

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

Phase 2 : Scénarios



Lyon, Décembre 2010

Version 1

Numéro de projet TTK : 6620

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

Phase 2 : Scénarios

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



Table des matières

1	Introduction	5
1.1	Contexte	5
1.2	Organisation de l'étude.....	6
2	Rappel des enjeux dégagés à l'issue du diagnostic.....	7
3	Orientations/propositions de scénarios	9
3.1	Principes de construction des scénarios	9
3.2	Scénario de référence « Fil de l'eau »	10
3.3	Scénario 1 « Valorisation de l'offre existante »	14
3.4	Scénario 2 « Renforcement de l'offre au sein de chaque vallée, articulée autour d'une offre interurbaine valorisée »	20
3.5	Scénario 3 « Développement d'une offre de transport collectif intégrée autour d'une offre ferroviaire renforcée »	26
3.6	Perspectives d'évolution à plus long terme : vers un maillage fer-remontées mécaniques	30
4	Evaluation des scénarios	33
5	Vers un scénario-cible	34
	Glossaire et définitions.....	35
	Annexes	36

Illustrations et tableaux

Figure 1 :	Enjeux de mobilité dans le Pays du Mont-Blanc	8
Figure 2 :	Scénario de référence – Plaine/Val d'Arly/Val Montjoie	12
Figure 3 :	Scénario de référence – Vallée de Chamonix	13
Figure 4 :	Scénario 1 – Plaine/Val d'Arly/Val Montjoie	16
Figure 5 :	Scénario 1 – Vallée de Chamonix	17
Figure 6 :	Modes doux	18
Figure 7 :	Exemple de transport des vélos avec un train à crémaillère (train Montreux – Rochers de Naye en Suisse)	19
Figure 8 :	Scénario 2 – Plaine/Val d'Arly/Val Montjoie	22
Figure 9 :	Scénario 2 – Vallée de Chamonix	23
Figure 10 :	Réorganisation des services de transport collectif sur la commune de St-Gervais	24
Figure 11 :	Réorganisation des services de transport collectif sur le Val d'Arly	25
Figure 12 :	Scénario 3 – Plaine/Val d'Arly/Val Montjoie	28
Figure 13 :	Scénario 3 – Vallée de Chamonix	29
Figure 14 :	Perspectives long terme – Plaine/Val d'Arly/Val Montjoie	31
Figure 15 :	Perspectives long terme – Vallée de Chamonix	32

Fehler! Es konnten keine Einträge für ein Abbildungsverzeichnis gefunden werden.

1 Introduction

1.1 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 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

1.2 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

Chaque étape fait l'objet d'un rapport spécifique. Le présent rapport est celui de la deuxième phase.

2 Rappel des enjeux dégagés à l'issue du diagnostic

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.

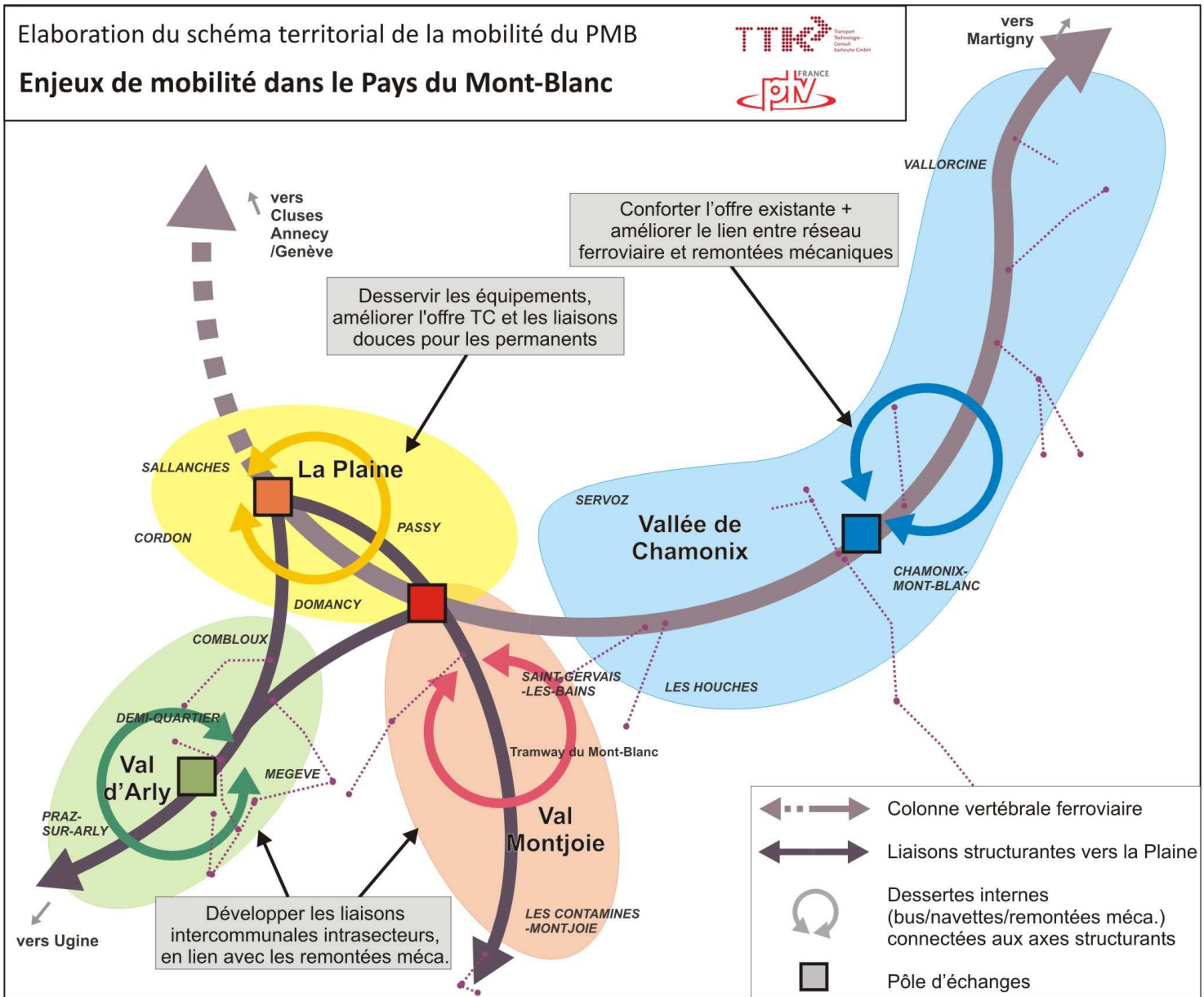


Figure 1 : Enjeux de mobilité dans le Pays du Mont-Blanc

3 Orientations/propositions de scénarios

3.1 Principes de construction des scénarios

Les scénarios de développement de l'offre de transport (TC et modes doux) ont été élaborés en combinant différents projets de développement de l'offre et construits de manière à évaluer les impacts des différents projets dont les scénarios sont composés.

Les projets sont par exemple :

- ▶ la création d'une nouvelle ligne ou d'un nouveau service de transport (ex : ligne régulière, navette, TAD),
- ▶ le prolongement ou la déviation de lignes existantes,
- ▶ l'augmentation du niveau d'offre sur des lignes existantes,
- ▶ la création d'un nouveau point d'arrêt ferroviaire,
- ▶ l'adaptation d'une infrastructure afin de renforcer le niveau d'offre ou permettre de nouvelles liaisons ;
- ▶ l'amélioration des correspondances entre différents modes (en termes d'horaires et d'aménagements) ;
- ▶ la création de parking-relais,
- ▶ la création d'aménagements modes doux (piétons, cycles)...

Dans l'impossibilité de créer un scénario pour chaque projet, ceux-ci ont été regroupés pour former des scénarios contrastés. L'évaluation puis comparaison des scénarios entre eux permettra ainsi de mettre en évidence l'impact des différents projets, pour enfin, à l'issue de cette phase, se prononcer en faveur d'un scénario-cible, établi à partir d'une sélection de projets.

Principes directeurs

Les scénarios ont été élaborés à partir de principes directeurs communs :

- ▶ développer des scénarios TC globaux, à savoir mettre en synergie les réseaux, c'est-à-dire le réseau ferroviaire, le réseau Lhsa ainsi que les réseaux urbains/de navettes, les principales remontées mécaniques et les lignes de car transfrontalières, pour aboutir à un réseau cohérent sur le territoire du Pays du Mont-Blanc,
- ▶ favoriser la coordination et l'intégration des réseaux existants (ferroviaire, départemental, Chamonix Bus, Facibus, navettes saisonnières) en optimisant les synergies entre les Autorités Organisatrices de Transports (AOT) existantes ;
- ▶ essayer de mutualiser des besoins épars sur une même ligne, du fait notamment de l'urbanisation peu favorable au TC et des besoins multiples ;
- ▶ répondre à la fois aux besoins des résidents permanents en proposant une offre stable et régulière toute l'année et s'adapter à une demande saisonnière importante ;
- ▶ améliorer la lisibilité des réseaux autant que possible :

- ▶ en créant une hiérarchie des lignes (par exemple axes structurants avec services toute la journée, axes secondaires ou complémentaires)
- ▶ en mettant en place des horaires cadencés en HP et éventuellement en HC,
- ▶ en simplifiant les tracés des lignes,
- ▶ en hiérarchisant les points d'arrêts ferroviaires (pôle d'échange/gare de rabattement, gare de proximité), les confortant dans leur fonction.
- ▶ développer les liaisons internes au Pays du Mont-Blanc, notamment vers la Plaine, ainsi que vers les territoires voisins (Cluses, ...),
- ▶ le tout, sans aller à l'encontre, de manière brusque, des habitudes et pratiques de mobilité des habitants du Pays du Mont-Blanc (gares de rabattement, aires de covoiturage, tracés des lignes de bus/car dans les communes ...)

Présentation des scénarios

Sur ces principes, trois scénarios – **à un horizon 2020** – ont été élaborés. Basés sur un scénario de référence dit « Fil de l'eau » constitué à partir des projets en cours qui seront réalisés à cet horizon, ces trois scénarios, progressifs en termes d'ampleur des actions envisagées et se superposant, sont les suivants :

- ▶ Scénario 1 : « Valorisation de l'offre existante »
- ▶ Scénario 2 : « Renforcement de l'offre au sein de chaque vallée, articulée autour d'une offre interurbaine valorisée »
- ▶ Scénario 3 : « Développement d'une offre de transport collectif intégrée autour d'une offre ferroviaire renforcée »

Ce chapitre vise à les présenter en termes d'objectifs, de projets, de tracés et de niveau de desserte offert.

