

Des diligences aux omnibus, souvenirs de la « Grande Route » entre Genève et Annecy...

Des véhicules hippomobiles, puis motorisés, ont assuré au cours du XX^e siècle la liaison des transports publics sur cet axe important de la Haute-Savoie.

GENEVOIS

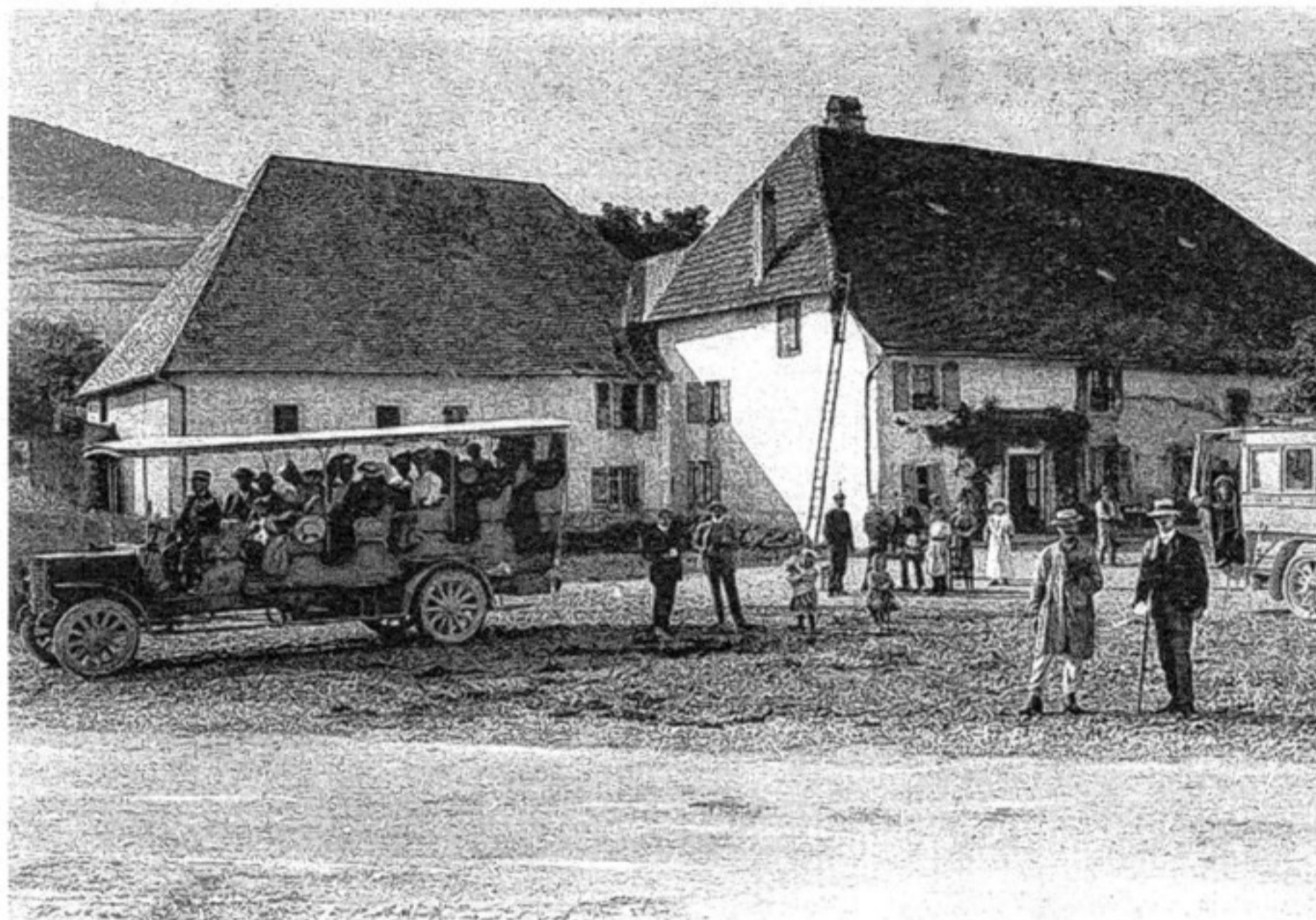
Aux temps glorieux des débuts de l'automobile, les quelques véhicules pétaradants circulant dans nos villages semaient une certaine panique parmi une population à l'époque essentiellement piétonne. Ainsi, sur le territoire de la commune de Beaumont, le maire prend dès 1901 un arrêté limitant la vitesse des véhicules à « celle d'un homme au pas » dans la traversée du Châble.

1 Une vitesse limitée à celle d'un cheval au trot normal...

En 1908, le règlement s'assouplit, les automobilistes ont alors le droit de rouler à la vitesse « d'un cheval au trot normal » sur cette portion de la « Grande Route » reliant Genève à Annecy. Parmi ces premiers véhicules, beaucoup de marques aujourd'hui disparues, comme les automobiles Adler, Grégoire, Darracq, Rochet-Schneider ou Pic-Pic (Piccard & Pictet, une fameuse marque d'automobile genevoise), ainsi que les motos Minerva, Terrot, Monet-Goyon ou Moto-Rêve et Motosachoche, autres fleurons genevois.

