

Succédant à un téléphérique, le premier funiculaire entre Bourg-Saint-Maurice et les Arcs a été mis en service en 1989. De nouvelles rames panoramiques ont pris place sur les rails trente ans plus tard.



Aller skier SANS VOITU



Funiculaire, ascenseurs valléens, tramway à crémaillère, bus au gaz naturel comprimé, électriques ou au biocarburant, moteur de recherche permettant de réserver en quelques secondes l'ensemble du trajet de chez soi au pied des pistes... les services et innovations se multiplient pour aller skier sans voiture. Dossier réalisé par **Alexandre Buisine**

Quel adepte de la montagne ne s'est jamais retrouvé bloqué dans les interminables derniers virages enneigés ? Entre afflux de vacanciers, voirie unique pour monter ou descendre et locations qui commencent ou s'achèvent toutes en même temps, c'est souvent les bouchons assurés afin d'atteindre ou quitter les stations de sports d'hiver pour les skieurs et autres randonneurs. Sans oublier la nécessité d'avoir mis les pneus adéquats ou installé les chaînes auparavant. Et gare à ces urbains qui galèrent pour le faire...

RÉFÉRENTIEL PLUS EXIGEANT

Il existe pourtant aujourd'hui des alternatives au tout-voiture. Pour des questions de développement durable et de décarbonation locale, pour des raisons d'image également et enfin parce que les mœurs et la demande évoluent à la montagne comme en ville, les stations, les opérateurs et les collectivités investissent afin de proposer d'autres offres. Si, à nombre de passagers égal, les transports en commun seront toujours moins polluants que la voiture individuelle, plus les premiers seront propres, mieux ça sera.

Comme un symbole de ce changement des mentalités, le label Flocon Vert¹ - lancé en 2012 - a actualisé son cahier des charges l'an dernier pour mieux tenir compte du contexte actuel, des incertitudes climatiques à venir et "prendre au sérieux la résilience des destinations touristiques de montagne" en durcissant certaines évaluations avec un référentiel (plus) exigeant. Le quatrième des vingt critères porte ainsi sur les mobilités durables avec la nécessité de voir "la destination desservie par un réseau de transports en commun régulier et fiable". Sans oublier des navettes pour assurer les déplacements sur place ainsi qu'un plan d'action concernant "la problématique des derniers kilomètres".

GTL ET ALTI-TROTTIBUS

Alors, les initiatives et autres propositions fleurissent. Du côté de Valmorel (Savoie), les Valmobus relient gratuitement les villages des Avanchers à la station en roulant à l'AdBlue (eau déminéralisée et urée) pour limiter l'impact carbone en réduisant les émissions d'oxydes d'azote et la pollution générée par les moteurs diesel. À Vaujany (Isère), escalators et ascenseurs assurent ▶

©RajBunthao

RE

- ▶ la liaison entre les différents niveaux d'une commune adossée à la montagne qui s'est développée en étages pour éviter l'usage des voitures dans le village. C'est également le premier domaine skiable à avoir généralisé l'utilisation du GTL (Gas-to-Liquids), une alternative propre et sans odeur, pour ses dameuses. Orcières-Merlette 1850 (Hautes-Alpes) vante des week-ends ski sans voiture (depuis Paris) avec train de nuit à petit prix le vendredi soir pour arriver à Gap le samedi matin et être sur les pistes 45 minutes plus tard via une navette, avant un retour le dimanche soir.

Plus audacieux, Val Cenis (Savoie) mise sur les chevaux. Cela a commencé avec le remplacement d'une ligne de ski bus par une calèche. Puis, à l'été 2017, Transdev a testé au cœur de la Vanoise un "Alti-trottibus". Soit une navette hippomobile... à assistance électrique où le moteur seconde les chevaux lorsque l'effort demandé le nécessite. Le tout étant supervisé par le très sérieux Centre de ressources et d'expérimentations du cheval au travail (Crecat) afin de s'assurer - cardio-fréquence mètre à l'appui - que cela correspondait aux capacités des équidés. À l'époque, les responsables de Transdev estimaient que la traction animale pour le transport de personnes pouvait être plus intéressante en centre urbain - afin d'apaiser la circulation - qu'en milieu rural. De là à croiser demain, après ce galop d'essai, des hippomobiles entre Saône et Rhône à la place des bus... ■

1. Fondation pour la nature et l'homme, Ademe, Acteurs du tourisme durable, Atout France, Université de Savoie et Mountain Riders.

Ci-contre, comme n'importe quel ascenseur, celui de Saint-Gervais bénéficiera d'un bouton d'appel dans chaque gare sur lequel appuieront les passagers eux-mêmes. Le système est ainsi autonome.

