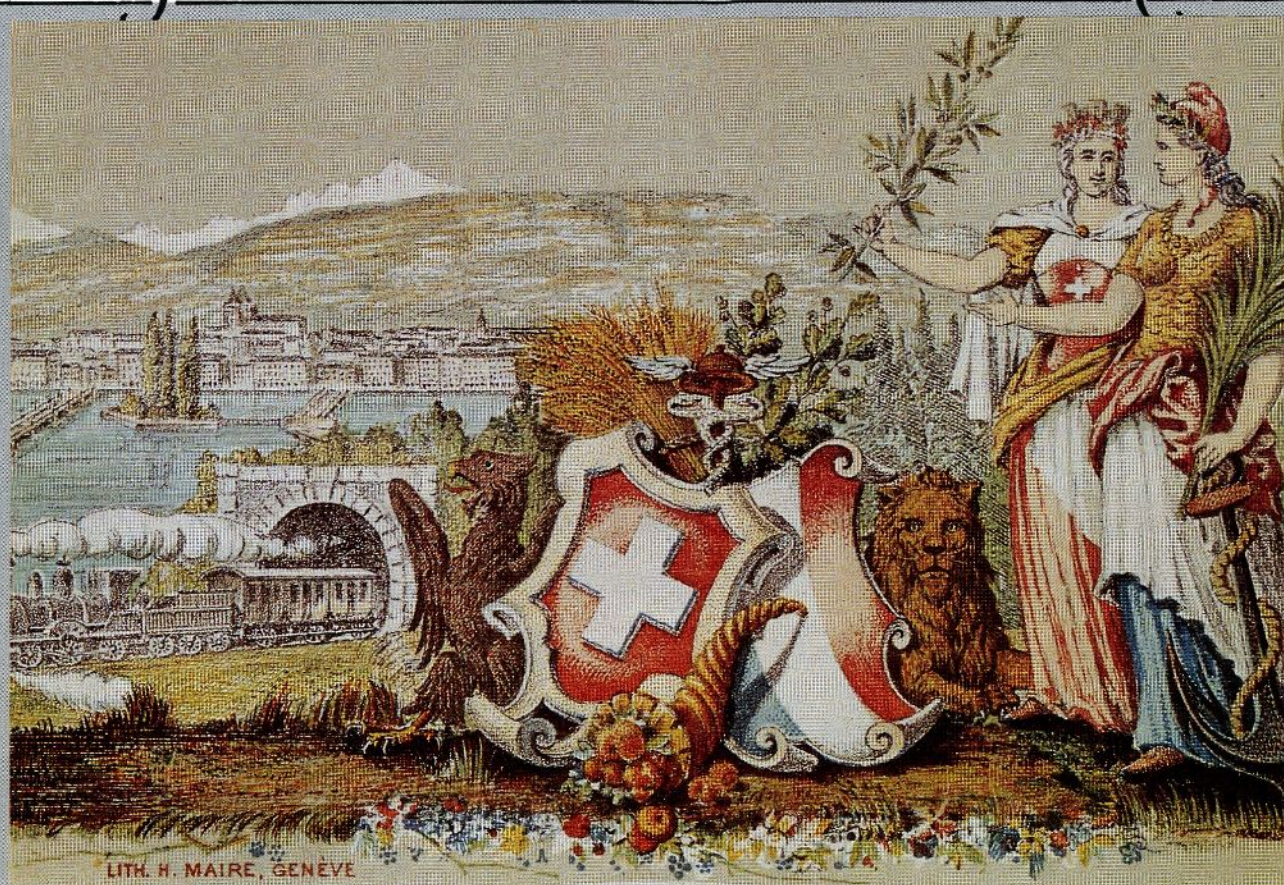




1888

1988

CENTENAIRE
du
Chemin de Fer
Genève Eaux Vives
à
Annemasse
27 Mai 1988

HISTORIQUE DE LA LIGNE

Centenaire de la ligne de chemin de fer de Genève-Eaux-Vives à Annemasse 27-28 et 29 mai 1988

Organisation :

- République et Canton de Genève
- Direction Régionale SNCF de Chambéry
- Ville de Genève
- Ville d'Annemasse.

Coordination :

- Comité Genevois de la SNCF région de Chambéry.

Composition du train du Centenaire :

La ligne des « VOLLANDES » a été parcourue pendant près de quatre vingts ans par des locomotives à vapeur. Il n'existe plus de 230 A ou B du PLM, ayant circulé entre Annemasse et Genève/Eaux-Vives. Mais la SNCF a conservé pour ses trains commémoratifs une Ten Wheel, de la série 4201 à 4370 de l'ancien réseau du Paris-Orléans (P.O.). La 4353 (actuellement 230 G 353) a été construite en 1922 par les Ateliers de la Société des Batignolles.

Cette locomotive, dont le dernier dépôt d'attache en service était celui de Montluçon, a été désignée en 1970

pour remplacer en tête des trains commémoratifs la CRAMPTON N° 80 préservée au Musée de Mulhouse. Depuis elle a parcouru des milliers de kilomètres en tête de trains spéciaux. Son dépôt d'attache est celui de Paris La Villette.

Elle est attelée à 4 voitures BRUHAT qui proviennent de la métallisation au début des années 50 de voitures PLM à caisse en bois d'origines diverses à bogies et portières latérales. Ce sont les plus vieilles voitures du parc SNCF.



Photo CAV - SNCF

Locomotive SNCF 230 G 353

Caractéristiques principales :

- Puissance : 736 KW
- Diamètre des cylindres : 500 mm
(2 cylindres à simple expansion)
- Distribution : Walschaerts
- Diamètre :
 - des roues motrices : 1,760 m
 - des roues du bogie : 0,860 m
- Timbre : 13 bars
- Surface de chauffe du foyer : 14,45 m²
- Chaudière :
 - surface de chauffe : 132,90 m²
 - surface de surchauffe : 37,10 m²
- Poids de la machine en ordre de marche : 67,8 t
- Poids adhérent : 48,6 t
- Dimensions :
 - loco : 11,80 m
 - loco + tender : 17,75 m
- Tender 17 D 116
 - poids total : 38,95 t
 - eau : 17 m³
 - combustible : 5 t

Historique de la ligne de Genève-Eaux-Vives à Annemasse

par Henri BILLIEZ



Avertissement

Cette brochure illustrée grâce à la complaisance de photographes et de collectionneurs, évoque en quelques pages et à grands traits, cent ans d'activités du chemin de fer de Genève-Eaux-Vives à Annemasse.

Elle est destinée à un très large public venu participer aux manifestations commémoratives, et souhaitant découvrir le passé de cette ligne.

Historiens ou amateurs très avertis ne trouveront là que peu d'éléments nouveaux. De bons auteurs ont déjà largement évoqué les tenants et les aboutissants du chemin de fer des Vollandes, tel J.-F. ROUILLER dans son ouvrage de 1947.

Peut-être cette modeste publication sera-t-elle une incitation à réaliser un nouvel ouvrage, plus complet, sur l'histoire mouvementée de la ligne.

Introduction

A l'aube du chemin de fer

En Angleterre, berceau du chemin de fer, Richard TREVITHICK construit la première locomotive à vapeur dès 1804. En 1825 est inauguré le premier chemin de fer au monde ouvert aux voyageurs avec traction à vapeur, de Stockton à Darlington.

En France, en 1827, circulent des véhicules ferroviaires à traction hippomobile entre Andrezieux et Saint-Etienne, tandis que le 26 août 1837 est inaugurée la première ligne ouverte au trafic voyageurs de Paris au Pecq.

En 1844, le rail atteint Saint-Jean (Bâle) venant de Saint-Louis (Alsace). Cette première incursion du chemin de fer en Suisse est suivie trois ans plus tard par celle du célèbre « Spanish Brötlbahn » de Zurich à Baden, point de départ d'un réseau ferroviaire.

Grâce à des hommes tels que François BARTHOLONY, mais aussi G.-H. DUFOUR et James FAZY, entre autres, le « Lyon-Genève » atteint la gare Cornavin en 1857. Le choix de cet emplacement avait provoqué de très confus et passionnés débats. A l'époque, on pensait qu'à cette gare aboutiraient les lignes de France, de Suisse et de Savoie, alors province du Royaume de Sardaigne.

Les hommes et les événements en ont décidés autrement.

Les projets de liaisons avec les chemins de fer Sardes :

Le temps du

« Victor Emmanuel »

En novembre 1851, le Gouvernement Genevois crée une commission d'étude afin d'examiner le projet présenté par une société anglaise pour la réalisation d'un chemin de fer jusqu'à Turin, par le Mont-Sion, Annecy et Chambéry.

De son côté le Gouvernement Sarde est saisi d'un projet identique par la Société du banquier LAFFITTE qui crée la Compagnie du chemin de fer Victor Emmanuel. C'est à cette dernière que sera confiée la réalisation de la ligne de Turin à Genève selon un tracé différent.

