

1892 Les Genevois montent au Salève en train

Un livre très documenté conte l'histoire du chemin de fer disparu en 1935

Benjamin Chaix
@Benjamin26Chaix

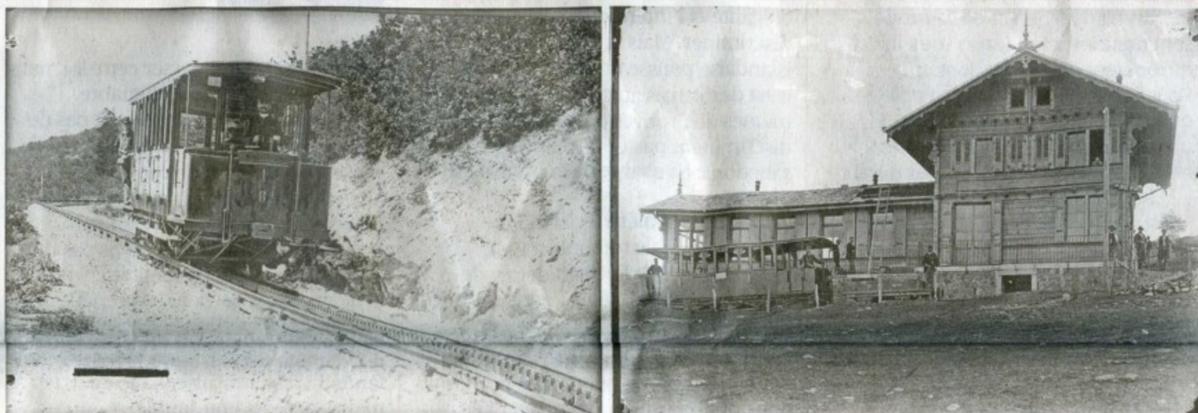
Il n'aura existé que de 1892 à 1935, mais quel souvenir ineffaçable il a laissé. Le chemin de fer électrique à crémaillère du Salève fait partie de la légende dorée de la «montagne des Genevois». On l'évoque en se promenant aux alentours de son terminus, la gare des Treize-Arbres. Les promeneurs passés par le tunnel de la ligne Veyrier-Monnetier y hurlent pour réveiller l'écho du lieu. D'autres suivent le ballast de l'ancienne voie ferrée à travers bois jusqu'aux Treize-Arbres. Une fois l'an, ces randonneurs-là sont les membres de la société d'histoire régionale La Salévienne, basée à Saint-Julien-en-Genevois.

«Même s'il habite en région parisienne, Gérard Lepère fait chaque année cette marche avec nous», témoigne Dominique Ernst, qui signe avec l'ingénieur français le beau livre «Le Salève et son chemin de fer à crémaillère», publié cet hiver par La Salévienne. «Lepère est le grand spécialiste de ce train, un passionné qui ne revient jamais de notre balade annuelle sans un boulon ou quelque autre vestige du chemin de fer trouvé sur la voie.»

Le rôle de Dominique Ernst, lui aussi membre de La Salévienne, a été de donner forme au livre, à partir de l'importante matière réunie par Gérard Lepère au fil des décennies. «Il a consulté quantité de gens aujourd'hui décédés, qui lui ont confié souvenirs et documents concernant l'exploitation du chemin de fer. Il a tout vérifié. Chaque anecdote est replacée dans son contexte, chaque photographie légendée avec soin. Pour ma part, j'ai structuré le tout et ajouté des chapitres plus généraux, comme ceux sur le tourisme au Salève, sur les hôtels et les restaurants, sur les ânes de Monnetier.»

Un système très dangereux

Le résultat est impressionnant. Après un premier chapitre qui résume brièvement l'histoire du chemin de fer disparu, tous les aspects de cette entreprise sont détaillés et illustrés. «Le lecteur paresseux se renseigne en trois pages sur les quarante-trois ans d'existence du funiculaire, après quoi il peut feuilleter le volume à sa guise, approfondissant un sujet ou un autre en toute liberté», propose Dominique Ernst.



En haut: panorama tiré du dépliant de 1899 (collection Brand). En bas: le train et la gare des Treize-Arbres (BGE).

Quels sont les aspects nouveaux sur lesquels ce livre apporte des renseignements? «Peu de gens savent qu'avant la création du train, inauguré en 1892, trois autres projets ont été abandonnés, dont deux avec des locomotives à vapeur», répond Dominique Ernst. «Le plus étonnant des trois est un funiculaire hydraulique comme celui en service depuis 1899 à Fribourg. Grâce au poids de l'eau, il devait relier le Pas-de-l'Échelle au bout du vallon de Monnetier côté Genève. Un autre projet, à vapeur celui-là, partait de Collonges-sous-Salève pour arriver au sommet des Pitons. Il aurait rejoint ensuite les Treize-Arbres en suivant la crête de la montagne.»