En bas, ouvert en 1906, le tramway du Mont-Blanc part du Fayet (590 mètres d'altitude) pour emmener les skieurs au plateau de Bellevue (1800 m) puis, en été, les alpinistes au Nid d'aigle (2372 m).



SAINT-GERVAIS MULTIPLIE LES ASCENSEURS

À Saint-Gervais (Haute-Savoie), on arrive à la gare du Fayet. Ceux qui veulent rejoindre le domaine skiable des Houches peuvent se rendre aux Thermes, à 1,5 km de là, pour emprunter le tramway des neiges réputé être le train à crémaillère le plus haut de France. Anne, Jeanne, Marie ou Marguerite - du nom des voitures - vous emmènent pour un voyage rétro jusqu'au plateau de Bellevue.

Pour les autres, la commune - étagée entre 590 et 1500 mètres d'altitude - va proposer toute une série de nouveautés afin de se passer de sa voiture. À commencer par l'ascenseur incliné sur rails des thermes début avril. Il va permettre de relier le centre de cures - qui accueille 80 000 personnes par an - au bourg de Saint-Gervais en moins de cinq minutes. Aujourd'hui, il faut dix minutes pour parcourir six kilomètres en voiture... avant d'essayer de se garer. Son innovation ? Cette cabine pouvant accueillir jusqu'à 16 personnes va fonctionner avec... des eaux usées. "Il s'agit d'une idée très ancienne qui a commencé à se concrétiser il y a trois ans", explique Didier Joseph, le directeur de Saint-Gervais Mont-Blanc Tourisme. Sous l'engin entièrement autonome, une cuve d'un mètre cube crée un déséquilibre avec un contrepoids pour enclencher la montée ou la descente selon qu'elle se vide ou se remplit. Difficile de trouver force motrice moins énergivore pour gravir une pente à 44 degrés. D'autant que la cuve demeurera connectée au réseau des eaux usées. Ce projet à six millions d'euros est évidemment une première en France. Prochaine étape pour Saint-Gervais, la mise en service à l'été prochain d'un second ascenseur valléen - à l'électrique celui-ci - reliant en cinq minutes la gare du Fayet (590 mètres d'altitude) au bourg de la commune, 260 mètres plus haut. Cette télécabine électrique mettra deux fois moins de temps que pour effectuer la même liaison en voiture aujourd'hui, sans parler des questions de stationnement. La gare disposant par ailleurs d'un parking de 200 places.

Dans le bourg, la gare d'arrivée de l'ascenseur valléen sera également le point de départ du troisième projet.



©Boris Moliner



À savoir la nouvelle télécabine qui va permettre de monter au Bettex (1 450 mètres d'altitude) lors de l'hiver 2024-2025 pour rejoindre directement le front de neige. Là encore, cette remontée électrique, plus rapide et plus confortable que l'actuelle, permettra d'atteindre le domaine skiable en dix minutes plutôt que d'en mettre une quinzaine sur une route enneigée. Investissement total pour les deux infrastructures : 40 millions d'euros. Enfin, le vieux télésiège de Saint-Nicolas-de-Véroce – à sept kilomètres du bourg de Saint-Gervais – devrait être remplacé par une télécabine pour l'hiver 2025-2026.

VERBIER PROMET UNE MOBILITÉ (ULTRA) CONNECTÉE

Au cœur du Valais, entre la Suisse, la France et l'Italie, connectée aux aéroports de Genève, Zurich et Milan, la station de Verbier fait partie des mastodontes dépassant le million de nuitées annuelles. Depuis ce mois de décembre, elle propose avec GoVerbier.ch un service de réservation de transports multimodaux présenté comme une première mondiale. "Via le site internet de la station, ce moteur de recherche permet – depuis n'importe où dans le monde – de trouver en quelques secondes comment se rendre le plus facilement et le plus rapidement à Verbier, dernier kilomètre compris, et d'acheter la totalité de ses transports avec un seul compte et un seul panier, explique Grégory Guzzo, directeur associé d'Antidots, l'entreprise basée à Aix-les-Bains qui a conçu l'outil. En proposant d'abord les mobilités les plus vertueuses et en

simplifiant les choses pour le client, cette plateforme permet d'agir concrètement sur le transport qui est responsable de 75 % des émissions de CO₂ d'un séjour."

