



Rapport sur l'analyse du réseau 2025

TMR SA

Voie Normale : Martigny – Orsières et Sembrancher – Le Châble

&

Voie Etroite : Martigny – Châtelard-Frontière



TMR SA
Infrastructure

SOMMAIRE

I. Réseau TMR	6
II. Informations et travaux 2025	8
000. Bâtiments et terrains	9
100. Ouvrages d'art	11
200. Voie ferrée	17
300. Installations de courant de traction	20
400. Installations de sécurité	23
500. Installations à basse tension et de télécommunication	25
600. Installations d'accueil	28
700. Véhicules ferroviaires de l'infrastructure	29
III. Finances	31

Introduction

Le rapport d'analyse du réseau, demandé depuis 2009 par l'OFT, informe sur l'état actuel des installations d'infrastructures. Il permet de mettre en relation la technique et la finance afin de gérer et d'optimiser les moyens alloués par l'OFT. Depuis 2015, l'UTP a établi des exigences minimales à respecter pour la conception de ce rapport. Cette norme a été mise à jour en 2018.

Pour l'année 2025, les notes ont été évaluées de la même manière que l'année précédente afin de garder des indicateurs fiables d'une année à l'autre. Les spécialistes de chaque domaine ont donné des notes par catégorie d'installations. Depuis 2019, les notes et informations des deux lignes TMR sont réunies dans un seul rapport.

Ce rapport reprend les éléments des cinq années précédentes, actualisés en fonction de l'entretien et des travaux effectués pendant l'année 2025. La notation ou classes d'état sont reprises de la RTE 29900.

Classes d'état	Description	Mesures de renouvellement	Transitions de classe
ZK 1 «état neuf»	Installation neuve ou à l'état neuf qui ne présente que des écarts de substance non significatifs ou qui ne présente aucun écart de substance (dommages causés par l'usure/usure).	aucune	< 1.75 «état neuf»
			1.75 – 2.24 «état neuf à bon»
ZK 2 «bon»	L'installation présente des écarts de substance sans préjudice pour l'exploitation à brève échéance.	aucune	2.25 – 2.74 «bon»
			2.75 – 3.24 «bon à suffisant»
ZK 3 «suffisant»	L'installation présente des écarts de substance susceptibles de perturber l'exploitation et/ou engendrant des coûts consécutifs s'ils ne sont pas résolus.	aucune	3.25 – 3.74 «suffisant»
			3.75 – 4.24 «suffisant à mauvais»
ZK 4 «mauvais»	L'installation présente des écarts de substance susceptibles de perturber l'exploitation et/ou engendrant des coûts consécutifs élevés s'ils ne sont pas résolus.	Planification et réalisation de travaux de renouvellement ordinaires	4.25 – 4.74 «mauvais»
			4.75 – 4.99 «mauvais à insuffisant»
ZK 5 «insuffisant»	L'installation présente des écarts de substance susceptibles d'impacter directement l'exploitation et exigeant des mesures pour garantir une exploitation sans restriction.	Programmation de mesures ou mesures immédiates év.	5.00 «insuffisant»

Figure 1 : Extrait RTE 29900 - Définition des classes d'état

Les catégories suivantes ont été prises en compte pour ce rapport et les informations transmises à l'OFT via le WDI.

0 Bâtiments et terrains

- 51 Bâtiments nécessaires à l'exploitation
- 52 Bâtiments non nécessaires à l'exploitation
- 53 Terrains

100 Ouvrages d'art

- 110 **Ponts**
- 120 **Tunnels**
- 152 Murs de soutènement
- 153 Galeries
- 155 Ouvrages de protection

200 Voie ferrée

- 210 **Voies**
- 220 **Appareils de voies**
- 251 Infrastructure
- 252 Passages à niveau

300 Installations de courant de traction

- 310 **Lignes de contact**
- 351 Interrupteurs et postes de couplage
- 352 Sous-stations
- 353 Systèmes de commande de l'énergie

400 Installations de sécurité

- 410 **Postes d'enclenchement et systèmes de contrôle de la marche des trains**
- 455 Passages à niveau autonomes

500 Installations à basse tension et de télécommunication

- 510 **Consommateurs à basse tension**
- 551 Systèmes de données et de communication

