



Etat des lieux de l'offre de transports dans l'Espace Mont-Blanc

DOCUMENT DE SYNTHÈSE



ETAT DES LIEUX DE L'OFFRE DE TRANSPORTS
DANS L'ESPACE MONT-BLANC
DOCUMENT DE SYNTHESE

État des lieux de l'offre de transports sur le territoire français de l'EMB.....2

Principaux pôles d'attractivité touristique

Réseau de transports

Liaisons internationales dans l'EMB

Bonnes pratiques

État des lieux de l'offre de transports sur le territoire italien de l'EMB.....5

Principaux pôles d'attractivité touristique

Réseau de transports

Liaisons internationales dans l'EMB

Bonnes pratiques

État des lieux de l'offre de transports sur le territoire suisse de l'EMB.....8

Principaux pôles d'attractivité touristique

Réseau de transports

Liaisons internationales dans l'EMB

Bonnes pratiques

Synthèse et conclusions.....11



TERRITOIRE FRANCAIS DE L'ESPACE MONT-BLANC

Le Pays du Mont-Blanc est composé de 14 communes. Il compte 58 000 habitants permanents, dont 60% résident dans les trois communes principales (Sallanches, Passy et Chamonix). Il accueille près de 28 000 emplois dont 75% dans les communes de Chamonix, Passy, Sallanches et Megève. Entre 1999 et 2006, 3 500 emplois supplémentaires ont été créés sur le territoire, soit une évolution moyenne de 1,9% par an, supérieure à la moyenne départementale (1,7%) et à la moyenne nationale (1,4%). Un léger ralentissement a été remarqué entre 2007 et 2010.

Le Pays du Mont-Blanc s'inscrit à la croisée des vallées de l'Arly et de l'Arve, traversé d'une part par un axe routier fort constitué par l'autoroute Mâcon – Genève – Italie par le tunnel du Mont-Blanc et d'autre part par l'axe ferroviaire Annecy/Genève – St-Gervais le Fayet - Martigny. Le territoire s'ouvre également vers Albertville par le Val d'Arly, outre par le train, par la route vers la Suisse via le col des Montets et Vallorcine.

Organisé en Syndicat Mixte, le Pays du Mont-Blanc voit quatre de ses communes regroupées dans la Communauté de communes de la Vallée de Chamonix-Mont-Blanc : Chamonix, Vallorcine, Les Houches et Servoz. Les 10 autres communes du territoire constitueront une Communauté de communes pour 2013.

Détermination des principaux pôles d'attractivité touristique

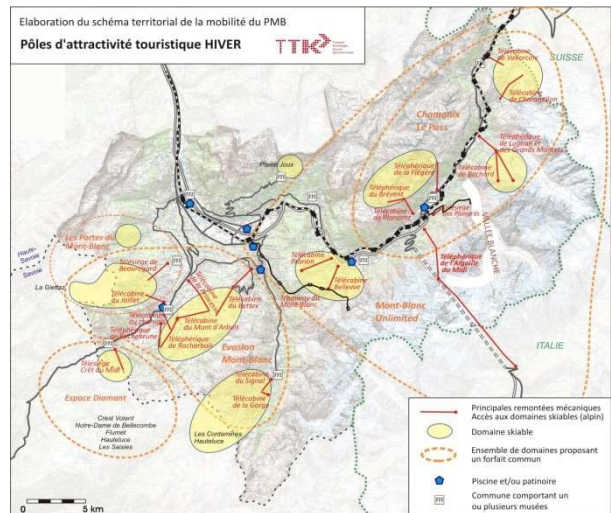
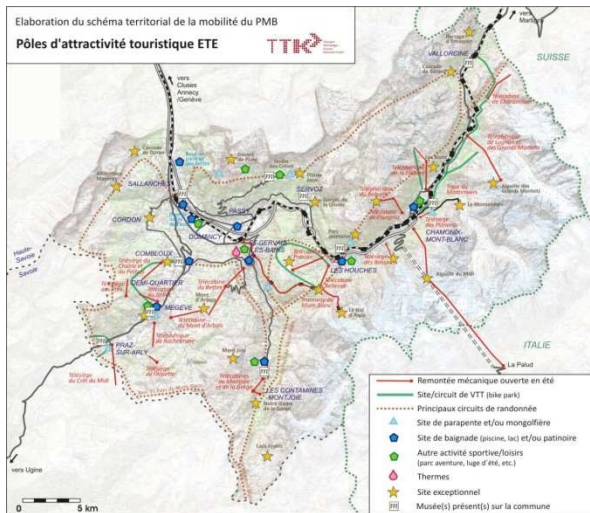
Le territoire comporte une offre riche en équipements publics (santé, sportifs, scolaires), équipements structurants amenés à générer une part importante de déplacements. Celle-ci se concentre dans quatre pôles : Sallanches, Passy, Chamonix et Megève. Ainsi, si la majorité des équipements est située dans la vallée (Sallanches-Passy), les grandes stations (Chamonix, Megève) sont aussi très bien dotées.

