

VALORISATION DU TRANSPORT DES TOURISTES DANS L'ESPACE MONT-BLANC À L'HORIZON 2005

Rapport final
(version finale)

AVRIL 2002

OLIVIER NORER
SOUS LA DIRECTION DE GIUSEPPE PINI

TABLES DES MATIÈRES

1	<u>INTRODUCTION</u>	3
1.1	<u>LE CONTEXTE</u>	3
1.2	<u>Les Intentions de Mountain Wilderness</u>	3
1.3	<u>LES HYPOTHESES</u>	3
2	<u>MÉTHODOLOGIE</u>	4
3	<u>LA RECHERCHE ET SES ENSEIGNEMENTS</u>	5
3.1	<u>INTRODUCTION</u>	5
3.2	<u>ETAT DES LIEUX DES DÉPLACEMENTS TOURISTIQUES</u>	6
3.2.1	<u>Les différents types de flux de circulation</u>	6
3.2.2	<u>L'offre des transports en commun (TC)</u>	6
3.2.3	<u>Les transports par câble et chemins de fer touristiques</u>	10
3.2.4	<u>La coordination interrégionale</u>	12
3.2.5	<u>Les services spéciaux</u>	14
3.2.6	<u>La politique des transports</u>	15
3.2.7	<u>Le réseau routier</u>	17
3.2.8	<u>Les projets</u>	19
3.3	<u>VALORISATION DE L'ACCESSIBILITÉ ET DES DÉPLACEMENTS INTERNES PAR LES TC</u>	21
3.3.1	<u>L'offre de base des TC</u>	21
3.3.2	<u>Les services spéciaux et autres mesures en faveur des TC</u>	23
3.3.3	<u>L'information</u>	24
4	<u>ETUDE DES BÉNÉFICES D'UNE MEILLEURE GESTION DES TC</u>	24
4.1	<u>MOBILITÉ DES TOURISTES</u>	24
4.2	<u>ATTRACTIVITÉ TOURISTIQUE</u>	25
4.3	<u>IMPACTS FINANCIERS, SOCIAUX ET ENVIRONNEMENTAUX</u>	26
4.4	<u>DÉPLACEMENTS INTERNES</u>	27
5	<u>CONCLUSIONS</u>	28
6	<u>BIBLIOGRAPHIE</u>	30
7	<u>ANNEXES</u>	31

1 Introduction

Le présent rapport reprend en substance les propositions de travail contenues dans l'avant-projet sommaire soumises au mandant, l'association Mountain Wilderness (MW), en date du 14 février 2002. Ce dernier a été élaboré sur la base des différents entretiens (décembre 2001 et janvier 2002) entre M. Giuseppe Pini, responsable de l'OUM, Olivier Norer, assistant de recherche à l'OUM, et Elsbeth Flüeler, coordinatrice au sein de MW.

1.1 LE CONTEXTE

Les transports et l'Espace Mont-Blanc (EMB), une relation orageuse! Les transports de marchandises ou de personnes sont une donnée et un enjeu propres à n'importe quel territoire géographique. La région tri-nationale du Mont-Blanc (Italie-Suisse-France) n'y échappe pas. Bien au contraire! En effet, les Alpes forment tant un espace de détente et de loisirs, et donc de destination touristique, qu'un espace de transit européen et un espace autonome avec ses propres besoins en déplacements. La raréfaction de l'espace disponible, les contraintes de pentes et d'altitudes concentrent l'ensemble de ces besoins dans une portion congrue du territoire. Les conflits qui en surgissent sont très nombreux. Le débat qui fait rage en France sur la réouverture du tunnel du Mont-Blanc est en passe de devenir un enjeu de politique nationale. La question de sa réouverture, de l'autorisation de circuler aux poids lourds, enflamme depuis lors la région.

Même si le trafic de transit constitue un enjeu incontournable de l'EMB, il n'en est pas le seul, en particulier dans le domaine des transports. La question du trafic de destination revêt aussi une importance toute particulière, notamment du point de vue touristique. Elle est aussi source de conflits potentiels. Le trafic purement local, "indigène", vu son faible volume est nettement moins problématique. Néanmoins, l'addition de ces trois types de déplacements engendre des impacts non-négligeables sur l'économie, la structure de la société et la qualité de l'environnement. De même, en occupant les mêmes infrastructures, ces différents flux se concurrencent entre eux. La question des transports à l'intérieur de l'EMB est donc hautement conflictuelle.

C'est dans le cadre de son "projet d'Espace protégé international autour du Mont Blanc" que MW a mandaté l'OUM afin d'étudier l'offre et la demande des transports en commun à l'attention des touristes dans l'EMB à l'horizon 2005.

1.2 Les Intentions de Mountain Wilderness

- **Garantir et améliorer la compatibilité environnementale de la mobilité touristique spécifiquement par une maîtrise de la circulation individuelle touristique via un développement de l'offre des transports en commun.**
- **Garantir et améliorer l'accessibilité à l'offre de loisirs à l'ensemble de la population.**
- **Favoriser le développement socio-économico-culturel régional.**

1.3 LES HYPOTHESES

Sur la base de ces intentions, une problématique de base a été soulignée. La circulation routière est source de bénéfices et de coûts, économiques, sociaux et environnementaux. Avec comme postulat que les impacts sont principalement d'ordre négatif, particulièrement sur le monde naturel. Forte de ces constatations, l'OUM a défini les objectifs et hypothèses de l'étude.

- **Une amélioration de l'offre de transports en commun de type multimodale minimise les impacts négatifs du transport routier.**
- **Une amélioration de l'offre de transports en commun contribue à la valorisation du tissu socio-économique de l'EMB.**
- **Une amélioration de l'offre de transports en commun axée sur les touristes peut aussi servir les besoins de déplacements des populations de l'EMB.**

2 Méthodologie

La recherche vise à répondre aux hypothèses susmentionnées. Une étude de la valorisation du transport des touristes dans l'espace Mont-Blanc à l'horizon 2005 passe par une étude de l'offre routière et ferroviaire existante. Un focus sur les projets existants à court terme ainsi qu'une réflexion sur de nouvelles propositions en matière de mobilité alternative complètent la recherche. Pour y parvenir, ont été considérés les travaux existants à notre connaissance sur le sujet, les pages Internet des collectivités et associations régionales ou nationales, ainsi que les documents provenant du Département de géographie de l'Université de Genève. Enfin, ont aussi été portés à contribution les apports de la littérature sur les transports touristiques et les déplacements dans les zones sensibles.

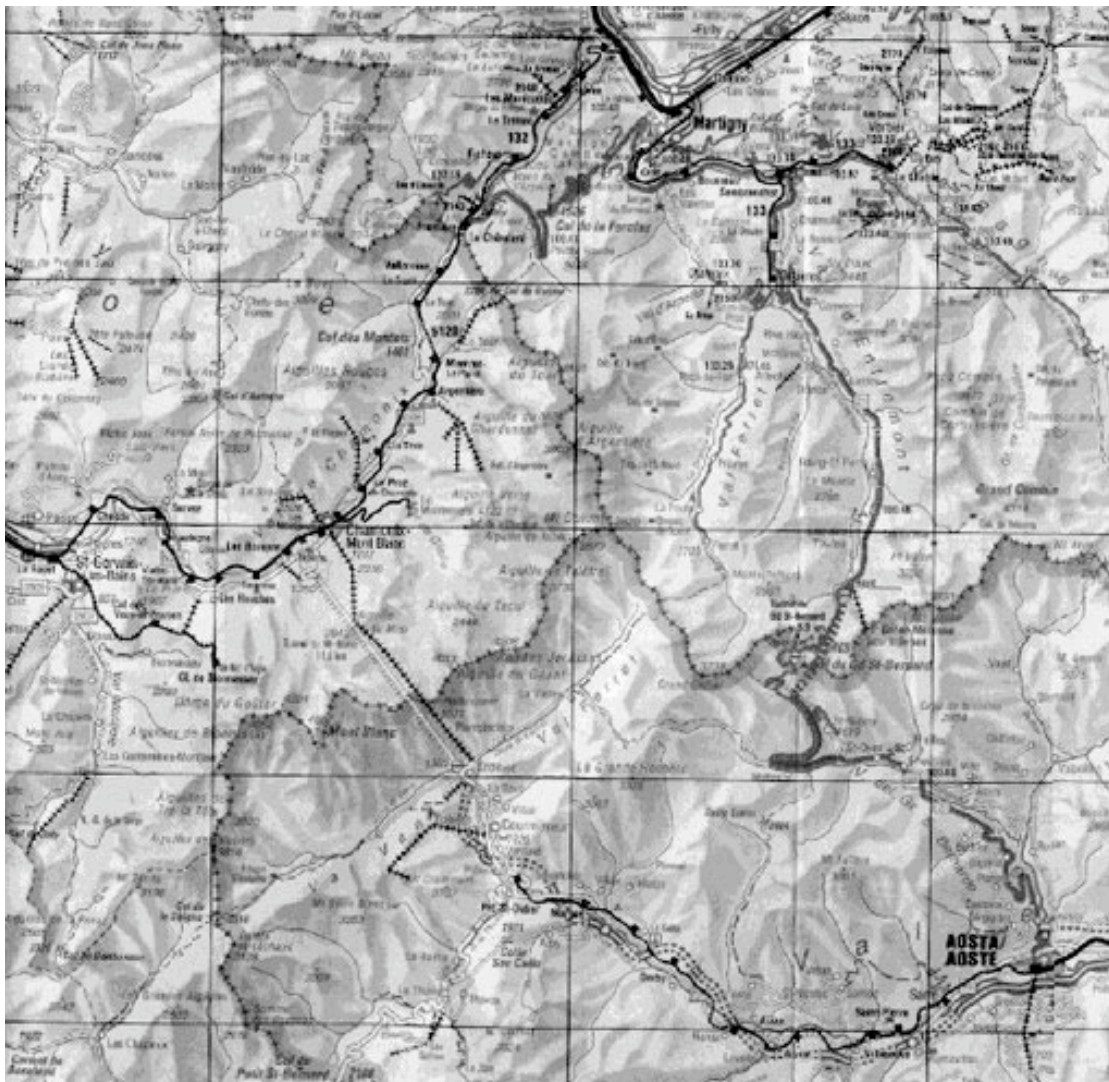
Au regard de l'étendue du champ d'investigation, du volume d'informations à consulter et du temps imparti pour réaliser la recherche, celle-ci n'a pu être totalement exhaustive. Elle aborde de nombreux thèmes, mais ne les approfondi pas.

Afin de cerner les limites de ce travail, deux notions doivent être précisées :

Le périmètre spatial :

L'étude porte sur l'Espace Mont Blanc tri-national, localisé entre St-Gervais-les-Bains, Martigny et Aoste, qui en constituent les trois portes d'accès. Ils forment aussi le point frontière entre les réseaux d'accès nationaux et internationaux et ceux de transports locaux (*figure 2*).

Figure 1 : Les TC dans l'Espace Mont-Blanc



L'horizon temporel :

Les propositions et réalisations sont à concevoir à court terme, soit à l'horizon 2005. Ils incluent dès lors la réouverture du tunnel du Mont-Blanc, mais excluent tout nouveau projet majeur de transport.

3 La Recherche et ses enseignements

3.1 INTRODUCTION

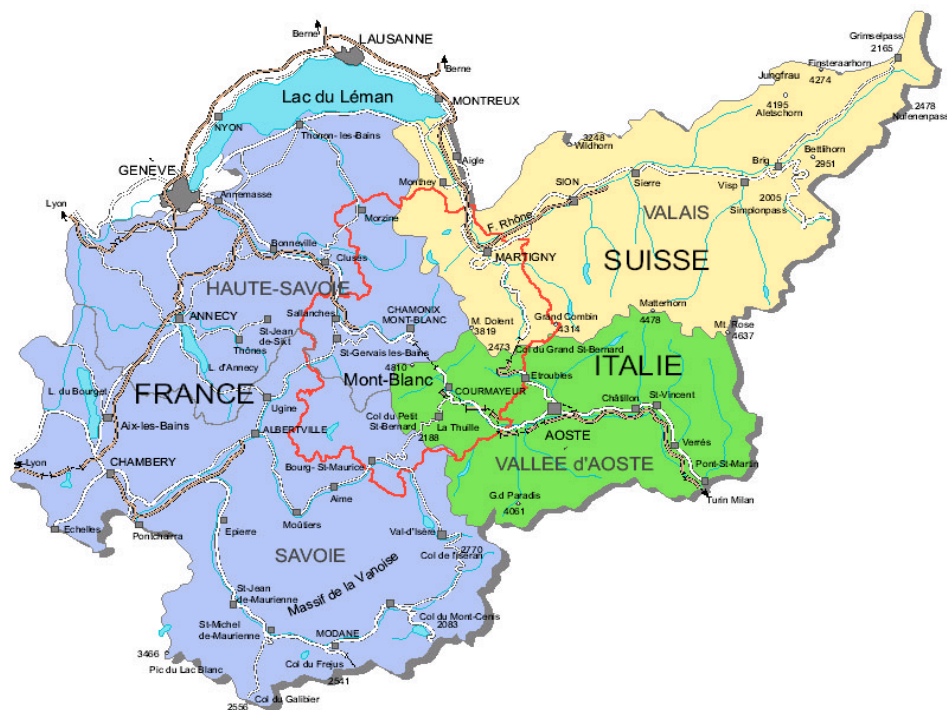
La concrétisation des buts de l'étude nécessite une approche géographique qui englobe l'ensemble des dimensions du transport de touristes à destination et à l'intérieur de l'EMB. C'est pourquoi, deux chapitres principaux ont été définis :

- Etat des lieux des déplacements touristiques.
- Valorisation de l'accessibilité par les TC.

