sur une marque, un modèle ou toute la production d'un label disparu ou encore bien vivant. Et ceux qui souhaitent acquérir un modèle réduit leur véhicule fétiche pour l'avoir le plus souvent possible sous les yeux visiteront les marchands fidèles qui présentent des jouets de différentes époques. En tôle lithographiée, en métal ou en plastique injecté, en boîtes à construire. Et cela à différentes échelles selon la place à disposition !

Les clubs

Différents clubs préparent un stand qualitatif.

Le MG Granmothers Club qui avait fait très fort pour les 100 ans de la marque l'an dernier présentera en 2025 une autre facette de ses activités !

Le Veteran Car Club Suisse Romand (VCCSR), plus grand club généraliste romand avec près de 700 membres, inaugurerà son nouveau concept de stand. Parmi les véhicules exposés, une Peugeot 403 dont le lancement a eu lieu il y a 70 ans et une AMC Pacer lancée il y a 50 ans. Ainsi que d'autres surprises à deux ou 4 roues à découvrir...

Spécial dimanche 4 mai

Le dimanche matin 4 mai une balade régionale en oldtimers de toutes marques arrivera vers 9h sur le site. Ensuite, les équipages prendront leur petit déjeuner au sein de la manifestation avant de d'en découvrir le contenu.

Le challenge 70 DS permettra aux visiteurs de découvrir au moins 70 modèles de DS-ID 1955-1975 venues par la route. Elles seront exposées de 10h à 15h pour le plus grand plaisir des visiteurs !

Ces deux animations donneront une dimension dynamique supplémentaire à SRM 2025 !

INFOS PRATIQUES

www.retromecanika.ch

Les personnes de contact sont :

Exposants : Dominique Durussel, Dakota Events
+41 79 328 32 00 dominique@dakotaevents.ch

Visiteurs : Laurence Aubort, Dakota Events
+41 79 227 67 66 info@dakotaevents.ch

Presse / Club Show :
Jean-Marc Kohler +41 76 335 80 14 jm.kohler@sunrise.ch

HORAIRES : Samedi 09:00 – 18:00 Dimanche 09:00 – 17:00

TARIFS : Adulte : CHF 15.- AVS/AI/Étudiants : CHF 12.- Enfants de 10 à 16 ans : CHF 4.- Famille CHF 30.--

RESTAURATION : Vous trouverez sur place de quoi vous restaurer : restauration chaude, crêpes, sandwiches, snacks ...

ACCÈS routier /autoroutier : Palexpo Genève, Rte François-Peyrot 30, CH-1218 Le Grand-Saconnex

En voiture :

Palexpo est situé à côté de l'autoroute A1 près de l'aéroport de Genève. Le centre dispose d'un nombre suffisant de places de parking (P12).

Pour nos visiteurs arrivant en véhicule de collection de plus de 40 ans, un parking dédié est disponible à côté de Palexpo!

En transports publics:

Bus : 5 Arrêt : Palexpo

Train : CFF

Arrêt : Genève Aéroport

Puis 10' à pied ou bus 5, arrêt Palexpo

Informations et horaires sur www.tpg.ch/fr/lignes