

Le petit train électrique du Salève, une page touristique tournée il y a 80 ans



En 1906, une automotrice du chemin de fer du Salève sur la ligne Treize-Arbres/Veyrier, quelques mètres après l'unique tunnel du réseau. En arrière-plan, le château de l'Ermitage, à Monnetier. Photo Collection D.E.



lectionneurs de cartes postales anciennes, a définitivement cessé son activité il y a 80 ans, en juin 1935.

L'histoire de ce chemin de fer commence en 1888, lorsque deux Genevois, Alfred de Meuron et Hermann Cuénod, obtiennent une concession du Conseil général de la Haute-Savoie pour construire un chemin de fer électrique reliant Étrembières aux Treize-Arbres, sur le Grand Salève. Comme l'explique Gérard Lepère, auteur d'un ouvrage de référence sur le sujet (Les Échos Saléviens n°4), cette voie passera par Mor-

nex et Monnetier tandis qu'un second tronçon, reliant Veyrier à Monnetier, sera réalisé en 1894. 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.

Construite en 28 mois, la ligne ouvre en 1892

Construite en 28 mois, cette ligne connaît dès son ouver-

ture, en 1892, le succès. La fréquentation du train du Salève 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 la 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

L'INFO EN +

UN TRACÉ EN FORME DE Y

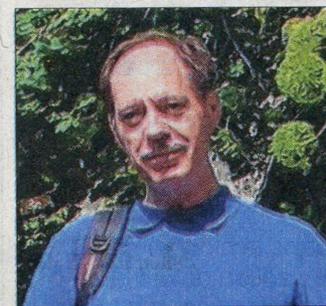
La ligne principale du chemin de fer du Salève, d'une longueur de 5,7 km, partait d'Étrembières, en passant par Mornex et Monnetier, pour rejoindre la gare d'arrivée des Treize-Arbres (1142 m), sur le Grand Salève. Le second tronçon (3 km) reliait Veyrier à Monnetier Gare. Le courant électrique était fourni par une ligne aérienne reliant une usine hydraulique installée sur l'Arve, à Arthaz, à la gare de Monnetier-Mairie.

LE TRAIN AURAIT-IL PU ÊTRE SAUVÉ EN 1932 ?

En 1932, plusieurs promoteurs du projet de téléphérique du Salève étaient aussi administrateurs de la société du train électrique. L'un des initiateurs du téléphérique, Auguste Fournier, avait proposé l'établissement d'un billet conjoint comprenant la montée en téléphérique et la descente en train. Mais cette idée sera finalement abandonnée.

le sommet de la montagne et du téléphérique du Salève. 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, avec la clé d'une diminution des coûts d'exploitation. Mais l'affaire est entendue. La fréquentation continue de baisser et en 1935, une assemblée générale extraordinaire des actionnaires du Chemin de Fer du Salève prononce la dissolution de la société.

Dominique ERNST



AVIS D'EXPERT

Gérard Lepère

Auteur d'un livre de référence sur le chemin de fer du Salève

« Le premier train électrique commercial exploité au monde »

→ Resituez-nous l'importance du train du Salève dans le contexte de l'époque ?

«En 1892, la réalisation du chemin de fer du Salève fut une grande première : il était le premier chemin de fer électrique et à crémaillère exploité commercialement au monde. La crémaillère lui permettait de gravir en toute sécurité les fortes pentes de la montagne, et la traction électrique avait l'avantage d'être propre alors que les locomotives à vapeur fonctionnant au charbon crachaient de la fumée noire. Mais au-delà du défi technologique, c'était pour la population locale et les touristes le premier moyen de transport collectif et régulier pour monter au Salève et relier les villages.»

→ A-t-il été un facteur de développement important pour l'activité touristique au Salève ?

«Exactement. À noter que lors de la réalisation de la seconde ligne en 1894, la compagnie du chemin de fer du Salève portait tous ses espoirs commerciaux cette nouvelle ligne, Veyrier-Monnetier, "car c'est par elle que transitera la majeure partie des touristes qui séjournent à Genève et qui souhaitent se rendre au Salève, évitant ainsi le détour par Annemasse imposé jusqu'alors." Autre indice, tous les hôtels, pensions et restaurants de Mornex et de Monnetier mentionnaient dans leur publicité la desserte aisée par le chemin de fer du Salève. En 1928, ce sont 62 039 voyageurs qui sont montés au Salève par le train (dont 15 885 à Monnetier-Eglise et 21 011 aux Treize-Arbres).»

→ S'il existait encore (en version modernisée), serait-il un atout touristique pour la région ?

«Très certainement, mais la concurrence est déjà installée : les touristes venant de Genève peuvent emprunter le téléphérique actuel (beaucoup plus rapide, plus direct, avec vue sur Genève et le Léman...) ou leur propre véhicule puisque le Salève est facilement accessible par quatre routes gratuites et agréables. La réalisation d'un nouveau chemin de fer est donc peu probable... à moins de trouver un mécène très généreux.»

Propos recueillis par D.E.