Les limites de l'EMB

Si le Mont-Blanc est un ensemble tri-national a priori facilement identifiable, la définition d'un Espace Mont-Blanc cohérent n'est pas a posteriori une mince affaire. Il existe de nombreux regroupements possibles de communes. Et à chaque organisme ou étude, les siens. D'entente avec le mandant, un périmètre restreint au sein de l'Espace Mont-Blanc a été sélectionné. En effet, l'EMB, tel que définit par la Conférence Transfrontalière Mont-Blanc (CTMB) au 1er janvier 2001, compte 33 communes de Bourg-St-Maurice à Morzine en France, de Champéry à Orsières en Suisse et les communes de Courmayeur, Pré-St-Didier, La Thuile, Morgex et La Salle en Italie (figure 2)¹.

Figure 2 : Localisation de l'EMB selon la CTMB (périmètre rouge)



Source : EMB, 2002

¹ CTMB, "L'Espace Mont-Blanc, une coopération transfrontalière exemplaire pour l'éclosion harmonieuse de l'Europe des régions", CTMB, Passy, mai 2001.

Le périmètre de retenu par l'OUM, maximise en raison du mandat qui lui est assigné le facteur des transports dans cet ensemble géographique. Ainsi, trois portes d'accès ont été retenues pour définir les limites de l'étude : la commune de St-Gervais-les-Bains, point de rupture entre les trains SNCF sur la ligne menant à Chamonix-Mont-Blanc, la ville de Martigny, départ des routes et chemins de fer à destination de la Vallée du Trient et du Grand St-Bernard, et la cité d'Aoste, au pied des routes du Grand St-Bernard et du tunnel du Mont-Blanc. Avec respectivement, 5200, 14'000 et 35'000 habitants. Ces trois portes sont toutes desservies par les réseaux autoroutiers et les chemins de fer nationaux.

Le contexte touristique de l'EMB

Au sein de cet espace, deux stations touristiques exercent un attrait international. La ville de Chamonix Mont-Blanc en Haute-Savoie est un haut-lieu du tourisme alpin depuis ses origines. Avec 9'300 habitants, l'offre touristique est à la hauteur de sa renommée. Trains et téléphériques touristiques, mais aussi, 70'000 lits disponibles et plus de 3 millions de nuitées comptabilisées en 1994. De l'autre côté du massif, Courmayeur dans le Val d'Aoste, est avec ses 2'500 habitants, le pendant italien de la précédente station, avec 21'000 lits et plus de 2 millions de nuitées en 1990. La proximité immédiate du sommet du Mont-Blanc, l'attrait qu'il a suscité dès le XIXème siècle, a favorisé le développement des villages de part et d'autres. D'autres stations gravitent autour de ces deux pôles de développement tel Morgex pour Courmayeur avec ses 16'000 lits ou St-Gervais-les-Bains avec 37'000 lits.

Côté suisse et sur les marges du Grand St-Bernard, l'offre touristique ne présente pas les mêmes caractéristiques. Les stations concernées sont nettement plus modestes. Ainsi, en 1993, la Vallée du Trient fournit 5'000 lits, Martigny 3000 et les communes d'Entremont² 8'000. Le versant italien du col compte 3'000 lits³.

3.2 ETAT DES LIEUX DES DÉPLACEMENTS TOURISTIQUES

3.2.1 Les différents types de flux de circulation

Ainsi qu'il a été mentionné dans l'introduction au point 1.1, l'Espace Mont-Blanc accueille plusieurs types de flux différents.

Le trafic de transit routier de personnes et de marchandises le traverse par les tunnels du Mont-Blanc et du Grand St-Bernard (figure 1). Les agglomérations urbaines d'Aoste et de Martigny génèrent un important trafic régional de pendulaires en provenance, respectivement, des communes de la Vallée du Grand St-Bernard et de Morgex et Pré-St-Didier, de la Vallée du Trient et des communes d'Entremont. Avec jusqu'à 66% d'actifs travaillant hors de leur communes, certains villages valdotains jouent un véritable rôle de banlieue-dortoir. Ensuite, au sein de l'EMB, les pôles locaux de Chamonix Mont-Blanc et Courmayeur attirent les résidents des communes attenantes. Le trafic interne est proportionnel à la taille des communes concernées. Enfin, le trafic touristique de destination et interne est lui fonction du nombre de lits à disposition et des périodes de vacances durant l'année, de la haute et de la basse saison.

3.2.2 L'offre des transports en commun (TC)

Généralités

Un seul massif, mais trois pays et trois systèmes politiques De ce fait, la planification des transports au Mont-Blanc, c'est le sommet de la complexité ! Avec trois organisations presque totalement différentes du système des transports, il est très difficile d'évaluer globalement l'offre des TC. Chaque pays favorise un certain type de flux, bien souvent au détriment d'autres. De même, certains moyens de transports sont plus ou moins privilégiés. Avec, à l'arrivée, des parts modales respectives en rapport.

² Soit Bourg St-Pierre, Liddes et Orsières.

³ TRANSITEC et ali., "Les transports", rapport final, Espace Mont-Blanc, août 1996, p14-15.

L'accessibilité

S'il est un domaine où les diverses pratiques nationales en terme d'organisations des transports publics nationaux se reflètent très nettement, c'est bien l'accessibilité à l'EMB. Ainsi, en France, malgré les efforts de décentralisation entrepris depuis 1979 en matière de transports collectifs régionaux, le schéma ferroviaire français reste presque exclusivement axé sur les liaisons avec Paris. Supprimer les liaisons directes et les correspondances avec la capitale reviendrait à mettre un terme au transport de passager de la SNCF. Aussi, il est souvent plus facile de rejoindre des régions éloignées de Paris grâce au TGV que de se déplacer en train à l'intérieur de celles-ci. Souvent, et ceci depuis les années 30, le trafic régional a été transféré sur la route.

Les déplacements par rail en Haute-Savoie n'échappent pas à ces constats. La part modale du chemin de fer dans ce département est de 1% ! Les différents axes ferroviaires sont encore très souvent organisés en fonction de TGV et trains de nuit reliant Paris et de leurs correspondances régionales. Deux axes régionaux structurants se dessinent dès lors. L'un quitte Bellegarde (01), en correspondance avec les trains provenant de Lyon, de la capitale ou du sillon alpin à destination de Genève, pour rejoindre Evian-Les-Bains en passant par Annemasse. L'autre part d'Aix-Les-Bains (73) passe par Annecy et La Roche-sur-Foron pour aboutir à St-Gervais-les-Bains-Le-Fayet. Cette gare marque le terminus de la ligne à voie normale. Les passagers à destination de Chamonix Mont-Blanc doivent changer de trains et emprunter la ligne à voie métrique à destination de Martigny. Une autre ligne permet d'atteindre la porte française de l'EMB. Elle quitte la gare de Genève Eaux-Vives, coupe à Annemasse l'axe Evian-Bellegarde, et rejoint la ligne St-Gervais-les-Bains / Annecy à La Roche. Mais il n'existe aucun train direct ! Les changements sont nombreux et longs à Annemasse et La Roche. Elles n'exemptent de plus pas le changement obligatoire de train à St-Gervais-les-Bains-Le-Fayet. L'offre ferroviaire pour accéder à l'EMB est donc peu attrayante, le temps d'accès depuis Annecy ou Lyon est deux fois plus long par rapport à la voiture. Les carences de l'offre ferroviaire sont partiellement compensées par des services de bus inter-régionaux reliant Annecy, Lyon St-Exupéry et Genève Aéroport.

Côté suisse, l'offre ferroviaire est à la cadence semi-horaire. Avec deux trains IR par heures, la desserte pour Lausanne et Brig de la région de Martigny est bien assurée. Des convois directs mènent à Genève-Aéroport, Brig et certains EC (Eurocity) de la liaison Genève-Milan s'arrêtent dans la ville valaisanne. En hiver, deux TGV sont prolongés de Lausanne à Brig. Et, nouveauté annoncée par les CFF, "l'actuelle relation hivernale «TGV des Neiges» circulera dorénavant également en été du 14 juin au 30 septembre 2002. Trois fois par semaine le «TGV Valais» reliera Paris à Sierre ou Brig. Outre les touristes en provenance de France à destination des lieux de villégiature des Alpes vaudoises et valaisannes, la clientèle suisse profitera également de la liaison retour en direction de Dijon et Paris"⁴. Comparés aux TGV français, la vitesse moyenne des convois est plus faible en raison du profil de la voie et du nombre élevé d'arrêts, mais leur fréquence est supérieure et la desserte inter-régionale (trains D et IR) complétée par des liaisons régionales (trains REG). Il n'y a pas de bus inter-régionaux ou nationaux.

Au Sud des Alpes, l'accessibilité est diversifiée entre les deux pôles nationaux de Turin et Milan. Si la première ville peut se permettre des liaisons directes avec Aoste, la seconde doit se contenter de trains avec une correspondance à Chivasso, sur la ligne reliant les capitales du Piémont et de Lombardie. L'offre est dans les deux cas à la cadence horaire partielle. Des travaux entre Ivrea et Aoste obligent les passagers à poursuivre leurs trajets en bus depuis Ivrea. Les carences de l'offre ferroviaire sont passablement compensées par de nombreuses liaisons de bus inter-régionales, nationales et internationales fréquentes. Ainsi, Berne, Genève, Chambéry, Annecy, Bourg-St-Maurice, l'Emilie-Romagne, Gênes, Sestri Levante, San Remo et Rome sont desservies par des liaisons hebdomadaires. A cela s'ajoutent plusieurs liaisons quotidiennes pour Milan et Turin.

⁴ http://www.cff.ch/gs/press_f.htm#220402France

Le tableau ci-dessous résume l'offre de trains et de bus des trois régions géographiques. Le calcul de la fréquence des trains français en semaine ou le week-end est passablement compliqué en raison du nombre conséquent d'exceptions à la circulation régulière des convois. Sur le seul tracé Annecy / St-Gervais-les-Bains, 24 trains sont soumis à des exceptions en matière de circulation ! Les temps de trajets automobiles sont donnés à titre de comparaison. Ils sont tous issus du même site Internet et sous-estiment en règle générale la durée des déplacements urbains, de même que celle des déplacements sur le réseau routier autre que les autoroutes⁵.

Tableau 1 L'accessibilité en TC⁶

Moyen de transport	Lieu de départ	Destination	Fréquence	Changement	Durée min./max.	Durée en voiture
Trains	St-Gervais-les-Bains-Le-Fayet	Annecy	10-11x / jour (1-5) 15-17x / jour (6-7)	-/-	1:21 / 2:16	0:57
Trains	St-Gervais-les-Bains-Le-Fayet	Genève-Eaux-Vives	8-10x / jour (1-5) 6x / jour (6-7)	Annemasse / La Roche	1:17 / 2:35	0:51
Trains	St-Gervais-les-Bains-Le-Fayet	Chambéry	10-12x / jour (1-5) 14-15x / jour (6-7) 3x direct	Aix-les-Bains / Annecy	2:10 / 3:13	1:16
Trains	St-Gervais-les-Bains-Le-Fayet	Lyon	10-12x / jour (1-5) 12-13x / jour (6-7) 5-8x direct	Aix-les-Bains / Annecy / Annemasse	3:01 / 4:46	1:59
Trains	St-Gervais-les-Bains-Le-Fayet	Paris	10-14x / jour (1-5) 15x / jour (6-7) 2-7x direct	Lyon / Annecy / Bellegarde	4:56 / 10:03	5:23
Bus	Chamonix	Annecy	-/-	-/-	-/-	1:02
Bus	Chamonix	Genève-Aéroport	5x / jour	-/-	2:05 / 2:15	1:04
Bus	Chamonix	Lyon-St-Exupéry via Grenoble	2x / jour (1-5) 1x / jour (6)	-/-	4:35 / 5:35	1:53
Trains	Martigny	Lausanne	33x / jour	-/-	0:46 / 0:58	0:48
Trains	Martigny	Brig	35-36x / jour	-/-	0:46 / 1:12	1:02
Trains	Martigny	Paris	5x / jour 2x direct hiver	Lausanne	4:42 / 5:18	5:57
Trains	Martigny	Milan	8-10x / jour 3x direct	Brig / Sion	2:51 / 4:21	2:55
Trains	Aoste	Turin	15-16x / jour 11x direct	Chivasso	1:43 / 2:59	1:09
Trains	Aoste	Milan	12-13x / jour 0x direct	Chivasso	3:00 / 4:09	1:49
Bus	Aoste	Turin	10-11x / jour 3x accélérés	-/-	1:55 / 3:15	1:09
Bus	Aoste	Milan	4x / jour	-/-	2:30	1:49
Bus	Aoste	Genève via St-Bernard	1x jour	-/-	3:45	1:40
Bus	Aoste	Chambéry	1x jour (1-5)	-/-	4:20	2:08
Bus	Aoste	Berne ; Emilie Romagne ; Gênes ; Sestri Levante ; San Remo	1-4x / semaine	-/-	-/-	

⁵ <http://www.viamichelin.com/>

⁶ L'existence d'une ligne de bus Chamonix-Annecy et la suppression des trains directs St-Gervais-Méditerranée depuis la création du TGV Paris-Marseille, ne sont pas mentionnées dans ce tableau.

Les déplacements internes

A l'instar de l'organisation des transports d'accessibilité, les déplacements internes aux régions sont liés aux politiques de transports nationales. De plus, l'existence d'une infrastructure ferroviaire modifie sensiblement l'offre, quantitativement et qualitativement. Enfin, l'environnement opérationnel alpin influe sensiblement sur les axes. Les vallées concentrent l'offre de base et les piémonts forment les branches du réseau, souvent constitué par des lignes de bus, des transports par câbles ou des trains. Enfin des liaisons directes, par rail ou par route, sont organisées entre les trois portes d'entrée de l'EMB.

