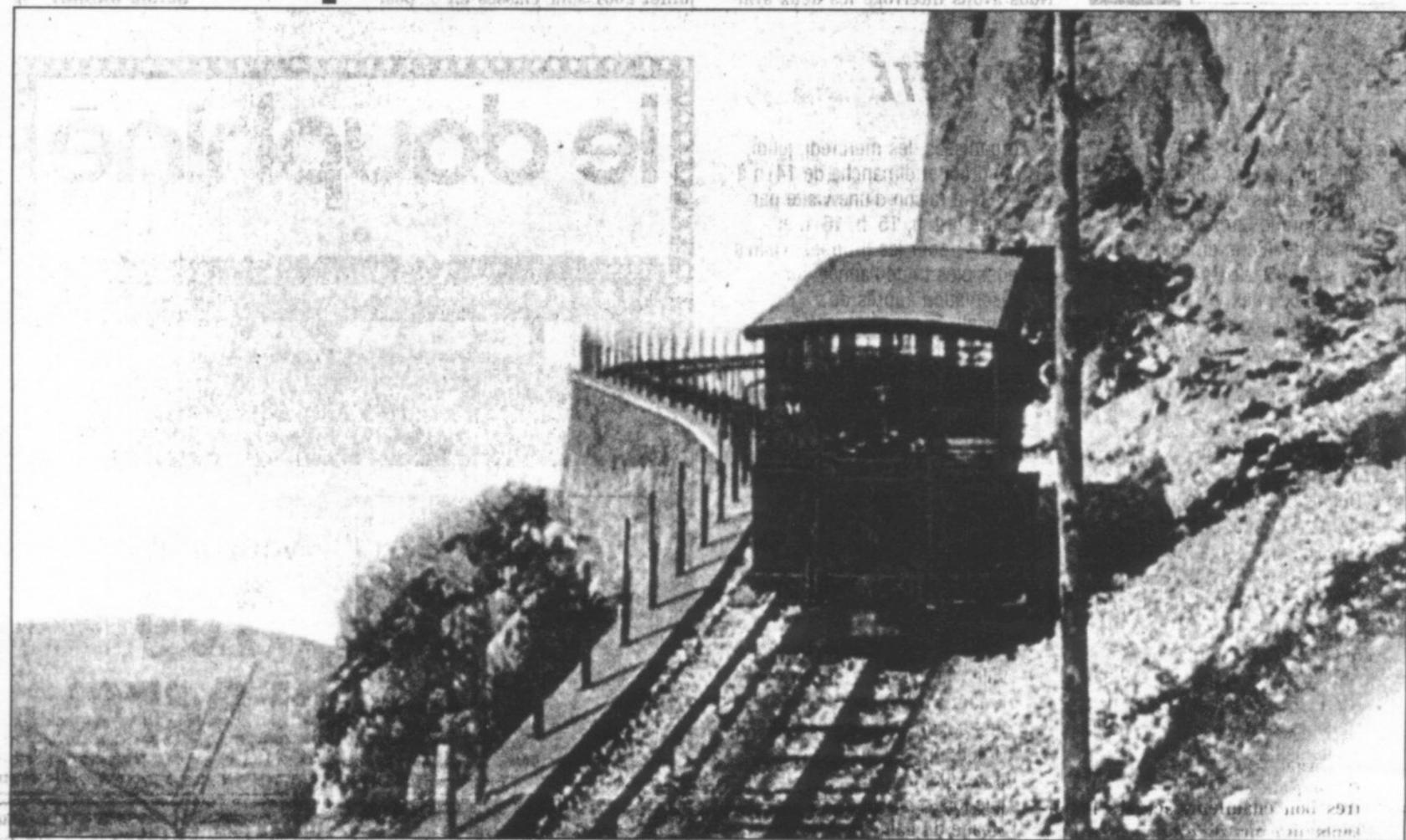


Le petit train du bonheur



Le petit train électrique du Salève.

Premier au monde, ce chemin de fer à crémaillère escaladait le Salève. Il serait aujourd'hui plus que centenaire. Hélas, le funiculaire a disparu en 1936.

