



## HISTORIQUE :

L'axe de circulation de la vallée de Chamonix s'est adapté au cours des siècles aux besoins des populations. De l'Antiquité au XVIII<sup>e</sup> siècle, les chemins muletiers permettaient aux hommes d'atteindre la vallée à pied ou à cheval. Puis vers 1770, la voie principale de circulation est améliorée pour favoriser le roulage. Une nouvelle route est construite, suite au voyage de l'Empereur Napoléon III en 1860 dans la vallée ; celle-ci facilite l'accès des diligences et réduit la durée du trajet entre Genève et Chamonix (1867 : la nouvelle route reliant Le Fayet à Chamonix arrive aux Montées-Pélissier).

Le train arrive dans la vallée, en plusieurs phases successives, entre 1898 et 1908. Son installation est confrontée à d'importantes difficultés techniques : l'inclinaison des terrains, l'alimentation électrique, les conditions climatiques, la protection contre les risques naturels (avalanches, torrents)... A l'origine aux Houches, le tracé de la voie de chemin de fer devait passer côté village. Cependant, le projet sera abandonné en raison de l'opposition des agriculteurs au sujet des terres traversées, mais aussi de la difficulté d'aménager les passages pour franchir de nombreux torrents. Le nouvel itinéraire, rive droite de l'Arve, nécessitera la construction du viaduc Sainte Marie.

### 1898 :

La compagnie Paris-Lyon-Méditerranée, concessionnaire de la ligne, dessert la vallée jusqu'au Fayet.

### 1898 - 1901 :

Construction des 33 km de la voie de chemin de fer du Fayet à Chamonix.

L'arrivée du train permet d'augmenter la fréquentation touristique (1892 : 24000 visiteurs, 1905 : 130000 visiteurs) et de diversifier la clientèle dans la vallée.

### 1948 - 1965 :

Le projet du tunnel du Mont - Blanc et sa réalisation sont favorisés par le développement des rapports internationaux et de la croissance économique au sein du Marché Commun.

### 1985 - 1990 :

Aménagement aux Houches de la route Blanche 2x2 voies, qui conduit au tunnel du Mont-Blanc.

Suite à ces aménagements, le flux routier désormais orienté vers une liaison internationale transalpine, s'est considérablement accru,



## DESCRIPTION :

La gare de Servoz est située à 812 mètres d'altitude et à environ 800 mètres du centre village.

Possibilité de visites : le château Saint Michel et la chapelle du Lac, le village du Bouchet, la Maison de l'Alpage et les Gorges de la Diosaz.



A gauche : vue sur la chaîne des Fiz et les alpages Pormenaz.

A droite : le marais du Lac.

Traversée du tunnel de la cascade.

Arrêt Sainte - Marie (facultatif : bouton) : possibilité d'emprunter le sentier piétons jusqu'aux Chavants. A droite, sur le quai, ancien puit de mine.

A gauche : ancienne voie d'accès à la vallée et les carrières de Bocher.

Le train passe sur du viaduc Sainte Marie.

Le viaduc Sainte-Marie (classé au répertoire des monuments historiques) :

A partir du XVIII<sup>e</sup> siècle et peut-être même avant, existaient à cet endroit des mines de cuivre et de plomb. L'exploitation minière permettrait alors d'expliquer la terminologie « Sainte-Marie » : elle serait liée à la protection mariale sous laquelle se plaçaient les mineurs (Tarentaise, Vosges).

Dès 1898 : les ingénieurs de la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée choisissent de construire le viaduc au dessus de l'Arve, pour permettre à la voie ferrée de passer d'une rive à l'autre. Le viaduc surplombe l'Arve à plus de 50 mètres au lieu-dit « Sainte-Marie du Fouilly ».

Le 16 août 1944, durant l'occupation allemande un accrochage meurtrier entre résistants F.F.I. et troupes allemandes a eu lieu autour du viaduc.

En contre bas :

- le village des Houches (Musée Montagnard, de l'église Saint Jean - Baptiste)
- la station d'épuration
- le barrage
- le pont - canal du torrent de la Griaz, construit entre 1985 et 1987.
- la gravière

Arrivée à la gare des Houches, à droite : magnifique panorama sur le massif du Mont Blanc, et sur les glaciers de Tacconnaz et des Bossons. Possibilité de se rendre à pied jusqu'au Christ - Roi et de visiter le parc de Merlet.