Le Pays du Mont-Blanc est doté de dix domaines skiables étalés sur neuf communes avec toutefois une tendance au regroupement : d'une part, les domaines de la Vallée de Chamonix Mont-Blanc et d'autre part, les domaines situés en amont de Saint-Gervais-les-Bains. On trouve, par ailleurs, de petits domaines de ski nordique et des circuits de randonnée dans toutes les stations.

Certaines remontées mécaniques ouvertes l'été sont accessibles aux VTT et permettent l'accès aux différents Bike Park (sites aménagés pour la pratique du VTT) ou itinéraires VTT. Les circuits de randonnées irriguent le Pays, avec notamment le Tour du Mont-Blanc (TMB) et le Tour Pédestre du Pays du Mont-Blanc (TPMB). De nombreux sites exceptionnels sont présents sur le territoire dont l'Aiguille du Midi et la mer de Glace.

On observe une nette différence de localisation des sites touristiques entre l'été et l'hiver :

- une concentration dans quelques stations en hiver ;
- une offre beaucoup plus diffuse et diverse en été.



Pôles d'attractivité touristique en été

Le réseau des transports

Le relief contraint ne permet pas la création d'un réseau interconnectant l'ensemble du territoire. Le réseau routier structurant est d'abord constitué d'un axe rapide en 2x2 voies entre Sallanches et Chamonix. Il s'agit de l'A40 Macon - Le Fayet et de la RN205 Le Fayet - Tunnel du Mont-Blanc. Le réseau est ensuite complété par des axes primaires en 2x1 voies. Enfin, les dessertes précises sont assurées par une série d'axes routiers secondaires desservant Cordon, Passy, Servoz, Les Contamines-Montjoie, Saint-Gervais-les-Bains, Chamonix Centre et assurant une interconnection entre les axes. La liaison routière avec la Vallée d'Aoste se fait par le tunnel du Mont-Blanc. La route départementale 1506 passant par le Col des Montets puis Vallorcine permet de rejoindre le Canton du Valais notamment Martigny.

L'offre de Transports Collectifs (TC) est diversifiée avec une forte saisonnalité mais organisée par une multitude d'acteurs, ce qui nuit parfois à sa compréhension:

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 précisément la vallée de Chamonix depuis Le Fayet, à vocation de desserte locale et touristique mais aussi de liaison transfrontalière vers Finhaut puis Martigny. Cette ligne est actuellement en travaux côté français pour être modernisée et pour permettre un cadencement à 2 trains par heure en 2013, puis 3 trains par heure à terme.

Une offre de lignes départementales peu compréhensible pour l'utilisateur, constituée, de lignes régulières et de circuits scolaires, aux synergies limitées. Ces lignes départementales sont empruntées exclusivement ou presque par les scolaires et les touristes.

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. La libre circulation appliquée sur le bus et le train à l'intérieur du périmètre de la Vallée de Chamonix conforte l'attractivité de cette offre TC. Le réseau de St-Gervais répond plus aux besoins des touristes en recourant à des services à la demande pour gérer les variations de flux.

La ligne Saint-Gervais - Vallorcine relie le bas au haut de la vallée de l'Arve desservant sur le Pays du Mont-Blanc 21 arrêts (dont 7 à la demande), implantés sur différents hameaux de 6 communes (Saint-Gervais, Passy, Servoz, Les Houches, Chamonix et Vallorcine). Elle assure une desserte fine de ce territoire, notamment sur la commune de Chamonix, où chaque hameau est desservi.

