



Le mécanicien Jérôme May traverse les petits villages accrochés à la montagne comme La Médezzaz et Finhaut. Destination finale: Chamonix et son décor de carte postale. PHOTOS JEAN-BAPTISTE MOREL

«Incomparable d'audace»

Dans ce premier volet d'une série de balades réalisées via différents moyens de transport, on grimpe dans le **Mont-Blanc Express**. Au départ de Martigny, ce train serpente dans la verte vallée du Trient direction Chamonix. Délicieux.

KARINE ALLEMANN

Ce qui nous laisse le temps d'apprécier le paysage. On voit des cerfs et des chamois presque tous les jours.» Jérôme May est mécanicien instructeur sur la ligne des Transports Martigny Région (TMR) depuis onze ans. Il est notre «chauffeur» du jour.

Heureux hasard, à Salvan monte à bord François Jacquier. Il se trouve être le président de l'association Train nostalgique du Trient, qui restaure et sauvegarde les locomotives historiques de 1905 à 1921. «Mon grand-père et mon père étaient chefs de gare à Salvan. Cette ligne, je suis tombé dedans petit. La preuve, c'est dimanche, j'ai congé et je suis dans ce train.»

400 mètres de précipice

Le train passe sur un viaduc «haut de 45 mètres» et serpente à flanc de montagne vers le village très en pente du Trétien. «Ces petites maisons serrées sont aussi dans leur décor d'origine. Entre la gare et la maison la plus éloignée, il y a 200 mètres de dénivelé. Mieux vaut ne pas rester endormi le matin!» rigole François Jacquier.

Au sortir du tunnel Lachat, «le plus long de la ligne», le Valaisan employé des CFF pointe les 400 mètres de précipice à fleur des rails. Jérôme May stoppe les machines pour qu'on «profite» de la vue. Le vide vaut un *Mein Gott!* horrifié chez un

jeune touriste zurichois visiblement peu à l'aise de ce côté-ci du wagon (pour un effet maximal, il faut s'asseoir à gauche dans le sens de la marche).

Les arrêts sont sur demande, on décide de faire un stop à Finhaut, étrange petit village reculé dans la vallée du Trient. L'architecture victorienne de l'hôtel Bristol rap-

portant l'hôtel à Finhaut», confirme le jeune employé des TMR qui, dans le guichet de la jolie petite gare du village, fait aussi Office de tourisme, poste, point de vente pour le journal...

Après quinze mois de Covid, passer la frontière est d'un exotisme fou. On déambule avec ravissement dans Chamonix, ses balcons fleuris, ses ter-

attachées à leur sac à dos – s'offre à un public très bigarré. Des baskets Balenciaga ont pour voisine de vitrine l'enseigne Superdry.

Après la tartiflette d'usage, on craque pour une glace artisanale choisie dans l'un des glaciers de la rue piétonne Dr Paccard, histoire de se poser sur un banc le long de l'Arve et d'admirer l'Aiguille du Midi, le massif du Mont-Blanc et le glacier des Bossons, qui descend toujours un peu moins près du centre de Chamonix.

On repart direction Martigny, bercé par le plaisir d'une chouette journée passée dans un cadre magnifique et par le roulement du Mont-Blanc Express qui, de par la douce langueur de sa progression, ne porte pas très bien son nom. Et c'est tant mieux. ■

Billets vendus en gare de Martigny: aller-retour adulte dès 30 fr. selon les offres du jour et abonnements (63,20 fr. plein tarif)



«Regardez le village de La Médezzaz: un petit camping, une jolie buvette et cinq ou six maisons.» **FRANÇOIS JACQUIER**

pellé que la région a été un haut lieu du tourisme anglais dans les Alpes, au début du XX^e siècle. Après la Seconde Guerre mondiale, les congés payés et l'automobile favorisent le tourisme de masse vers de plus grandes stations. Le Bristol est transformé en appartements. «Aujourd'hui, il n'y a plus aucun

rasse accueillantes et ses boutiques. Le «temple de la montagne» est surtout le temple du shopping sport chic: toutes les marques possibles de matériel et de vêtements spécialisés ont pignon sur rue. Mais Chamonix, où les «simples» badauds côtoient les «vrais» alpinistes – qu'on reconnaît aux cordes

Le bon plan



Si l'idée de prendre de la hauteur, beaucoup de hauteur, vous donne des fourmis dans les jambes, en trajet sur la ligne du Mont-Blanc Express, il est possible de s'arrêter à Châtelard (Valais). D'où le funiculaire «le plus vertical du monde» vous hisse jusqu'à la gare des Montuires. Un train panoramique vous emmène ensuite au bas du barrage d'Emosson et, si cela ne suffit toujours pas, le Minifunic (deux cabines accrochées à un rail) vous permet enfin de surplomber le barrage et le lac d'Emosson (1965 mètres d'altitude). Comptez moins d'une heure pour réaliser cette ascension en trois installations sur rail différentes (renseignements sur www.verticalp-emosson.ch). KA

Une ligne inaugurée en un temps record

Un peu d'histoire: «La ligne Martigny-Châtelard a été inaugurée le 18 août 1906, rapporte François Jacquier. Côtés français et suisse, elle a été ouverte par tronçons et, depuis 1908, c'est la ligne actuelle Martigny-Chamonix-Saint-Gervais.»

Le train est l'unique moyen de circuler dans la vallée



du Trient. «Seule une ancienne piste de diligence traverse la vallée, mais elle est interdite aux voitures, rappelle notre historien par passion. Le tronçon fait de tunnels, de ponts et de virages escarpés a été ouvert en un temps record: quatre ans! Une ancienne publicité l'avait surnommée «la ligne incomparable d'audace». J'aime bien cette idée.» Jusqu'à la frontière à Châtelard, on dénombre six ponts, cinq viaducs, douze tunnels et dix-sept galeries de protection.

Un peu de technique: c'est donc un train à crémaillère qui nous véhicule jusqu'à Vallorcine, où une correspondance nous attend pour Chamonix. De fabri-

cation Stadler, ces rames sont «les seules en Suisse qui fonctionnent à partir d'un troisième rail, précise le mécanicien Jérôme May. C'est à dire qu'on capte le courant sous le train, et non sur la caténaire.»

La locomotive «croche» dès la sortie de Vernayaz, où il ne faut pas dépasser les 5 km/h durant la manœuvre. Puis elle serpente et s'élève au-dessus de la vallée du Rhône. «Les gens pensent que la partie en crémaillère est la plus dangereuse, sourit Jérôme May. Or, pour nous les mécaniciens, grâce aux roues dentées c'est la plus sûre. On ne progresse pas très vite. Mais dans ce décor c'est plus intéressant que le 0-140 km/h en quelques secondes d'un train de banlieue!» KA