600 Installations d'accueil

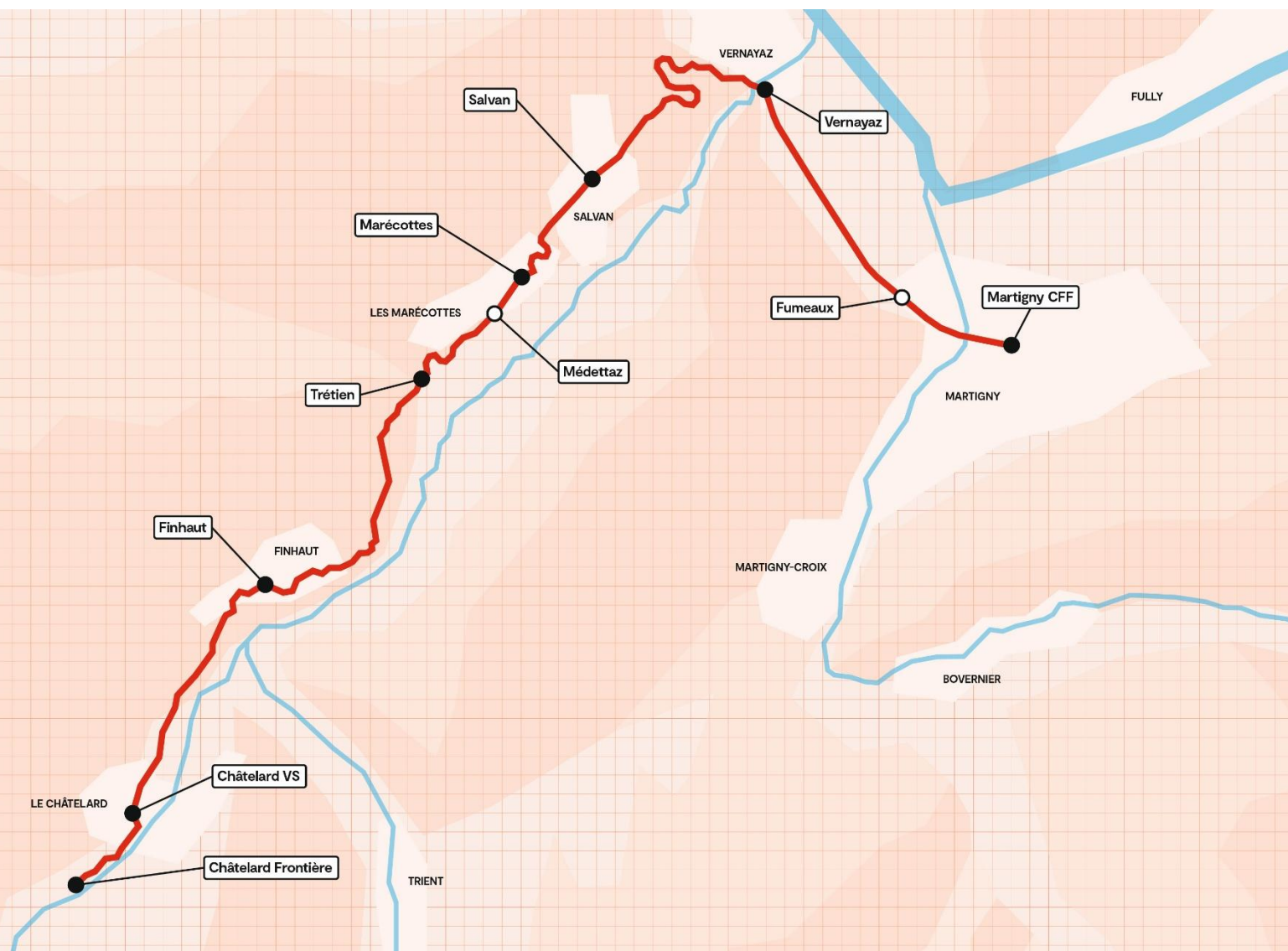
- 610 **Quais et accès**

700 Véhicules de l'infrastructure

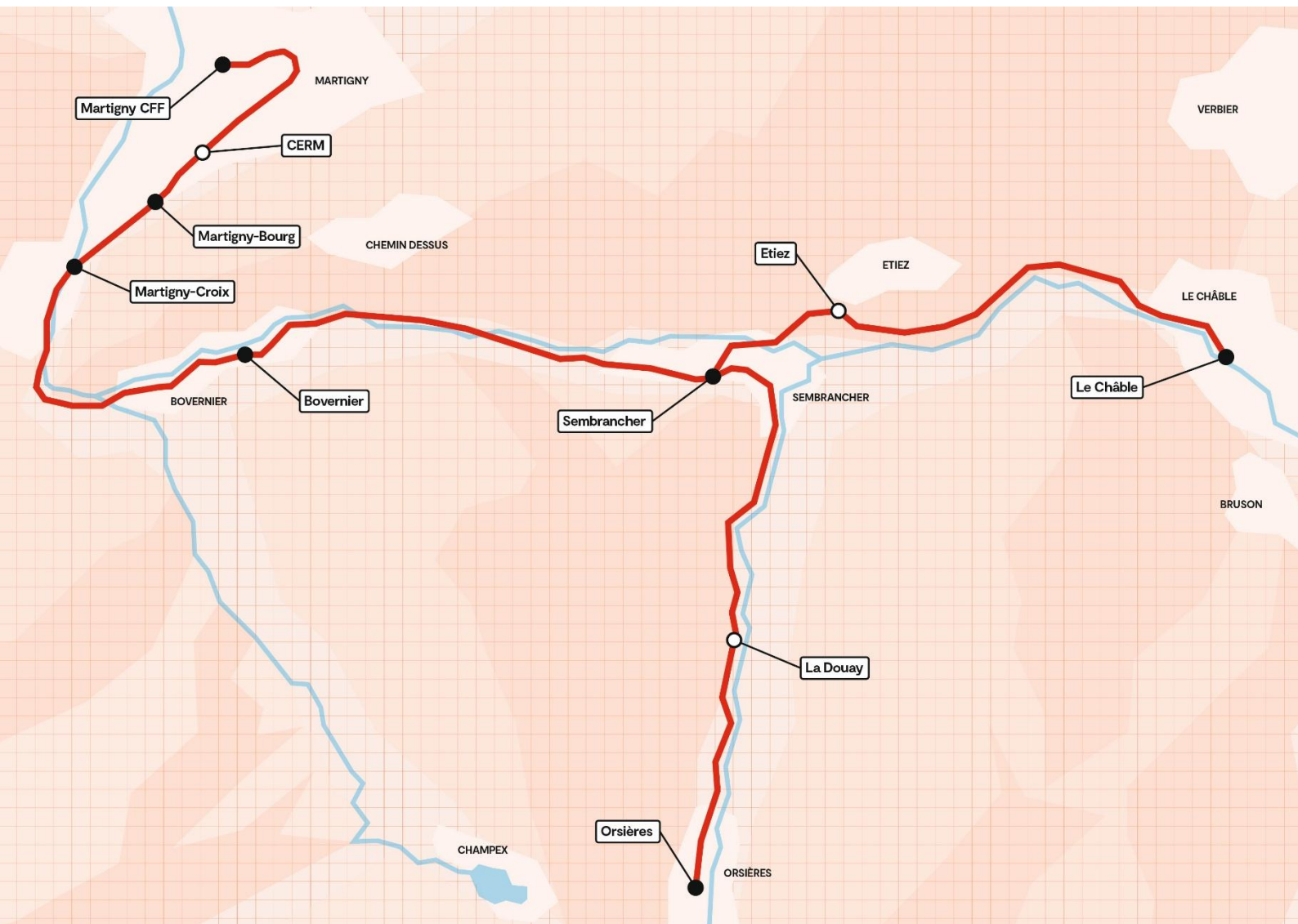
- 710 **Véhicules ferroviaires de l'infrastructure**

I. Réseau TMR

Le réseau TMR est composé de deux lignes. La première est une voie métrique comportant une section à crémaillère, alimentée par une ligne de contact ou par un rail de contact. Elle permet de relier Martigny à Chamonix et le parcours TMR s'arrête à Châtelard-Frontière. Construite au début du XX^{ème} siècle, l'exploitation de la ligne commença en 1906. Elle est communément appelée voie étroite et abrégée VE dans la suite du document.



La seconde est une ligne à écartement normale qui relie Martigny à Orsières et au Châble. Ces deux lignes sont inspectées périodiquement et entretenues afin d'atteindre un niveau de sécurité et de confort optimal. Construite au début du XXème siècle, la ligne Martigny - Orsières est exploitée à partir de 1910. Puis en 1953, l'embranchement entre Sembrancher et Le Châble est réalisé afin d'acheminer le ciment pour la construction du barrage de Mauvoisin et la ligne a pu être maintenue grâce à l'essor du tourisme de la station de Verbier.



II. Informations et travaux 2025

Les principaux travaux effectués en 2025 sont les suivants :

- Abaissement des radiers des tunnels de la Crête à Martin et de la Larzette,
- Plusieurs assainissements de murs et ponts sur les deux lignes,
- Travaux sur les ouvrages de protection des deux lignes,
- Mise en service de la halte de Châtelard-Village,
- 2'328m de réfection de voies sur le voie étroite et 937m sur la voie normale.

Nous avons aussi plusieurs chantiers qui ont commencé en 2025 et qui ne seront mis en service qu'en 2026 ou ultérieurement :

- Une étape de travaux a pu être réalisée au tunnel du Bourgout avec une fin prévue en automne 2026,
- Les travaux en gare de Martigny ont pu débuter en automne et la gare doit ouvrir à fin mars 2026,
- Déploiement du ZBMS et d'un nouvel enclenchement à partir de 2024, en fonction des futures transformations de gares sur la ligne du Martigny-Châtelard. La gare de Martigny sera mise en service en 2026 avec ce nouvel enclenchement.
- Mise en conformité du PN Ferret à Orsières (travaux principaux réalisés en 2025).

Les investissements des dernières années ont permis de renouveler et d'assainir un certain nombre d'installations afin d'assurer la qualité et la sécurité de notre réseau. Toutefois, quelques installations classées en catégorie critique, sont encore présentes. Elles sont détaillées dans le tableau ci-dessous, accompagnées de leurs valeurs de remplacement et de l'échéance prévue pour leurs assainissements :

Catégorie d'installations	Valeur de remplacement (CHF) des installations en catégorie 5	Remarques
152. Ouvrages d'art – Murs	276'000.-	Deux ouvrages (murets de vignes) situés en dehors du périmètre de sécurité de la voie sont notés 5 sur la voie normale.
153. Ouvrages d'art – Galeries	1'650'000.-	La galerie du Bourgout est en cours d'étude avec un dossier PAP transmis en 2025. L'assainissement est planifié pour débuter à fin 2026. L'ouvrage arrive en fin de vie et son fonctionnement n'est que partiel pour la protection de la glace.
351. Installation de courant de traction – Interrupteurs	100'000.-	Les interrupteurs en gare de Martigny voie étroite sont très peu utilisés et en mauvais état. Ils ont été démontés à fin 2025 lors des travaux de la gare. La nouvelle gare sera mise en service en 2026.
455. Installations de sécurité – Passage à niveau autonome	250'000.-	Le passage à niveau des Fumeaux sera démantelé lors du projet de renouvellement des IS en accord avec la commune. Des mesures d'urgence doivent être prise en 2026 afin de prolonger sa durée de vie jusqu'à son démantèlement planifié.