2 Avant l'avènement de la voiture, le temps des diligences

Dans le domaine des transports en commun, comme l'explique Félix Croset dans la monographie qu'il a consacrée à la commune de Beaumont (éditions La Salévienne), la liaison en trans-



Superbe carte postale ancienne des omnibus stationnant au hameau du Mont-Sion, situé sur le col du même nom (collection La Salévienne).

port public Annecy-Saint-Julien-Genève fut longtemps assurée par des diligences. Tirées par cinq chevaux, ces dernières transportent alors des passagers, mais aussi des marchandises et du courrier postal. Pour plus de rapidité et de fiabilité, elle s'arrête dans des relais de malleposte, où des chevaux frais sont disponibles. En 1906, cette ligne hippomobile voit une évolution notable avec la

création d'un service de transport motorisé.

3 Un rutilant omnibus puis une concurrence dingue entre deux sociétés...

La Société Anonyme de Transport Automobiles Genève-Annecy, dont le siège est à Cruseilles, a été fondée par des notables locaux. Elle dispose de cinq véhicules, dont un rutilant omnibus « Berliet » (22 places, 300 kg de ba-

gages). Le trajet, trois heures pour 43 kilomètres, part de Genève (rue du Rhône) et dessert successivement Carrouge, Saint-Julien-en-Genève, Le Châble, le Mont-de-Sion, Cruseilles, le Pont de la Caille, Saint-Martin, Pringy, Brogny et Annecy (Le Pâquier). Cette firme cesse son activité en 1918, et la liaison est alors reprise par la « Société des Alpes Françaises » d'Annecy. Dans les années

1930, deux entreprises d'autocars, « Sud-Est PLM » et « Truffy », assurent la liaison Genève-Annecy et se font une féroce concurrence. Au mépris de la sécurité des passagers, les chauffeurs des cars des deux sociétés se livrent même à une véritable course-poursuite pour être le premier aux arrêts et récupérer ainsi tous les voyageurs en attente!

DOMINIQUE ERNST

Les neiges d'antan et la bise noire

Inscrite dans un plus vaste réseau reliant Genève à Chambéry, cette liaison de transport public était la plupart du temps fiable. Mais les choses se compliquaient en hiver, lorsque d'importantes chutes de neige perturbaient la circulation. Dans son édition du 27 décembre 1906, le journal *Le Cultivateur Savoyard* évoque cette situation délicate : « À la suite de chutes exceptionnelles de neige sur le plateau du Mont-Sion, le passage du chasse-neige est momentanément impossible et ce sont des hommes armés de pelles qui tentent de débayer la

Grande Route. Si la liaison automobile entre Genève et Annecy a pu être maintenue jusqu'à présent au prix des plus grands efforts, elle est aujourd'hui interrompue car la sécurité des voyageurs et du personnel de la société de transport n'est plus assurée. »

« Vous êtes plus fort que chez nous à Marseille, vous voyez la couleur du vent ! »

Un voiturier de Cruseilles plus téméraire que ses camarades voulut tout de même tenter le passage du col du Mont-Sion enneigé. Mauvaise

idée, « car sa voiture légère, pourtant tirée par cinq chevaux, fut vaincue par la tourmente et dut chercher refuge au hameau du Mont-Sion ». Aux quantités de neige tombées s'ajoutaient les « corsières » (congères) dues à la terrible « bise noire ». Ce dernier terme, bien de chez nous pour désigner un fort vent du nord en hiver, inspira d'ailleurs un jour une savoureuse réplique à un touriste marseillais de passage dans la région : « Hé bé ! Vous êtes plus fort ici que chez nous à Marseille, vous voyez la couleur du vent ! »



59 SPORTS D'HIVER. - Traîneau et retour de Lugues. - LL.

SALÉVIA

En hiver, le meilleur moyen de locomotion était encore le traîneau, tiré par un cheval.

Chasse-neige et traîneaux

Un siècle avant la création du Hameau du Père Noël, le secteur du Mont-Sion avait déjà des airs nordiques, car c'est souvent en traîneau que les gens se déplaçaient l'hiver. Dans son livre, Félix Croset évoque le passage de ces engins glissant sur la neige au joli son de la grelotière, ce harnais doté de grelots fixé sur le cou du cheval. Certains traîneaux étaient agrémentés de motifs décoratifs, souvent superbes. Quant au chasse-neige en ce début de XX^e siècle, c'était un triangle de planches ferrées tiré par un attelage de chevaux ou de bœufs. Dans la pointe, une caisse était fixée, sur laquelle prenaient place deux ou trois hommes bien emmitouffés, qui conduisaient les bêtes.