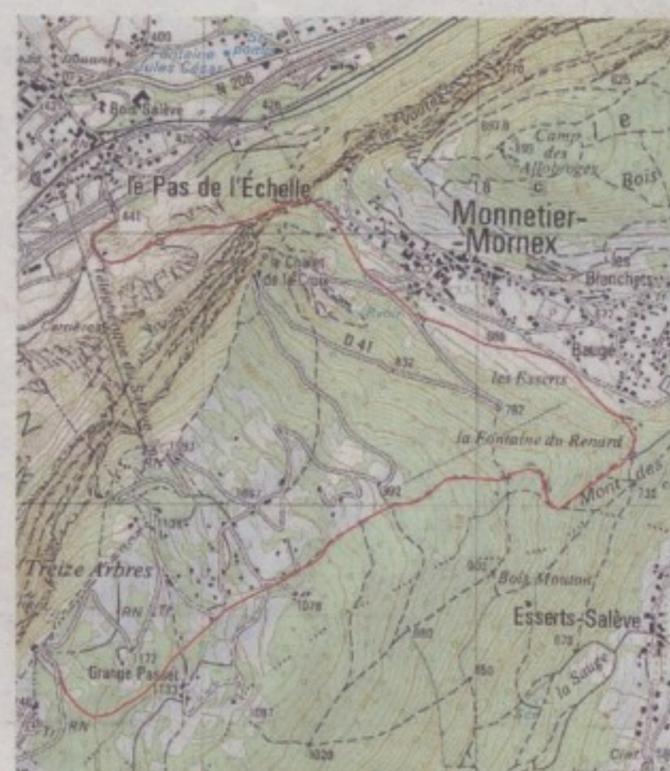
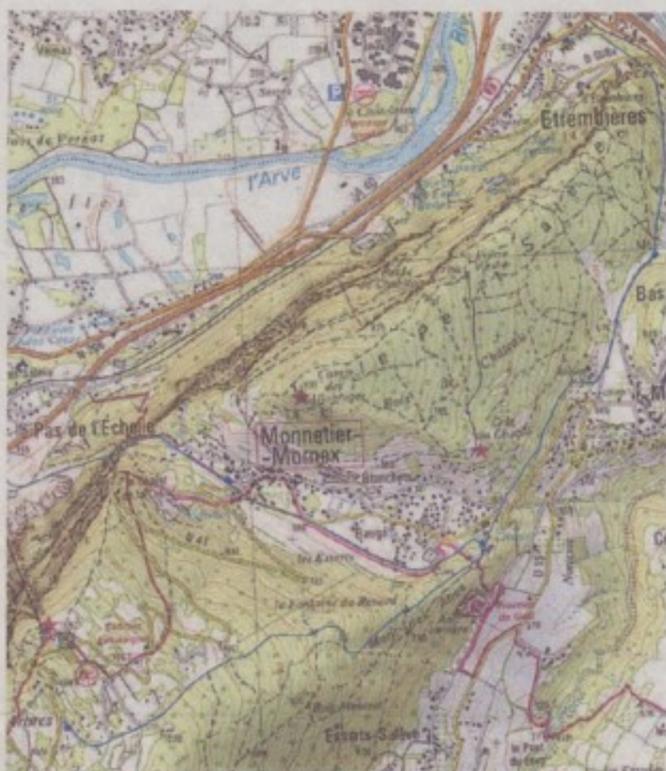


La belle mais courte épopée du petit train à crémaillère du Salève, le premier d'Europe !



À gauche, l'ancien tracé du petit train à crémaillère du Salève. À droite, le nouveau tracé que pourrait emprunter le GTW Beh 2/6 articulés EMUs (au centre) si la ligne devait rouvrir un jour. Une possibilité certes mais qui a un coût : entre 36 et 50 millions de francs suisses...

Bien avant l'implantation du téléphérique - inauguration au mois d'août 1932 -, le petit train à crémaillère grimpe les pentes du Salève pour y déposer à son sommet touristes et riches résidents de la ville de Genève. Retour sur la formidable épopée d'un moyen de transport qui pourrait naître de ses cendres...

La maîtrise de la distance et du temps constitue la motivation principale pour améliorer les voies de communication. Et ce depuis la nuit des temps. Ou plutôt, en ce qui concerne le Salève, depuis le XVIII^e siècle, époque où la montagne gagne véritablement en attrait pour les Genevois et les premiers touristes. Dès lors, on s'intéresse à améliorer les sentiers qui mènent au sommet et à ses panoramas. Et alors que le projet de liaison ferroviaire entre Annecy et Ge-

nève est finalement définitivement abandonné par Napoléon III, l'idée d'un train pour gagner le Salève fait son chemin...

