



EXAMEN CAS PAR CAS

ANNEXES 2 à 4 et 7

Remplacement du matériel roulant vieillissant (1954) et arrivée d'un 4ème train pour l'amélioration de la sécurité, du confort des visiteurs et de la performance énergétique.

COMPAGNIE DU TRAMWAY DU MONT-BLANC

Mai 2021

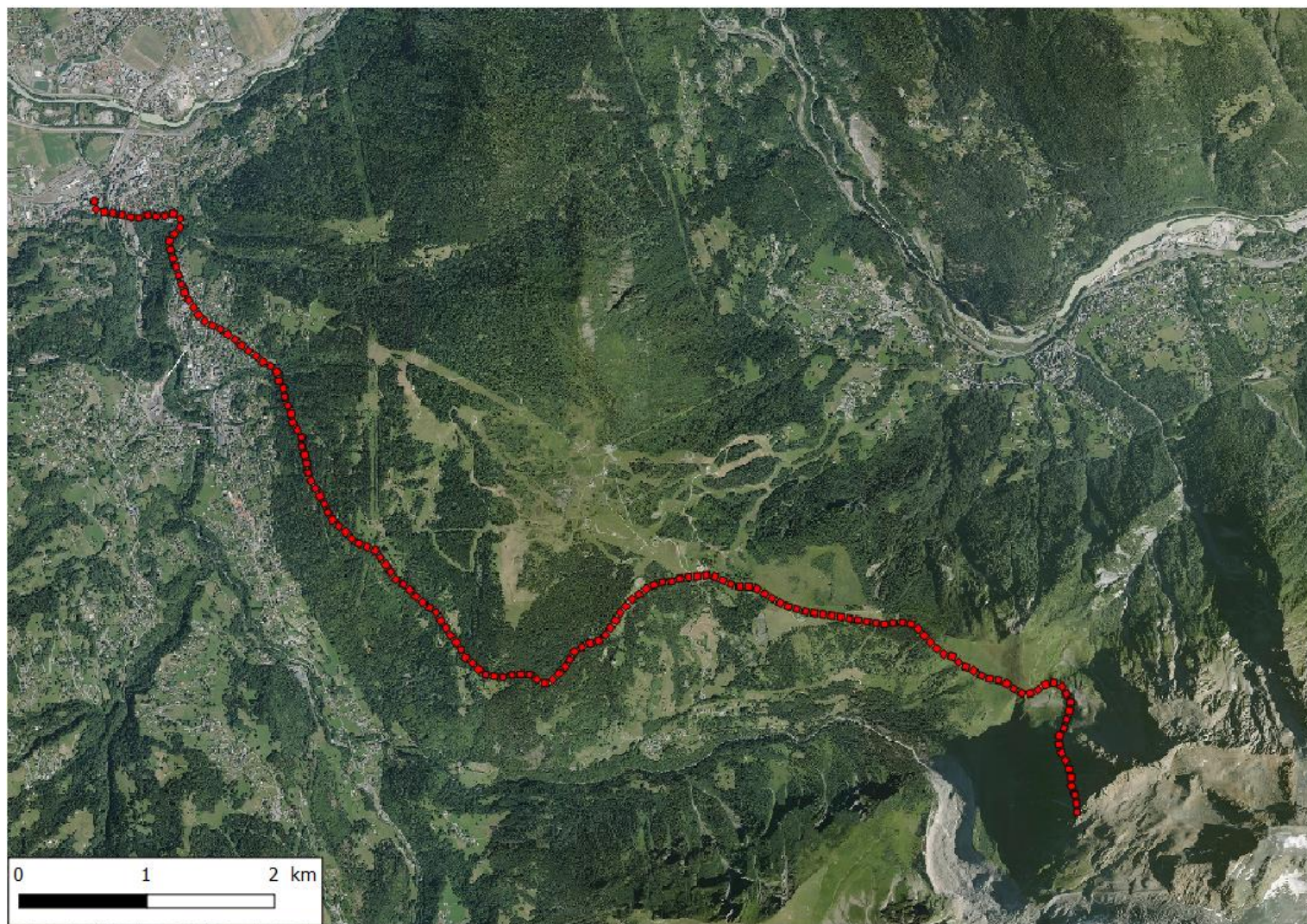
SOMMAIRE

1. ANNEXE 2 : PLANS DE SITUATION	3
2. ANNEXE 3 : PHOTOGRAPHIES DU MATERIEL ROULANT	5
3. ANNEXE 4 : PLAN DU NOUVEAU MATERIEL ROULANT	7
4. ANNEXE 7 : ANALYSE DE LA FREQUENTATION DU SITE	8
CONCLUSION	8