Plutôt qu'une énième application à télécharger, la station a fait le choix de passer par le web avec un site d'abord paramétré pour smartphone. "Avoir un MaaS ("Mobility as a Service") à la fois informationnel et transactionnel, ça n'a pas d'équivalent dans le monde", insiste le dirigeant. À terme, la plateforme permettra de faire du porte-à-porte – y compris durant le séjour – avec une cartographie de ce territoire étendu comptant 10 000 habitants et indiquant le positionnement des navettes en temps réel.

GoVerbier.ch compile les données des lignes de trains suisses, françaises, italiennes, allemandes, anglaises ainsi que du Benelux avec celles de 280 compagnies aériennes, des réseaux de bus régionaux, des loueurs de voitures, taxis et autres VTC. Sans oublier l'ascenseur valléen entre Le Châble, dans la vallée, et Verbier ou les navettes gratuites intra-station permettant d'arriver au pied de sa location.

En sortant du train à la gare du Châble, une rampe et un ascenseur vous permettent de rejoindre directement avec vos valises la télécabine qui monte en dix minutes de 800 à 1500 mètres d'altitude jusqu'à Verbier. "C'est comme un tramway qui arrive au cœur de la station, souligne Arnaud Walpen, le directeur de Verbier Tourisme. Depuis 2021, cet ascenseur valléen est considéré comme un élément du transport public, ouvert onze mois sur douze de 5 h 15 à 23 h 50." Si les remontées mécaniques fonc- ▶

Afin d'inciter les locaux comme les touristes à laisser leur voiture au garage, la télécabine Le Châble-Verbier a intégré le giron des transports publics il y a deux ans.

- tionnent avec de l'énergie renouvelable produite en vallée, la station teste actuellement des bus hybrides pour les déplacements internes. L'enjeu étant à la fois de décarboner les transports et de désengorger Verbier des voitures avec un arrêt de transports en commun à moins de cinq minutes à pied pour chacun en saison .

LES ARCS RESTENT SUR DE BONNS RAILS



Le funiculaire des Arcs transporte quelque 600000 passagers par an.

C'est évidemment la référence historique et une exclusivité française. Depuis 1989, la gare TGV internationale de Bourg-Saint-Maurice (Savoie) est directement reliée - via une passerelle - au funiculaire qui permet de monter en sept minutes à Arc 1600. Soit un tracé de 2875 mètres avec un dénivelé de 810 mètres et une pente maximale de 39 %. C'est gratuit pour les possesseurs d'un billet de train. En 2019, ce funiculaire 100 % électrique a été doté de nouvelles rames panoramiques avec toit et façades vitrées. La situation du poste de conduite au centre de la rame permet de bénéficier d'une vue à 360° sur le Mont-Blanc. À raison d'une rame de 250 places toutes les vingt minutes, il fonctionne de 7 h 30 à 21 heures (23 heures le jeudi) et possède des équipements hiver ou été modulables. À l'arrivée à Arc 1600, des navettes permettent ensuite de rejoindre, toujours gratuitement, d'un côté Arc 1800 et de l'autre Arc 1950-2000.

Au sommet de la Cime Caron, un tube transparent permet de passer d'une télécabine à l'autre au sec. Un pas dans le vide s'offre également aux visiteurs.

VAL THORENS ATTEINT DES SOMMETS

Semi-piétonne, longue de seulement deux kilomètres et avec parking extérieur obligatoire, Val Thorens (Savoie) est par essence une station pour skieur sans voiture où tout s'effectue skis aux pieds. En dehors des packages

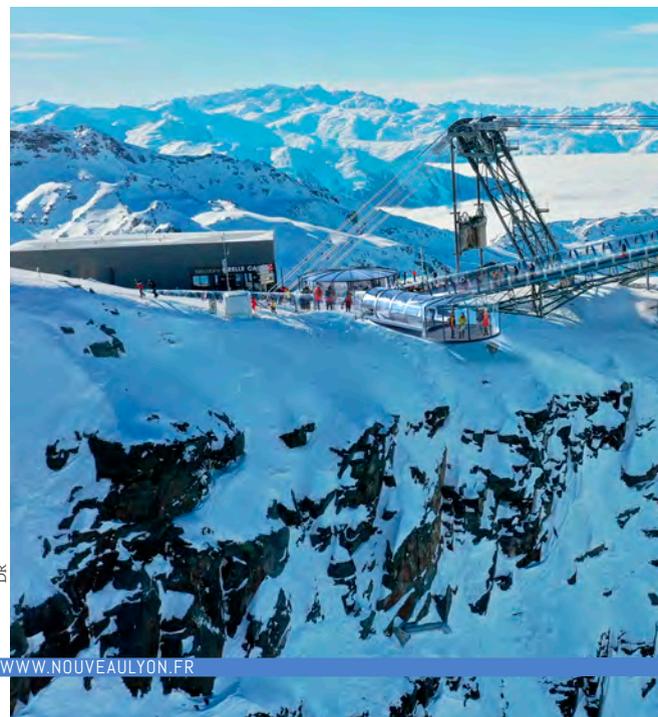
bus + pass remontées mécaniques, côté Tarentaise il faut prendre le train jusqu'à Moutiers puis rejoindre les lieux via 45 minutes de navette. Sur place, outre les navettes internes possibles, les hôtels disposent souvent de leur minibus.