Le Salève, du haut de ses 1 379 mètres, entre Annemasse et Cruseilles, est le mont du Genevois qui offre un ensemble de belvédères remarquables sur la région lémanique et bien au-delà. Même modeste par la taille, cette montagne a de tous temps attiré les hommes de la plaine, en excursion ou en séjour, pour son site et son climat ou ne serait-ce que pour dominer la situation. Il est même en partie entré dans le dictionnaire puisqu'un de ses passages réputés a laissé son nom aux escaladeurs, la "varappe". Il y a un peu plus d'un siècle aujourd'hui, un chemin de fer montait à sa conquête, conduisant du pied au sommet touristes d'un jour ou en villégiature, mais aussi habitants et marchandises. Avec Gérard Lepère, membre de la Salévienne, auteur d'un ouvrage remarquable, nous fêtons, dans un précédent "Passé simple", le centenaire d'une première mondiale : l'ouverture totale pour une exploitation commerciale du premier chemin de fer électrique à crémaillère, celui du mont Salève. Que l'on soit amoureux ou simplement intéressé, prenons le

train et feuilletons ensemble quelques pages de l'album de famille où se côtoient ceux qui ont fait la ligne, qui l'ont fait vivre et ceux qui l'ont empruntée.

En voiture les voyageurs ! Les portières sont bien closes, les vitres baissées pour goûter pleinement le paysage. Attention au départ.

Jusqu'aux "Trezarbres"

En 1875, premier projet. Un ingénieur genevois, M. Du Roveray, répond à la sollicitation d'un admirateur, enthousiasmé par la beauté du panorama. Le plan de 16 kilomètres avec traction à vapeur n'a pas survécu à la disparition de l'ingénieur. Le 18 juin 1887, la concession modifiée est accordée "pour 75 années" par le département de la Haute-Savoie à deux Genevois : Albert de Meuron et Edouard Cuénod, tous deux ingénieurs en électricité. Trois ans plus tard, la "Société anonyme des chemins de fer du Salève", au capital de 1 100 000 F, est constituée à Annemasse, les bureaux étant installés à Ambilly. Les terrains nécessaires à la construction et aux dépendances sont acquis à l'amiable, "dans des

conditions raisonnables". Ce sont au moins 100 parcelles qui 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 Etrembières et les Treize Arbres, qui n'en comptent en fait que trois. C'est le parler local qui prononce "trè" pour trois.

La traction électrique qui sera mise en place ne permet pas de passages à niveau mais exige de nombreux ouvrages d'art : des murs de soutènement, des aqueducs, des 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 est ouverte 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. La ligne est taillée dans des rochers verticaux au-dessus du vide.