Création de deux lignes en 1892 et 1894

Dès les années 1870, la technique de la crémaillère permet de franchir des pentes importantes. Nourris par l'essor de l'industrie touristique, de nombreux projets voient le jour un peu partout dans les Alpes. Et le Salève, lieu d'expédition privilégié des citadins et de riches étrangers séjournant à Genève, n'échappe pas à cet engouement.

Premier chemin de fer électrique d'Europe !

Au début des années 1890, deux lignes de chemins de fer électriques à crémaillère sont successivement construites au Salève. L'une reliant Etrembières aux Treize-Arbres en passant par Mornex et Monnetier

est ouverte en 1892. L'autre, gravissant la montagne depuis Veyrier par Le Pas-de-l'Échelle, en 1894. L'aspect novateur des chemins de fer du Salève est la traction électrique : ce sont en effet les premiers chemins de fer électriques à crémaillère d'Europe ! La correspondance avec Ge-

treprise n'est plus rentable, les derniers trains de voyageurs arrêtent de circuler. Pour toujours ? Pas si sûr...

Vers la réouverture d'une ligne ?

Il y a peu, le projet de relancer la ligne a en effet été évo-

Et s'il renaissait de ses cendres...

Le petit train électrique à crémaillère du Salève peut-il naître ? « Oui », selon Gérard Lepère, membre de la société d'Histoire La Salévienne spécialisée sur le sujet. Un projet existe en effet aujourd'hui. Mais avec le développement du téléphérique - plus de 160 000 utilisateurs au cours de l'année - et la crise économique, il y a fort à parier que, malgré un dossier bien ficelé, cela ne soit finalement pas le cas...

Toutefois, selon la société Track Net, qui a travaillé sur la relance de ce moyen de transport - qui transportait jusqu'à 46 000 voyageurs chaque année durant la Belle Époque -, moyennant la somme de 36 à 50 millions de francs suisses, le projet est réalisable. L'entreprise préconise un tracé de 5,3 km (voir carte ci-dessus) avec, au choix, deux ou quatre trains et un arrêt intermédiaire à Mornex. Durée du trajet : 20 minutes contre plus d'une heure à l'époque.

nève est même assurée grâce à deux lignes de tramway... Malheureusement, après la Grande Guerre, 43 années après leur mise en service et parce que l'en-

qué. À l'occasion d'une exposition consacrée aux transports sur le Salève à la Maison du Salève de Présilly - du 17 juillet 2008 au 29 mars 2009 -, Gérard Lepère, membre de la société

d'Histoire La Salévienne et spécialiste du train à crémaillère du Salève, levait le voile sur un nouveau projet. Utopie ou réalité ? Réalité. Mais...

Entre 36 et 50 millions de francs suisses d'investissement

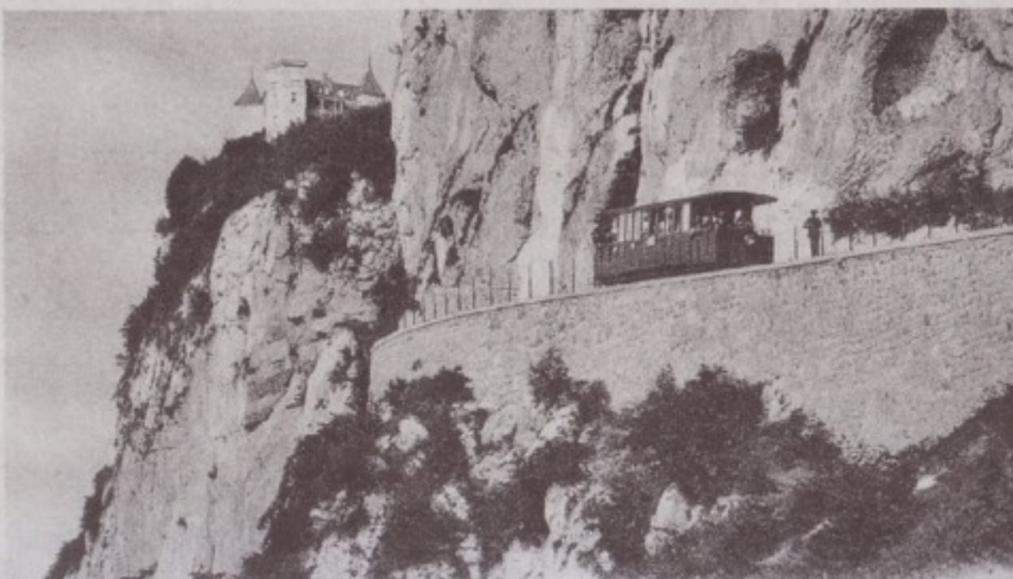
Mais deux freins à cela : le téléphérique dont la fréquentation est en constante hausse ; et le coût du projet : entre 36 et 50 millions de francs suisses selon la variante ! Et en ces périodes de vaches maigres, on se demande bien qui pourrait déboursier une telle somme pour un projet qui, à ce jour, ne présente pas un intérêt vital pour le site et la région transfrontalière. Pourtant...