Par la Maurienne, en temps normal - c'est-à-dire avant l'éboulement de cet été -, il faut descendre en gare de Saint-Michel - Valloire. Avec dix minutes de navette, vous êtes à Orelle (également très accessible depuis l'Italie) au départ de la télécabine du 3 Vallées Express dont le remplacement a été inauguré en 2021. En deux tronçons et vingt minutes de trajet, on passe de 1000 à 3000 mètres d'altitude pour arriver au sommet de la mythique Cime Caron. "À cette altitude, c'est une balade magique, souligne Vincent Lalanne, le directeur de l'office de tourisme de Val Thorens. On peut s'équiper à Orelle puis monter avec ses valises pour éviter de prendre la voiture." À l'arrivée, un tube transparent permet en effet de circuler les pieds au sec pour prendre la télécabine de Cairn-Caron et rallier Val Thorens. Temps de trajet total: environ 45 minutes.

Outre la volonté (contrariée) d'agrandir le parking d'Orelle, un nouveau bâtiment sera construit d'ici l'hiver prochain au sommet de la Cime Caron à la correspondance des deux lignes pour en faire un lieu d'exposition et de dégustation attractif. Un pas dans le vide intégralement couvert s'offre déjà aux visiteurs.

L'ALPE D'HUEZ DÉPLOIE SES EXPRESS

Le plus dur, c'est certainement d'arriver dans la commune sans voiture. Depuis la gare de Grenoble, il faut compter une heure de navette si ça roule bien. À Huez, direction l'Huez Express. Cette télécabine ultra





mond à la station d'Oz-en-Oisans et au domaine skiable de l'Alpe d'Huez en huit minutes au lieu de vingt par la route. Une liaison Le Freney-d'Oisans – Mont-de-Lans puis les 2 Alpes figure également au SCoT (schéma de cohérence territoriale).

La stratégie de décarbonation de la Sata ne se limite pas aux véhicules particuliers. Si l'Alpe d'Huez possède des bus hybrides, aux 2 Alpes ils sont électriques. Une action de retrofit des pick-up pour les passer à l'électrique doit commencer au printemps. D'ici là, le test d'une dameuse à hydrogène aura débuté. S'il s'avère concluant, cela pourrait remplacer les engins roulant aujourd'hui à l'HVO (huile végétale organique).

MEGÈVE MET LES GAZ (NATURELS)



© Marie Bougault

À l'Alpe d'Huez, trois lignes de télécabines doivent à terme permettre de partir skis aux pieds du bas de la vallée pour arriver au front de neige.

moderne, confortable et autonome – il n'y a qu'un agent en bas –, équipée de moteurs lents pour limiter la consommation d'énergie, a été inaugurée en 2022. En cinq minutes elle vous emmène à l'Alpe d'Huez. Sur le même quai, changement de télécabine pour prendre cette fois l'Alpe Express jusqu'au front de neige. Là encore, cinq minutes de trajet pour arriver aux Bergers via l'Écluse, ses hôtels et résidences. Pour aller au-delà, vous pouvez emprunter le Télé-centre et ses paniers à l'air libre des années 1980. Contrairement à une télécabine traditionnelle, cet équipement a le mérite de pouvoir serpenter. Précision utile : tout est gratuit.

“L'Alpe Express et le Huez Express sont les prémices d'une liaison complète depuis Bourg-d'Oisans, explique Fabrice Boutet, le directeur de la Sata, qui exploite le domaine de montagne. On peut espérer qu'en 2026-2027, une télécabine permette ainsi de partir skis aux pieds du bas de la vallée pour rejoindre le front de neige en 20 à 25 minutes sans avoir à monter les 21 virages en voiture.” La Sata exploite déjà la télécabine qui monte de Venosc aux 2 Alpes en huit minutes et devrait être modernisée d'ici 2030, ainsi que l'Eau d'Olle Express. Inauguré en 2020, cet ascenseur valléen nouvelle génération relie Alle-

L'ensemble des Meg'bus de Megève roulent désormais au gaz naturel.