Le seul chemin de fer qui a été réalisé fonctionnait à l'électricité. Mais celle-ci ne passait pas par des câbles aériens, elle circulait au sol, au milieu de la voie fer-

rée. «C'était très dangereux. Malgré les barrières et les consignes de sécurité, il y eut des accidents», rappelle Dominique Ernst. «Le dernier se produisit après l'annonce de l'arrêt de l'exploitation de la ligne, pendant l'été 1936. Un jeune de 14 ans qui allait cueillir des cyclamens s'assit sur la voie et mourut électrocuté par 500 volts. Il ignorait que le courant avait été rétabli provisoirement, le temps de permettre l'évacuation par le chemin de fer de ses éléments déjà démontés. Deux autres accidents mortels étaient survenus en 1934 et quelques-uns moins graves dès 1900.»

Une autre curiosité révélée par les recherches de Lepère et Ernst est l'existence d'un jardin botanique au sommet du Salève. «Cette réalisation fut éphémère car elle précéda de peu le début de la Grande Guerre, qui mit un frein à la

fréquentation de ces lieux par les Genevois», explique Dominique Ernst. «C'est à Henri Correvon que la Société du chemin de fer fit appel en 1913 pour concevoir ce jardin qu'elle espérait voir prospérer à proximité de la gare des Treize-Arbres. Correvon était un spécialiste suisse des jardins alpins, qui avait très bien réussi celui de l'Exposition nationale suisse de Genève en 1896. «Floraria» devait être la prolongation salévienne de «Floraire», un espace que Correvon avait créé à Chêne-Bourg, et qui existe toujours.»

La Première Guerre mondiale fut fatale au jardin botanique et porta un coup sérieux à la Société du chemin de fer du Salève. Après le conflit, d'autres moyens de locomotion supplantèrent le train à crémaillère: l'automobile et, dès 1932, le téléphérique!

Épopée

Un train et ses gens

Àu début de l'histoire, il y a deux Suisses, Alfred de Meuron et Hermann Cuénod, deux ingénieurs électriciens qui obtiennent en 1887 du Conseil général de la Haute-Savoie, pour septante-cinq ans, la concession nécessaire à la réalisation d'un chemin de fer entre Étrembières et les chalets des Treize-Arbres, par Monnetier. À noter que ces arbres-là n'étaient que trois, le mauvais usage d'un mot de patois ayant fait dériver cette dénomination de trois à treize. Au tracé de la première concession, les ingénieurs en ajoutent un autre, pour lequel une seconde concession est obtenue en 1891. Ce dernier itinéraire a Veyrier pour point de départ. Il passe par le col du Pas-de-l'Échelle et rejoint le premier tracé à Monnetier, d'où le voyage continue sur une seule voie jusqu'aux Treize-Arbres.

Le livre de Gérard Lepère et Dominique Ernst consacre une note biographique à chacun des administrateurs et principaux actionnaires de la Société anonyme des chemins de fer du Salève. On y trouve les frères Édouard et Hermann Cuénod, Alfred de Meuron, et aussi Maurice Delessert, un géomètre genevois qui eut en 1912 l'idée de créer un téléphérique au Salève, projet repris en 1930. Certains de ces messieurs s'étaient fait bâtir des chalets qu'ils rejoignaient en train avec leurs familles. D'autres acteurs importants de l'épopée du train du Salève sont ses nombreux employés, auxquels le livre consacre un chapitre fourmillant de détails. Chaque Arnaud, Charière, Dupont, Fontaine, Corajod, Rivollet, Trottet a sa biographie, avec anecdotes à l'appui. Le père Cochard est en queue de liste. Gérard Lepère est son petit-fils.

D'où provenait l'électricité qui alimentait la voie? À l'époque, on n'hésite pas à construire un barrage sur l'Arve pour produire l'électricité nécessaire. L'usine d'Arthaz fonctionne toujours en 2019. **B.CH.**

«Le Salève et son chemin de fer à crémaillère» Gérard Lepère et Dominique Ernst, Éd. La Salévienne, 344 pages. Disponible à Genève à la Librairie Jullien et dans les Maisons de la presse de France voisine

Genève au fil du temps avec la Bibliothèque de Genève



Mornex - Séjour de Wagner et de Ruskin

Wagner à Mornex

Richard Wagner, dont les quatre opéras du Ring sont donnés actuellement au Grand Théâtre de Genève, a plusieurs fois séjourné dans la région genevoise (portrait par Stucki). En 1856, il se rend à Mornex, après avoir achevé «La Walkyrie», et réside dans une annexe de la pension des Glycines qui prendra son nom (carte postale, avant 1912). Six ans plus tard, le «pavillon Wagner» sera le refuge de l'écrivain John Ruskin durant neuf mois.