000. Bâtiments et terrains

Les TMR possèdent 44 bâtiments dont 66% sont nécessaires à l'exploitation. Les 34% restants sont soit loués à des tiers, soit utilisés comme stockage pour les TMR. Ces bâtiments sont répartis entre des gares, ateliers et dépôts sur le réseau TMR.

Comme indiqué selon la RTE 29900, l'ensemble des terrains a été ajouté pour information et aucune note n'a été donnée sur leur état.

Les bâtiments présentent, sur les deux lignes, un état général satisfaisant. Certains ont fait l'objet de rénovations légères, tandis que d'autres ont été déclassés à la suite des inspections réalisées.

Des investissements ponctuels sont prévus en 2026, notamment sur les lignes de Martigny–Orsières et du Châtelard.

La note globale pour l'ensemble du genre d'installation est de 1.45.



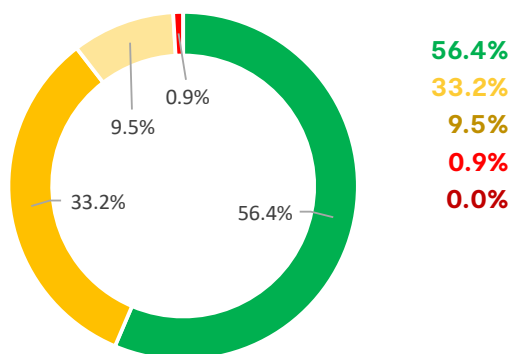
51. Bâtiments nécessaires à l'exploitation

Les bâtiments sont dans un bon état général sur les 2 lignes. Quelques bâtiments ont été légèrement assainis en 2025 et certaines installations ont été déclassées à la suite d'inspections. Des investissements ponctuels sont prévus en 2026, notamment sur les lignes Martigny–Orsières et Martigny–Châtelard. À la suite des travaux en gare de Martigny, la halle ferroviaire et la marquise sur le quai commun TMR – CFF ont été démontées.

Valeur de remplacement : **13 370 800 CHF**
 Age moyen : **41 ans**
 Durée d'utilisation : **50 ans**



Le nombre de bâtiments nécessaires à l'exploitation est au nombre de 25 (13 sur la VE et 12 sur la VN). Cela regroupe les bâtiments, ateliers et autres installations d'entretien.

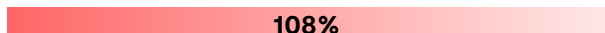


Etat moyen : **2.05**

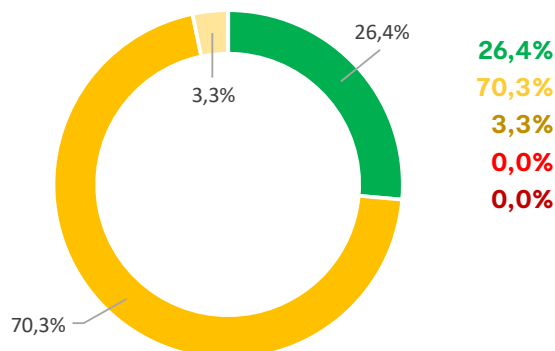
52. Bâtiments non nécessaires à l'exploitation

Sur l'ensemble des deux lignes, les bâtiments non nécessaires à l'exploitation se trouvent en bon état.

Valeur de remplacement : **24 545 100 CHF**
 Age moyen : **54 ans**
 Durée d'utilisation : **50 ans**



Les TMR possèdent 15 bâtiments non nécessaires à l'exploitation sur l'ensemble des deux lignes.



Etat moyen : **2,27**

53. Terrains

L'état des parcelles des TMR n'est pas noté, il est indiqué à titre informatif. Les TMR possèdent sur l'ensemble de leur réseau environ 950'000 m² avec 91% des terrains destinés à l'exploitation ferroviaire. Ils sont répartis sur les communes de Martigny, Salvan, Vernayaz, Finhaut, Martigny-Combe, Bovernier, Sembrancher, Val de Bagnes et Orsières.



100. Ouvrages d'art

Sur l'ensemble des deux lignes, les ponts présentent un état globalement bon à satisfaisant.

Sur la voie normale, le viaduc de Sembrancher fait l'objet d'une étude en vue de son assainissement, en coordination avec l'OFC et le SIP, en raison de son intérêt patrimonial. Le pont du Simplon fait quant à lui l'objet d'un projet de remplacement, avec un dossier déposé auprès de l'OFT en décembre 2025. Les travaux sont prévus en 2027.

Sur la voie étroite, l'ouvrage métallique de la Diligence 2 et le pont en maçonnerie des Gorges du Trient ont été assainis.

Les ouvrages d'art de la voie normale datent majoritairement de la création de la ligne (1910 pour Martigny–Orsières, 1953 pour Sembrancher–Le Châble). Sur la voie métrique, ils ont été construits principalement en 1907, avec des galeries ajoutées à la fin des années 1930 pour l'exploitation hivernale.

Les ouvrages sont contrôlés périodiquement par des bureaux spécialisés. Une note leur est attribuée selon les normes en vigueur, en fonction de leur état et de leur stabilité. Les interventions sont planifiées selon les priorités. La note globale des ouvrages d'art est de 2.89.



110. Ponts

Sur l'ensemble des deux lignes, les ponts présentent globalement un état allant de bon à satisfaisant.

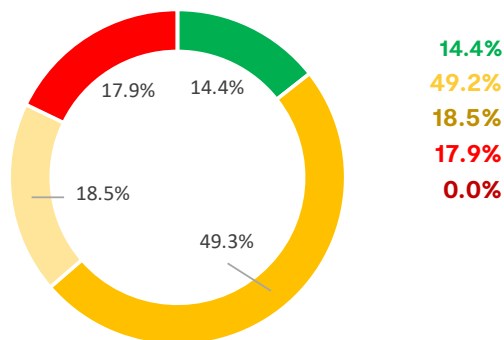
Sur la voie normale, le viaduc de Sembrancher fait actuellement l'objet d'une étude en vue de son assainissement. Cette démarche est menée en coordination avec l'Office fédéral de la culture (OFC) et le Service du patrimoine de l'État du Valais (SIP), l'ouvrage présentant un intérêt patrimonial de valeur cantonale.

Concernant le pont du Simplon, un dossier d'approbation des plans a été déposé en décembre 2025 auprès de l'OFT en vue de son remplacement. Les travaux sont prévus pour 2027.

Sur la voie étroite, l'ouvrage métallique de la Diligence 2 a été assaini, avec une mise en conformité du profil d'espace libre. Le pont en maçonnerie des Gorges du Trient a également fait l'objet d'un assainissement.

Valeur de remplacement :	121 000 000 CHF
Age moyen :	88 ans
Durée d'utilisation :	80 ans
	110%

Sur la VN, les 34 ponts représentent un linéaire d'environ 1'375m alors que sur la VE, les 28 ponts font une longueur cumulée de 670m.



Etat moyen : **2.90**

120. Tunnels

Pour la voie métrique, les principaux travaux ont porté sur la deuxième étape du tunnel du Bourgout. Les prochains assainissements ont été priorisés, notamment pour les tunnels du Lavancher et du Triège, avec une réalisation prévue à l'horizon 2029.

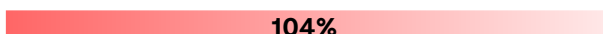
Pour la voie normale, le tunnel du Champ-Long devrait être assaini dans les prochaines années. Il représente 17 % des ouvrages de la voie normale et est classé en catégorie 4. Les études sont en cours et le dossier PAP devrait être transmis en 2027.

Par ailleurs, les radiers des tunnels de la Crête à Martin et de la Larzette ont été rabaissés durant l'été 2025 afin de mettre le profil d'espace libre en conformité. Ces travaux n'ont pas d'impact sur l'état des ouvrages, qui reste bon.

