

Le train à crémaillère du Salève, un somptueux modèle réduit signé Michel Sauvé

Micro mécanicien de formation, cet ingénieur a fabriqué d'après les plans d'origine chaque pièce de son automotrice, y compris la motorisation électrique de l'époque.

CRUSEILLES

S'ils ont été impressionnés par la qualité de sa maquette de 2,50 mètres représentant le train du Salève devant le tunnel situé avant Monnetier, les visiteurs de l'exposition Cré'Arts 2021 de Cruseilles n'imaginaient sans doute pas la somme de travail nécessaire à cette réalisation signée Michel Sauvé. Ce micro mécanicien formé à l'école d'horlogerie de Cluses, avant de réaliser une très belle carrière d'ingénieur chez Salomon, est un passionné de modèles réduits.

Installé à Cruseilles, au pied du Salève, il a tout naturellement eu l'idée de réaliser une maquette du mythique chemin de fer de ce massif. Ce projet est devenu réalité lorsqu'il a été mis en contact avec le parisien Gérard Lepère, membre de la société d'histoire la Salévienne et auteur

d'un livre très documenté sur ce chemin de fer. Ce dernier a pu lui fournir les plans d'origine des automotrices de ce réseau, ce qui a permis à Michel Sauvé de réaliser un modèle réduit à l'échelle 1,45 absolument fidèle à ce train qui a circulé de 1892 à 1935.

Un an de travail

La construction de cette automotrice et d'un wagonnet chargé de quelques marchandises, mais aussi d'un « morceau » de Salève, avec 2,5 mètres de voie ferrée à crémaillère et l'entrée du tunnel d'avant Monnetier, lui aura demandé une année d'un travail très minutieux. Si d'autres ont déjà façonné des maquettes du train du Salève, personne ne s'était jusqu'à présent amusé à fabriquer aussi les moteurs de ce train, qui fonctionnent ici comme sur le modèle d'origine, grâce à un troisième rail conducteur



Michel Sauvé et son modèle réduit de l'automotrice à l'échelle 1,45 du chemin de fer du Salève.

d'électricité. « Le modélisme, c'est un travail de solitaire. Mais c'est aussi une vraie passion, qui tourne parfois à l'addiction ! Quand on conçoit tout de A à Z, même avec les plans d'origine, il y a forcément des moments où l'on est coincé. Il faut sans cesse réfléchir et trouver des solutions, faire des essais et recommencer jusqu'à régler le problème », détaille Michel Sauvé.

Durant un an, il a ainsi découpé, plié, assemblé, collé, soudé et peint des pièces de métal, de plastique ou de bois, allant même jusqu'à reproduire l'éclairage des plafonniers dans l'automotrice ! Rien que pour fixer le rail conducteur d'électricité sur la voie, il a dû fabriquer 80 minuscules supports métal-