Les transports internes ferroviaires dans la Vallée de Chamonix ont la particularité d'être la seule ligne à voie métrique à crémaillère de la SNCF alimentée par un troisième rail latéral. Le transbordement entre voie normale et voie étroite se fait à Saint Gervais les Bains - le Fayet, côté France, et à Martigny, côté suisse. La voie internationale a son point frontière entre les communes de Châtelard et de Vallorcine. La douane est située à Le Châtelard-Frontière. Entre St Gervais les Bains - le Fayet et Chamonix Mont-Blanc et entre cette dernière gare et Le Châtelard-Frontière des trains supplémentaires circulent, respectivement, le matin et l'après-midi. Le matériel roulant a été en partie renouvelé par l'acquisition avec la compagnie du Martigny-Châtelard de nouvelles compositions panoramiques bicourants aptes à assurer des circulations directes entre Saint Gervais les Bains - le Fayet et Martigny. Cette ligne de train forme l'ossature du réseau des TC dans la haute Vallée de l'Arve. Elle est complétée par des services essentiellement d'ordre touristique. Un réseau de bus dense permet une desserte fine de la Vallée de Chamonix entre Servioz et Le Tour en passant par le centre-ville et les stations de départ des téléphériques et télécabines de la région⁷.

Du côté suisse, le réseau de TC pour les déplacements interne est visible à l'*annexe 2*. La frontière au Châtelard est le point de départ de la ligne de train longue de 18 km du Martigny-Châtelard (MC), compagnie privée fusionnée avec le Martigny-Orsières (MO) sous le nom de Transports de Martigny et Région SA (TMR). Le MO est à voie étroite et prolonge la ligne française. Elle est partiellement alimentée par un troisième rail latéral et partiellement par une caténaire. La ligne a transporté, en moyenne annuelle, 245'000 voyageurs entre 1996 et 1998. De nouvelles compositions ont été introduites en 1997. Elles permettent l'interopérabilité et des liaisons directes entre les réseaux suisses et français. Le MO, deux lignes en cul de sac pour un total de 25 km, est sensiblement différent puisqu'il circule sur une voie normale. La ligne a été prolongée en 1953 de Sembrancher au Châble et offre la correspondance directe pour la station de Verbier. La ligne a transporté 330'000 passagers en moyenne par année entre 1996 et 1998. En 2002, de nouvelles motrices de type NINA (Niederflur-Nahverkehr, soit à plancher bas en trafic régional)⁸ sont attendues. Les lignes du TMR assurent l'ossature du réseau des transports de la région d'Octodure. Le réseau des bus régionaux compte 16 lignes dont 4 seulement ont leur origine à Martigny. En 1997, près de 4.4 millions de personnes ont été transportées sur les 180 kilomètres de lignes. Une ligne internationale traverse le col du Grand St-Bernard et rejoint Aoste. Enfin, des transports par câble d'importance locale à vocation touristique et les bus urbains de Martigny complètent l'offre des TC dans le versant valaisan du massif du Mont-Blanc⁹.

Plus au Sud, Aoste est le point de départ des routes alpines du Grand St-Bernard et du tunnel du Mont-Blanc. La ligne de train arrivant dans la capitale régionale est prolongée jusqu'à Pré-St-Didier au pied de Courmayeur, où des bus font la correspondance pour la station. Le service ferroviaire est complété par une offre de bus régionaux entre Aoste, Pré-St-Didier et Courmayeur. A la différence de la Vallée de Chamonix et de la région de Martigny, le train ne constitue pas à proprement parler l'ossature du réseau des TC. Une multitude de bus régionaux desservent tous les villages et stations depuis Aoste et notamment la Vallée du Grand St-Bernard. L'offre est complétée par des bus urbains.

⁷ <http://world.chamonix.com/PDF/horBusHS.pdf>

⁸ http://www.bls.ch/bahn/r_nina_d.html et http://www.litra.ch/Ausw_F/PD/J1999/PD9908_2.htm

⁹ COMMUNAUTE D'ETUDE TP-VALAIS, "Les transports publics en Valais, conception cantonale - synthèse", DTEE, Sion, Mars 2000.

Depuis la station de Courmayeur, des bus locaux desservent les flancs du massif du Mont-Blanc, les Vals Ferret et Vény.

Le tableau ci-dessous résume l'offre des TC de base, trains et bus régionaux, à l'intérieur de l'EMB trinational. Il prend en compte les liaisons entre porte d'accès mais exclus certaines lignes de bus d'intérêt local. Les liaisons à travers le tunnel du Mont-Blanc sont dépendantes des mesures prises pour assurer la sécurité du trafic dans le tube. En raison du caractère récent de la réouverture, les horaires sont susceptibles d'évoluer.

Tableau 2 : Déplacements internes en TC

Moyen de transport	Lieu de départ	Destination	Fréquence estivale	Fréquence hivernale	Durée min./max.
Trains	Saint Gervais les Bains - le Fayet	Vallorcine / Le Châtelard	12-16x / jour (1-6) 10-15x / jour (7)	16-17x / jour (1-6) 15-17x / jour (7)	1:17 / 1:50
Trains directs	Saint Gervais les Bains - le Fayet	Martigny	2x jours	3x jours	2:08 / 2:11
Trains	Martigny	Le Châtelard	14-15x / jour	14-15x / jour	0:44 / 0:51
Trains	Martigny	Orsières	15x / jour	15x / jour	0:27 / 0:31
Bus	Martigny	Aoste	4x / jour	2x / jour	1:45 / 1:50
Bus	Martigny	Le Châtelard via Trient	4x / jour 2x direct	- / -	0:50 / 0:55
Bus	Orsières	Val Ferret (CH)	8x / jour (1-5) 7x / jour (6-7)	6x / jour (1-5) 5x / jour (6-7)	0:26
Trains	Aoste	Pré-St-Didier	12x / jour	12x / jour	0:40 / 0:46
Bus	Aoste	Courmayeur	15-16x / jour (1-6) 13-14x / jour (7)	15-16x / jour (1-6) 13-14x / jour (7)	1:00 / 1:02
Bus	Aoste	Vallée du Grand St-Bernard	8-10x / jour	8-11x / jour	0:35 / 0:40
Bus	Aoste	Valpelline	11x jour	13-15x / jour	0:30
Bus	Pré-St-Didier	Courmayeur	15-16x / jour (1-6) 13-14x / jour (7)	15-16x / jour (1-6) 13-14x / jour (7)	0:10
Bus	Courmayeur	Val Ferret (I)	21x jour	13x jour	0:30
Bus	Courmayeur	Chamonix	2x /jour	2x /jour	0:50 / 1:00

3.2.3 Les transports par câble et chemins de fer touristiques

La région trinationale du Mont-Blanc, en tant qu'espace touristique de renommée mondiale, regorge d'installations par câbles ou de chemin de fer destinées à l'usage des touristes. Outre les infrastructures uniquement destinées aux skieurs et autres amateurs de poudre blanche, les téléphériques, télécabines et quelques télésièges fonctionnent aussi en dehors de la saison hivernale.

Deux lignes de trains touristiques partent de la ligne SNCF de la Vallée de Chamonix pour rejoindre les sommets. Depuis la gare de Chamonix-Mont-Blanc, le train du Montenvers permet de rejoindre la station du même nom, véritable belvédère sur le Mont-Blanc et le glacier de la Mer de Glace. Un télésiège descend jusqu'au pied de la langue glacière. Depuis Saint Gervais les Bains - le Fayet, le tramway du Mont-Blanc grimpe jusqu'au Nid d'Aigle. Initialement le projet prévoyait de rejoindre le sommet des Alpes même. Cette gare est restée la base de départ de nombreux alpinistes et randonneurs. Ensuite, de nombreux transports par câbles complètent l'offre touristique. Le plus célèbre d'entre eux est, sans conteste, le téléphérique de l'Aiguille du Midi qui culmine à 3842 mètres. Un autre téléphérique permet de rejoindre la Pointe Helbronner et par-là d'effectuer la traversée par les airs du massif jusqu'en Italie. Sur l'autre versant, face au massif, on trouve le télécabine et le téléphérique du Brévent, ainsi que le téléphérique de la Flégère. A Argentière, un téléphérique en deux sections conduit à l'Aiguille des Grands Montets. A cette offre s'ajoute encore, le télécabine et téléphérique des Houches, le télécabine de la Tour. Toutes les installations par câbles comprennent un domaine skiable et sont reliées à Chamonix par des bus.

En Suisse, l'offre de transports touristiques par câble est faible et proportionnelle à l'importance touristique des stations traversées. A proximité de la frontière, le parc d'attraction du Châtelard VS comprend "trois attractions sur rails" : un funiculaire, un petit train et un minifunivulaire. L'ensemble offre, outre le panorama sur la chaîne du Mont-Blanc, l'accès au barrage d'Emosson¹⁰. Le long de la ligne du MC toujours, depuis Les Marécottes, un télécabine relie le village à La Creusaz. Enfin, dans le val Ferret, on trouve le télésiège Champex-La Brea et celui de la Fouly. Ces trois installations desservent des domaines skiables.

Côté italien, depuis La Palud, à proximité du portail Sud du tunnel du Mont-Blanc, on peut accéder en téléphérique en plusieurs sections à la Pointe Helbronner, et son domaine de ski d'été, et de là rejoindre Chamonix via l'Aiguille du Midi. Depuis Courmayeur et le Val Vény, plusieurs installations permettent de rejoindre le Mont Vieille, sommet d'un vaste domaine skiable qui fait face au grand massif¹¹. Toutes ces infrastructures sont accessibles en bus depuis Courmayeur. Enfin, depuis Aoste une télécabine monte à la station de Pila. Et de là, un télésiège part sur Chamolé.

¹⁰

¹¹ http://www.regione.vda.it/trasporti/impiantiafune_f.asp

Le tableau ci-dessous résume l'offre des infrastructures par câbles et des chemins de fer destinés aux touristes à l'intérieur de l'EMB trinational. Il ne prend pas en compte les installations destinées exclusivement à la pratique de sports hivernaux, tels que tous les téléskis et la majorité des télésièges.

Tableau 3 : Transports par câbles et chemins de fer touristiques

Moyen de transport	Lieu de départ	Destination	Ouverture estivale	Ouverture hivernale	Ouverture entre-saisons	Longueur
Trains du Montenvers	Chamonix-Mont-Blanc	Le Montenvers	8h-18h	10h-16h	10h-16h	6km
Tramway du Mont-Blanc	Saint Gervais les Bains - le Fayet	Le Nid d'Aigle	9h-15h	9h-15h	non	12km
Téléphérique (2 sections)	Chamonix	Aiguille du Midi	6h-17h	8h00-15h45	8h00-15h45	5.4km
Téléphérique	Aiguille du Midi	Pointe Helbronner	8h15-15h30	9h15-14h30	non	5km
Téléphérique (2 sections)	Argentière	Grands-Montets	7h15-16h45	8h45-17h15	non	
Téléphérique	Les Praz	La Flégère	7h40-17h50	9h-16h30	non	
Télécabine	La Tour	Charamillon	8h30-17h15	9h-16h30	non	
Télécabine et téléphérique	Chamonix	Le Brévent	8h-18h	9h-17h	non	
Téléphérique	Les Houches	Bellevue	8h-17h	9h-17h	non	
Télécabine	Les Houches	Le Prarion	9h-17h30	9h-17h	non	
Télésiège	Chamonix	Les Planards	9h-17h30	9h-16h45	13h30-17h30	
Télésiège	Les Bossons (village)	Les Bossons (glacier)	8h30-19h	non	non	
Funiculaire, Petit train et Minifunic (3 sections)	Le Châtelard	Emosson	9h-18h	non	non	3.4km
Télécabine	Les Marécottes	La Creusaz	8h30-17h30	8h30-17h	non	1.4km
Télésiège	Champex	La Brea	8h30-17h	9h15-16h15	non	1.3km
Téléphérique (2 sections)	La Palud	Pointe Helbronner	7h20-17h40	8h20-16h	8h20-16h40	
Téléphérique	Courmayeur	Plan Chécrouit	9h15-17h40	8h40-17h	non	
Télésiège	Plan Chécrouit	Maison Vieille	9h25-17h20	8h55-16h30	non	
Téléphérique	Val Vény	Pré de Pascal	9h15-17h40	8h55-17h	non	
Télécabine (3 sections)	Aoste	Pila	8h-18h	9h-17h	non	
Télésiège	Pila	Chamolé	8h45-17h30	9h-17h	non	
Télésiège	Pila	Couis 1	9h-17h	9h-17h	Non	

3.2.4 La coordination interrégionale

La région du Mont-Blanc, espace de coopération transfrontalière privilégié ou casse-tête régional ? A en croire la Conférence Transfrontalière Mont-Blanc (CTMB), la situation est plutôt exemplaire¹². Constituée en 1991 suite à des initiatives régionales, cette institution regroupe le Syndicat intercommunal Espace Nature Mont-Blanc pour la France, la Région Autonome du Val d'Aoste pour l'Italie et la République et Canton du Valais pour la Suisse. La CTMB est "fondée sur un étroit rapport de collaboration entre les collectivités régionales et locales intéressées et le niveau national".

¹² CTMB, "L'Espace Mont-Blanc, une coopération transfrontalière exemplaire pour l'éclosion harmonieuse de l'Europe des régions", CTMB, Passy, mai 2001, p. 4.