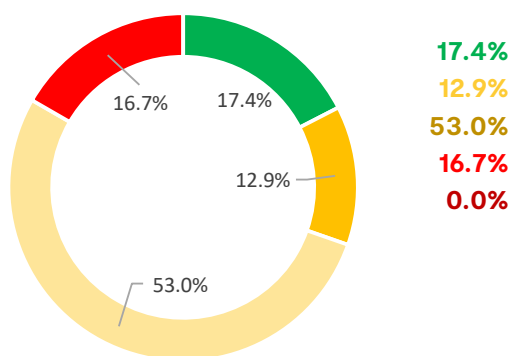
Valeur de remplacement : **198 000 000 CHF**

Age moyen : **83 ans**

Durée d'utilisation : **80 ans**



Sur la VN, les TMR gèrent 6 tunnels et sur la VE, 14, dont 3 dans la zone crémaillère. La longueur totale cumulée est de 2'612m.



Etat moyen : **3.19**

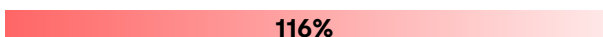
152. Murs de soutènement

L'état moyen des murs est suffisant sur l'ensemble des deux lignes. Plusieurs ouvrages ont été assainis en 2025 sur les deux lignes.

Valeur de remplacement : **112 000 000 CHF**

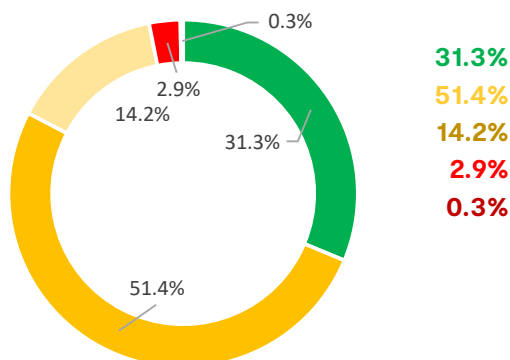
Age moyen : **93 ans**

Durée d'utilisation : **80 ans**



Sur la VN, les 129 murs représentent un linéaire d'environ 11'400m.

Sur la VE, les 162 murs représentent un linéaire d'environ 7'400m.

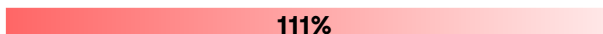


Etat moyen : **2.39**

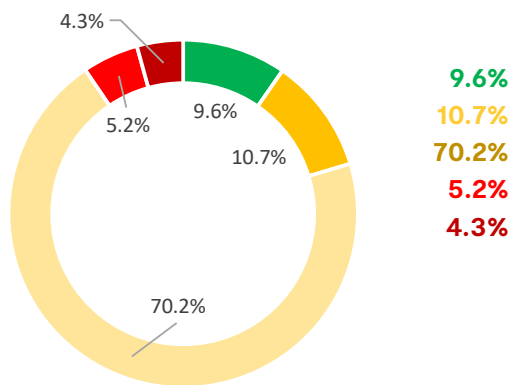
153. Galeries

Sur les 20 galeries appartenant aux TMR, la galerie du Bourgout, située sur la voie étroite, est dans un état critique. Le projet de remplacement de cet ouvrage a été déposé pour approbation et autorisation auprès des services de l'OFT en juin 2025. Les premières phases des travaux sont prévues en automne 2026.

Valeur de remplacement : **39 000 000 CHF**
 Age moyen : **89 ans**
 Durée d'utilisation : **80 ans**



Sur la VN, les TMR gèrent une seule galerie et 15 sur la voie métrique.



Etat moyen : **3.32**

155. Ouvrages de protection

En 2025, les analyses de risques des lignes à voie normale (Martigny–Orsières–Le Châble) et à voie étroite (Martigny–Châtelard) ont été finalisées. Ces études ont permis de prioriser les secteurs à risque et de définir les premières mesures de protection, dont la mise en œuvre est prévue dès 2026. Les études se poursuivent pour les autres secteurs identifiés.

En parallèle, plusieurs travaux de sécurisation et d'entretien ont été réalisés. Sur la ligne Martigny–Orsières, des filets pare-pierres ont été posés entre Sembrancher et Orsières, des stabilisations de blocs ont été effectuées entre Bovernier et Sembrancher, et les dispositifs existants ont été entretenus.

Sur la ligne Martigny–Châtelard, des travaux similaires ont été menés entre Finhaut et Le Châtelard, incluant stabilisations de blocs, assainissements d'ouvrages et pose de nouveaux filets pare-pierres.

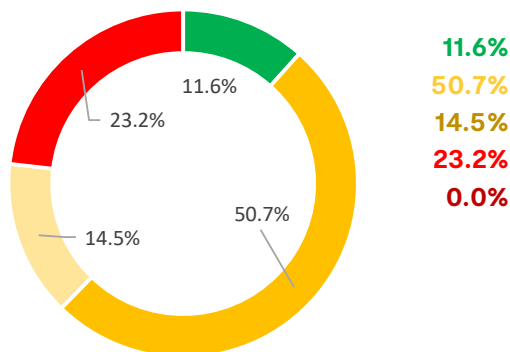
Par ailleurs, les études relatives à de futurs projets de protection ont été engagées, incluant notamment la collaboration avec l'OFROU pour la sécurisation du secteur des Trappistes, ainsi que l'assainissement d'un ouvrage de stabilisation spécifique.

Enfin, la gestion des ouvrages s'appuie sur un inventaire de 92 installations, dont l'évaluation a été réalisée sur la base des inspections et des normes en vigueur, constituant une base pour le suivi et l'optimisation des interventions futures.

Valeur de remplacement : **7 971 079 CHF**
 Age moyen : **22 ans**
 Durée d'utilisation : **33 ans**



Il y a 39 ouvrages sur la VE et 53 sur la VN. Ils sont répartis entre des filets, murs et digues de protection et de la stabilisation de paroi ou de terrain.



Etat moyen : **2.99**

200. Voie ferrée

La voie dite normale des TMR relie Martigny à Orsières et Sembrancher au Châble. La longueur de voie principale est de 28'207m. La cadence des trains a été augmentée depuis fin 2017 entre Martigny et Le Châble et des rames à double étage circulent certains week-ends pour acheminer des skieurs directement depuis l'arc lémanique.

La voie métrique des TMR relie Martigny à Châtelard-Frontière. La longueur de voie considérée est de 20'062m.

La note moyenne pour l'état de la voie ferrée sur le réseau des TMR est de 2.35.

Les quatre points suivants sont considérés dans cette notation :

- Superstructure de la voie (rails, traverses, attaches et ballast)
- Appareils de voie
- Infrastructure
- Passages à niveau (voie et platelage)



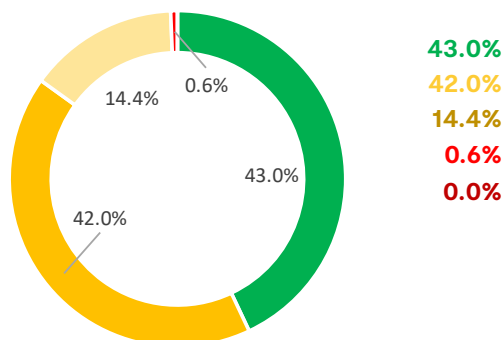
210. Superstructure de la voie ferrée

Sur la voie métrique, plus de 2'200 m de voies ont été intégralement renouvelés sur le tronçon Médettaz-Trétien, en crémaillère entre Vernayaz et Salvan et entre Martigny et Vernayaz pour la place d'enraillement. Sur la voie normale, la voie a été réfectionnée à la sortie de la gare de Martigny-Croix, et lors du rabaissement du radier des tunnels sur 937m. L'état global de la voie ferrée est bon.