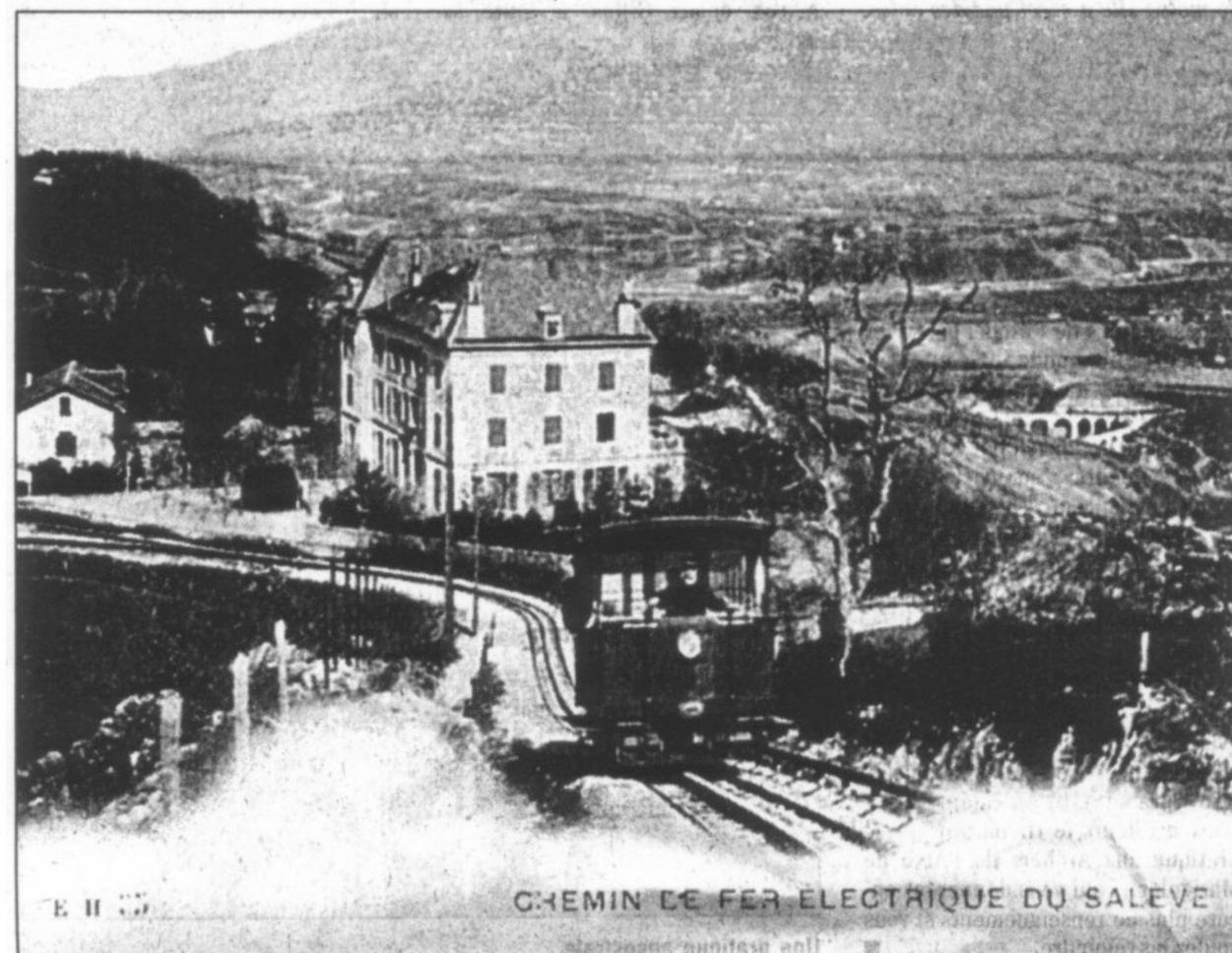
Il grimpe à 1 142 mètres

Le funiculaire, qui utilise une crémaillère continue, conçue par un Lucernois, Abt, est alors le seul de la région genevoise. Son tracé en "Y", long de 5 775 m pour la première ligne et de 3 391 m pour la seconde, comporte deux gares de départ inférieures. La première ligne part en face de la mairie-école d'Etrembières, pour progressive-

ment s'élever en passant près du château à fière allure et desservir le village de Mornex avec deux haltes, avant d'arriver à la gare principale et centrale de Monnetier-mairie. Par l'arrêt du Salève, on relie le terminus des Treize Arbres, à 1142 mètres d'altitude. La seconde ligne quitte la gare de Veyrier, franchit un pont métallique pour gravir le flanc de la falaise. Après la traversée du tunnel long de 110 m, la ligne s'engage dans le bucolique vallon de Monnetier, par le col du Pas-de-l'Echelle, desservant Monnetier-église avant de rejoindre la première ligne.

On peut faire circuler 12 automotrices à deux moteurs de 40 CV. Aux moments d'affluence, deux ou trois voitures peuvent se suivre à quelques mètres, sans jamais être attelées. Le trajet, montée ou descente, dure une heure. La direction assure 15 rotations allers-retours journaliers et 20 le dimanche (moitié moins en hiver). C'est dire l'importance de ce service aux correspondances assurées avec les réseaux de tramways genevois. Le "12" de Genève par Annemasse dessert la gare d'Etrembières et le tram de Veyrier se prolonge jusqu'à la frontière. On peut ainsi, partir sans peine de Genève avec son panier pique-nique et, après un seul changement, goûter au spectacle des cimes. La journée de détente peut aussi s'agrémenter d'une promenade à dos d'âne, avant de goûter à 4 heures de l'après-midi, d'un grand verre de lait tiède et mousseux à souhait, fraîchement trait. Un régali. D'illustres voyageurs ont emprunté ce train du Salève. Ainsi, en mai 1897, c'est Chulalongkorn, le roi du Siam, et, en août, l'impératrice d'Autriche, Sissi, qui aimait à séjourner dans la cité de Calvin qui lui sera fatale. D'innombrables touristes ont vérifié la publicité qui annonçait une destination "sans bruit ni fumée, en sécurité absolue".

Pour ceux qu'un séjour tente, il y a d'excellents hôtels. La succulente cuisine de terroir des restaurants est réputée. "Quiconque, après une montée délicieuse dans de confortables wagons s'est trouvé au sommet de la montagne, transporté sans fatigue dans l'air pur, en face du plus merveilleux panorama des environs, ne retournera plus au Salève par un autre mode de locomotion", saluait alors La Tribune de Genève. On venait aussi en voisin, parfois même en voyage de noces. Un bonheur. Arrive le téléphérique et commence le déclin. La belle épopée s'achève en 1935. Un an plus tard, il ne reste rien. Depuis, les choses ont encore changé, tout s'est transformé. Demeurent des images et le souvenir d'un passé simple, la mémoire sans nostalgie d'une histoire qui n'est pas oubliée.



CHEMIN DE FER ELECTRIQUE DU SALEVE