A remarquer les caractéristiques de la tarification sur le réseau de Chamonix et Saint-Gervais. Entre Servoz et Vallorcine, l'accès aux bus et aux trains est gratuit (dispositif de libre circulation) pour les hôtes, les résidents secondaires, les gens du pays, les scolaires, les travailleurs saisonniers et les utilisateurs du P+R du Grépon.

De nombreuses communes disposent de navettes saisonnières destinées aux touristes. Cette offre est diverse selon les stations, variant d'une ligne à fonctionnement hivernal uniquement, à plusieurs lignes à horaires fixes en service été et hiver. Ces dessertes sont généralement optimisées pour relier les hameaux et le centre de la station aux départs des remontées mécaniques.

Liaisons internationales dans l'Espace Mont-Blanc

Les liaisons transfrontalières sont de deux types :

- Par train à crémaillère pour la ligne St-Gervais – Vallorcine – Martigny. Les services allant de Saint-Gervais à Martigny circulent sous l'appellation « Mont-Blanc Express » avec 10 AR en haute saison et 6 en basse saison en 2010.
- Par bus pour les lignes Chamonix – Courmayeur et Trient – Vallorcine.

Le côté français de l'Espace Mont-Blanc est connecté à la Vallée d'Aoste par la ligne transfrontalière de bus Courmayeur-Chamonix (Tunnel du Mont-Blanc) par 8 allers-retours par jour avec modifications saisonnières.

Vallorcine est reliée à Trient via Châtelard-Frontière par une navette hivernale. Cette navette touristique est essentiellement destinée aux skieurs en provenance du Col de Balme qui désirent rejoindre les remontées mécaniques de Vallorcine depuis le village de Trient. En 2011, d'importantes actions de promotion ont été réalisées, notamment le marquage d'un bus TMR aux couleurs de l'Espace Mont Blanc et du PIT.

Bonnes pratiques

L'offre en transports collectifs du Pays du Mont-Blanc n'est pas négligeable même si elle nécessite d'être mieux structurée sur l'aval du territoire.

D'importants efforts financiers sont réalisés par la Vallée de Chamonix pour améliorer la ligne ferroviaire St Gervais – Martigny.



Il est à remarquer que le territoire œuvre pour le développement de la mobilité douce. Ainsi la Vallée de Chamonix a réalisé un schéma de la mobilité douce et a mis en place récemment un dispositif de vélo à assistance électrique en libre service. Des itinéraires cyclables se développent même s'ils ne sont pas achevés. On peut citer la voie verte du Léman au Mont-Blanc et la voie rustique le long de l'Arve (itinéraire cyclable qui relie le village du Tour à Annemasse).

Le transport à la demande se développe sur le territoire. La Vallée de Chamonix MB a mis en œuvre un service appelé Mulet des hameaux pour desservir les zones les plus isolées. Le Pays du Mont-Blanc réalise une étude de faisabilité d'un service à la demande sur les 10 communes de la future Communauté de communes.

Des navettes skibus desservent chaque domaine skiable pour limiter les flux de voitures en saison.

La centrale de mobilité www.viamontblanc.com est une initiative de promotion des transports collectifs et modes doux. Actuellement en cours de refonte, le site va intégrer prochainement une page de covoiturage.



TERRITOIRE ITALIEN DE L'ESPACE MONT-BLANC

La Région de la Vallée d'Aoste est caractérisée par un système territorial mono-centrique basé sur la ville d'Aoste. La Région a une population de 127000 personnes dont 28% sont concentrés à Aoste (35000 habitants), 23% sont répartis dans autres communes de la vallée principale (dont 4 voisinant Aoste) et 49% sont enfin répartis dans d'autres communes de la région.

Les communes du territoire Valdôtain de l'Espace Mont-Blanc concernés par l'étude sont : Courmayeur (2870 habitants), Pré-Saint-Didier (991 habitants), La Thuile (767 habitants), La Salle (2071 habitants) et Morgex (2091 habitants). Le total des habitants des 5 communes analysées est de 8790 (7% du total régional).

