



PIT

PLAN INTÉGRÉ
TRANSFRONTALIER DE
L'ESPACE MONT-BLANC

MOBILITÉ DURABLE DANS L'ESPACE MONT-BLANC

Elaboration du schéma territorial de la mobilité du Pays du Mont-Blanc

Phase 1 : Diagnostic
Eléments-clés et synthèse

Lyon, Décembre 2010

Numéro de projet TTK : 6620



Elaboration du schéma territorial de la mobilité du Pays du Mont-Blanc

Phase 1 : Diagnostic
Eléments-clés et synthèse

Maître d'ouvrage :

Syndicat mixte du Pays du Mont-Blanc
648, chemin des Prés Caton
PAE du Mont-Blanc
74190 PASSY
Contact : Aline Gallou
Tél. : 04 50 78 12 69

Mandataire : TransportTechnologie-Consult Karlsruhe GmbH (TTK)

Siège

Agence de Lyon
47 rue Maurice Flandin
F-69003 Lyon
Tel : +33 (0) 4 37 91 65 60

Gerwigstraße 53
D-76131 Karlsruhe
Contact : Marc PEREZ
Tel. : + 49 (0) 721 62503-15
Fax. : +49 (0) 721 62503-33
Email : marc.perez@ttk.de
www.ttk.de

Equipe d'étude :

Marc Perez,
Sophie Debost,
Fosca Romani
Antoine Gillot



1 Introduction

Contexte

Le schéma territorial de la mobilité est élaboré dans le cadre du Contrat de Développement Rhône Alpes et du Programme Intégré Transfrontalier Espace Mont-Blanc (PIT EMB), passé en partenariat avec le Canton du Valais (Suisse) et la Région Autonome de la Vallée d'Aoste (Italie).

Cette étude sur les déplacements doit déboucher sur des orientations et des propositions d'actions permettant aux élus du Syndicat Mixte du Pays du Mont-Blanc d'adopter une stratégie en termes de développement des transports collectifs et de politique des déplacements.

Le territoire du Pays du Mont-Blanc est constitué de 14 communes pour une population permanente totale de près de 60.000 habitants :

- ▶ Chamonix
- ▶ Combloux
- ▶ Cordon
- ▶ Demi-Quartier
- ▶ Domancy
- ▶ Les Contamines-Montjoie
- ▶ Les Houches
- ▶ Megève
- ▶ Passy
- ▶ Praz-sur-Arly
- ▶ Saint-Gervais
- ▶ Sallanches
- ▶ Servoz
- ▶ Vallorcine

Le territoire du Pays du Mont-Blanc se caractérise ainsi :

- ▶ Une croissance démographique (+7% entre 1999 et 2006) soutenue ;
- ▶ Une saisonnalité des activités économiques hivernale et estivale, liée au tourisme ;
- ▶ Une offre de transport touristique hivernale qui permet de circuler à l'intérieur des stations mais peu développée le reste de l'année et qui ne répond pas aux autres besoins ;
- ▶ Un étalement urbain important ;
- ▶ Un territoire structuré en plusieurs pôles.

Ces éléments justifient la nécessité d'une réflexion globale et d'une véritable politique de transports et de déplacements à l'échelle du territoire, favorisant notamment le développement des transports collectifs. Quelques pas ont déjà été faits dans ce sens, du moins sur une partie du territoire : à l'intérieur du Pays du Mont-Blanc, le SIVOM de la Haute Vallée de l'Arve, aujourd'hui constitué en la

communauté de communes de la Vallée de Chamonix-Mont-Blanc (communes de Chamonix, Servoz, Vallorcine, Les Houches), a créé un Périmètre de Transports Urbains (PTU) qui s'est déjà doté d'un Plan de Déplacements Urbains.

Ce schéma territorial de la mobilité vise ainsi notamment à :

- ▶ Définir les besoins en termes de mobilité interne et externe au territoire, en faisant une large place aux transports en commun ;
- ▶ Remédier aux éventuels dysfonctionnements constatés en offrant des services adaptés aux besoins des usagers ;
- ▶ Rechercher la complémentarité des modes de transport.

en s'attachant particulièrement aux cibles suivantes :

- ▶ Les flux touristiques,
- ▶ Les déplacements domicile – travail et domicile - école
- ▶ Les flux transfrontaliers
- ▶ Les captifs du transport en commun

et s'intéressant à l'ensemble de la chaîne des déplacements soit :

- ▶ Transports en commun
- ▶ Voiture particulière
- ▶ Transports aériens (aérodrome, altiport)
- ▶ Déplacements par câble : remontées mécaniques
- ▶ Mobilité douce : marche à pied, vélo, hippomobiles (taxi – traineau)
- ▶ Le stationnement

Afin de mieux appréhender et comprendre les enjeux et problèmes de ce territoire et de mettre en œuvre les solutions adéquates, la réflexion sera menée à une échelle élargie : celle du territoire du Pays du Mont-Blanc, à savoir des 14 communes qui le composent, mais aussi des territoires voisins, Genève, moyenne vallée de l'Arve et Haute Savoie, aéroports, Savoie, vallée d'Aoste (Italie), Valais (Suisse), ...

Organisation de l'étude

Le processus d'élaboration de ce schéma de mobilité se décompose en quatre phases :

- ▶ Phase 1 : état des lieux ;
- ▶ Phase 2 : orientations / propositions de scénarii ;
- ▶ Phase 3 : propositions et montage d'actions, en fonction des orientations retenues.
- ▶ Phase 4 : accompagnement du SM Pays du Mont-Blanc

2 Éléments-clés du diagnostic

2.1 Le territoire et l'offre de transport

Le territoire du Pays du Mont-Blanc

- ✓ Une plaine qui accueille la population permanente ainsi que les activités industrielles, artisanales ou commerciales, dominée par les stations de la Haute Vallée de l'Arve, des Vals d'Arly et Montjoie, qui concentrent l'activité touristique, notamment les plus renommées d'entre elles, Chamonix et Megève.
- ✓ Un territoire structuré autour de quatre pôles (Sallanches, Passy, Megève, Chamonix) qui concentrent les équipements publics (sportifs, scolaires, santé), pôles générateurs de déplacements.
- ✓ Une prédominance de la saison touristique d'hiver pendant laquelle les activités, principalement tournées vers le ski se concentrent autour de quelques sites souvent reliés, face à une saison d'été marquée par une fréquentation globalement plus faible et une offre plus diffuse.

Les infrastructures de transport

- ✓ Des infrastructures de transport diversifiées contraintes par le relief d'où des ouvrages d'art conséquents dont a toutefois surtout bénéficié le réseau routier, notamment pour accueillir le trafic de transit vers le tunnel du Mont-Blanc.
- ✓ Une offre de stationnement conséquente
- ✓ Un réseau ferroviaire à harmoniser afin de diversifier les liaisons offertes, ce sans ruptures de charge.
- ✓ Une offre cyclable très limitée et morcelée, à développer pour les déplacements de courte distance en Plaine autour d'un itinéraire structurant le long de l'Arve.

Les réseaux de transports collectifs

- ✓ Une offre TC diversifiée, organisée par une multitude d'acteurs, avec une forte saisonnalité :
 - 2 lignes TER
 - 7 lignes départementales CG74 (6) + CG73 (1)
 - 4 lignes de car internationales
 - 2 réseaux urbains en service hors saison

- Tramway du Mt-B.
 - 5 réseaux de navettes saisonnières
- mais aussi :
- transport scolaire
 - remontées mécaniques
 - Train du Montenvers
 - taxis et services de transport privés

Offre ferroviaire

- ✓ Deux lignes ferroviaires aux missions différentes : l'une, desservant Sallanches et Le Fayet depuis Genève et Annecy, à vocation de desserte régionale et grandes lignes (en hiver) ; l'autre, desservant finement la vallée de Chamonix depuis Le Fayet, à vocation de desserte locale et touristique
- ✓ Une offre ferroviaire cadencée, avec un service toutes les heures ou deux heures dans chaque sens.

Offre de cars interurbains

- ✓ Une offre interurbaine peu lisible pour l'utilisateur, constituée de lignes départementales, de lignes transfrontalières privées et de circuits scolaires, aux synergies limitées et qui se distinguent par la finesse de desserte et leurs tarifications.
- ✓ Des lignes départementales empruntées exclusivement ou presque par les scolaires et les touristes.

Réseaux urbains de Chamonix et Saint-Gervais

- ✓ Deux réseaux urbains différents : le réseau de Chamonix met l'accent sur une desserte régulière tout au long de l'année à destination des permanents et renforcée en saison pour les touristes, le réseau de St-Gervais répond plus aux besoins des touristes en recourant à des services TAD pour gérer les variations de la demande.

Navettes saisonnières

- ✓ Une offre en navettes saisonnières diverse selon les stations, variant d'une ligne à fonctionnement hivernal uniquement, à plusieurs lignes à horaires fixes en service été et hiver.
- ✓ Une desserte généralement optimisée pour relier les hameaux aux départs des remontées mécaniques et centre-bourg de la station.

Qualité globale de service et coordination entre les offres TC

Positionnement des points d'arrêts ferroviaires

- ✓ Des gares généralement implantées à proximité de l'urbanisation, tout particulièrement à Chamonix, mais peu ouvertes sur leur environnement.
- ✓ Des aménagements à améliorer pour favoriser l'intermodalité entre réseaux TC : des pôles d'échanges existants mais manquant de lisibilité, des arrêts « points de contacts » souvent aménagés a minima.
- ✓ Une proximité entre départs de remontées mécaniques et points d'arrêt ferroviaire qui pourrait être mieux exploitée : seul Vallorcine bénéficie d'une bonne connexion entre sa télécabine – neuve – et sa gare, les autres remontées mécaniques sont desservies par les bus ou navettes.

Information voyageurs et lisibilité

Une centrale de mobilité

- ✓ Si l'initiative est à saluer, le site – récent – connaît encore quelques failles. L'offre de transport variant chaque saison, il nécessite une mise à jour perpétuelle et reste soumis à l'information fournie par chaque exploitant ou AOT, information qui n'est généralement pas disponible à l'avance.
- ✓ Cette centrale de mobilité est l'unique point d'information sur l'offre TC multimodale pour qui vient ou réside au Pays du Mont-Blanc. Sans accès à Internet, l'usager est difficilement en mesure de réaliser un déplacement multimodal. Il faudrait donc qu'un minimum d'information multimodale soit présent au niveau de chaque commune (office de tourisme), des points d'arrêts, des guichets de vente de titres.

La lisibilité des réseaux

- ✓ Il est à constater une grande variété dans le niveau et la qualité de l'information selon les réseaux, généralement décroissants avec la taille du réseau / l'importance du service.
- ✓ Chaque réseau a tendance à fonctionner « dans son coin », l'information sur les réseaux connexes restant absente ou partielle. Il serait souhaitable de mieux organiser et d'indiquer les correspondances entre réseaux.
- ✓ De manière générale, il est à déplorer l'absence de carte globale représentant l'ensemble des réseaux et leurs connexions. Complémentaire au calculateur d'itinéraire, ce document permettrait de voir immédiatement les possibilités de liaisons en transport collectif à l'échelle du Pays du Mont-Blanc.

Tarifications multimodales

- ✓ L'unique accord tarifaire entre réseaux concerne la gratuité sur le réseau urbain de Chamonix et la ligne TER St-Gervais-Vallorcine, ce sur le périmètre de la communauté de communes de Chamonix uniquement, d'où un effet frontière.
- ✓ Des titres combinés existent : ils concernent certains forfaits pass de la Compagnie du Mont-Blanc seulement.

Temps de parcours TC / VP

- ✓ L'offre TC est peu, voire pas compétitive à l'échelle régionale et du Pays du Mont-Blanc avec des temps de parcours allant du simple au double entre VP et TC.

