

International • Stratégie

## Focus sur la desserte à voie métrique des vallées franco-suisse de Chamonix et du Trient

Dans sa partie occidentale, la vallée de l'Arve est desservie en voie normale depuis Annemasse et La Roche-sur-Foron. Une rupture de charge intervient en gare de Saint-Gervais-les-Bains-Le Fayet, où la voie métrique prend le relais jusqu'à la gare frontalière de Vallorcine puis jusqu'à Martigny en Suisse. Les Transports Martigny Région, qui participent avec la SNCF à la production de ce service international Mont-Blanc Express, affichent des ambitions de développement hors de Suisse, en France notamment. Tour d'horizon.

**Q** Les Transports Martigny Région (les TMR ou la TMR SA) participent, avec la SNCF, à la production du Mont Blanc Express sur la ligne à voie métrique Martigny - Le Fayet. Par leur démarche, les TMR sont représentatifs de ces compagnies privées suisses qui ne ménagent pas leurs efforts pour positionner leur offre sur plusieurs segments, de manière efficace. Pour les TMR, cet engagement couvre tant « leurs » réseaux que des compétences génériques pouvant profiter à des tiers. Il s'applique à la Suisse comme à l'international, avec tout particulièrement en ligne de mire, la France, la Haute-Savoie et la vallée de Chamonix toutes proches. (lire l'interview d'Éric Fournier, maire de Chamonix, en page 9).

### La voie métrique : chemin de fer de montagne international

Le segment métrique des TMR a la double particularité de concerner une ligne authentiquement de montagne (rampe de 200 ‰, crémaillère Strub, troisième rail) et d'être international. Aux

19,13 km en Suisse s'ajoutent en effet les 36,62 km permettant de rejoindre, depuis Châtelard-Frontière, Vallorcine, Chamonix et Le Fayet. La ligne du Mont Blanc Express (300 000 voyageurs par an pour la partie suisse avec + 7 % de voyageurs par an) a, de par sa nature, vocation à rapprocher deux chemins de fer

Le segment métrique des TMR est une ligne authentiquement de montagne : rampe de 200 ‰, crémaillère Strub, troisième rail. Photo à Finhaut, avec le glacier du Trient à l'arrière-plan.



Sylvain Mellanson



Fond de carte : SNCF Réseau



Sylvain Meillasson

différents. Les TMR et la SNCF produisent depuis plusieurs années cette offre qui nécessite la mise en œuvre de trains interopérables à raison de 12 allers-retours en haute saison, contre huit en basse saison. Cinq automotrices Z800 (deux TMR et trois SNCF) sont utilisées à cet effet. Deux Z870 TMR (homologuées jusqu'à Vallorcine et en cours d'homologation sur le reste du réseau du Mont-Blanc Express) sont également attendues à terme sur cette mission. Les six Z850 commandées par la région Rhône-Alpes servent en l'état uniquement sur territoire français. Mais leur adaptation à la crémaillère est parfois évoquée. Les conducteurs TMR roulent jusqu'à Vallorcine sous le certificat de sécurité SNCF. Par ailleurs, TMR et SNCF éditent les affiches ou dépliants horaires et définissent la rotation des matériels ensemble. La maintenance des rames interopérables relève des ateliers de Vernayaz (TMR) et du Fayet (SNCF). Mais les TMR assurent à Vernayaz l'entretien des essieux de tous les matériels (TMR et SNCF) empruntant la ligne de Martigny - Le Fayet.

## L'entretien des essieux : voie métrique, mais pas seulement

Il s'agit de l'une de ces compétences génériques développées par les TMR qui ont l'agrément

de la SNCF pour tous ses essieux à voie métrique, Cerdagne et Blanc-Argent compris. La TMR SA compte d'autres clients français : les Chemins de fer de Provence et la Compagnie du Mont Blanc. Les TMR interviennent aussi dans ce domaine pour de le compte d'entreprises suisses : le MGB (voie métrique), RegionAlps (voir ci-dessous) et le BLS (voie de 1 435 mm), les TPG (essieux de tramways). Pour son centre de révision de ponts moteurs, d'essieux porteurs à adhérence ou/et à crémaillère, la TMR SA a établi une procédure qui lui vaut des certifications ISO et bientôt EN. La durée requise par cette démarche dépend de la consistance des travaux à appliquer sur chaque type d'essieu après l'expertise d'entrée. S'il s'agit d'un pont moteur adhérence ou crémaillère, d'un essieu porteur à adhérence ou à crémaillère, le volume de travail et donc les coûts ne seront pas comparables. C'est la raison pour laquelle chaque organe est traité au cas par cas lors de cette phase qui permet d'établir un devis et un agenda tenant aussi compte des fournitures externes. Notons qu'à cette compétence dans le domaine des organes de roulement, les TMR ont ajouté récemment une expertise en matière d'infrastructure. Ils ont ouvert à Martigny-Bourg un bureau en génie ferroviaire dont ils ont

