

UrbaSite Mont-Blanc

Association pour une **Urbanisation** équilibrée et la préservation du **Site** de la haute vallée Arve-Mont-Blanc



DOSSIER DE SYNTHESE

TABLE RONDE

**TRAM OU TRAIN?
CROISSANCE URBAINE ET DEPLACEMENTS
Argentière le 1er août 2007**

SOMMAIRE

- **POSITION SUR LE PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS: page 2**
- **COMPTE-RENDU DE LA TABLE RONDE: page 3**
- **ANNEXE 1 Annonce des réunions et de l'enquête publique**
- **ANNEXE 2 : Extraits de la Synthèse juillet 2006 Etude TRANSITEC**

POSITIONS
sur le
PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS DE LA HAUTE VALLÉE DE L'ARVE (P.D.U.)

Maître d'ouvrage : SIVOM de la Haute-Vallée de l'Arve

ETUDE 2004-2007 : Bureau d'études TRANSITEC
CONCERTATION : Comité de Ligne
(habitants, associations, acteurs économiques et sociaux)

Ensemble dessinons la vallée de demain,
(mouvement participatif PDU et développement durable)

ENQUÊTE PUBLIQUE Réunions publiques 29 et 30 août 2007 dans les 4 communes
10 septembre - 10 octobre 2007

Le P.D.U. s'inscrit dans la démarche du développement durable, qu'il doit appliquer.
Il s'impose aux P.L.U., Plans Locaux d'Urbanisme établis par chaque commune.

Les associations et les habitants ont fortement soutenu les options fondamentales du P.D.U.
qui a été décidé de façon volontaire par les communes du SIVOM.

Position d'UrbaSite Mont-Blanc

UrbaSite Mont-Blanc est consciente de l'intérêt du PDU, en accord avec les associations et avec le mouvement Ensemble dessinons la vallée de demain. Elle pose les questions suivantes :

1. Pour le développement durable, peut-on se contenter d'envisager une part modale d'environ 90% en voiture? Une part de 25% en transports collectifs serait à viser.

Pour aller au-delà du projet actuel, il faudra remplir deux conditions :

- desservir par le train les pôles touristiques et d'habitat
- dissuader le transit routier.

Enjeu: le report d'investissements routiers sur la création de portions de lignes ferroviaires.
Un secteur-clef à étudier : les Iles-Grassonnets-Chosalets SATAL-Argentière, le long de la route (tracé inscrit au PLU), avec une modération de l'axe de transit.

2. Comment assurer la cohérence entre le développement urbain et les déplacements?

Le PDU s'appuie sur une stabilité du développement touristique et urbain. Or le développement effectif risque d'absorber les progrès des transports collectifs. Pour maintenir un équilibre, il faudra :

- contrôler et modérer la croissance de l'urbanisation
- articuler les opérations immobilières sur les réalisations efficaces de transports en commun

3. Quels indices retenir pour l'interface entre l'urbain et les déplacements?

En première approche, à affiner :

Nb déplacements/jour par lit touristique : 2,4 (200 000 / 83 000 Diagnostic PDU 2004)
hypothèse 20m²/lit touristique

Pour 20 000 m² construits : 1000 lits touristiques et **2 400 déplacements/jour** environ.

Soit un accroissement de + 1,2% par rapport à l'ensemble des déplacements/jour en 2004.

A titre de référence, le fichier SITADEL signale pour 2005 17 000m² mis en chantier.

Les indices environnementalistes seraient à mettre en correspondance.

UrbaSite Mont-Blanc

Association pour une **Urbanisation** équilibrée et la préservation du **Site** de la haute vallée Arve-Mont-Blanc

TABLE RONDE DU 1er août 2007 TRAM OU TRAIN? CROISSANCE URBAINE ET DÉPLACEMENTS

13 août 2007

Compte-rendu

La Table Ronde organisée mercredi 1er août par l'association UrbaSite Mont-Blanc en la salle communale d'Argentière sur le thème : Tram ou Train? présentait les interventions de Madame Marcos, vice-présidente de la commission des transports au Conseil régional et maire de Servoz, de Pierre Portier, Président du SIVOM et maire-adjoint des Houches, et d'Eric Fournier Conseiller régional et maire-adjoint de Chamonix. Les associations et acteurs locaux étaient invités à participer activement au débat.

