

Matériel roulant • International

## Sept nouvelles automotrices pour la voie métrique franco-suisse Le Fayet - Chamonix - Martigny

Stadler livrera les nouvelles rames Z 890 à la SNCF et aux TMR en 2026. Elles moderniseront et compléteront le parc exploité.

Sylvain Meillasson

**S**tadler va livrer sept nouvelles rames doubles afin de couvrir la mission internationale dite du Mont Blanc Express, entre Le Fayet, Chamonix et Martigny – 36,66 km en France et 19,13 km en Suisse. Cette ligne à voie métrique est exploitée de part et d'autre de la frontière, depuis 1908. Il s'agit des automotrices Z 890 que la SNCF, mandatée par la région Auvergne-Rhône-Alpes, a commandé à hauteur de quatre unités (55,6 millions d'euros) contre trois pour TMR SA. Ce matériel interopérable fait l'objet d'une démarche spécifique. Les coûts associés aux deux homologations, aux patins magnétiques ou à la crémaillère et aux rechanges sont assumés de manière distincte par les parties française et suisse. La livraison

*Les facilités offertes aux vacanciers séjournant dans la haute vallée de l'Arve et ses abords ont fait bondir la fréquentation des trains qui jouent désormais le rôle de véritable métro alpin.*

en 2026 des nouvelles automotrices est très attendue. Elle permettra de conforter la liaison sans changement à Vallorcine – gare où s'effectue néanmoins la bascule entre personnels SNCF et TMR SA – vitale pour l'attractivité touristique de la ligne et

Stadler



Projet de design - image non contractuelle

essentielle pour son maintien dans la vallée du Trient. Les Z 890 remplaceront les cinq Z 800 (trois SNCF, deux ex-Martigny - Châtelard devenu TMR SA en 2000) de 1996-1997 parvenues en fin de vie et compléteront les six Z850 sans crémaillère, commandées par la région Rhône-Alpes en 1996, ainsi que les deux Z 870, avec crémaillère, acquises par les TMR en 2010. La ligne à voie métrique Le Fayet -Chamonix - Martigny est alimentée par troisième rail (800 V) en France et troisième rail ou caténaire en Suisse. Elle comporte des sections avec de fortes déclivités : 90 % en adhérence en Haute Savoie et jusqu'à 200 % en crémaillère (système Strub) dans le canton du Valais. Le souhait de soulager la région de Chamonix d'une partie de son trafic routier et l'engagement financier correspondant des collectivités ont permis de procéder à la régénération de l'infrastructure – des sections « modernisées » seront à reprendre ultérieurement – et à la pose d'une signalisation moderne. Le type d'armement et les normes appliquées sont peu ou prou tous helvétiques. En revanche, la perspective d'une inté-

gration plus avancée entre les deux chemins de fer, voire d'une reprise sur la partie française de l'exploitation par la compagnie helvétique, ne semble pas actuellement d'actualité. Les facilités offertes aux vacanciers séjournant dans la haute vallée de l'Arve et ses abords ont fait bondir la fréquentation des trains qui jouent désormais le rôle de véritable métro alpin. Cette stratégie aurait pu conduire au choix d'un matériel de type tram-train. Une telle stratégie aurait été plus ouverte sur le plan industriel, mais se serait avérée incomplète en termes d'offres. En effet, la mission de la voie ferrée Le Fayet - Martigny porte aussi sur une desserte touristique pas seulement locale, mais impliquant des origines et des destinations potentiellement assez éloignées (Genève ou d'autres centres touristiques helvétiques) et requérant une logique de circulation franco-suisse. Exploiter le potentiel de l'itinéraire de manière complète et pérenniser sa partie suisse, très sauvage mais faiblement peuplée, nécessitait donc de maintenir la mise en œuvre d'un matériel d'inspiration ferroviaire, réellement interopérable. ■