



Matériel à voie métrique (ancien) dans la vallée du Trient.

TMR SA, couteau suisse de la mobilité

En relation avec leurs partenaires suisses et étrangers, les Transports de Martigny et Régions, tout en travaillant à améliorer leur offre sur leurs deux réseaux à voie étroite, développent également leurs compétences dans le domaine de la maintenance.

TEXTE ET PHOTOS DE SYLVAIN MEILLASSON



Une rame Domino aux couleurs de RegionAlps sur la ligne CFF Brigue - Sion.

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 (notamment 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, des investissements de 13,94 millions de francs suisses et un chiffre d'affaire de 42,18 millions de francs suisses en 2014. Mais ils ne ménagent en rien leurs efforts pour se positionner de façon idoine chez eux, en Suisse, comme à l'international, en France notamment. Dans le domaine ferroviaire, les TMR travaillent à développer l'offre sur « leurs » deux réseaux. Mais ils se profilent aussi sur des compétences génériques pouvant profiter à des tiers.

Le segment voie de 1 435 mm relève 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, TMR SA est associé 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 8 millions de voyageurs par an (+ 40 % depuis 2012). Il bénéficiera d'un cadencement à la demi-heure de Monthey à Brigue (+ 15 % au niveau de l'offre) en 2016 et sur Martigny - Orsières/Le Châble en 2018. Le cadencement de Saint-Gingolph - Monthey est prévu à une date ultérieure. Parallèlement, le réseau de RegionAlps atteindra Domodossola (Italie) en 2017.

Le segment métrique 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, depuis Martigny, de rejoindre en France 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 différents.

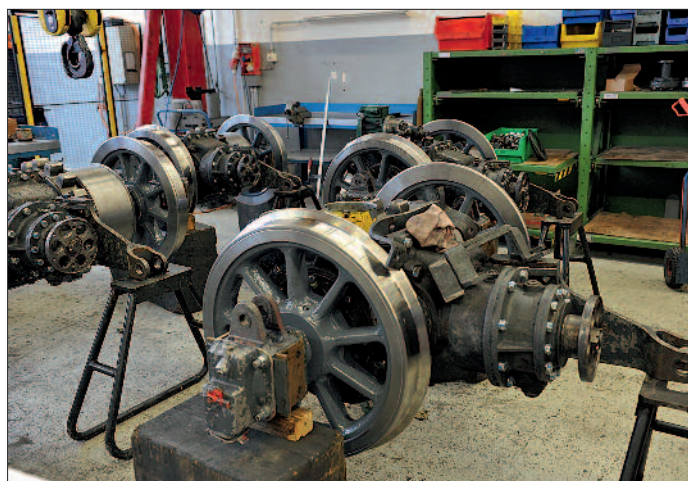
Les TMR et la SNCF produisent depuis plusieurs années cette offre, qui nécessite la mise en œuvre de trains interopérables à raison de 12 AR en haute saison, contre huit en basse saison. Cinq automotrices Z 800 (deux TMR et trois SNCF) sont utilisées à cet effet. Deux Z 870 TMR (homologuées jusqu'à Vallorcine et en cours d'homologation sur le reste du réseau du *Mont-Blanc-Express*) sont également attendues à terme sur cette mission. Les six Z 850 commandées par 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, les TMR et la 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.

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 fran-

çais : Chemins de fer de Provence et Compagnie du Mont-Blanc. Les TMR interviennent aussi dans ce secteur pour le compte d'entreprises suisses : le MGB (voie métrique), RegionAlps 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. À cette compétence dans le domaine des organes de roulement, les TMR ont ajouté récemment une expertise dans le domaine de l'infrastructure. Ils ont ouvert à Martigny-Bourg un bureau en génie ferroviaire dont ils ont l'usage mais qui peut, de par ses compétences « multi-écarts », intéresser des tiers.

La proximité de l'Italie et de la France 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... ●

(Adaptation d'un article publié dans La Lettre Ferroviaire)



De haut en bas : en cabine de conduite d'une rame Z 870 sur une rampe de 200 ‰ ; automoteur bimode dédié aux travaux. Il s'agit du second véhicule de ce type. Le premier a été réalisé en Suisse pour la TMR SA, le second pour la SNCF ; ponts moteurs de la Cie du Mont-Blanc (Chamonix - Montenvers) en phase d'assemblage final en respectant les directives de la STRMTG.