Une automotrice Z800 de la SNCF est en cours de maintenance dans les ateliers TMR de Vernayaz. La maintenance des rames interopérables relève des ateliers de Vernayaz (TMR) et du Fayet (SNCF). Mais les TMR assurent à Vernayaz l'entretien des essieux de tous les matériels (TMR et SNCF) empruntant la ligne de Martigny - Le Fayet.

l'usage mais qui peut, de par ses compétences « multi-écarts », intéresser des tiers.

## RER en Valais : à terme de la frontière française à l'Italie

Le segment « voie de 1 435 mm » des TMR relève pour sa part depuis 2003 d'un ensemble plus vaste que la ligne d'Orsières et son antenne du Châble (19,34 + 6,18 km) combinant une desserte ferroviaire et routière. En effet, la TMR SA est associée depuis 12 ans, à hauteur de 18 %, avec les CFF (70 %) et le Canton (12 %), au sein de RegionAlps qui est la société assurant la mission RER en Valais. Ce réseau de 146 km s'étend de Saint-Gingolph (frontière avec la France) à Brigue et transporte huit millions de voyageurs par an (+ 40 % depuis 2012). Il bénéficiera d'un cadencement à la demi-heure de Monthey à Brigue (offre accrue de + 15 %) en 2016 et sur Martigny - Orsières / Châbles en 2018. Le cadencement de Saint-Gingolph - Monthey est prévu à une date ultérieure. Parallèlement, le réseau de RegionAlps atteindra Domodossola (Italie) en 2017.

La proximité de la France, mais aussi de l'Italie, incite les TMR à demeurer attentifs aux opportunités qui pourraient se présenter de « l'autre côté » des frontières. Plus spécifiquement, la convergence engagée par l'exploitation du Mont-Blanc Express a facilité l'application de normes suisses à la modernisation de Vallorcine - Le Fayet. Elle pourrait se traduire par d'autres étapes qu'anticipent patiemment, en entrepreneurs accomplis de la mobilité, les TMR.

■ Sylvain Meillasson

## Les TMR, couteau suisse de la mobilité

Les TMR sont nés de la fusion en 2000 de deux chemins de fer dans le canton du Valais : le Martigny - Orsières (à voie de 1 435 mm) et le Martigny - Châtelard (à voie de 1 000 mm). Ils sont aussi actifs dans le domaine routier, avec des lignes de bus concédées (par exemple de et vers Aoste) ou propres, des autocars touristiques et du camionnage. Les TMR évoluent dans un environnement favorable avec des mandats publics de 14,14 millions de francs suisses (12,93 millions d'euros environ), des investissements de 13,94 millions de francs suisses (12,75 millions d'euros) et un chiffre d'affaires de 42,18 millions de francs suisses (38,57 millions d'euros) en 2014. Mais cela ne les dispense pas de s'impliquer sur d'autres marchés.

## Éric Fournier : « Il faut que dans dix ans, la liaison le Fayet - La Roche-sur-Foron - Annemasse soit attractive »

CC de la Vallée de Chamonix Mont-Blanc



Éric Fournier, maire de Chamonix, président de la Communauté de communes de la Vallée de Chamonix-Mont-Blanc, conseiller régional sortant, membre de la Commission « Transports, déplacements et infrastructures ». Il a été vice-président de la région Rhône-Alpes en charge des Transports de 1998 à 2004.

