

La ligne ferroviaire inachevée entre Annecy et Saint-Julien-en-Genevois¹

Gérard Lepère

Avant la Grande Guerre, le Conseil général de Haute-Savoie exprima ses vœux² pour la construction de **trois lignes de chemin de fer** :

- d'Annecy à Seyssel par Frangy (ligne de Frangy),
- d'Annecy à Saint-Julien-en-Genevois (ligne de Cruseilles),
- de Lugrin à Hermance (ligne de la rive gauche du lac Léman).

Parmi ces trois lignes qui ne verront jamais de train, penchons-nous sur la deuxième des trois, c'est-à-dire celle passant dans les communes du Genevois, bien connue des Saléviens, et plus particulièrement sur son passage à Beaumont, Présilly et Andilly.

Depuis le milieu du XIX^e siècle, une liaison ferroviaire est envisagée entre les villes d'Annecy et de Saint-Julien-en-Genevois.

En 1886, M. Alesmondières, ingénieur suisse et constructeur, propose d'établir cette ligne. En 1890, il est question d'une **voie étroite** ; la future ligne devient **électrique**.

À cette époque un service de **voitures hippomobiles** permet de relier Annecy à Saint-Julien quotidiennement. Le départ d'Annecy est fixé à 4 h 30 (du matin) pour une arrivée à 11 h ; le retour est à midi avec une arrivée à Annecy à 17 h, soit respectivement 6 h 30 et 5 h de trajet pour effectuer les 35 km.

Le journal *La Suisse* du 25 août 1899 nous informe : « *Le Conseil général de la Haute-Savoie a accordé à M. Burtin, agissant au nom d'un consortium, la concession d'un tramway électrique de Saint-Julien à Annecy, avec rapport par la voie étroite Genève – Saint-Julien. Le capital sera de quatre millions de francs. On pourra se rendre de Genève à Annecy en **une heure et trente minutes**, ce sera un grand progrès, le trajet interminable imposé actuellement aux voyageurs rendant très incommode aux Genevois une excursion au ravissant lac qui baigne le château de Duingt et l'abbaye de Talloire.* »

En 1907, est annoncée comme imminente la création de la société anonyme dite *Compagnie de Tramway Annecy-Saint-Julien*. La ligne doit traverser le village du Châble, la chaussée étant jugée suffisamment large. À défaut d'électricité, on pourrait employer le **gaz** comme force motrice qui présente une économie sensible sur la vapeur ; « *la construction très prochaine de cette ligne tant attendue par la population* » l'est toujours en 1912. Le 12 décembre 1912 Andilly demande la mise en exploitation de la ligne du tramway « *le plus vite possible* ».

¹ - Première édition de cet article en 2013 - Dernière mise à jour : 31 juillet 2019.

² - Cf. annexe 1.

En 1913, l'emplacement des gares du Châble est fixé « *en accord avec Feigères et Présilly* ».

La loi du 13 août 1914 déclare d'utilité publique l'établissement des trois Voies Ferrées d'Intérêt Local (VFIL).

En 1920, **réouverture des dossiers et discussions passionnées** entre les habitants du haut et du bas du Châble, chacun voulant la gare dans son quartier. Andilly demande une station à Jussy et un arrêt au bureau de poste³ puis le 2 janvier 1924 un arrêt facultatif à Jussy (près du café Rey, à l'entrée du village) pour les voyageurs de Saint-Symphorien, Copponex et Cernex.

Finalement, le 15 mai 1923, les travaux d'infrastructure⁴ sont adjugés à l'entreprise Beaudet, Donon et Roussel de Paris. Tout doit être terminé en juillet 1925. Les délais sont tenus, mais entre temps un service d'autocars se développe ; **le chantier est abandonné**. Le 10 mars 1936, la ligne d'Intérêt Local d'Annecy à Saint-Julien est déclassée.

Le **tracé** de la ligne d'Annecy à Saint-Julien-en-Genevois devait emprunter les voies du TAT (Tramway Annecy Thônes), puis s'en détacher vers Brogny pour franchir le Fier par un pont spécial, passer devant la gare PLM de Pringy, puis croiser la route N 201 (aujourd'hui D 1201) avant Allonzier et franchir les Usses par le nouveau pont de la Caille⁵. Le pont suspendu Charles-Albert (de 1839) ne pouvant supporter une charge importante un second pont de la Caille fut jugé nécessaire ; l'ingénieur Albert Caquot (1881-1976) projeta sur la gorge un arc unique en béton non armé longitudinalement d'une ouverture de 140 mètres, constituant à l'époque (1926) le **record du monde de portée** pour une arche.

La ligne devait traverser Cruseilles⁶ en empruntant la chaussée, puis en suivant d'assez près le coté est de la route nationale par Cadix (Cady), Jussy et chez Taffieron. Un tracé en S aurait franchi la ligne de partage des eaux entre le mont de Sion et l'extrémité sud du Salève. La ligne serait passée en bas de la ferme de Mikerne puis au Châble (deux gares étaient envisagées), suivie d'une double traversée de la N 201, puis d'un écart vers l'ouest et, au droit de Neydens, la ligne aurait rejoint l'accotement ouest de la N 201 pour entrer dans Saint-Julien et gagner la gare du PLM en empruntant la route N 206 et enfin la ligne aurait rejoint celle des tramways de Genève.