Le 20 octobre 1856, le tronçon de Saint-Jean-de-Maurienne à Aix-les-Bains (Savoie) est ouvert à l'exploitation. Les travaux auraient alors dû se poursuivre vers Annecy-Les Bournes-Etaux-La Roche-sur-Foron- Vallée de l'Arve-Moellesullaz pour aboutir entre Genève (1) et les Eaux-Vives. Là, une gare aurait été construite, reliée à Cornavin par embranchement (2).

Mais à Turin, priorité a été donnée au prolongement de la voie ferrée, d'Aix-les-Bains (Savoie) à Culoz, permettant la liaison avec le « Lyon-Genève », réalisée le 1^{er} Juin 1857. Dans le même temps la Compagnie Victor Emmanuel est déchargée de l'obligation de construire la ligne d'Aix-les-Bains à Annecy et Genève (3).

Avant l'annexion de la Savoie

En 1855, un nouveau projet privé, destiné à relier Sallanches à Genève est

présenté aux autorités genevoises par le Comte VENETI.

Mais en 1856, un autre projet pour une liaison Annecy et Genève par le Plot-Etaux-Mornex et Verrier ainsi qu'un embranchement de Mornex à Bonneville et Sallanches (4), est approuvé par la Cour de Turin.

Une convention est passée par les autorités genevoises le 31.01.1858 avec la Compagnie de M. M.-BLANC ET MOTTU pour la réalisation du projet ci-dessus, stipulant que la ligne aboutirait à Cornavin.

De nombreuses oppositions à Genève, vont faire repousser le projet, qui sera ajourné par le Parlement Genevois le 22 février 1860.

L'annexion de la Savoie par la France mettra alors un terme à tous les projets, notamment celui de la « Compagnie de la ligne d'Italie » et son raccordement envisagé avec la ligne d'Annecy (5).

(1) Loi Sarde du 29.05.1853. Cette loi prévoyait que la Compagnie exposerait son projet aux autorités du Canton de Genève, le Gouvernement Sarde s'engageant alors à traiter avec les Suisses pour obtenir concession et approbation.

(2) Ce dernier point ne sera pas approuvé par les autorités genevoises qui estiment que la loi cantonale du 8 janvier 1853 prévoyant une gare centrale à Genève exclue une nouvelle construction aux Eaux-Vives.

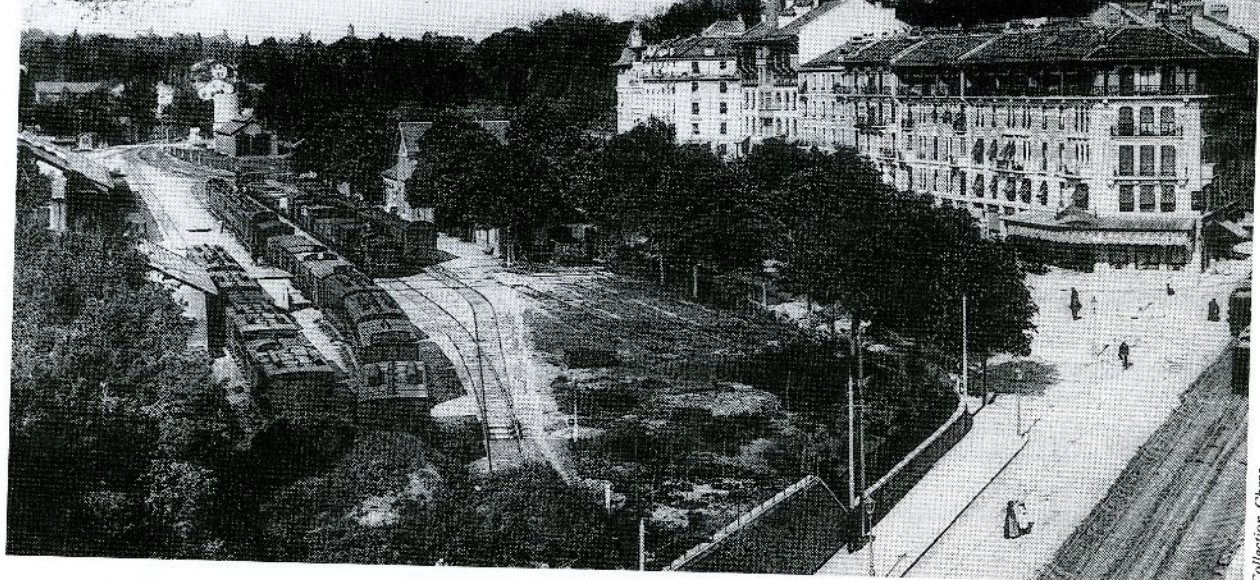
(3) Loi Sarde du 14.06.1856 qui prescrit par contre à la Compagnie de construire un embranchement depuis la ligne principale jusqu'à Albertville et Annecy.

(4) Convention Sarde du 23.03.1857. Loi du 04.06.1857.

(5) Concession sarde du 12.06.1857.



La Gare des Eaux-Vives



Collection Chese

Nouveaux projets avec l'Empire Français

La décision impériale de fin 1860 pour la construction d'une ligne de Thônôn à Collonges (Bellegarde) par Annemasse pied du Salève et Saint-Julien provoque une certaine émotion à Genève. Ce tracé destiné à relier la Haute-Savoie du Nord au reste de la France porte en effet un coup sévère à l'idée que **Genève devait être la plaque tournante** du rail vers la Savoie.

C'est le problème douanier qui a largement déterminé ce choix, la zone franche ne pouvant librement exporter ses productions vers la Suisse.

Le débat, dès lors, sera vif en Suisse comme en Haute-Savoie. Finalement cette ligne sera concédée au réseau P.L.M. par le Gouvernement Français le 1^{er} mai 1863 (décret et loi du 11 juin) de même que le tronçon d'Annecy à Aix.

Mais en 1868, le Gouvernement Français revient sur sa décision et retire le projet Annemasse-Collonges au profit d'un « Annecy à Annemasse et à la frontière Suisse », a charge pour le Gouvernement Fédéral d'assurer la prolongation de la ligne vers Genève.

Une convention franco-suisse est conclue le 24 novembre 1869 et provoque la désapprobation des Hauts-Savoyards qui souhaitent conserver tous les débouchés, dont celui vers la France. Les Ministères font alors savoir que le traité ne sera pas ratifié !

La guerre franco-prussienne de 1870 arrête tous les projets.

Après 1870

En 1873, en France l'Assemblée Nationale est saisie d'un projet de loi déclarant d'utilité publique les lignes d'Annemasse à Collonges et Annecy à Annemasse et frontière. La France ouvre alors des négociations avec la Suisse sur les problèmes douaniers. L'accord ne peut s'établir. On envisage d'abandonner la ligne d'Annemasse à la frontière. En fin de compte, pour satisfaire les vœux du Conseil Général de Haute-Savoie, l'ensemble du projet est déclaré d'utilité publique par la loi du 23 mars 1874, sauf le tronçon d'Annemasse à la frontière Suisse.

La construction du Collonges-Annemasse, contournant Genève, fait perdre à cette ville le rôle de centre ferroviaire de la Haute-Savoie qu'elle entendait jouer grâce à une ligne de Genève vers Annemasse qu'elle appelait de ses vœux.

C'est à Annemasse que ce rôle sera dévolu grâce aux décisions prises à cette époque.

D'autres propositions

En Suisse, pour tenter une liaison avec le futur réseau ferroviaire de Haute-Savoie, plusieurs propositions sont avancées.

Le Conseil d'Etat est invité par l'Arrêté du 12 octobre 1874, à faire entreprendre des études pour un double

raccordement de Rive vers Annemasse et de Cornavin à Veyrier. Ces études, achevées en août 1875, ne feront l'objet d'un rapport que le 9 février 1876. C'est un projet Cornavin-Carouge-Chêne-Moellesullaz qui est adopté le 4 novembre 1876. Un embranchement de Chêne aux Vollandes est prévu. Les chambres fédérales accordent la concession le 22 juin 1877 à l'Etat de Genève.

Le 26 mai 1880, une conférence franco-suisse va enfin examiner le tracé et le point de raccordement de la ligne entre Genève et la Haute-Savoie, ou le réseau P.L.M. se réalise progressivement. Les travaux conduisent, le 14 juin 1881, à une convention signée par les Ministres plénipotentiaires KERN, pour la Suisse et JAGERSCHMIDT pour la France. Les deux pays s'engagent à construire chacun le tronçon de ligne sur leur territoire pour la réalisation d'un Genève-Annemasse.

Cette convention sera ratifiée par la Confédération le 28 avril 1882 et par Paris le 12 juin 1882.

Le principe de l'exploitation de toute la ligne par une seule administration française ou suisse, y est explicitement posé.

C'est alors que les autorités genevoises vont demander une concession complémentaire à l'autorisation prévue par la loi du 4 novembre 1876, pour la construction d'un autre embranchement vers Veyrier (1).

Les discussions vont encore se poursuivre, tandis que des experts concluront le 15 mars 1883 à la nécessité de construire le tronçon Rives-Vollandes-Annemasse.

(1) Cette autorisation est inscrite dans la loi du 7 septembre 1881, qui annule la précédente.

