

LE CHEMIN DE FER ELECTRIQUE ET A CREMAILLERE DU SALEVE

Voici un article transmis par René-Marc Baud. Il s'agit de la relation d'une conférence. A ce propos, merci aux Piolus qui nous procurent des documents pour le Piolotien de bien préciser les sources (auteur, édition ou brochure, date de publication...).

Le Salève surplombe le bassin genevois d'un côté et la plaine de l'Arve de l'autre côté. De son sommet, nous découvrons un panorama grandiose sur les Alpes du nord dominées par le Mont Blanc et sur la chaîne du Jura.

Les promenades sont variées et nombreuses aussi bien sur son sommet que sur ses flancs escarpés du côté nord et à l'ouest, doucement inclinés au sud et à l'est.

De nombreux chemins pédestres traversent les prairies et les forêts qui recouvrent l'ensemble du massif.

Il est possible de faire du sport presque toute l'année depuis le vélo-cross au parapente en passant par la raquette et le ski de fond en hiver, et bien sûr la varappe et la spéléologie pour les mordus de sensations.

Revenons à notre sujet et écoutons notre orateur.

Monsieur Gérard Lepere a une très grande connaissance du site du Salève et surtout, il est un érudit sur tous les détails qui font l'histoire du Salève. Il s'est chargé de nous en faire une description assez détaillée, mais quand même superficielle car pour acquérir sa connaissance, il nous faudrait une vie pour en apprendre tous les éléments.

Nous avons pu nous plonger dans ce circuit de chemin de fer à crémaillère grâce à une projection de diapos agrémentée du son.

Nous avons appris que le chemin de fer électrique fut construit dans les années 1891 et 1892. C'est le genevois René Thury qui fit les premiers essais sur ce matériel et ce sont MM De Meuron et Cuénod qui firent construire la ligne.

Cette première ligne, longue de 5,7 kilomètres, relie Etrembières au lieu dit « Les Treize-Arbres » près du sommet du Grand Salève en passant par les villages de Mornex et Monnetier. Ce moyen de transport est le premier chemin de fer électrique de montagne au monde totalement à crémaillère.

Puis dans les années 1892 à 1894, une deuxième ligne rejoint Monnetier en partant de Veyrier et en passant sous un tunnel. Un plan nous montre les différents évitements, aiguillages, gares, haltes et correspondances.

Le trajet a son départ à l'altitude d'environ 407 mètres pour Etrembières et d'environ 428 mètres pour Veyrier et son arrivée est à l'altitude de 1142 mètres aux Treize-Arbres. Il faut environ une heure pour faire le trajet. En 1912, la fréquentation de la ligne atteint son maximum avec 87000 voyageurs par an.

Après une chute de la fréquentation pendant la première guerre mondiale, le chemin de fer ne rencontre plus le même intérêt qu'il a connu auparavant. Entre les années 1934 et 1938, le chemin de fer est démolí et livré aux ferrailleurs.

Une précision est à noter : le téléphérique est mis en service entre le Pas de l'Echelle et le Grand Salève en août 1932. D'autre part, une route permet de gagner le sommet du Salève au cours de la même année. Ces faits justifiaient la désaffection du train.

Le matériel roulant

Les automotrices (longueur 8,5 m. – largeur 2,1 m. – poids 10,4 tonnes à vide) sont montées sur trois essieux. Les caisses de ces véhicules ont été fabriquées par la société suisse SIG, l'équipement électrique est fourni par les Ateliers de Sécheron. Elles peuvent transporter 40 passagers à une vitesse de 5,4 à 10,8 km/h.

La livrée des automotrices est de couleur foncée de 1892 à 1908, bicolore (jaune et bleu ou jaune et vert) de 1908 à 1927 et rouge grenat de 1927 à 1936. Le courant d'alimentation en continu, conduit par un rail latéral, est de 600 volts.

La plupart des ouvrages d'art sont encore visibles ; le mieux conservé est celui du tunnel du Pas de l'Echelle que l'on peut atteindre depuis Monnetier. On ne peut pas pénétrer à l'intérieur.

Le tracé de la ligne entre Etrembières et Les Treize-Arbres n'est plus aujourd'hui qu'un sentier. Les ponts sont facilement reconnaissables. Les gares n'existent plus sauf celle des Treize-Arbres et celle de Monnetier-Mairie qui sont restées dans leur état d'origine.

Monsieur Lepere nous a présenté en plus de ce chemin de fer les nombreuses possibilités de parcours à travers le Salève et les possibilités de faire de l'escalade.

Dans le passé, les voyageurs qui arrivaient à la gare terminale des Treize-Arbres (dénommée faussement « treize » au lieu de trois arbres existant à cet endroit) avaient la possibilité de faire un parcours champêtre sur le sommet du Salève juchés sur des ânes. Il était possible de découvrir la végétation très distincte des altitudes moyennes des Alpes. Les chamois, chèvres et vaches suisses sont toujours une attraction touristique.

Même en restant nostalgique de ce parcours en chemin de fer disparu trop tôt au profit d'un téléphérique tout aussi attractif aujourd'hui, il faut admettre que la voiture est quand même le moyen le plus rapide pour se rendre au sommet du Salève et retrouver le soleil quand la plaine du Genevois est noyée dans un brouillard entre novembre et janvier. Mais l'aspect le plus attractif demeure malgré tout le panorama de Genève et ses environs que l'on découvre ou l'on fait découvrir à des étrangers lorsque l'on se trouve à la Grande Gorge ou au Grand Piton.

Encore quelques précisions données par Monsieur Lepere : un escalier menait de Veyrier au Pont de Monnetier avant que la ligne Veyrier – Monnetier soit construite.

Les genevois empruntaient cet escalier pour se rendre au train qui les emmenait aux Treize-Arbres.

La place manquant, le descriptif s'arrête là...

... Mais vous avez la possibilité de consulter les archives sur le Salève. Pour cela vous pouvez vous rendre sur le site www.la-salévienne.org sur Internet. Vous pouvez aussi contacter La Salévienne, 4, Ancienne Route d'Annecy, FR – 74160 St-Julien-en-Genevois.