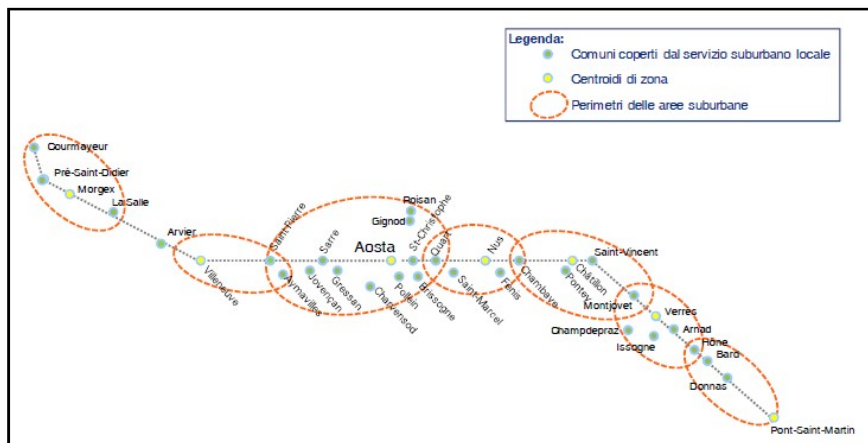


Schéma de la mobilité valdôtaine : lignes de connexions et zones urbaines (nouveau Plan de Trafic – RAVA)

Détermination des principales pôles d'attractivité touristique

La Vallée d'Aoste et, en particulier, les communes concernées par l'étude ont une grande tradition touristique. Chaque année, 875000 visiteurs arrivent en Vallée d'Aoste. Dans la « haute saison », le bassin constitué par les communes de La Salle, Morgex, Courmayeur, Pré-Saint-Didier et La Thuile est estimé 5 fois plus important que la population résidente.

Les stations d'hiver de La Thuile et Courmayeur ont une renommée internationale qui garantit des flux touristiques importants de décembre à mars. Dans les dernières années, la commune de La Salle a augmenté de façon significative l'offre touristique en devenant, même sans un domaine skiable, un pôle attractif important. Pré-Saint-Didier et Morgex constituent, à cause de leur position et des caractéristiques du territoire, le réservoir réceptif des trois localités dans les périodes de haute saison et offrent elles-mêmes la possibilité d'effectuer de nombreux randonnées et tours en montagne. Le cas spécifique des thermes de Pré-Saint-Didier est à considérer comme une intégration fondamentale de l'offre touristique de la Valdigne pendant toute l'année.

Pendant la saison estivale (mi-juin/fin août) les équilibres sont à-peu-près respectés, avec le début des flux vers les sites non accessibles en hiver : Arpy (dans la commune de Morgex) et le col du Petit-Saint-Bernard (La Thuile). L'offre touristique des communes valdotaines de l'EMB garantit la

possibilité de combiner des activités sportives (VTT/randonnées) et culturelles (nombreux châteaux/musées).

Le réseau des transports

Les transports de la région sont évidemment influencés par la conformation du territoire. Les infrastructures principales se développent au milieu de la Vallée centrale et sont connectées aux vallées secondaires par des lignes de bus. Elles sont constituées par l'autoroute A5, le chemin de fer Aoste-Pré-St-Didier et la route nationale. Les connexions aux vallées secondaires ne garantissent pas un service total pour les hameaux les plus éloignés : ne permettant pas de répondre complètement à la demande de mobilité, l'emploi du véhicule privé est malheureusement favorisé. Par contre, la connexion par transports en commun entre les chefs-lieux des communes est assez efficace.

ANNÉE	LIGNE	KM	PASSAGERS
2009	Aoste/Courmayeur	437 314.20	212 491
	La Thuile/Pré-Saint-Didier	96 641.90	86 721
	Navette interne La Thuile	18 580.20	
	Courmayeur/La Salle	160 973.00	55 077
	Courmayeur/La Visaille	25 686.20	20 819
	Ermitage/Dolonne/Verrand	66 531.50	18 351
	Verrand/Arp Nouvaz	110 679.00	162 257
2010	Aoste/Courmayeur	437 380.20	199 401
	La Thuile/Pré-Saint-Didier	94 338.80	88 233
	Navette interne La Thuile	18 580.20	
	Courmayeur/La Salle	162 006.80	64 277
	Courmayeur/La Visaille	25 652.50	12 206
	Ermitage/Dolonne/Verrand	68 023.40	23 657
	Verrand/Arp Nouvaz	109 628.80	151 050

Evolution des charges sur les lignes de bus de la Valdigne – 2009/2010

Dans les communes particulièrement chargées pendant la haute saison, des navettes pour améliorer la mobilité interne sont mise en place, même avec exploitation saisonnière. Le centre le plus important de la mobilité touristique (présences et déplacements) est Courmayeur.