Des décisions historiques

Les glissements de terrain sur la ligne de Collonges à Genève au début de 1883 va interrompre la circulation pendant plusieurs mois. On explique ainsi l'intérêt très vif porté par les autorités suisses et par le P.L.M. au raccordement Cornavin-Annemasse ; ce dernier propose d'exploiter la ligne à ses risques et périls.

Finalement, le 30 octobre 1883 une convention est conclue entre l'Etat de Genève et le P.L.M. pour la construction et l'exploitation d'une ligne des Vollandes à Annemasse.

Il est stipulé que Genève s'engage à rembourser intégralement les dépenses effectives de la partie construite en Suisse. De plus, le P.L.M. exploite la ligne en régie intéressée : 1/4 des bénéfices ou des pertes incombent à la Compagnie, 3/4 pour le canton de Genève.



Photo Musée d'Art et d'Histoire

Une loi suisse du 3 mai 1884 légalise la convention, approuvée par un référendum.

Un traité d'exploitation sera signé le 6 mars 1885 avec le P.L.M. confirmant ces dispositions, traité ratifié par la loi française du 20 août 1885.

Les travaux pourront alors débuter, après plus de 30 ans de tergiversations, hésitations et enquêtes diverses.

Au printemps 1888, la ligne est enfin ouverte à la circulation. Le 27 mai l'inauguration officielle de la liaison Eaux-Vives(1)-Annemasse peut dérouler ses fastes.

Le coût de la ligne, côté France

Le 21.07.1885, le Directeur des chemins de fer au Ministère des Travaux Publics du Gouvernement Français fait connaître au Préfet de la Haute-Savoie qu'il peut ouvrir l'enquête d'utilité publique de la ligne d'Annemasse à la fron-



Photo Musée du Vieux Genève

La Gare de Chêne-Bourg avant modernisation (juillet 1976)

tière. Il approuve le budget prévisionnel de 270 000 F, hors matériel roulant, soit 90 000 F pour l'infrastructure, 107 000 F pour la superstructure et 73 000 F pour les frais généraux plus les intérêts.

Le 20 août 1885, la loi accorde la concession de la ligne au P.L.M. Il est à noter que cette loi fut signée par Jules GREVY, Président de la République dans sa propriété de Mont-sous-Vaudrey (Département du Jura).

terrain étaient déjà faites, ce qui avait permis d'admettre un taux de 8 %.

Le Ministre fut intraitable. Il affirma que « la décision ministérielle, en allouant 16 000 F pour frais d'études et de personnel, soit 8 000 F par km, a fait une évaluation très large des frais de cette nature ».

Le procès-verbal de visite de la ligne d'Annemasse à la frontière par la Commission de réception sera signé le 15 mai 1888.

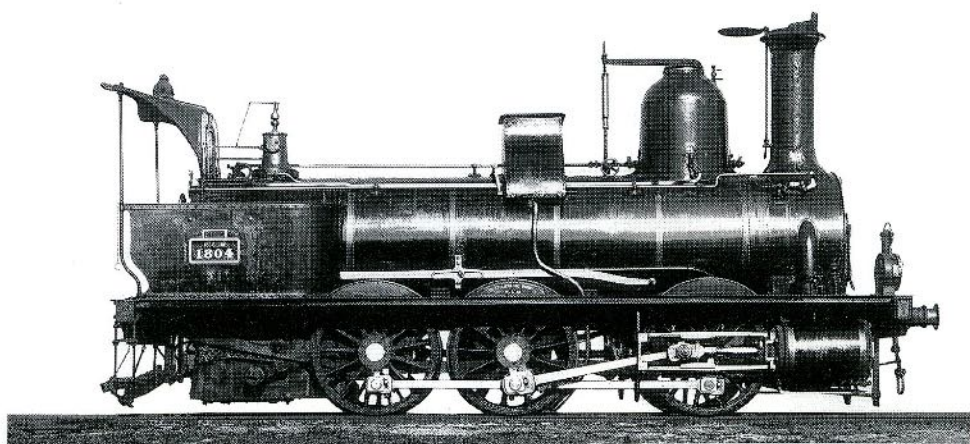


Photo SNCF - SUD-EST

Locomotives «Bourbonnais» série 1513 à 2457 construites de 1857 à 1882, souvent transformées au fil des ans. Certaines furent affectées à Annemasse dès 1884/85.

Le 7 novembre 1887, la Direction des chemins de fer au Ministère s'adresse au Préfet de la Haute-Savoie pour l'informer qu'il porte de 233 200 F à 215 800 F l'évaluation réestimée du prix des travaux jusqu'à la frontière, sans compter l'agrandissement de la gare d'Annemasse.

Les réactions du P.L.M. seront vives. Une réclamation de cette Compagnie sera rejetée par le Ministère. Ce dernier précisera que les frais de personnel et d'études qui représentaient dans l'estimation 12 % du montant des dépenses seraient bien ramenés à 8 %. Et de rejeter la comparaison faite par le P.L.M. pour la ligne de La Roche à Cluses. Pour cette ligne, l'état avait remis les projets d'exécution et les dossiers complets tandis que les opérations sur le

Le Directeur des chemins de fer au Ministère autorisera donc le P.L.M. à ouvrir la ligne à l'exploitation dès le 1^{er} juin 1888.

L'inauguration du 27 mai 1888

le « Journal de Genève » du mardi 29 mai 1888 a relaté l'inauguration du « Vollandes-Annemasse ».

Plusieurs colonnes, sur deux pages de ce quotidien, donnent de larges échos

(1) Appellation qui devait remplacer « Vollandes » dès cette époque.

de la manifestation. Empruntons-lui quelques informations pour résumer cette journée très animée.

Réunis à huit heures au Théâtre de Genève, les invités du Conseil d'Etat se rendent à la gare des « Vollandes » en calèches et tramways. Là, premier vin d'honneur, offert par la Municipalité des Eaux-Vives et premiers discours. On monte dans le train officiel dont la locomotive est décorée de drapeaux Suisses et Français. Acclamations de la foule ; à Chêne-Bourg, nouvel accueil par la Municipalité, collation et discours — « de charmantes jeunes filles en frais costumes offrent un bouquet à M. le Conseiller fédéral DROZ... qui embrasse Mlle PHILIPPON... interprète de ses camarades... ».

salles et devant le bâtiment municipal. De nouveaux discours, très nombreux, sont prononcés par des personnalités Suisses et Françaises.

A cinq heures, les invités regagnent Genève par un premier train. Une deuxième rame dans laquelle se trouve le Ministre français suit à quelque distance.

A six heures, un dîner est offert par l'Etat de Genève au bâtiment électoral. Sur la table se dresse une pièce montée représentant une locomotive et la gare des Vollandes.

Le menu est particulièrement séduisant : salade d'anchois - radis beurre - saumon de hollandaise sauce genevoise - filet de bœuf jardinière sauce madère - asperges en branche sauce crème - volail-

les difficultés qui, de part et d'autre de la frontière ont conduit à, « ... la solution qui a prévalu, qui n'est pas celle qui avait toutes nos préférences... ». L'accent est mis aussi sur les problèmes douaniers et l'intérêt du rapprochement des peuples.

Le Ministre français, enfant du Jura, évoquant l'Empire Français déclare : « ... autrefois, il y avait entre nous une frontière : elle marquait la ligne où finit le despotisme. Nous la franchissions alors jeunes et pleins d'ardeur, pour respirer à pleins poumons la liberté. La Suisse était pour nous l'aïeule vénérée de la République, si impatiemment attendue ».

Les derniers discours seront prononcés devant des tables dégarnies : « les invités ayant hâte d'aller assister à la représentation de gala au théâtre ». D'autres étaient allés participer aux nombreuses fêtes populaires à Annemasse, à Chêne-Bourg ou aux Eaux-Vives.

Vers une heure du matin, la fête prendra fin.

La nouvelle voie ferrée de Genève à Annemasse avait été bien inaugurée ; elle pouvait alors entrer en service.

L'exploitation

De traités en traités

Dès 1888, le P.L.M. exploite la totalité de la ligne selon les clauses du traité d'exploitation des 5/7 mars 1885.

Le 5 avril 1893, déjà, le Comité Genevois estime que ce traité par lequel le P.L.M. exploite en régie intéressée supportant le quart des dépenses et des recettes, doit être modifié. Les 6/10 juillet 1894, un nouveau document laisse la totalité des dépenses au P.L.M., toutes les recettes à l'Etat de Genève,

(1) rappelons que pendant de nombreuses années, un projet de liaison directe de Paris vers Genève par un tunnel sous la Faucille a fait couler beaucoup d'encre. Différentes variantes ont alors été proposées dont Saint-Amour-Bellegarde, etc. Finalement, la réalisation de la ligne par Vallorbe mettra un terme aux spéculations sur une liaison vers l'Italie qui aurait pu emprunter un tunnel à percer sous le Mont-Blanc.



Vieux sémaphore aux Eaux-Vives. 22 juillet 1974.

