

INSCRIPTION DANS UN PROJET TERRITORIAL GLOBAL

Le renforcement et l'amélioration de la desserte ferroviaire de la vallée sont inséparables d'une stratégie générale de développement des transports collectifs visant à la réduction des nuisances et des pollutions subies par les populations et par l'environnement.



Il s'agit clairement de parvenir à une réduction du trafic automobile grâce à la mise à disposition du public d'un réseau de transports collectifs (train, tram, bus,...) dont la qualité offre une alternative crédible à l'usage de la voiture.

Ce plan de déplacements connaît une application en matière de desserte bus puisque le réseau exploité par Chamonix Bus a bénéficié **en décembre 2009 d'un renouvellement partiel de la flotte (acquisition de 10 CITYLIS à normes anti-pollution EEV), d'une densification significative et de la création de nouvelles lignes**, plus adaptées à la réalité comme à la diversité des besoins (résidentiels et touristiques). L'effet de cette amélioration est manifeste, puisque la fréquentation du réseau de bus a connu une **croissance supérieure à 10 %** dès la première année d'exploitation du nouveau réseau.

Le plan de déplacements sera prochainement complété par l'élaboration d'un **Schéma des mobilités douces** qui déclinera les voies et moyens de nature à renforcer ce que l'on appelle les modes doux de transport : marche, vélo. Cela nécessitera notamment l'aménagement de certaines voiries – pour une circulation à vélo sécurisée, et de certains trottoirs – pour le cheminement optimisé des piétons.

Cette stratégie globale, développée depuis l'année 2000, lorsque furent commandées les premières études liées à l'amélioration de l'offre de transports collectifs locale, est consacrée par les réflexions en cours sur la mise en œuvre d'un **Plan Climat Energie Territorial** qui doivent aboutir, d'ici l'automne 2011, en association avec la population qui sera invitée à formuler des propositions, à un Plan de mesures concrètes dont l'application contribuera à la réduction des gaz à effet de serre et à la maîtrise des consommations énergétiques. Les secteurs du transport et de l'habitat, principaux pollueurs, sont principalement concernés. Pleinement conscients de leurs responsabilités environnementales, les élus locaux ont décidé d'impliquer les filières touristiques, moteur de l'économie de la vallée, dans un programme triennal (2011-2013) destiné à faire émerger de nouvelles pratiques et un **projet de vallée éco-touristique**.

L'attractivité retrouvée du réseau de transport collectif au cours des dernières années a été accompagnée d'une initiative forte assumée par les collectivités locales de la vallée : la mise en place d'un **dispositif de libre circulation** dans le périmètre de transport des quatre communes, dès 2000 à titre expérimental, et étendu à toute l'année par accord tarifaire avec le Conseil régional et la SNCF intervenu en mai 2005.

Ce système a indéniablement contribué à développer la fréquentation des trains et celle des bus, mais au prix d'un alourdissement significatif de la contribution communautaire versée à la SNCF : celle-ci aura triplé au cours des 5 dernières années.

Cette orientation déterminée de l'action publique locale est concrétisée par l'élaboration d'un Plan de Déplacements Urbains à l'échelle de la vallée (4 communes) qui a mobilisé les acteurs locaux pendant plusieurs années avant sa promulgation en janvier 2008.

Démarche volontariste, dans la mesure où la mise en place d'un P.D.U. ne s'impose qu'aux territoires rassemblant plus de 100 000 habitants, en application de la loi sur l'Air du 30 décembre 1996.

La finalité première d'un P.D.U., comme le précise l'article 14 de cette loi, consiste à « **assurer un équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilité d'accès d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé d'autre part** ».



Laure Schmutz - Patrick Dole - Eric Fournier - Claude Piccot
Les quatre maires de la communauté de communes

Du « tramway des neiges » au « train des Jeux »

La perspective des J.O. d'hiver laisse augurer une nouvelle amélioration de l'offre ferroviaire, puisque deux chantiers principaux nous concernent : des travaux sur la ligne Saint-Gervais-Vallorcine pour porter la fréquence de circulation à 3 trains/heure et une rénovation d'envergure de la liaison Annecy-Saint-Gervais – concrétisé en particulier par un doublement partiel de la voie – destinée à la rendre enfin performante.



