

[130, €] 30.10.97

Chemin de fer à crémaillère

Quand le train grimpait sur le Salève

Premier chemin de fer électrique à crémaillère exploité commercialement au monde, il reste présent dans de nombreuses mémoires. Le chemin de fer à crémaillère du Salève remplit ses bons et loyaux services de janvier 1893 à avril 1934. La quarantaine d'années que dura son exploitation a donné lieu à un remarquable travail de recherche entrepris par le Savoyard de cœur Gérard Lepère, demeurant à Paris.

De ce travail est sorti un livre édité en 1994 par "La Salévienne". Dernièrement l'auteur a présenté son ouvrage lors d'une conférence donnée à Collonges-sous-Salève.

L'auteur, né dans la région parisienne, passait ses vacances quand il était enfant chez sa grand-mère au Pas-de-l'Echelle. Très vite le charme de la région fit son œuvre et il commença à se passionner pour l'histoire de la montagne. Un jour, il entreprit la construction d'un modèle réduit d'une des voitures automotrices. Cherchant des renseignements techniques auprès des anciens, il recueillit un nombre considérable de témoignages traitant des hommes et de la vie du chemin de fer. Environ sept cents personnes répondirent à une fiche comportant 174 questions.

En voiture, avec Gérard Lepère dans le train, pour remonter le temps !

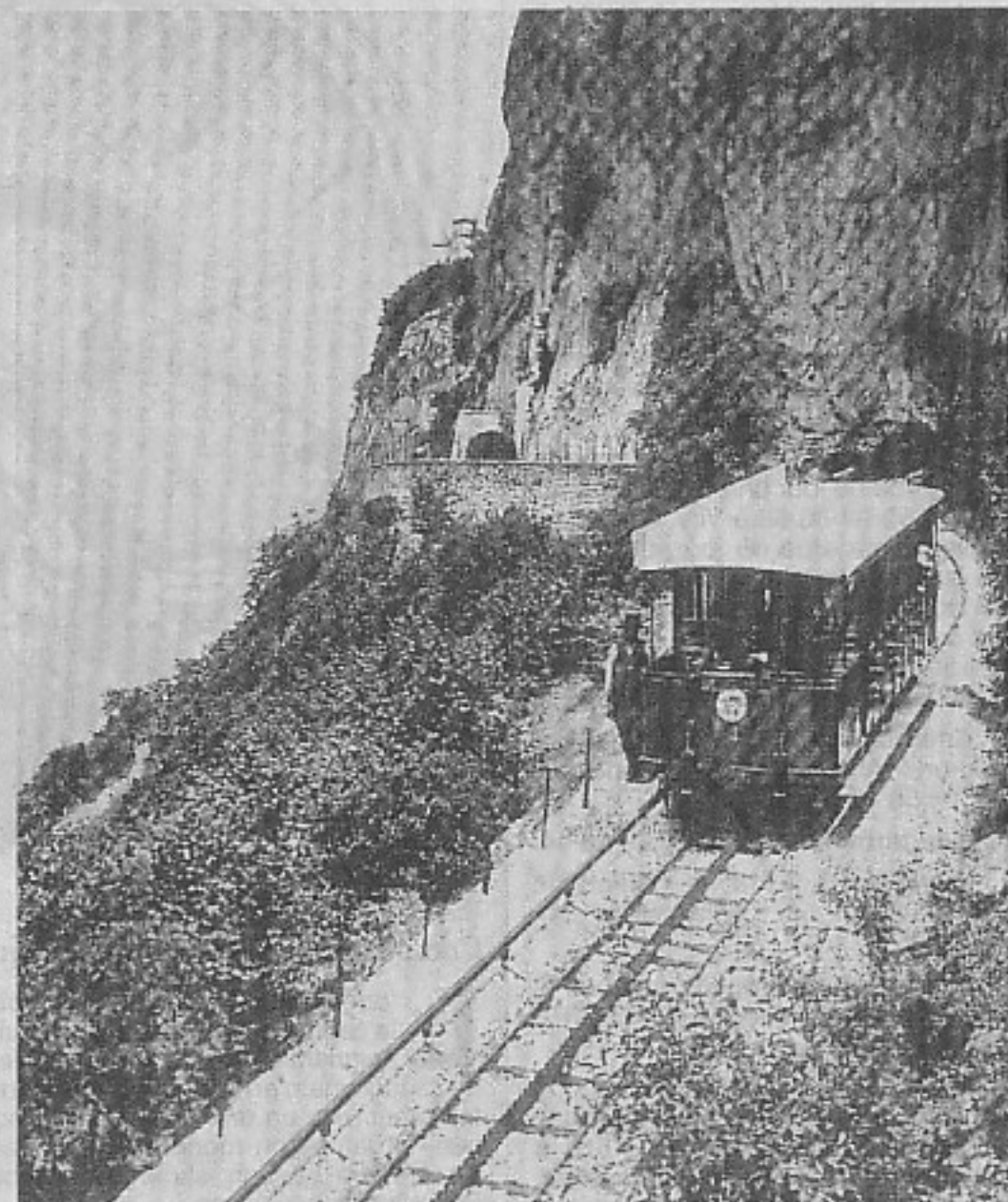
Le premier projet date de 1875. Un Français, M. de Chaboulon, confia à un ingénieur genevois M. Du Roveray l'étude visant à créer une voie ferrée. La ligne devait aller d'Annemasse au grand Piton à 1380 mètres d'altitude. Le décès prématuré de l'ingénieur mit fin provisoirement à l'idée.