Pour UrbaSite, le but de cette Table Ronde était d'éclairer les propositions du Plan de Déplacements de la Haute-Vallée de l'Arve (PDU) et les perspectives de développement urbain auxquelles il conduit. Établi de façon volontaire, ce plan à horizon de 15 ans est élaboré sous l'égide du SIVOM et il couvre les 4 communes de la haute vallée, de Servoz à Vallorcine. C'est donc un document intercommunal, qui doit présider aux Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) établis à l'échelle communale.

La politique régionale en matière de transports est exposée par Madame Marie-France Marcos. Initié dès 1997, puis par une Convention Région/SNCF de 2000 un programme ambitieux est mis en place, qui comprend tout l'épannelage des actions: renouvellement du parc (2/3 des dépenses), rénovation des lignes, fréquence, adaptation des horaires et cadencement, accueil et services aux voyageurs. Grâce à la concertation avec un "comité de ligne" qui regroupe tous les acteurs sociaux, l'accent est mis sur les déplacements quotidiens, pour aider au maintien de la population. A la suite, venait une présentation détaillée d'un jeune assistant de la Direction des Transports du Conseil Régional.

Les contenus du projet retenu au PDU sont exposés par Monsieur Pierre Portier, qui annonce des réunions publiques les 28 et 29 août dans les quatre communes, annoncées ci-dessous. Les propositions peuvent se résumer ainsi:

- **pour le train une fréquence moyenne de 20 minutes en saison d'hiver** en navette entre Les Bossons et Vallorcine, et un cadencement à l'heure entre Le Fayet et Les Bossons qui se poursuit jusqu'au Châtelard en prenant la place d'une rame navette.
 - **trois haltes supplémentaires** notamment en face du Téléphérique de l'Aiguille du Midi
 - **des parking-relais** en chapelet, situés à proximité des gares, à l'entrée de la vallée sur le parking de la station d'épuration aux Trabets aux Houches, et au Grépon à Chamonix
 - **des circuits de rabattement aux gares en navette ou autobus**, pour irriguer les quartiers
- Sont associées des propositions de circulation et de stationnement par secteurs dits "poches". A cette offre s'ajoute celle du **réaménagement du tunnel des Montets** pour faciliter la cohabitation trains-véhicules légers, qui suppose des travaux importants programmés en première tranche:

- Etanchéité du tunnel
- Catenaire au centre de la voûte
- Nivelage du sol sur toute la longueur
- Coupure de l'alimentation électrique à la tête de chaque entrée

Le scénario volontariste retenu renforce au mieux la fréquence du train et limite les trajets en long d'autobus, ce qui répond au développement durable, précise Isabelle Madesclaire, qui salue la qualité de l'étude et du scénario élaboré.

Les choix et les options sont expliqués par Eric Fournier, qui souligne l'importance des ressources techniques et financières comprenant même des crédits européens. On a hérité d'un train qui desservait les principaux centres d'habitat, non pas les grands équipements touristiques créés par la suite. Le scénario retenu est le plus volontariste, maximal pour le train. Malgré l'effort considérable, ce n'est qu'une première étape. Il appelle l'attention du Conseil régional pour que l'effort soit poursuivi. Le constat d'une proportion basse des transports collectifs, estimée en moyenne entre 2% à 5% de l'ensemble des déplacements, ne rend pas compte que certaines sections atteignent actuellement une part de 15%, voire 25%, grâce notamment aux efforts des collectivités et remontées mécaniques, confirmés pour les transports en autobus par Philippe Chervy au nom de TRANSDEV. Eric Fournier souligne également la forte augmentation de la fréquentation des transports ferroviaires qui a atteint 300% entre 2000 et 2006. Il ne faut pas s'attendre à un "grand jour" du tram-train, souligne-t-il, mais à une progression au quotidien, pas forcément spectaculaire.

Le débat s'est engagé entre les participants et les conférenciers. Les questions sont variées: cohérence des connections avec les TER, suppression du train de nuit, réorientation des crédits routiers vers le rail, rôle des autobus et aménagement en site propre, qualité de l'accueil des voyageurs. Elles réunissent transporteurs (SNCF, TRANSDEV), associations (AFCGUT, ARSMB, ARVA), habitants et résidents. M.Aurrand-Lions (SNCF) indique qu'avec la fréquence, l'accueil sera aussi renforcé.