A ces trois scénarios s'ajoute une proposition de développement long terme visant, par le prolongement ou la création de remontées mécaniques et la création d'arrêts ferroviaires supplémentaires, à offrir un maillage fort de l'offre de transport collectif lourde, à savoir entre le fer et les remontées mécaniques.

3.2 Scénario de référence « Fil de l'eau »

Le scénario de référence comporte l'ensemble des projets en cours de réalisation ou à l'étude et qui seront achevés en 2020. Il s'agit des projets suivants :

- ▶ **Projets d'infrastructures et/ou développement de l'offre de transport**
 - ▶ Tram-train Vallorcine-Les Houches (2014) : projet porté par la communauté de communes de Chamonix Mont-Blanc consistant en une adaptation du tunnel des Montets et la modernisation de la ligne (renouvellement de voies, changement de signalisation, amélioration de certains croisements, ...) pour un cadencement à 30 minutes entre Vallorcine et Les Houches ramené à 20 minutes en haute saison.
 - ▶ Contournement routier de St-Gervais (2012) : projet de déviation porté par le CG74 comprenant un ouvrage d'art de franchissement du torrent du Bonnant, une voie nouvelle et deux giratoires de raccordement, le réaménagement du parking de la télécabine et des accès urbains.

- ▶ Réorganisation et renforcement de la desserte ferroviaire de la Vallée de l'Arve depuis Genève dans le cadre du projet CEVA (2016).
 - ▶ Renforcement de la liaison St-Gervais– Le Fayet par le Tramway du Mont-Blanc (2012) : projet d'ouverture du tronçon Le Fayet gare SNCF - St Gervais Chef Lieu au service du transport collectif, avec une fréquence plus importante et des tarifs incitant la population locale à l'emprunter (aujourd'hui le TMB est une installation touristique de la Compagnie du Mont-Blanc).
 - ▶ Aménagement de la liaison entre le point d'arrêt Viaduc Ste Marie et les Houches : projet de liaison goudronnée entre le point d'arrêt et le hameau des Chavants avec projet de mise en place d'une navette.
 - ▶ Itinéraire vélo sur les bords de l'Arve : projet de véloroute « Du Léman au Mont-Blanc » (Annemasse-Chamonix) porté par le Conseil Général de Haute-Savoie en partenariat avec le Syndicat d'Aménagement de l'Arve et de ses Abords (SM3A), en cours de réalisation.
- ▶ **Projets urbains / d'implantation d'activités**
- ▶ Réaménagement du centre-bourg et du front de neige à Praz-sur-Arly, avec réalisation de nouvelles résidences et création d'une nouvelle route d'accès par l'ouest au domaine skiable avec projet de nouveau skibus.
 - ▶ Implantation du centre de recherche et développement et de l'espace de vente Quechua à Passy au niveau de la Bretelle de l'Arve.

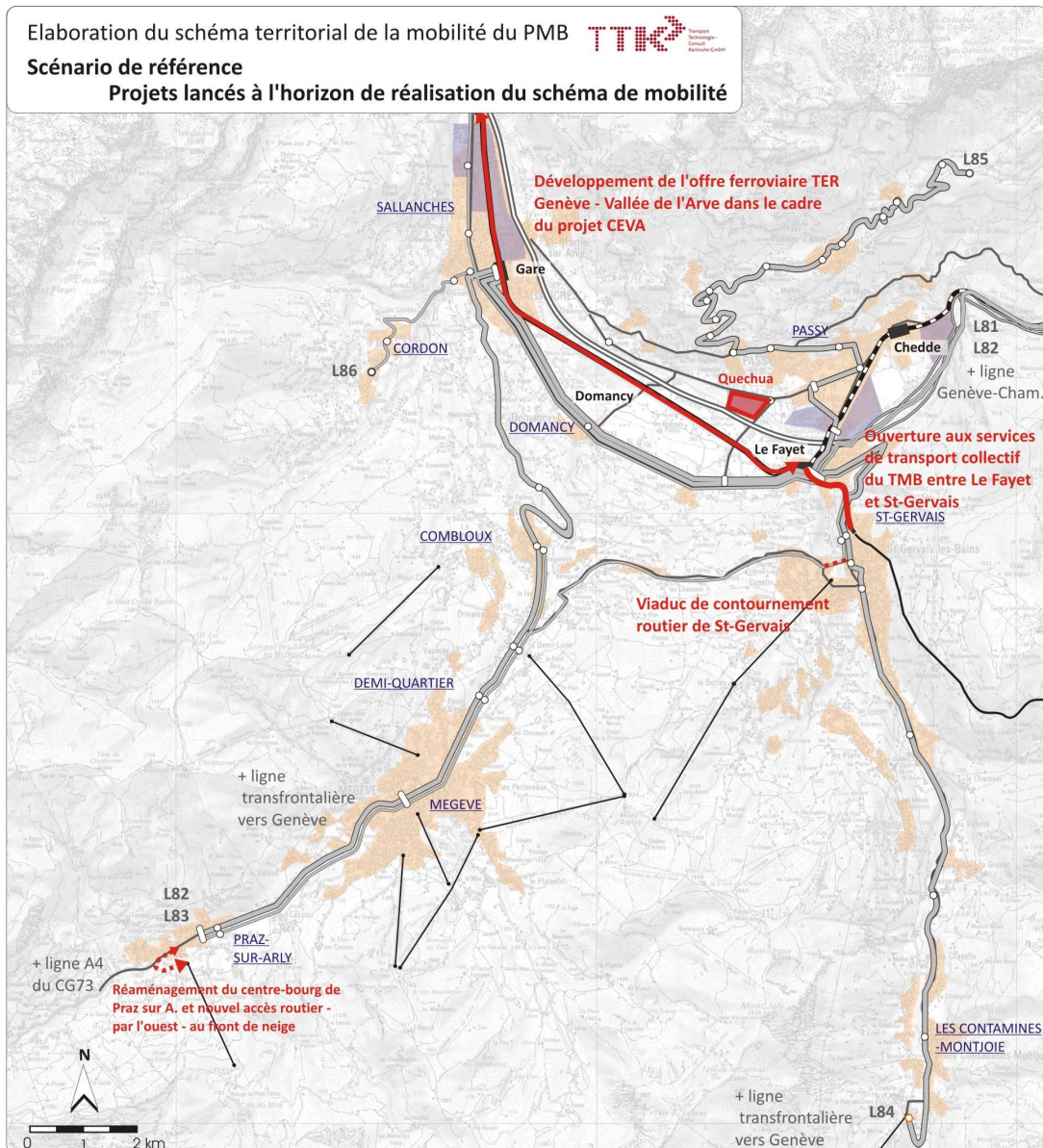


Figure 2 : Scénario de référence – Plaine/Val d'Arly/Val Montjoie

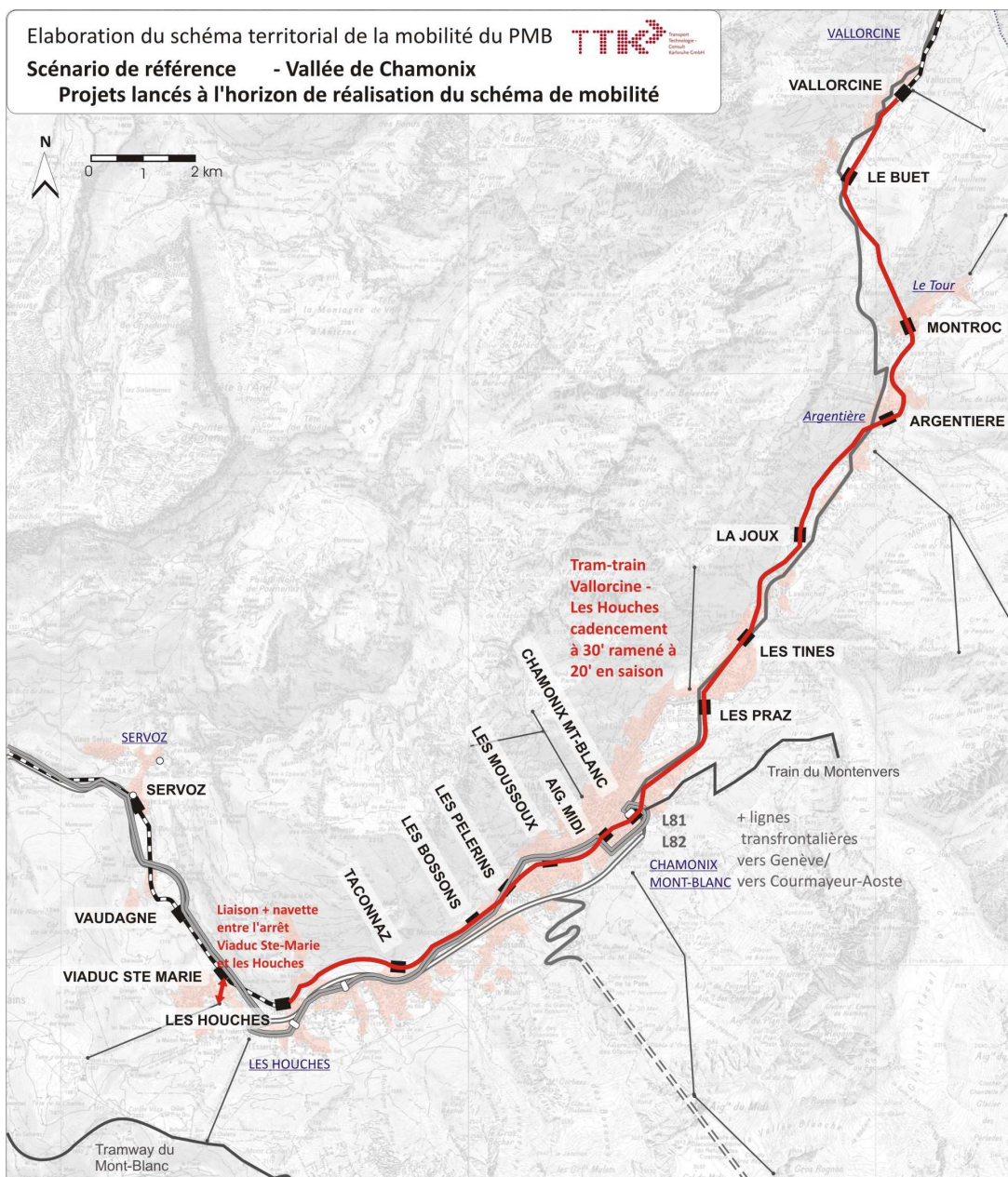


Figure 3 : Scénario de référence – Vallée de Chamonix

3.3 Scénario 1 « Valorisation de l'offre existante »

Principes du scénario

Le premier scénario consiste en un développement a minima de l'offre existante sur le même schéma institutionnel, afin de combler les lacunes observées (zones d'emploi/équipements aujourd'hui non desservis) tout en l'optimisant et renforçant sa lisibilité. Il s'appuie sur les principes suivants :

- ▶ **Réorganisation légère de l'offre interurbaine en collaboration avec le CG74**
 - ▶ Restructuration de certaines lignes et/ou création de nouveaux points d'arrêts pour une meilleure desserte des pôles d'attraction
 - ▶ Amélioration de la lisibilité de l'offre : horaires cadencés et réguliers, systématisation des dessertes (suppression des détours ou services partiels)
 -
 - ▶ Amélioration des correspondances avec le TER à Sallanches et St-Gervais-le-Fayet
- ▶ **Maintien des réseaux urbains ou de navettes** actuelles en renforçant leur lisibilité
- ▶ **Amélioration de l'information voyageurs** autour de l'offre globale de transport en commun
- ▶ Renforcement du **maillage modes doux**, notamment en Plaine et aménagement de l'itinéraire cyclable le long de l'Arve.