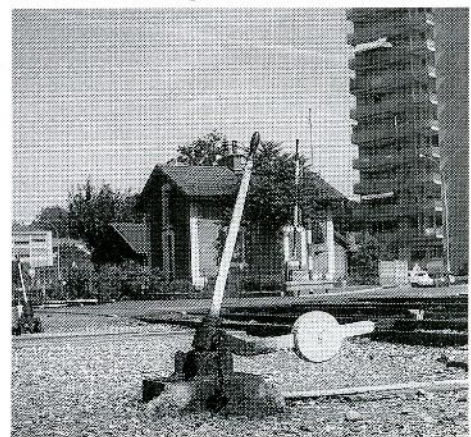
On attend le train de M. le Ministre français VIETTE. Retard. Finalement tout le monde monte dans le convoi venant de Genève pour Annemasse. Accueil dans une salle d'attente par le Ministre entouré des Préfets et Sous-Préfets, Députés et Sénateurs de la Haute-Savoie. Sapeurs pompiers et musique du 30^e de ligne jouent l'hymne national suisse. La Marseillaise est interprétée par la musique d'Elite de Genève. Le Maire, M. PERREARD, prononce un discours, auquel répond le Conseiller d'Etat Klein.

Quinze gendarmes à cheval ouvrent la marche d'un cortège pour l'Hôtel-de-Ville. Un repas froid est servi dans des

les de Bresse rôties - cresson - salade de saison - pièce montée - desserts. Les vins : Bossey - Mâcon - Bordeaux Saint-Julien - Champagne.

Le repas est ponctué de nouveaux discours, dont celui de M. GAVARD, Président du Conseil d'Etat. « Fort beau discours », écrira le Journal de Genève. Celui-ci notera cette phrase : « ... nous ne nous arrêterons pas à cette construction... Nos efforts ne cesseront que lorsque la locomotive se dirigera à travers le Jura vers le centre de la France... » (1).

L'intervention du Conseiller DROZ, va mettre en exergue l'intérêt du chemin de fer des Vollandes, tout en rappelant



Vieux souvenir. Eaux-Vives 22.07.74.

CHEMIN DE FER

D'Annemasse à la frontière suisse.

AVANT-PROJET

ENQUÊTE D'UTILITÉ PUBLIQUE

(TITRE 1^{er} DE LA LOI DU 3 MAI 1841.)

ARRÊTÉ

Ordonnant le dépôt des pièces de l'Avant-projet, prescrivant l'ouverture de l'enquête et nommant la Commission appelée à donner son avis.

NOUS, Préfet du département de la Haute-Savoie, Chevalier de la Légion d'Honneur,

Vu les pièces de l'avant-projet du chemin de fer d'Annemasse à la frontière suisse ;

Vu la décision de M. le Ministre des Travaux publics, en date du 21 juillet 1883, prescrivant de soumettre cet avant-projet à une enquête d'utilité publique ;

Vu le Titre 1^{er} de la loi du 3 mai 1841 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique ;

Vu l'ordonnance du 18 février 1834 ;

Vu les propositions de l'Ingénieur en chef du département en date du 6 août 1883 ;

ARRÊTONS :

Art. 1^{er}. — Une enquête d'utilité publique est ouverte sur l'avant-projet sus-visé du chemin de fer d'Annemasse à la frontière suisse.

Art. 2. — A cet effet, les pièces de l'avant-projet resteront déposées simultanément au Secrétariat de la Préfecture et au Secrétariat de la Sous-Préfecture de Saint-Julien pendant un mois, à partir du 16 août jusqu'au 16 septembre, pour être communiquées, sans déplacement, pendant cet intervalle de dix heures du matin à quatre heures du soir, aux personnes qui voudront en prendre connaissance.

Art. 3. — Des registres seront ouverts pendant le même temps et aux mêmes lieux pour recevoir, tous les jours non fériés, aux heures ci-dessus indiquées, les observations auxquelles pourra donner lieu l'avant-projet dont il s'agit.

Art. 4. — A l'expiration du délai d'enquête ci-dessus fixé, une Commission, constituée comme il est dit à l'article 3 ci-après, se réunira à la Préfecture, le samedi, 13 septembre, à deux heures, pour examiner les observations consignées aux registres d'enquête ; elle entendra les Ingénieurs employés

dans le département et toutes autres personnes qu'elle croira devoir consulter. Après avoir recueilli tous les renseignements dont elle aura besoin, elle donnera son avis motivé sur l'utilité du chemin de fer projeté.

Le procès-verbal de la Commission sera clos dans le délai d'un mois à compter de la fin de l'enquête et nous sera remis par le Président, sans aucun délai, avec toutes les pièces de l'enquête.

Art. 5. — Cette Commission sera composée de :

MM. Perréard, maire d'Annemasse ;

Excoffier, avoué, à Saint-Julien ;

Souvairan, tanneur, à Annemasse ;

Montfort Albert, architecte, à Annemasse ;

Block Alfred, fabricant de chapeaux, à Saint-Julien ;

Robert-Gurret, négociant, à Annecy ;

Béatrix Pierre, marchand de chaux et ciments, à Annecy ;

Bachet, tanneur, à Annecy ;

Mangé, architecte, à Annecy.

Art. 6. — M. Perréard est nommé Président de ladite Commission.

Art. 7. — Le présent arrêté sera publié et affiché dans tous les chefs-lieux de canton du département et dans toutes les communes du canton d'Annemasse. Il sera, en outre, inséré dans les journaux « LES ALPES » et le « CULTIVATEUR SAVOYARD. »

Art. 8. — Expédition du présent arrêté sera adressée à M. l'Ingénieur en chef du département, à M. le Sous-Préfet de Saint-Julien et à chacun des membres de la Commission désignés à l'article 5.

Fait à Annecy, le 12 août 1883.

Le Préfet de la Haute-Savoie,
C. BARDON.

mais accorde une rémunération au P.L.M. de 9 500 F par kilomètre en territoire suisse, majorée du tiers du produit effectif de la ligne.

En 1900, devant les pertes enregistrées, le P.L.M. demande une nouvelle révision des textes. Il propose de fixer à la moitié, au lieu du tiers, la part à lui revenir sur le produit de la ligne. L'accord ne peut s'établir sur cette formule. L'Etat de Genève propose alors de laisser la totalité des recettes au P.L.M. contre versement par la Compagnie d'une redevance annuelle de 25 000 F ramenée en cours de discussion à 10 000 F. Les dépenses seront assurées en totalité par le P.L.M. Ces dispositions figurent dans le traité des 11/20 mai 1901.

Cependant le déficit ayant été en moyenne de 23 000 F par an de 1908 à 1911, le P.L.M. l'estime trop important et demande l'abandon par l'Etat de Genève de la redevance précitée. Cela est

Les échanges entre la Direction du P.L.M. et le Comité Genevois des chemins de fer P.L.M. seront alors nombreux. Il est intéressant de noter que le Président du Comité Genevois devait proposer dès 1935 au P.L.M. de substituer des autorails aux trains à vapeur afin de réduire les coûts.

Mais à la différence de bien des petites lignes françaises, peu fréquentées à l'époque, dix trains par jours de semaine avaient une occupation moyenne de 80 personnes (1). Les autorails de plus de 100 places étaient rares, coûteux et réservés aux grandes lignes. Les fins de semaines, la vapeur aurait dû être utilisée de toute manière en raison de l'affluence. L'idée ne sera pas retenue.

Les tarifs voyageurs (2) étant relevés dès le 1^{er} avril 1937, la situation financière de la ligne devait évoluer de telle sorte que le déficit se trouvait réduit notablement.

Le 1^{er} janvier 1938, à la création de la SNCF on renonça à dénoncer le traité de 1913, ce que devait confirmer par lettre du 23 décembre 1938 le Directeur Général LE BESNERAIS à M. le Président du Comité Genevois de la Région S.E. de la SNCF.

Survint la deuxième guerre mondiale et la fermeture des points frontières ferroviaires franco-suisse. La ligne Bellegarde-Annemasse-Saint-Gingolph fut seule autorisée pour l'acheminement des marchandises. Les wagons, parvenus aux Eaux-Vives, étaient alors chargés sur des trucks à voie étroite de la C.G.T.E. et acheminés jusqu'à Cornavin. Quatre mille wagons auraient ainsi transité par les voies des tramways genevois ; ceci démontre bien à quel point la liaison non réalisée des Eaux-Vives à Cornavin aurait été utile.

Mais une fois encore, il faudra après cette guerre, constater combien le déficit d'exploitation de la ligne s'est aggravé. Celui-ci conduira la SNCF à demander une modification du traité de 1913.

C'est ainsi qu'après de nombreuses discussions un « modus vivendi » est conclu. Ce texte retient le principe du versement annuel, par l'Etat de Genève

- (1) En 1935, il avait été transporté 560.000 voyageurs sur la ligne, tandis que les marchandises totalisaient 56.000 tonnes. On notait, en moyenne, 34 circulations par jour, comportant au moins 7 véhicules.
- (2) Dans son rapport du 14 septembre 1936 au Directeur Général du P.L.M., l'ingénieur en chef de l'exploitation de la Compagnie, M. BOYAUX donnait les indications suivantes sur les prix comparés des transports entre Annemasse et Genève et ceux pratiqués par les C.F.F.

