L'invention de la Motosacoche, testée sur les chemins du Salève

Dans les années 1900, les frères Dufaux inventent à Genève un vélo sur lequel on peut installer un petit moteur, qui est à l'origine du plus grand constructeur suisse de motos.

ÉTREMBIÈRES

La première trace d'une balade motorisée sur les chemins escarpés du Salève remonte à l'année 1904 et concerne une bicyclette… à moteur ! Une histoire qui commence en 1898, quand deux surdoués, les frères Henri et Armand Dufaux, 19 et 15 ans, inventent un petit moteur pouvant se fixer sur le cadre d'une bicyclette, pour la transformer en motocyclette. Ce moteur (0,25 chevaux, 4 temps, 1200 tours minute, 18 kg, pour une vitesse de pointe de 21 km/h) a pour nom Motosacoche, car il est livré dans un petit sac en cuir. Une fois retiré de la sacoche, ce groupe-moteur se montait avec son réservoir, sa batterie d'accumulateurs et ses commandes dans un petit cadre en tubes d'acier, fermé lui-même par deux plaques en tôle et attaché à la bicyclette avec des lanières.

La formidable aventure industrielle de la marque Motosacoche a commencé au début du XXe siècle, par un périple sur les chemins du Salève.

1 Sur une route empierrée dont la pente oscille entre 12 et 20 % !

Le nom de ce moteur deviendra également celui de la société qu'ils créent pour fabriquer et commercialiser ce produit. Après de nombreux essais dans la campagne genevoise, l'engin est au point et peut entrer en phase de fabrication. Avec un sens inné du marketing, Henri et Armand Dufaux convoquent alors la presse le 25 juin 1904. Afin de démontrer la fiabilité et l'efficacité de leur invention, ils ont choisi la route caillouteuse montant au Salève depuis Étrembières. Et ils vont payer de leur personne, car ce sont Henri et Armand qui pilotent les deux bicyclettes « Motosacoche » lancées pour une furieuse grimpée qui les mènera jusqu'à la station des Treize-Arbres, gare d'arrivée du chemin de fer du Salève située à 1142 mètres d'altitude. Et c'est ainsi qu'ils gravissent avec succès et sans fatigue le Salève, au guidon de leurs bicyclettes motorisées équipées de pneus Michelin sur une route empierrée dont la pente oscille entre 12 et 20 % !

2 Fleuron de l'industrie genevoise jusqu'en 1992

L'affaire étant bien lancée, les frères Dufaux vont construire une usine à Genève, où seront produits des motocycles de 250 à 1000 cm3, mais aussi des moteurs MAG (Motosacoche-Acacias-Genève) destinés à des marques prestigieuses comme Royal Enfield, Ariel ou Triumph. Bientôt fascinés par les balbutiements d'une aviation naissante, Henri et Armand décide en 1909 de vendre leur société Motosacoche, afin de se consacrer à la conception et à la fabrication d'aéroplanes. Rachetée à plusieurs reprises, l'entreprise construira divers moteurs industriels et même des voitures (la marque suisse Maximag, de 1923 à 1928), avant de cesser totalement son activité en 1992. Fleuron de l'industrie genevoise, Motosacoche reste à ce jour le plus grand constructeur suisse de motos.

DOMINIQUE ERNST

Des vies bien remplies…

Après les motos et les avions, Henri Dufaux voyage à travers le monde avant de devenir un peintre reconnu. En 1920, il est élu conseiller administratif de la ville de Genève. Dans les années 1930, il tourne en Afrique le film « La vie des termites ». En 1938, il construit des graveurs de disques et des enregistreurs audio sur bandes magnétiques pour la Radio Suisse Romande. À 97 ans, il épouse sa gouvernante antillaise. Il meurt à Genève en 1980, à l'âge de 102 ans ! Quant à Armand, il s'installe en France en 1912 et conçoit des accessoires pour l'industrie automobile. Dans les années 1920, il construit aussi des bobsleighs. De retour à Genève en 1939, il décède dans cette ville en 1941.

Les frères Dufaux, pionniers de l'aviation

Issus d'une famille française installée à Genève à la suite de la révocation de l'édit de Nantes en 1685, Henri et Armand Dufaux développent précocement des talents d'inventeurs et d'entrepreneurs. Après la formidable aventure industrielle de la Motosacoche, ils se passionnent pour l'aviation naissante.

L'aérodrome de Viry, berceau de l'aviation… suisse

En 1909, ils mettent au point un avion biplan et créent une petite usine de construction d'avions et d'hélices à Genève. La même année, ils fondent avec d'autres pionniers et le comte de Viry, la Société anonyme de l'aérodrome de Viry. Et c'est ainsi qu'un modeste aérodrome situé en territoire français deviendra le berceau de l'aviation… suisse ! C'est sur ce terrain qu'Henri Dufaux effectue les vols d'essais, avec à la clé des chutes fréquentes, des séjours à l'hôpital et des avions détruits, mais cela n'altère pas l'enthousiasme des deux hommes qui reconstruisent sans cesse un modèle d'aéroplane plus performant.

Record du monde au-dessus du Léman

Durant l'année 1910, l'aérodrome organise au mois d'août la Semaine de l'Aviation de Viry, avec des meetings rassemblant une vingtaine d'avions, une quinzaine de pilotes et plus de 50 000 spectateurs émerveillés. Le 28 août 1910, à bord d'un Dufaux-5 transformé en hydravion, Armand réussit la traversée du lac Léman entre Saint-Gingolph et Genève, établissant ainsi un nouveau record du monde. Mais comprenant que l'aventure des pionniers de l'aviation arrive à son terme, les deux frères décident en 1912 de vendre tous les actifs dans ce domaine.

Les frères Armand et Henri Dufaux en route pour les hauteurs du Salève sur leurs Motosacoche.