Pour ce qui concerne les remontées mécaniques, les domaines skiables de Courmayeur et de La Thuile ne peuvent pas être considérées efficaces pour l'exploitation d'un service multimodal. Les remontées sont connectées à plusieurs lignes de bus mais ne constituent qu'une destination des services.

Le chemin de fer est peu performant, les lignes de bus étant caractérisées par les charges les plus élevées et par des fréquences plus nombreuses. Il faut souligner qu'une meilleure intégration du service pourrait être mise en place en modifiant les horaires du train pour favoriser la correspondance avec les lignes de bus.

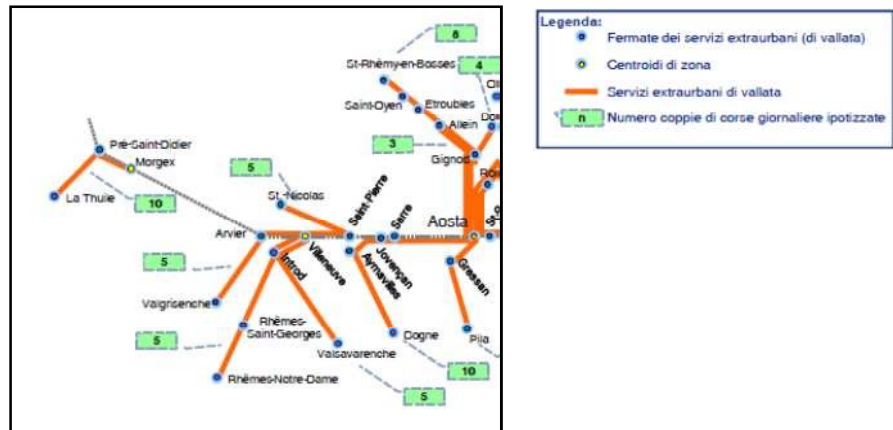


Schéma de la haute Vallée d'Aoste : connexions principale, services secondaires et nœuds (nouveau Plan de Trafic – RAVA)

Liaisons internationales dans l'Espace Mont-Blanc

La Vallée d'Aoste est connectée avec le côté français de l'Espace Mont-Blanc par la ligne transfrontalière de bus Courmayeur-Chamonix (Tunnel du Mont-Blanc). Avec le côté suisse, la connexion se fait uniquement par Aoste via le tunnel ou le col du Grand-Saint-Bernard, mais cette liaison est en dehors du périmètre italien de l'EMB.

La ligne transfrontalière constitue, en principe, un service assez efficace (8 A/R par jour avec modifications saisonnières). L'intégration de la ligne avec le réseau des transports français/valdôtain n'est pas tout-à-fait performante ; les causes sont différentes : en premier lieu la nécessité d'un renforcement du service pendant certaines périodes de l'année (activité prévue par le projet visant à connecter les deux réseaux et à favoriser l'emploi du TC pour traverser le tunnel) et, encore plus, la possibilité de promouvoir de façon unitaire l'offre touristique/de mobilité de l'EMB (intégration tarifaire et efficacité des TC).

8

Bonnes pratiques

Des lignes à exploitation saisonnière sont mises en place pour répondre à l'augmentation de la demande de mobilité et garantir le déplacement des flux touristiques en défavorisant l'emploi du véhicule privé.

Les navettes pour les skieurs exploitées dans les communes de La Thuile et de Courmayeur favorisent de façon significative l'emploi du réseau de TC et ont un effet efficace sur la connexion des lignes en service sur l'axe principal.

Les connexions à destination du Val Vény et du Val Ferret (sites à trafic réglementé) permettent de promouvoir efficacement des exemples de mobilité durable, étant les fréquences assez élevées et les correspondances avec les services ordinaires bien coordonnées.

TERRITOIRE SUISSE DE L'ESPACE MONT-BLANC

Le canton du Valais a une population de 307'392 habitants (état au 31.12.2010) répartis sur une surface de 5.224.25 km², ce qui donne une densité de 59,9 hab/km². L'altitude maximale du canton se situe sur la pointe Dufour à 4.634 m, l'altitude minimale sur les rives du Lac Léman à 372 m. Le canton est divisé en 13 districts et 141 communes, dont 15 font partie du territoire de l'Espace Mont-Blanc : Martigny, Martigny-Combe, Vernayaz, Evionnaz, Salvan, Finhaut, Trient, Val d'Illiez, Champéry, Bovernier, Sembrancher, Vollèges, Orsières, Liddes et Bourg-Saint-Pierre. La population des 13 communes est de 32.398 personnes (10,54% du Canton).