Une voix s'est élevée pour remercier les résidents secondaires d'avoir organisé cette réunion. La question du logement permanent et la cherté du foncier émerge, avec la déperdition de population qui frappe la vallée de Chamonix, tandis que les autres communes s'accroissent. Grâce à la réhabilitation, Servoz réussit à s'accroître sans développer l'urbanisation, souligne son maire Madame Marcos.

Autre thème difficile : la sécurisation à la sortie d'Argentière, par deux tunnels entrecoupés d'un pont lui-même exposé à l'avalanche de la Golette, lourds travaux dont l'association des Amis du Vieux Four conteste l'utilité publique. Dans un débat apaisé, Eric Fournier rappelle que l'utilité publique a été reconnue pour desservir Vallorcine par le tunnel réaménagé en voie mixte. Dès lors, interroge Isabelle Madesclaire, il faudrait aussi étudier l'alternative d'une solution mixte rail-route au-dessus d'Argentière en crête avalancheuse. Ne doit-elle pas être comparée avec l'investissement lourd des tunnels routiers et avec le niveau de sécurisation obtenu? Il n'est d'ailleurs pas certain que cette action figure au PDU.

Eric Fournier souligne que les détails indiqués au dossier du PDU ne sont pas définitivement arrêtés : il peut y avoir plus de haltes, les "poches" de circulation peuvent être revues. Il s'agit de points du dispositifs sur lesquels les habitants auront à réagir lors de l'enquête publique en septembre prochain.

En conclusion, Isabelle Madesclaire attire l'attention sur des questions de fond:

Est-il suffisant de viser une répartition modale d'environ 90% en voiture pour être conforme au développement durable?

Il faudra bien que la part de l'ensemble des déplacements en voiture individuelle diminue de façon sensible, mettons à 75% au lieu de 90 à 95% comme semble le viser actuellement le projet de PDU, sur des hypothèses de stabilité du développement touristique et d'une légère augmentation de la motorisation.

Or pour cela, l'examen du dossier montre qu'il reste encore à remplir deux conditions :

1. Que le train desserve tous les pôles touristiques et les téléphériques
 2. Que l'axe central de transit routier ne soit pas encouragé, mais au contraire modéré.
- Ces mesures courageuses seront nécessaires pour passer ultérieurement un cap décisif.

La deuxième question porte sur le contexte du développement urbain des déplacements.

Comment assurer la cohérence entre le développement urbain et les déplacements?

Une petite phrase, dans le dossier Phase 2, exprime l'hypothèse de développement très modéré sur laquelle table le PDU:

“Le développement urbain qui est prévu est globalement limité en importance...D'une manière générale, les objectifs de développement touristique visent plutôt à améliorer l'offre actuelle qu'à en augmenter la quantité.”

Si le développement s'avère plus important, la part d'utilisation des transports collectifs diminuera d'autant. Au rythme actuel, le développement urbain risque d'absorber et même de dépasser les prévisions très modérées qui fondent implicitement le PDU.

Ceci montre qu'il manque l'étape de la réflexion sur les objectifs de développement, qui doit se faire à l'échelon intercommunal. Même en l'absence de SCOT, on ne peut pas faire l'économie de cette étape.

L'association UrbaSite Mont-Blanc propose de participer à la réflexion à l'échelon intercommunal sur le développement de la vallée.

En réponse, Eric Fournier indique les objectifs qu'il souhaite poursuivre pour Chamonix, notamment une reconquête du logement permanent, la densification urbaine, et en contrepartie la limitation de l'étalement urbain.

Il se dit ouvert à poursuivre un débat ouvert, avec l'association et d'autres, sur ces points.

A la suite de la proposition d'UrbaSite, le professionnel de l'aménagement Georges Sohier appelle à une réflexion sur l'accroissement de la construction de logements à Chamonix, alors même qu'on constate une décroissance de la population, et donc du logement permanent.

Au nom de l'association, Isabelle Madesclaire relève l'offre de concertation formulée.

La Table Ronde se termine sur cette conclusion.