Le 18 juin 1887, après un premier refus, le département de la Haute-Savoie accordait à deux ingénieurs suisses une concession d'une durée de 75 ans. L'ensemble du réseau prenait la forme d'un Y. Un premier tronçon reliait Etrembières à Monnetier-mairie et de là grimpait au "Treize Arbres". Un autre partait de Veyrier et rattrapait la première ligne à Monnetier. Le principe de l'alimentation électrique

par trois rails fut préféré à celui par caténaire. La solution choisie présentait un coût moins élevé. Les ouvrages d'art possédaient un gabarit plus restreint donc moins cher. Les mauvais contacts éventuels dus au verglas sur le rail étaient résolus d'une façon radicale. Les employés versaient de l'eau salée depuis le train en marche, le rail toujours sous tension. La vitesse des automotrices limitée à 10 km/h permettait ce genre de manœuvre. Le contact se faisait grâce à un frotteur en bronze glissant sur la semelle du rail. Le réseau électrique n'existait pas encore. La société anonyme des chemins de fer du Salève fit construire un barrage sur l'Arve. A Arthaz, une digue de 60 mètres de long permettait d'obtenir une chute d'eau de trois mètres entraînant deux turbines. Une ligne aérienne reliait l'usine à la gare de Monnetier-mairie.

Devant la raideur de la pente, la pose d'une crémaillère était indispensable. Devant plusieurs modèles, les techniciens de l'époque choisirent celle mise au point par l'ingénieur lucernois Roman Abt. Ce dernier fut nommé expert pour la voie, la crémaillère et le matériel roulant.

Le premier tronçon Etrembières-"Treize Arbres" fut mis en service le 28 janvier 1893. Il déroulait ses 5 775 mètres en contournant le mont Gosse. Le second reliait Veyrier à Monnetier-mairie fut ouvert le 24 mars 1894. Face à la montagne, il passait à gauche des carrières empruntant le tunnel. Sa longueur était de 3 391 mètres. Pendant quarante ans, le petit train, vaillamment rempli son office. Une affiche touristique vantait "la vue panoramique incomparable à une demi-heure de Genève, accessible en voitures confortables, sans bruit ni fumée, avec une sécurité absolue".



La rampe du Pas-de-l'Echelle était raide. Elle atteignait pas moins de 25 %.

Les touristes se voyaient également proposés "les promenades à ânes et les cures de lait". La fonction économique du train n'était pas négligeable. Sur les wagonnets rattachés aux motrices, les bobs, les luges et les skis des premiers amateurs de sports d'hiver prenaient place. On y trouvait aussi les matériaux d'entretien de la voie de l'eau d'Evian montée en grandes bonbonnes et aussi

du fromage de zone en contrebande. L'automobile, mais surtout le téléphérique portèrent un coup mortel au petit train. Dans les années 30 s'en était fini. La société était dissoute et les installations démolies. Il a laissé beaucoup de souvenirs dans les mémoires et nombre d'anciens se rappellent avec nostalgie du bruit si caractéristique de la crémaillère.

Jean-Marie VAISSON



Le hangar près de l'ancienne gare d'Etrembières est bien visible depuis la route.