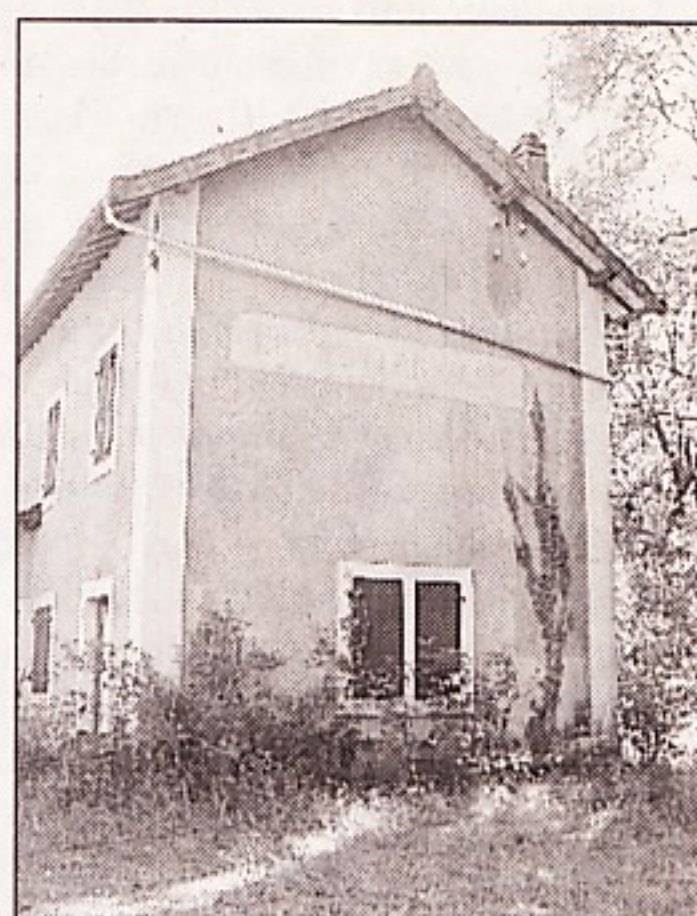
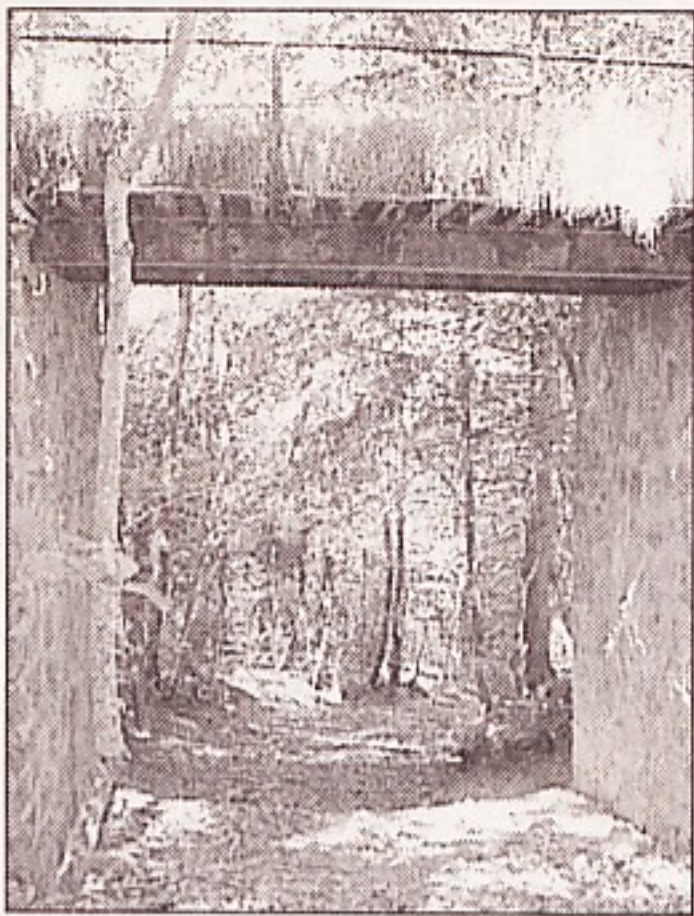


# Il était une fois un petit train



Le groupe de marcheurs a découvert les traces du chemin de fer du Salève : tunnel, voies, gare...

***Dans le cadre des animations estivales, organisées par l'Office de tourisme d'Annemasse, le chemin de fer électrique et à crémaillère du Salève, lancé en 1892, était à l'honneur mardi.***

C'est par un diaporama, mêlant images anciennes et actuelles, que commençait cet après-midi consacré à la découverte du chemin de fer électrique et à crémaillère du Salève. Une quinzaine de participants, sous la conduite de Gérard Lepère, membre de la Salévienne et grand spécialiste du petit train, allait ensuite découvrir les secrets

de cet antique moyen de transport. En décembre 1892, le premier convoi se mettait en marche. Il était le premier chemin de fer électrique de montagne au monde entièrement à crémaillère.

Après la gare supérieure du téléphérique, les marcheurs prenaient la direction du phare. En 1913, la "fée électricité" en était encore à ses balbutiements. Formé d'une caisse

en bois, le phare se composait d'une dizaine de lampes de 120 volts alimentées par le courant destiné à la traction du train. Installé aux alentours de 1 100 m d'altitude, il était visible depuis le Jura. Aujourd'hui, il ne reste qu'une partie du cadre métallique.

## ***Deux gares de départ***

L'ancien restaurant des 13 Arbres, situé à la cote à 1 142 m, était la gare supérieure de l'installation. Il est fermé depuis plusieurs années, mais il est encore possible de voir l'entrée des salles d'attente et divers vestiges de l'installation ferroviaire. Dans le fond de la vallée, le réseau ferré avait deux gares de départ, Étrembières et Veyrier, et deux lignes distinctes. Elles se rejoignaient à la station de Monnetier-Mairie, pour partir à l'assaut du

Salève. C'est dans l'autre sens que les marcheurs ont découvert les 442 m de dénivelé, les passages à 25%, les sept ponts et les impressionnants travaux de nivellement de ce tronçon. Après le point de raccordement, sur ce qui est aujourd'hui un beau chemin, la voie ferrée descendait, emmenant les convois à la vitesse de... 10 km/h.

Passé Monnetier, le train plongeait dans la descente parallèle au Pas de l'Échelle. Fermé pour cause de sécurité le tunnel de 119 m de long, est contourné par les 120 marches taillées dans le rocher, donnant son nom à ce passage. La fin du parcours rejoint la gare inférieure du téléphérique où les participants ont déclaré avoir beaucoup appris.

**F.F. ■**