DÉPLACEMENTS DURABLES

TRAM-TRAIN

VALLÉE DE CHAMONIX MONT-BLANC

Le fer, un instrument adapté aux exigences de la vallée



« Lorsque fut célébrée, le 12 juillet 1901, l'arrivée du chemin de fer à Chamonix, cet événement venait clore plus de quinze années de projets liés à la desserte de notre vallée.

La création de cette ligne aura servi, au-delà de son accessibilité – finalité première, l'image et la notoriété de notre vallée autant que celles de la compagnie du P.L.M. : la qualité graphique et le pouvoir d'évocation des affiches produites par le P.L.M. pendant des décennies n'auront, à cet égard, pas peu contribué à la place occupée par Chamonix et sa vallée parmi les sites de villégiatures alpins.

Cette valorisation mutuelle d'un site et d'un moyen de communication, nous entendons la faire revivre en procédant à la finalisation officielle des engagements des partenaires dans le projet de rénovation/modernisation de la ligne Saint-Gervais-Vallorcine. Les travaux prévus répondent bien à la spécificité des besoins de notre vallée, que ce soit en termes de densification du réseau de transport ferroviaire et de report modal que cette opération suscitera, ou de sécurisation de l'accès au haut de vallée.

Ce projet bénéficie de la mobilisation active des partenaires, notamment les collectivités territoriales, qui, par leur contribution, en permettent la réalisation. Cet engagement doit être salué à la mesure des efforts consentis. Il illustre une continuité remarquable, depuis le temps où j'étais en charge des transports au Conseil régional.

Ce plan de modernisation aura en effet été porté de manière constante et obstinée par les acteurs locaux depuis une bonne dizaine d'années et s'inscrit dans une stratégie globale de développement maîtrisé de la vallée : au service de la préservation de notre cadre naturel exceptionnel autant que du maintien de la qualité de vie des populations qui habitent la vallée ou qui la fréquentent, ce chantier marque sans conteste une étape capitale dans l'émergence des mobilités, de la montagne et du tourisme du XXI^e siècle. »

Eric FOURNIER

Président de la communauté de communes de la Vallée de Chamonix Mont-Blanc
Maire de Chamonix-Mont-Blanc