En francs français	2 ^e Cl.	3 ^e Cl.	2 ^e Cl.	3 ^e Cl.
	Al.		Al. - Ret.	
Genève-Annemasse P.L.M.	2.25	1.50	3.50	2.25
Genève-Annemasse Tramway	3.75		7.50	
Prix C.F.F. pour 6 km	3.25	2.25	5.00	3.75

Il était suggéré, pour s'aligner sur les tarifs pratiqués par les C.F.F., d'appliquer aux gares suisses des Eaux-Vives et du Chêne-Bourg, une surtaxe de 1 F.F. par billet aller et 1,50 F.F. aller-retour. Le prix ainsi majoré serait resté inférieur à celui des tramways.

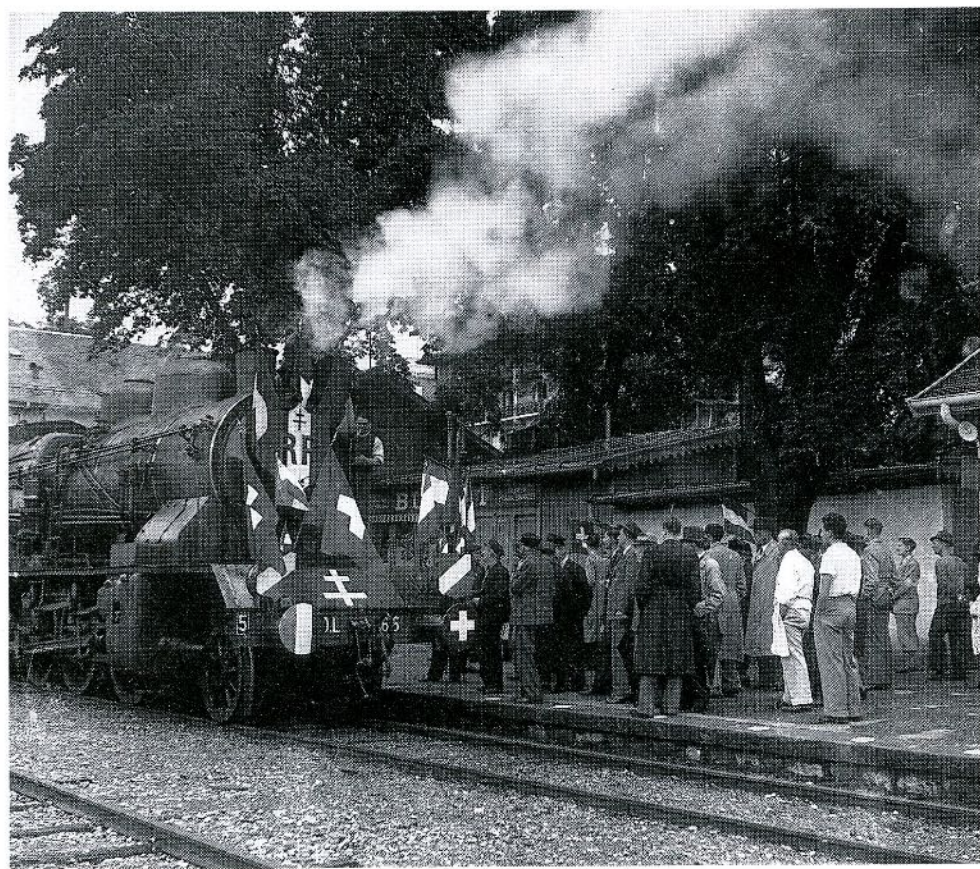


Photo Musée d'Art et d'Histoire, Genève

La fin des hostilités et le premier train, remorqué par une locomotive 140 L. 1945 ?

admis par le traité des 10 octobre/13 décembre 1913, appliqué à partir du 1^{er} janvier 1914.

La guerre de 1914 va susciter un renchérissement du coût de la vie qui ira croissant. Le P.L.M. enregistre des déficits constants dans l'exploitation de la ligne. A tel point que le 21 février 1935, le Chef des Services Techniques du P.L.M. chiffre le déficit à 20 000 F par an avant 1914 et à 1 013 685 F pour atteindre 1 892 629 F en 1933, il suggère de dénoncer purement et simplement le traité de 1913. Les différents services concernés, après consultation expriment un avis concordant : un nouveau traité doit être conclu.



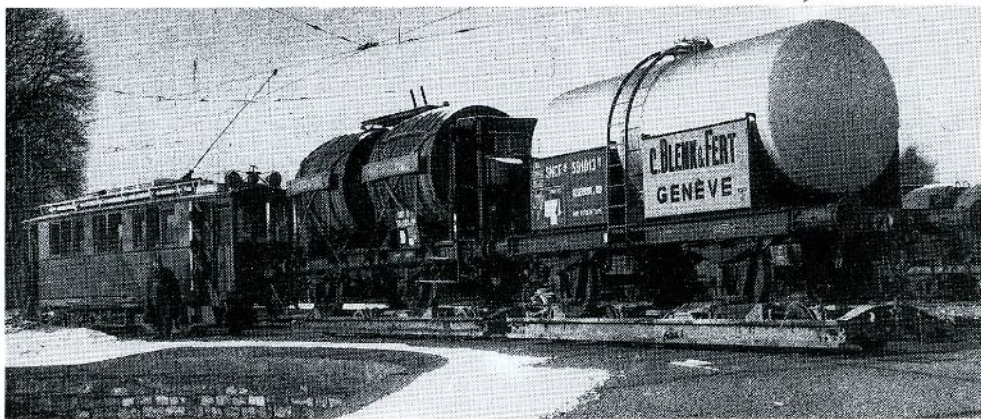
Genève/Eaux-Vives, départ du train 1788/87 à destination de Saint-Gervais vers 1950. Locomotive Mikado.

Photo: W. J. - M. - G.

d'une somme de 80 000 F suisses, reconductibles annuellement après examen et entente entre le Conseil d'Etat de la République et Canton et de la SNCF.

L'exploitation pourra alors se poursuivre dans de meilleures conditions.

Il convient d'observer que, la période de guerre exceptée, le trafic de la ligne n'a jamais été très important. Le manque de débouché côté Genève de la ligne en impasse aux Eaux-Vives est bien la cause de la faible utilisation d'une infrastructure pourtant intéressante dans le contexte des transports publics de toute une région.



Les Eaux-Vives. Un train de la CGTE achemine des wagons sur trucks vers Cornavin.

Photo Musée Art et Histoire, Genève

Les locomotives de la ligne

Pour l'exploitation de la ligne, confiée au P.L.M. à l'origine, puis à la SNCF créée le 1^{er} janvier 1938, tous les types de locomotives affectées au dépôt d'Annemasse ont assuré la traction des trains de voyageurs ou de marchandises.

Les toutes premières furent certainement les 030 série 1101 à 1150, construites en 1857/60 par la Compagnie de Paris à Lyon. Ces machines du type « Mammoth », furent affectées à Annemasse dès 1881 et sillonnèrent les lignes de Haute-Savoie assurant un service mixte de trains de voyageurs ou de marchandises. Les voitures étaient en bois, à deux puis trois essieux.

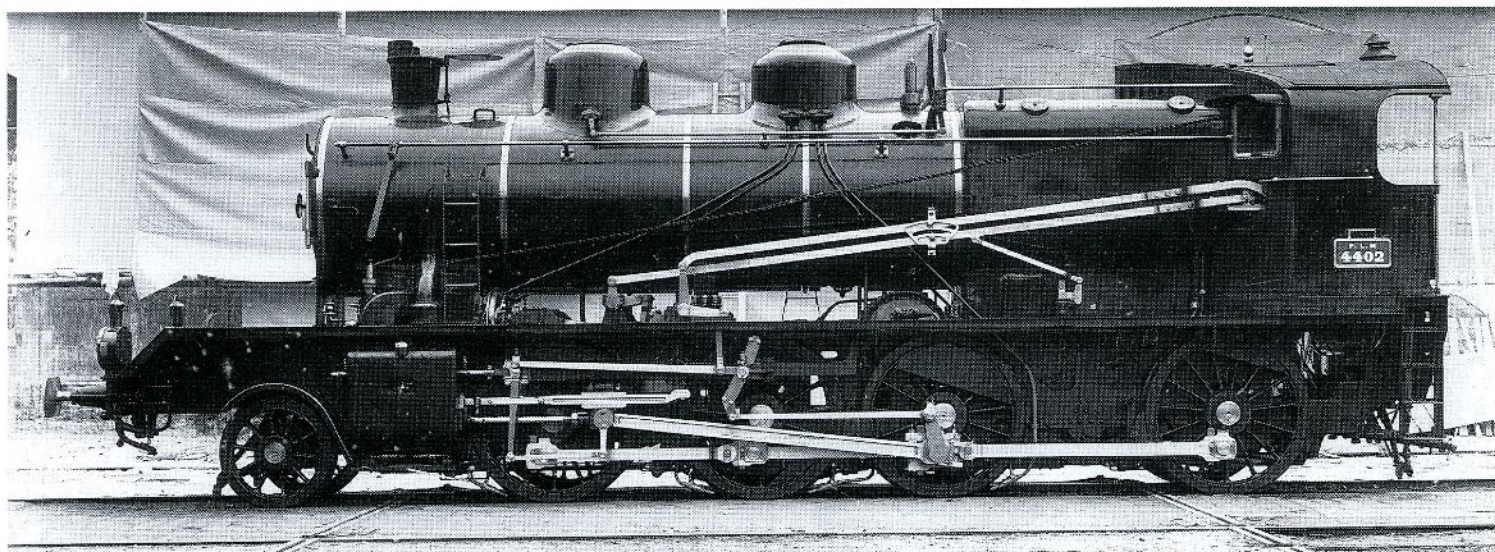
Vers 1910, les locomotives B 3261 à 3300 (puis 230 D) provenant de la transformation en 1898 d'anciennes locomotives 040 (série 3261 à 3300) étaient affectées au dépôt d'Annemasse pour service sur toute la Savoie. Elles effectuèrent des rotations sur Genève-Eaux-Vives.

