

Et si le train à crémaillère électrique réapparaisait sur le Salève ?

Alors que le téléphérique éprouve les pires difficultés à survivre, le projet d'un train à crémaillère est évoqué... Un doux rêve ou une réalité à moyen terme ? Éléments de réponse.



L'intérieur des wagons de la GTW Beh 2/6 articulated EMUs.

L'idée a refait surface à la suite d'une conférence donnée par Gérard Lepère - membre de la société d'Histoire La Salévienne - au Salève, l'an dernier. À cette occasion, un journaliste suisse du Temps rédige un article. Apprécié et visiblement lu, il va être le facteur déclenchant de ce nouveau projet...

Lu par un homme politique genevois, le papier de notre confrère est l'occasion pour ce dernier, lors d'un congrès en Algérie l'an dernier, d'évoquer la possibilité d'un retour du train au Salève avec une société suisse spécialisée dans les transports ferroviaires : TrackNet, leader mondial dans le domaine des transports à crémaillère.

Cette dernière s'engage alors à étudier le projet et prend contact avec Gérard Lepère. Un rendez-vous est fixé en octobre au Salève où ils suivent les traces des deux anciens tracés et le parcours éventuel que pourrait emprunter le futur train à crémaillère. Le temps s'écoule et le 31 mars dernier, G.Lepère reçoit une proposition de la société suisse. « Selon eux, techniquement, c'est possible... », précise-t-il.

Dans ses conclusions,



Les deux anciens tracés, qui datent de 1892 et 1894, ont été abandonnés en 1935.

TrackNet propose deux versions - une avec un viaduc au-dessus de la carrière et une sans - d'une longueur de 5,3 km (parcourue en 20 minutes contre près d'une heure au début du siècle et six minutes avec le téléphérique...), avec un arrêt intermédiaire à Monnetier et une pente maximale de 23 %. Techniquement, il n'y a donc aucun souci. Mais là où le bât blesse, c'est au niveau du coût global de l'opération...

Entre 36 et 50 millions de francs suisses

Il est en effet estimé, selon les versions, à... 36 ou 50 millions de francs suisses ! La plus grande partie est consacrée aux véhicules (au minimum deux) pour un montant global de 12 ou 23 M CHF. Viennent ensuite le matériel ferroviaire (5,753 M CHF), sa pose (5,753 M CHF), le génie civil (4,8 ou 6,3 M CHF) ou encore les honoraires de la société (4,629 ou 6,504 M CHF selon la ver-



Aujourd'hui, la société chargée de présenter le nouveau projet a dévoilé ce tracé unique.

sion). Frais auxquels s'ajoutent encore la ligne de contact (2,760 M CHF), l'installation de sécurité (1,2 M CHF) et les imprévus (1 M CHF).

Alors, le rêve de certains peut-il se transformer en réalité pour tous ? « Ce n'est pas vraiment une utopie et pas vraiment une réalité... », commente G.Lepère : « C'est réalisable, mais compliqué financièrement. De plus, c'est beaucoup plus cher que le téléphérique et nettement moins rentable... » Difficile donc de croire que le

projet verra le jour ? « Je ne pense pas que cela se fera, mais ce serait pourtant génial ! », poursuit-il.

« Génial » certes, mais surtout onéreux... Et en ces temps de vaches maigres, il y a fort à parier que ceux qui souhaitent gagner les hauteurs du Salève continuent à le faire encore longtemps en voiture, à vélo ou en prenant le téléphérique. Un transport en commun présent depuis 1936 et qui éprouve les pires difficultés à survivre... Steve Blanc