

Une expo pour le chemin de fer du Salève

C'était une attraction touristique et technique unique en Europe: de 1893 à 1935, un train électrique a circulé régulièrement sur les flancs du Salève entre Veyrier et les Treize-Arbres. Ceux qui ont plus de 60 ans aujourd'hui s'en souviennent.

Ces motrices n'avaient certes rien d'un TGV. Elles mettaient une heure pour couvrir les 5900 mètres du parcours. Les techniques appliquées, tant pour les voies — qui étaient munies d'une crémaillère d'un bout à l'autre — que pour la traction étaient entièrement nouvelles pour l'époque.

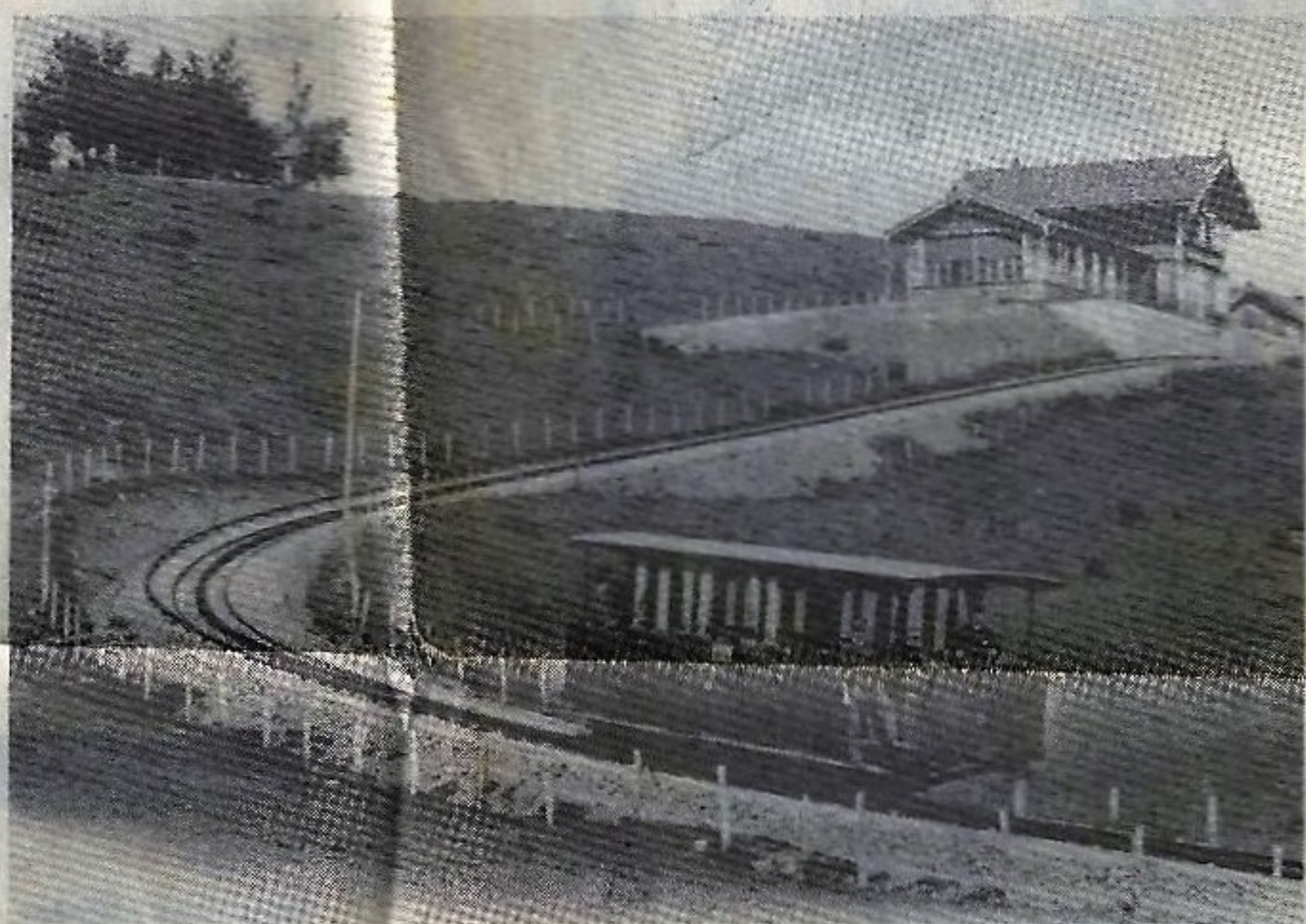
L'idée, lancée en 1875 déjà par le Genevois du Roveray, subitement décédé, avait été reprise une douzaine d'années plus tard par deux jeunes ingénieurs genevois, Alfred de Meuron et Hermann Cuénod, l'un et l'autre frais émoulus de l'École d'ingénieurs de Lausanne. C'était la première fois qu'on concevait un chemin de fer de montagne à traction électrique.