En 1912, les 230 A (3401 à 3735) vinrent épauler les 230 B à Annemasse. Cette même année, six 040 de la série 4571 à 4640, ont aussi été affectées à Annemasse pour les trains de marchandises.



Contrôle de douane aux Eaux-Vives en 1946.

Photo Musée d'Art et d'Histoire, Genève



Locomotives 4295 à 4490 puis 140B1 à 205, construites à partir de 1910, affectée à Annemasse dès 1922.

Photo SNCF - SUD-EST

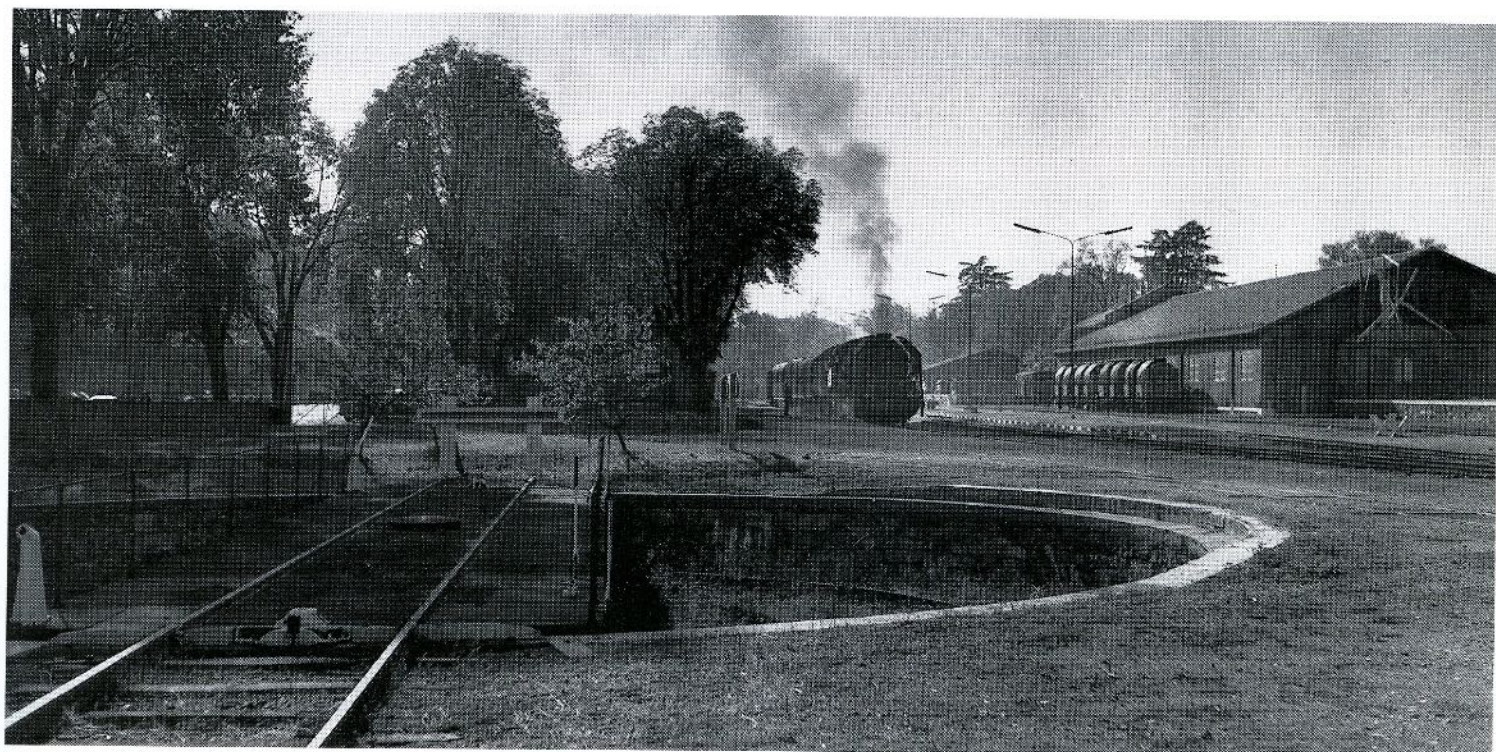
Bien des locomotives ont parcouru la ligne des Eaux-Vives telles les 242 TC et TD, 140 B, L et F, 141 C, D, E, F et enfin les 141 R chauffées au fuel. A partir du 15 février 1949 les trains de voyageurs remorqués par locomotives à vapeur sont remplacés sur la ligne par les nouveaux autorails légers (FNC) de 90 CV, pouvant tirer une remorque. La cabine de conduite placée en kiosque sur le toit permet de rouler dans les deux sens sans retourner l'engin à destination.

La vitesse de 60 km/h est suffisante pour ce court tronçon qui connaît un regain de fréquentation. Enfin une nouvelle organisation permet d'effectuer un départ toutes les heures, tandis qu'un



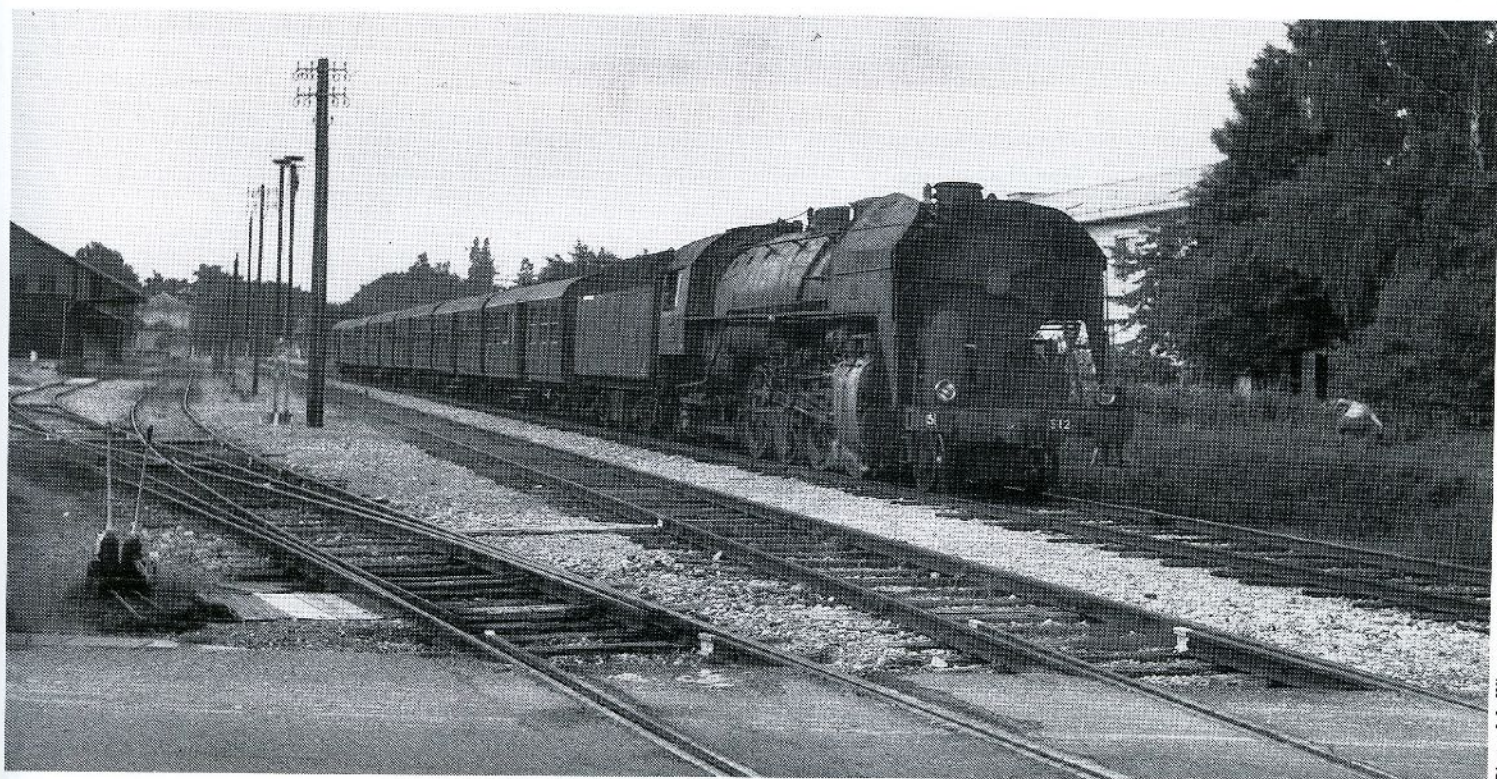
Genève/Eaux-Vives, année 1946.