1. ANNEXE 2 : PLANS DE SITUATION



Localisation du tracé de la voie du TMB sur fond Scan25 IGN (étoile rouge départ et arrivée de la ligne) au 1/55 000ème



Localisation du tracé de la voie du TMB sur fond orthophoto IGN

2. ANNEXE 3 : PHOTOGRAPHIES DU MATERIEL ROULANT

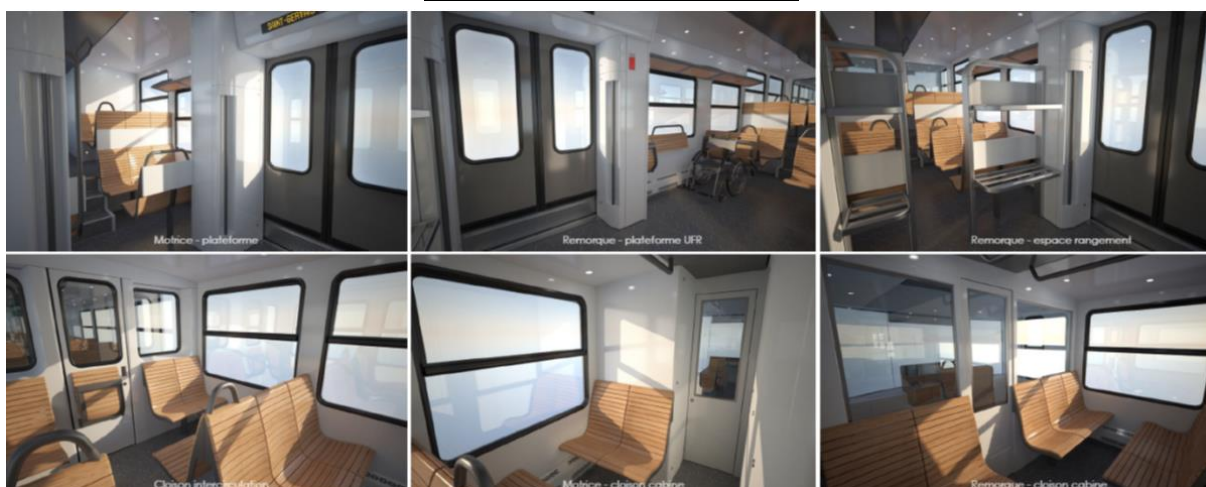
Il est proposé de montrer les visuels des trains existants et de leurs remplaçants.