Valeur de remplacement : **72 403 500 CHF**
 Age moyen : **23 ans**
 Durée d'utilisation : **30 ans**



Les TMR entretiennent 48'269Km de ligne avec 20'062Km sur la VE et 28'207Km sur la VN



Etat moyen : **2.23**

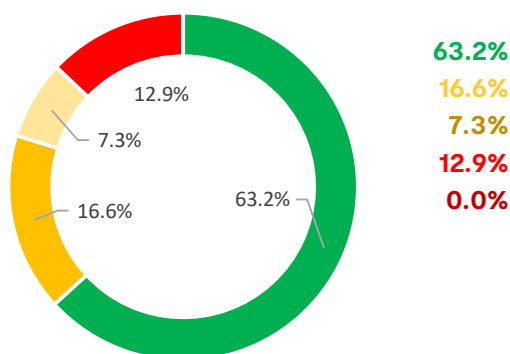
220. Appareils de voie

Les appareils de voies sont en bon état sur les deux lignes grâce à l'entretien réalisé. Les projets futurs de modification des gares VE amélioreront les derniers appareils en état moyen ou mauvais. Deux appareils de voie ont été supprimés en gare de Martigny à la fin de 2025, et deux nouveaux appareils seront renouvelés lors des travaux de la gare de Salvan en 2026.

Valeur de remplacement : **11 220 000 CHF**
 Age moyen : **22 ans**
 Durée d'utilisation : **30 ans**



Le nombre d'appareils de voie est de 31 sur la VN et 36 sur la VE



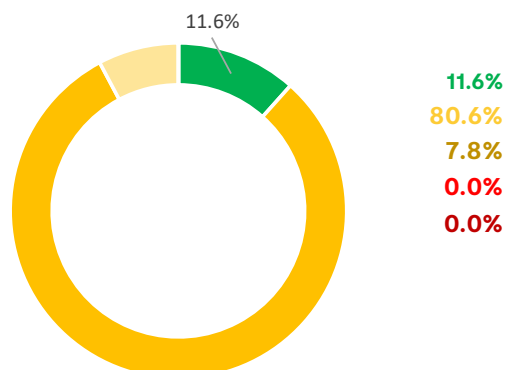
Etat moyen : **2.20**

251. Infrastructure de la voie

L'état moyen de l'infrastructure est bon sur l'ensemble des 2 lignes.

Valeur de remplacement : **24 500 000 CHF**
 Age moyen : **21 ans**
 Durée d'utilisation : **30 ans**
70%

Sur la majorité des lignes, il n'y a pas d'infrastructure. Des nouvelles plateformes sont mises en places lors des travaux importants ou lors d'assainissement des gares.



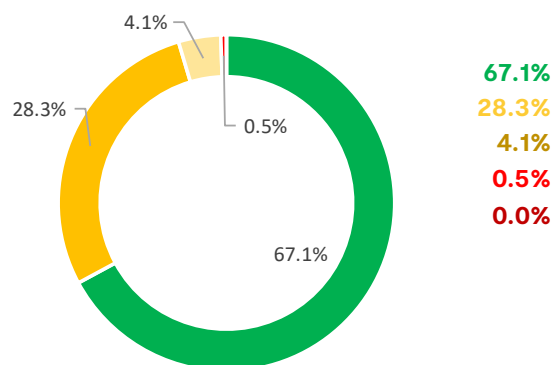
Etat moyen : **2.46**

252. Passages à niveau – infrastructure

L'infrastructure des PN est en bon état. Le PN Ferret a été rénové en 2025. Une place d'enraillement a été créé entre Martigny et Vernayaz.

Valeur de remplacement : **739 000 CHF**
 Age moyen : **8 ans**
 Durée d'utilisation : **25 ans**
32%

Les TMR entretiennent 14 PN sur la VN et 8 sur la VE.



Etat moyen : **1.88**

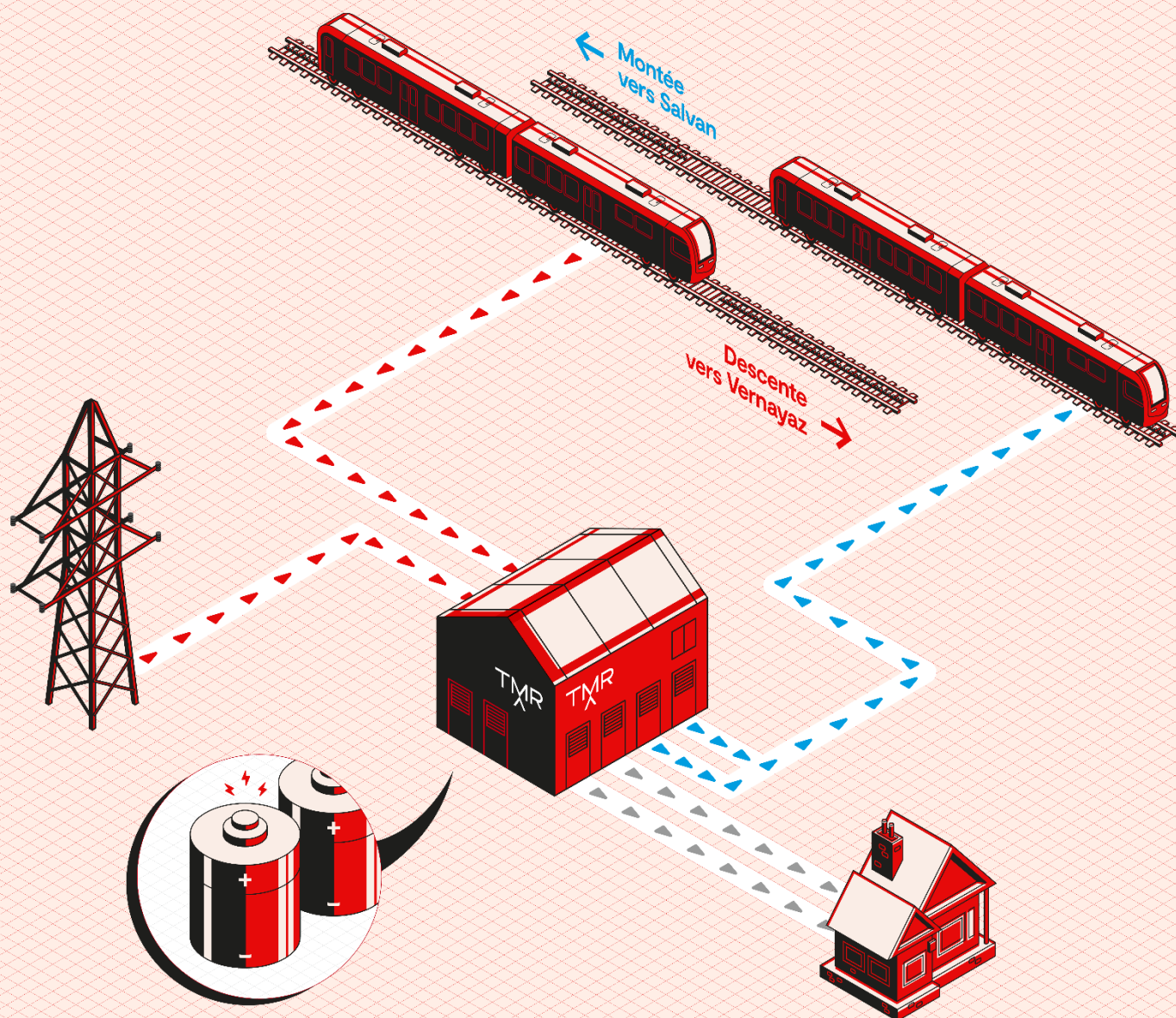
300. Installations de courant de traction

Les deux voies ont des réseaux d'alimentation assez différents : s'il est standard sur la voie normale, celui de la voie métrique comporte un rail de contact sur 42 % de sa ligne.

Depuis 2021, les éléments suivants sont pris en compte de manière séparée :

- Lignes de contact (mâts, consoles, isolateurs et fils) y compris le rail de contact sur la voie métrique ;
- Les interrupteurs ;
- Les systèmes de commande d'énergie ;
- Les sous-stations, au nombre de 3 et uniquement sur la voie étroite. Celle de Vernayaz a été mise en service en 2025 et a la particularité d'être réversible.

