

Vie et mort du premier petit train électrique de montagne

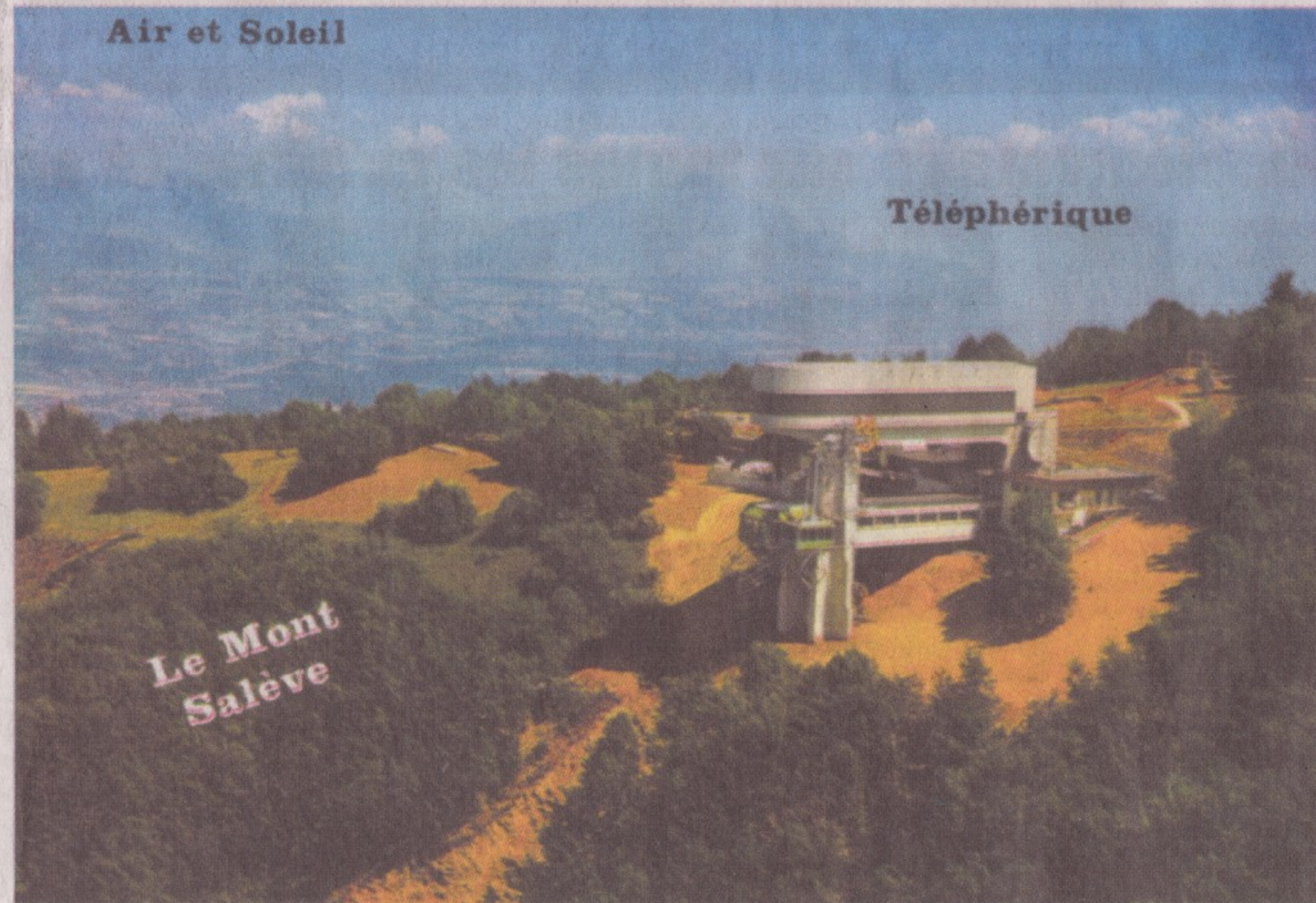
Genève Les belles dames montaient jadis au Salève en chemin de fer. On y va aujourd'hui en téléphérique. Promenade nostalgique sur les traces du petit train à crémaillère qui emmenait les Genevois sur le toit de leur monde

Bons baisers de...
Les vacances sont le temps des cartes postales. Il y a cent ans comme aujourd'hui. «Le Temps» vous propose une balade estivale dans certains des lieux les plus célèbres et touristiques de Suisse. De Chillon aux chutes du Rhin, la machine à remonter le temps permet d'évoquer la transformation, spectaculaire ou moins visible, de nos paysages familiers.