Projets constitutifs

La valorisation de l'offre de transport TC et modes doux pour améliorer la mobilité se fait à travers les projets et en réponse aux objectifs suivants :

- ▶ **Comblent les lacunes de l'offre de transport collectif actuelle en matière de desserte des zones d'activités/commerciales et grands équipements (hôpital) notamment**
 - ▶ Prolongement de la ligne 85 - confortée dans une vocation de desserte fine - au-delà de la gare SNCF de Sallanches, jusqu'au centre commercial via l'hôpital et la zone d'activité sur laquelle est également situé le pôle emploi.
 - ▶ Déviation de la ligne 84 via Passy et la route de St-Martin au lieu de Domancy, renforçant la desserte de Passy dont le futur centre Quechua et offrant une liaison directe entre Passy et Sallanches via St-Martin et l'hôpital.
 - ▶ Déviation de la ligne 82 par Servoz, assurant ainsi une desserte toute l'année du bourg, complémentaire au train.
- ▶ **Améliorer la lisibilité de l'offre TC**
 - ▶ Hiérarchisation des lignes départementales en lignes principales (83, 84 sur les axes Val d'Arly – Plaine, respectivement Val Montjoie – Plaine, 85 sur la Plaine) et lignes secondaires
 - ▶ Cadencement des lignes principales à 60 minutes en heure plein (HP) et à 2h en heure creuse (HC) soit 8 AR/ jour en semaine et le week-end en saison, 6 AR/ jour le week-end hors saison.

- ▶ Simplification des périodes de fonctionnement : pour toutes les lignes, circulation tous les jours, selon les mêmes plages horaires, avec une offre stable sur l'ensemble de la période (saison été ou hiver, hors saison).
- ▶ Renforcement de la présence/visibilité des gares, notamment à Sallanches, St-Gervais-le-Fayet, Chamonix, Les Houches en ouvrant les gares sur leur environnement urbain et diversifiant les voies d'accès piétons vers les quais.
- ▶ Systématisation du terminus de la ligne 82 à Chamonix : la desserte du fond de vallée est assurée préférentiellement par le train
- ▶ Meilleure différenciation entre les lignes départementales et les lignes transfrontalières privées
- ▶ **Offrir des alternatives aux modes motorisés**
 - ▶ Création d'un maillage de liaisons douces notamment dans la Plaine où la topographie est moins contraignante, articulé autour de l'itinéraire cyclable de l'Arve, afin de favoriser des déplacements réguliers vers les équipements (scolaires, sportifs), pôles d'emploi
 - ▶ Aménagement/jalonnement d'itinéraires cyclables entre Cordon/Combloux/Megève/Praz et Combloux St-Gervais, sur des routes secondaires moins fréquentées, reliant les bike-parks et centre-bourgs.
 - ▶ A Chamonix, mise en valeur des aménagements existants (itinéraire le long de l'Arve en fond de vallée reliant les hameaux)
- ▶ **Renforcer l'intermodalité en améliorant le fonctionnement de l'ensemble de la chaîne transport**
 - ▶ Mise en cohérence des horaires des lignes de car 83, 84, 85 et des horaires des trains avec un délai de correspondance maximum de 15 minutes.
 - ▶ Amélioration des aménagements « pôle d'échange » au niveau des points d'arrêt ferroviaires, notamment en gare de Sallanches où les zones d'arrêts des différents modes (voitures, taxis, car) sont à mettre en évidence.
 - ▶ A Chamonix Gare, amélioration des correspondances entre le réseau urbain et le réseau ferroviaire, notamment par une signalétique renforcée entre l'arrêt actuel « Montenvers – Mer de Glace » à renommer en « Gares » et la gare de Chamonix et un accès direct depuis la passerelle sur les quais.
 - ▶ Meilleure articulation entre les services de navettes et les cars.
 - ▶ Vélos dans le tramway du Mont-Blanc ou à l'arrière des cars
 - ▶ Parking-vélos
 - ▶ Mise en place ou développement de titres de transport combinés : navette ou réseau urbain + car, navette ou réseau urbain + train, etc ...
- ▶ **Information voyageur considérablement améliorée**
 - ▶ Plan global affichant l'ensemble des lignes et services de transport collectif présents sur le territoire du Pays du Mont-Blanc ;
 - ▶ Affichage du plan et des horaires aux arrêts ;
 - ▶ Edition de fiches horaires tant pour les lignes des réseaux urbains ou de navettes que pour les lignes départementales ou TER indiquant les correspondances au niveau des gares.
 - ▶ Poursuite du développement de la centrale de mobilité, notamment au niveau du module de recherche d'itinéraires (celui-ci doit intégrer tous les modes) et des documents cartographiques disponibles (il doit contenir un plan global et précis des lignes)

Elaboration du schéma territorial de la mobilité du PMB
Scénario 1 - Réorganisation de l'offre autocar
 (secteur Plaine - Val d'Arly - Val Montjoie)

