

Le petit train du bonheur à la conquête du Mont

Il serait aujourd'hui plus que centenaire mais hélas ce funiculaire, qui n'est pas une légende, a disparu en 1936.

Le Salève, du haut de ses 1379 mètres, est le mont du Genevois (et des Genevois) qui offre un ensemble de belvédères remarquables sur la région lémanique et bien au-delà. Il est même pour partie, entré dans le dictionnaire, puisqu'un de ses passages réputés a laissé son nom aux escaladeurs, la "varappe".

Une première mondiale

Il y a plus d'un siècle, un chemin de fer montait à la conquête du mont, conduisant du pied au sommet, touristes d'un jour ou en villégiature mais aussi habitants et marchandises. Gérard Lepère, dans un ouvrage remarquable a célébré le centenaire d'une première mondiale : l'ouverture totale pour une exploitation commerciale du premier chemin de fer électrique à crémaillère, celui du Salève.

Que l'on soit amoureux ou simplement intéressé, prenons le train et feuilletons ensemble quelques pages du merveilleux album de famille où se côtoient ceux qui ont fait la ligne, ceux qui l'ont fait vivre et ceux qui l'ont emprunté. En voiture les voyageurs ! Les portières sont claquées. Les vitres baissées pour goûter pleinement le paysage et mieux apprécier le bon air, loin de la ville et de sa canicule. Attention au départ.

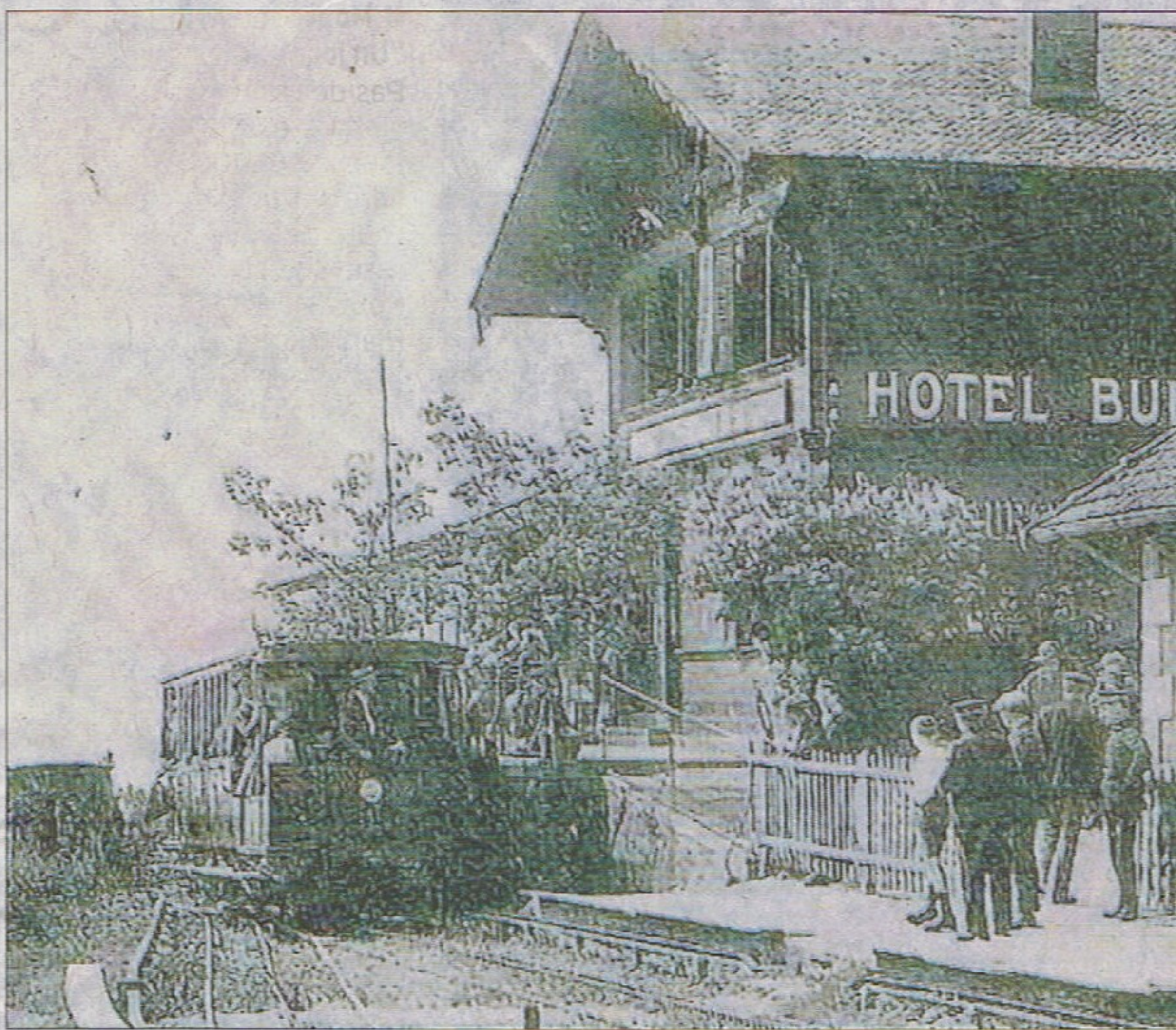
En 1875, premier projet. Un ingénieur genevois, Du Roveray, répond à la sollicitation d'un admirateur enthousiasmé par la beauté du panorama. Le plan détaillé de 16 km avec traction à vapeur ne survit pas à la disparition de l'ingénieur. Le 18 juin 1887, la