D'année en année, les **tranchées, remblais et ouvrages d'art** réalisés pour la ligne d'Annecy – Saint-Julien disparaissent ; dans les bois de Présilly, sur les pentes du mont de Sion, un beau remblai⁷ de plus d'une centaine de mètres de long, suivi d'une tranchée restent les **témoins** de cette ligne inachevée.

³ - Entre Jussy et le mont de Sion.

⁴ - Construction de la route destinée à la voie ferrée, terrassements et travaux d'art, par opposition aux travaux de superstructure (pose de la voie ferrée, des signaux et construction des bâtiments, etc.)

⁵ - Selon Dominique Miffon, le pont de la Caille a été nommé ainsi parce que le passage (descente et remontée des ravins) avant la construction du pont était nommé *la Caille* à cause de la caillasse sur les pentes qui rendait problématique ce passage. Ce qui est intéressant, c'est que le mot « caillou » fait partie de la petite centaine de mots que les Gaulois ont laissé dans la langue française. Par comparaison, le français utilise plus de 400 mots de la langue arabe. Bien plus tard le restaurant situé à l'endroit où aboutissait le chemin franchissant le pont romain a pris pour enseigne l'image... d'une caille.

⁶ - Ville natale de Louis Armand (1905-1971).

⁷ - Voir illustration n° 3 en page 5.

Finalement, parmi les trois lignes envisagées, seules deux ont fait l'objet de travaux d'infrastructure dès la fin de la Grande Guerre, mais la modernisation de la ligne Annemasse – Sixt a absorbé les finances du département et aucune des trois lignes projetées n'a été mise en service.

Que penser de ces différents projets ? Dans le contexte des années d'avant 1914, le tramway constituait une bonne solution pour les dessertes locales. Mais aucune des lignes envisagées ne pouvait escompter un trafic comparable à celle d'Annemasse – Sixt qui desservait un itinéraire touristique et fortement peuplé.

Annexe

Conseil général de Haute-Savoie - Deuxième session ordinaire de 1918, rapport du Préfet et des procès-verbaux des séances. 1918, p. 226.

« Dans ses séances des 25 août 1910 et 27 septembre 1911, le Conseil général a décidé la création d'un nouveau réseau de voies ferrées d'intérêt local attraction électrique qui comprend les lignes suivantes :

- D'Annecy à la gare de Seyssel-Corbonod, longueur 41 km 200
- D'Annecy à Saint-Julien-en-Genevois, longueur 36 km 296
- De Lugrin à Hermance, avec embranchement de Sciez à Douvaine, longueur 47 km 619

Soit une longueur totales de 125 km 115.

Une loi du 14 août 1914 a déclaré d'utilité publique l'établissement dans le départ de la Haute-Savoie et de l'Ain de ce nouveau réseau.

Les études définitives de toutes ses lignes ont été commencées sur le terrain au printemps 1914 et ont été poursuivies activement jusqu'à la mobilisation ; à ce moment elles ont été arrêtées.

En outre, M. Choulet, ingénieur électricien à Paris, avait été chargé des études électriques du réseau, en vue de la constitution des projets d'adjudication et de concours.

Au 1^{er} août 1914, jour où il a été interrompu, le travail était en bonne voie.

Dans sa séance du 22 décembre 1913, le Conseil général avait voté, pour couvrir les dépenses d'études à faire pour les études en 1914, un premier crédit de 90 000 francs. Il a été dépensé sur ce crédit, au 31 décembre 1917 : 51 698 francs 26 c. »

Bibliographie

Classement alphabétique par auteur

Billiez Henry, Messiez Pierre, *Grandes lignes et petits trains*, 42 p., Connaissance de la Savoie, Édition 73, Saint-Michel-de-Maurienne, 1987.

Chapuis Jacques, Renaud Jacques, *Annemasse-Sixt, Annecy-Thônes et les autres voies étroites de Haute Savoie*, 115 p., Fédération des amis des chemins de fer secondaires, 1994.

Croset Félix, *Beaumont, Haute-Savoie, 1814-1940*, 445 p., La Salévienne, 1990.

Messiez Pierre, *Petits trains de Savoie et de Haute-Savoie*, 190 p., La Vie du Rail, Paris et Ed. Cénomane, Le Mans, 1996.

Regat Christian, *Le Pont de la Caille, un témoin et un symbole*, 68 p., Conseil général de Haute- Savoie, Annecy, 1996.

Classement chronologique des ouvrages collectifs

Service de voitures entre Annecy-Saint-Julien, J. Les Alpes, Annecy, 20-04-1902.

Mouvement des Voyageurs à Annecy en 1902, Journal La Croix, dép. de la Haute-Savoie, 25-01-1903.

Conseil général de Haute-Savoie - Deuxième session ordinaire de 1918, rapport du Préfet et des procès-verbaux des séances. 1918.

