

Sissi et le roi du Siam entre autres célébrités empruntèrent le chemin de fer à crémaillère du Salève (74) qui naquit il y a plus d'un siècle et disparut en 1936. Il s'agissait du premier chemin de fer électrique à crémaillère au monde.

Le prestigieux passé du Salève

Le Salève, du haut de ses 1 379 m entre Annemasse et Cruseilles, offre un ensemble de belvédères remarquable sur la région lémanique et bien au-delà. Même modeste par la taille, cette montagne a de tout temps attiré les hommes de la plaine en excursion ou en séjour pour son site et son climat. Un de ses passages réputés a laissé son nom aux escaladeurs, la varappe.

Il y a 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.

Ce sont deux Genevois Albert de Meuron et Édouard Guénod, ingénieurs en électricité qui bénéficièrent de la concession. Le premier coup de pioche fut donné le 26 juillet 1890 et le 30 novembre 1891 tous les terrasse-

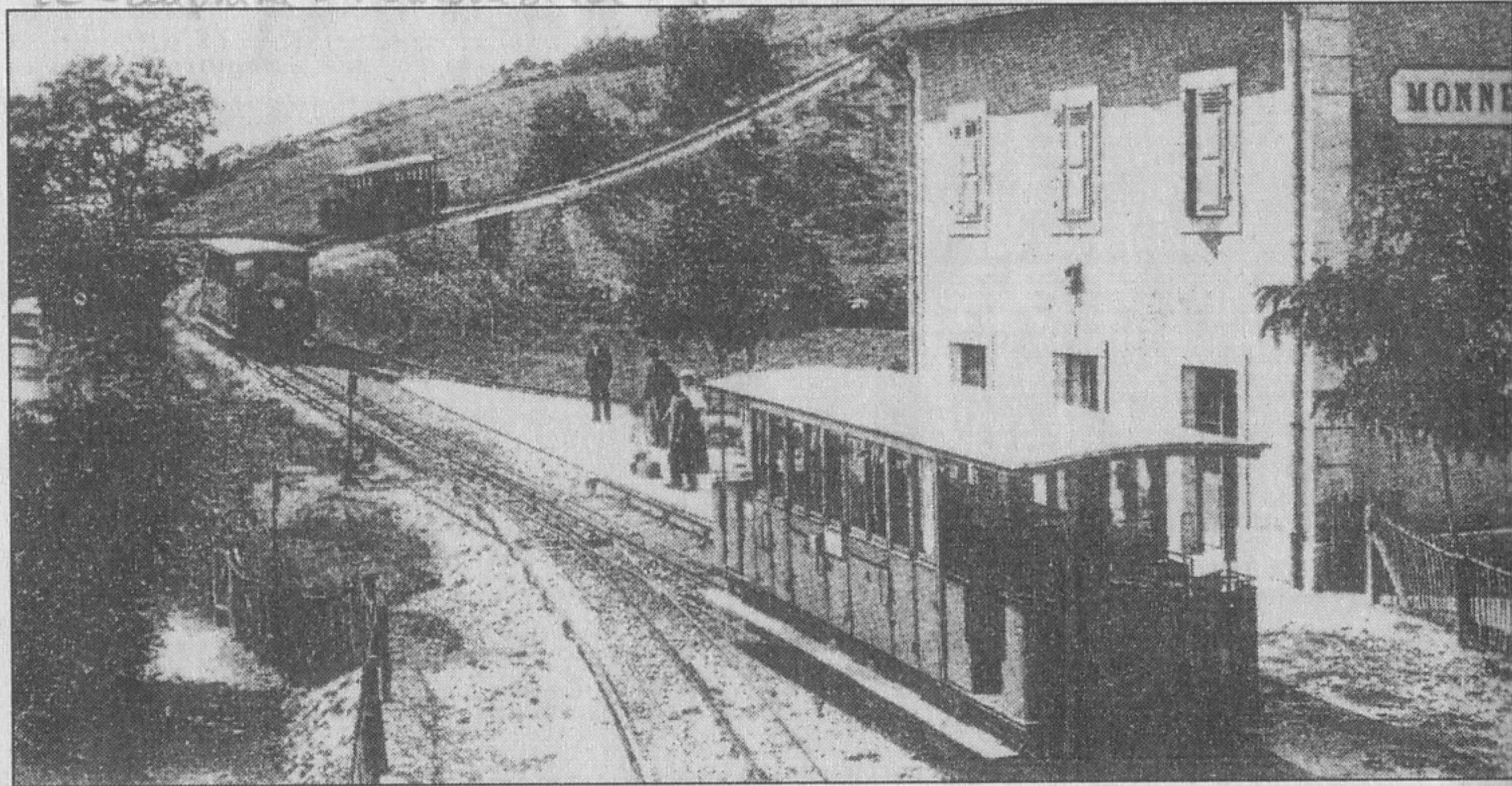
ments furent achevés. La première ligne entre Etrembières et les Treize Arbres qui n'en comptait en fait que trois fut ouverte début 1893. La nature était assez favorable mais la traction électrique ne permettait pas de passage à niveau et exigeait de nombreux ouvrages d'art : murs de soutènement, aqueducs, fossés. Les matériaux de remblais consolidèrent les talus. L'énergie électrique fut fournie par un barrage sur l'Arve à Arthaz.

La seconde ligne reliant Veyrier à Monnetier mairie fut mise en service le 24 mars 1894.

Cette section a été plus difficile à construire. Comportant le seul tunnel du parcours la ligne fut taillée dans des rochers verticaux au-dessus du vide. En fait ce chemin de fer à crémaillère continue, conçu par un Lucernois Abt, était 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, comportait deux gares de départs inférieures. La première ligne partait en face de la mairie école d'Etrembières pour progressivement s'élever en passant près du château pour desservir le village de Mornex avec deux haltes avant d'arriver à la gare principale et centrale de Monnetier mairie. Par l'arête du Salève on reliait le terminus des Treize Arbres à 1 142 m d'altitude. La seconde ligne quittait la gare de Veyrier, franchissait un pont métallique pour gravir le flanc de la falaise. Après la traversée du tunnel long de 110 m la ligne s'engageait dans le vallon de Monnetier par le col du Pas-de-l'Echelle, desservant Monnetier église avant de rejoindre la première ligne. On pouvait faire circuler 12 automotrices à deux moteurs de 40 CV. Aux moments d'affluence, deux ou trois

Le Dauphiné - Némours d'ici - juin 2002



L'embranchement de Monnetier-Mairie à Veyrier verra le jour en 1894. (Coll. La vie du rail)

voitures pouvaient se suivre à quelques mètres, sans jamais être attelées. Le trajet montée ou descente durait une heure.

On assurait 15 aller-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 desservait la gare d'Etrembières et le tram de Veyrier se prolongeait jusqu'à la frontière.

Sissi et le roi du Siam

D'illustres voyageurs ont usé des ser-

vices du train du Salève. Ainsi en mai 1897, c'est Chulalongkorn le roi du Siam et en août l'impératrice d'Autriche Sissi. D'innombrables touristes ont vérifié la publicité qui annonçait une destination "sans bruit, ni fumée en sécurité absolue". Et puis il y a d'excellents hôtels, la succulente cuisine de restaurants réputés : "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.

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.

Gilbert TARONI ◀◀

Sources : "Le chemin de fer à crémaillère du Salève" par Gérard Lepère, Echos saléviens N° 4.