Photo Musée d'Art et d'Histoire, Genève



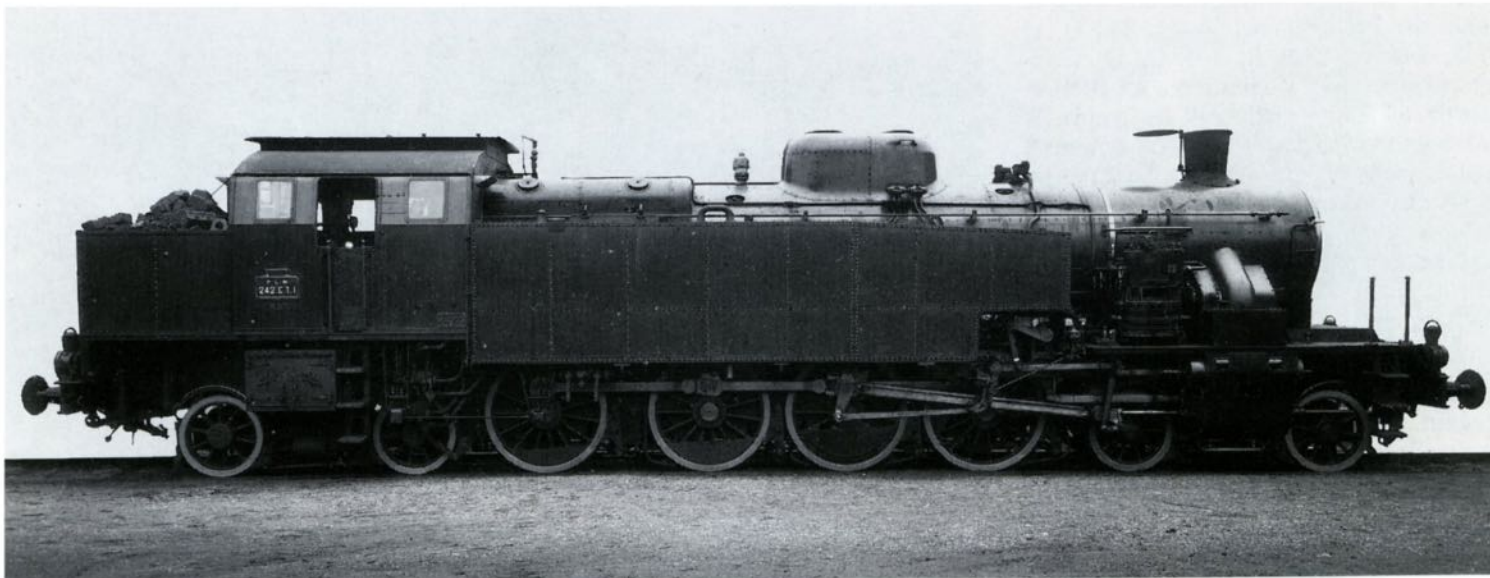
Genève/Eaux-Vives, départ du train 1788/87 vers Saint-Gervais en 1955.

Photo Walter Hofer



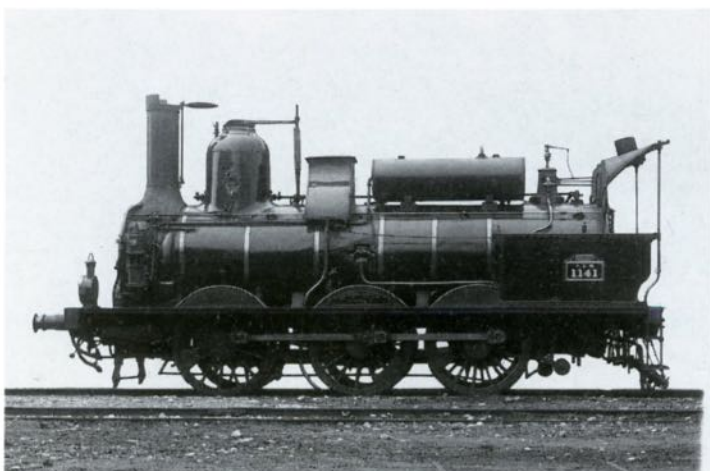
*Chêne-Bourg, locomotive 141R et voitures métallisées après la dernière guerre, à trois essieux.
18 Septembre 1965.*

Photo J.J. Wiseman



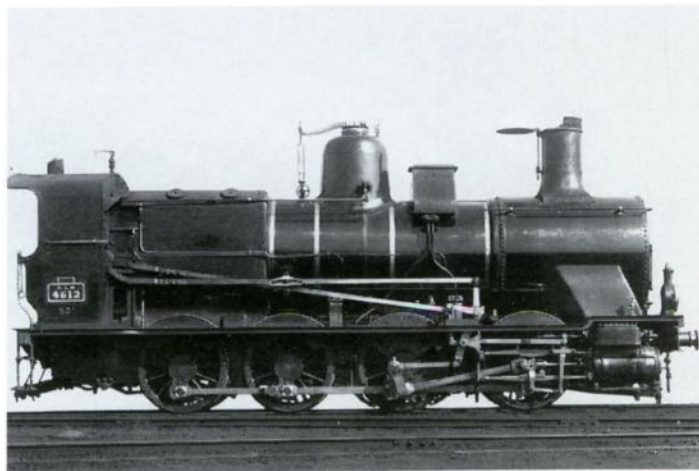
242 TC 1 à 50.
Construites en 1930-31.
Affectées à Annemasse dès avant 1939 avec des locomotives 242 TD.

Photo SNCF - SUD-EST



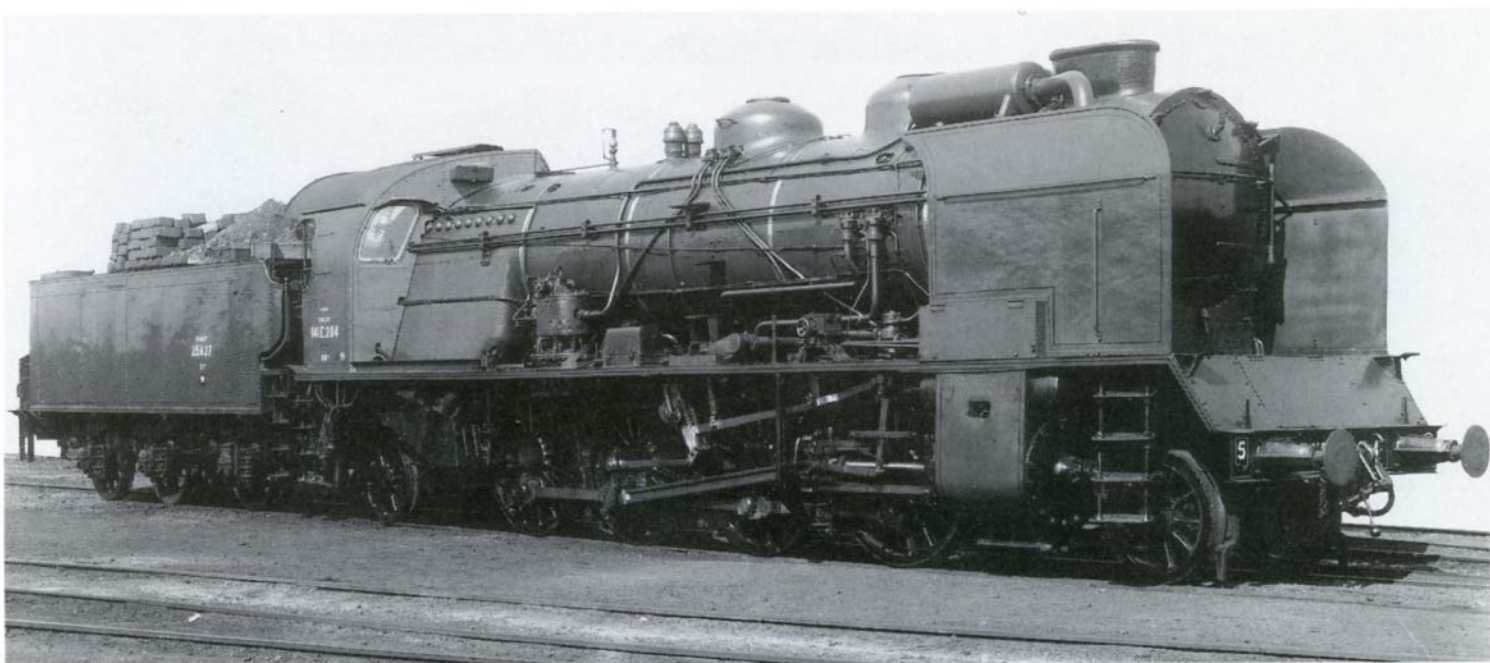
1101 à 1150 (030).
Dites « Mammouth » construites de 1857 à 1860.
Affectées à Annemasse en 1884.

