

De Bellegarde à Annemasse, le train qui a relié la Haute-Savoie à la France

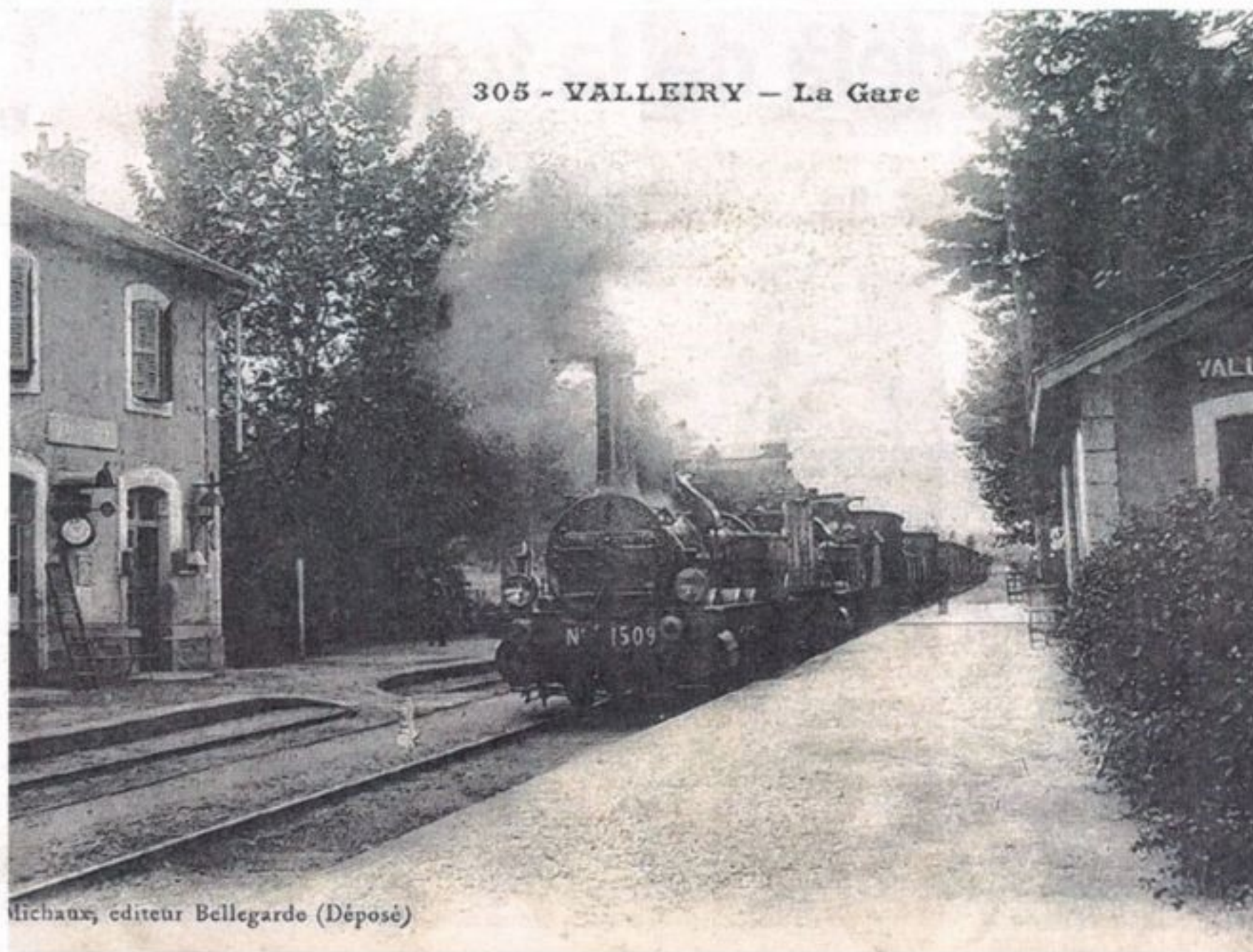
Inaugurée en 1880, cette ligne de chemin de fer à la riche histoire dispose d'un potentiel remarquable pour un futur en phase avec le développement durable.

SAINT-JULIEN

Parmi les nombreux chantiers qui ont suivi le rattachement de la Savoie à la France, en 1860, l'un des plus importants fut la construction de la ligne de chemin de fer Bellegarde-Saint-Gingolph. Dans ce projet lancé en 1875 par la Compagnie des Chemins de Fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée (PLM), l'une des plus impressionnantes réalisations de ce chantier fut la construction du viaduc de Longeray, qui enjambe le Rhône au pied du Vuache (voir ci-dessous). Cette ligne a pour origine une concession octroyée en 1857 par le royaume de Piémont-Sardaigne à la Compagnie des chemins de fer des lignes d'Italie.