Bilan : L'offre TC au regard du territoire

La vallée de Chamonix-Mont-Blanc

La commune de Chamonix est un pôle d'attraction important du territoire :

- ▶ Une concentration de population, d'emplois et d'équipements ;
- ▶ Une capacité d'accueil et une fréquentation touristique importante à l'échelle du PMB.

Sa desserte interne est favorable à l'utilisation des transports collectifs :

- ▶ Une offre de base non impactée par les saisons ;
- ▶ Des renforts saisonniers s'adaptant aux activités (desserte des remontées mécaniques en hiver et services vélos en été).

Par contre, cette zone est mal intégrée au reste du territoire pour deux raisons :

- ▶ La nécessité d'effectuer une correspondance en gare de St-Gervais Le Fayet, pénalisante pour les résidents permanents comme pour les touristes, notamment s'ils transportent leurs équipements de ski ou vélos ;
- ▶ La barrière tarifaire créée par la gratuité dans le PTU de Chamonix.

La ligne TER dessert efficacement la vallée avec 17 haltes présentes dans le PTU avec des points d'arrêt récents comme la station « Aiguille du Midi » achevée en 2009. Toutefois, les remontées mécaniques ne sont pas toujours efficacement reliées au réseau ferroviaire.

Le réseau interurbain en correspondance avec le TER et le réseau urbain pourraient venir compléter la desserte de la vallée. Or, les lignes 81 et 82 ont une offre faible avec 2 AR quotidiens en JOB.

Les correspondances entre le réseau urbain de Chamonix et le TER sont possibles au niveau de 11 haltes du PTU. Il est à noter toutefois qu'en gare de Chamonix, la plus fréquentée de la ligne, seule une correspondance directe avec la navette « Le Mulet » est possible, l'arrêt Chamonix Bus le plus proche est situé à 300m de la gare.

Val d'Arly et Val Montjoie

Le Val d'Arly (Combloux, Megève, Praz-sur-Arly) et le Val Montjoie (Saint-Gervais, Les Contamines) ne bénéficient pas d'une desserte ferroviaire.

Le réseau de car interurbain du département (réseau Lihsa) assure alors la desserte de ces secteurs depuis la Plaine, avec la ligne 84 (pour le Val Montjoie) et les lignes 82 et 83 (pour le Val d'Arly).

Ces lignes sont en correspondance avec le TER à Sallanches et St-Gervais-le-Fayet :

- ▶ La desserte du Val d'Arly se fait depuis la gare de Sallanches avec la ligne 83 et la gare de St-Gervais-le-Fayet avec la ligne 82 (niveau d'offre très faible, 2AR/JOB) ;
- ▶ La desserte du Val Montjoie est réalisée par la ligne 84 depuis la gare de Saint-Gervais-Le-Fayet.

A l'échelle des communes, des navettes sont mises en place, en saison d'été et hiver (St-Gervais, Les Contamines-Montjoie, Megève-Combloux, Combloux) ou hiver uniquement (Praz-sur-Arly), desservant les points d'attraction touristique de la commune, notamment les remontées mécaniques.

La Plaine du Mont-Blanc

Les communes de Sallanches et Passy font partie des 3 communes moteur du territoire avec Chamonix. Toutefois, ces deux communes n'ont pas les particularités touristiques de Chamonix et sont plutôt caractérisées par des activités permanentes.

Passy et Sallanches offrent

- ▶ un nombre importants d'habitants, près de la moitié de la population du PMB ;
- ▶ une croissance démographique deux fois plus élevée que pour l'ensemble du territoire ;
- ▶ un nombre important d'emplois à l'échelle du territoire (Sallanches 27% et Passy 14% des emplois du PMB) ;
- ▶ des équipements qui rayonnent au sein du territoire.

Si la commune de Sallanches est reliée au reste du territoire - dont les communes de la Plaine, par le réseau ferroviaire et les lignes routières interurbaines, l'offre TC, organisée par le département, n'a pas pour fonction d'assurer une desserte locale et la commune ne bénéficie pas de réseau de desserte interne.

C'est le cas également pour la commune de Passy qui n'est desservie que par la ligne interurbaine 85, la reliant au Fayet, Domancy et Sallanches, avec toutefois une offre plutôt satisfaisante mais variable en fonction des saisons.

La commune de Cordon, sur les hauteurs de Sallanches, bénéficie quant à elle uniquement d'une desserte très limitée depuis Sallanches. Celle-ci est assurée par la ligne 86 du réseau Lihsa, complétée de navettes mises en place par la municipalité certains jours (TAD le samedi) ou à certaines périodes (Navette de Cordon en hiver).

2.2 Les déplacements : habitudes et attentes

Les habitudes de déplacements

Déplacements des résidents

- ✓ 70% des déplacements se font en voiture. Les transports en commun représentent 2% des déplacements.
- ✓ Les déplacements sont très sectorisés. La majorité des déplacements observés est réalisée au sein d'un même secteur (Haute Vallée de l'Arve, Val Montjoie, Val d'Arly, Plaine), ou en relation avec la Plaine.
- ✓ Une grande majorité des résidents travaillent dans le PMB. Toutefois, de plus en plus d'actifs sont contraints d'habiter en dehors de leur commune d'emploi, notamment à cause de la pression foncière.
- ✓ 90% des enfants sont scolarisés au sein du Pays du Mont-Blanc.

Les déplacements des touristes dans le PMB

- Des pratiques de mobilité différentes en été et en hiver.
- 1. L'accès au Pays du Mont-Blanc*
- ✓ L'accès des touristes au territoire se fait en majorité le samedi en hiver, de manière plus diffuse en été.
 - ✓ Un mode de transport privilégié : la voiture, été comme hiver.
- 2. Les déplacements au sein du Pays du Mont-Blanc*
- ✓ Des déplacements très concentrés en hiver (en majorité à l'intérieur de la commune de résidence), très diffus en été.
 - ✓ Distances des déplacements très courtes en hiver (les touristes sortent peu de leur commune de résidence), assez longues en été.
 - ✓ Les transports en commun sont utilisés assez souvent en hiver, très rarement en été.
 - ✓ Les déplacements en voiture restent prépondérants, été comme hiver.
- De par leur caractère très localisé, les déplacements des touristes en hiver semblent donc mieux se prêter à des déplacements en transports en commun qu'en été.

La demande en solutions de mobilité

- Groupe 1 : les résidents*
- ✓ Les transports en commun sont utilisés par une proportion assez importante de la population, notamment le train (24%) et le bus urbain (14%). L'utilisation du

train est essentiellement liée aux loisirs alors que les bus urbains sont utilisés de manière plus fréquente.

- ✓ Les transports en commun sont utilisés principalement pour des raisons pratiques. L'autre raison est qu'un nombre important de personnes n'ont pas d'alternatives pour leurs déplacements.
- ✓ Les attentes portent principalement sur un meilleur niveau de desserte par les transports en commun, c'est-à-dire une meilleure fréquence des lignes existantes et la mise en place de nouvelles lignes.
- ✓ Il existe une attente forte de la population pour la mise en place de transports en commun plus performants et d'infrastructures pour des déplacements en modes doux.

Groupe 2 : les acteurs locaux

- ✓ L'offre de transports scolaires est très bien connue des responsables d'établissements scolaires. Ils constituent le mode d'accès privilégié à l'école.
- ✓ Les entrepreneurs constatent une utilisation très faible des transports en commun par les employés. Ils l'associent à une inadaptation de l'offre par rapport à leurs besoins (horaires de travail souple, salariés provenant de plusieurs origines).
- ✓ Les résidences de tourisme sont très intéressées par l'offre de transports en commun et informent les touristes des possibilités de déplacements en TC.

Groupe 3 : les décideurs

- ✓ Il existe un problème important d'acheminement des touristes depuis les gares du Fayet et de Sallanches vers les communes de destination finale. C'est notamment le cas pour les communes du Val Montjoie et du Val d'Arly.
- ✓ La faible fréquentation des cars interurbains a été jugée insatisfaisante, et l'offre est très peu connue des maires.
- ✓ Il existe une demande pour des déplacements en modes doux entre commune d'une même vallée pour des déplacements de loisirs. Ces déplacements sont difficiles par manque d'infrastructures adaptée (notamment dans le Val Montjoie et le Val d'Arly).
- ✓ Dans la plaine, les déplacements en modes doux ou en transports en commun entre les différentes communes sont difficiles.

3 Synthèse et enjeux

Le diagnostic a mis en évidence un territoire caractérisé par les éléments suivants :

- ▶ des vallées contraintes ;
- ▶ une population permanente résidant majoritairement dans la plaine où se concentrent également les activités industrielles et commerciales ;
- ▶ des vallées marquées par une forte attractivité touristique saisonnière mais bien dotées en équipements pour les permanents
- ▶ une offre routière de qualité et un grand nombre de places de stationnement sur les sites touristiques et dans la vallée ;
- ▶ une offre de transport diversifiée, organisée par une multitude d'acteurs, peu lisible et coordonnée, avec une forte saisonnalité.

Trois types de déplacements apparaissent comme au cœur des problématiques de mobilité à l'échelle du Pays du Mont-Blanc :

- ▶ les déplacements des résidents ;
- ▶ les arrivées et départs des touristes vers ou depuis leurs lieux de séjour ;
- ▶ les déplacements des touristes pendant leur séjour.

On constate aujourd'hui que ces déplacements sont réalisés de manière prépondérante en voiture particulière, génératrice de nuisances. Le schéma territorial de la mobilité du Pays du Mont-Blanc vise à reporter une partie de ces déplacements vers les transports en commun et les modes doux en mettant en place une offre plus performante et adaptée à la demande.

Les déplacements quotidiens des résidents

Les déplacements des résidents sont fortement polarisés au sein de différents secteurs : la Haute Vallée de l'Arve, le Val Montjoie, le Val d'Arly et la Plaine. Ces zones sont assez indépendantes les unes des autres : la majorité des déplacements ont lieu au sein d'un même secteur, et les déplacements d'échange sont en général minoritaires. La Plaine fait figure d'exception : elle génère une part non négligeable de déplacements avec chacun des autres secteurs du fait de sa position centrale et de son attractivité.

Globalement, l'offre TC respecte ces polarités, organisée en étoile autour des communes de la plaine. Néanmoins, elle est hétérogène : si Chamonix bénéficie d'une offre dense permanente structurée autour d'un axe ferroviaire, les autres vallées disposent d'une offre limitée, peu lisible et essentiellement destinée aux scolaires et touristes. Les grands équipements publics (hôpital, complexes sportifs) de la plaine ainsi que les pôles d'emploi (zones commerciales et d'activités, établissements hospitaliers) ne sont pas desservis, ou de manière inadaptée (fréquences et horaires non favorables, points d'arrêts trop éloignés) : l'offre de transport collectif actuelle ne répond que très partiellement aux déplacements domicile-travail.

L'arrivée / le départ des touristes

La Plaine (Sallanches et le Fayet) est la porte d'entrée des touristes au Pays du Mont-Blanc, quel que soit le mode de transport utilisé.

Le train reste le principal mode de transport collectif d'accès au Pays du Mont-Blanc, à l'échelle régionale (TER) et nationale (grandes lignes : TGV, trains de nuit), desservant les gares de Sallanches et Le Fayet. Néanmoins, les temps de parcours TER sont peu compétitifs et la desserte TGV, peu fréquente, est réservée à la haute saison d'hiver.

Au niveau de ces gares, le touriste trouve ensuite un moyen d'accès aux stations, par car du réseau LIHSA pour les stations du Val d'Arly et du Val Montjoie ou par le train St-Gervais le Fayet – Vallorcine pour la vallée de Chamonix. Une correspondance est obligatoire, correspondance qui n'est pas organisée de manière satisfaisante (fréquences et horaires).