Elle est composée de cinq membres par pays dont trois représentants au moins des institutions régionales et locales. Elle est actuellement présidée par le ministre français de l'environnement. La CTMB siège 3 à 4 fois par année, alternativement dans chaque pays. L'instance relationnelle est assurée de son côté par la Commission Permanente. Elle gère l'organisation des groupes de travail. Le secrétariat, quant à lui, s'occupe des tâches administratives. "Les dépenses d'intérêt commun, telles que les frais liés aux études transfrontalières et aux initiatives sur l'ensemble du territoire, sont réparties à charge égale entre les trois entités. Pour des les projets qui ont une envergure et un intérêt particulier la Conférence cherche à bénéficier des cofinancements dans le cadre de programmes communautaires, tels que Interreg ou Life par exemple"¹³. Ainsi, Interreg II a financé la réalisation d'un Système d'Information Géographique (SIG) pour l'Espace Mont-Blanc. Au niveau des transports, outre la constitution en cours d'un groupe de travail sur les transports, la CTMB s'est fixée comme objectif de "limiter l'impact des transports et de leurs infrastructures grâce à la mise au point d'une stratégie commune qui privilégie :

- Le trafic combiné rail-route au niveau international ;
- Le transport collectif, partout où cela est possible, au niveau régional et local ;
- La mise au point d'un réseau transfrontalier de contrôle de la qualité de l'air, notamment pour vérifier les impacts du trafic routier sur les populations locales et sur l'environnement.

Ainsi, sur la base de cette stratégie, plusieurs actions ont été réalisées. Deux études et trois réalisations concrètes sont à mettre à l'actif de la CTMB :

- L'étude "Les transports", Espace Mont-Blanc, août 1996 ;
- L'étude "Premier rapport sur la qualité de l'air dans le territoire du Mont-Blanc", Espace Mont-Blanc, 1998 ;
- Programmes de réglementation des accès en Val Veny et Val Ferret (Italie), dès 1997 ;
- Promotion des TC à accès gratuit et développement du gaz comme source d'énergie, Chamonix (France) dès 1997 ;
- Promotion de la ligne ferroviaire transfrontalière reliant Le Fayet à Martigny (France - Suisse)¹⁴.

Toutes les communes suisses et italiennes autour du Grand St-Bernard ne font pas partie pour l'heure de l'EMB. Seules les communes de Liddes et Bourg St-Pierre dans l'Entremont en font partie. Une initiative qui pourrait bien entraîner d'autres communes dans son sillage. Dans un cadre plus précis, les tunnels routiers du Mont-Blanc et du Grand St-Bernard sont géré par des sociétés binationales, franco-italienne d'un côté et helvético-italienne de l'autre. "En 1962, l'exploitation du tunnel du Mont Blanc a été confiée par les Etats français et Italien à deux sociétés : ATMB (Autoroute et Tunnel du Mont Blanc) [...] et SITMB (Societa Italiana del Traforo del Monte Bianco)¹⁵. A la réouverture du tunnel en 2002, l'exploitation sera confiée à une structure unique le GEIE TMB (Groupement Européen d'Intérêt Economique du Tunnel du Mont Blanc)¹⁶, qui est une filiale des deux sociétés concessionnaires", relève le site Internet de la société française¹⁷.

¹³ CTMB, "L'Espace Mont-Blanc, une coopération transfrontalière exemplaire pour l'éclosion harmonieuse de l'Europe des régions", CTMB, Passy, mai 2001, p. 5.

¹⁴ CTMB, "L'Espace Mont-Blanc, une coopération transfrontalière exemplaire pour l'éclosion harmonieuse de l'Europe des régions", CTMB, Passy, mai 2001, fiche "Transports".

¹⁵ <http://www.traforomontebianco.it/>

¹⁶ http://www.atmb.net/cdrom/prev_et_secu/html/annexe9.htm

¹⁷ <http://www.atmb.net/>

Pour le Grand St-Bernard, la situation est un peu similaire puisque la Sitrab SpA, Société italienne du Tunnel du Grand-Saint-Bernard, gère, en concession, les 50 % du tunnel autoroutier qui relie l'Italie à la Suisse. Sur le territoire suisse, le partenaire correspondant, Tunnel SA¹⁸, Société suisse du Tunnel du Grand-Saint-Bernard, a les mêmes compétences¹⁹. La Société italo-suisse d'exploitation du Tunnel du Grand-Saint-Bernard SA, SISEX, dans laquelle les deux sociétés concessionnaires ont une participation paritaire, s'occupe de la répartition des encaissements et de la promotion du tunnel.

3.2.5 Les services spéciaux

L'offre des TC ne s'arrête pas aux seuls trains, bus réguliers et installations par câble. On y inclut aussi les services occasionnels et saisonniers, les services annexes destinés aux touristes afin de faciliter leur voyage.

Si l'on fait exception des services mentionnés dans le point 3.2.2, plusieurs lignes de bus circulent de manière temporaire, soit en complément des services existants, soit en tant qu'extension saisonnière de l'offre. Plusieurs lignes de bus en Suisse rentrent dans cette catégorie. La première relie Salvan au télécabine de la Creusaz en passant par le village et la gare des Marécottes. Le service fonctionne durant les hautes saisons. En hiver, il effectue la navette pour le télécabine. L'été, il est prolongé à horaire fixe vers le camping du Van-d'En-Haut. Durant la belle saison, les trois installations du parc d'attraction du Châtelard sont doublées par une ligne de bus qui relie Finhaut au lac d'Emosson. Elle fonctionne toute la semaine en été et les week-ends en automne. Certaines localités tels que Ferret Champex d'en-Haut et Champex d'en-Bas, ne sont desservies que durant l'été. Côté italien, les Vals Ferret et Veny sont temporairement et partiellement fermés à la circulation routière. Des navettes circulent alors pour assurer la mobilité. Cette expérience est lancée dans le cadre du projet européen Life et pris en charge par la suite par l'Espace Mont-Blanc ainsi que décrit dans le chapitre précédent²⁰.

D'autres véhicules assurent aussi des services de transports publics ou semi-collectifs. Tel est le cas des services de taxis ou de voitures de locations avec chauffeur. Cette pratique est bien développée en Italie et presque chaque village a son entreprise, composée souvent que d'un véhicule et d'un chauffeur. L'offre sur les versants français et suisse est moins étoffée. Néanmoins, Chamonix, d'un côté, et Martigny, de l'autre, ont plusieurs offres à disposition.

Dans la Haute Vallée de l'Arve, les vacances des touristes et leur écomobilité est facilité par la carte d'hôte gratuite. En effet, celle-ci offre, outre de nombreux rabais et forfaits pour les activités de loisir, la libre circulation sur l'ensemble du réseau urbain Chamonix Bus (sauf Chamo'nuite Bus) et sur les trajets internes de la ligne SCNF entre Servoz et Vallorcine. Elle permet aussi de profiter du tarif préférentiel dans les parkings couverts St-Michel et Entrèves pour circuler dans la vallée sans voiture²¹. Toutes ces offres sont aussi valables pour les résidents de la vallée de Chamonix, les travailleurs saisonniers et les personnes possédant une résidence secondaire dans la vallée. On peut enfin mentionner le « passeport cime » associant la SNCF et plusieurs partenaires dont le Club Alpin de Chamonix qui vise à favoriser l'utilisation du train par les habitants et les touristes. Ce « passeport cime » se décline en un forfait coûtant 20 euros, qui permet à son détenteur une libre circulation sur la ligne ferroviaire St Gervais les Bains – Le Fayet / Châtelard durant 7 jours.

¹⁸ http://www.grandsaintbernard.ch/index_fr.html

¹⁹ <http://www.sitrab.it/menu/societf.html>

²⁰ http://www.espaces-naturels.fr/backstage4/14_bksta_2.htm

²¹ <http://www.cartedhote.net/>

3.2.6 La politique des transports

La politique régionale des transports est fortement influencée par les pratiques nationales en la matière. L'autonomie locale permet plus ou moins de marge de manœuvre. Elle influe sur l'offre des TC, sur les constructions routières et sur d'éventuelles mesures localisées de réglementation de la circulation.

En France, malgré les mesures de décentralisation prises depuis quelques décennies, la politique globale des transports dans la Vallée de l'Arve est avant tout conçue à Paris ou, au mieux, à Lyon, plutôt qu'en Haute-Savoie. L'organisation du trafic routier est dépendante du Ministère de l'équipement, du transport et du logement. Au niveau régional, elle délègue ses tâches aux Directions régionales de l'équipement (DRE) ou Directions départementales de l'équipement (DDE). La DDE de la Haute-Savoie est basée à Annecy. Le développement de l'offre TER (Transports Express Régionaux) est du ressort de la région. L'offre de bus dépend des syndicats d'initiative ou des contrats liant les entreprises aux collectivités. Au niveau national, le Comité Interministériel des Villes du 30 juin 1998 a fixé les orientations de la Politique de la Ville du Gouvernement pour la période du XII^{ème} Plan (2000-2006) autour de quatre objectifs :

- Garantir le pacte républicain d'égalité des citoyens devant le service public
- Lutter contre les exclusions et renforcer la cohésion sociale
- Aider au développement économique local
- Construire un nouvel espace démocratique avec les habitants

En matière de réseaux communications, il s'agit, bien sûr, de :

- Réaliser les infrastructures nouvelles indispensables mais aussi, et peut-être surtout
- Veiller à l'optimisation des réseaux existants.

Le traitement des "goulots d'étranglement" et la régulation du trafic notamment à l'entrée des villes sont maintenant des priorités. Autre axe fort : l'intermodalité. Il convient désormais de favoriser les complémentarités entre les différents moyens de transport. Routes, réseaux ferrés et transports urbains doivent fonctionner en synergie et de manière complémentaire pour constituer une offre attractive et diversifiée. Dans ce cadre, le volet ferroviaire, en voie de rééquilibrage par rapport à la route, se voit doté de toutes nouvelles ambitions et de moyens financiers renforcés. [...] Optimisation des réseaux en place, rééquilibrage du rapport "fer / route", "coup de frein" au "tout auto" et ouverture sur une intermodalité plus structurée et plus concertée, prise en compte des notions de "mieux vivre" et d'environnement, [...] Autant d'axes forts qui se déclinent naturellement au plan régional". Conformément aux objectifs arrêtés au niveau national, la région Rhône-Alpes a défini ses propres priorités, notamment en terme de communications physiques, garantes de son attractivité et de sa compétitivité. Ouverture à l'international d'abord, avec l'importance accordée aux liaisons vers l'Italie via Turin et la Suisse via Genève, [...] Point fort encore, le souci d'améliorer l'accessibilité des territoires enclavés et des secteurs touristiques tels la vallée de Chamonix ou le Chablais"²². Concrètement, au niveau de la Haute-Savoie, 1'172 millions de FF vont être investis pour l'amélioration du réseau routier et 277 millions de FF pour la mise à niveau des infrastructures ferroviaires.

En Suisse, "après plus de trois décennies de déclin relatif du secteur des transports publics face à la progression fulgurante du transport routier, un faisceau de nouvelles conditions-cadres a été mis en place durant la décennie 1988-1998 pour rééquilibrer le système. Il s'agit d'une orientation majeure de la politique des transports allant dans le sens d'un développement plus durable des mobilités de personnes et de marchandises.

²² <http://www.haute-savoie.equipement.gouv.fr/>

A l'avant-garde dans ce domaine, la Suisse a pu faire accepter sa position dans le cadre des négociations bilatérales CH-UE. Ces orientations fédérales rejoignent les politiques valaisannes sur plusieurs points, notamment ceux du développement socio-économique, de l'aménagement du territoire et de l'environnement²³. Au niveau du trafic régional, les impulsions se traduisent dans la loi cantonale valaisanne sur les transports publics par les objectifs suivants :

- Assurer une desserte de base équilibrée et complémentaire ;
- Valoriser et rationaliser les axes à forte demande ;
- Intégrer le transport scolaire dans l'horaire normal ;
- Regrouper et coordonner les offres ;
- Intégrer le transport public dans le développement durable économique et touristique.

Un effort important est à faire dans le sens d'une plus grande sensibilisation de la population aux transports publics ainsi que d'une meilleure promotion des produits. Compte tenu de la situation légale et des données économiques, il s'agit d'offrir un système de transport public régional de meilleure qualité avec des moyens financiers limités, en fait de faire mieux avec moins d'argent !" affirme le rapport de synthèse de la conception cantonale des TP en Valais²⁴. Dans le cadre du trafic de tourisme, "le trafic régional est à intégrer dans le développement économique et touristique. Une coordination est à assurer aussi bien avec le tourisme hivernal (remontées mécaniques, ski de fond, etc.) qu'avec le tourisme d'été (randonnées pédestres, deux-roues, etc.)"²⁵.

En Italie, Une large autonomie est accordée à la région autonome de la Vallée d'Aoste en matière d'aménagement du territoire et d'organisation spatiale. Au travers d'un plan territorial paysager (PTP), qui est un plan territorial d'urbanisme prenant en compte notamment le patrimoine paysager et environnemental, elle cherche à réaliser les objectifs de sa politique locale. Selon l'article premier, alinéa 5, "les prescriptions et les orientations du PTP ont pour but le développement durable, dans le respect du droit de tous les citoyens de jouir, au même titre, des ressources du territoire. Les prescriptions et les orientations en matière de paysage visent par ailleurs la sauvegarde et la mise en valeur de l'identité du paysage, l'identification des biens de valeur paysagère et leur mise à la disposition du public aux fins de leur jouissance, ainsi que le maintien de l'équilibre écologique"²⁶. Le PTP "est, donc, à la fois document de planification urbanistique et document de planification et de sauvegarde du paysage" (article premier, alinéa 1). Les compétences de la région sont vastes et englobent la question des transports. Les modalités d'applications sur ce sujet des principes énoncés initialement sont définies dans l'alinéa 20. "Les plans sectoriels et les documents d'urbanisme assurent, dans le cadre de leurs compétences respectives :

- Le développement de la voie ferrée, même à usage de métro ;
- La rationalisation de l'autoroute et l'amélioration des liaisons avec les autres axes principaux de la voirie routière ;
- L'achèvement de l'autoroute, suivant les choix relatifs aux transports autoroutiers et ferroviaires qui seront opérés à l'échelon international et compte tenu de l'exigence de réduire au minimum les impacts sur l'environnement ;
- L'expérimentation de systèmes de transports publics innovants dans les aires de faible densité ;

²³ COMMUNAUTE D'ETUDE TP-VALAIS, "Les transports publics en Valais, conception cantonale - synthèse", DTEE, Sion, Mars 2000, p. 24.