La notation des installations de la ligne est calculée selon l'état et l'usure des éléments par le responsable IE/BT des TMR. La note moyenne est de 2.92.

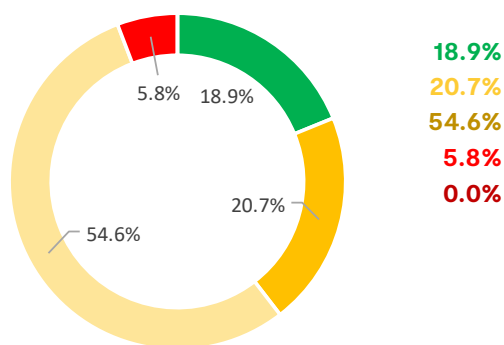


310. Lignes de contact

Pour l'entretien, sur la voie normale, l'auscultation de deux tronçons ainsi que le réglage d'un troisième tronçon de la ligne ont été réalisés. L'état général est bon et le suivi de l'entretien est assuré régulièrement conformément au plan de maintenance LC. La ronde LC annuelle a été effectuée sur les deux lignes.

Valeur de remplacement :	51 363 530 CHF
Age moyen :	28 ans
Durée d'utilisation :	25 ans
	112%

L'ensemble des deux lignes est électrifié. Sur la voie étroite, 8'455Km de ligne sont alimentés par un rail de contact.



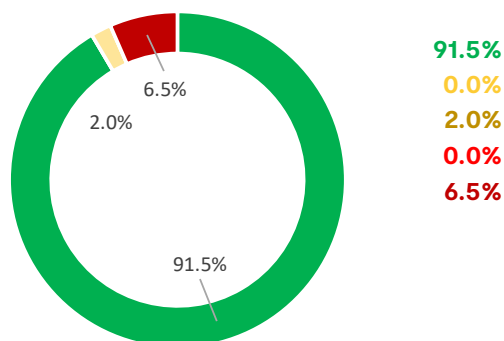
Etat moyen : **2.97**

351. Interrupteurs

L'ensemble des interrupteurs est neuf. Toutefois, l'interrupteur situé en gare de Martigny est en état critique en raison de la corrosion de plusieurs éléments. Son remplacement est prévu dans le cadre des travaux de la gare en 2025-2026. Il représente 6,64 % des équipements classés en état critique. À Châtelard-Village, l'interrupteur existant sera remplacé en 2026.

Valeur de remplacement :	1 530 000 CHF
Age moyen :	7 ans
Durée d'utilisation :	25 ans
	28%

Les TMR possèdent 47 interrupteurs sur la VE et 33 sur la VN pour un ensemble de 15 herse.




Etat moyen : **1.77**

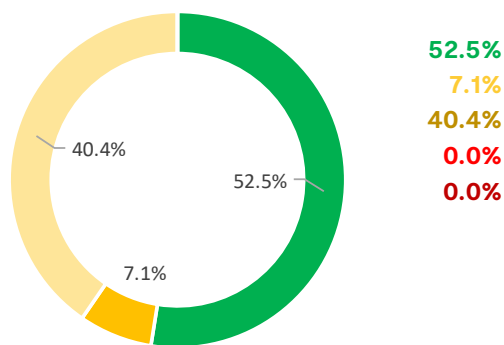
352. Sous-stations

Les sous-stations sont au nombre de trois et se situent toutes sur la voie métrique. Leur état est actuellement jugé moyen, et une révision importante a été réalisée sur la partie courant continu (DC) de Salvan. La sous-station de Vernayaz a été mise en service au printemps 2024.

L'entretien annuel, conformément au plan de maintenance, a été effectué. La sous-station de Salvan sera renouvelée en 2027, et celle de Finhaut le sera dans le cadre du projet de réaménagement de la gare, actuellement à l'étude.

Valeur de remplacement : **2 079 000 CHF**
 Age moyen : **20 ans**
 Durée d'utilisation : **25 ans**
 **80%**


Les TMR possèdent 3 sous-stations sur la VE uniquement.



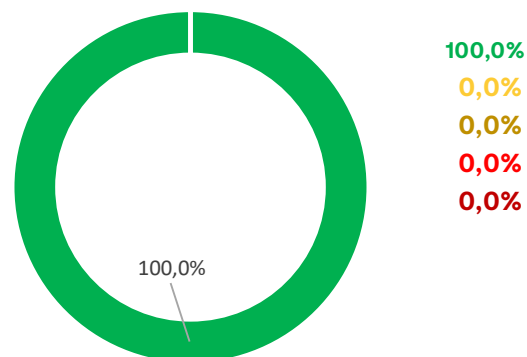
Etat moyen : **2.38**

353. Système de commande de l'énergie

Le système de télégestion Zenon a été mis en service en 2021. Des mises à jour régulières sont toutefois nécessaires afin de garantir son bon fonctionnement et son niveau de sécurité. La prochaine mise à jour concernant l'échange des serveurs est prévue en 2026.

Valeur de remplacement : **400 000 CHF**
 Age moyen : **4 ans**
 Durée d'utilisation : **25 ans**
 **16%**

Système de télégestion Zenon



Etat moyen : **1,50**

400. Installations de sécurité

Sur la voie normale, le standard ETCS L1 LS est opérationnel sur toute la ligne depuis fin 2018. La mise à jour Ittis (R64 avec géoredondance) a été effectuée en 2024.

Sur la voie étroite, le renouvellement des enclenchements en gare de Martigny a commencé en automne 2025 avec un renouvellement complet des installations de la ligne prévu qui se poursuivra ces prochaines années.

Les postes d'enclenchement, le contrôle de la marche des trains et les installations de passages à niveau autonomes sont traités dans ce point et leur note moyenne est de 2.15.




410. Postes d'enclenchement et contrôle de la marche des trains

Sur la VN, la maintenance annuelle récurrente a été réalisée. En matière d'investissements, l'optimisation de l'ETCS a été effectuée en 2025.

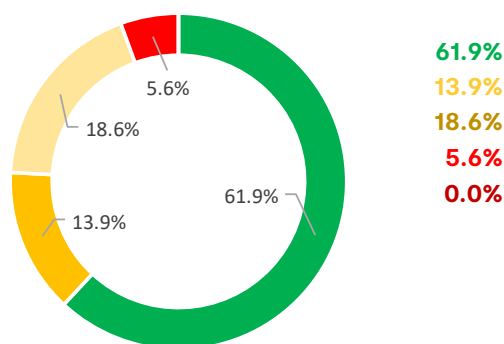
Sur la voie étroite, concernant le contrôle de la marche des trains, le système actuel Zug/Stop sera remplacé par le ZBMS. Les travaux ont débuté en 2025 et seront réalisés en parallèle des renouvellements des enclenchements. Les investissements sont estimés à 15 millions.

Valeur de remplacement : **28 000 000 CHF**
 Age moyen : **9 ans**
 Durée d'utilisation : **30 ans**

 **30%**

La VN est équipée de postes d'enclenchements Simis W avec le contrôle de la marche des trains ETCS L1LS.

La VE est équipée avec un enclenchement MZ à relais avec le contrôle de la marche des trains Zug-Stop et la télécommande Rci.



Etat moyen : **2.18**

455. Passages à niveau autonomes

L'ensemble des installations est en bon état. Les travaux d'assainissement et de mise en conformité du PN du Ferret ont débuté en 2025 et s'achèveront en 2026.