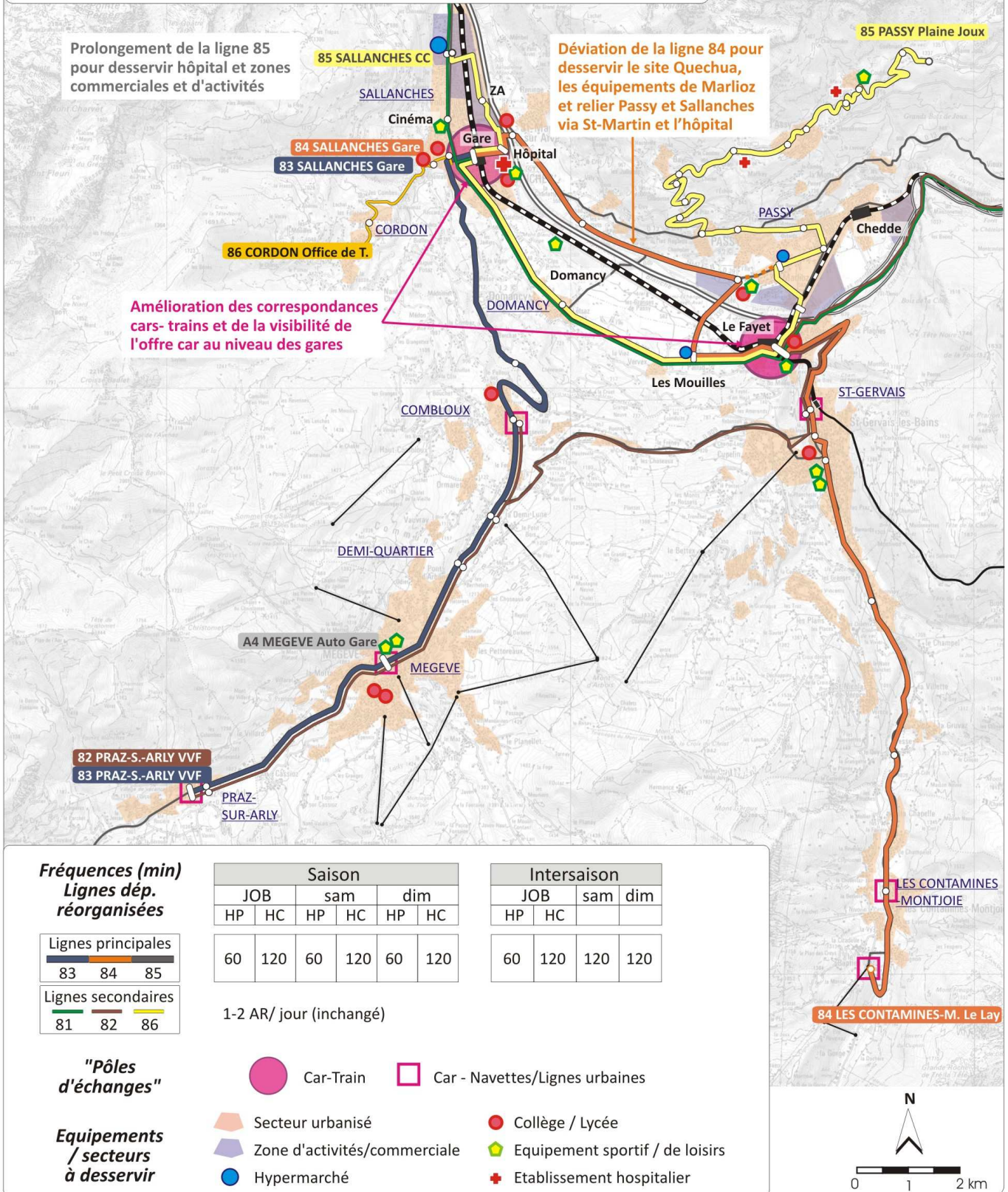


Figure 4 : Scénario 1 – Plaine/Val d'Arly/Val Montjoie

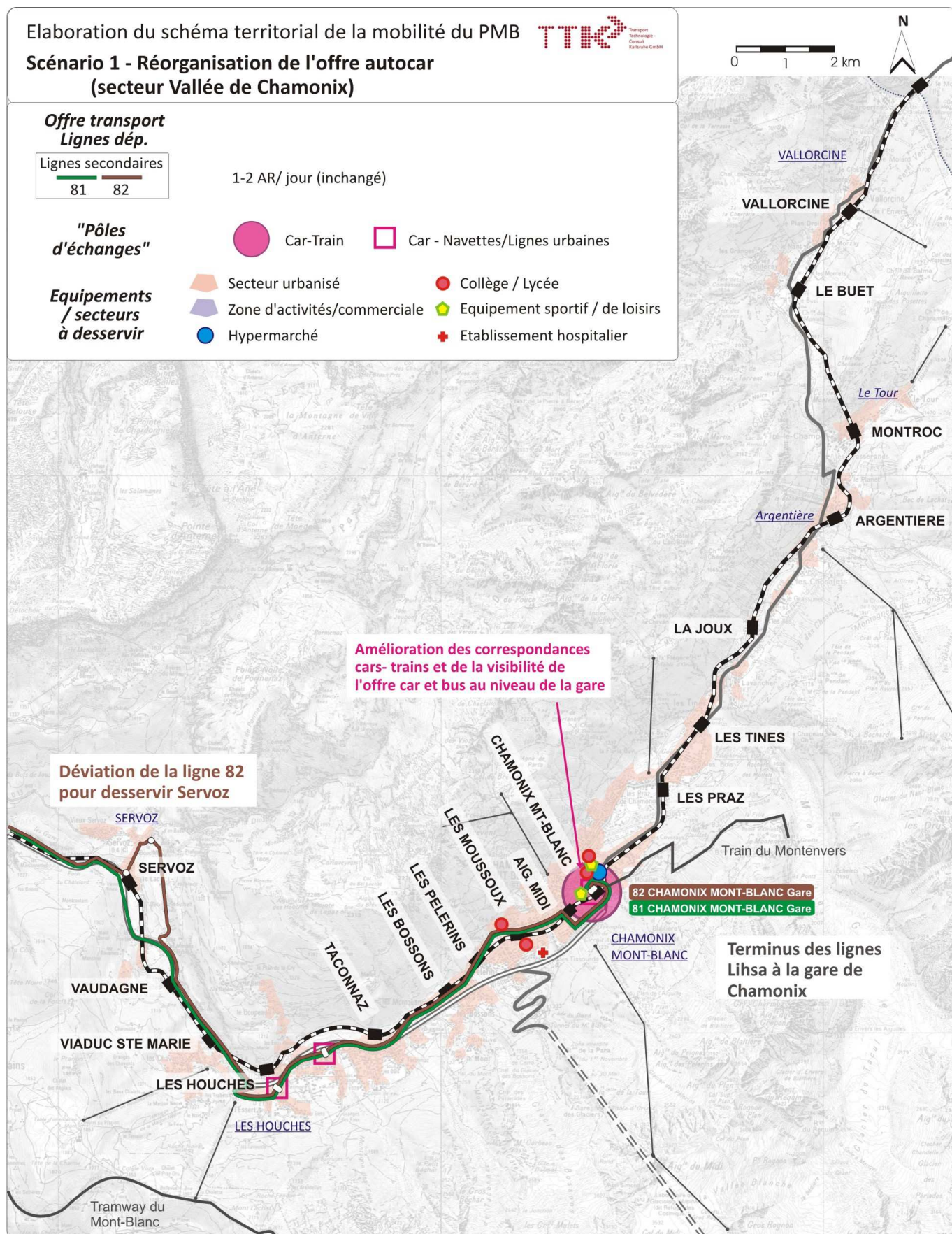


Figure 5 : Scénario 1 – Vallée de Chamonix

Elaboration du schéma territorial de la mobilité du PMB **TTK**
Scénario 1 - Développement des aménagements modes doux
 (secteurs Plaine + Cordon -Val d'Arly -St-Gervais)

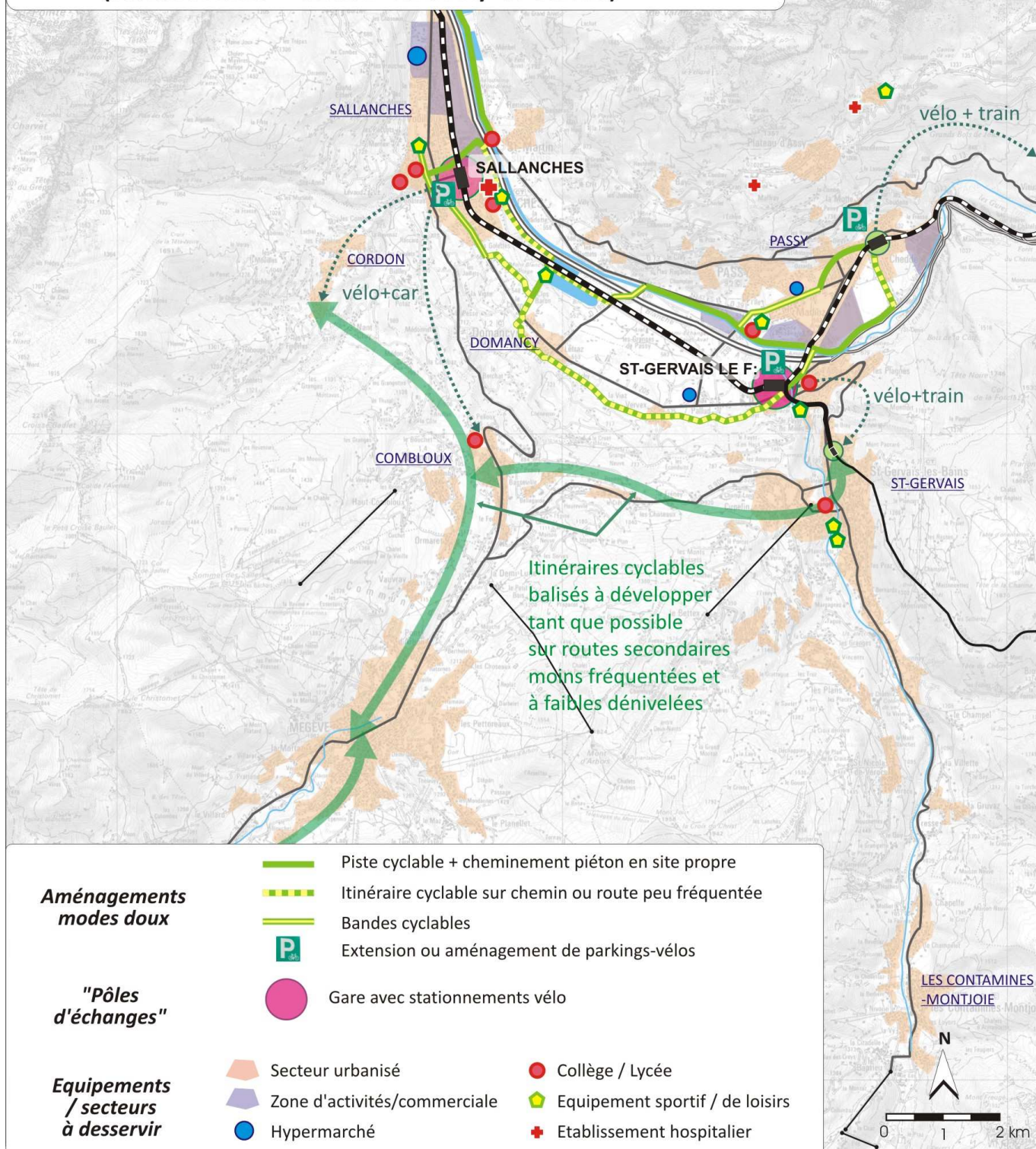


Figure 6 : Modes doux



Figure 7 : Exemple de transport des vélos avec un train à crémaillère (train Montreux – Rochers de Naye en Suisse)

3.4 Scénario 2 « Renforcement de l'offre au sein de chaque vallée, articulée autour d'une offre interurbaine valorisée »

Principes du scénario

Le deuxième scénario de développement de la mobilité proposé s'appuie sur les éléments constitutifs du premier scénario. Il les intègre pour les dépasser en termes d'offre et de niveau de services dans le but d'offrir une desserte renforcée au sein de chaque vallée, vers et dans la Plaine, répondant aux besoins des résidents permanents et des touristes :

- ▶ **Renforcement** conséquent des niveaux de services sur des **lignes départementales améliorées** :
 - ▶ pour une desserte structurante Val d'Arly/Val Montjoie - Plaine
 - ▶ pour une desserte améliorée de la Plaine
- ▶ **Recomposition** et/ou **développement des dessertes intra-secteurs** (Val d'Arly – Val Montjoie – Chamonix) :
 - ▶ service minimum hors saison autour d'une ligne régulière ou de lignes TAD
 - ▶ renforcement en période touristique, avec une desserte axée vers les remontées mécaniques ou autres équipements de loisirs
 - ▶ homogénéisation des périodes de fonctionnements et plages horaires
- ▶ **Amélioration de l'articulation entre les dessertes internes et les axes structurants interurbains**

Projets

Outre les projets détaillés pour le scénario 1, les principes se déclinent à travers les projets suivants :

- ▶ **Renforcer le niveau et la lisibilité de l'offre dans la Plaine, dont vers Cordon**
 - ▶ Simplification de l'offre départementale autour d'une seule catégorie de lignes, 4 « lignes principales » cadencées :
 - ▶ La ligne 81 n'est plus considérée comme une ligne régulière, le TER permettant la liaison Cluses-Chamonix.
 - ▶ La liaison Cordon-Sallanches est réalisée par un prolongement de la ligne 84 (1 service sur 2 soit environ 4 AR/jour) en correspondance avec les trains en gare de Sallanches, permettant un service unique, régulier et renforcé (en remplacement de la ligne 86 couplée à la navette de Cordon, souffrant d'un niveau de service très faible et d'un manque de lisibilité)
- ▶ **Améliorer la liaison Val d'Arly – Plaine via St-Gervais**
 - ▶ Redéploiement de la ligne 82 sur la section Megève – St-Gervais le Fayet avec densification des services : la ligne 82 devient ligne principale, limitée à un axe où elle reste complémentaire et non en concurrence avec le train.

