

# Gérard Lepère, spécialiste du train du Salève

Invité d'honneur du festival "Le bonheur est sur les rails" à Genève, Gérard Lepère est une référence sur l'histoire du chemin de fer du Salève.

## SAINT-JULIEN EN-GENEVOIS

Lors du festival "Le bonheur est sur les rails" de Genève, Gérard Lepère a tenu une conférence sur le chemin de fer du Salève, richement illustrée d'images et de photographies rares. Membre très actif depuis plus de trente ans de la société d'histoire régionale La Salévienne, dont le siège est à Saint-Julien-en-Genevois, Gérard Lepère possède une documentation exceptionnelle sur ce train mythique qui a fonctionné de 1892 à 1935.

### Un spécialiste de l'aviation passionné par le train !

La passion de ce parisien, ingénieur en électronique et spécialiste des systèmes radar embarqués anticollision avec le sol dans l'aviation, remonte à son enfance et aux nombreux étés qu'il a passés chez ses grands-parents, dans le village du Pas-de-l'Échelle, au pied du Salève. « Ma mère me racontait que dans son enfance, un funiculaire gravissait la montagne. Mais ma passion a vraiment commencé en 1978. J'avais 27 ans, et je cherchais à réaliser une maquette fonctionnelle d'une des douze automotrices de l'ancien chemin de fer. Ce qui n'avait encore jamais été fait. Pour créer ce modèle, j'avais besoin d'une documentation importante. Je suis donc parti sur les traces du chemin de fer » explique Gérard Lepère. Depuis cette époque, il a entrepris d'importantes recherches sur tout ce qui pouvait se rapporter au chemin de fer du Salève. Il a ainsi rencontré dans les années 1980



Gérard Lepère est un grand connaisseur de l'histoire du chemin de fer du Salève.

des dizaines de personnes ayant utilisé ce train ou ayant travaillé pour la Compagnie du chemin de fer du Salève. Il a aussi écumé brocantes, ventes aux enchères et sites internet pour acquérir toutes sortes de documents rares sur le sujet.

### Des balades sur les traces du

### chemin de fer

Depuis de nombreuses années, il organise aussi chaque été des balades sur le tracé et les vestiges de ce chemin de fer. La montée s'effectue en téléphérique, tandis que la descente, avec des pentes impressionnantes, se fait sur le tracé qui reliait autrefois le terminus des Treize-Arbres à



### Quand le train mène à la spéléologie...

La passion de Gérard Lepère pour le chemin de fer du Salève l'a même conduit sous terre ! Il existe, près de l'ancienne gare de Monnetier-Mairie, un trou très profond, le gouffre de Bellevue, où notre passionné estimait que des morceaux de voie ou d'autres objets en lien avec le train avaient pu être jetés. Il a alors contacté André Collin, le spéléo spécialiste de ce gouffre, qui habite Monnetier et les deux hommes sont partis en exploration dans ce trou de 160 mètres de profondeur. Son intuition était juste, car Gérard Lepère a effectivement découvert, dans la boue et l'obscurité, un élément de la crémaillère du chemin de fer du Salève ! Cette expérience lui a d'ailleurs donné goût à la spéléologie.

## Le chemin de fer électrique à crémaillère du Salève (1892-1935)

Son histoire commence en 1888, quand le Conseil général de la Haute-Savoie accorde une concession aux Genevois Alfred de Meuron et Hermann Cuénod. Cette voie de chemin de fer, d'une longueur de 5,7 kilomètres reliera Étrembières aux "Treize-Arbres", sur les hauteurs du Grand Salève, en passant par Mornex et Monnetier. Un second tronçon de trois kilomètres, reliant Veyrier à Monnetier, est également prévu dans la concession. Comme souvent dans les projets ayant