Un peu de patois

En réalité, on construisit deux lignes. La première, inaugurée en février 1892, reliait Etrembières aux Treize-Arbres, par la station climatique de Mornex et par la halte de Monnetier-Mairie. La seconde, mise en exploitation à fin 1893, montait de Veyrier à Monnetier, le tronçon supérieur étant donc commun aux deux lignes. Rappelons en passant que «Treize-Arbres» signifie en fait «Trois-Arbres», du patois «treis» qui veut dire «trois». Et que les abords de la gare supérieure étaient en fait complètement «chauves» au début de ce siècle.

Pour fournir l'énergie, on avait créé une usine dans un coude de l'Arve, près d'Arthaz. Une chute de 3 mètres actionnait les turbines. Une ligne de cuivre de 1800 mètres, entrecoupée de parafoudres, avait été tirée pour amener le courant d'Arthaz à Monnetier, d'où il alimentait le rail de contact. Toute la partie électrique avait été conçue par une entreprise genevoise qui allait prendre par la suite la raison sociale d'«Ateliers de Sécheron», et qui était dirigée par l'ingénieur genevois René Thury, ancien collaborateur d'Edison aux USA!

La crémaillère imposée par une pente qui, à certains endroits, allait jusqu'à 25 %, avait été fournie par un ingénieur de Lucerne (système Abt). Les turbines



Des petites motrices qui n'avaient certes rien d'un TGV.

provenaient de Winterthur. Les douze voitures motrices pouvant transporter chacune quarante voyageurs, avaient été fabriquées à Neuhausen.

Historien du funiculaire

Au cours des quarante-trois ans d'exploitation, la «SA des Chemins de fer du Salève», constituée en 1890 à Annemasse au capital social d'un million de francs, a employé 89 personnes. Quatre de ces anciens collaborateurs sont encore en vie. Ce sont eux, principalement, qui ont raconté leurs souvenirs à un habitant du Pas-de-l'Échelle, M. Gérard Lépère, véritable «historien du funiculaire». M. Lépère a interrogé en outre les familles de la région et recueilli nombre de documents et d'anecdotes.

C'est ainsi que ses proches voisins de Veyrier ont obtenu les éléments de base de l'exposition qui va s'ouvrir à «La Mansarde» vendredi soir et qui sera ouverte au public jusqu'au 30 novembre. Sous la présidence de M. Jean-Paul Bart, la commission chargée d'animer par des manifestations culturelles périodiques la salle aménagée par la commune dans les combles de l'ancienne école de Sous-Balme, a travaillé avec enthousiasme durant une année, pour compléter la collection de documents, d'objets et d'images maintenant réunis

pour faire revivre l'audacieuse «épopée» des chemins de fer du Salève.

Complétée par un montage audiovisuel, cette présentation promet d'être particulièrement attrayante. On y recréera le décor de toute une époque, où la voiture était rare, où le sommet du Salève était du reste dépourvu de route carrossable, et où le téléphérique n'existait pas encore. Au début du siècle, on prenait le tram à Rive, où l'on pouvait obtenir un billet Genève-Centre-Les Treize-Arbres et retour, qui, en 1905, coûtait 7 Fr. 50 en deuxième classe. Les dimanches de beau temps, c'était la ruée. En automne et en hiver, des panneaux placés au terminus de Rive indiquaient si le soleil brillait au Salève. Des Treize-Arbres à la Croisette, les voyageurs pouvaient se faire transporter à dos d'âne pour aller contempler le panorama sur le Petit-Lac.

L'exposition présentée à «La Mansarde» de Veyrier (entrée libre les mercredi, jeudi, vendredi de 17 h 30 à 20 heures, les samedi et dimanche de 15 à 20 heures) arrive à point pour raviver l'intérêt de nos contemporains à l'égard de ce qui fut, il y a moins de cent ans, une véritable «première mondiale» sur le plan technique, et une véritable attraction sur le plan touristique.

André RODARI