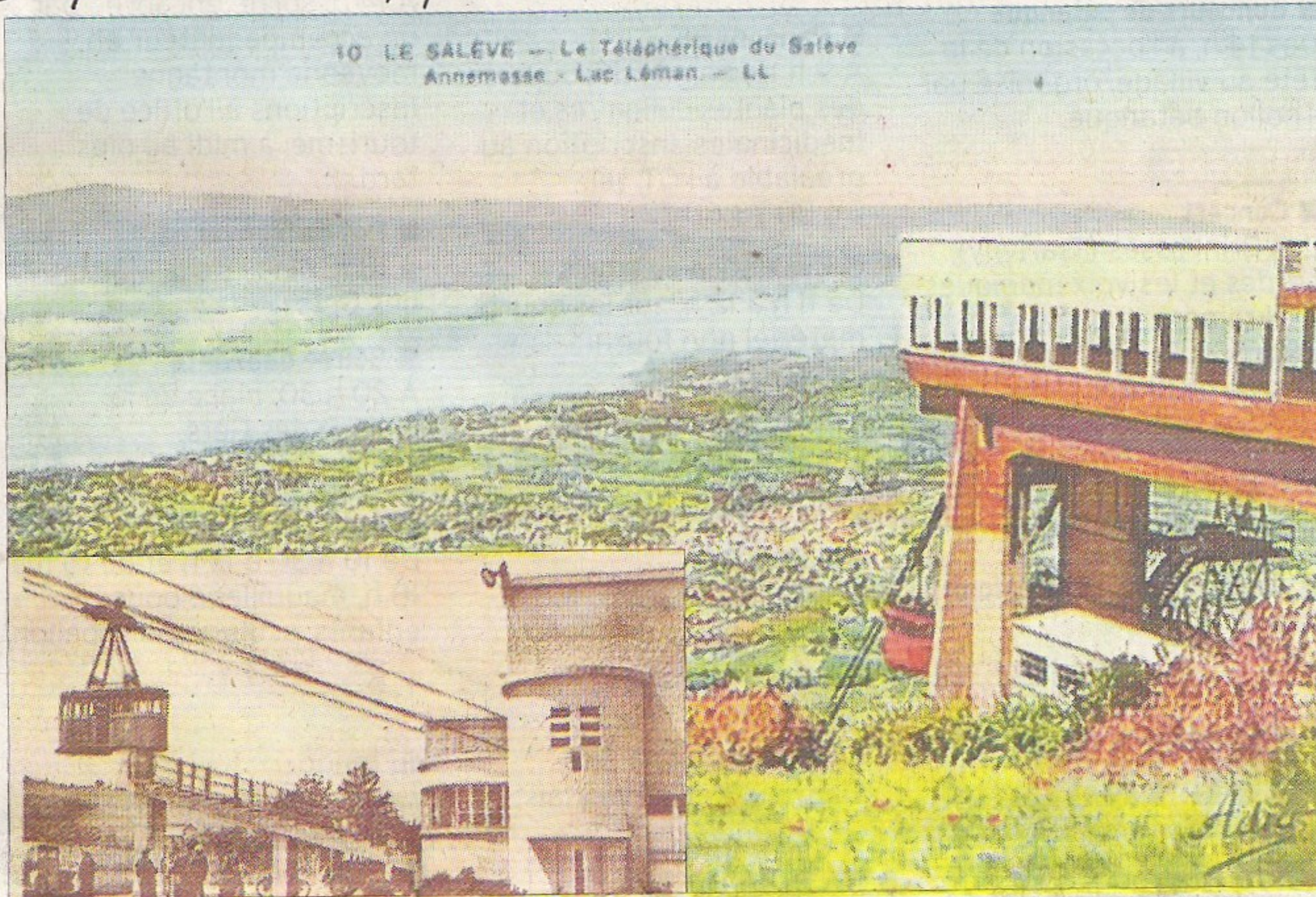


Un téléphérique escalade le Salève

Dauphiné Libéré - 8/8/2010



10 LE SALÈVE - Le Téléphérique du Salève
Annemasse - Lac Léman - LL

Le téléphérique du Salève en 1932 avec en médaillon la gare de départ au pied de la montagne. Collection G.T.