Trains datant de 1954

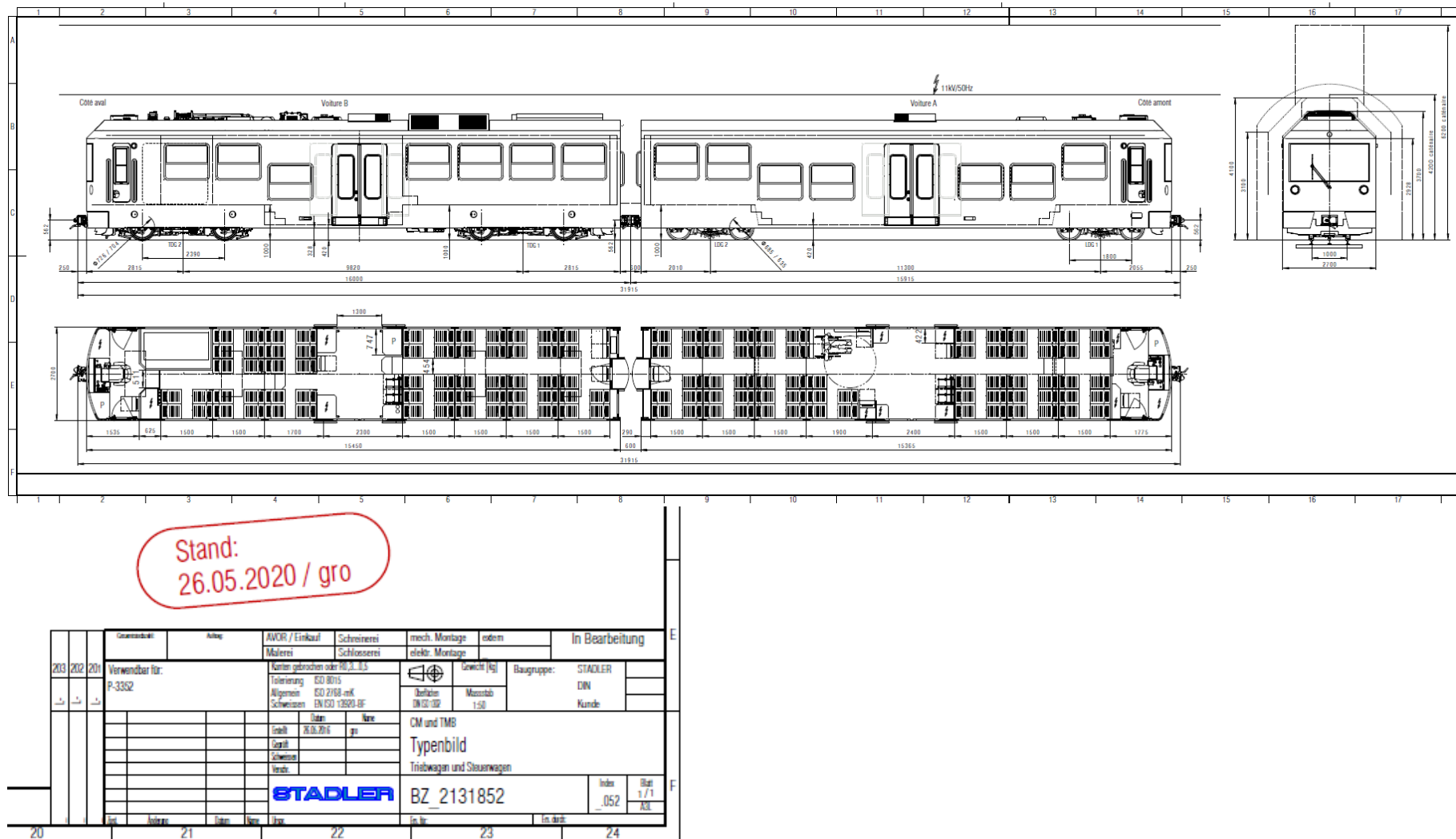


Nouveaux trains livrés en 2022



Aménagement intérieur : 139 places assises, plancher bas pour la plateforme d'embarquement et place PMR

3. ANNEXE 4 : PLAN DU NOUVEAU MATERIEL ROULANT



4. ANNEXE 7 : ANALYSE DE LA FREQUENTATION DU SITE

L'analyse de la fréquentation historique nous montre qu'entre 1999 et 2005, **185 000 personnes** en moyenne étaient transportées chaque année.

	Été (Juin-Nov)	Hiver (Dec-Mai)	Annuel
1999-2000	151 016	55 569	206 585
2000-2001	132 082	47 002	179 084
2001-2002	135 989	42 727	178 716
2002-2003	127 123	44 027	171 150
2003-2004	128 861	49 953	178 814
2004-2005	150 054	47 324	197 378

Entre 2014 et 2020, la fréquentation est aux alentours **de 141 000 personnes** en moyenne par an., soit **une baisse d'environ 24%**.

	Été (Juin-Nov)	Hiver (Dec-Mai)	Annuel
2014-2015	87 939	31 503	119 442
2015-2016	97 847	26 764	124 611
2016-2017	122 610	27 329	149 939
2017-2018	110 805	26 680	137 485
2018-2019	114 195	34 596	148 791
2019-2020	136 183	30 006	166 189
2020-2021	112 566	0	112 566

Le renouvellement des trains et l'arrivée d'un 4ème train sur une ligne existante, amène un changement de débit théorique.

Ces évolutions techniques amèneront une légère modification à la hausse du débit théorique mais surtout une forte amélioration de la qualité du service offert grâce à un meilleur cadencement des trains qui permettra une meilleure gestion des flux visiteurs sur la partie sommitale : le cadencement permettra de réduire le nombre de personnes présentes en instantanée sur le site du Nid d'Aigle.

CONCLUSION

Le projet de rénovation du parc roulant est un dossier technique qui n'a pas vocation à augmenter la fréquentation du site, mais bien de répondre à une évolution réglementaire (vu avec le STRMTG : les motrices actuelles ne pourront rouler, compte tenu de leur obsolescence technique, que jusqu'en mars 2022), sécuritaire et qualitative vis-à-vis de la clientèle. Pour ces raisons, il apparaît que le changement du matériel roulant puisse ne pas être soumis à une évaluation environnementale.

Les projets de requalification des gares hautes (Bellevue et Nid d'Aigle) feront quant à eux l'objet d'une évaluation environnementale ; le travail de conception est en cours et se fait en lien étroit avec les différents services de l'Etat concerné.