Le tronçon entre Genève et la gare de Bossey-Veyrier aurait pu être un axe majeur

À la suite du rattachement de la Savoie à la France, cette ligne « de jonction entre le canton de Genève et le chemin de fer du Valais » ne verra jamais le jour. En 1863 et 1868, l'Etat français accorde deux concessions à la Compagnie PLM pour relier Collonges-Fort l'Écluse à Thonon et cette même ville à Saint-Gingolph. Le raccordement entre les réseaux français et suisse est réglé par une convention binationale en 1881, qui prévoyait aussi la réalisation d'un tronçon entre Genève et la gare de Bossey-Veyrier. Cette liaison n'a jamais vu le jour, ce qui est fort dommage car elle serait sans nul doute aujourd'hui un axe



Michaux, editeur Bellegarde (Déposé)

Une photo rare de l'arrivée d'une locomotive à vapeur en gare de Valleiry, dans les années 1920.

majeur pour rejoindre Genève.

La voie desservait la gare d'Archamps-Collonges

À son point de départ, cette ligne PLM se « débranche » de la voie Lyon-Genève peu avant la gare de Longeray-Léaz pour franchir le Rhône, passer dans un petit tunnel et longer le Vuache. Après la

montée de Chevrier, un site autrefois pourvu d'une halte, voici la gare de Valleiry, qui fut dès 1880 très profitable au développement du bourg. Une autre gare suit à Viry, trop excentrée et aujourd'hui fermée aux voyageurs mais utilisée pour les marchandises. La ligne arrive ensuite à Saint-Julien-en-Genevois, gare dotée d'un grand poten-

tiel pour le futur. Après quelques courbes délicates à négocier, la voie desservait autrefois la gare d'Archamps-Collonges, puis la halte du Bas de Collonges et la gare de Bossey-Veyrier. La ligne traverse ensuite l'autoroute A40 et longe le Salève, protégée par endroits par des filets (détecteurs) destinés à retenir les chutes de pierres. La ligne

Aix-les-Bains/Annemasse se rapproche de nos rails au niveau de l'ancienne halte d'Étrembières ; les deux franchissent ensemble l'Arve et rejoignent Annemasse, nœud névralgique du futur Léman Express. La ligne poursuit ensuite son chemin en longeant plus ou moins le lac Léman jusqu'à Saint-Gingolph.

DOMINIQUE ERNST

Le viaduc de Longeray, ouvrage d'art à l'histoire mouvementée...

Situé sur le Rhône, au pied du Vuache, le viaduc de Longeray a connu une histoire mouvementée. Ce pont de 300 mètres a été conçu par les ingénieurs Moris & Ruelle et réalisé par l'entreprise parisienne Joret et Cie, entre 1876 et 1880. Il est constitué par un tablier métallique droit en treillis à voie unique reposant sur deux culées et trois piles en maçonnerie plantées dans le fleuve.

Pénurie d'acier pour le reconstruire

Ce tablier métallique se prolonge côté Haute-Savoie par

un viaduc d'accès en maçonnerie de 75 m de long, en courbe. Durant les travaux, le 3 mai 1877, un bac à trille rempli de sable a rompu ses amarres et coulé dans le Rhône, entraînant dans la mort le passeur, Marie Sarasin, de Vulbens, âgé de 40 ans, et un ouvrier italien. Le viaduc et la ligne ont été ouverts à la circulation des trains le 30 août 1880.

Mais le 24 juin 1940, face à l'avancée des troupes allemandes, l'armée française fait sauter la pile centrale du viaduc, provoquant l'effondre-

ment du tablier métallique dans le Rhône. Vichy décidera de faire reconstruire le pont fin 1940, mais à cause de la pénurie d'acier, il sera réalisé en béton armé et doté de trois grands arcs. Conçu par les ingénieurs Le Marec, Breiffel et Medotte, le nouveau viaduc sera construit par l'entreprise parisienne Limousin entre 1941 et 1943. Le pont fut livré à la circulation des trains le 1^{er} août 1943. Et 139 ans après sa première mise en service, le viaduc de Longeray est toujours aussi majestueux sur le Rhône.



On a retrouvé la 7^e compagnie...

On ne sait pas s'ils appartenaient à la célèbre compagnie imaginée par le cinéaste Robert Lamoureux, mais les artificiers de l'armée française ont fait très fort en juin 1940. Juste avant le dynamitage du viaduc de Longeray, ces soldats devaient détruire les ponts de Coupy et de Lucey, à Bellegarde. Ayant sans doute mal dosé leurs explosifs, ils ont certes fait sauter les deux ponts, mais aussi sept maisons voisines qui sont tombées dans la Valserine ! Et tous les bâtiments à 100 mètres à la ronde ont été soufflés, avec des dégâts importants sur les toitures et les fenêtres ! Un énorme bloc de pierre a même été propulsé jusqu'à la Bourse du Travail, en plein centre-ville...