

# L'histoire du chemin de fer électrique du Salève, de 1892 à 1935



Le chemin de fer du Salève en quelques vues : ci-dessous, l'automotrice à la sortie de l'unique tunnel du réseau, avec en arrière-plan le château de l'Ermitage, à Monnetier.

## Gros plan sur un chemin de fer électrique pas tout à fait comme les autres.

L'histoire du chemin de fer électrique à crémaillère du Salève commence en 1888, lorsque deux Genevois, Alfred de Meuron et Hermann Cuénod, obtiennent du conseil général de la Haute-Savoie une concession pour construire un chemin de fer électrique reliant Etrembières aux Treize-Arbres, sur les hauteurs du Grand Salève. Comme l'explique Gérard Lepère, auteur d'un ouvrage de référence sur le sujet (*Les Echos Salévien* n°4) aujourd'hui épuisé, cette voie d'une longueur de 5,7 km passera par Mornex et Monnetier tandis qu'un second tronçon de trois kilomètres, reliant Veyrier à Monne-

tier, est également notifié dans la concession et sera réalisé ultérieurement. Ce projet est principalement financé par des Genevois qui constituent, en septembre 1890 à Annemasse, la société anonyme des Chemins de fer du Salève, dont le capital s'élève à 1 100 000 francs français, financé à 68 % par des banques helvétiques. Le chemin de fer est alimenté en électricité par un barrage spécialement construit sur l'Arve, à Arthaz. A l'instar de ligne de tramway Saint-Julien/Genève, qui fut réalisée en seulement six mois en 1889, les travaux de construction de la première ligne du chemin de fer du Salève seront également rapides.

Entre le premier coup de pioche et l'ouverture de la ligne Etrembières/Monnetier/Treize-Arbres,

en décembre 1892, le chantier n'aura duré que vingt-huit mois. 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 cette 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 simultanée d'une nouvelle route pour gagner le sommet de la montagne et du téléphérique du Salève, dont

certains promoteurs sont également administrateurs de la société du train électrique. L'un des initiateurs du téléphérique, Auguste Fournier, propose l'établissement d'un billet conjoint comprenant la montée en téléphérique et la descente en train (ou l'inverse). Mais cette idée, qui aurait peut-être donné un second souffle au train du Salève, est finalement abandonnée. Moderne et novateur à ces débuts, ce petit train est devenu vétuste.

Pour tenter de survivre, la compagnie remet alors l'exploitation aux employés, qui s'organisent en coopérative, ce qui permet de diminuer légèrement les coûts. Mais l'affaire est entendue. La fréquentation continue de baisser et en 1935, une assemblée générale ex-

traordinaire des actionnaires du Chemin de fer du Salève prononce la dissolution de la société. Le courant électrique est rétabli en 1936 pour permettre la démolition du réseau. Du sommet à la base,

rails, traverses et crémaillères sont descendus sur des wagons par les automotrices pour être récupérées par un ferrailleur venu d'Annecy ou d'Albertville.