- ▶ **Développer des offres TC internes à chaque vallée, simplifiées, en proposant une offre minimale toute l'année, communale ou intercommunale, renforcée en saison selon des plages horaires et périodes identiques dans toutes les stations/vallées**

- ▶ **A Chamonix** : simplification d'une offre permanente et saisonnière déjà conséquente et renforcer les liaisons les moins favorisées (Servoz-Vallorcine-Le Tour), en complémentarité avec le train
 - ▶ 3 lignes permanentes (dont une desservant Servoz toute l'année) + Le Mulet
 - ▶ et en saison : renforcement des 3 lignes + prolongement ou introduction de services pour desservir les stations (ex : Les Houches) et remontées mécaniques.

- ▶ **A St-Gervais** : renforcement de la continuité de l'offre interne à St-Gervais et amélioration de sa lisibilité en l'organisant autour de :
 - ▶ un circuit de centre-ville fonctionnant toute l'année (services réguliers ou TAD à déclenchement pour les périodes les plus creuses)
 - ▶ deux circuits (St-Nicolas et la Villette) fonctionnant en TAD toute l'année + renforts réguliers en hiver
 - ▶ deux circuits (Cupelin et Gollet) fonctionnant en TAD en été et hiver
 - ▶ un circuit (Bettex) fonctionnant en TAD en hiverselon :
 - ▶ des périodes de services identiques pour tous les services (hiver/été/autres)
 - ▶ idéalement des plages horaires identiques pour tous les TAD et les services réguliers d'une même saison.NB : La desserte du Fayet depuis St-Gervais étant assurée par le TMB, le TAD du Fayet se voit supprimé

- ▶ **Sur le Val d'Arly + Cordon** : créer un réseau unifié sur l'ensemble des communes du Val D'Arly, en étendant le réseau actuel de Megève vers Praz-sur-Arly, Combloux voire Cordon :
 - ▶ 5 lignes en étoile autour de Megève (Autogare) dont 2 lignes intercommunales, l'une vers Praz-sur-Arly, l'autre vers Combloux (prolongée jusqu'à Cordon sur certains services), assurant été et hiver une desserte plus fine des hameaux et des remontées mécaniques, complémentaire à celle de la ligne 83.
 - ▶ 1 navette saisonnière (vers les pistes en hiver / pour vélos en été) à Combloux
 - ▶ 1 navette saisonnière (hiver) vers les pistes à Cordon
 - ▶ 1 navette saisonnière (hiver) à Praz

Elaboration du schéma territorial de la mobilité du PMB **TTK** Transport Technologie - Consult - Karlsruhe GmbH

Scénario 2 - Développement de l'offre TC inter et intracommunale (secteur Plaine - Val d'Arly - Val Montjoie)