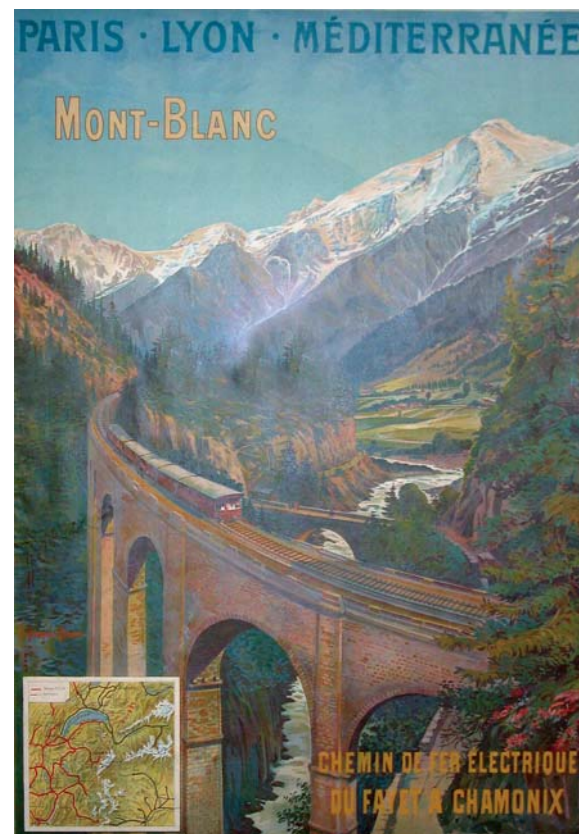
Histoire d'une liaison p.2

Nouvelle étape dans la modernisation p.3

Inscription dans un projet territorial global p.4



HISTOIRE D'UNE LIAISON



Musée alpin © Editions Clouet

La création de la ligne Saint-Gervais-Vallorcine, prolongée jusqu'à Martigny, a permis de rendre accessible la vallée de Chamonix au début du XXe siècle. Elle a profité de la mise en œuvre de techniques innovantes, adaptées à la spécificité du terrain : choix de la traction électrique avec une alimentation permise par deux centrales hydro-électriques installées à Servoz et aux Chavants et option pour « l'adhérence simple » (absence de recours à la technique de la crémaillère, généralement utilisée en territoire à forte déclivité) particulièrement audacieuse si l'on considère le niveau record des pentes concernées : jusqu'à 9% observés sur le tronçon Chedde-Servoz.

Voici les principales étapes de la création et de l'évolution de cette ligne :

1879 - Lancement du Plan Freycinet (du nom du ministre des travaux publics de l'époque), destiné à compléter le réseau ferré existant par un programme de dessertes au niveau des chefs-lieux de canton. Parmi les nombreuses lignes projetées se trouve la liaison la Roche-sur-Foron-Bonneville-Cluses-Sallanches-Saint-Gervais-Chamonix.

1886 – Ouverture de la ligne La Roche-Cluses (P.L.M.)

1893 – Nouvelle concession de la ligne Saint-Gervais-Chamonix octroyée au P.L.M. avec un tracé remanié (longeant l'Arve) et à voie métrique

1899-1901 – Travaux et achèvement de la liaison jusqu'à Chamonix, ouverte le 25 juillet 1901

Juillet 1906 – Inauguration du tronçon Chamonix-Argentière

Août 1906 – Inauguration du tronçon Martigny-le Châtelard (frontière)

1^{er} novembre 1907 – Achèvement du tunnel des Montets (1883 m de long)

Juillet 1908 – Inauguration du dernier tronçon Argentière-Vallorcine-le Châtelard. Jonction établie avec le réseau suisse

1937 – Nationalisation des chemins de fer français et création de la S.N.C.F.

Années 50 – Travaux de rénovation, disparition du trafic de marchandises et nouvelle alimentation électrique (centrale de Passy)

1958 – Renouvellement du matériel : apparition des rames de type Z 600

1997 – Régionalisation du service de transport ferroviaire collectif remplacement progressif des rames Z 600 par un nouveau matériel : les Z 800, permettant l'interconnexion avec le réseau suisse

2000 – 2001 – Lancement d'une stratégie de renforcement de la desserte ferroviaire. Etude fondatrice menée par l'Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne. Emergence du concept de « tram des neiges »

2006-2008 – Livraison de matériel complémentaire contribuant à la densification de l'offre : Z 850, et travaux de rénovation de la voie - remplacement du ballast, des traverses et des rails courts

29 janvier 2011 – Signature de la convention de financement du projet « tram-train » de modernisation de la ligne.

NOUVELLE ETAPE DANS LA MODERNISATION DE LA LIGNE

La convention de financement signée le 29 janvier porte sur deux objets complémentaires :

La modernisation de la ligne ferroviaire entre Saint-Gervais et Vallorcine, permise par le financement des études de projet et des travaux correspondants.



Ce chantier a été préparé par un protocole d'intention pour l'organisation des transports dans le Pays du Mont-Blanc signé le 15 décembre 2006 entre RFF, le Conseil régional, le SIVOM de la Haute Vallée de l'Arve (auquel se substitue la communauté de communes depuis 2010) et le Conseil général.

Il vise à améliorer l'offre ferroviaire en termes de fiabilité, de régularité et de fréquence pour réduire la part modale détenue par le mode routier dans les déplacements internes à la vallée.

Concrètement, ce projet, vu son coût, est séparé en deux phases : la première a pour objectif de porter la fréquence de circulation à 2 trains/heure, cadencés.