Les déplacements des touristes pendant leur séjour

Les déplacements des touristes sont très différents entre l'été et l'hiver. Pendant la saison de ski, les touristes se déplacent très peu et sur des distances très courtes. Leur logement est situé à proximité d'une station de ski, et ils pratiquent leurs activités quotidiennes dans cette commune ou dans les communes voisines. Le tourisme d'été se caractérise par contre par une très grande variété de déplacements : les touristes font plus de déplacements au cours d'une journée, ils hésitent moins à se déplacer sur des distances importantes et leurs activités sont plus diversifiées. Les destinations de leurs déplacements sont beaucoup plus variées qu'en hiver.

En hiver, les navettes skibus internes aux stations, répondent – partiellement - aux besoins de déplacements vers les remontées mécaniques ou le centre de la station pour les activités d'après ski. Une demande existe également pour des déplacements vers des stations de ski voisines (par exemple : Saint Gervais – Les Contamines). Dans la vallée de Chamonix, Chamonix Bus et le train assurent ces liaisons, de même qu'entre Combloux, Demi-Quartier et Megève ou une navette a été mise en place. Ailleurs, seule l'offre permanente de cars départementaux est présente, mais elle n'est pas adaptée au transport des skieurs.

En été, une offre saisonnière existe mais elle est moins développée qu'en hiver. Dans la vallée de Chamonix, Chamonix Bus et le train desservent gratuitement les principaux pôles, et dans les stations de Megève, les Contamines et St Gervais, un service de transports collectifs est également mis en place. Cette offre répond à une partie de la demande pour des déplacements très locaux. Par contre, les autres déplacements (visite, activités de plein air) sont plus diffus et difficilement captables par les transports en commun.

Enjeux

Les réseaux de transports en commun sur le territoire du Pays du Mont-Blanc, pâtissent d'une faible lisibilité et d'un manque de communication. Le schéma territorial de la mobilité devra avant tout veiller à faire connaître les possibilités de déplacements en transport en commun sur le territoire, tous modes et autorités organisatrices confondus.

Outre cet enjeu minimum, l'amélioration de la mobilité sur le Pays du Mont-Blanc repose sur deux axes majeurs de développement de l'offre TC (fer, bus, remontées mécaniques) et modes doux:

Relier les trois secteurs à la Plaine

L'objectif est de favoriser d'une part les déplacements quotidiens des résidents vers la Plaine mais aussi vers les stations, et d'autre part les arrivées et départs des touristes. Il s'agit de créer une offre structurante en étoile autour de la Plaine, constituée :

- ▶ de l'axe ferroviaire de la Vallée de Chamonix, qui, prolongé sans rupture de charge au-delà de St-Gervais le Fayet (jusqu'à Sallanches) doterait le territoire d'une véritable colonne vertébrale ;
- ▶ de deux axes à desservir par des lignes routières fortes permettant l'accès aux stations du Val Montjoie et du Val d'Arly.

Améliorer la desserte interne à chaque secteur

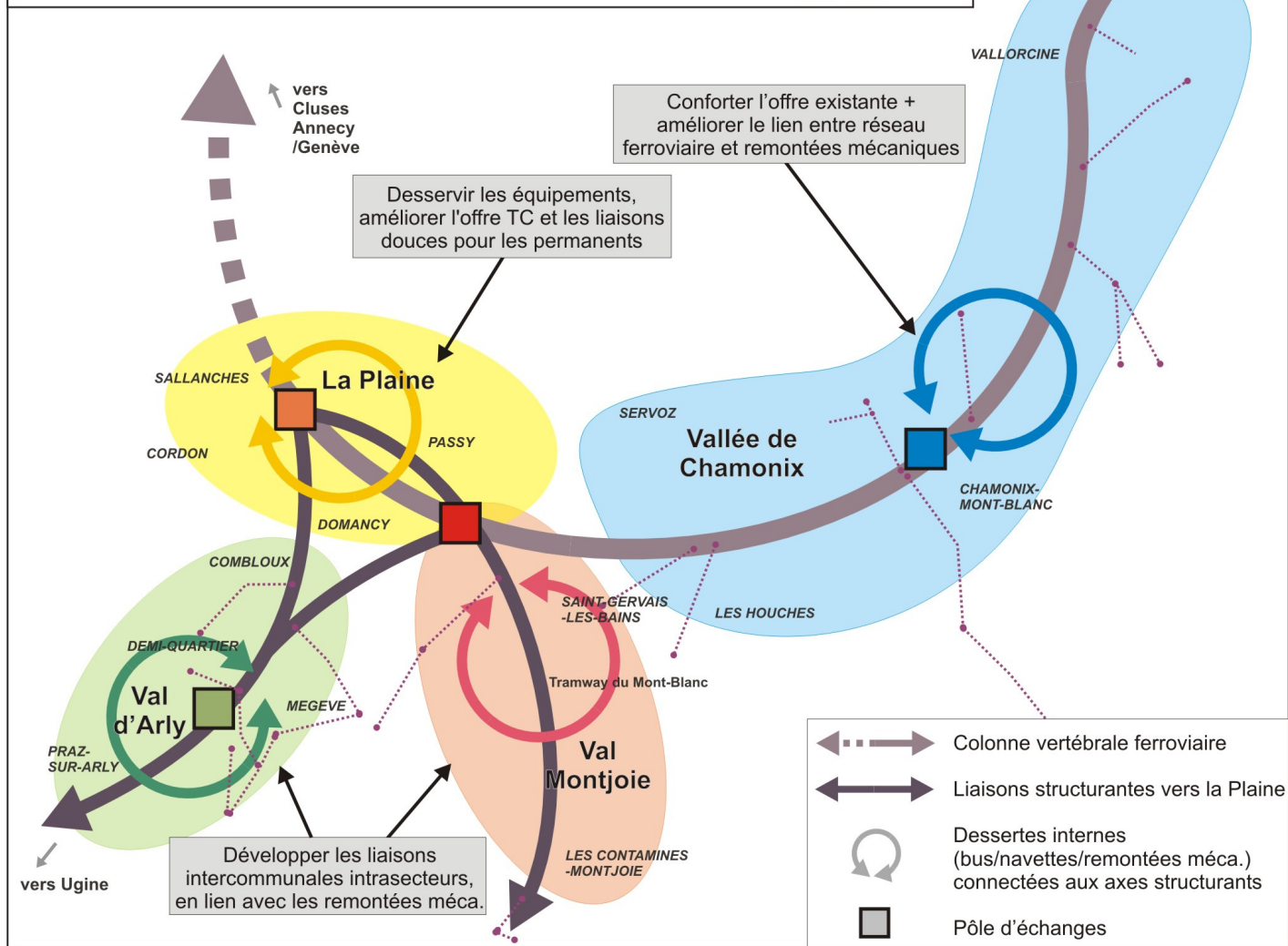
Dans la vallée de Chamonix, l'offre TC est déjà relativement dense, en basse saison pour les permanents et encore plus fortement en haute saison pour les touristes, il s'agira de conforter cette offre tout en améliorant les liaisons entre la ligne ferroviaire et les remontées mécaniques. Le projet dit « tram-train » participera à cet effort.

Dans le Val Montjoie et le Val d'Arly, la desserte interne est aujourd'hui assurée par les navettes, néanmoins celle-ci sont saisonnières et limitées à l'échelle communale. Il semble intéressant de développer des liaisons plus performantes et intercommunales dans ces secteurs : l'intérêt de telles liaisons est important pour les touristes, il l'est peut-être moins pour les résidents.

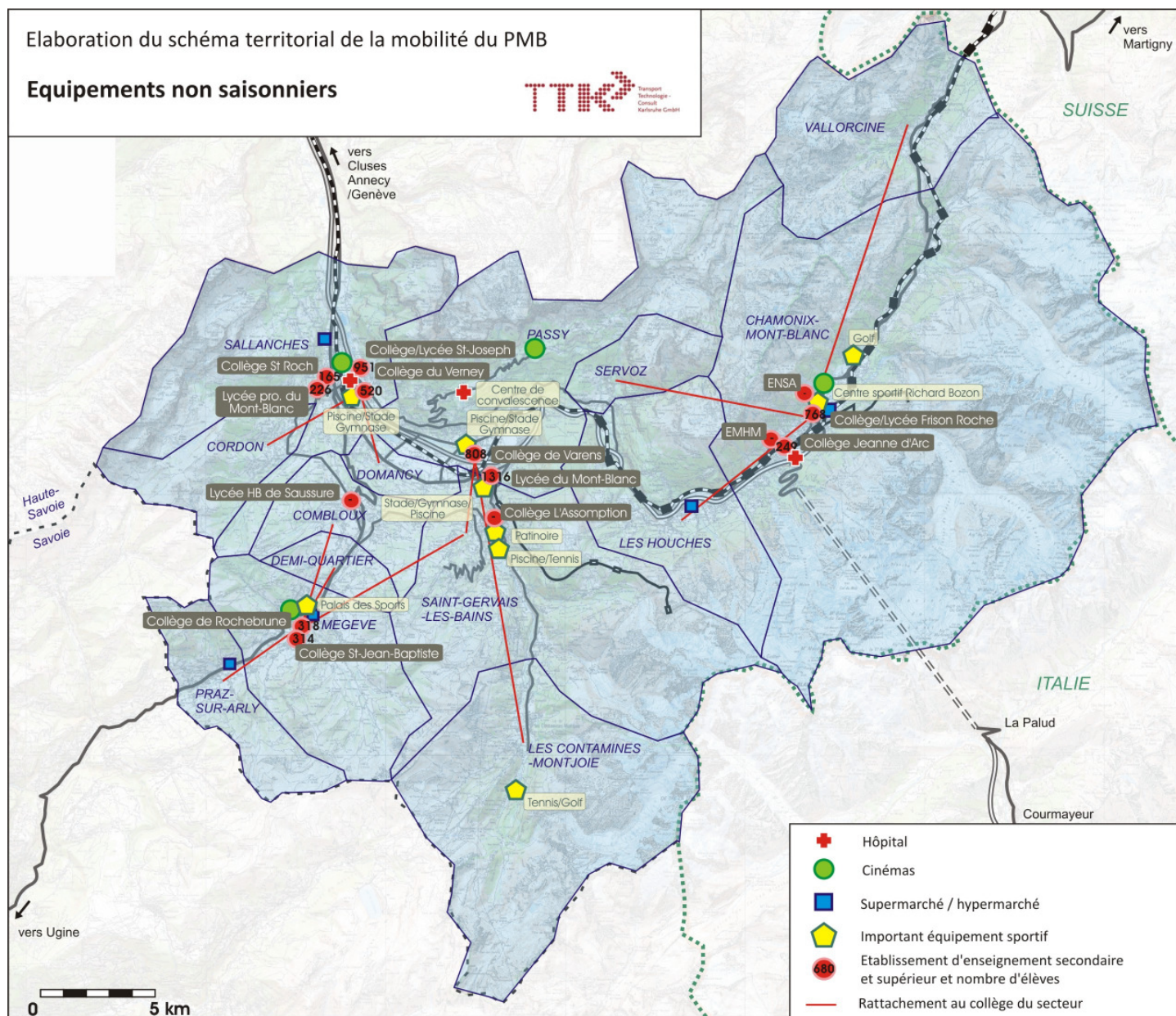
Dans la Plaine, le territoire présente des caractéristiques plus urbaines, avec des équipements structurants et un habitat plus dense. Il apparaît opportun de développer une offre de transport en commun, en priorité à destination des permanents, tout en améliorant les liaisons douces.