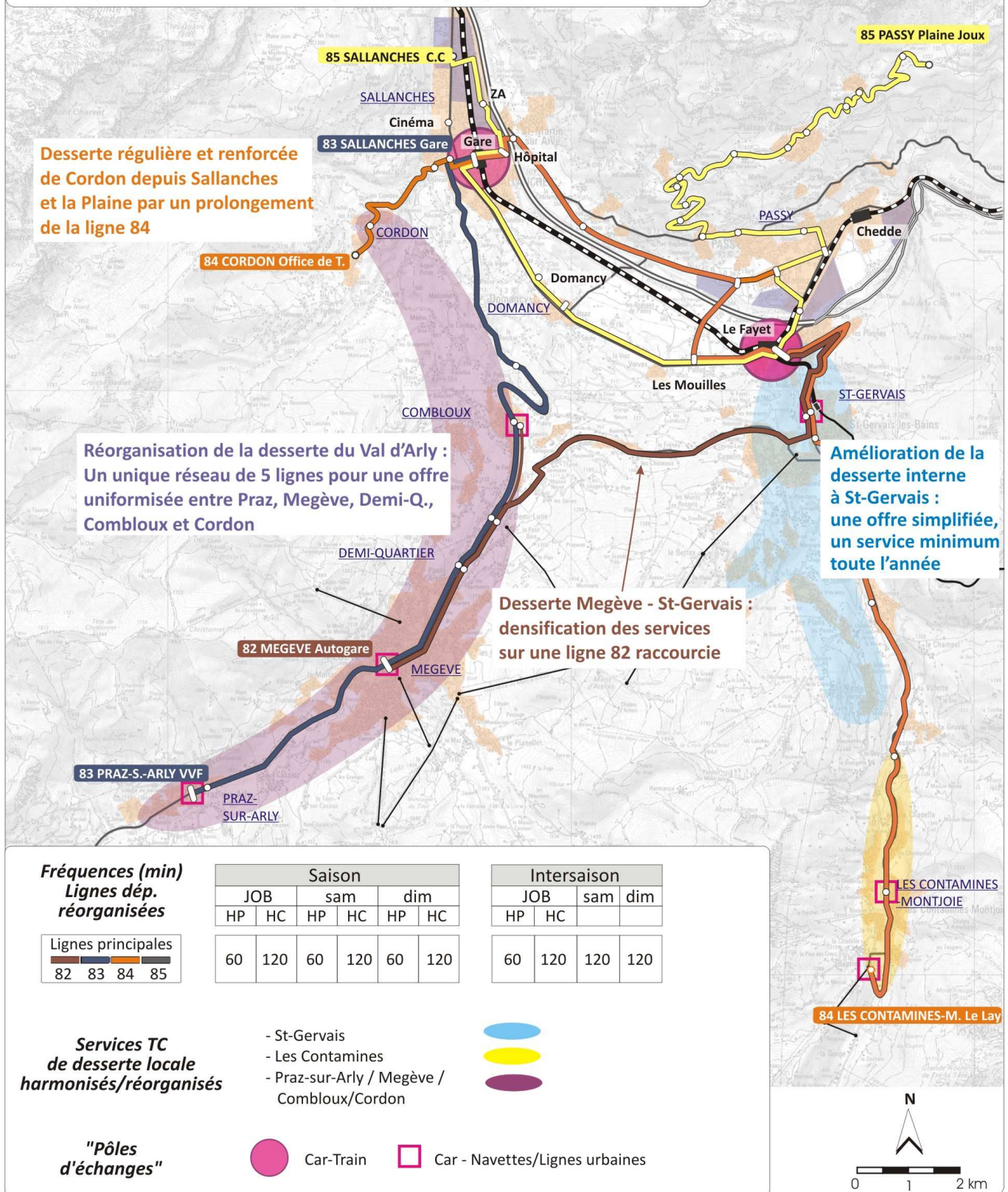


Figure 8 : Scénario 2 – Plaine/Val d'Arly/Val Montjoie

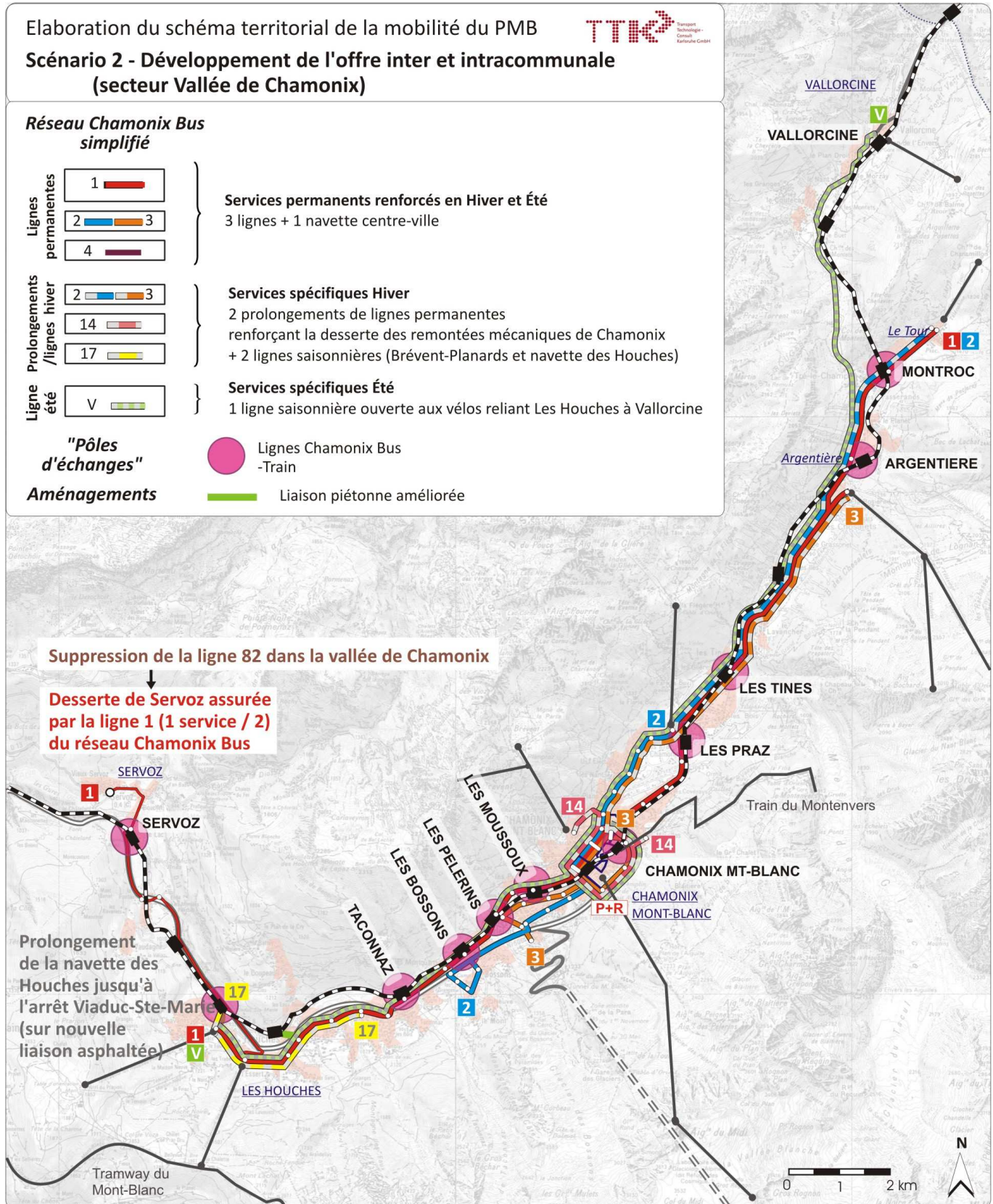


Figure 9 : Scénario 2 – Vallée de Chamonix

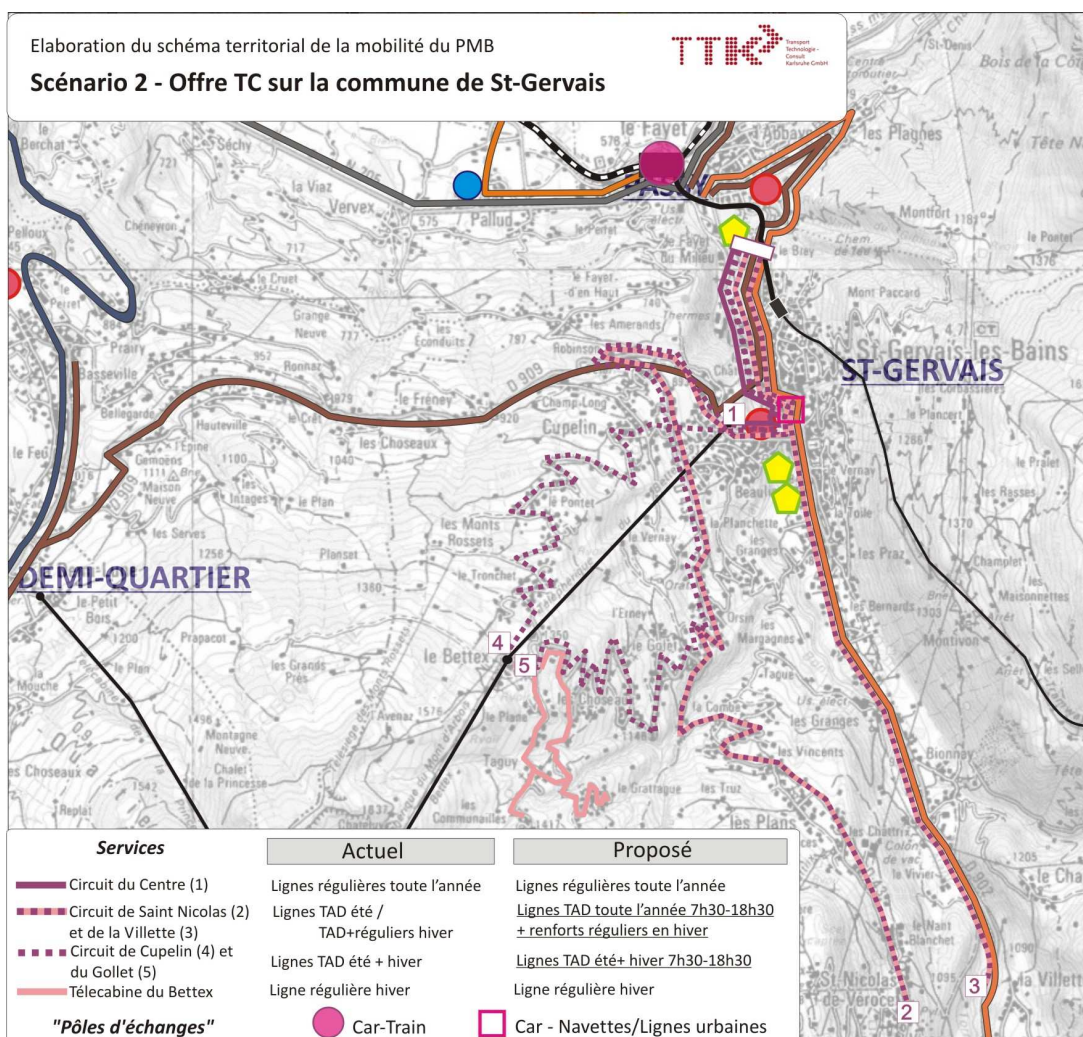


Figure 10 : Réorganisation des services de transport collectif sur la commune de St-Gervais

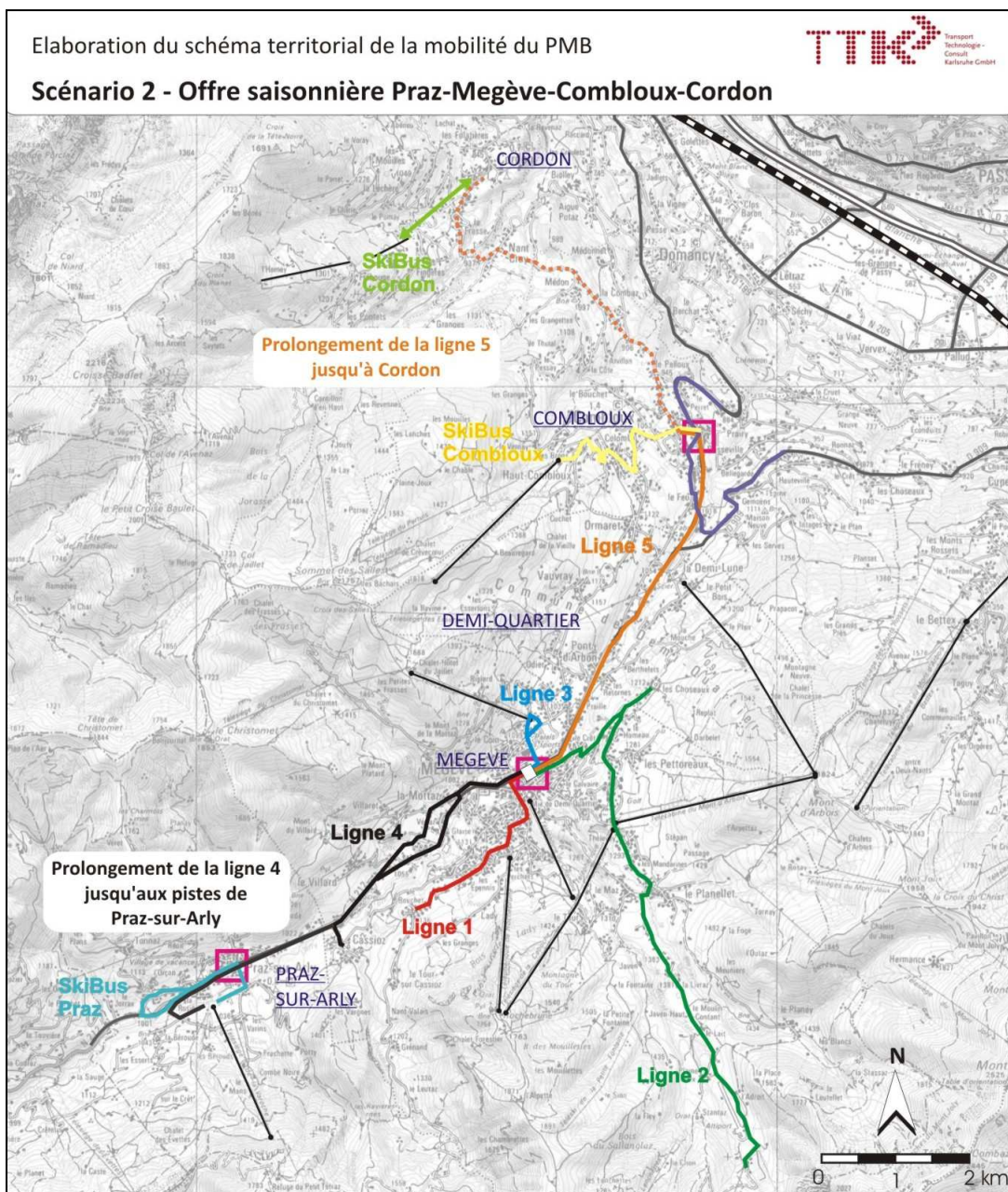


Figure 11 : Réorganisation des services de transport collectif sur le Val d'Arly

3.5 Scénario 3 « Développement d'une offre de transport collectif intégrée autour d'une offre ferroviaire renforcée »

Principes du scénario

Le troisième scénario s'engage en faveur d'un territoire dans lequel la place de la voiture est réduite et où, en contrepartie, les différents modes de transports collectifs permettent d'atteindre facilement chacune des vallées depuis la Plaine mais aussi favorisent les déplacements d'une vallée à l'autre à la fois pour les résidents permanents et les touristes. Ceci est rendu possible grâce à :

- ▶ **Renforcement de la desserte ferroviaire**
 - ▶ Offre ferroviaire sans rupture de charge entre la Plaine et la vallée de Chamonix
 - ▶ Tramway du Mont-Blanc interconnecté entre St-Gervais, la Plaine et vers Chamonix/vers Sallanches ?
- ▶ Amélioration des **liaisons entre les remontées mécaniques et le train** ;
- ▶ **Communication renforcée autour d'une offre uniformisée** et mise en place de **tarifs intégrés ou combinés** à l'échelle du Pays du Mont-Blanc ;
- ▶ **Limitation de l'accès voiture** à certains secteurs de stations.

Ce scénario volontariste en faveur du transport en commun sur le territoire du Mont-Blanc doit également s'accompagner d'un certain « lobbying » auprès de la Région et de la SNCF pour un développement de l'offre TER et grandes lignes jusqu'à St-Gervais-le-Fayet.

Projets

A l'échelle du Pays du Mont-Blanc, en sus des projets constitutifs des deux scénarios précédents, ce troisième scénario est constitué des projets ci-dessous répondant aux objectifs suivants :

- ▶ **Faciliter l'accès (confort et temps de parcours) à St-Gervais et à la vallée de Chamonix depuis la Plaine**
 - ▶ Mise en place d'un troisième rail entre St-Gervais-le-Fayet et Sallanches voire Cluses, lieu de résidence de nombreux salariés du Pays du Mont-Blanc, afin de permettre un écartement métrique et assurer ainsi des liaisons directes (Cluses-) Sallanches – vallée de Chamonix.
 - ▶ Réalisation de voies d'interconnexion au niveau de la gare du Fayet, permettant une liaison directe St-Gervais chef-lieu – vallée de Chamonix, et/ou également, avec le 3^{ème} rail, une liaison directe St-Gervais chef-lieu – Sallanches (-Cluses).
- ▶ **Offrir une desserte plus fine par le train de zones d'activités, d'habitat et d'équipements**
 - ▶ Création d'un ou deux nouveau(x) point(s) d'arrêt entre St-Gervais-le-Fayet et Chedde afin de desservir le PAE du Mont-Blanc, la ZA de Marlioz mais également Passy chef-lieu.

- ▶ Création d'un arrêt intermédiaire au-dessus du Fayet à St-Gervais afin de desservir le complexe sportif et l'entrée des Thermes.

