

Une destination sans bruit ni fumée, en toute sécurité

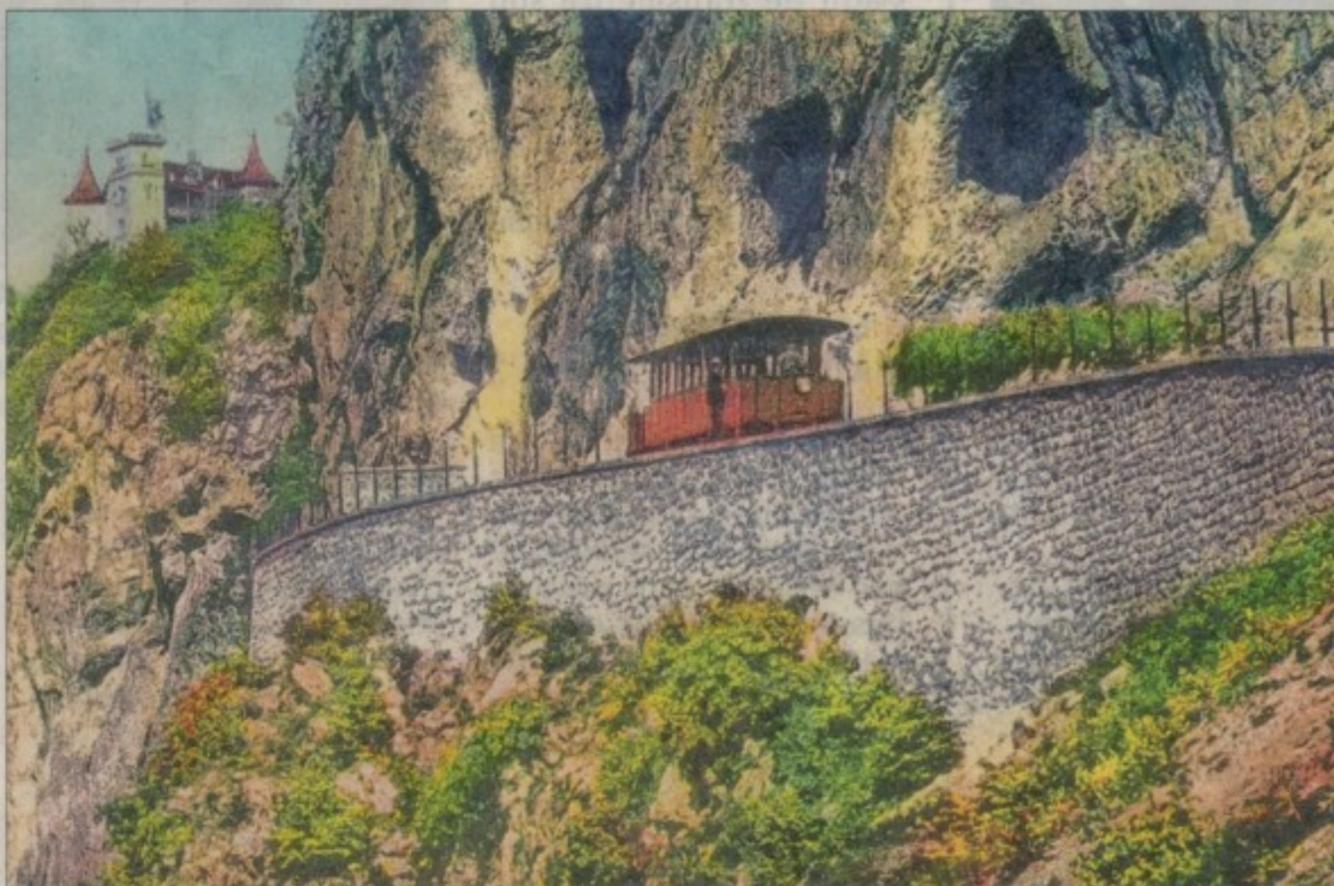
Pensé à vapeur, il sera chemin de fer électrique à crémaillère, en service dès janvier 1893 pour escalader le Salève, d'une part au départ d'Étrembières, sur France au terminus du tram qui montait de Genève, via Moëllesullaz et la mairie d'Annemasse ; et d'autre part de Veyrier, terminus aussi d'un autre tram genevois, à la rontière.

Deux chemins pour rallier les touristiques "Trez arbres". L'énergie électrique est fournie par un barrage sur l'Arve, à Arthaz-pont-Notre-Dame. Le funiculaire utilise une crémaillère continue. Conçu par un ingénieur Lucernois, il est alors le seul de la région genevoise. Son tracé en "Y", long de 5775 m pour la première ligne au départ d'Étrembières et de 3391 m. pour la seconde, au départ de Veyrier, comporte deux gares de départ inférieures.