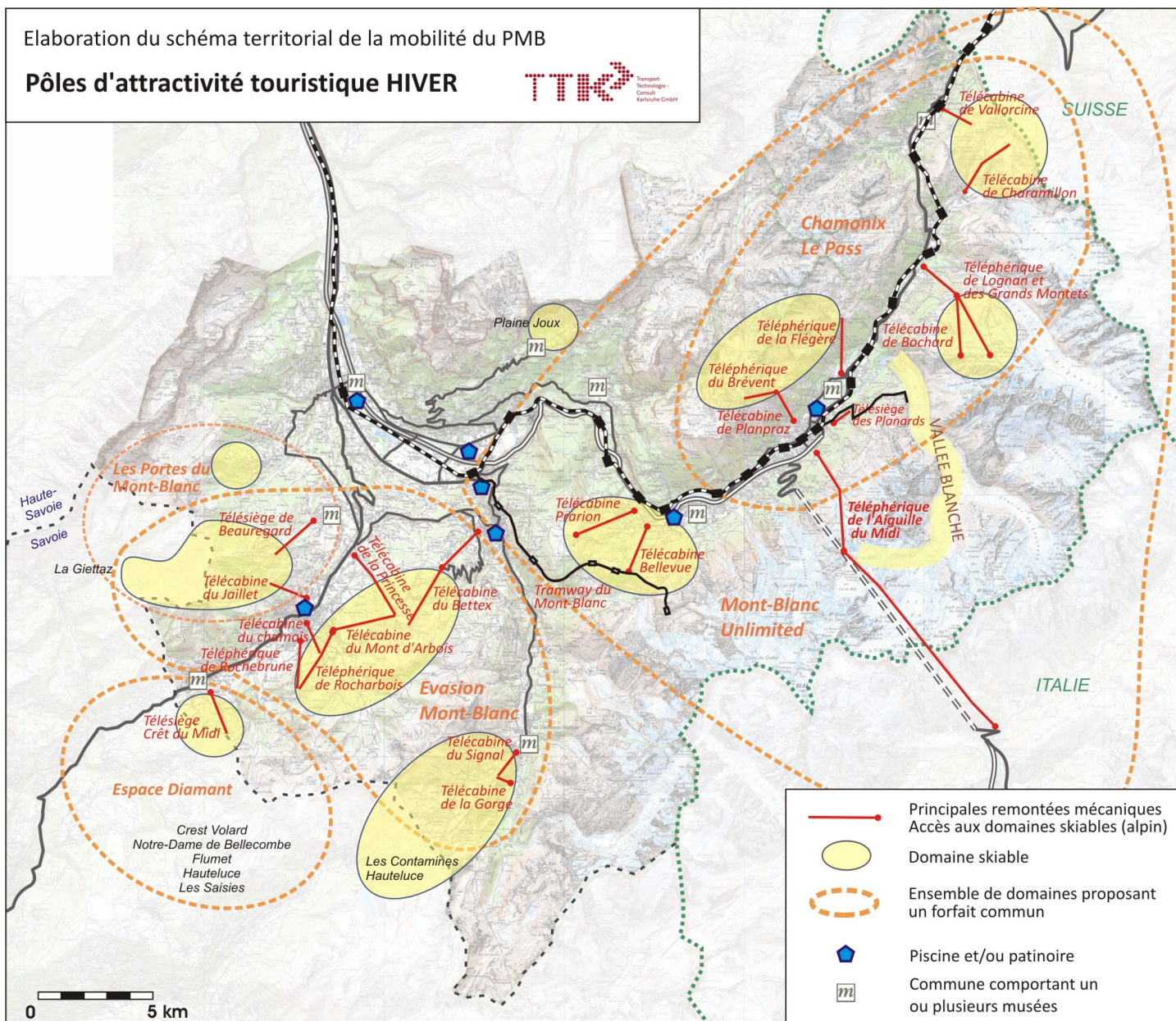
Elaboration du schéma territorial de la mobilité du PMB

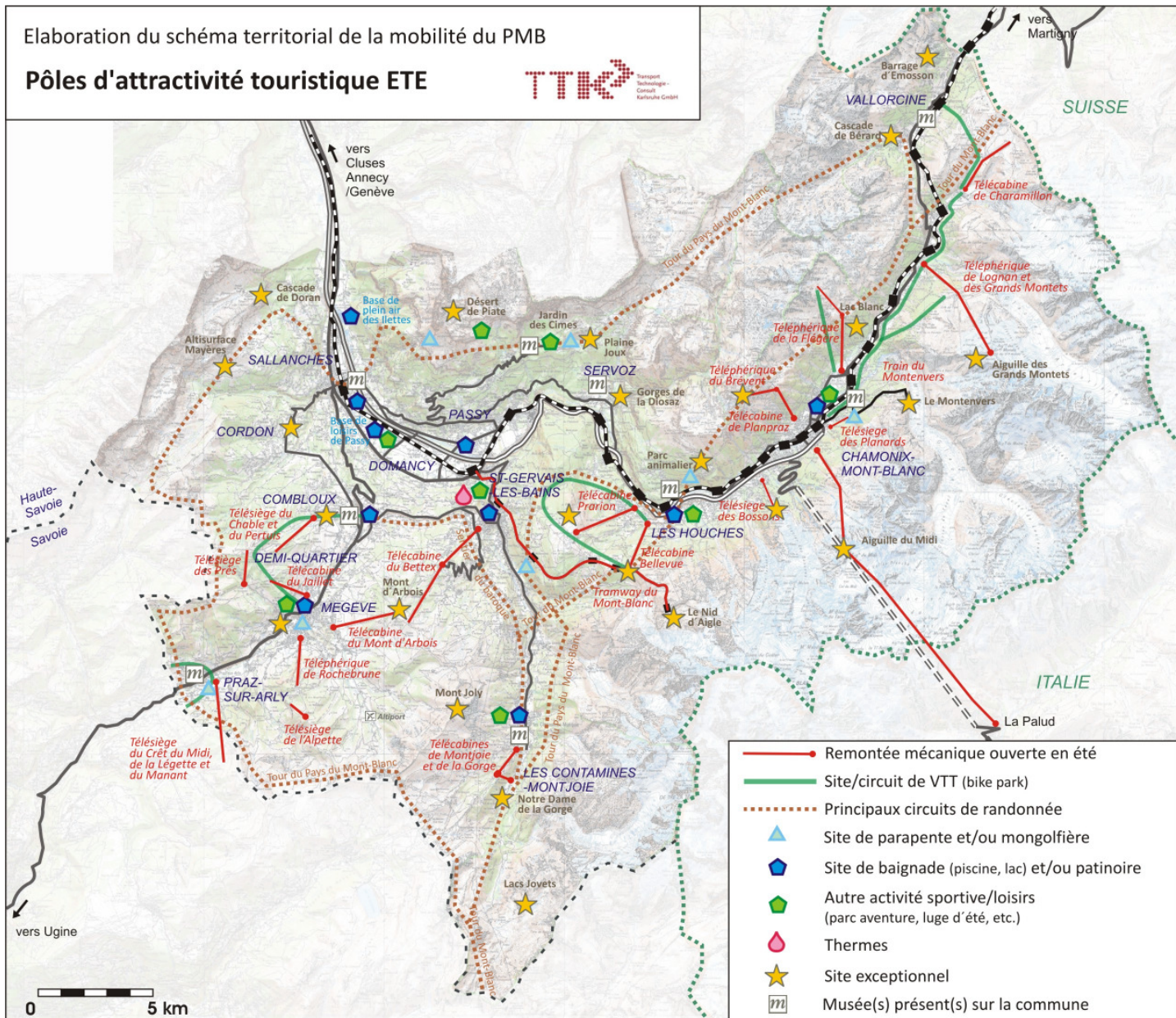
Enjeux de mobilité dans le Pays du Mont-Blanc