²⁴ COMMUNAUTE D'ETUDE TP-VALAIS, "Les transports publics en Valais, conception cantonale - synthèse", DTEE, Sion, Mars 2000, p. 28.

²⁵ COMMUNAUTE D'ETUDE TP-VALAIS, "Les transports publics en Valais, conception cantonale - synthèse", DTEE, Sion, Mars 2000, p. 29.

²⁶ http://www.regione.vda.it/territorio/urbanistica/norm1_f.asp

- L'aménagement d'installations spéciales pour garantir l'accès des aires naturelles présentant un haut degré de sensibilité et de fréquentation, et pour intégrer les aires caractérisées par des ressources complémentaires ;
- La rationalisation de la voirie générale, et l'augmentation des connexions entre les différents réseaux ;
- La réalisation, à l'adret et à l'envers de la vallée centrale, de parcours de desserte destinés aux usagers locaux et aux touristes ;
- La revalorisation des axes routiers desservant les cols internationaux ;
- L'application de systèmes de suivi et de restriction, permanente ou temporaire, de l'affluence touristique dans les aires les plus fréquentées ;
- La revalorisation et le renforcement des relations entre l'autoroute, les autres voies routières et le chemin de fer".

3.2.7 Le réseau routier

Espace de détente internationale, la région du Mont-Blanc est aussi un espace de transit routier international. Plusieurs axes européens et nationaux la traversent. Ils sont majoritairement aménagés sous forme d'autoroute et de semi-autoroute.

Du côté français, L'A40, gérée par l'ATMB, se scinde à la Roche-sur-Foron pour Genève, Bellegarde Lyon (A42) et Mâcon ainsi qu'en A41 pour Annecy, Chambéry et Grenoble. Au Fayet, l'autoroute cède sa place à la route nationale express à 4 voies partielles N205. Au carrefour de La Vigie, elle grimpe vers le portail Nord du tunnel, alors que la N506 traverse la Haute Vallée de l'Arve et mène à la frontière avec le Valais. Côté suisse, La A9 à Martigny provient de Vevey (liaison avec la A12) et de Lausanne (liaison avec la A1). En amont, la A9 atteint actuellement Sierre. Elle rejoindra Brig en 2009. La route nationale A21, aménagée en route express depuis Martigny, avec contournement de cette localité en tunnel, conduit au tunnel du Grand Saint Bernard. La route nationale A203 relie Martigny à la frontière française au Châtelard. Ce réseau est complété par des routes cantonales. Dans la Vallée d'Aoste, l'autoroute nationale A5 conduit à Turin et est connectée à la A4 qui relie Milan depuis cette dernière ville. Depuis Aoste, la S27 conduit au portail Sud du Grand Saint Bernard, la S26, quant à elle, mène au col du Petit Saint Bernard. Une branche de celle-ci dénommée S26a rejoint le tunnel du Mont-Blanc. La A5 est en cours de prolongation vers Entrèves. Elle atteint pour l'instant la commune de Morgex et dépassera en 2003 Courmayeur. Au niveau international, la route du Mont-Blanc fait partie de l'axe européen E21. L'axe du Grand St-Bernard est appelé E27 et la route de la Vallée du Rhône E62.

Les comptages routiers (tableau 4), ne font pas la distinction entre les différents types de flux, mais entre les moyens de transports (voitures de tourisme, poids lourds, cars,...). Ils soulignent l'importance des grands axes de transit et des lieux de destinations. Malgré la fermeture pendant trois ans du tunnel du Mont-Blanc, le trafic, hors TIR (Transport International Routier), est resté important et n'a cessé d'augmenter dans l'ensemble de l'EMB depuis les années 1980. L'A21 est l'axe fort structurant l'ensemble du plan de charge de la région. Le trafic aux portes d'accès, et généré en bonne partie par celles-ci, est aussi élevé. Surtout dans le cas de Martigny et Aoste. Un trafic en croissance en raison des déplacements pendulaires dans ces villes.

Cette croissance constante du trafic sur les principaux axes routiers de l'EMB, implique l'apparition de points de saturation. Pour la partie française, les principaux points de saturation (annexe 3) se situaient, en 1999, à l'entrée de l'EMB, à St-Gervais, à l'entrée de la vallée de Chamonix et dans l'agglomération chamoniarde. A la sortie de Chamonix, en direction de la Suisse, les différents points se situent à la Poya, à Argentière et au tunnel des Montets. Globalement, ils correspondent à des traversées de noyaux urbains qui ralentissent localement le trafic de manière suffisante pour engendrer des encombrements.

Tableau 4 Comptages du trafic routier entre 1981 et 2000

Route	Lieu de comptage	Année	Trafic journalier moyen	Variation annuelle
N205	Carrefour La Vigie	1981-1983	7'300	*
N205	Carrefour La Vigie	1990	13'700	+11%
N205	Carrefour La Vigie	2000	13'600	-0.1%
N205	Tunnel du Mont-Blanc	1981-1983	3'900	*
N205	Tunnel du Mont-Blanc	1990	5'200	+4.2%
N205	Tunnel du Mont-Blanc	1994	5'300	+0.5%
N205	Tunnel du Mont-Blanc	2000	- / -	
N506	Argentière	1981-1983	2'700	*
N506	Argentière	1990	5'600	+13.4%
N506	Argentière	2000	6'700	+2%
N506	Frontière suisse	1981-1983	nd	*
N506	Frontière suisse	1990	3'500	*
N506	Frontière suisse	2000	2'000	-4.3%
A203	Col de la Forclaz	1981-1983	2'600	*
A203	Col de la Forclaz	1990	3'500	+4.3%
A203	Col de la Forclaz	2000	2'900	-1.7%
A21	Sembracher	1981-1983	8'000	*
A21	Sembracher	1990	10'000	+3.1%
A21	Sembracher	2000	10'100	+0.1%
A21	Tunnel du Grand St-Bernard	1981-1983	1'600	*
A21	Tunnel du Grand St-Bernard	1990	1'600	0%
A21	Tunnel du Grand St-Bernard	1994	1'400	-3.1%
A21	Tunnel du Grand St-Bernard	2000	1'600	+2.4%
S26	Pré-St-Didier	1981-1983	6'000	*
S26	Pré-St-Didier	1990	9'000	+6.3%
S26	Sortie Aoste	1981-1983	10'000	*
S26	Sortie Aoste	1990	16'000	7.5%
S27	Route du Grand St-Bernard	1981-1983	4'500	*
S27	Route du Grand St-Bernard	1990	5'100	+1.7%

En se référant au plan de charge du trafic journalier moyen en 1999 (annexe 4), on remarque que l'axe le plus chargé de la partie française de l'EMB est la N205, jusqu'à Chamonix. Ce tronçon supportait en effet 13'800 véhicules par jour en 1999. La comparaison entre les points de saturation et le trafic journalier moyen montre que les points de saturation situés au Sud de Chamonix coïncident avec le trafic lourd de la N205. Les autres, en revanche, se situent tous sur la N506, un axe dont le trafic journalier est plus faible (environ 7'000 véhicules journaliers et seulement 1'800 après Argentière). Les points de saturation du réseau routier ne correspondent donc pas forcément aux axes à forte affluence.

L'accident du tunnel du Mont-Blanc en mars 1999 et sa fermeture jusqu'en mars 2002 ont sensiblement modifié les charges de trafic de la région. Même si la part des véhicules en transit sur le volume total est minoritaire. En 1990, sur 13'700 véhicules empruntant la N205, 5'200 se dirigent vers le tunnel alors que les autres font soit route vers Chamonix, soit se sont arrêtés en route (Servoz, Les Houches)²⁷. La suppression du trafic de transit Nord-Sud à travers la Vallée de Chamonix et le Val digne concerne tant le trafic poids lourds que les voitures de tourisme en transit. La quasi-totalité du trafic de marchandises s'est reporté sur le tunnel du Fréjus. Alors que la circulation automobile s'est répartie entre 45% pour le Fréjus, 30% pour le Grand St-Bernard, 14% pour le Simplon et le reste ailleurs²⁸. Cet apport de véhicules dans le tunnel voisin a permis de ramener le volume de trafic à son niveau des années 1980.

²⁷ TRANSITEC et al., "Les transports", rapport final, Espace Mont-Blanc, août 1996, p28.

²⁸ <http://www.equipement.gouv.fr/statistiques/analyses/notes/PDF/Ns136/NS136-15-20.PDF>

Le Grand St-Bernard n'a toutefois pas connu l'avalanche de poids lourds (44% du trafic total) que vivait jusqu'en 1999 le tunnel du Mont-Blanc. Sur l'ensemble de la région, pour un total de 82'500 véhicules quotidiens, 94% du trafic a pour origine ou destination l'EMB. Seuls 6% sont en transit. Mais ils sont composés de 40 à 45% de poids lourds. Un moyen de transport qui produit des nuisances significativement plus élevées que les voitures de tourisme²⁹.

On retiendra que globalement, en croisant les informations du tableau 4 avec celles des cartes des annexes 3 et 4, le trafic du réseau routier de l'EMB est en continuelle progression. Cette croissance engendre des dépassements de la limite de capacité de l'axe, créant alors des points de saturation, autour desquels se multiplient des nuisances.

3.2.8 Les projets

Les différents projets routiers ou ferroviaires présentés ci-après sont en bonne partie le fruit des plans de transports régionaux ou nationaux. Chaque région a donc tenté de mettre en pratique les intentions déclarées dans les stratégies de ces plans.

Ainsi, pour la France, le contrat Etat-Région Rhône-Alpes 2000-2006 fixe les montants investis et définit les projets. Au niveau routier, après la remise en état du tunnel du Mont-Blanc et sa sécurisation payées par l'ATMB, les prochains travaux porteront sur la mise à 2x2 voies de la N205 entre les Houches et la Vigie (carrefour rampe d'accès au tunnel-route de Chamonix). Cet investissement sera payé à 40% par l'ATMB et à raison de 20% chacun par l'Etat, la Région et les collectivités locales. Les investissements ferroviaires en Haute-Savoie, pour les secteurs susceptibles d'influer sur le transport dans l'EMB, porteront sur le désenclavement du Chablais, via la modernisation de la ligne Bellegarde-Annemasse-Evian. Ces travaux pourront permettre la valorisation de l'axe Genève / St Gervais les Bains – Le Fayet. Une étude menée par le RFF (Réseau ferré de France) est en cours sur la réouverture et la modernisation de la ligne Sud-lémanique, dite du Tonkin. Elle permettrait d'améliorer la desserte de Martigny. Un autre projet en cours prévoit la réalisation d'un tram-train dans la Vallée de Chamonix par la réutilisation de la ligne SNCF existante. Le projet fait l'objet d'une étude de préféabilité et l'horizon de sa réalisation se situe entre 6 et 8 ans. La première phase de ce projet concerne cependant l'horizon temporel de ce rapport. Elle prévoit un investissement conséquent visant à renouveler 3 rames qui seront ensuite adaptable au système tram-train. Selon M. Trichet, vice-président de l'Association de respect du site du Mont-Blanc (ARSMB) et initiateur du projet, « cette réhabilitation de la ligne SNCF, doit devenir le tramway de tous, elle doit être modifiée dans son tracé, ses arrêts et sa technologie de manière à devenir la colonne vertébrale de la vallée pour la mobilité des personnes ». Le concept du tram-train implique la création de plusieurs arrêts supplémentaires conférant au nouveau système un pouvoir de desserte plus fine ainsi qu'une adéquation à la morphologie linéaire du tissu bâti de la vallée de Chamonix. Toujours selon M. Trichet, « le projet deviendrait un outil performant pour le transport des personnes dans la région, de même qu'un outil de valorisation au même titre que la Mer de Glace ». En ce qui concerne les transports collectifs par bus dans la vallée, selon M. Budria directeur de Chamonix Développement, un renouvellement du parc par des bus propres est prévu ; à court terme, les nouveaux bus bénéficieront d'un filtre de particules et à plus long terme, ils seront propulsés par le gaz ou encore par la pile à combustible.

En Suisse, plusieurs grands travaux influenceront sur l'accessibilité ou les déplacements internes de l'EMB. Au niveau ferroviaire, la finalisation du doublement de la ligne du Simplon en 2004 via la nouvelle ligne Salgesch-Leuk améliorera les relations avec le Haut-Valais et Milan. En 2006-2007, avec la réalisation d'Alptransit Loetschberg, du nouveau nœud national de Visp, les liaisons à destination de Berne et du plateau alémanique se trouveront sensiblement améliorées. Un report d'une partie du trafic de l'axe de Lausanne sur Brig est prévu. Au niveau international, le Valais soutient la revitalisation de la ligne du Tonkin, projet qui figure dans l'agenda 21 du canton.

²⁹ TRANSITEC et al., "Les transports", rapport final, Espace Mont-Blanc, août 1996, p35.