Photo SNCF - SUD-EST



4571 à 4640 (040).
Transformation vers 1905 de locomotives « Bourbonnais » 030.
Six machines ont été affectées à Annemasse en 1902.

Photo SNCF - SUD-EST



« MIKADO » 141 E et F.
Anciennes 141 C du PLM.
Affectées à Annemasse après la dernière guerre.
Construites par le PLM dès 1919 jusqu'en 1934. Transformées à partir de 1936.

Photo SNCF - SUD-EST



Photo J.J. Wiseman

Chêne-Bourg, 2 janvier 1965. Locomotive 141R et voitures Sud-Est.

aller-retour est prolongé sur Evian, ces mesures renforçant l'attrait de la ligne.

En 1963, des autorails Renault de 150 CV, de même silhouette, remplacent les FNC, améliorant légèrement le confort.

En 1973, ce sont les autorails Renault de 300 CV, surnommés « Picasso » qui prennent la relève ; affectés au dépôt de Lyon-Vaise, ils sont relayés dès 1979 par des X 2100, les premiers autorails de couleur bleu, au confort apprécié.

Enfin, grâce à l'électrification de la ligne le 28 septembre 1986, les très performantes automotrices Z 2 assurent jusqu'à 18 allers-retours quotidiens en semaine et des liaisons directes sur Evian-Saint-Gervais-Annecy et Aix-les-Bains.

La desserte marchandise demeure assurée par les locotracteurs diesel du dépôt d'Annemasse.

Le temps des autorails...

L'autorail FNC, mis en service dès le 15 février 1949 sur la ligne de Genève/Eaux-Vives à Annemasse.

Photo SNCF - SUD-EST



L'autorail «Renault» de 150 cv ayant remplacé les FNC sur la ligne dès 1963. Genève/Eaux-Vives en 1970.

Photo Gilbert Ploujoux





Photo J.J. WISEMAN

Dès 1973, les autorails «Picasso» au confort amélioré sillonnent la ligne. Chêne-Bourg avril 1981.



Photo Musée d'Art et d'Histoire, Genève

Genève/Eaux-Vives, 22.07.1974.



Photo Musée d'Art et d'Histoire, Genève

Autorail de 330 KW, venant occasionnellement sur la ligne. Eaux-Vives. 7 juillet 1974.



Photo J.J. Wiseman

Tunnel de Grange-Canal. 27 septembre 1986.
Autorail x 2100, dernier type d'autorail ayant circulé sur la ligne avant l'électrification.

*Autorail 150 CV
et locotracteur à Chêne-Bourg. 1970.*



Photo Gilbert Ploujoux

...les locomotives Diesel



Photo Michel Dehance

Chêne-Bourg, spécial colonie de vacances avec voitures Suisses, été 1976. BB 67526.



Photo Philippe Hemmeler

Des voitures Suisses à Genève/Eaux-Vives !

Un événement rarissime dans l'histoire de la ligne.

Rappelons toutefois qu'après la dernière guerre, des locomotives Suisses des séries 2700 (type 140) et 2900 (Décapod) furent prêtées au dépôt d'Annemasse pour compenser l'indisponibilité des machines françaises.

*Genève/Eaux-Vives,
spécial colonie de vacances, été 1976.*

L'électrification

En Haute-Savoie, l'électrification des voies ferrées en courant de 25.000 volts monophasé s'est réalisée progressivement de 1951 à 1972.

Seule la petite ligne d'Annemasse vers Genève-Eaux-Vives est demeurée exploitée exclusivement en traction autonome.

Bien que desservie par 18 allers-retours quotidiens par autorails, le trafic n'a cessé de chuter. Malgré des offres tarifaires intéressantes, les frontaliers boudaient la ligne, alors que des milliers d'entre eux franchissaient la frontière chaque jour.

Le déficit d'exploitation s'accroissait et le maintien en activité de la ligne s'en trouvait menacé.

Paradoxalement, c'est la solution de la modernisation et électrification de la ligne qui fut heureusement retenue par les autorités franco-suisse après examen de la situation.

La réhabilitation de la voie d'accès ferroviaire à Genève depuis Annemasse fut décidée et réalisée pour le 28 septembre 1986.

L'électrification financée pour 1/3 par la SNCF et pour 2/3 par le Conseil d'Etat Genevois a singulièrement amélioré les conditions de transport des usagers. C'est bien ce qu'ils attendaient selon une enquête effectuée dès 1983.

Pour renforcer la vocation de liaison domicile-travail du parcours, il a été ouvert une halte à Ambilly améliorant la fréquentation des trains.

A cette vocation s'en ajoute une à caractère touristique entre Genève et le Chablais, Saint-Gervais-Chamonix et Annecy. Des automotrices assurent en effet des liaisons directes depuis Genève vers ces villes..

Les automotrices Z 2, modernes et confortables, ont avantageusement remplacé les autorails qui sillonnaient la ligne jusque-là.

L'abonnement hebdomadaire TRA-MIRAIL commun à la SNCF et aux TPG a rendu encore plus séduisants les nombreux allers-retours quotidiens.



Photo Michel Dehanne

Chêne-Bourg, spécial colonie de vacances, été 1976. (En tête BB 63117).



Photo Gilbert Ploujoux

Chêne-Bourg, 1985.
Train spécial «Transchâblaisien»
affrété par une Association de Thonon (ATCAR).

Evolution du trafic voyageurs depuis la modernisation

La réorganisation des dessertes sur Genève a été un élément supplémentaire d'accroissement de la fréquentation moyenne journalière des trains.

Entre mars 1986 et mars 1988, la progression du nombre de voyageurs par

jour pour une semaine a été de 66 %. Cette fréquentation peut encore être améliorée grâce à l'aménagement de parkings à proximité des gares de la ligne Evian-Annemasse envisagé dès l'automne 1988.

De plus, une desserte touristique par trains animés de Genève à Saint-Gervais sera mise en place du 1^{er} juillet jusqu'à début septembre 1988 les jeudis, vendredis et samedis. Ces trains porteront l'appellation de « Léman-Mont-Blanc », et circuleront à raison de deux allers-retours par jours. Ils sont destinés à une clientèle désireuse de se rendre dans la Vallée de Chamonix pour une excursion d'une journée. C'est le cas de nombreux touristes japonais et américains en transit à Genève.

Dans l'autre sens, ces trains s'adressent aux estivants passant leurs vacances dans la région de Chamonix et souhaitant visiter Genève.

Ces trains, circulations originales et attractives, ont été rendus possibles grâce à des conventions passées entre les collectivités locales genevoises et la SNCF.

L'avenir de la ligne des « Vollandes » de Genève-Eaux-Vives à Annemasse paraît aujourd'hui assuré.

Nombreux sont ceux qui s'en félicitent, espérant encore que le prolongement au-delà du terminus actuel sera finalement réalisé. Ce serait, là encore, un renforcement assuré de la fréquentation des trains.



*Inauguration de la traction électrique à Genève-Eaux-Vives le 28 septembre 1986
Train officiel de deux automotrices Z 2*

Bibliographie

- J.-F. ROUILLER
Un problème centenaire : la construction des chemins de fer de la région genevoise et leur raccordement — Genève 1947
- A. MEINADIER
La Compagnie des chemins de fer P.L.M. — Paris Hachette 1908
- La Vie du Rail
Paris N° 1809-2057-2065
- Archives départementales de Savoie et Haute-Savoie :
- Délibérations du Conseil Divisionnaire de Chambéry — 1849 à 1857
- Lois et lettres patentes du Royaume de Sardaigne
- Pièces diverses relatives aux chemins de fer des deux départements
- Revue générale des chemins de fer
Dunod Paris — 1949 Juin — Blaffard
- J. LOVIE
Le tracé du réseau ferroviaire de Savoie sous le régime Sarde — Cahiers d'histoire — 1960
- G. MAISON
Les chemins de fer en pays genevois — 1979
- P. GUICHONNET
Le Messenger — 13/06/1986
« Les batailles du Rail (1850-1870) »
- Dossier inédit sur l'analyse des causes et remèdes concernant le déficit de la ligne P.L.M. 1935-1936-1939
Textes d'origine P.L.M. sur le coût de la ligne — Collection HB.
- H. BILLIEZ
Histoire du chemin de fer en Savoie
« Connaissance de la Savoie » — 1984
Editions 73 - B.P. 20 - 73140 Saint-Michel-de-Maurienne.



B. & P. 1(51). Annemasse: La Gare.

Annemasse au début du siècle.

Collection M. Dehanne



Autorail F.N.C. aux Eaux-Vives vers 1950.

Photo W. Hofer

Evocation des moyens de transport au fil des ans sur la ligne centenaire d'Annemasse à Genève-Eaux-Vives.



Autorail x 2100 en février 1985 aux Eaux-Vives.

Photo W. Hofer



*Automotrice x 9600 et train exposition (ex-Mistral)
aux Eaux-Vives le 3 août 1987.*

Photo H. Billiez