4 Annexes - cartes

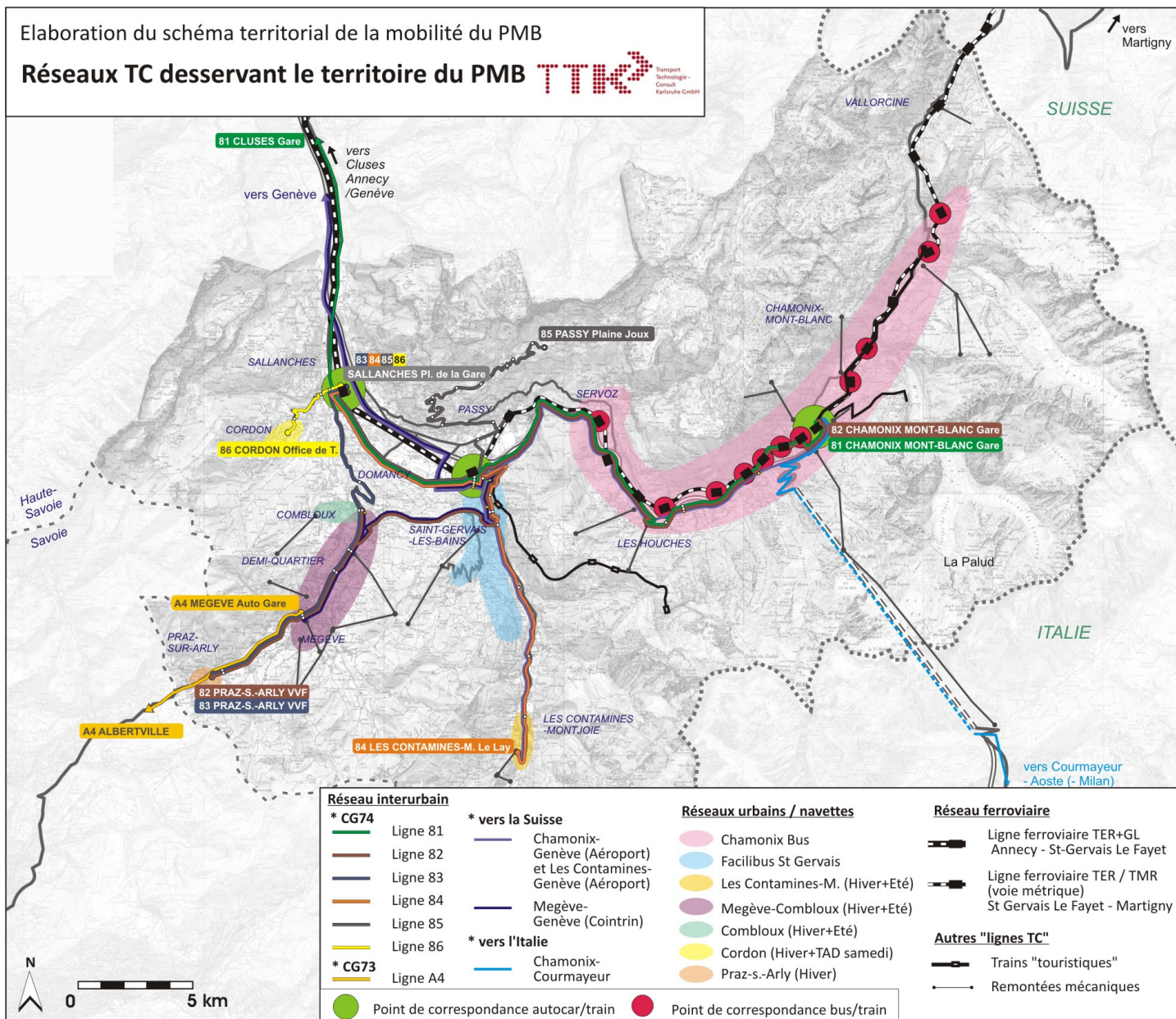


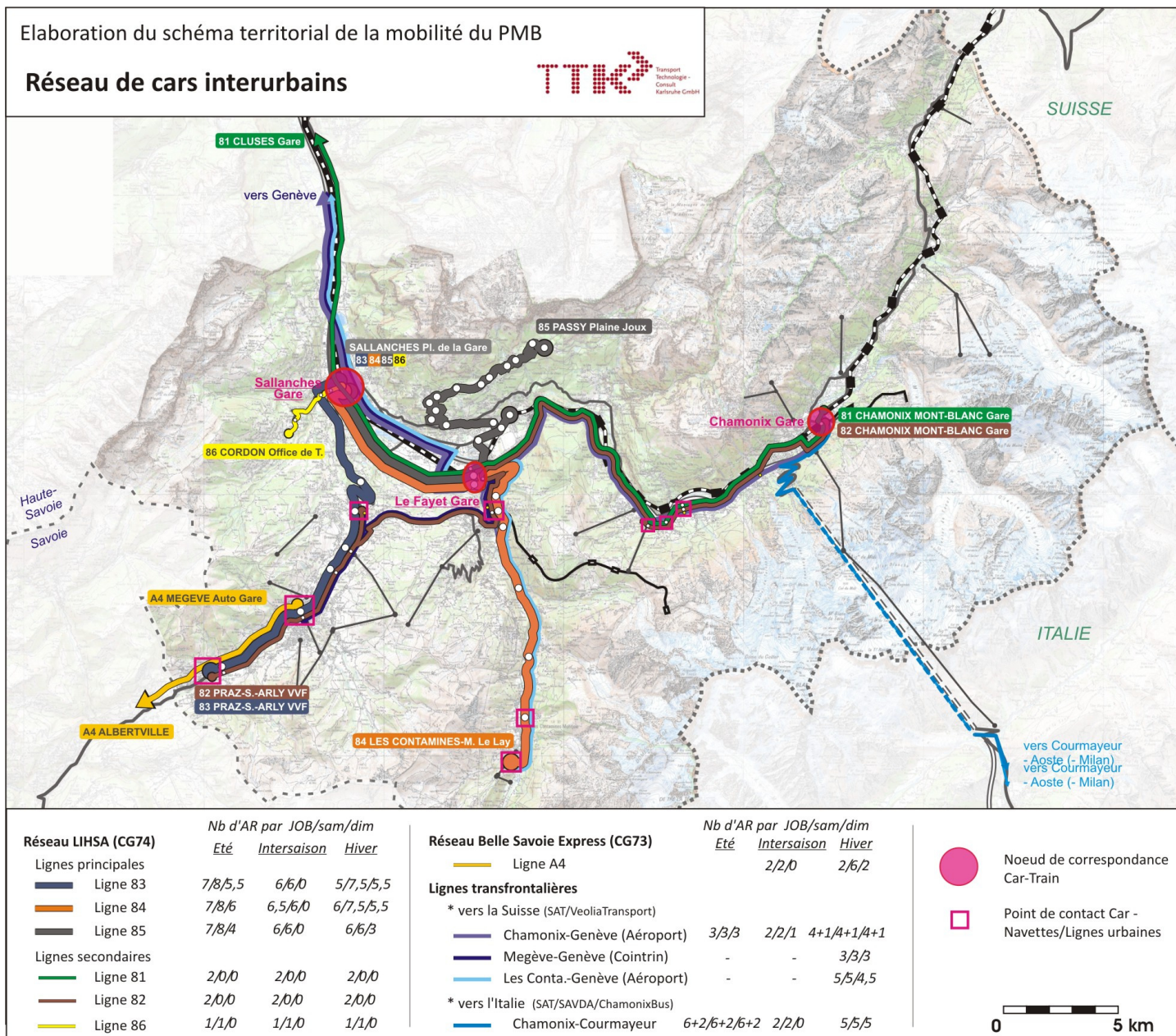




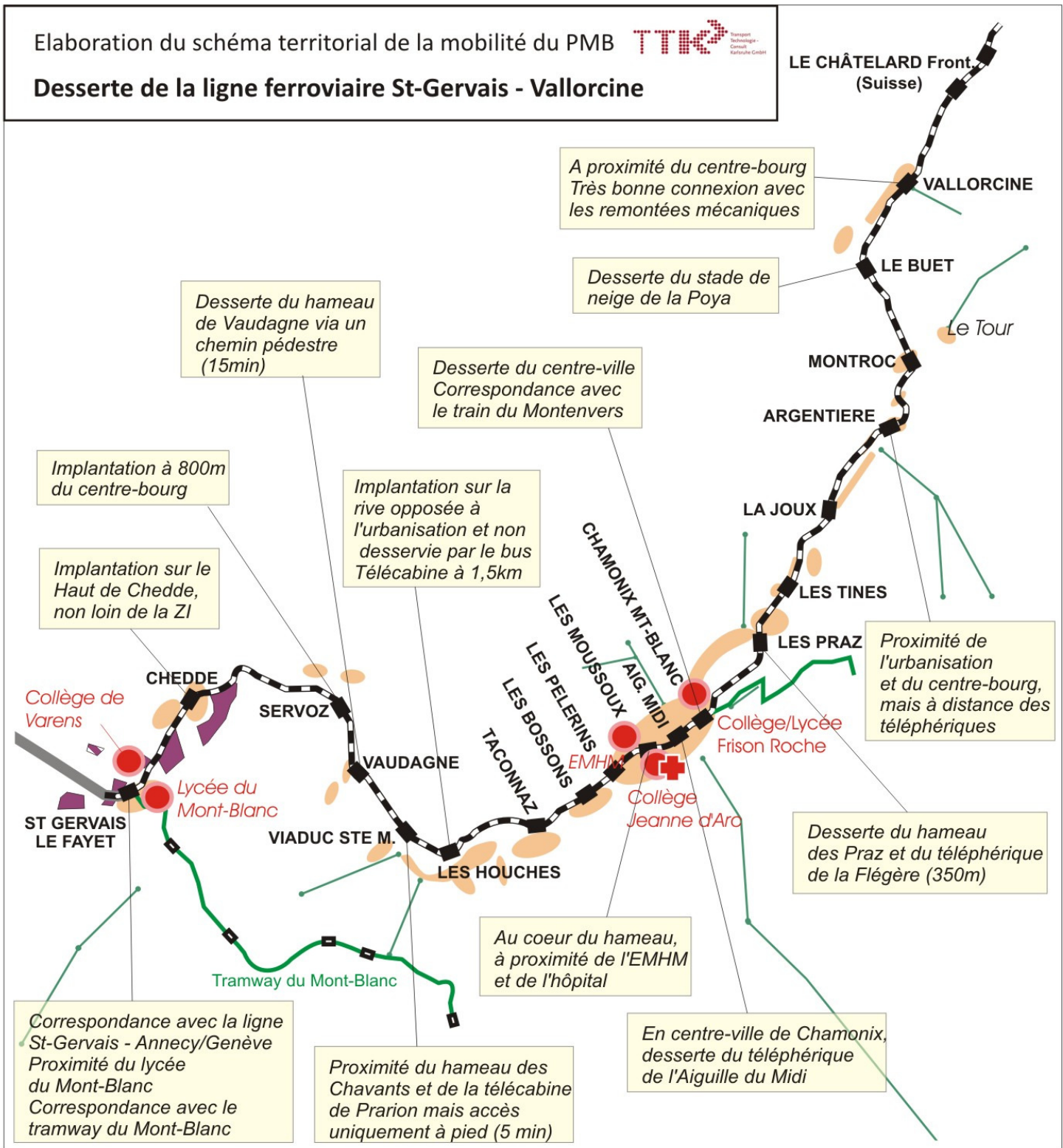
Elaboration du schéma territorial de la mobilité du PMB

Réseaux TC desservant le territoire du PMB



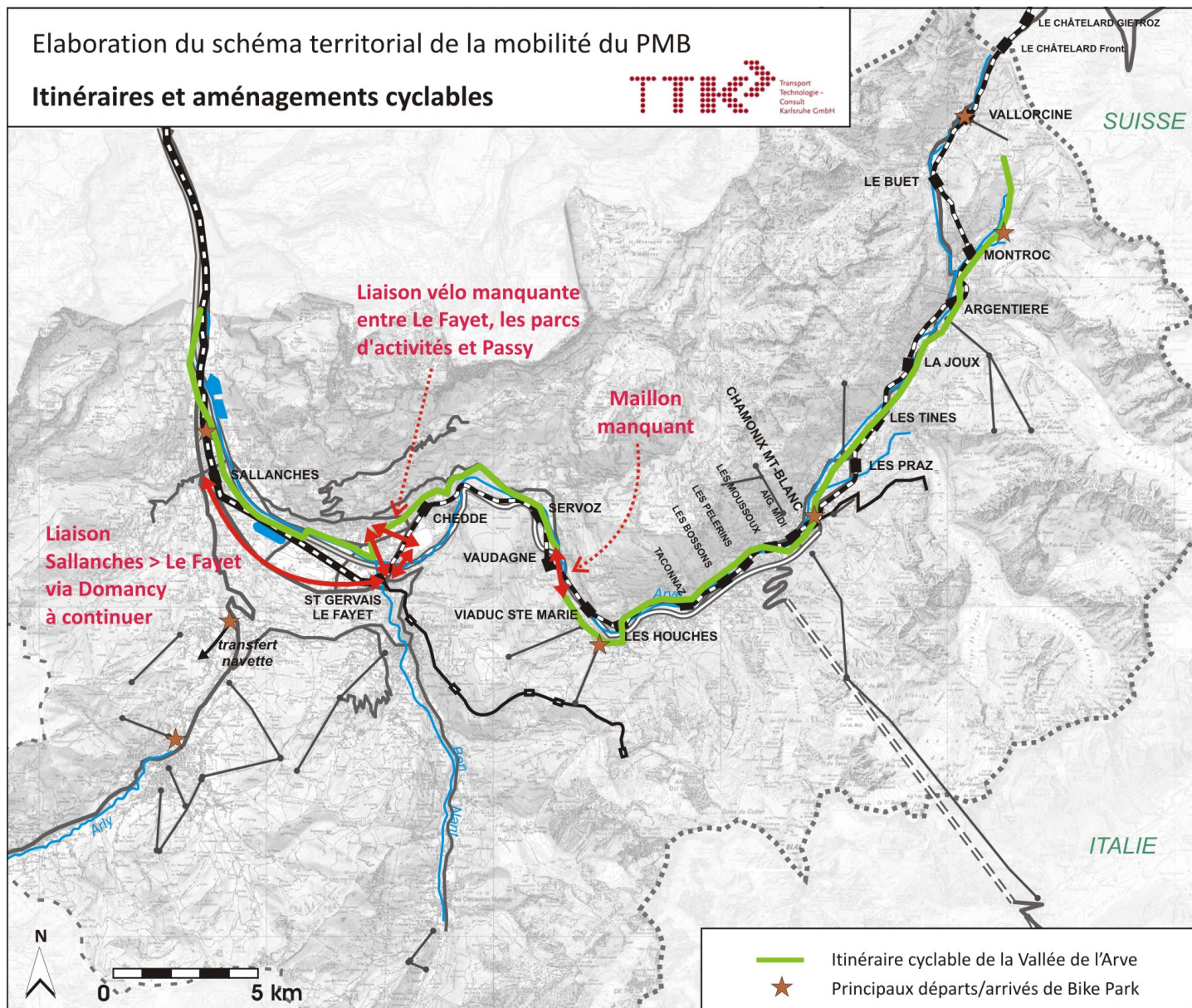


NB : Analyse des niveaux de services basées sur les données Hiver 2009-2010 / Printemps 2010 / Eté 2010.



