

## CONFÉRENCE DE LA SALÉVIENNE

# Les chemins de fer à voies étroites

**G**érard Lepère, membre de la Société d'histoire locale "La Salévienne" a animé la récente conférence organisée par cette association et ayant pour thème « *Les chemins de fer à voies étroites en Savoie et Haute-Savoie depuis 1838* ».

Qui mieux que Gérard Lepère, natif de la région parisienne, ingénieur, membre actif de la Salévienne, passionné de l'histoire des chemins de fer, était en mesure de présenter cette conférence illustrée de quelque 120 diapositives, qui a vivement intéressé les 80 personnes présentes ?

Avec la loi Migneret du 12 juillet 1865, se développèrent les chemins de fer "économiques" dits "d'intérêt local" qui bénéficièrent de règles plus souples que celles appliquées pour la construction des chemins de fer de l'État, avec notamment l'utilisation de la voie étroite par opposition à la voie classique ou normale de 1,435 m.

Leur développement fut très lent. La première ligne construite en France fut celle allant de St-Michel-de-Maurienne à Suze (Piémont). Une ligne bien connue dans la région est celle d'Annemasse à Samoëns, construite en 1892. On notera la différence entre les appellations "tramways" lorsqu'une partie de la voie est implantée sur route et "chemins de fer" dans le cas contraire.

En Savoie et Haute-Savoie, quatre écartements de voies furent utili-

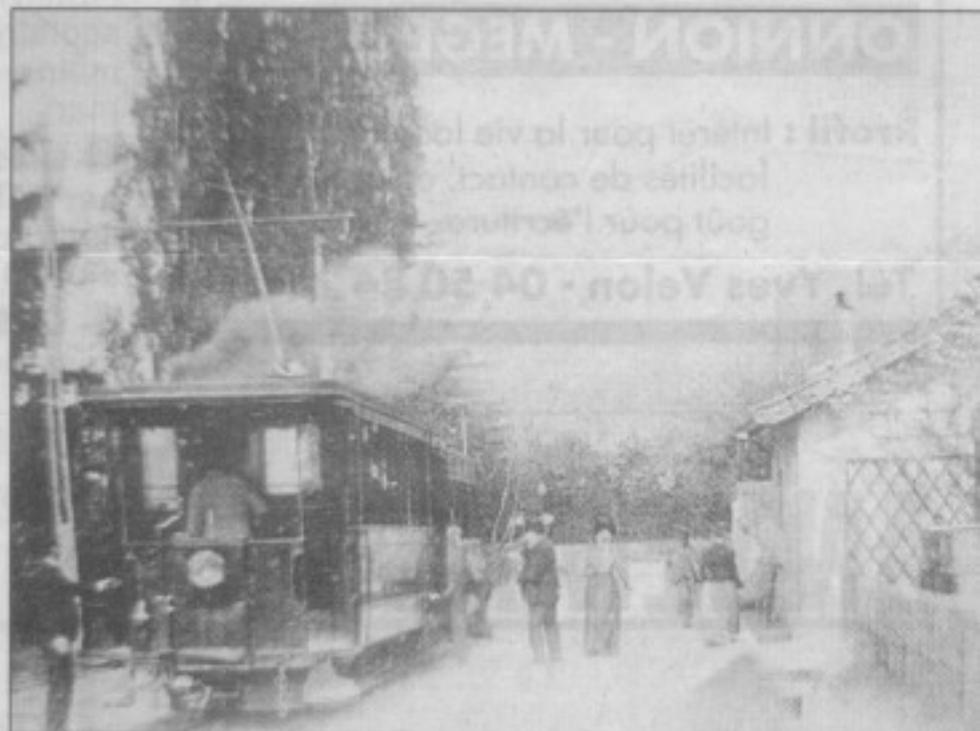
sés : 1,435 m (voie normale) SNCF, 1,10 m Mt-Cenis, 1 m Annemasse-Samoëns-Sixt, 0,60 m tramways de Savoie, réseau de Chambéry.

1927 fut certainement l'année du développement maximum des chemins de fer d'intérêt local. 1914 sera l'année faste des tramways. Pour les uns et les autres, on utilisa d'abord la locomotive à vapeur puis la traction électrique. Pour la petite histoire, l'avènement de ces chemins de fer, fussent-ils d'intérêt local, apporta un gain de vitesse appréciable et un confort accru : 14 km à l'heure en moyenne contre 5,4 km à l'heure pour les diligences.

Gérard Lepère enchaîna ensuite sur les matériels remorqués avant de passer en revue la liste complète des lignes ouvertes en Savoie et Haute-Savoie. Il n'y en a pas moins de 36. Au hasard, citons en Savoie la plus ancienne, de Chambéry au Bourget-du-Lac, ouverte en 1838-39, la plus longue de St-Michel-de-Maurienne à Suse, 78 km. La plupart gravitèrent autour de Chambéry et Aix-les-Bains sur de courtes distances.

En Haute-Savoie, on connaît mieux les liaisons Moillesulaz-Annemasse (fermée en 1959), Perly-St-Julien (fermée en 1938), celles de montagne, le Montenvers, Vallorcine, le TMB, qui feront l'objet d'une autre conférence.

Le conférencier s'étendra plus particulièrement sur le tramway, long de 5 117 m, qui reliait Veyrier (Suisse) à Collonges-sous-Salève. La



Reproduction carte postale : automotrice électrique sur la ligne de Veyrier à Collonges.

Collection G. LEPÈRE

voie en accotement sur la RN 206 longeait la frontière franco-suisse ainsi que la voie ferrée du PLM entre Bossey-Veyrier et Collonges. Elle fut fermée en 1930. La ligne Annemasse-Samoëns (1892), puis Sixt (1932), longue de 49 km fut électrifiée en 1933 et disparut en mai 1959. La liaison TAT (Tramway Annecy-Thônes) fut inaugurée le 11 septembre 1898. Longue de 22 km, elle cessa tout trafic le 1<sup>er</sup> mai 1930. Enfin, la ligne non construite Annecy-Saint-Julien passait par nombre de communes du Genevois bien connues des Saléviens.

En 1886, M. Alesmondières, ingénieur suisse, propose d'établir cette ligne. En 1907, la Compagnie des Tramways Annecy-Saint-Julien est sur le point d'être créée. Après maintes discussions, les travaux d'infrastructures sont adjugés à une entreprise de Paris en 1923, et réalisés pour la plupart. Mais devant la concurrence de l'autocar, la ligne est définitivement déclassée le 10 mars 1936.

On peut d'ailleurs s'interroger sur sa durée de vie si le projet avait été mené à son terme...