La Savoie, 55 p., La Vie du Rail, n° 777, 1960.

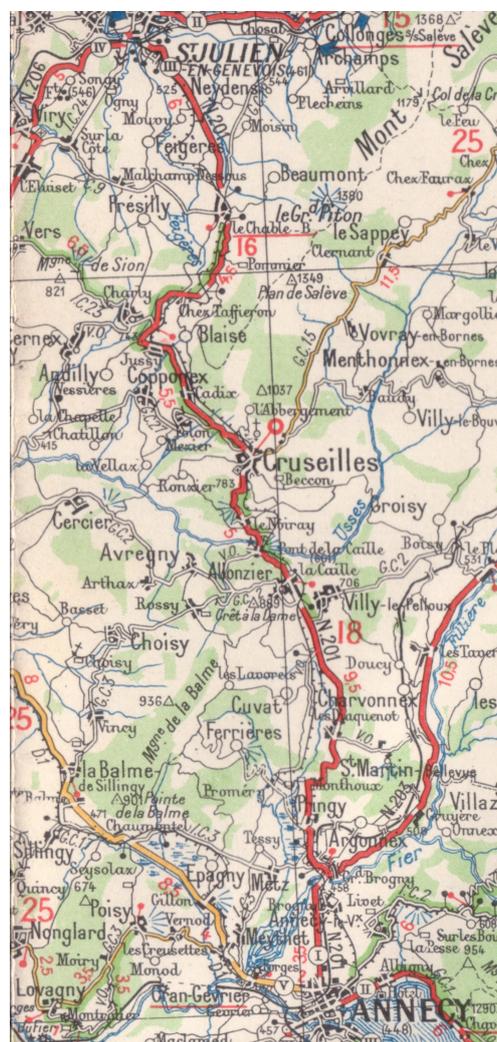
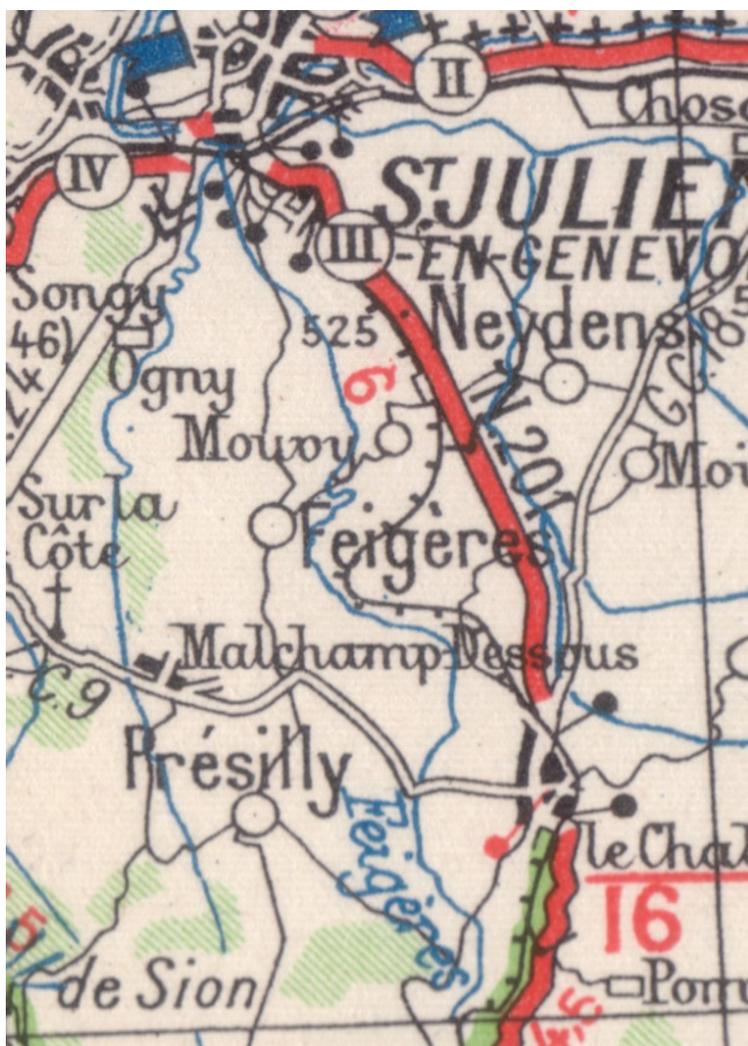
Géographie économique et ferroviaire, tome 1, 276 p., tome 2, 474 p., tome 3, 72 pl., SNCF, Paris, 1967.

Michelin France, 11 x 20 cm, Michelin et Cie, Clermont-Ferrand, 1991.

Encyclopédie Générale des Transports, Chemins de fer, (tome 12), Éditions de l'Ormet, Valignat, 1994.

Illustrations

1 et 2 : Extraits de la carte Michelin n° 74 de 1930.



3 : Un des ouvrages d'art destiné au passage de l'eau issue du Salève sous le remblai du chemin de fer. Ce vestige oublié se situe au lieu-dit *Les Vernans* sur la commune d'Andilly, au nord de la D 1201 et à l'est du col du mont de Sion.