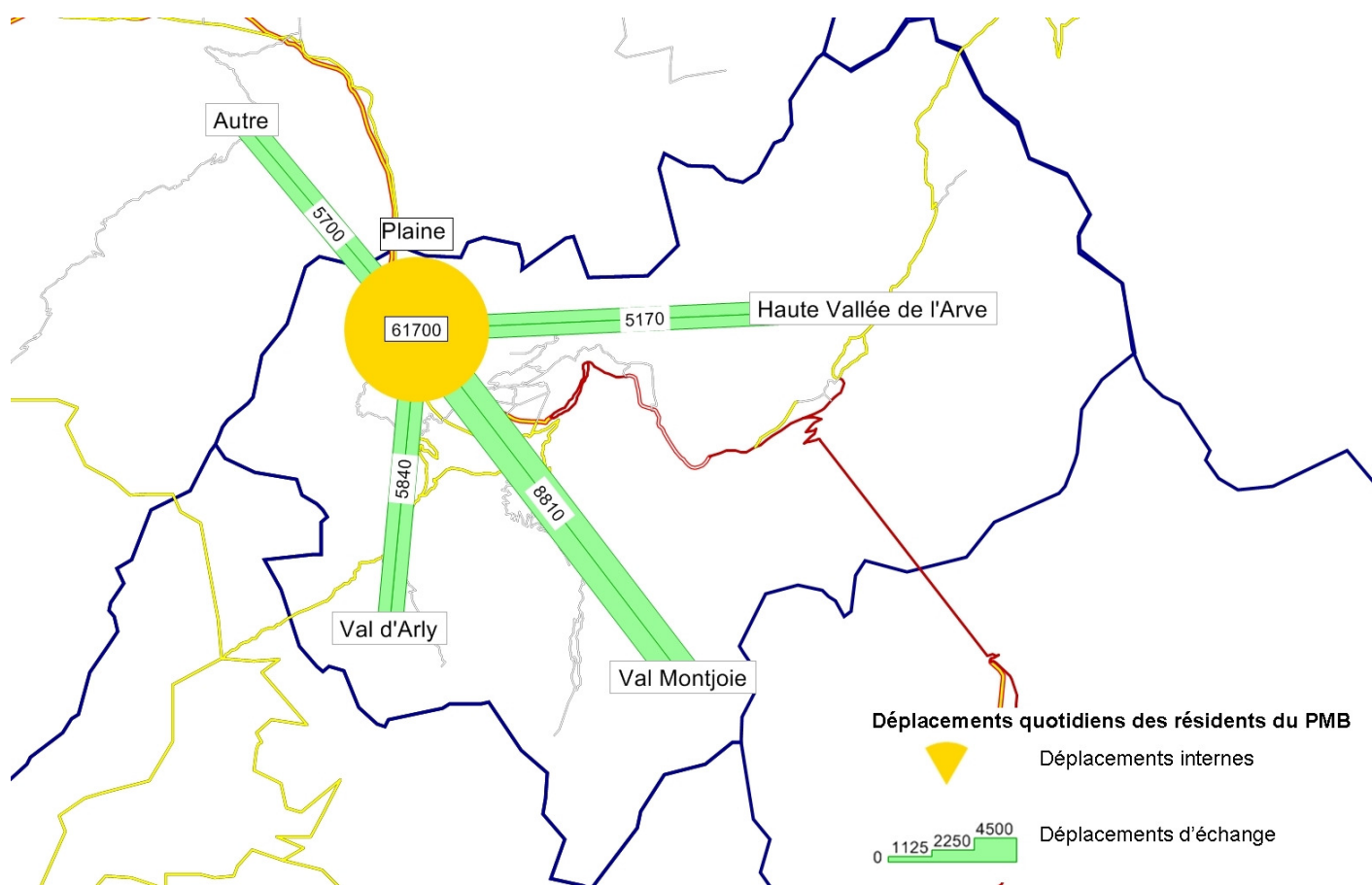
Elaboration du schéma territorial de la mobilité du PMB

Itinéraires et aménagements cyclables



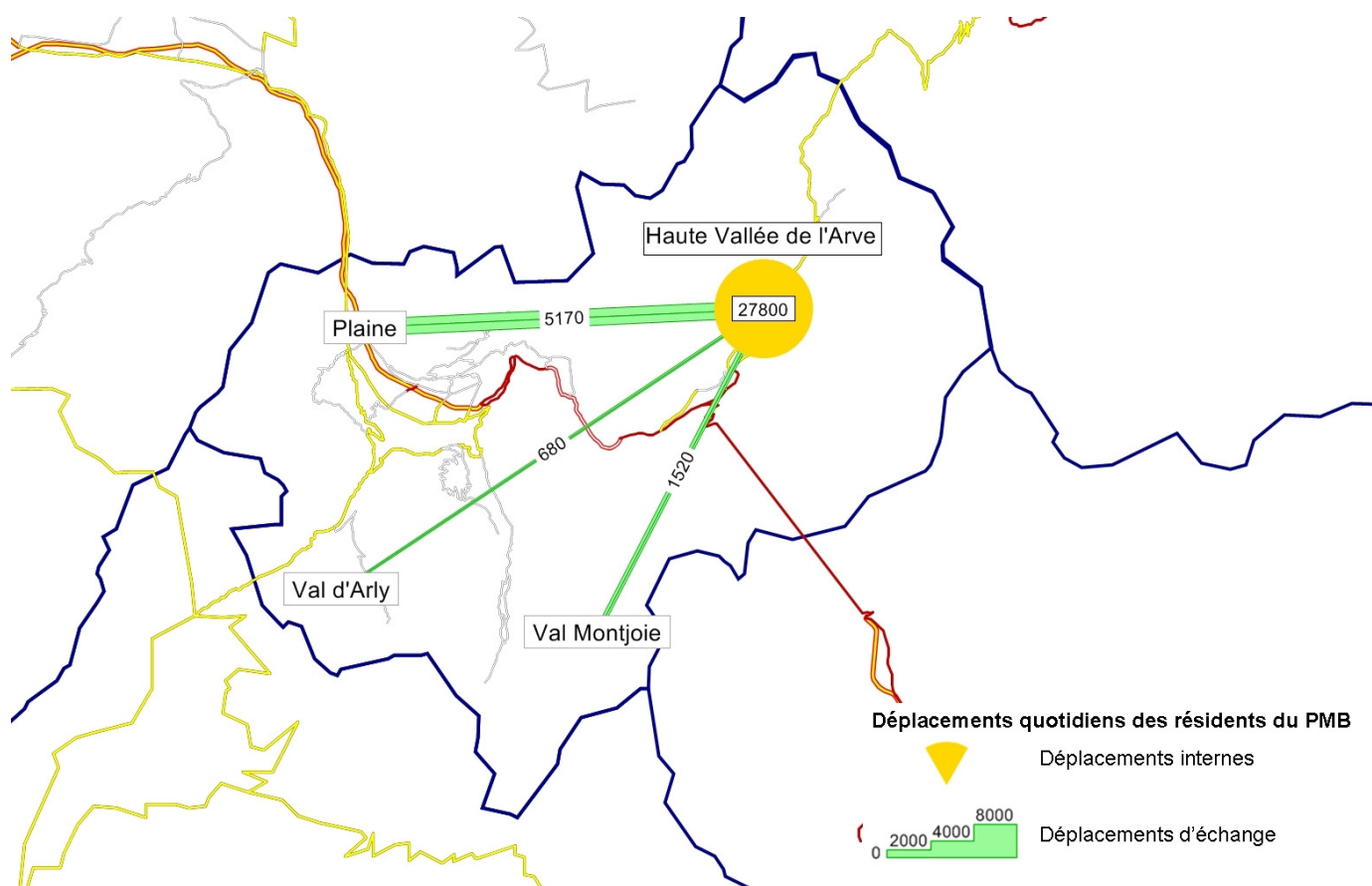
- Itinéraire cyclable de la Vallée de l'Arve
- ★ Principaux départs/arrivés de Bike Park

Déplacements des résidents en relation avec les communes de la Plaine



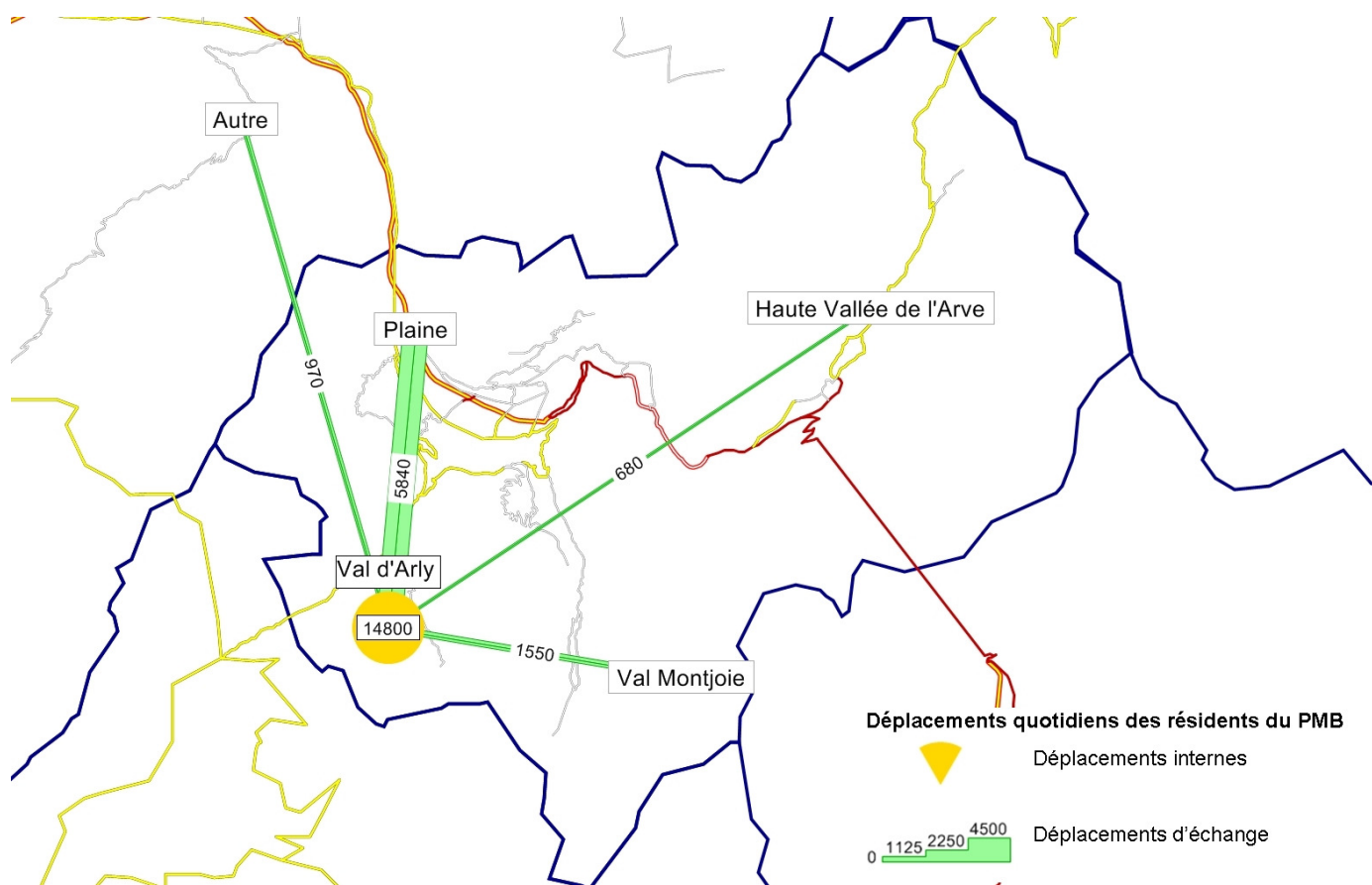
Déplacements internes à la PLAINES	Déplacements d'échange avec :				TOTAL
	Val Montjoie	Val d'Arly	Haute Vallée de l'Arve	Autre	
61 700	8 810	5 840	5 170	5 700	87 220
71%	10%	7%	6%	7%	100%