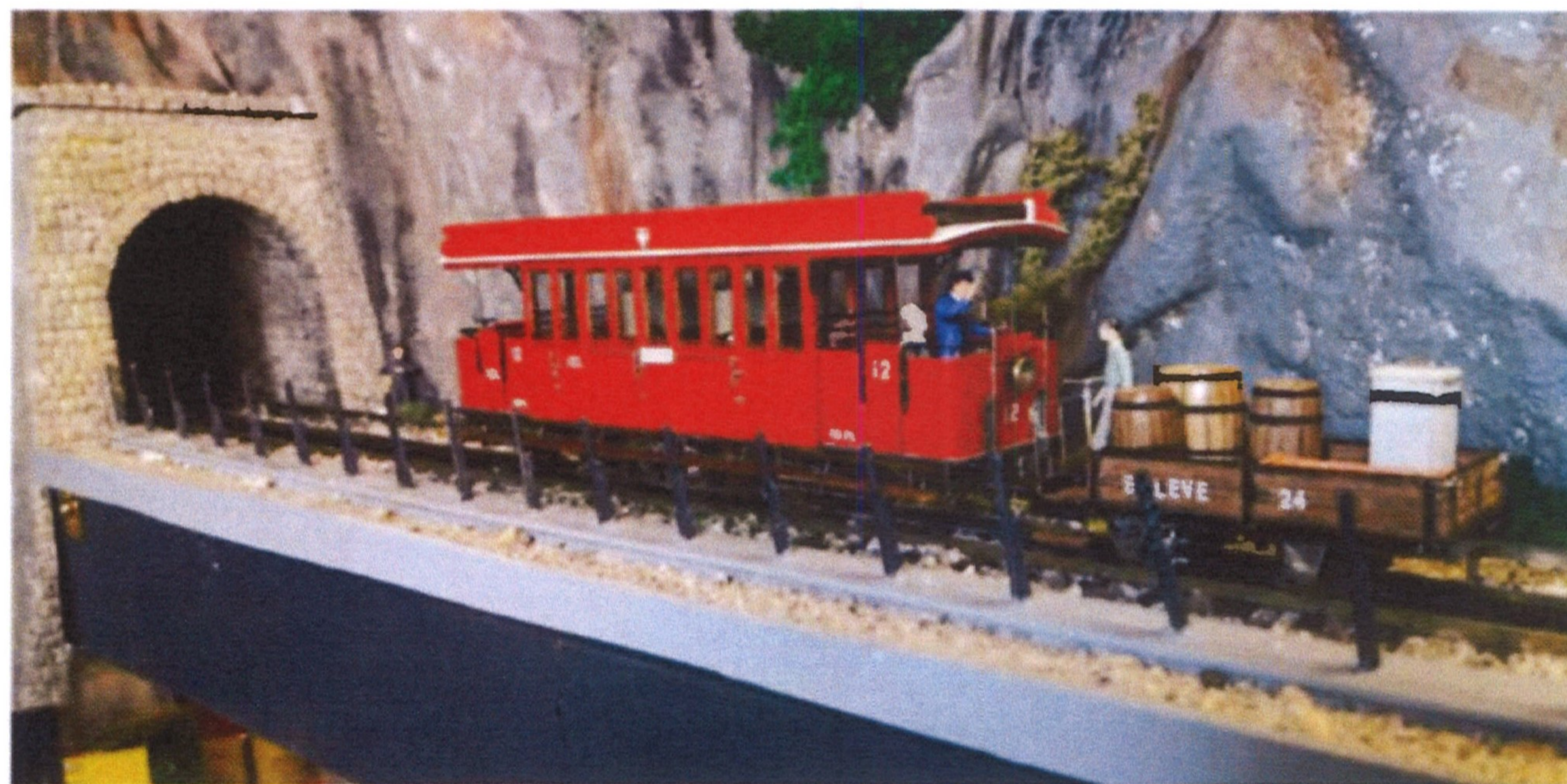
liques... Le résultat de ce travail étant bluffant, il est à souhaiter que Michel Sauvé ait à nouveau l'occasion de présenter sa maquette lors d'expositions, histoire que le public puisse voir fonctionner ce train disparu depuis 1935, après 43 ans de bons et loyaux services.

DOMINIQUE ERNST

Pour en savoir plus

Passionné de modèles réduits, Michel Sauvé a réalisé chez lui une grande et belle maquette d'un réseau de chemin de fer à la circulation sophistiquée. Il est aussi l'auteur de nombreux modèles réduits, dont le mythique autorail JM3 De Dion Bouton 1930 de la ligne du Petit Anjou, région dont il est originaire. Et pour en savoir plus sur la riche histoire du train du Salève, il existe un livre très complet et richement illustré sur le sujet : « le Salève et son chemin de fer à crémaillère », écrit par Gérard Lepère et Dominique Ernst pour les éditions de la Salévienne. Cet ouvrage est notamment disponible à la vente sur le site internet de la Salévienne.

La petite histoire du chemin de fer du Salève



Détail de la maquette de Michel Sauvé, avec l'automotrice et son wagonnet.

Construit par deux ingénieurs en électricité genevois, Alfred de Meuron et Hermann Cuénod, le chemin de fer électrique à crémaillère du Salève est inauguré en 1892, avec une ligne de 5,7 km reliant Étrembières aux Treize-Arbres, en passant par Mornex et Monnetier. Une deuxième ligne de 3 km, entre le Pas de l'Échelle et Monnetier est inaugurée en 1894. Propriété de la Société Anonyme des Chemins de Fer du Salève, dont le capital s'élève à 1,1 million de francs français, financé à 68 % par des banques helvétiques, ce che-

min de fer est alimenté en électricité par une usine hydroélectrique construite sur l'Arve, à Arthaz.

Un succès amputé par la guerre

Dès son ouverture, le train connaît le succès. La fréquentation de la ligne atteint son maximum en 1912, avec 87.000 usagers transportés. Mais la guerre de 1914-1918, avec la frontière fermée entre Genève et la France, annonce un long déclin pour l'entreprise. 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 d'une nouvelle route pour gagner le sommet de la montagne et du téléphérique du Salève. Moderne à ces débuts, ce train est devenu lent et vétuste. Une assemblée générale extraordinaire des actionnaires du Chemin de Fer du Salève prononce la dissolution de la société en 1935, qui signe la mort de ce petit train mythique qui aurait sans doute beaucoup de succès s'il existait encore aujourd'hui.