A gauche: photo du projet de rénovation du téléphérique du Salève, par DDA Architectes, Paris. Son objectif: redonner vie au bâtiment emblématique du Grand Genève, inauguré par l'architecte genevois Maurice Braillard en 1932, tout en conservant son aspect historique. Le projet prévoit principalement d'améliorer les conditions d'accès et d'accueil des deux gares.

Pour aller plus loin

Un dépliant et une application pour smartphone sont proposés gratuitement par le Téléphérique du Salève, avec des explications sur deux promenades, l'une sportive (5.5 km, 2h30, 670 mètres de dénivelé, difficulté moyenne), l'autre familiale (4 km, 2h, 160 mètres de dénivelé, facile).
En tout, le Salève possède quelque 250 kilomètres d'itinéraires entretenus et balisés par le Syndicat mixte du Salève, et bien plus de sentiers non balisés, parfois très escarpés et dangereux.
Quant à la Maison du Salève, elle organise de nombreuses activités pour les enfants et les adultes: conférences, visites guidées, ateliers, anniversaires, balades découvertes, randonnées.
Enfin, pour ceux qui préfèrent leur canapé, il existe de nombreux ouvrages sur l'histoire, les promenades, les personnages ou encore les légendes du Salève, sans compter un roman policier d'une auteure genevoise (Olivia Gerig, *L'Ogre du Salève*, Editions Encre fraîche).

Tirant son énergie grâce à ces turbines actionnées par l'eau de l'Arve, ce tortillard révolutionnaire connut un large succès avant de subir la concurrence de la route, puis du téléphérique. Il cessa de fonctionner en 1935.

Près de 90 ans plus tard, on voit toutefois encore des traces de ce funiculaire si l'on se promène vers le Pas de l'Echelle: un tunnel et un escalier taillé dans la roche qui était alors longé par le tracé du train.

Ascension en Motosacoche

La première ascension réalisée en véhicule individuel motorisé remonte à 1904. Ce sont les frères franco-suisses Henri et Armand Dufaux qui ont réussi à gravir la montagne, faisant même fi d'une pente de 20%, sur des routes caillouteuses. Ces inventeurs de génie (et par ailleurs pionniers de l'aviation) sont arrivés jusqu'au lieu-dit les Treize-Arbres, sur leur Motosacoche, ces bicyclettes munies d'un moteur amovible qu'ils avaient conçues et qu'ils fabriquaient dans leur entreprise basée à Genève.

Comme le raconte Dominique Ernst, grand connaisseur du Salève dans l'un de ses livres[3], ce petit exploit ouvrit la voie à de nombreuses autres ascensions. La Société Genevoise d'Automobiles eut même l'idée d'utiliser cette montagne comme vitrine publicitaire pour démontrer la robustesse de ses nouvelles voitures.

666 mètres sans pylône

Quant au téléphérique, il a permis, dès son origine, d'arriver en haut en quelques minutes seulement. Il peut aussi s'enorgueillir d'être une première mondiale, lit-on dans le "Petit Livre du Salève"[4]: il possède la spécificité d'avoir 666 mètres de portée, sans pylône intermédiaire.

Construit en 1932 par l'architecte genevois Maurice Braillard et le promoteur savoyard Auguste Fournier, il est le fruit, comme presque tout ce qui touche au Salève, d'une aventure franco-genevoise.

L'existence du téléphérique ne fut pas de tout repos. Au milieu des années 1970, il cesse son activité. Il rouvre près de 10 ans plus tard, mais son avenir semble alors incertain. Depuis quelques années toutefois, il connaît un vrai succès. Depuis 2010, sa fréquentation a quasiment doublé, accueillant ainsi quelque 300'000 visiteurs par an.

Ce symbole du Grand Genève va encore connaître une nouvelle étape, le Groupement local de coopération transfrontalière (GLCT), qui gère le téléphérique, ayant décidé de faire entièrement rénover les deux gares, celles du départ et de l'arrivée. Le bureau d'architectes désigné par un jury franco-suisse va ainsi redonner vie au bâtiment réalisé par Braillard, tout en gardant son aspect visuel, si emblématique.

Un futur restaurant panoramique

C'est ainsi que l'esplanade du haut sera totalement repensée. Son édifice, qui était resté inachevé et qui est depuis des décennies parasité par les installations techniques du téléphérique, pourra enfin utiliser la salle haute. Prévue à l'origine pour être un restaurant, cette dernière n'a jamais pu remplir cette fonction, car, sans espaces de services, elle était inexploitable. Le restaurant prit alors place en contrebas, mais sans la vue panoramique espérée. Avec la rénovation, qui débutera à l'automne 2020, il récupérera la place imaginée lors de sa conception.

C'est ainsi qu'en 2022, pour ses 90 ans, le téléphérique sera paré de nouveaux atours, dont une terrasse haute qui permettra de contempler le bassin genevois, les Voirons et les Alpes. Il sera également doté d'un espace muséal et d'un mur de grimpe pour s'entraîner à la varappe.

Ce sera peut-être d'ailleurs l'occasion de faire découvrir l'origine de ce dernier mot. Son histoire, comme le rappelle le passionné et érudit Dominique Ernst dans son ouvrage précédemment cité, commence vers 1875 sur les hauteurs de Collonges-sous-Salève où d'excellents grimpeurs visent à escalader toutes les voies possibles. Malgré leurs efforts, une voie située dans la gorge du secteur des Varappes résiste à leurs tentatives. Les mois passent et leur échec demeure. Ils se voient alors affublés du sobriquet de "varappeux". Cette trouvaille linguistique se répandit si loin qu'elle se retrouva ensuite dans les pages des dictionnaires. ■

Aline Yazgi

1 *Le Salève, quels patrimoines après 30 ans de préservation ?*, colloque coorganisé par le Syndicat Mixte du Salève et la Haute école du paysage, d'ingénierie et d'architecture, sous l'égide d'un large comité scientifique. Actes publiés en décembre 2018.
2 LEPÈRE Gérard, ERNST Dominique, *Le Salève et son chemin de fer à crémaillère.* Ed. La Salévienne, 2018.
3 ERNST Dominique, *Le Salève. Des histoires et des Hommes,* Slatkine, 2015.
4 Réalisé par les étudiants de la Haute école du paysage, d'ingénierie et d'architecture de Genève, édité par l'HEPIA et le Syndicat Mixte du Salève, 2017.