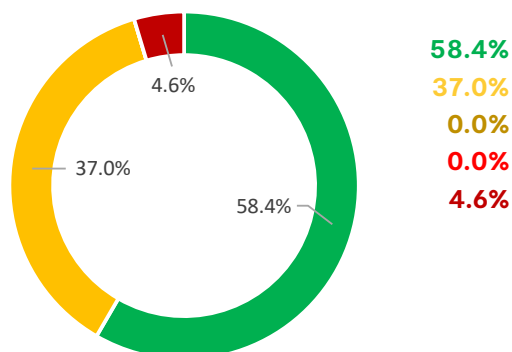
Sur la VE, le PN des Fumeaux, actuellement en état critique, devrait être démantelé dans le cadre du projet de renouvellement des installations de sécurité, en coordination avec la commune en 2027-2028. Le système de compteurs d'essieux du PN doit être assainis en 2026 afin de prolonger sa durée de vie jusqu'à son démantèlement planifié. Il représente 4,63 % de la catégorie en état critique.

La maintenance annuelle récurrente a été effectuée sur les deux lignes.

Valeur de remplacement : **5 400 000 CHF**
 Age moyen : **12 ans**
 Durée d'utilisation : **30 ans**

 **40%**

Les TMR gèrent 12 passages à niveau équipés sur la VN et 5 sur la VE.



Etat moyen : **2.03**

500. Installations à basse tension et de télécommunication

Nous avons considéré les installations électriques basses tensions des types de bâtiments suivants : gare, halte, local IS, dépôt, ainsi que les éléments de télécommunications, le système d'information voyageur et les automates à billets. L'état moyen de ces installations est considéré comme bon avec une note moyenne de 2.89.

Les consommateurs à basse tension ainsi que le SIV et les automates à billets sont traités pour les deux lignes. Les éléments de télécommunication seront traités par ligne.



510. Consommateurs à basse tension

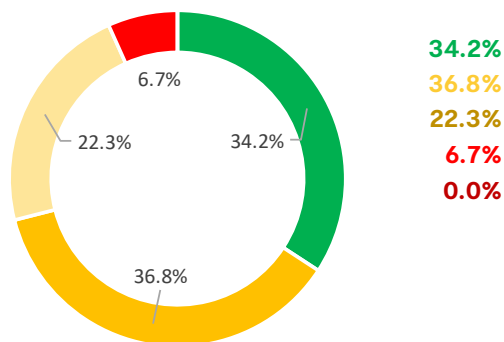
Les installations sont globalement en bon état. La maintenance curative a été réalisée conformément aux besoins identifiés. Certains éléments seront remplacés en coordination avec le renouvellement des installations des gares de la voie métrique. Les opérations de renouvellement sont également planifiées en fonction des contrôles réalisés selon l'OIBT.

Sur la voie étroite, la gare de Châtelard-Village a été mise en service en 2025. Par ailleurs, des études sont en cours concernant les redresseurs des gares de Salvan et de Finhaut. Des installations photovoltaïques ont également été déployées en 2025, avec un total de cinq installations réparties sur les deux lignes.

Bien que certaines parties des installations soient récentes, l'âge moyen est évalué à l'échelle de l'ensemble des équipements.

Valeur de remplacement :	3 801 000 CHF
Age moyen :	22 ans
Durée d'utilisation :	10 ans
	220%

Les installations des consommateurs ont été regroupées par bâtiment avec 17 installations sur la VN et 24 sur la VE. Il y a également 5 installations photovoltaïques.



Etat moyen : **2.51**

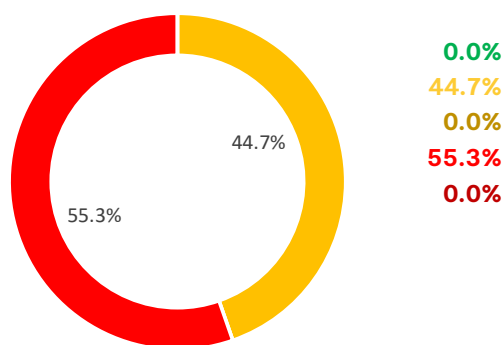
550. SIV, automates à billets et système de communication

Un renouvellement majeur des équipements est programmé pour 2026 afin d'assurer leur conformité avec les technologies actuelles, car les dernières modifications ont été réalisées avec une technologie désormais obsolète. Les installations seront adaptées selon les projets de transformation des gares sur la voie étroite.

Les installations de radios GSM Suisse sur la VN et de Tetra sur la VE sont en bon état. Le SIV sera remplacé en 2026 et les automates arrivent en fin de vie.

Valeur de remplacement :	2 015 000 CHF
Age moyen :	7 ans
Durée d'utilisation :	10 ans
	70%

Les installations comprennent les radios GSM pour la VN, Tetra pour la VE ainsi que la supervision. Les 15 automates à billets et 19 SIV sont également inclus.



Etat moyen : **3.61**



600. Installations d'accueil

Le réseau voie normale comprend 6 gares, 3 haltes, plus la gare de Martigny gérée par les CFF. Celui de la voie étroite est composé de 8 gares dont celle de Martigny et 2 haltes. Nous avons regroupé la notation en prenant en compte toutes les infrastructures des gares et des aménagements.

Sur la voie étroite, 80 % de nos installations sont accessibles, tandis que sur la voie normale, toutes nos installations sont conformes au concept d'accès PMR pour notre matériel roulant. Des assainissements conséquents de gares sont prévus pour la gare de Martigny qui est en travaux à fin 2025 et pour la nouvelle gare de Châtelard-Village qui a été mise en service en 2025. Les dossiers PAP sont en cours d'études pour les gares de Vernayaz, Marécottes, Trétien et Finhaut. La gare de Salvan sera mise en conformité en 2026. La note globale est de 1.97.



700. Véhicules ferroviaires de l'infrastructure

Les véhicules de l'infrastructure des TMR sont répartis sur les deux lignes. La note globale pour cet ensemble est de 2.59, et des investissements sont prévus dans les années à venir. Pour les véhicules de la voie normale, la note moyenne s'élève à 1.70. Un nouveau locotracteur a été mis en service en 2023 et les wagons font l'objet d'une campagne de révision afin de les maintenir en bon état.

La voie étroite est exploitée et entretenue par les TMR entre Martigny et la frontière française. La note moyenne des véhicules de la voie métrique est de 2.99. L'acquisition d'un véhicule thermique d'occasion en 2024, accompagnée d'une révision complète prévue jusqu'à l'automne 2026, permettra de disposer d'un nouvel engin pour les chantiers en adhérence.

Une commande sera passée courant 2026 auprès de Stadler pour l'acquisition d'un locotracteur bimode, capable également de tracter des wagons voyageurs si nécessaire. Sa livraison est prévue à partir de 2030.

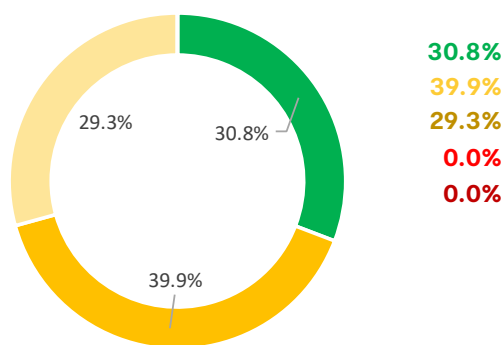
La transformation d'une BDeh 4/4 en Xmeh 4/4 est toujours envisagée. Elle permettra de procéder à une mise au rebut de la Xemh 4/4 n°6 « Bobby I », après l'achèvement des travaux de mise à niveau sur la ligne du MBX, aux alentours de 2030.

De nombreuses révisions ont été réalisées en 2025 et se poursuivront en 2026 pour les véhicules ainsi que pour le matériel remorqué sur les deux lignes.

Les wagons de secours VN et VE, devenus vétustes et peu adaptés aux besoins, ont été ferrailés.

Valeur de remplacement : **14 820 000 CHF**
 Age moyen : **8 ans**
 Durée d'utilisation : **15 ans**
53%

Sur la VN, l'infrastructure possède un véhicule moteur et 9 wagons, sur la VE, l'infrastructure possède 2 véhicules moteur et 8 wagons.