Principaux pôles d'attractivité touristique

Le Valais bénéficie d'une longue tradition touristique et d'une renommée de haut niveau. L'offre touristique est en mesure de répondre et satisfaire une clientèle venant de tous les coins du monde.

Le Canton possède plus de 120 destinations d'hiver et d'été. Les **principales** destinations touristiques offertes par le territoire de l'Espace Mont-Blanc sont : Martigny, Champéry, Champoussin, Les Crosets, Val-d'Illiez, Evionnaz, Salvan, Les Marécottes, Trient, Finhaut, Emosson, la Région du Grand-Saint-Bernard, Bourg-Saint-Pierre, Orsières, La Fouly, Champex et Vichères-Liddes

Depuis le pôle de Martigny (15.778 habitants), on peut rejoindre les autres localités d'intérêt touristique avec des lignes secondaires (dans certains cas avec plusieurs modes de transport).

Il faut souligner l'importance des activités touristiques des sites plus petits, qui nécessitent une plus grande attention dans l'augmentation de la connectivité dans l'EMB.

Le parc d'attractions du Châtelard constitue un important nœud touristique, grâce à ses connexions avec les principales lignes de bus et chemins de fer de la région.

Tous les pôles d'attractivité sont connectés par des lignes de TC. Pour les sites caractérisés par un tourisme saisonnier, les services de transports sont exploités de façon spécifique.

Réseau de transports

En ce qui concerne les charges sur les différentes lignes, les diagrammes fournis par le Canton du Valais (source : Diagrammes de charge - Valais 2005) ont permis d'identifier les principaux nœuds du réseau. Le schéma qui suit représente le trafic journalier moyen des lignes avec plus de 750 voyageurs/jours (vert=double voie normale, rouge=voie métrique, bleu=ligne bus).

Les données provisoires pour 2009 montrent une forte augmentation du trafic entre les principales villes (pôles générateurs/attractifs) : +32,9% entre Martigny et Saint-Maurice et +44% (sur quelle période ?) entre Martigny et Sion. Les lignes à destination de la France (Chamonix) et de

l'Italie (Aoste/Domodossola) ne présentent pas de changements importants. La fréquence des services de lignes (passages/jours) est homogène par rapport aux services de TC de l'EMB, ce qui, en principe, permet de garantir une intégration efficace du réseau.

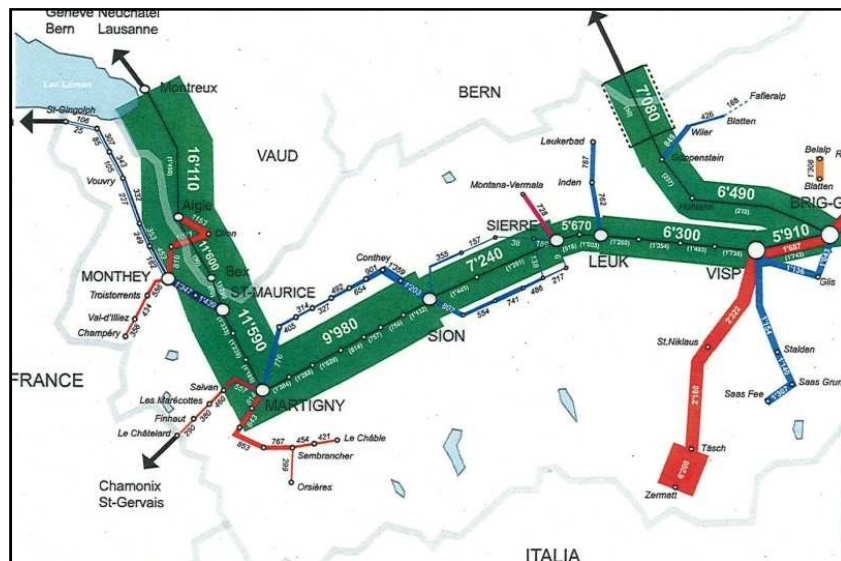


Schéma des charges sur lignes > 750 voy/jour

Certains services sont exploités de façon saisonnière : la Navette pour skieurs Trient - Vallorcine (Suisse-France) en hiver, la navette Salvan - Van d'en Haut et la ligne d'Emosson uniquement en été.

