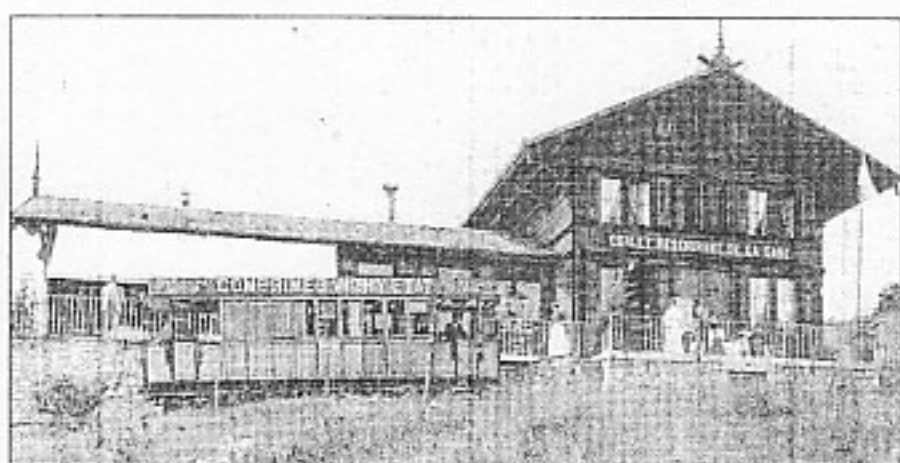


HISTOIRE

Le chemin de fer du Salève



Gérard Lepere, auteur d'un important travail de recherche sur le chemin de fer du Salève.



Le restaurant des 13 Arbres.

Gérard Lepere, Savoyard d'origine, expatrié à Paris, a réuni une importante documentation sur l'histoire du chemin de fer électrique et à crémaillère du Salève.

En 1994, la Salévienne (société d'histoire), publiait "Le chemin de fer à crémaillère du Salève", un ouvrage de 128 pages, comportant 79 illustrations et tiré à 2 000 exemplaires qui a rapidement été épuisé. Gérard Lepere travaille sur l'édition d'un nouvel ouvrage qui retrace cette histoire dont voici quelques éléments marquants.

« Le XIX^{ème} siècle a vu l'invention du chemin de fer et le développement des grands axes ferroviaires.

Parallèlement, à ces grandes lignes, un fin maillage de lignes secondaires et d'intérêt local s'est constitué entre 1890 et 1925.

La région genevoise n'échappe pas à son destin.

Situé au sud du canton de Genève, le mont Salève est depuis longtemps le lieu d'excursion favori des Genevois : il est même encore considéré aujourd'hui comme partie intégrante du patrimoine suisse.

Comme l'ascension demandait trois bonnes heures de marche, l'idée d'y construire un chemin de fer à crémaillère germa très vite ».

Décembre 1892 : ouverture de la ligne

Gérard Lepere retrace ainsi l'aventure de l'ouverture et de la construction de la ligne. « Le 18 juin 1887, une concession est donnée à MM. Meuron et Cuénod pour la construction d'une ligne de chemin de fer reliant la commune d'Étrembières au lieu-dit "Les treize arbres" près du sommet du Grand Salève, via les communes de Mornex et Monnetier. La longueur de cette première ligne est de 5,7 km. Une branche reliant Veyrier à Monnetier (3 km) est prévue ultérieurement. Le 9 juin 1888, la déclaration d'utilité publique prévoit que le chemin de fer ne bénéficiera d'aucune subvention. En 1890, création d'un syndicat de financiers avec des capitaux principalement suisses. Diverses banquets qui participent au capital de la manière suivante : banques genevoises (29%), bernoises (18%), bâloises (21%). En juillet 1890, c'est le premier coup de pioche et les terrassements seront terminés le 30 novembre 1891. En juillet 1891, la concession définitive est accordée par le département de la Haute-Sa-