- ▶ **Acheminer les touristes par le fer jusqu'aux départs de remontées mécaniques**
 - ▶ A St-Gervais : liaison lourde de type tramway ou téléphérique entre la gare du TMB et la télécabine DMC
 - ▶ A Chamonix : report du point d'arrêt des Praz de 150m vers le nord et aménagement d'un accès piétons couvert vers le téléphérique de la Flégère.

- ▶ **Restreindre l'accès voiture à certains secteurs de stations**
 - ▶ Définition de poches « sans voiture » : centre-ville de St-Gervais, centre-ville de Chamonix, hameau des Praz, des Tines, d'Argentière, du Tour
 - ▶ Création d'un P+R au niveau de la gravière de Taconnaz (stationnement des véhicules des résidents/visiteurs des poches sans voiture de la vallée de Chamonix)

- ▶ **Communication et tarifs**

Elaboration du schéma territorial de la mobilité du PMB **TTK**
Scénario 3 - Développement de l'offre TC autour d'une offre ferroviaire renforcée (secteur Plaine - Val d'Arly - Val Montjoie)

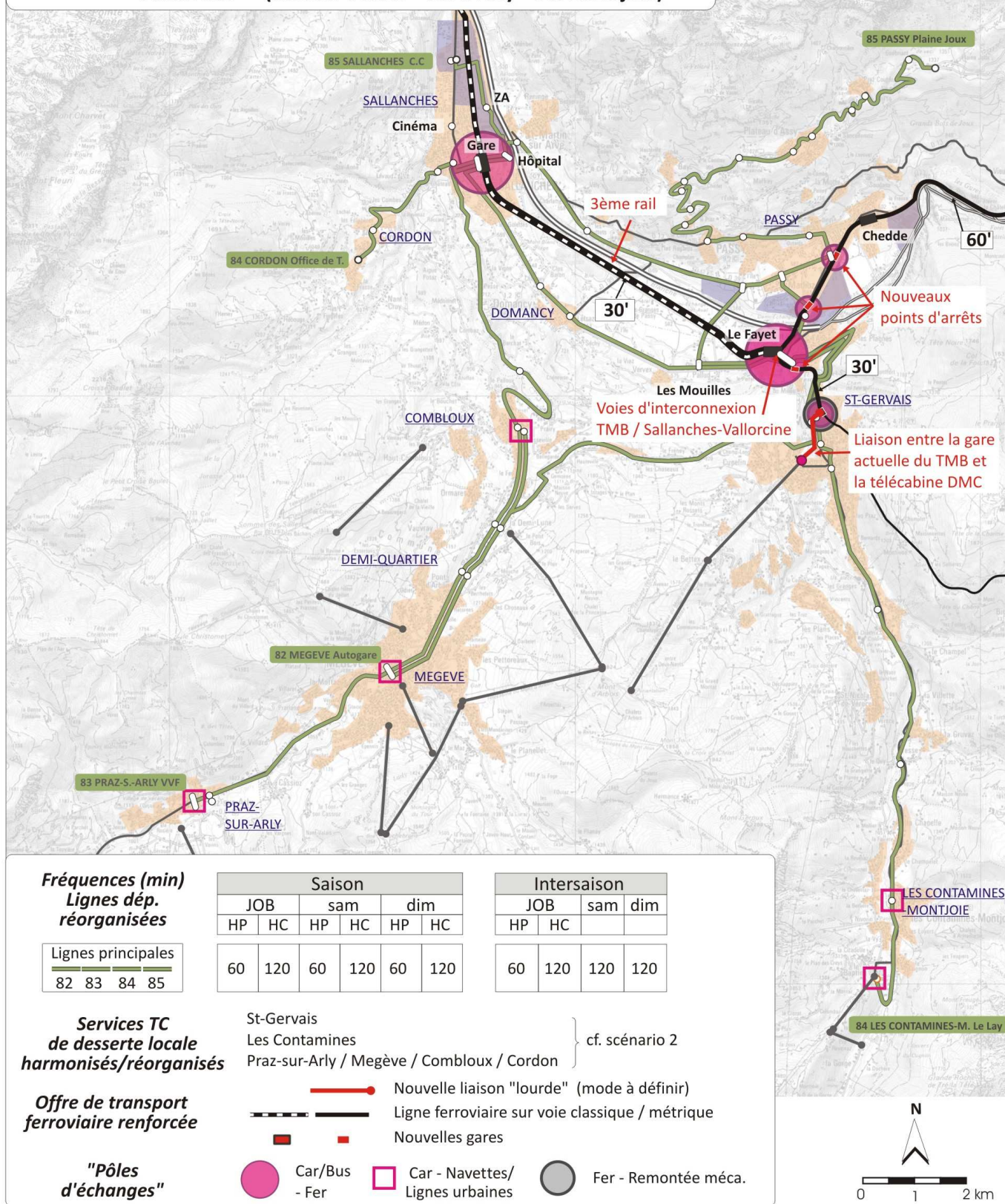


Figure 12 : Scénario 3 – Plaine/Val d'Arly/Val Montjoie

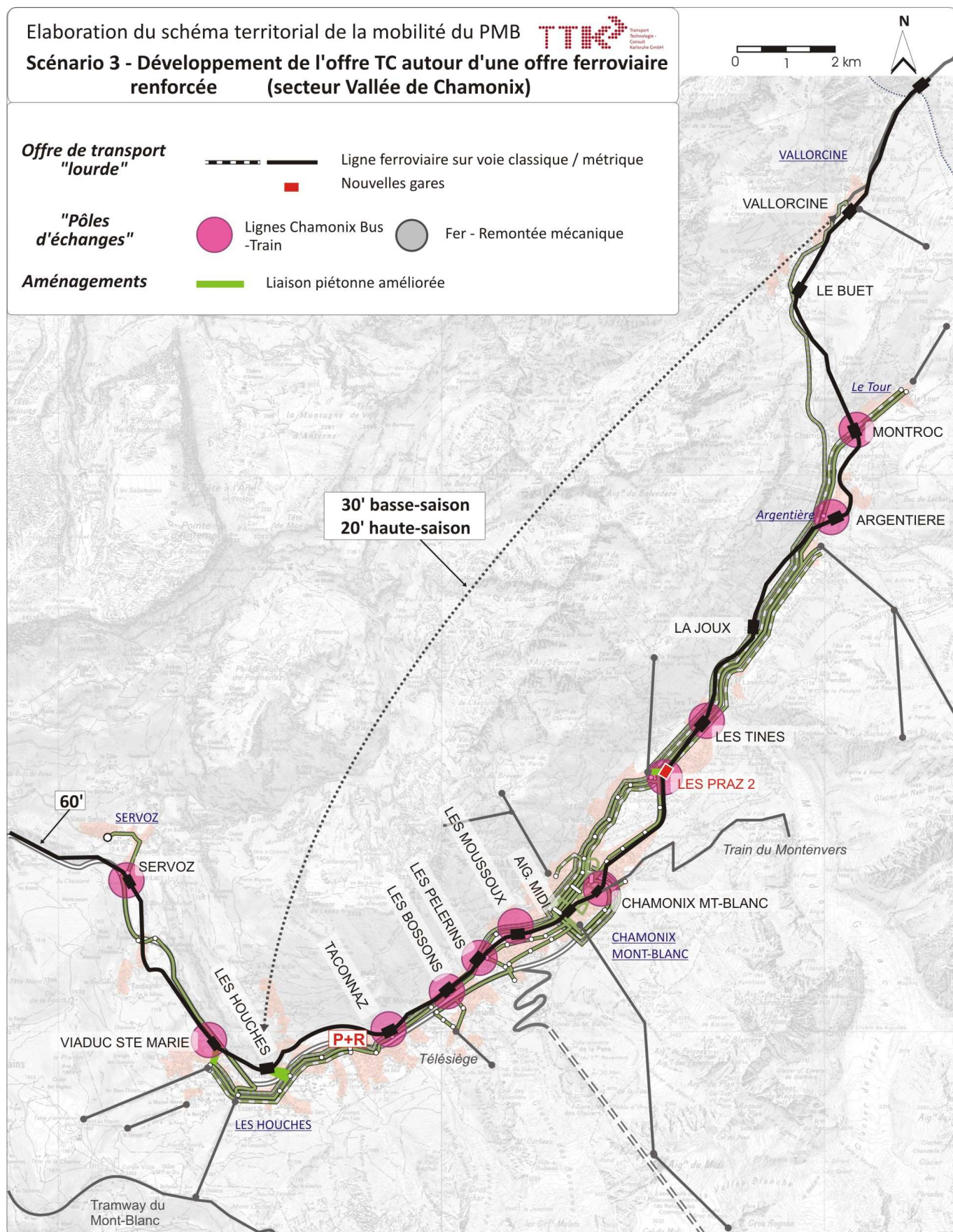


Figure 13 : Scénario 3 – Vallée de Chamonix

3.6 Perspectives d'évolution à plus long terme : vers un maillage fer-remontées mécaniques

Au-delà des trois scénarios précédemment présentés peuvent être envisagées des perspectives de développement de l'offre de transport à plus long terme. Basées sur des réalisations en infrastructures plus poussées, elles visent à mailler au maximum les transports lourds à savoir le fer et les remontées mécaniques pour offrir une véritable alternative à la voiture sur le Pays du Mont-Blanc.

Outre les principes développés dans les scénarios précédents, cette vision consiste en :

- ▶ Des axes structurants lourds (fer ou câble) connectant chaque secteur à la ligne ferroviaire (en correspondance avec les services régionaux et grandes lignes) au niveau de la Plaine
 - ▶ Téléphérique entre la Plaine et le Val d'Arly
 - ▶ Offre ferroviaire (« tram-train ») renforcée entre la Plaine et la vallée de Chamonix
 - ▶ Tramway du Mont-Blanc interconnecté entre St-Gervais, la Plaine et vers Chamonix/vers Sallanches ?
- ▶ Des liaisons connectant les remontées mécaniques d'accès aux principaux domaines skiables et les axes structurants (fer/câble)
- ▶ Une généralisation et extension des secteurs de stations à l'accès voiture limité

Les réalisations suivantes peuvent par exemple être envisagées :

- ▶ Prolongement du tram-train de la vallée de Chamonix (cadencement à 30 minutes ramené à 20 minutes en haute saison) jusqu'à Sallanches voire Cluses ;
- ▶ Création d'un point d'arrêt ferroviaire à Domancy (au niveau de Mont-Blanc Plage), ainsi que d'un parking-relais avec accès direct depuis l'autoroute, reliés à
- ▶ Un téléphérique d'envergure assurant une liaison entre la Plaine et Combloux, Demi-quartier, Megève, connecté aux remontées mécaniques des domaines du Jaillot et de Megève ;
- ▶ Téléphérique de jonction Viaduc St Marie et le télésiège de la Maison Neuve avec arrêt intermédiaire au Fouillis (maillage + amélioration de l'accès depuis les Houches à son domaine skiable) ;
- ▶ Prolongement du télésiège du Joran jusqu'à la gare d'Argentière, gare à « ouvrir » vers le sud ;
- ▶ Téléphérique de jonction de ceinture entre la télécabine du Brévent, le centre sportif, les Mouilles (nouveau point d'arrêt fer) et la gare de Chamonix-Mont-Blanc
- ▶ Nouveau point d'arrêt à Montquarts connecté à un télésiège des Bossons prolongé
- ▶ Nouvelles poches « sans voiture » à St-Gervais, Combloux et Megève, les véhicules devant être stationnés sur le P+R créé à Domancy.