### Quelles sont les spécificités de la mobilité dans la vallée de Chamonix ?

Éric Fournier. Les spécificités sont doubles : configuration de montagne et de forte attractivité touristique, qui exerce une forte pression sur le site – environ cinq millions de nuitées par an, à peu près réparties de manière égale entre été et hiver – ; deux infrastructures structurantes de transport, la route blanche qui mène à l'Italie via le tunnel du Mont Blanc (longtemps plus long tunnel routier du monde) ainsi qu'à la Suisse, une ligne de chemin de fer à dominante touristique mais que nous voulons utiliser aussi dans les transports du quotidien. Compte tenu de ce contexte, la vallée a fait le choix depuis une quinzaine d'années de moderniser et de rendre attractifs les transports collectifs. Concernant la ligne ferroviaire, elle a fait l'objet de travaux de rénovation importants au cours des dix dernières années, notamment entre 2012

Ferroviaire : « il faut que nous envisagions l'expérimentation de nouveaux modes de gestion sur certaines lignes, notamment celles qui demandent le plus d'investissements pour devenir attractives. »

et 2015 où plus de 80 millions d'euros ont été utilisés pour rénover près de 15 km de voie, remplacer la signalisation avec l'adoption du système suisse MZ (en cours) et renforcer la puissance électrique. L'objectif est de pouvoir à court terme porter la desserte à deux passages par heure et par sens (contre un actuellement). Un second programme de travaux est prévu en 2017/2018 pour rénover 7 km supplémentaires, surtout en bas de vallée (Chedde - Servoz). Concernant le réseau de bus, des efforts importants ont été entrepris depuis 2009 notamment pour densifier l'offre. Nous venons de signer un nouveau contrat avec Transdev

pour la période 2015-2022, qui comporte un volet renouvellement du matériel (minibus électriques dès cet hiver et arrivée des premiers bus hybrides à la fin de l'hiver). Chaque année, la vallée consacre près de cinq millions d'euros au fonctionnement du réseau, du fait de l'application du principe de libre circulation qui permet de développer la fréquentation mais qui limite nos recettes. Les résultats sont là, puisque bus et train transportent plus de trois

« Compte tenu du fait que les mobilités ont explosé en Haute-Savoie ces 30 dernières années, avec un quintuplement du parc de véhicules particuliers [...], il faut absolument corriger cette individualisation des mobilités par des infrastructures de transport en commun performantes. »

millions de voyageurs par an. Nous voulons encore renforcer cette tendance, en parvenant au doublement de la part des transports doux et collectifs dans la mobilité locale d'ici à 2020, avec un effort significatif en matière de développement des pistes et voies cyclables.

### Quelles sont les attentes vis-à-vis du Mont Blanc Express (MBE) ?

Éric Fournier. Le MBE doit être considéré dans sa double fonction de transport touristique très apprécié et de mode de transport du quotidien pour les 15 000 habitants permanents de la vallée. La connexion doit être améliorée à ses deux extrémités : Martigny et le Fayet, même si la rupture de charge (voie métrique) ne nous aide pas.

### Quelles sont vos doléances vis-à-vis de la desserte ferroviaire du Faucigny ?

Éric Fournier. Compte tenu du fait que les mobilités ont explosé en Haute-Savoie ces 30 dernières années, avec un quintuplement du parc de véhicules particuliers (à comparer au doublement subi à l'échelle de la région Rhône-

Alpes), il faut absolument corriger cette individualisation des mobilités par des infrastructures de transport en commun performantes. Ce qui n'est pas le cas en vallée d'Arve, avec un réseau vieillot et à voie unique. Sur notre insistance, une première enveloppe de trois millions d'euros a été inscrite dans le CPER 2015-2020. C'est maigre, mais c'est un début ! Il faut que dans dix ans, la liaison le Fayet - La Roche-sur-Foron - Annemasse soit attractive, pour

détourner une part significative des flux routiers vers le train. Sachant qu'une proportion importante des 80 000 frontaliers de Haute-Savoie habitent en vallée d'Arve.

### Que vous inspirent la libéralisation des transports par autocars et le statu quo pour le ferroviaire ?

Éric Fournier. C'est un sujet déterminant pour redonner de la performance au système. Concernant l'ouverture de lignes de bus longues distances intervenue cet été, il faut faire très attention à ne pas tuer définitivement le train ! La Région aura un rôle à jouer dans la mise en cohérence des deux réseaux. En ce qui concerne le ferroviaire, il faut que nous envisagions l'expérimentation de nouveaux modes de gestion sur certaines lignes, notamment celles qui demandent le plus d'investissements pour devenir attractives. Je regrette en l'espèce que l'hypothèse d'ouverture de certaines lignes Intercités TET [Trains d'équilibre du territoire] à la concurrence, proposée par le rapport Duron, n'ait pas été suivie par le gouvernement.

Propos recueillis par Sylvain Meillasson