Pourtant le projet existe bel et bien. Et on le doit à la société Track Net, leader mondial dans le domaine des transports à crémaillère, qui a été contactée par un homme politique genevois. L'entreprise prend alors contact avec G.Lepère et se rend sur place en octobre 2009. Le temps

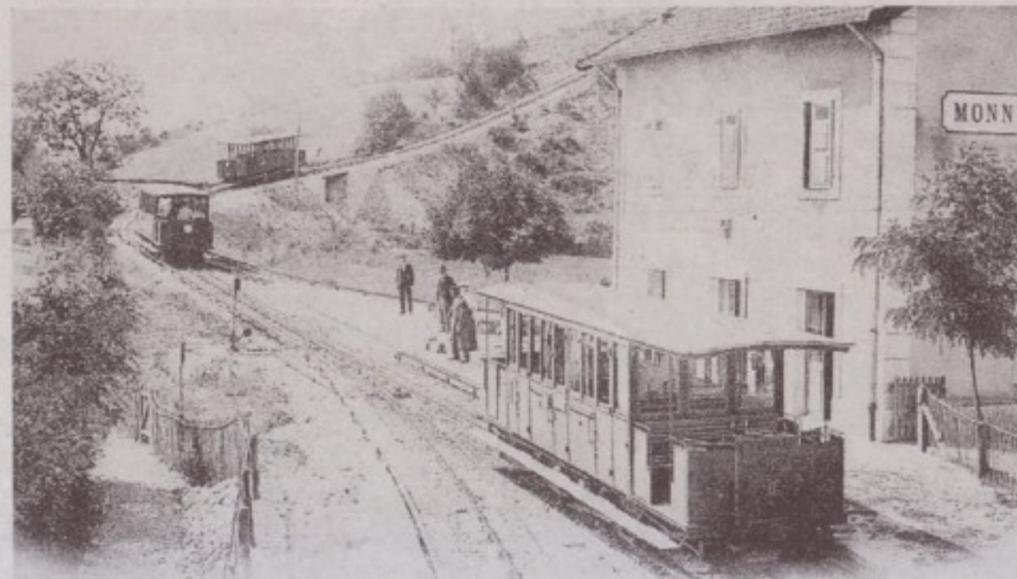
s'écoule et le 31 mars, G.Lepère reçoit un courrier de la société lui indiquant que « *techniquement, c'est possible.* » Possible oui... Mais viable ? Pas vraiment...

Qu'importe, dans ses conclusions, la société propose deux versions - une avec un viaduc au-dessus de la carrière et une sans - d'une longueur de 5,3 km (un trajet parcouru en 20 minutes contre plus d'une heure auparavant), avec un arrêt intermédiaire à Mornex et une pente maximale de 23 %. Mais selon G.Lepère, le projet demeure plus près de l'utopie que de la réalité : « *C'est réalisable mais compliqué financièrement. De plus, c'est beaucoup plus cher que le téléphérique et nettement moins rentable...* » Et comme le téléphérique est en plein développement et qu'il fait actuellement l'objet de toutes les attentions, il y a fort à parier que le projet reste dans les cartons. Et que le petit train à crémaillère du Salève ne renaisse pas de ses cendres...

STEVE BLANC



Le parcours du petit train à crémaillère du Salève était impressionnant avec notamment ce passage en bordure de falaise et une vue imprenable...



À la Belle Époque, le petit train à crémaillère enregistrait jusqu'à 46 000 voyageurs chaque année, principalement des touristes qui visitaient Genève.