concession modifiée est accordée pour 75 ans par le département de la Haute-Savoie à deux Genevois, ingénieurs en électricité : Albert de Meuron et Édouard Cuénod. Trois ans plus tard, est constituée à Annemasse, la société anonyme des chemins de fer du Salève, au capital de 1,1 million de francs. Les bureaux sont installés à Ambilly. Les terrains nécessaires au tracé et à la construction ainsi qu'aux dépendances, sont acquis à l'amiable "dans des conditions raisonnables". Cent parcelles sont collectées auprès de 88 propriétaires. Le premier coup de pioche est donné le 26 juillet 1890. Le 30 novembre 1891, tous les terrassements sont achevés. La nature est assez favorable entre Étrembières et les "trez arbres". Treize arbres qui en fait... Ne sont que trois. C'est le parlé local qui prononce "trez" pour trois. Le raccourci a été facile.

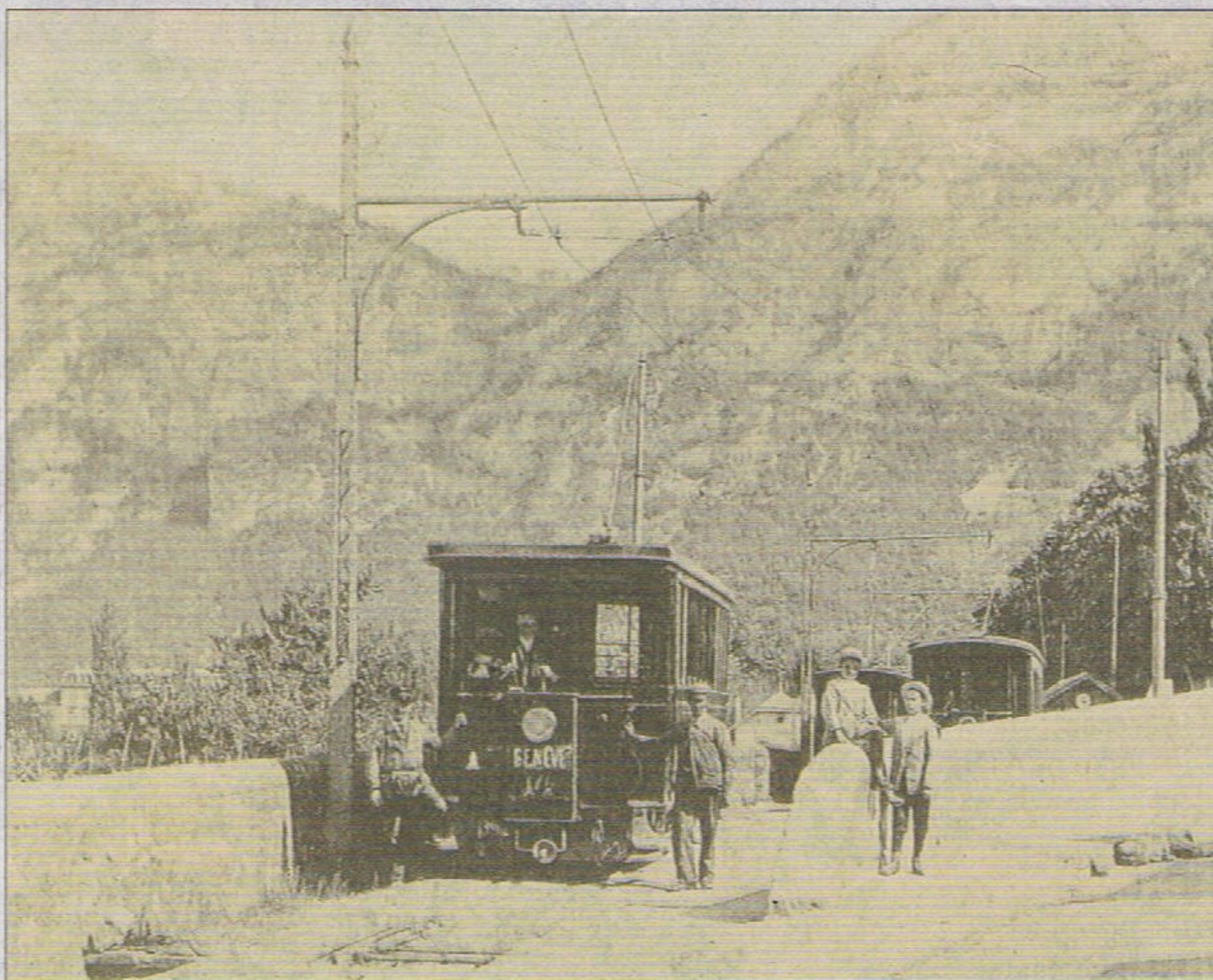
La ligne ouvre en janvier 1893

La traction électrique qui sera mise en place ne permettra pas de passages à niveau mais exigera de nombreux ouvrages d'art : murs de soutènement, aqueducs, fossés. Les matériaux de remblais servent à consolider les talus. Et puis l'énergie électrique est fournie par un barrage sur l'Arve à Arthaz-Pont-Notre-Dame. La pose des trois rails est achevée le 6 avril 1892.

La ligne ouvre en janvier suivant. Une seconde ligne reliant Veyrier à Monnetier-mairie est mise en service le 24 mars 1894. Cette section plus difficile à construire comporte le seul tunnel du parcours. D'ailleurs la ligne est taillée dans des rochers verticaux au-dessus du vide. À suivre...



Le petit train à la station des "Trez" arbres. Photo Coll. G.T.



À la station de Veyrier avant l'escalade. Photo Coll. G.T.