Déplacements des résidents en relation avec les communes de la Haute Vallée de l'Arve



Déplacements internes à la HAUTE VALLEE DE L'ARVE	Déplacements d'échange avec :				TOTAL
	Plaine	Val Montjoie	Val d'Arly	Autre	
27 700	5 170	1 500	680	1 193	36 243
76%	14%	4%	2%	3%	100%

Déplacements des résidents en relation avec les communes du Val d'Arly



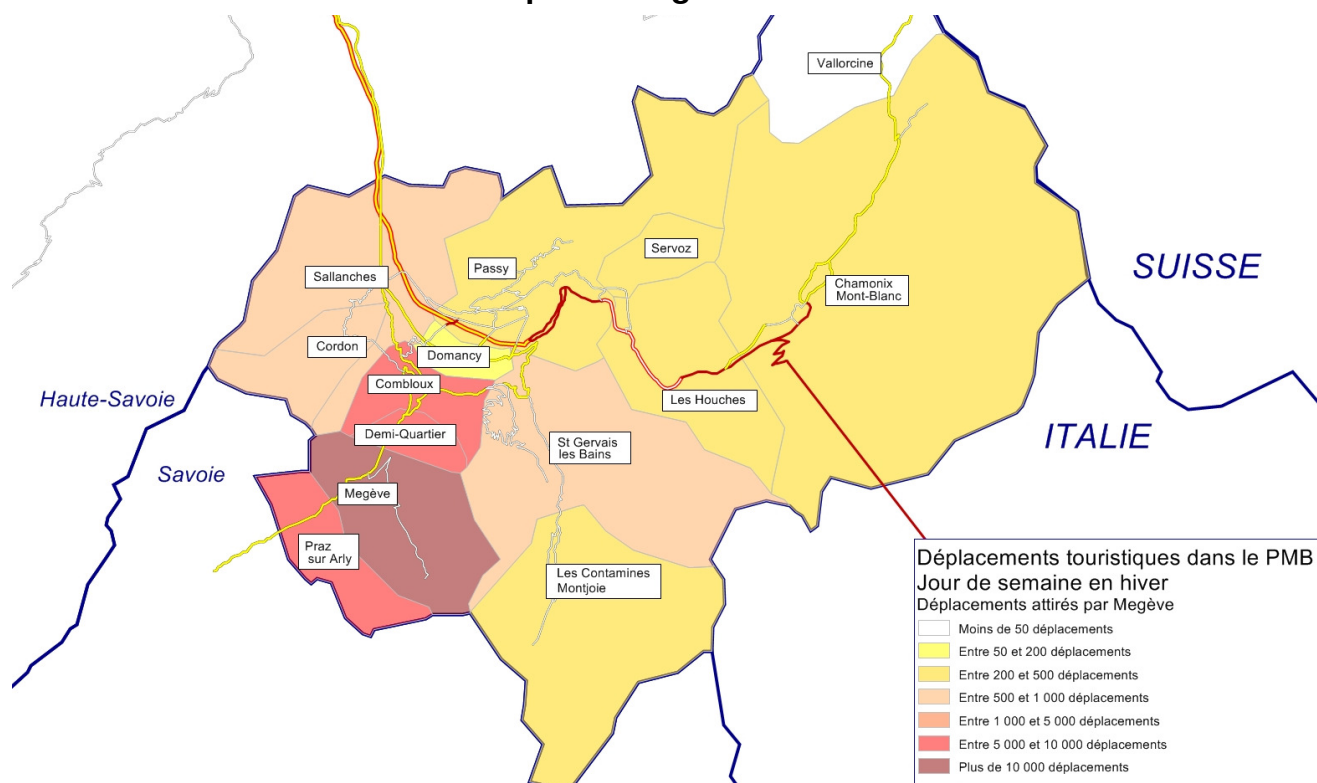
Déplacements internes au VAL D'ARLY	Déplacements d'échange avec :				TOTAL
	Plaine	Val Montjoie	Haute Vallée de l'Arve	Autre	
14 800	5 840	1 550	680	990	23 860
62%	25%	7%	3%	4%	100%

Déplacements des résidents en relation avec les communes du Val Montjoie

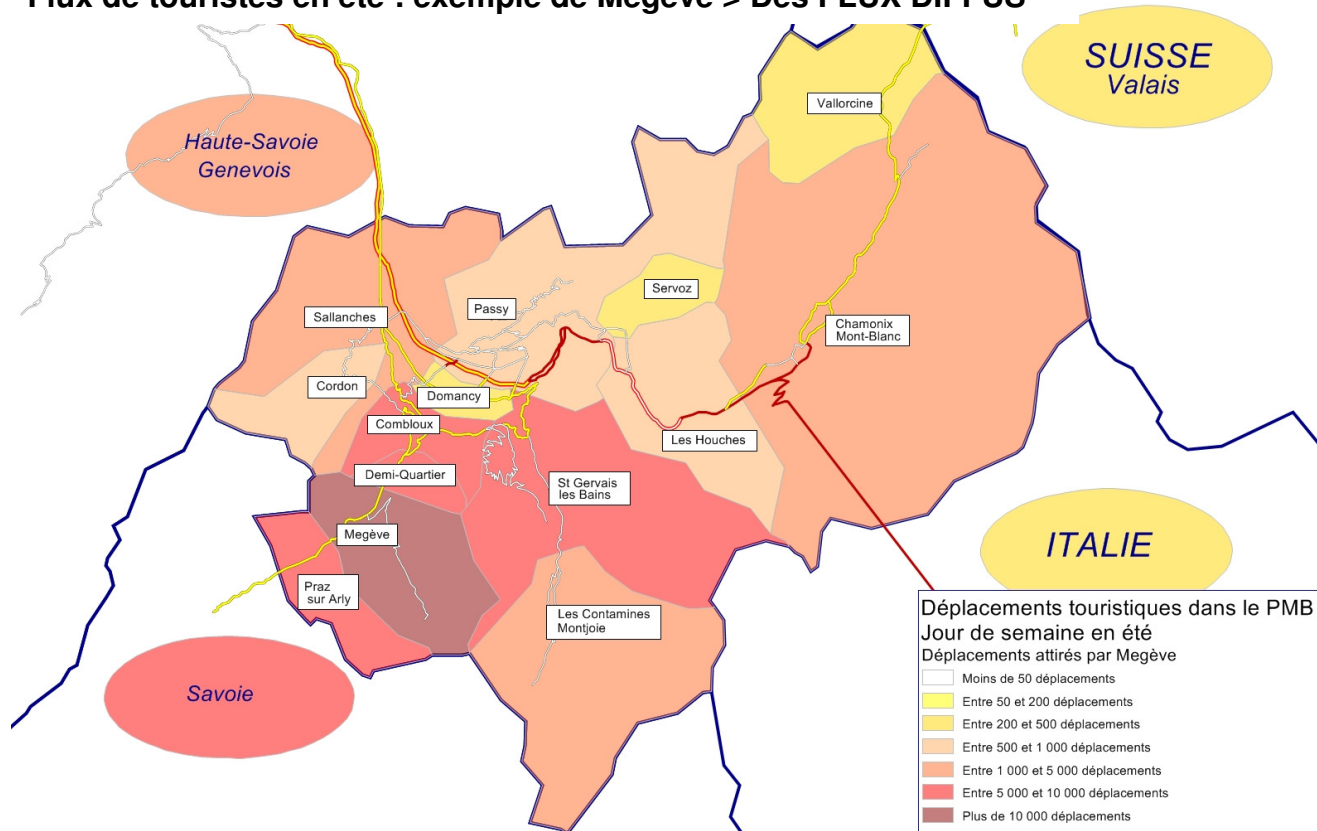


Déplacements internes au VAL MONTJOIE	Déplacements d'échange avec :				TOTAL
	Plaine	Val d'Arly	Haute Vallée de l'Arve	Autre	
7 700	8 810	1 550	1 520	1 000	20 580
37%	43%	8%	7%	5%	100%

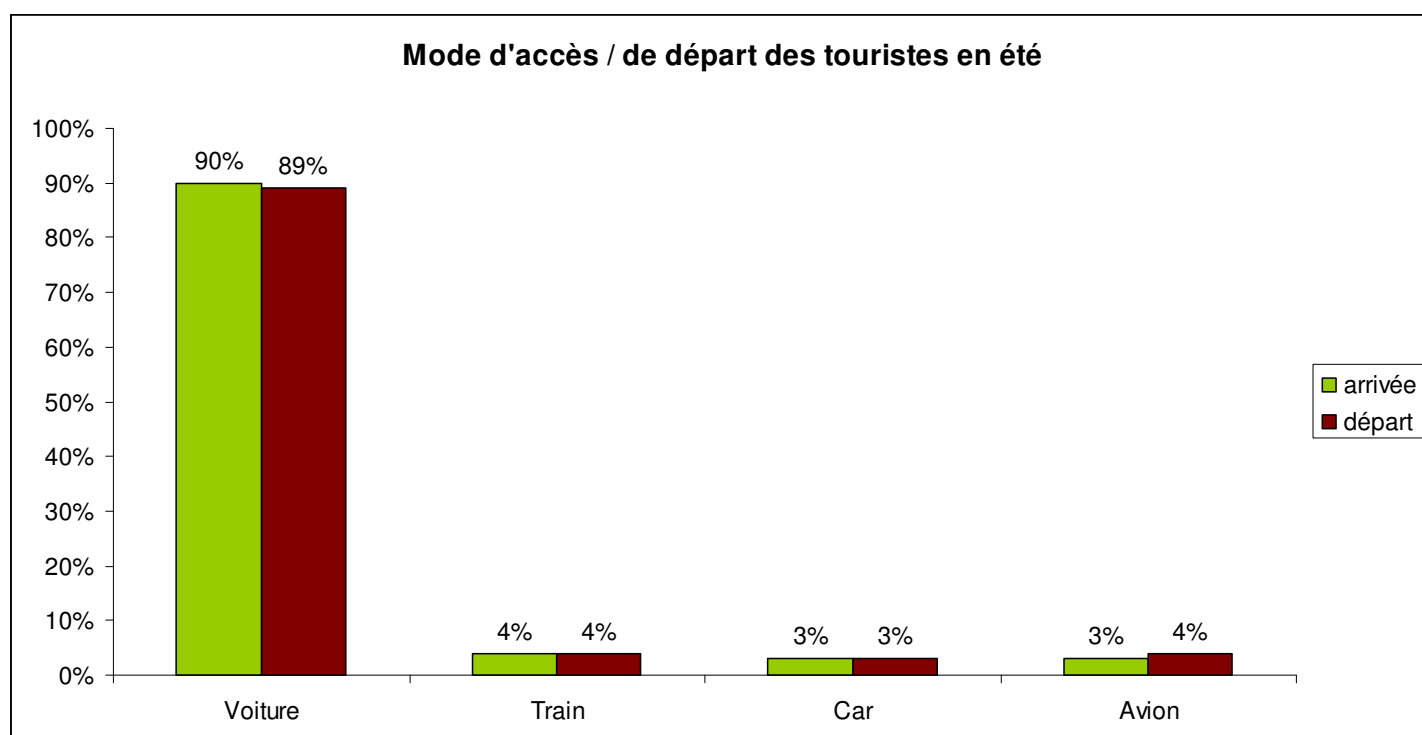
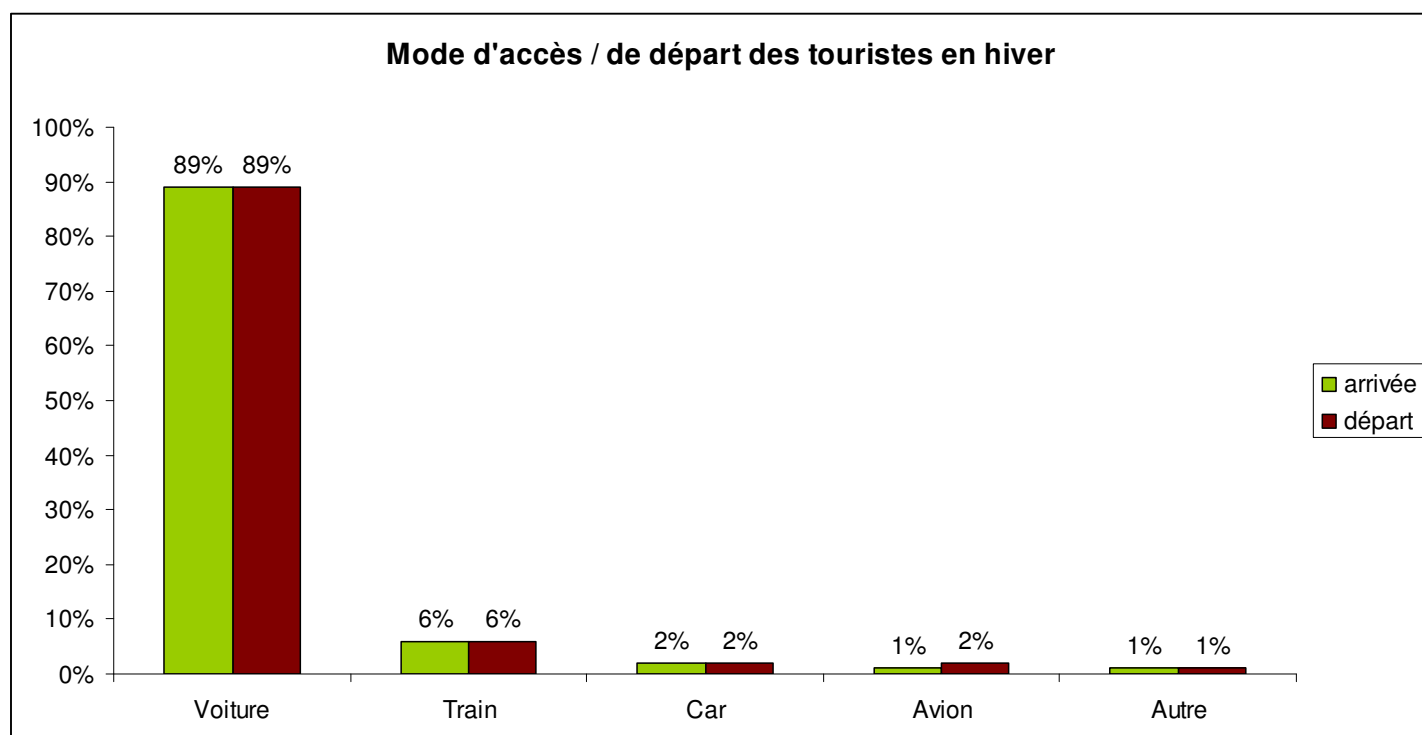
Flux de touristes en hiver : exemple de Megève > Des FLUX LOCALISES