Il possède des milliers de cartes postales du Salève et est capable d'identifier chaque personnage y figurant. Une scène de sport d'hiver devant le Buffet de la gare des Treize-Arbres en 1912? «Ce sont les trois frères Bain de Mornex.» Il s'excuse parfois de ne pouvoir vous donner le nom du petit chien, «là sur la marche en 1928», mais se rachète en énumérant ceux «de ces trois ânes à la gare de Monnetier-Mairie vers 1900». Gérard Lepère est un passionné du mont Salève (1100 mètres), le «balcon» des Genevois. Ingénieur dans la région parisienne, ce Haut-Savoyard de cœur se mue en guide bénévole du Salève le week-end.

Belles dames à ombrelle

Il porte une affection particulière à un petit train électrique qui n'a rien à voir avec ceux qui ont amusé des générations d'enfants et de papas. Celui-là est le premier



Le train du Salève disparaît en 1935. Le téléphérique monte dix fois plus vite depuis 1932. Aujourd'hui, il transporte 85 000 passagers par an. ARCHIVES

chemin de fer de montagne au monde à la fois électrique et à crémaillère. «Parallèlement aux grands axes ferroviaires qui ont commencé à se développer au XIXe siècle, un fin maillage de lignes secondaires s'est constitué entre 1890 et 1925», explique-t-il. La région genevoise n'échappa pas à cet heureux destin. Finies les trois longues heures de marche pour aller admirer le mont Blanc, le Jura et une partie du Léman. En décembre 1892, on célèbre grâce à

des capitaux essentiellement suisses l'ouverture de la première ligne Etrembières-Les Treize-Arbres (près du sommet du Grand Salève). Longueur: 5,7 km. Seconde ligne en 1894: Veyrier-Monnetier-Mairie, qui emporte ses passagers à travers un tunnel. Vitesse limite: 10 km/h. Qui monte? «En première classe les belles dames à ombrelle et chapeau, en seconde les bergers, les animaux, du bois de chauffage, de l'eau potable et le ravitaillement du restaurant de la

gare des Treize-Arbres», indique Gérard Lepère.

Nostalgie

Le petit train connaît alors ses grandes heures. Signe des temps, la publicité (réclame, disait-on) colore les six wagonnets: cacao Van Houten, Vichy Célestins. Là-haut, on s'adonne à la varappe, à la spéléo, et on patine. La fréquentation atteint son maximum en 1912, avec 87 000 voyageurs, mais elle chute en 1914 avec la fermeture de

la frontière franco-suisse pour cause de guerre. En 1932, une route permet aux premiers services d'autocar et aux automobiles de gagner le sommet du Salève. On parle déjà de modernité, de vitesse. En août 1932, première mise en service de l'actuel téléphérique, qui relie directement le Pas-de-l'Echelle à la crête du Grand Salève (1907 m) et cela dix fois plus vite que le train. La concurrence est trop vive, et le petit train meurt en 1935. Nostalgique, un poète écrit: «Malgré le

temps de chien, il monte, il monte, pacifique, tandis que le vent retient ces messieurs du téléphérique.» Il tient sa revanche: le téléphérique ne transporte aujourd'hui que 85 000 passagers par an (contre les 300 000 escomptés), soit autant que jadis le petit train. Que reste-t-il du chemin de fer? «Pas grand-chose, regrette Gérard Lepère. Divers ouvrages d'art sont cependant encore visibles, comme le tunnel et des petits ponts qui ont bien vieilli. Plusieurs tronçons de rail et de crémaillère sont aujourd'hui la propriété d'habitants. Tout le matériel roulant a fini à la casse.»

Lorsqu'il promène les curieux sur le tracé de l'ancien chemin de fer, Gérard Lepère propose une leçon d'histoire toute validée par celle qu'il appelle Madame Weber (née en 1922), «qui se souvient avoir vu le petit train». Certains rêvent de le ressusciter, mais le coût de reconstruction est tel que le projet paraît irréalisable.

Christian Lecomte

Infos: La Salévienne, société d'histoire. Tél. 0033 450 52 25 59, www.la-salevienne.org

Prochain épisode de la série:
La vieille ville de Fribourg

Retrouvez toutes les photos
de la série «Une Suisse
de cartes postales»

www.letemps.ch/photos