Au niveau local, les études portent sur l'amélioration des liaisons ferroviaires avec les domaines skiables (et les villages desservis). Selon le département de l'aménagement cantonal valaisan, "un projet de développement touristique de la Tête de Balme est à l'étude. Les concessions pour le téléphérique Châtelard-Griba et pour les deux télésièges Griba-Belle Place et Molard-Griba ont été accordées le 30 avril 1997." Le défrichement des espaces naturels faisant partie de la concession a été autorisé par le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) à mi-avril 2002. Dans le cadre de ce projet de développement touristique de la Tête de Balme, toujours selon le département de l'aménagement cantonal valaisan, "une coordination étroite entre les instances concernées a eu lieu sous la conduite du Service de la promotion touristique et économique en vue de tirer parti de la ligne du Martigny-Châtelard comme mode de transport d'accès aux remontées mécaniques de base. Les lits touristiques restent localisés dans les zones à bâtir des communes intéressées. La gare de transbordement est prévue à Châtelard/Frontière avec les navettes Argentière-Châtelard-Finhaut-Salvan. L'approbation du projet dépend des instances fédérales"³⁰. Au niveau routier, outre la prolongation de la A9 jusqu'à Brig, dans l'EMB plusieurs tronçons de la route du Grand Saint Bernard doivent encore être aménagés. L'étude du projet général a été achevée en l'an 2000 en tenant compte des impératifs de l'initiative des Alpes. Les coûts se montent à 120 millions de francs suisses. Ensuite, un projet routier entre Finhaut et Salvan est latent depuis plusieurs années. Compte tenu de la décision fédérale de ne pas classer cet axe dans le réseau des routes principales suisses, l'étude relative à ce projet a été suspendue. Un autre grand projet helvético-italien est celui de la création d'un tunnel ferroviaire au Grand-Saint-Bernard. Selon M. Mayor, directeur du service des transports du canton du Valais, ce projet a fait l'objet d'une étude de faisabilité en 1990. Malheureusement, il n'a jamais pu aboutir, la Confédération considérant alors que le projet du tunnel du Lötchberg était prioritaire. Il fut aussi considéré au niveau européen dans la planification du réseau à haute vitesse. Dans la Vallée d'Aoste, les projets de transports sont contenus dans le PTP³¹. "Les plans sectoriels et les documents d'urbanisme visent, dans le cadre de leurs compétences respectives, le renforcement du rail par les mesures suivantes :

- La modernisation de la voie ferrée par l'introduction, notamment pour ce qui est des systèmes de traction et de sécurité, de technologies plus avancées telles que l'électrification et le système de commande centralisée du trafic ;
- L'amélioration de la combinaison du rail et des autres modes de transports et l'aménagement des nœuds d'échange [...] ainsi que des éventuels points d'arrêt et/ou gares nouvelles ;
- La réorganisation des gares existantes aux fins de leur intégration optimale dans les centres urbains ;
- L'achèvement du projet de la nouvelle ligne internationale Aoste-Martigny, eu égard notamment à son insertion correcte dans le système territorial et environnemental de la Vallée d'Aoste.

Les projets ferrés visant la valorisation de l'offre de TC sont peu nombreux. D'après M. Pollano, directeur des transports du Val d'Aoste, l'unique projet répondant aux deuxième et troisième points ci-dessus est la création sur la ligne interne Aoste / Pré-St-Didier de deux arrêts supplémentaires en ville d'Aoste qui desserviront une école et un cimetière. La construction des arrêts sera réalisée durant l'automne 2002.

Au contraire du rail, l'amélioration de l'offre des TC sur route est plus importante. Le réseau de bus bénéficie actuellement d'une restructuration. Le projet est de simplifier la tâche des utilisateurs en leur proposant une carte de « proximité » qui leur permettra de circuler avec le même billet sur les 4 compagnies de bus existantes de même que sur le réseau ferré.

³⁰ <http://www.vs.ch/navig2/Amenagement/Fr/Frame990.htm>

³¹ http://www.regione.vda.it/territorio/urbanistica/norm1_f.asp

Le prix des déplacements par bus ou par train avec la carte de « proximité » sera dégressif en fonction de la fréquence d'utilisation. Actuellement, le projet est déjà bien avancé puisque tous les bus sont désormais équipés du « pupitre » nécessaire pour débiter la carte de « proximité » ; de plus, la création de bureaux pour la gestion de la carte de « proximité » est en cours et sera réalisée d'ici février-mars 2003.

Au niveau routier, la prolongation de la A5 de Morgex à Courmayeur doit être achevée en 2003. La région désire encore, outre la rationalisation de l'autoroute, la revalorisation de la S27, sur le tronçon compris entre le village de St-Rhémy et le Col du Grand-Saint-Bernard. Ceci afin de renforcer les échanges qui ont lieu pendant l'été entre le vallon d'Entremont et la vallée du torrent Buthier et développer le tourisme automobile d'été autour du Mont-Blanc, à travers les cols du Petit et du Grand-Saint-Bernard. Ensuite, la rationalisation de la route nationale S26 et de son embranchement pour le tunnel du Mont-Blanc selon des critères de conception ou d'exécution visant l'élimination de situations particulièrement critiques telles que la pollution sonore et la dégradation du milieu dans la zone de Courmayeur et les problèmes du centre de Pré-St-Didier et des détours immédiatement en amont de celui-ci. La Région veut encore améliorer le nœud de Morgex par la réalisation d'infrastructures coordonnées destinées à renforcer et à valoriser la concentration des services pour le Valdigne à partir de Morgex et à limiter l'accès des véhicules individuels à la zone de Courmayeur³².

3.3 VALORISATION DE L'ACCESSIBILITÉ ET DES DÉPLACEMENTS INTERNES PAR LES TC

3.3.1 L'offre de base des TC

France

Si l'offre routière à destination de l'EMB est optimale, sa desserte ferroviaire laisse clairement à désirer. Elle se limite bien souvent à optimiser les flux de pointes en haute saison depuis Paris. Même si la clientèle parisienne est nombreuse, elle n'est pas la seule. Les déplacements locaux sont totalement négligés par la SNCF. Les temps de trajets sont sensiblement plus longs en train qu'en bus ou en voiture. Au regard du bassin de population desservi et de l'attrait touristique de la zone, les fréquences sont faibles. Les changements de trains trop nombreux. Les horaires irréguliers et peu clairs. Ensuite, les points d'arrêts et donc la ligne elle-même ne sont pas toujours bien localisés. Par exemple, la gare des Houches est située sur l'autre versant de la commune. Les gares de Chamonix et d'Argentière sont éloignées des différents transports par câble. Enfin, le manque de clarté de l'horaire actuel est un frein à l'usage du train.

En bref, hormis la mise en circulation des nouveaux trains sur la ligne Martigny / St-Gervais-les-Bains-Le-Fayet, on ne peut pas qualifier de satisfaisant les efforts développés en vue de rendre l'offre ferroviaire attrayante.

L'offre de TC en bus est un peu meilleure, mais elle reste insatisfaisante. Les liaisons sont peu nombreuses alors que les opérateurs sont légions. Il n'y pas de coordination entre eux. Les départs de Chamonix sont mal organisés (absence d'une véritable gare routière). Les liaisons avec les localités régionales voisines, à l'intérieur ou à l'extérieur de l'EMB, restent marginales.

Globalement, l'offre des TC n'est pas assez prise en compte dans l'offre touristique. Le problème du choix modal n'est pas considéré à sa source. Dans le meilleur des cas, la carte d'hôte, offre des facilités aux touristes qui parqueraient durant leur séjour leur voiture aux garages et opéreraient pour les TC. Mais qu'en est-il de ceux qui laisseraient leur voiture à la maison ou de ceux qui n'en ont pas ? Hormis pour les transports par câbles, l'insertion des TC dans l'offre touristique pour les excursions à l'intérieur de l'EMB n'est pas suffisamment valorisée.

³² http://www.regione.vda.it/territorio/urbanistica/norm1_f.asp

Face à ces constats, plusieurs pistes et propositions peuvent être formulées, toutes réalisables à l'horizon 2005 :

- Les liaisons régionales par TER doivent être améliorées, par la diminution des temps de trajets peu compétitifs en comparaison de la voiture. Cette diminution passe par l'instauration de lignes directes et par l'augmentation des fréquences. Bien que les liaisons TER soient tributaires d'une voie unique qui implique des complications dues aux rebroussements, notamment à la Roche et Annemasse, il est possible de minimiser les pertes de temps grâce à l'introduction de rames fonctionnant dans les deux sens.
- Les liaisons par bus sont à coordonner en complément avec l'offre ferroviaire ;
- Le temps de correspondance à Saint Gervais les Bains - le Fayet entre les trains à voie normale et ceux à voie métrique peut être réduit.
- Les fréquences de la ligne Saint Gervais les Bains - le Fayet -Vallorcine doivent être renforcées et améliorées par l'introduction d'un cadencement horaire et semi-horaire pour Chamonix.
- De nouvelles haltes peuvent être mises sur place à proximité des pôles touristiques.
- La circulation des trains ne doit pas être soumise, tel que c'est le cas actuellement, à d'innombrables exceptions. Les trains doivent circuler tous les jours.
- La fréquence des bus pour le versant italien est à revoir à la hausse. Leur insertion dans un concept touristique améliorée.
- La gestion des bus au terminus de Chamonix peut être coordonnée par la création d'une véritable gare routière.

Suisse

Au contraire de la situation française, l'offre des TC en Suisse peut être qualifiée de satisfaisante. Les trains sont très nombreux à destination de Brig ou Lausanne. Ils ne nécessitent pas de changements. La situation future va encore s'améliorer avec la deuxième étape de Rail 2000, l'ouverture du tunnel de base du Loetschberg. Néanmoins certains points faibles sont à relever.

Ainsi, les trains directs manquent à destination du plateau helvétique. Les correspondances pour la Vallée du Trient sont longues (20' à 30') pour les trains de Brig. La cadence horaire du MC est incomplète dans l'entre-saison. Du côté d'Orsières, alors que le MO a le même écartement de voie que les CFF, les trains directs sont en nombre insatisfaisant. Pour les deux compagnies, les derniers départs sont trop tôt dans la soirée. Les passagers à destination ou en provenance de "destination lointaine" se voient prêterités.

Face à ces constats, plusieurs propositions peuvent être formulées :

- Les liaisons nationales du Bas-Valais à destination du plateau sont à améliorer. Ainsi que les temps de correspondance entre trains en gare de Martigny.
- Les horaires des TMR doivent être complétés en soirée avec l'introduction d'une ou deux liaisons par sens.
- Il faut compléter l'horaire du MC durant les périodes d'entre-saison.
- Les trains mixtes CFF-MO doivent être augmentés et offrir de la sorte une alternative régionale pour le Bas-Valais.

Italie

La situation italienne est à mi-chemin entre la France et la Suisse. L'offre des TC est globalement correcte. Constituée de bus et de trains elle permet des déplacements intéressants.

Mais elle souffre, toutefois, d'une série de points négatifs qui réduisent son attractivité. Tout d'abord, les temps de trajet sont longs en provenance de Turin ou Milan.

Pour cette dernière ville, il n'existe pas de trains directs. Mais, vu la taille de ces villes, l'offre est faible. Les liaisons par bus entre la Vallée et la Suisse et la France sont insuffisantes. Ensuite, la ligne menant de Aoste à Pré-St-Didier est sous-utilisée, alors qu'elle forme une excellente plate-forme pour un axe lourd de TC. Son terminus amont est éloigné de Courmayeur, pôle touristique majeur. La coordination entre les bus et cette ligne n'est pas optimale.

Face à ces constats, plusieurs propositions peuvent être formulées :

- Les liaisons nationales entre Milan, Turin et la Vallée d'Aoste sont à améliorer par l'augmentation de trains directs plus rapides.
- Les lignes de bus doivent être coordonnées avec l'offre ferroviaire, afin d'être complémentaire et non concurrentielle.
- Les liaisons pour la Suisse et la France peuvent être développées, afin de devenir un but d'excursion en soi, à l'instar des lignes postales dans les Alpes suisses.
- La ligne de Aoste à Pré-St-Didier doit être profondément remaniée. Quelles que soient les options choisies (tram-train, ou train ordinaire), les véhicules ne doivent plus avoir leur terminus à Pré-St-Didier. La prolongation des rails à Courmayeur est un impératif, ainsi que l'augmentation des fréquences et la coordination avec le réseau de bus.

3.3.2 Les services spéciaux et autres mesures en faveur des TC

Si l'on fait exception des services traités dans le point 3.2.5., qui somme toute, ne sont pas très nombreux et variés, il existe des marges pour développer les TC en dehors de l'offre de base.

- L'offre de transports semi-collectifs, tels que taxis ou voitures de locations avec ou sans chauffeur, peut être développée. Ils fournissent un complément à l'offre de base des TC aux endroits où la demande est insuffisante ;
- Sur cette même base le service de bus à la demande, à l'image des Publicar en Suisse, est à promouvoir. Notamment aux heures ou aux périodes de l'année où la demande est insatisfaisante ;
- Le concept analogue du recueil en un ouvrage des adresses et contacts des taxis, bus sur appel et téléphériques des régions alpines suisses recueille un fort succès³³ ;
- Le principe de la carte d'hôte tel que développé dans la Vallée de Chamonix est à étendre à l'ensemble du massif. Avec des réductions sensibles sur l'offre des TC (gratuité, réduction, forfaits,...) ;
- Les municipalités concernées doivent accorder des faveurs supplémentaires aux touristes qui viennent dans leur station ou s'y déplacent d'une manière écologique. Une carte d'hôte "+" ou "++" peut-être mise sur place ;
- Le confort des touristes voyageant en TC doit être amélioré. Par la prise en compte des déplacements dès leur origine. Ainsi les bagages ne doivent pas être une corvée et donc un frein à l'utilisation des TC. Des services spéciaux pour les faire gérer peuvent être mis sur place. Leurs coûts peuvent être financés par l'économie locale par la non-réalisation de places de parc supplémentaires;
- Des routes réglementées ou interdites au trafic routier à l'instar du Val Veny ou du Val Ferret peuvent être instaurées en haute-saison.