Il est à noter que ces réalisations, conséquentes en termes d'infrastructures, nécessitent des études approfondies afin de déterminer leur faisabilité technique mais aussi financière.

Elaboration du schéma territorial de la mobilité du PMB **TTK** Transport Technologie-Consult Karlsruhe GmbH
Perspectives d'évolution à plus long terme : vers un maillage fer-remontées mécaniques (secteur Plaine - Val d'Arly - Val Montjoie)

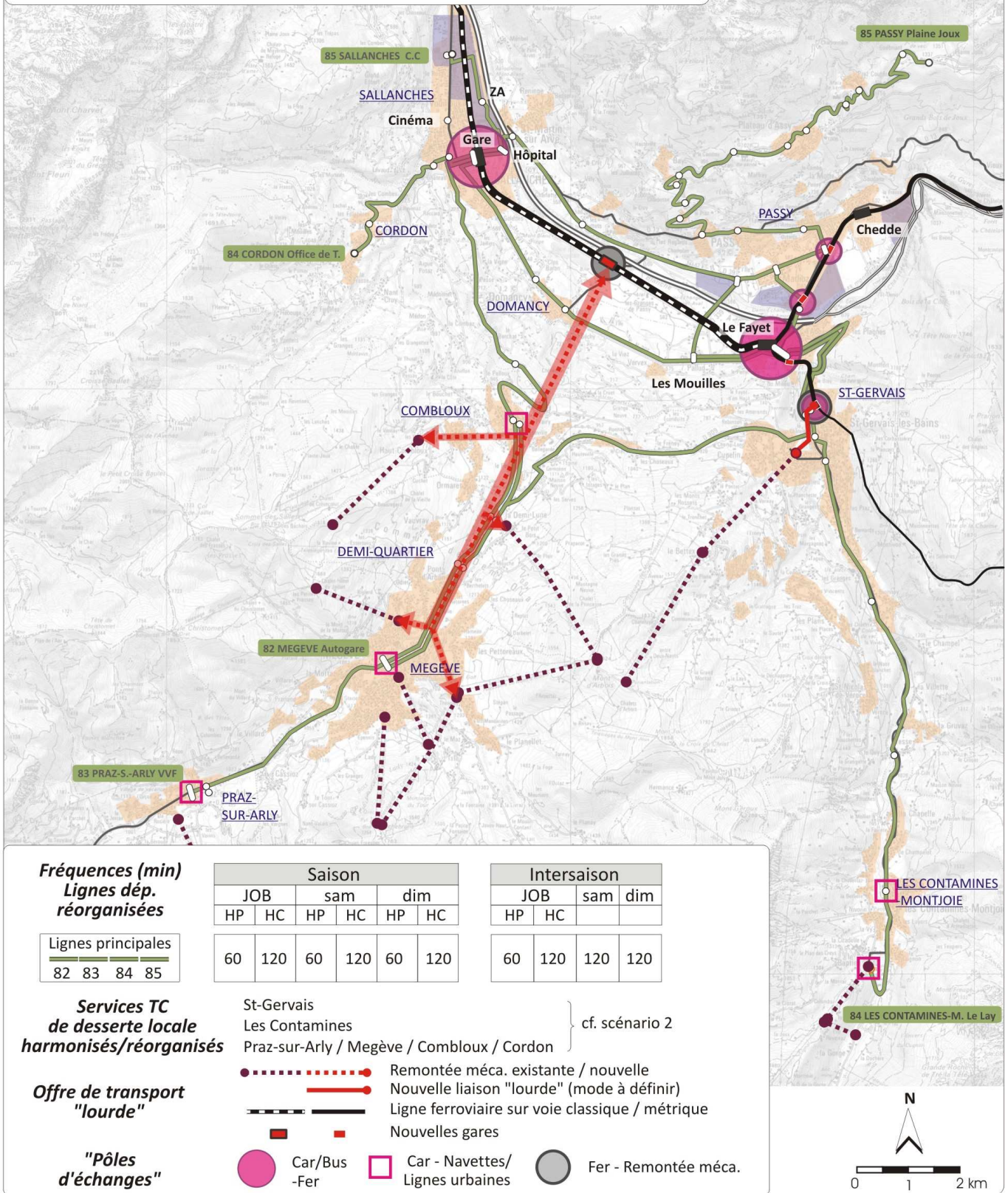
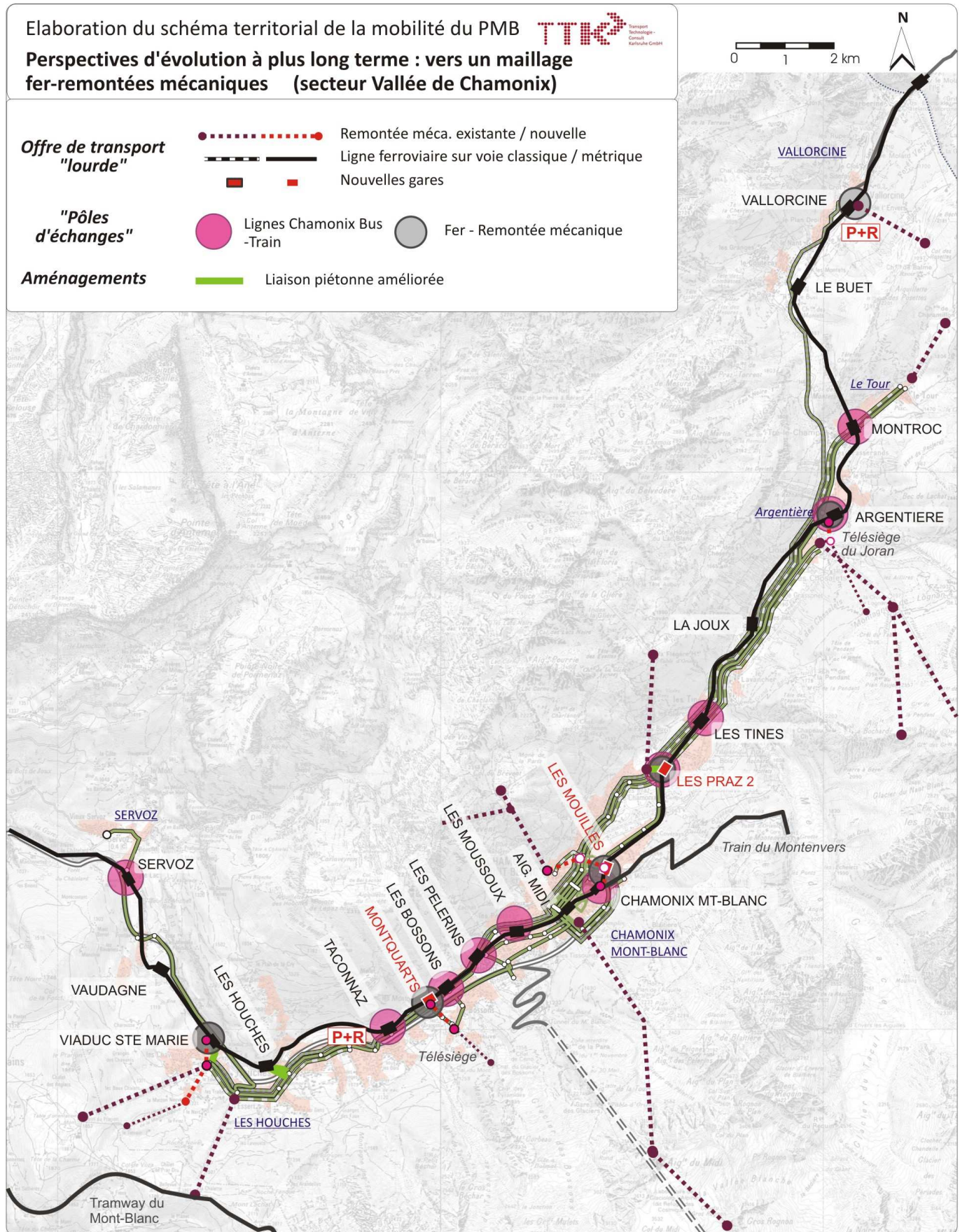


Figure 14 : Perspectives long terme – Plaine/Val d'Arly/Val Montjoie



4 Evaluation des scénarios

Travail en cours

5 Vers un scénario-cible

Glossaire et définitions

AR : Aller-Retour, à un train dans un sens correspond un train dans le sens opposé (1 AR = 2 trains)

DaVISUM : modèle informatique permettant de calculer les flux de déplacement (affectation)

Elasticité : Réaction d'un élément à la variation d'un autre élément

Enquête O / D : enquête origine destination

HLP : Haut le pied (parcours hors commercial réalisé par les transports en commun)

Isochrone : Ensemble de points accessibles dans une même classe de temps

JOB : jour ouvrable de base

LISAH : Lignes Interurbaines de Haute-SAvoie

P+R : parking relais

PLH : Plan local de l'habitat

PLU : Plan Local d'Urbanisme

PMB : Pays du Mont-Blanc

SAEIV : Système d'Aide à l'Exploitation et d'information Voyageurs

SCOT : Schéma de Cohérence Territoriale

SIBRA : Société Intercommunale des Bus de la Région Annécienne

TC : transport en commun

TCSP : transport en commun en site propre

WISEM : modèle informatique permettant de calculer la demande de déplacement

VP : voiture particulière

Annexes

Annexe 37

Annexe