La seconde s'attachera à porter cette fréquence à 3 trains/heure, ce qui représente une qualité de service de nature à rendre le mode ferroviaire définitivement attractif.

Concernant la première phase, les principaux travaux portent sur :

- la rénovation des voies
- une modernisation des équipements de signalisation
- une motorisation des aiguilles de certaines gares (les Houches, les Bossons et Vallorcine)
- un renforcement de la traction électrique, avec deux nouvelles sous-stations

La rénovation/sécurisation du tunnel des Montets.

Ce programme a pour finalité de sécuriser et d'améliorer l'utilisation routière du tunnel, en cas d'avalanche ou de risque avéré sur la RD 1506 qui mène à la frontière suisse via le col des Montets.

Les travaux concernent notamment l'étanchéification de la voûte, la pose d'une dalle sur voie facilitant la double utilisation rail/route de l'ouvrage et des équipements assurant une meilleure régulation du trafic routier en cas de fermeture du col.

Ces deux chantiers d'envergure nécessitent plus de 52 millions de crédits ; le tableau ci-dessous rend compte de l'effort accompli par l'ensemble des partenaires à cette convention :

	RFF*	CRRA**	CG 74***	CC****	ATMB	VALAIS	EUROPE	TOTAL
Modernisation de la ligne	10 100 000 €	15 050 000 €	3 125 000 €	2 500 000 €	1 500 000 €	1 755 000 €	1 100 000 €	35 100 000 €
Sécurisation du tunnel	4 000 000 €	3 305 000 €	9 500 000 €					16 800 000 €

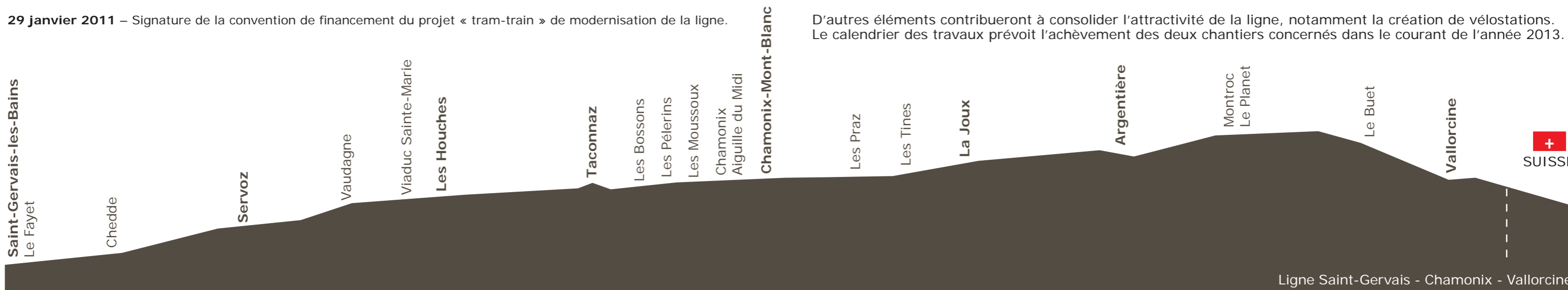
RFF* : Réseau Ferré de France - CRRA** : Conseil régional Rhône Alpes - CG 74*** : Conseil général de Haute-Savoie - CC**** : communauté de communes

Effort financier important, sans compter :

- le coût du matériel ferroviaire supplémentaire dont l'acquisition sera rendue nécessaire : déjà plus de 32 M€ investis en matériel depuis 1997
- le surcoût de l'exploitation de la ligne lié à l'amélioration du réseau

Cette amélioration de la ligne a été complétée par des aménagements en gare et l'ouverture de nouvelles stations : Vaudagne en 2008 et l'Aiguille du midi en 2009 afin de mieux mailler le territoire et de justifier l'appellation de « tram ».

D'autres éléments contribueront à consolider l'attractivité de la ligne, notamment la création de vélostations. Le calendrier des travaux prévoit l'achèvement des deux chantiers concernés dans le courant de l'année 2013.



Ligne Saint-Gervais - Chamonix - Vallorcine