³³ www.alpentaxi.ch

3.3.3 L'information

Enfin, toute offre de TC, aussi optimale soit-elle, n'est rien si elle n'est pas connue. Fort de ce constat, l'information est le nerf de la guerre pour les TC. Si l'on développe l'offre, il faut agir en parallèle avec la communication. Outre les campagnes via les médias traditionnels, presse écrite, télévision et radio, l'Internet offre un bon support. Il permet aussi de considérer la place respective de chaque transport et celle qu'on veut lui accorder.

A l'âge d'or du rail, les compagnies de trains vantaient les mérites des stations qu'elles desservaient. Elles sont aussi en grande partie la cause du développement de ces mêmes stations. Le train amenait des clients et les conduisait vers les cimes. Avec la motorisation individuelle amorcée dans les années 1930 et sa croissance durant les trente glorieuses, la montagne et les villes d'une certaine manière se sont rapprochées. Les stations et les compagnies nationales de chemin de fer devraient renouer leurs liens originaux et engager des actions de promotion communes :

- Les sites Internet, les prospectus touristiques, devraient mentionner du mieux possible l'accessibilité en train ;
- Des forfaits alliant transport et logement pourraient être proposés à l'instar de ce qui ce fait usuellement avec les offres vol+hôtel dans certains pays ;
- Les compagnies de trains devraient faciliter l'accès aux horaires et le simplifier. Le système Hafas développé en Allemagne et utilisé notamment par la DB et les CFF offre des solutions d'horaire personnalisé très complet et fiable³⁴ ;
- Les arrêts de bus ou de trains devraient être mieux indiqués sur les plans et dans les rues que ne le sont les parkings ;
- Des activités touristiques ou sportives en montagne accessibles par les TC doivent être mises en avant. La sortie de brochures, guides et atlas adaptés aux TC est importante. Certaines associations, tels que Mountain Wilderness - Suisse et le Club Alpin Suisse, vont dans ce sens³⁵.

4 Etude des bénéfices d'une meilleure gestion des TC

Le présent chapitre vise à asseoir la question de la valorisation du transport des touristes dans l'EMB, via l'amélioration de l'offre TC, dans le contexte général de la mobilité de loisirs et de ses impacts.

4.1 MOBILITÉ DES TOURISTES

Le tourisme alpin

Les loisirs constituent une occupation émancipatrice toute nouvelle. Au début du XIX^{ème} siècle, la valorisation du temps libre n'était que l'apanage d'un petit groupe d'aristocrates et de bourgeois. Leurs folies et leurs goûts d'exotisme et d'aventure ont permis "la découverte" des Alpes et leur inscription dans la liste restreinte des hauts lieux touristiques mondiaux. En 1711 déjà une vieille maison forte de Courmayeur avait été restaurée et aménagée pour accueillir les premiers hôtes. En 1795, la station disposait déjà de cinq hôtels, de cinq cafés et deux commerces. Puis, en 1850, la société des Guides de Courmayeur se constitue. Une des toutes premières structures au monde à diffuser la pratique de l'alpinisme et surtout à sensibiliser les gens à la montagne³⁶. Avec l'augmentation du pouvoir d'achats des travailleurs et les premiers congés payés dans les années trente, les vacances à la montagne commencent aussi à intéresser la majorité de la population. Il faudra attendre la fin de la Deuxième Guerre Mondiale et les trente glorieuses pour voir le tourisme de masse déferler vers les cimes, alternativement, pendant les vacances d'hiver ou durant la belle saison. Les pratiques de loisirs dominant aujourd'hui notre quotidien.

³⁴ http://www.cff.ch/pv/persoelicherfahrplan_f.htm

³⁵ MOUNTAIN WILDERNESS, "Ski de randonnée avec les transports en commun, Chablais et Valais central", 2002-2003, Zurich, 2002.

³⁶ <http://www.courmayeur.net/>

Ainsi les déplacements liés aux loisirs représentent en Suisse en 2000, près de 39.5% des déplacements et 43.9% des distances journalières parcourues. Si l'on se centre sur le dimanche, les loisirs constituent 78% des déplacements et 76% des distances journalières parcourues³⁷. Le poids des loisirs sur la société est ainsi indéniable. Et il va en s'accroissant puisque la part de cette activité dans les déplacements augmente sans cesse.

La mobilité alpine

Parallèlement à cet engouement, la motorisation de la société touche toutes les couches de la population. De ce fait, les stations nouvelles sont conçues pour une desserte automobile exclusive et on aménage les centres anciens pour l'usage de la voiture. Parkings, routes de liaisons, autoroutes d'accès composent dès lors le paysage alpin. Aujourd'hui, les déplacements liés aux loisirs sont majoritairement effectués en voiture. Alors que 80% des ménages possèdent une automobile, 67.8% des distances parcourues à l'échelle suisse pour des motifs de loisirs sont effectués en voiture³⁸. Pour les longs trajets (plus de 100 km), tels que les déplacements à destination des stations alpines depuis les centres urbains, près de 68% des trajets sont effectués en voiture, 23.6% en train et 2.4% en car³⁹. Selon la campagne "Alpes retour" du Club Alpin Suisse, près de 73% des déplacements liés à la pratique des sports de montagne sont accomplis en voiture alors que la part des TC est de 25%⁴⁰.

4.2 ATTRACTIVITÉ TOURISTIQUE

L'attractivité des régions touristiques alpines est un concept polycéphale. Elle porte tant sur l'attractivité du lieu même, sa réputation, que sur la facilité d'accès et les moyens de transports utilisés. Ces deux notions sont à prendre en compte.

L'attractivité spatiale

Un trajet avec un moyen de transport est un déplacement dans l'espace entre deux points. Il est facteur de deux variables : la distance et la vitesse. L'attractivité d'un lieu est la minimisation de la variable de distance et la maximisation de la variable de vitesse. En résumé, plus un lieu est atteignable rapidement en temps et en distance parcourue, plus il est considéré comme attractif. Ainsi, un village alpin situé à la sortie d'une autoroute ou d'une ligne de chemin de fer possède une attractivité supérieure au village perdu dans un fond de vallée ou sur un piémont. Plusieurs infrastructures maximisent l'accessibilité. A l'instar de l'amélioration des réseaux routiers et de TC par la construction d'une route express ou d'une autoroute et par des lignes de chemin de fer.

De l'attractivité d'un lieu dépend aussi partiellement sa vitalité économique. Des régions rurales éloignées perdent souvent des habitants au profit des centres régionaux. L'EMB ne fait pas exception à cette problématique. Ainsi, entre 1980/82 et 1990/91, la commune française des Contamines-Montjoie, les communes suisses de Bourg St-Pierre, Liddes et Finhaut, et les communes italiennes de St-Rhémy, Etroubles, Allein, Doues et Ollomont ont connu une régression de leur population⁴¹.

Mais l'attractivité spatiale ne doit pas être l'unique élément pris en compte pour expliquer ce déclin. Bien au contraire ! En effet, les communes suscitées sont toutes localisées à proximité ou sur un axe de transit routier important et aménagé. Dans ces cas, une bonne attractivité spatiale peut être même un facteur de la baisse de la population.

³⁷ OFFICE FEDERAL DE LA STATISTIQUE (OFS)/OFFICE FEDERAL DU DEVELOPPEMENT TERRITORIAL (ARE), "Mobilité en Suisse: microrecensement 2000", résumé, Berne, février 2002, p.7.

³⁸ OFFICE FEDERAL DE LA STATISTIQUE (OFS)/OFFICE FEDERAL DU DEVELOPPEMENT TERRITORIAL (ARE), "Mobilité en Suisse: microrecensement 2000", Berne, février 2002, p.51.

³⁹ OFFICE FEDERAL DE LA STATISTIQUE (OFS)/OFFICE FEDERAL DU DEVELOPPEMENT TERRITORIAL (ARE), "Mobilité en Suisse: microrecensement 2000", Berne, février 2002, p.71.

⁴⁰ CAS, "Alpes retour", dossier de presse, Berne, octobre 2001.

⁴¹ TRANSITEC ET AL., "Les transports", rapport final, Espace Mont-Blanc, août 1996, p11.

En effet, une augmentation de l'accessibilité met en concurrence des espaces auparavant distincts. Dans ce cas, de nombreuses vallées alpines ne peuvent concurrencer l'offre des centres.

La construction d'une route peut aussi tuer le petit commerce d'un lieu en le mettant ce dernier dans la zone de chalandise d'un centre commerciale.

L'attractivité sociale

L'attractivité spatiale n'est pas la seule à déterminer l'attrait d'un lieu. Il faut aussi tenir compte de son importance aux yeux des touristes. Ainsi, un village inconnu attirera indéniablement moins de monde qu'une station à la mode.

Plusieurs facteurs influent sur l'attractivité sociale. L'histoire du lieu en est la première. Les grandes stations alpines ont plusieurs siècles de culture du tourisme derrière elles. Les Alpes par rapport à d'autres espaces touristiques ont là aussi une longueur d'avance. Le choix des élites, les faiseurs de mode, jouent indéniablement aussi un rôle. En drainant l'attention sur certaines places, elles contribuent à leur notoriété. Enfin, last but not least, l'environnement naturel est un facteur essentiel. Un paysage considéré comme beau, une nature sauvage, une région ensoleillée sont des éléments déterminants. La beauté sauvage et le statut de toit de l'Europe du Mont-Blanc ont contribué en premier lieu à faire de ces lieux des espaces de destination d'une clientèle huppée.

Au contraire de l'attractivité spatiale, l'attractivité sociale peut aussi évoluer négativement. Un lieu à la mode a un moment donné peut très bien tomber dans l'oubli. Plusieurs raisons négatives peuvent faciliter la décadence d'un lieu. La fuite des stars peut reléguer des stations au rang de destinations ringardes. La destruction du milieu ambiant par le trafic routier notamment peut limiter l'intérêt porté à la région. Ainsi, une augmentation de l'accessibilité automobile peut contribuer à une baisse de l'attractivité sociale. Les nuisances du trafic peuvent aussi dénaturer un village au point de lui faire perdre des habitants. Une raison qui pourrait jouer un rôle dans la baisse de population connue par les communes susmentionnées.

4.3 IMPACTS FINANCIERS, SOCIAUX ET ENVIRONNEMENTAUX

La mobilité touristique est une hydre bicéphale. D'une part, elle apporte de nombreux bienfaits. Outre d'offrir de nouveaux horizons aux voyageurs, elle permet aussi de redistribuer les diverses richesses dans les régions de destination. Appliqué au cas alpin, la mobilité a diffusé aux régions touristiques la culture des villes, leurs richesses et leur a donné un sens dans le concert mondial. Sans mobilité, point de touristes ! La mobilité touristique a donc permis d'éviter le choix cornélien : l'autarcie comme mode de survie ou l'exode rural. Depuis les années d'après-guerre, à l'image de l'arrivée du train au début du XXème siècle, la voiture a ainsi contribué, partiellement, à la survie de régions peu propices à l'habitat. L'étude des bénéfices et coûts de l'usage de la voiture est une vaste question qui ne sera que succinctement traité ici.

Le coût environnemental

Mais si l'usage de la voiture a grandement contribué dans un premier temps au nouvel essor du tourisme alpin, il l'a aussi desservi dans un second temps. Faire grimper des véhicules à proximité des sommets ne se fait pas sans torts pour l'environnement local. Les conséquences négatives sont alors nombreuses et proportionnelles au volume de trafic. De plus, à la différence des espaces plats, les vallées alpines concentrent souvent les nuisances du trafic. Les nuisances concernent le bruit, la perte de terrain, les émissions de gaz polluants, le gaspillage énergétique, la destruction du paysage, la séparation des espaces de vie, les accidents et enfin les coûts supportés par les collectivités. Au vu de ce constat, on peut qualifier de sinistrée la situation de nombreuses vallées transformées en axe de transit. Au niveau des moyens de transports, les TC présentent globalement un bilan environnemental, social et macro-économique supérieur aux transports individuels (TI).

Seul le bilan sonore du train n'est pas satisfaisant. La voiture peut aussi se révéler "écologique" avec un bon taux de remplissage⁴².

Le coût socio-économique

De la même manière, les bilans économique et social de la voiture sont contrastés. Ainsi, qu'il l'a été présenté ci-dessus, l'automobile rapporte beaucoup, mais elle en coûte aussi tout autant. Les bénéfices et les pertes ne sont pas forcément supportés par les mêmes. Ainsi, en procurant un gain de temps et de confort, elle favorise le touriste, alors que les coûts de son déplacement et de son parcage sont davantage supportés par les habitants. D'une manière encore plus négative, le touriste motorisé peut donner l'impression de venir voir un espace sauvage et de repartir en laissant un espace dégradé. Un constat amer pour certains. Mais le touriste n'est pas forcément un automobiliste. Quand il arrive et se déplace à l'intérieur de la région en TC. Il minimise les coûts supportés par les collectivités tout en continuant à lui faire profiter des mêmes bénéfices que le touriste en TI. Augmenter l'accessibilité de l'EMB aux usagers des TC permet de réduire la facture globale payée par cette région tout en lui conservant son rôle touristique majeur.