DOMINIQUE ERNST

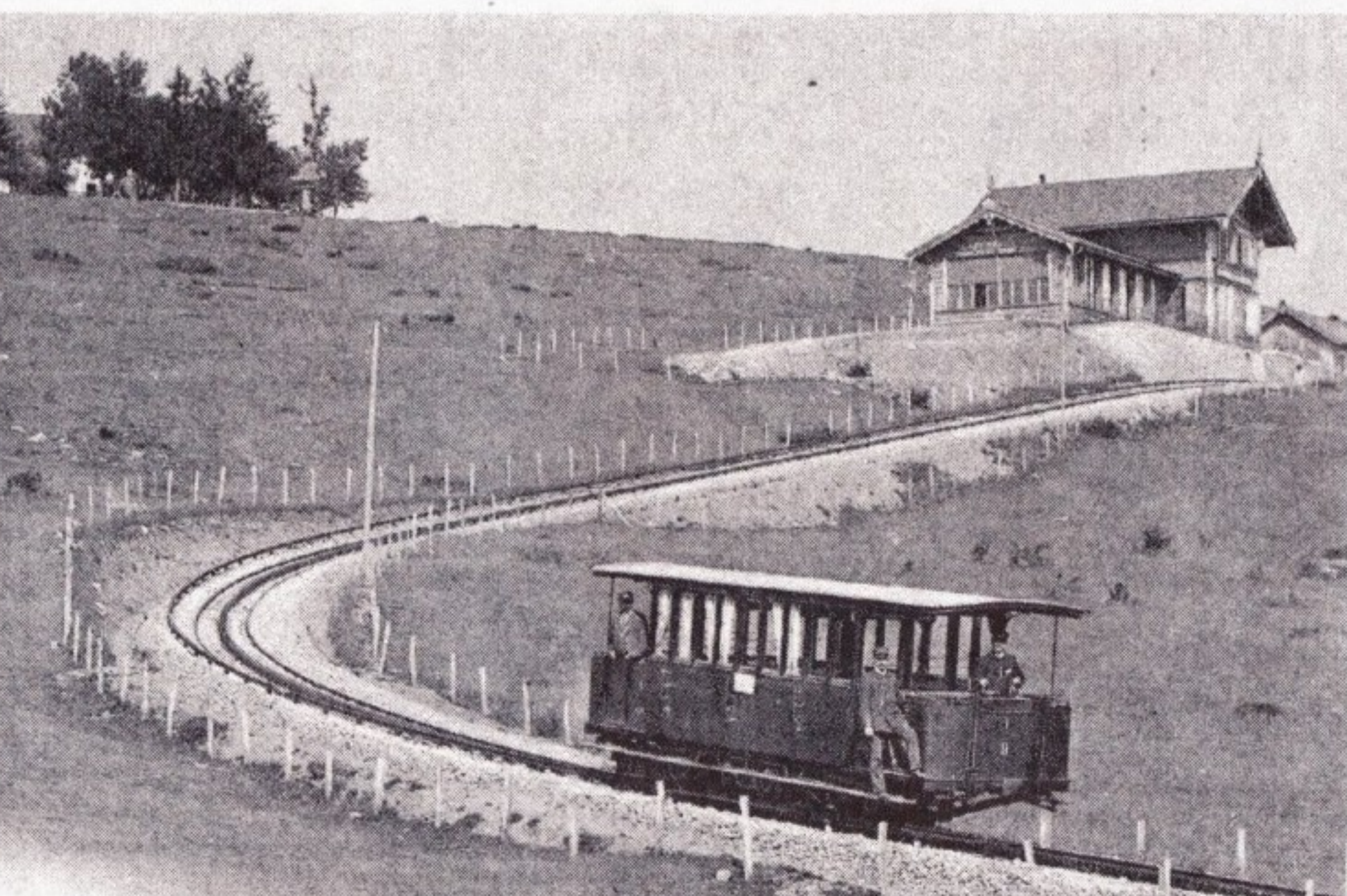
## TROIS ACCIDENTS MORTELS EN 44 ANS

Alimenté en électricité par un rail central conducteur, ce chemin de fer, bien que bordé de barrières, représentait un vrai danger pour la population. Il aura causé la mort de trois victimes en 44 ans.

En janvier 1934, Alexandre Rivollet, chef d'exploitation de la compagnie, décède après être tombé du train sur le rail électrifié.

En août 1934, un ramasseur de champignons, Charles Descombes, s'électrocute mortellement en traversant la voie pour gagner du temps. Quant au décès de Marcel Perréard, quatorze ans, il est dû à un terrible concours de circonstance.

En août 1936, le courant vient d'être remis après plusieurs mois d'interruption, pour démonter et descendre les rails vers Etrembières. A des kilomètres de là, le jeune Marcel ramasse des cyclamens avec sa maman. Il a alors la très mauvaise idée de s'asseoir sur le rail central, d'une voie ferrée qu'il sait désaffectée...



Chemin de fer électrique du Salève-Les Treize-Arbres

CHARBAUX FRÈRES & C<sup>o</sup>, GENÈVE

le 4. 8. 06.



Chambre Co  
Hotel Richemont  
Genève  
Train de l'Ermitage  
Hoyier  
Chemin de fer du Salève et château de Monnetier.  
Nous avons toujours été il faut le dire  
des bons clients et pour 8 jours seulement Boyau