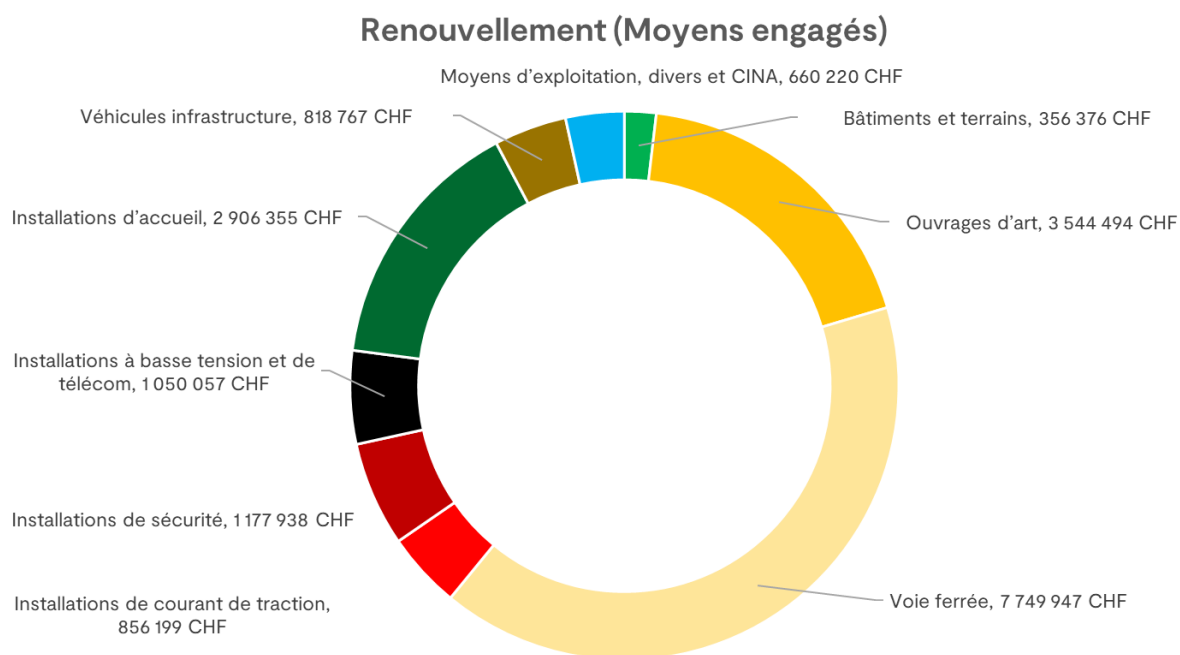


Etat moyen : **2.48**



III. Finances

Sur l'ensemble 2025, le montant des investissements selon les catégories est réparti de la manière suivante avec un investissement global de 19'120'353 CHF.

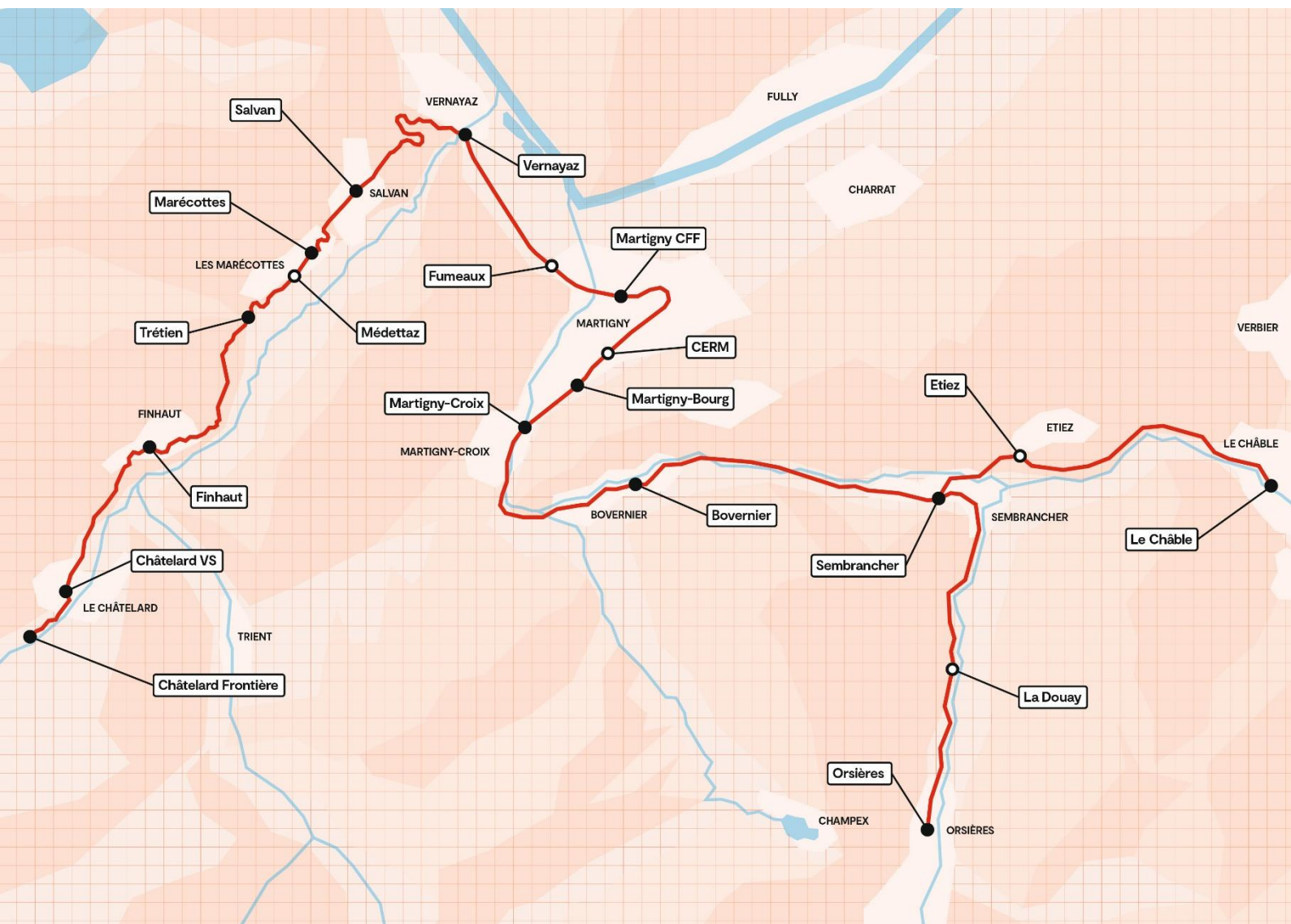


Conclusion

Les installations des voies normales et étroites des TMR sont actuellement dans un état bon à satisfaisant. Les éléments considérés comme mauvais voire critiques sont amenés à être remplacés dans les prochaines années.

L'élaboration de projets et les travaux en cours respectant la législation permettent d'améliorer la sécurité, le confort et les accès à l'ensemble des installations des TMR. L'ensemble des gares et haltes de la voie normale ont été mises en service et les prochains projets de transformation de gares sur la voie métrique incluront également le renouvellement des installations de sécurité.

Les assainissements des ouvrages d'art, de la LC et des systèmes de communication doivent se poursuivre pour assurer le maintien de la substance du réseau ferroviaire des TMR.



Glossaire

BT : Basse tension

ETCS : Standard Européen de signalisation et de contrôle de vitesse des trains

IE : installation électrique

IS : Installation de sécurité

LC : Ligne de Contact

OFC : Office fédéral de la culture

OFT : Office Fédéral des Transport

OIBT : Ordonnance sur les installations à basse tension

PAP : Procédure d'Approbation des Plans

PN : Passage à Niveau

RTE 29900 : Ouvrage de référence en matière de technique ferroviaire cadrant ce rapport sur l'analyse du réseau

SIP : Service du patrimoine de l'État du Valais

SIV : Système information voyageurs

UTP : Union des transports Publics

VE : Voie Etroite

VN : Voie Normale

ZBMS : contrôle de la marche des trains