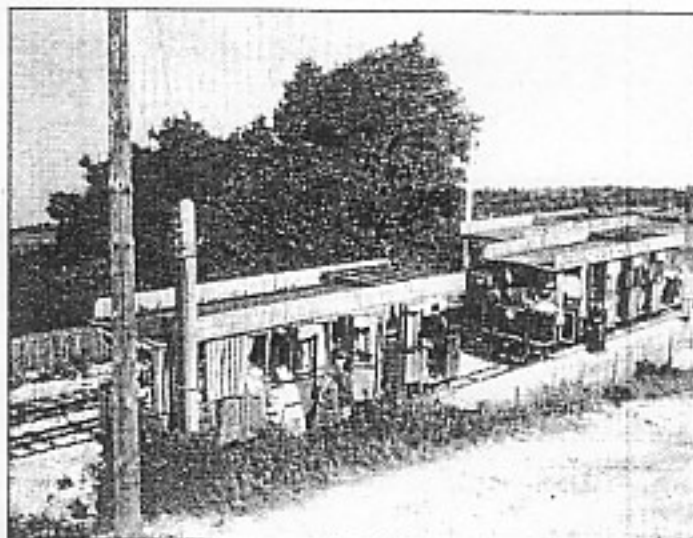
voie. En décembre débute la pose de la voie, des travaux qui s'achèveront le 6 avril 1892. Une concession est accordée pour la ligne entre Veyrier et Monnetier-Mairie le 9 décembre 1891. La ligne ouvre enfin en décembre 1892. Le chemin de fer du Salève est le premier chemin électrique de montagne au monde totalement à crémaillère. Les travaux sur Veyrier/Monnetier avancent péniblement car les propriétaires sont réticents à céder leur terrain. C'est seulement le 24 mars 1894 que la ligne ouvre sur ce tronçon. Il n'est désormais plus nécessaire de monter à pied les 120 marches en pierre taillées dans le rocher pour passer Le pas-de-l'Échelle. Le tout nouveau funiculaire emporte ses passagers à travers le tunnel ».

Une heure de trajet

Le trajet Étrembières-Treize Arbres dure une heure. Cinq haltes sont prévues sur le trajet qui part d'Étrembières à 407 m, s'arrête tout d'abord à Bas-Mornex à 534 m, puis à Haut-Mornex à 570 m, à Monnetier-Mairie à 650 m. Puis il repart de Veyrier à 428 m pour s'arrêter à Monnetier-Eglise à 700 m et arriver au terminus des "Treize-Arbres" à 1142 m. Quinze allers-retours sont prévus quotidiennement et jusqu'à vingt les week-ends et jours fériés. Le trafic marchandise est faible. Les six wagonnets poussés par les automotrices transportent les matériaux nécessaires à l'entretien du réseau, mais assurent aussi le ravitaillement du restaurant de la gare des "Treize-

Arbres". En 1895, le chemin de fer du Salève devient vite une affaire rentable car 1 F dépensé procure 1,36 F de recettes puis près de 1,75 F jusqu'en 1914. En 1912, la fréquentation maximum de la ligne atteint 87 000 voyageurs par an. Mais avec la déclaration de la première Guerre mondiale en 1914 et la fermeture de la frontière franco-suisse, la fréquentation diminue et les prix augmentent. Les problèmes financiers s'accroissent, les chefs de gare de Bas-Mornex, Haut-Mornex et les Treize-Arbres sont supprimés. Début 1932, le trafic cesse sur la section Étrembières/Monnetier-Mairie, remplacé par un service d'autocars. Puis une route permet aux automobilistes d'accéder au sommet. Le téléphérique est à son tour construit qui relie directement le hameau du Pas-de-l'Échelle à la crête du Grand Salève à 1 907 m, et cela dix fois plus vite. Le 28 février 1934, un arrêté de déclassement est pris sur la section Étrembières/Monnetier-Mairie. L'aventure va donc prendre fin. En 1935, l'assemblée générale extraordinaire des actionnaires de la Compagnie des Chemin de fer du Salève prononce la dissolution de la société. En 1936, la démolition du réseau commence par le haut. Le 23 août 1938 l'arrêté de déclassement de la section Veyrier/Les Treize-Arbres. Aujourd'hui, une randonnée sur les traces de l'ancien chemin de fer permet de se rendre compte des fortes pentes de certaines sections et d'admirer les ouvrages d'art existants.

Y. VELON ■



Le train dans les recoins du Salève.