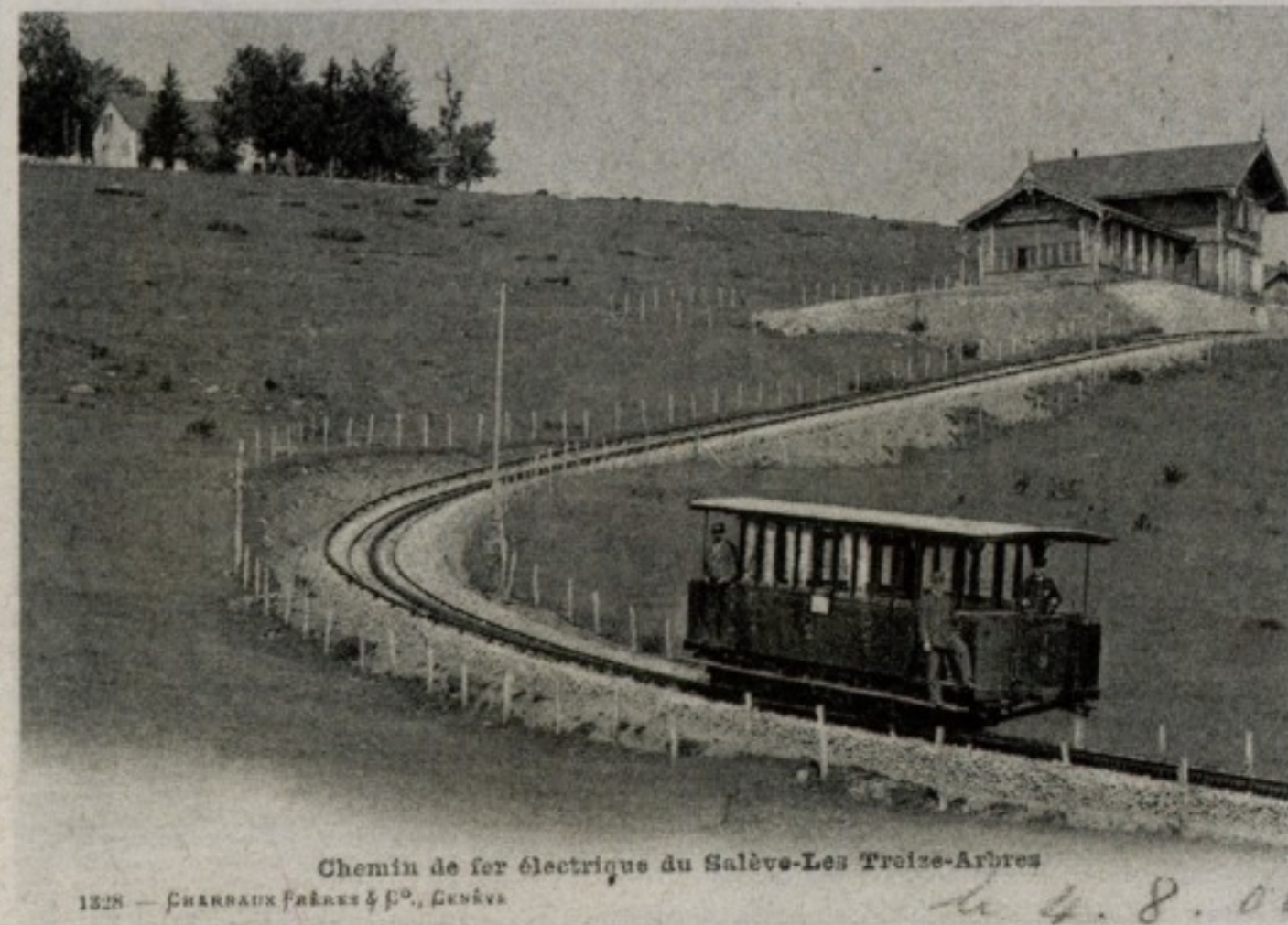
nancement assuré à 68% par des banques helvétiques. Alimenté par une usine électrique installée au bord de l'Arve, à Arthaz, ce chemin de fer est inauguré en 1892 et connaît rapidement le succès. La fréquentation de la ligne atteint son maximum en 1912, avec 87 000 usagers transportés. Le trajet jusqu'aux Treize-Arbres dure une heure. L'exploitation des deux lignes connaît une évolution favorable durant vingt ans, avant une stagnation de la fréquentation puis un inexorable déclin de cette dernière. Dans

de locomotion, puis la Première Guerre mondiale, va porter un rude coup au chemin de fer du Salève. Après guerre, les affaires reprennent en partie, mais des problèmes financiers demeurent. En 1928, la fréquentation n'est plus que de 62 039 voyageurs par an. Le coup de grâce viendra en 1932, avec la mise en place simultanée d'une nouvelle route pour gagner le sommet de la montagne et du téléphérique du Salève. En 1935, la société est dissoute et le réseau est démantelé en 1936.

la gare de Monnetier-Mairie. La promenade se poursuit dans le vallon de Monnetier et jusqu'à l'unique tunnel de ce chemin de fer, le reste de la voie ayant été "mangé" par les carrières du Salève. Gérard Lepère a rédigé en 1984 un petit livre sur ce train. Cet ouvrage étant épuisé depuis longtemps, il travaille

actuellement à la rédaction d'un beau livre très complet et richement illustré sur l'histoire du chemin de fer électrique à crémaillère du Salève, qui fut à l'époque une première mondiale. Ce livre, édité par la Salévienne, devrait paraître en fin d'année.

DOMINIQUE ERNST



Chemin de fer électrique du Salève-Les Treize-Arbres  
1928 - CHARRAUX FRÈRES & Co., Genève