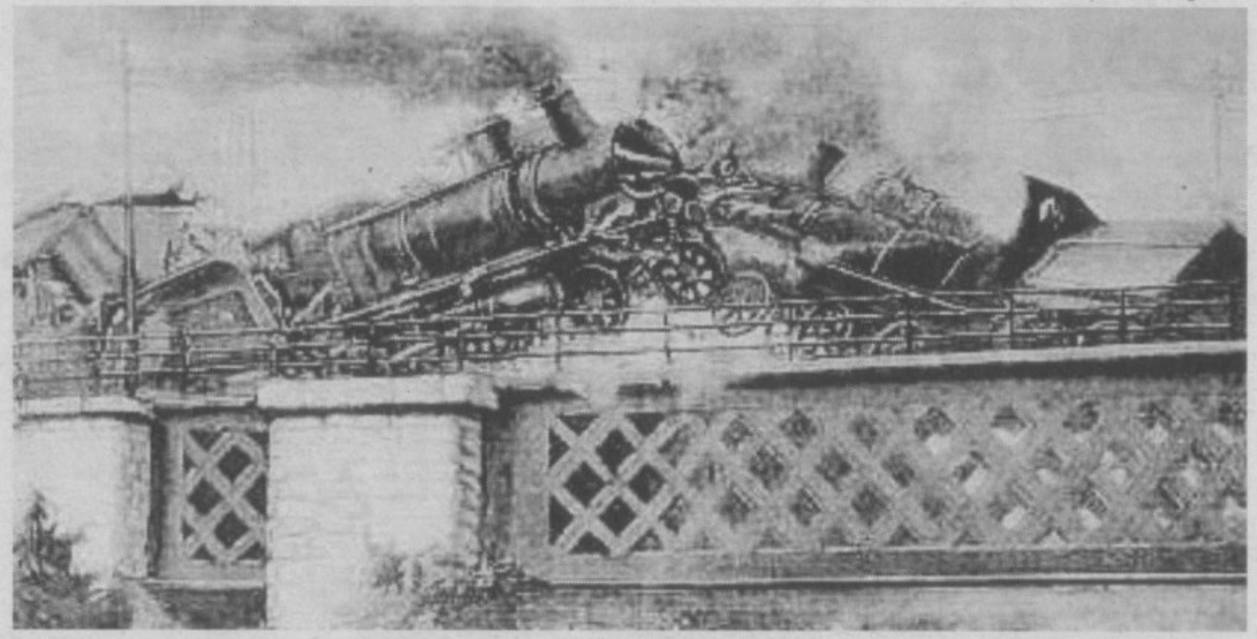
Eboulements et catastrophes ferroviaires au pied du Salève

Comme nous l'avons déjà signalé à plusieurs reprises, le site internet de la société d'histoire régionale la Salévienne (www.la-salevienne.org) est remarquable. Parmi les nombreuses rubriques proposées par ses "webmaîtres", Gérard Lepère et Lionel Saumon, il en est une qui présente 715 cartes postales anciennes ayant pour thème notre région, cartes agrémentées de courts articles historiques. Grâce à ces documents intéressants, associés à d'autres sources, nous vous proposons aujourd'hui d'évoquer les accidents ferroviaires ayant eu pour cadre le pied du Salève.

Le plus grave et le plus spectaculaire de ces accidents eut lieu le lundi 6 septembre 1904. Nous sommes en fin de journée, l'express de La Roche a pris du retard dans son trajet. Il est à hauteur d'Esery-Marsinge vers 18 h 40. A la même heure, l'omnibus de Bellegarde quitte la gare d'Annemasse. A la station d'aiguillage, le chef attend depuis longtemps l'express retardataire. Sans nouvelles, il prend une décision qui va se révéler lourde de conséquences : autoriser l'omnibus à s'engager sur le pont ferroviaire qui traverse l'Arve entre Étrembières et Annemasse. La locomotive de l'omnibus s'est à peine engagée sur l'ouvrage que l'express de La Roche surgit à pleine vitesse de l'autre côté de l'Arve. Dans un réflexe désespéré, les deux mécaniciens tentent de freiner leurs puissantes machines. Mais le choc est d'une violence extrême et les deux locomotives se dressent face à face avant de se renverser sur le ballast. Dans ce spectacle d'apocalypse, certains voyageurs ont été projetés à l'extérieur, d'autres sont prisonniers des voitures brisées.



La collision ferroviaire du 6 septembre 1904 à Etrembières, telle qu'elle fut représentée à la une du journal Le Petit Parisien (document la Salévienne).

Compte tenu de la violence du choc, le bilan est presque miraculeux. Si l'on déplore dans l'omnibus le décès du mécanicien Soudan et du chauffeur Chappaz, tous deux rattachés au dépôt d'Annemasse, il n'y a que des blessés parmi les voyageurs des deux trains.

Ce terrible accident ferroviaire aura un tel retentissement qu'il sera largement évoqué jusque dans la presse nationale, faisant notamment la une de journaux tels que l'Illustration ou le Petit Parisien. Avant de poursuivre, il convient de préciser que la ligne passant au pied du Salève a la particularité, malgré des filets de protection, d'être en permanence sous la menace d'un éboulement venu de la montagne.

Or le Salève, dans sa partie dominant le bassin genevois, a connu régulièrement des chutes de roches plus ou moins spectaculaires, notamment en 1895, 1927, 1942 (cette chute a donné naissance à la fameuse plaque blanche de la Corraterie, aujourd'hui ornée d'une croix de Savoie), 1952, 1964, 1977, 1981, 1988 et 2003. Certains de ces éboulements ont aussi provoqué des accidents ferroviaires. Ainsi, le 31 décembre 1954, un " gros éboulis " cisailla les rails de la ligne Bellegarde-Evian mais ne fit aucune victime. Ce qui n'est pas le cas de celui survenu le 12 septembre 1964, avec un éboulement nocturne de rochers du Petit Salève qui fit dérailler le rapide Evian-Paris lors de son passage à Etrembières. Cet accident fit un mort, André Cheneval, mécanicien de 35 ans, décédé aux commandes de sa locomotive à vapeur 141-R 744, et plusieurs blessés dont un grave. Enfin, plus récemment, l'éboulement du mardi 16 novembre 1988 a vu d'énormes blocs de rochers s'écraser sur la route nationale et la voie ferrée, heureusement sans faire de victimes.

Dominique Ernst