Riche actualité pour la célèbre station haute-savoiarde en matière de mobilité. Courant janvier, elle célébrera officiellement les 90 ans du téléphérique de Rochebrune. Même si c'est en réalité le 10 décembre 1933 que ce premier téléphérique pour skieurs a réellement été mis en service afin de remplacer cars et autres télé-traineaux. Son succès – qui permet d'un coup aux amateurs d'enchaîner les descentes – va non seulement entraîner un damage naturel de la neige et faire naître la notion de piste de ski, mais également asseoir définitivement la vocation du village comme destination de sports d'hiver. Ce n'est pas un hasard si la cabine rouge historique trône désormais, comme un emblème de carte postale, à l'entrée de la commune. À l'exception des pylônes d'époque, l'ensemble du système a été modernisé en 2021 pour accueillir la sixième génération de télécabines.

Avant cela, en 2019, Megève s'est targué d'une “première mondiale” : faire rouler l'intégralité des Meg'bus, sa ►

flotte de skibus, au GNV (gaz naturel pour véhicule). Cette flotte propre et gratuite dessert les principaux axes de la commune – dont le centre-ville est piéton – ainsi que l'accès aux remontées mécaniques. Depuis peu, l'application Megève permet de connaître en temps réel la position et les horaires de passage des Meg'bus. Pour arriver jusque-là sans voiture, la meilleure solution est de prendre le train jusqu'à Sallanches puis une ligne de bus qui rallie le village en 25 minutes.

CHAMONIX MISE SUR LA PROPRETÉ (DES BUS)

C'est un changement d'ère (et d'air) qu'a entamé la commune haute-savoiarde le 4 décembre dernier. L'offre kilométrique de son réseau de transports collectifs a augmenté de 50 %. Avec un double engagement pour l'environnement : inciter touristes et habitants à laisser la voiture au garage et utiliser désormais (uniquement) des navettes électriques et bus hybrides ou au gaz naturel. Au programme à l'échelle de la vallée : nouvelles lignes, nouveaux arrêts, fréquences augmentées, amplitudes horaires accrues, nouveau service d'information voyageur en direct... L'offre se décline en cinq volets : trois lignes essentielles, Le Mulet (navettes électriques) pour l'hypercentre, Proxibus afin de desservir les hameaux,

L'ensemble des bus et navettes de Chamonix roule désormais à l'électrique, à l'hybride ou au gaz naturel.

En bas, à Combloux, le marché des skibus est en cours de renouvellement et pourrait déboucher sur des véhicules propres.

À droite, en saison, une navette gratuite circule dans le village de Cordon.



© A. Juillet

les huit lignes skibus accessibles gratuitement avec le forfait remontées mécaniques et Chamo'nuit.

Vous pouvez également facilement accéder à une partie du domaine skiable depuis la gare de Chamonix en empruntant le plus que centenaire train Mont-Blanc Express qui relie Saint-Gervais à Martigny (Suisse). Il est en libre circulation, entre Servoz et Vallorcine, sur présentation de la carte d'hôtes. Dépaysement assuré.

COMBLOUX JOUE SUR SES CONNEXIONS

Reliée à Megève via le domaine skiable des Portes du Mont-Blanc, Combloux (Haute-Savoie) vient de lancer un outil dédié (notamment) aux skieurs sans voiture. Avion, train, bus, voiture, taxi... avec www.gocombloux.com ils peuvent trouver et réserver leur trajet jusqu'à la station. Tout comme pour Megève ou Cordon, les adeptes du rail prennent la direction de la gare de Sallanches. Là, une liaison bus les emmène au cœur de la commune en quinze minutes. En saison, une navette gratuite permet de circuler entre le village et le bas du domaine skiable en journée. Le marché des skibus étant en cours de renouvellement, la flotte pourrait prochainement accueillir des véhicules fonctionnant au gaz naturel.

CORDON RESTE ACCESSIBLE

La station-village de Haute-Savoie ne joue certes pas parmi les gros porteurs alpins. Mais avec ses 11 km de pistes, la commune qui vit à l'année avec son millier d'habitants demeure à taille humaine et n'a surtout rien à envier à beaucoup d'autres en termes d'accessibilité. Ceux qui préfèrent le train à la voiture s'arrêteront en gare de Sallanches. Là, une ligne de bus les mènera en un quart d'heure à Cordon et son office de tourisme. En hiver, une navette gratuite circule en boucle dans le village, desservant les hôtels et les locations saisonnières, pour emmener ceux qui le souhaitent au domaine skiable et aux points de départ des randonnées.



© Marthe Martin



© JM Barcy