Ensuite, même si le discours exclusivement axé sur la voiture amène à nous le faire oublier, une partie importante de la population ne dispose pas facilement accès à une automobile. Une desserte uniquement basée sur les TI, empêche de ce fait une partie de la population de se rendre dans cette région. Outre de marginaliser une partie de la population et de l'exclure des pratiques de loisirs, elle réduit aussi le nombre de clients potentiels. Un mauvais calcul économique, en somme ! Car ne pas prendre en considération suffisante les usagers captifs des TC, c'est un manque à gagner. Et ce n'est pas en proposant une offre minimaliste que ce type de client viendra dans l'EMB. Car, comme tout consommateur, si le temps de trajet, les fréquences, comme les correspondances sont dissuasives, les touristes non-motorisés choisissent une autre destination. A l'heure de la concurrence des villes et régions, c'est un argument à ne pas négliger.

4.4 DÉPLACEMENTS INTERNES

L'amélioration de l'offre des TC à destination des touristes ne doit pas uniquement maximiser les pointes de trafic (trafic du samedi en juillet-août et durant les vacances d'hiver). Une offre étalée dans le temps peut aussi servir un double usage. Outre de rendre les horaires plus clairs et plus attractifs pour les touristes, elle permet aux habitants de profiter des prestations. Elle soulage ainsi les régions concernées d'une partie de leur trafic local ou pendulaire. Un bénéfice supplémentaire pour les collectivités locales. Ainsi, l'amélioration la régularisation des liaisons internes à l'EMB, surtout en France et en Italie, peut améliorer les conditions-cadres de l'habitat local. Non seulement en contribuant à réduire les nuisances de l'environnement, et donc du cadre de vie, mais en offrant aussi des services publics de qualité. Des services desquels on peut difficilement se passer et lorsqu'ils sont de qualité, maximisent les avantages comparatifs d'un lieu sur d'autres.

⁴² CAS, "Alpes retour", dossier de presse, fiche 3, Berne, octobre 2001.

5 Conclusions

"Bien que la mobilité, en pleine expansion, soit à la base du tourisme, la circulation représente aujourd'hui pour de nombreux lieux touristiques le problème pour l'environnement le plus conséquent. L'important trafic vers les lieux de vacances nuit toujours davantage à l'attrait touristique de ces lieux. L'autodestruction du tourisme a ainsi pris une autre dimension"⁴³.

Cette autodestruction n'est cependant pas inéluctable, il faut pour la stopper agir à la source du problème, en diminuant la part des transports individuels motorisés (TIM) pour les déplacements à destination et internes à l'EMB (Espace Mont-Blanc). Pour parvenir à ce transfert, les TC (transports en commun) de l'EMB doivent être améliorés sur plusieurs points.

Il est indispensable d'étoffer l'offre de base des TC afin d'inciter les automobilistes au report modal.

La partie française de l'EMB doit pour cela remanier prioritairement son offre ferroviaire pour la rendre plus attractive. Il s'agit d'améliorer les lignes TER (Transports Express Régionaux) en diminuant les temps de correspondances et en introduisant un cadencement horaire et semi-horaire pour Chamonix. La localisation des arrêts doit être revue de manière à permettre une coordination avec le reste de l'offre TC, que ce soit les bus ou encore les installations donnant accès aux domaines skiables des différentes stations. Le projet de tram-train sur lequel une étude de pré-faisabilité est en cours répond à ces différents défis et représente une réelle amélioration de l'offre ferroviaire régionale. Les initiatives telles la carte d'hôte, le passeport cime ou encore le renouvellement du parc de bus sont aussi bénéfiques et complémentaires à ce projet tram-train et traduisent une réelle volonté tant au niveau politique qu'au niveau local de valoriser l'offre de TC actuellement lacunaire.

La partie suisse de l'EMB est desservie par un réseau de TC satisfaisant, en particulier l'offre ferroviaire. Les améliorations sont toutefois souhaitables sur plusieurs points. D'une part, les correspondances ferroviaires à Martigny, pour les voyageurs venant de Brig et désirant se rendre dans la vallée du Trient sont trop longues. D'autre part, les fréquences pour le réseau des TMR (Transport Martigny Région) devraient être augmentées notamment en soirée et dans l'entre-saison, de même que les trains mixtes CFF-MO (Chemin de Fer Fédéraux – Martigny-Orsière).

La qualité de l'offre de TC pour la partie italienne de l'EMB se situe entre les offres françaises et suisses. L'ossature du réseau de TC est constituée par le réseau de bus. La stratégie italienne consiste à compenser les faiblesses de l'offre ferroviaire par la mise en circulation d'une multitude de bus régionaux qui desservent tous les villages et stations depuis Aoste. Cette stratégie néglige le potentiel du rail : l'offre des TC devrait être améliorée en privilégiant la complémentarité entre les lignes de bus et le train. De plus, il est nécessaire, d'une part, d'étoffer l'accès en train à l'EMB depuis Milan ou Turin par l'augmentation du nombre de trains directs sur les liaisons nationales entre Milan-Turin / Val d'Aoste, d'autre part, de revaloriser la ligne interne Aoste / Pré-St-Didier qui souffre de l'absence de tronçon entre Pré-St-Didier et Courmayeur. Actuellement, les usagers de cette ligne qui se rendent à Courmayeur sont contraints au changement modal, en utilisant un bus jusqu'à Courmayeur. Cet état de fait est fortement dissuasif pour les adeptes potentiels du rail. La revalorisation de cette ligne passe par la réalisation du tronçon Pré-St-Didier / Courmayeur de même que l'augmentation du nombre d'arrêts pour permettre une meilleure desserte de la vallée.

⁴³ FORSCHUNGSINSTITUT FÜR FREIZEIT UND TOURISMUS DER UNIVERSITÄT BERN (FIF) UND METRON VERKEHRSPPLANUNG UND INGENIEURBÜRO AG, *Stations touristiques - comment résoudre les problèmes de trafic*, Rapport du PNR 41 "Transports et environnement" Rapport D6, résumé français, Berne, 1999, p.1.

Un projet de tram-train du même style que celui prévu pour la vallée de Chamonix serait une solution à étudier. Malheureusement, hormis la création cet automne de deux arrêts supplémentaires en ville d'Aoste, aucun projet lourd n'est prévu sur cette ligne. Le service des transports du val d'Aoste a pour l'instant opté pour la valorisation de son offre de bus, comme en témoigne le projet de la carte de « proximité ». La stratégie italienne de desserte de l'EMB manque d'une vision à long terme pour laquelle il faudrait valoriser le rail sans pour autant négliger le réseau de bus.

La valorisation de l'offre des TC dans l'EMB passe aussi par une collaboration accrue entre les différents pays. De par son caractère transfrontalier, l'EMB pose des défis de coopération entre les différents acteurs touchant aux TC. La coordination de l'ensemble des réseaux de TC est primordiale pour que les efforts apportés par chaque pays soient payants. La création de la CTMB (Conférence Transfrontalière Mont-Blanc) est à ce titre un élément important, car elle constitue un organe capable de fournir une vision d'ensemble de l'offre des TC pour l'EMB. Les acteurs de l'EMB se doivent donc de favoriser son fonctionnement afin qu'elle puisse se prévaloir d'une capacité décisionnelle.

L'amélioration de l'offre de TC de l'EMB nécessite d'être accompagnée par des efforts de communication. Un réseau de TC optimal est inutile si personne ne connaît son offre. L'information associée à une offre de TC est donc primordiale. Cet effort d'information doit se faire déjà au niveau des horaires de bus et de train, en proposant, à l'image des CFF en Suisse et de la DB (Deutsche Bundesbahn) en Allemagne, des horaires personnalisés sur Internet, complets et fiables.

Outre les campagnes classiques d'informations par les médias, il est nécessaire d'intégrer la promotion des TC dans les différentes offres issues des acteurs du tourisme de l'EMB. La coopération entre les différentes stations touristiques et les organismes de TC de l'EMB doit donc être accentuée afin de rendre l'offre des TC visible aux utilisateurs potentiels. Ainsi, il est important de mentionner sur les sites Internet et les prospectus touristiques des différentes stations les possibilités d'accès par train ou par bus. Ces démarches peuvent aussi être incitatives, en transposant pour le mode routier et pour le rail les offres combinées hôtel + vol qui existent pour le mode aérien.

La valorisation des TC dans l'EMB passe par des améliorations de l'offre accompagnées d'efforts d'information relative à cette offre. L'EMB possède actuellement une offre en TC plutôt hétérogène entre la France, la Suisse et l'Italie, chacun de ces pays se caractérisant par un certain nombre de qualités et de manques. Cependant, il existe un souci manifeste de les améliorer, en témoignent les différents projets en cours et les initiatives locales. Si ces actions pouvaient être coordonnées par un organe de gestion à l'échelle des trois pays, tel que la CTMB, on disposerait alors de conditions favorables à la promotion d'une mobilité durable des personnes au sein de l'EMB. Dans cette optique, la valorisation des TC est fortement souhaitable et constitue la seule alternative qui permette un développement de l'EMB associant prudence écologique, efficacité économique et équité sociale. L'avenir nous dira si l'EMB a compris cet enjeu.

6 Bibliographie

- BARNEOUD BERNARD, "L'espace Mont-Blanc, un enjeu pour les montagnards, dans le cadre de la gestion de leur territoire ?", CISM, Université de Savoie, 1995-1996.
- CAS, "Alpes retour", dossier de presse, Berne, octobre 2001.
- COMMUNAUTE D'ETUDE TP-VALAIS, "Les transports publics en Valais, conception cantonale - synthèse", DTEE, Sion, Mars 2000.
- CTMB, "L'enjeu", CTMB, Passy, avril 1994.
- CTMB, "L'Espace Mont-Blanc, une coopération transfrontalière exemplaire pour l'éclosion harmonieuse de l'Europe des régions", CTMB, Passy, mai 2001.
- FORSCHUNGSINSTITUT FÜR FREIZEIT UND TOURISMUS DER UNIVERSITÄT BERN (FIF) UND METRON VERKEHRSPANUNG UND INGENIEURBÜRO AG, "Stations touristiques - comment résoudre les problèmes de trafic", Rapport du PNR 41 "Transports et environnement" Rapport D6, résumé français, Berne, 1999, p.1.
- KELLER KAJA et JUNGKUNZ EDZARD, "Le transport touristique hivernal dans les stations de montagne : le cas de Champéry, de Chamonix et de Courmayeur, IGUL, Lausanne, mars 2001.
- MOUTAIN WILDERNESS, "Ski de randonnée avec les transports en commun, Chablais et Valais central", 2002-2003, Zurich, 2002.
- OFFICE FEDERAL DE LA STATISTIQUE (OFS)/OFFICE FEDERAL DU DEVELOPPEMENT TERRITORIAL (ARE), "Mobilité en Suisse: microrecensement 2000", résumé, Berne, février 2002, p.7.
- OUV COLL., "Turismo e traffico nelle Valli Alpine, Esperienze e prospettive", actes du colloque, Centre des congrès de Courmayeur, samedi 23 novembre 1996.
- TRANSITEC ET ALII, "Les transports", rapport final, Espace Mont-Blanc, août 1996, p14-15.
- ALPENTAXI, <http://www.alpentaxi.ch>
- ATMB, <http://www.atmb.net/>
- BLS, http://www.bls.ch/bahn/r_nina_d.html et http://www.litra.ch/Ausw_F/PD/J1999/PD9908_2.htm
- CARTE D'HOTE, <http://www.cartedhote.net/>
- CAS, <http://www.clubalpin.com/>
- CFF, <http://www.cff.ch/>
- CONSEIL DU LEMAN, <http://www.conseilduleman.org/>
- CONSEIL GENERAL 74, <http://www.cg74.fr/fr/>
- DDE 74, <http://www.haute-savoie.equipement.gouv.fr/>
- EMB, <http://www.espace-mont-blanc.com/>
- ESPACES NATURELS, http://www.espaces-naturels.fr/backstage4/14_bksta_2.htm
- ETAT VS, <http://www.vs.ch>
- FS, <http://www.regionale.trenitalia.it/>
- LEGIFRANCE, http://www.legifrance.gouv.fr/html/frame_lois_reglt.htm
- MAIRIE DE COURMAYEUR, <http://www.courmayeur.net/>
- MICHELIN, <http://www.viamichelin.com/>
- MINISTERE DE L'EQUIPEMENT, <http://www.equipement.gouv.fr/statistiques/analyses/notes/PDF/Ns136/NS136-15-20.PDF>
- MONT-BLANC-EXPRESS, <http://www.mont-blanc-express.ch>
- PARC DU CHATELARD, <http://www.chatelard.net/>
- PLAN DIRECTEUR DU VALAIS, <http://www.vs.ch/navig2/Amenagement/Fr/Frame990.htm>
- PTP AO, http://www.regione.vda.it/territorio/urbanistica/norm1_f.asp
- REGION AUTONOME DE LA VALLEE D'AOSTE, <http://www.regione.vda.it/>
- SITMB, <http://www.traforomontebianco.it/>
- TMR SA, <http://www.momc.ch>
- TUNNEL SA, <http://www.grandsaintbernard.ch/>
- VALLEE DE CHAMONIX, <http://www.chamonix.com/>

7 Annexes

Annexe 1 : Liste des abréviations utilisées

ARSMB : Association pour le Respect du Site du Mont-Blanc

CTMB : Conférence Transfrontalière Mont-Blanc

CFF-MO : Chemin de Fer Fédéraux-Martigny/Orsière

EC : Euro City

EMB : Espace Mont-Blanc

MC : Martigny-Châtelard

MO : Martigny-Orsière

TC : Transport en Commun

TER : Transport Express Régionaux

TI : Transport Individuel

TIM : Transports Individuels Motorisés

TIR : Transport International Routier

TMR : Transport Martigny Région (= MC + MO)