ANNEMASSE

« **Q**ue j'aime mon Salève et sa cime rocheuse » écrivait le Genevois Georges Favon. Pour l'escalader, on a pu suivre le pas des ânes, emprunter le chemin de fer à crémaillère ou tout simplement à pied. Mais pour la première fois, ce mercredi 24 août 1932, un téléphérique escalade le Salève, afin d'offrir au visiteur un paysage merveilleux sans effort.

Au cœur de cet été 1932, Auguste Fournier, que soutiennent près de 300 actionnaires, s'entoure d'ingénieurs et d'architectes d'avant-garde pour lancer à l'assaut de la citadelle rocheuse un téléphérique. Une gare au Pas de l'Échelle voisine celle où ont rendez-vous le tram de Veyrier et le funiculaire.

À 1 100 m, l'autre station est une construction remar-

quable d'audace, œuvre du génial architecte Maurice Braillard. Un dénivelé de 660 m sépare les deux gares. Trois câbles tendus supportent alors deux cabines en bois, rouges et jaunes, de 30 places chacune. Les câbles sont en même temps porteurs et tracteurs selon le système André Rebuffel qui place indifféremment la station motrice en haut ou en bas.

Huit minutes pour atteindre la station supérieure

Samedi 27 août 1932, c'est l'inauguration officielle en présence notamment de l'ancien député Etienne Antonelli, conseiller général et du maire d'Annemasse, Claudius Montessuit, pour couper le ruban. Il fait une chaleur étouffante dans la plaine.

L'horaire est respecté avec précision. Après les discours, les officiels embarquent. Huit minutes plus tard, ils sont sur le "béquet" en béton de la station supérieure. À l'air li-

bre, humant un peu de fraîcheur des cimes.

Tout de suite c'est l'engouement du public. Pas seulement des estivants. C'est un rendez-vous dominical. En "chaussinettes" dans les spartiates, cheveux au vent, sourire aux lèvres, le pique-nique en poche, on a des rêves d'évasion plein la tête et une boîte à souvenirs en noir et blanc en bandoulière.

Il n'est pas rare de faire la queue une heure durant, avant d'accéder aux cabines. Certains jours, il y a jusqu'à 2500 candidats au voyage qui attendent cet inoubliable instant de vertige silencieux vécu à 4 m par seconde.

Auguste Fournier rêvait d'un "billet circulaire", chemin de fer et téléphérique qui aurait permis au voyageur de monter à sa guise par un des deux transports et descendre par l'autre selon son gré. Une cohabitation harmonieuse, à deux, pour la conquête d'une montagne adorée.

Gilbert TARONI

REPÈRES

LES ARTISANS QUI ONT CONTRIBUÉ À L'EXISTENCE DU TÉLÉPHÉRIQUE

- Étude et réalisation des installations électriques : le Parisien André Rebuffel, ingénieur conseil spécialiste des funiculaires aériens.
- Gare supérieure : Maurice Braillard architecte des bâtiments. L'architecte F. Decock a établi des plans et surveillé la réalisation des travaux.
- Plans pour le béton armé : G. Riondel, ingénieur civil des structures. Travaux réalisés par l'entreprise Malfroid de Faverges.

■ Les treuils et les poulies ont été l'œuvre des usines Beyer frères de Saint-Dié. D'autres poulies ont été fabriquées aux fonderies et forges de Cran-Gevrier. La câblerie de Bourg a fourni les câbles.

■ On a fait appel à trois entreprises parisiennes, SKF pour les roulements, Sebin pour les chaînes et les engrenages à chevrons par Citroën.

■ L'Annemassien Boccard a réalisé les travaux de serrurerie et les établissements Galtier, d'Annemasse, se sont chargés des installations électriques fournies par la société Patay de Lyon.

■ Quant aux cabines, construites en grande partie en bois par Ottin à Lyon, elles ont été carrossées à Ambilly, chez Gay-Grometto installé à la Croix d'Ambilly. Parmi les ouvriers de l'époque, un jeune apprenti qui sera carrossier lui-même, le regretté Jean Beauquis, ancien maire d'Ambilly et conseiller général pendant de nombreuses années.