

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Chamonix, le 17 décembre 2025

Mont Blanc Express : après 20 ans d'efforts, la vallée de Chamonix prend un train d'avance !

2008-2021 : des investissements massifs qui ont permis de préserver et de développer une ligne atypique

La ligne Saint Gervais - Vallorcine est une voie métrique construite au début du XX^e siècle par la compagnie PLM, séparée physiquement du réseau national SNCF. C'est une ligne de montagne, d'une longueur de 37 km en France, qui permet une desserte fine du territoire avec ses 17 gares ou haltes ferroviaires. Elle se poursuit sur 18 km en Suisse, jusqu'à Martigny (ligne exploitée par la société TMR, sous l'autorité du canton du Valais).



Condamnée par quelques ingénieurs comptables dans les années 80, cette ligne, exploitée par la SNCF (Établissement Mont-Blanc) a été sauvée grâce à la politique très volontariste de la Communauté de Communes de la Vallée de Chamonix Mont-Blanc (participation à certains investissements, financement de la libre circulation pour les titulaires de la carte ViaCham à 50 €) avec un très fort soutien de la Région Auvergne-Rhône-Alpes (qui prend en charge environ 11 millions d'euros par an au titre du fonctionnement de la ligne).

La ligne a une double vocation, touristique et transport de voyageurs locaux, dont le flux est estimé à près d'un million de montées annuelles pour plus de 25 millions de voyages-km sur la ligne (soit un presque quadruplement de la fréquentation constaté depuis 25 ans). Une offre de transport à la demi-heure est maintenant déployée une partie de l'année entre Vallorcine et Les Houches. Sur la période 2008- 2021, environ 115 millions d'euros ont été investis pour moderniser son infrastructure (hors rames), travaux très majoritairement financés par la Région.

2022- 2028 : vers un « Mont Blanc Express » entièrement rénové, qui permettra de répondre aux défis environnementaux et de déplacements de la vallée de Chamonix

- Pour le matériel roulant, les essais des nouvelles rames (les premières livrées) sont en cours. Pour rappel, la Région Auvergne-Rhône-Alpes a financé l'achat de rames neuves (en groupement de commandes SNCF + TMR, pour assurer la connexion des réseaux) pour un montant estimé de 55 millions d'euros. Elles seront en circulation à la fin de l'année 2026.

- La région s'est en outre déjà engagée (Novembre 2024) à la rénovation de l'atelier de maintenance du Fayet pour 10 M€ et pour près de 3 M€ pour les travaux préparatoires à la dernière opération de renouvellement (voir ci-après) ;
- Pour l'infrastructure à l'horizon 2028, la région Auvergne-Rhône-Alpes s'engage, au titre du volet « Mobilité » du Contrat de Plan sur le financement d'un programme de 68 millions d'euros, principalement axé sur la poursuite du renouvellement de la ligne RVB (12 km seront renouvelés, sur les secteurs les Houches-Chamonix et Chamonix-Argentière), de réfections de pont rail et d'ouvrages, d'une augmentation de la puissance électrique et d'une nouvelle signalisation (système permettant d'augmenter les fréquences). A l'issue de ce programme de travaux, la quasi-totalité de la ligne du Fayet à Vallorcine aura été rénovée.
- Un calendrier de travail a été arrêté avec la Région pour réaliser cet ambitieux programme. L'inscription au volet « mobilités » du prochain CPER est désormais acquise (décembre 2025) ; la phase étude se déroulera en 2026-2027 pour une phase travaux débutant en 2028.

Au total, ce sont plus de **250 millions d'euros d'investissement** : 55 M€ sur le matériel (hors acquisition des Z850 en 2005-2008) et près de 200 M€ sur le renouvellement et l'amélioration de la capacité de la voie, qui auront été mis en œuvre pour la concrétisation de ce projet indispensable à une mobilité respectueuse de l'environnement de la vallée de Chamonix Mont-Blanc et à sa connexion avec le réseau ferré national via Saint-Gervais-les-Bains.

Une réalisation essentielle pour les transports, la qualité de l'air et l'attractivité du territoire

La qualité de vie de nos habitants, la conciliation de l'activité touristique et de la préservation environnementale de notre vallée, la restauration d'un air de qualité et la poursuite de la politique de décarbonation font de l'achèvement de ces travaux un enjeu essentiel. L'augmentation de la puissance électrique de la ligne, l'amélioration de la signalisation et l'arrivée de nouvelles rames vont offrir de nouvelles perspectives d'augmentation de fréquence. L'hypothèse, évoquée dès 2006 d'un cadencement à 20 minutes¹ est désormais atteignable à moyen terme, tout comme l'objectif d'un doublement de la fréquentation (2 millions de voyages / an).

La pleine réussite de cette nouvelle étape nécessitera de poursuivre l'effort, et notamment :

- de proposer quelques points de croisement supplémentaires, afin de garantir robustesse et amélioration de la fréquence ;
- de conduire dès 2026 et avec la Région Auvergne-Rhône-Alpes, dont le soutien constant a été déterminant, un travail sur le modèle économique de la ligne en améliorant le ratio recettes / charges.
- de poursuivre une politique ambitieuse de promotion des transports collectifs dans toutes ses composantes.

L'histoire récente de cette ligne témoigne qu'avec une vision et une volonté politique (et beaucoup de ténacité) on peut relever bien des défis !

Éric FOURNIER
Maire de Chamonix-Mont-Blanc,
Président de la CC de Chamonix Mont-Blanc,
Conseiller régional,

¹Dossier « Tram train » G. Mathieu, 2006 pour la mairie de Chamonix Mont Blanc.