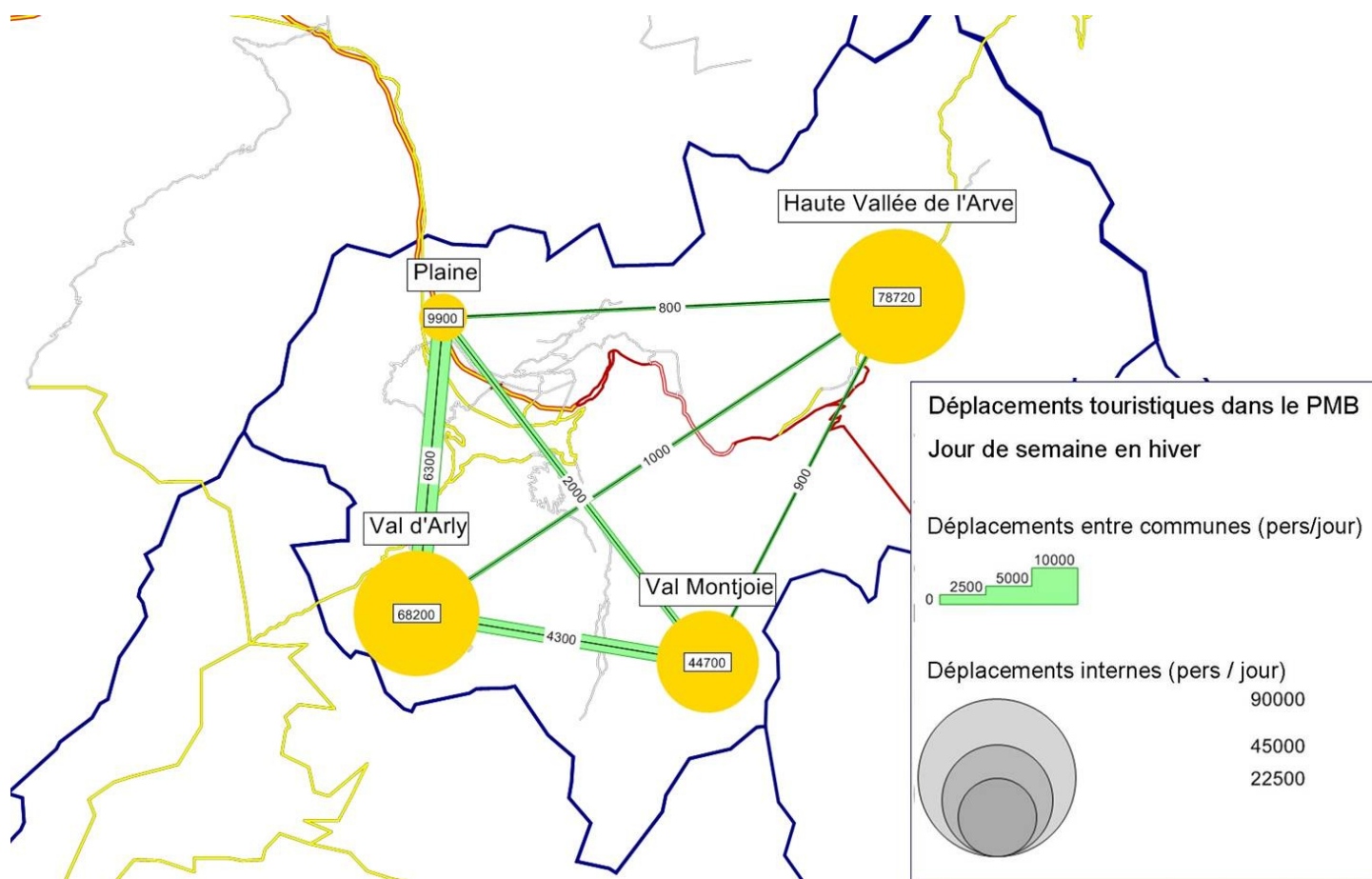
Flux de touristes en été : exemple de Megève > Des FLUX DIFFUS



Accès des touristes au Pays du Mont-Blanc

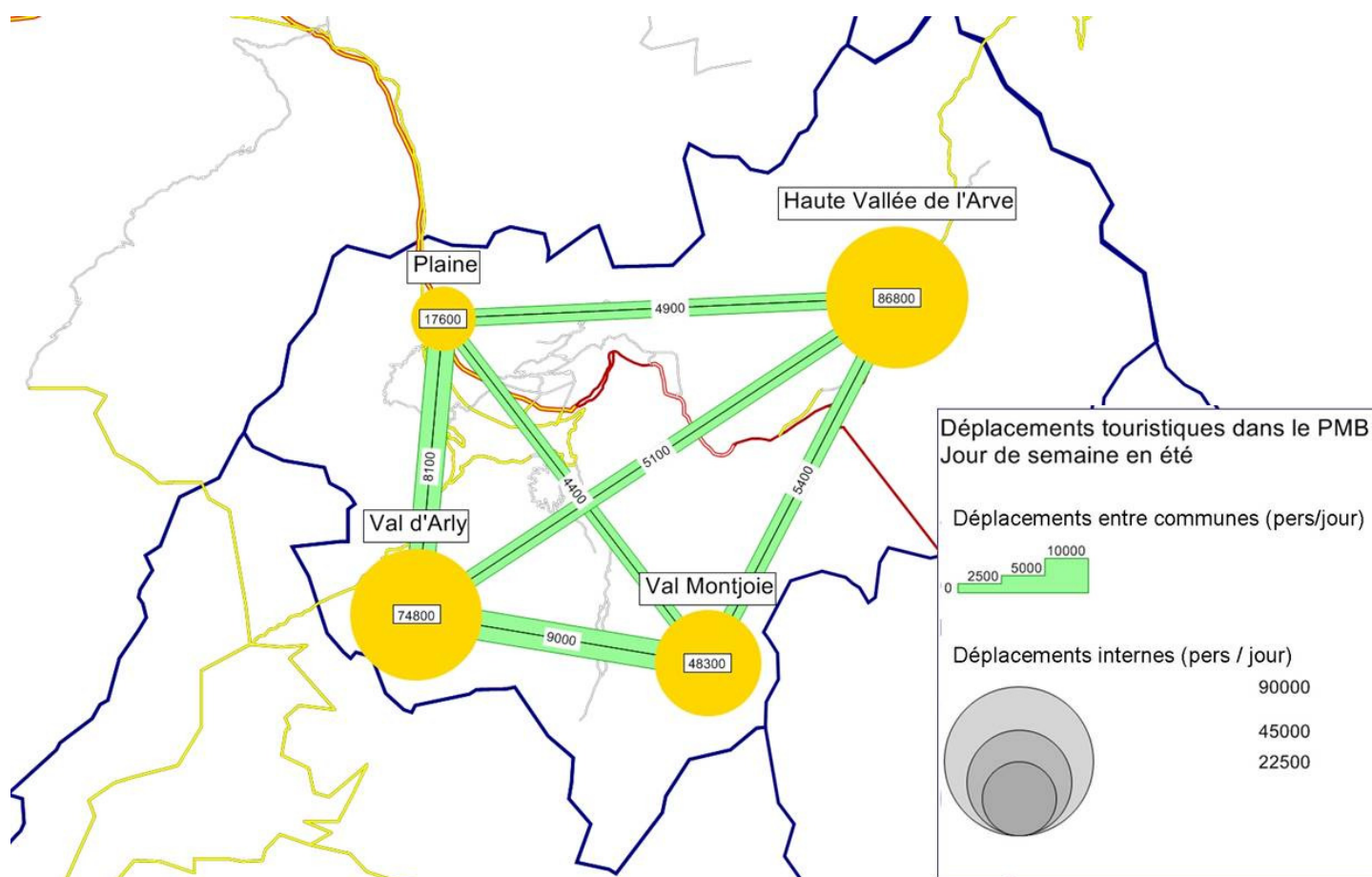


Déplacements touristiques dans le PMB en hiver, jour de semaine en période de vacances scolaires hivernales



Echanges de touristes entre les grands secteurs du Pays du Mont-Blanc, jour de semaine en période touristique hivernale

Déplacements touristiques dans le PMB en été, jour de semaine en période de vacances scolaires estivales



Echanges de touristes entre les grands secteurs du Pays du Mont-Blanc, jour de semaine en période touristique estivale

Déplacements touristiques en été entre le PMB et l'extérieur, jour de semaine en période de vacances scolaires estivales