Liaisons internationales dans l'Espace Mont-Blanc

Le Canton du Valais est connecté avec le côté français de l'Espace Mont-Blanc par un chemin de Fer (voie métrique) et par des services de bus saisonniers. La liaison hivernale avec Vallorcine transporte 3.209 voyageurs/an (source Valais).

Il n'existe pas de liaison directe avec le territoire italien de l'EMB. La seule liaison de TC avec la Vallée d'Aoste est la ligne de bus Martigny - Aoste, exploitée par TMR SA et la SAVDA (capacité bus : 50 places assises et 15 debout – 53.118 voyageurs/an) via le Grand-Saint-Bernard.

Bonnes pratiques

Le Canton du Valais présente un réseau de transports en commun bien structuré, tous les pôles d'attractivité touristique sont connectés aux réseaux de TC (chemin de fer/lignes de bus). Le niveau d'intégration modale est assez élevé. Des lignes à exploitation saisonnière sont mises en place, les services répondent à l'augmentation de la demande de mobilité et garantissent le déplacement des flux touristiques (navette Trient - Vallorcine et ligne Salvan - Van d'en Haut).

Les navettes pour les skieurs du domaine de Vallorcine / Tête de Balme sont gratuites, ce qui favorise de façon significative l'emploi du réseau de TC (surtout dans les périodes de « haute saison »). Ce genre de bonne pratique permet de promouvoir un produit touristique intégré pour

les sites où elle est mise en place et, en principe, doit être considérée comme un modèle à suivre et à élargir à un réseau plus étendu par intégration tarifaire (et non gratuitement).

Dans plusieurs cas, l'accès à des lieux de fort intérêt touristique est strictement lié à l'emploi de TC et décourage l'utilisation de véhicules privés en promouvant efficacement le concept de mobilité durable. Le cas le plus important est constitué par la ligne d'Emosson (exploitation estivale – 2.651 voyageurs/an) et le parc du Châtelard.

Les remontées mécaniques sont connectées aux réseaux de TC, ce qui constitue une base efficace pour la mobilité durable (pas uniquement en « haute saison » touristique). La plupart des remontées mécaniques sont situées à moins de 240 m de l'arrêt de TC le plus proche ; seules les remontées mécaniques du Châtelard/Château d'Eau et des Marécottes/La Creusaz se situent à plus de 400m de l'arrêt le plus proche.

Les réseaux de randonnées pédestres (plus de 1.128 km) sont entièrement géo-référencés, ce qui permet assez aisément d'organiser une offre touristique intégrée avec le réseau de TC et une promotion globale des randonnées à l'échelle de l'EMB.

<i>Longueur chemins principaux (km)</i>	<i>Longueur chemins secondaires (km)</i>	<i>Longueur chemins pédestres (km)</i>	<i>Longueur chemins de montagne (km)</i>
548.01	580.39	780.29	348.11
Total chemins principaux et secondaires 1128.40 km		Total chemins pédestres et de montagne 1128.40 km	

Longueurs chemins géo-référencés (classes et types) sur le territoire valaisan



Conclusions de synthèse

Les trois réseaux constituent des systèmes capables de répondre aux exigences de mobilité des trois territoires, même si, dans plusieurs cas, une meilleure coordination des modes de transport et des différentes dessertes pourrait augmenter l'utilisation des différents modes de TC (connecter les lignes exploitées sur les différents côtés de l'EMB et vérifier l'efficacité correspondances).

L'intégration du système de TC des trois territoires est encore un défi à surmonter ; les causes étant liées à des facteurs historiques (différente évolution du réseau de chemins de fer dans les trois pays) et territoriaux (liaison plus simple sur l'axe Chamonix/Vallorcine/Martigny par rapport à Chamonix/Courmayeur).

La réalisation d'un réseau unique et coordonné n'est pas impossible, étant donné les caractéristiques presque identiques des lignes de correspondance des trois territoires. Pour favoriser la Mobilité Durable dans l'EMB, il est important de promouvoir de façon intégrée l'offre en TC en fonction des différents produits touristiques, par le biais, par exemple, d'un accord tarifaire pour certains itinéraires et la réalisation d'une centrale de mobilité unique.