Une heure précise

La première ligne démarre en face de la mairie-école d'Étrembières d'où progressivement elle s'élève, en passant près du château à fière allure. Elle dessert ensuite le petit village de Mornex, avec deux haltes, avant d'arriver triomphant, à la gare principale et centrale de Monnetier-mairie. On le voit alors, par l'arrête du Salève, relier hardiment le terminus des Treize arbres, à 1142 mètres d'altitude. Une récompense.

La seconde ligne quitte, sans avoir rien à déclarer, la gare frontière de Veyrier, franchit un pont métallique et part à l'assaut du flanc de la falaise. La ligne emprunte l'unique tunnel de toute l'exploitation, long de 110 mètres, puis s'engage dans le vallon de Monnetier, par le col du Pas-de-l'Échelle, desservant en chemin Monne-



Un petit train à crémaillère allait du pied au sommet du Salève (coll.G.T.).

tier-église, avant de rejoindre la première ligne.

On peut faire circuler douze automotrices à deux moteurs de 40 chevaux. Aux moments d'affluence, deux ou trois voitures peuvent se suivre, à quelques mètres seulement, mais sans jamais être attelées. Le trajet, en montée comme en descente, dure avec la précision horlogère régionale, une heure. La direction s'est engagée à assurer quinze rotations, aller et retour, journalières et vingt le dimanche. Elles sont la moitié moins en hiver. C'est dire l'importance de ce service aux correspondances assurées avec les réseaux de tramways genevois.

Sissi y est passée

L'été la journée de détente peut s'agrémenter d'une promenade à dos d'ânes ou à pied. D'illustres voyageurs empruntent ce petit train. En mai 1897, c'est Chulalongkorn, le roi du Siam. En août du même été, c'est l'impératrice Sissi qui passe. Pour

ceux qu'un séjour prolongé 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 » salue alors avec enthousiasme, la Tribune de Genève. Arrive le téléphérique. Commence l'inexorable déclin. La belle épopée s'achève. Nous sommes en 1935. Un an plus tard, il ne reste rien.

Gilbert TARONI

Un projet français à l'origine

Dès 1875, le français De Chaboulon, frappé de la beauté du panorama offert par le Salève en son sommet, pousse un ingénieur genevois, Du Roveray, à faire des études d'une ligne ferrée pour une ascension facile de la montagne.

En juillet 1875 Du Roveray demande au conseil général la concession d'un chemin de fer à traction à vapeur partant d'Annemasse pour rejoindre en 16 km le point culminant du Grand Piton. Le projet va dormir dans les cartons de l'administration française. En

1885, deux ingénieurs électriciens suisses A. de Meuron et H. Cuenod, désireux d'appliquer la traction électrique à un chemin de fer de montagne, demandent à l'autorité française de la mettre au bénéfice de la concession des initiateurs, MM. De Chaboulon et Du Roveray. Demande refusée. Renouvelée avec une étude complète qui réduit le trajet avec départ à Étrembières jusqu'au restaurant des Treize arbres la concession est accordée en juin 1887. C'est le début de l'aventure.

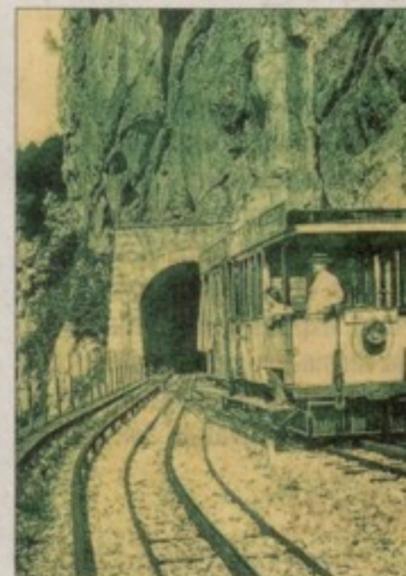
L'INFO EN +

LE TRAM DE VEYRIER

Arrivant de Genève avait été construit dans le double but de desservir les innombrables villas établies sur son parcours et d'amener sans fatigue au pied du Salève et de son rapide sentier du Pas-de-l'Échelle, les innombrables promeneurs citadins, les jours de loisirs.

PROMIS AU MEILLEUR AVENIR

La création du chemin de fer électrique du Salève, rapporte l'ingénieur genevois Lullin en 1892, « fait non seulement honneur à ses initiateurs et à ses constructeurs comme œuvre locale, parfaitement réussie, mais encore comme premier modèle d'un système nouveau et commode de traction que nous croyons appelé à multiplier les petites lignes de montagne, et même à transformer avant qu'il soit longtemps, les grands chemins de fer alpestres eux-mêmes ». Mais ça, c'était avant !



Un seul tunnel sur les parcours (coll.G.T.).