



## Projet d'Ascenseur Valléen

### 2. RAPPORT DE PRÉSENTATION

Déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU

*Enquête publique du 15 juin au 22 juillet 2022*

# SOMMAIRE

1. LE PROJET ET SA LOCALISATION .....	page 3
2. LE CHOIX DE LA PROCÉDURE.....	page 7
3. UN PROJET D'INTÉRÊT GÉNÉRAL.....	page 8
4. PRÉSENTATION DES DISPOSITIONS DU PLU AJUSTÉES POUR LA MISE EN COMPATIBILITÉ AVEC LE PROJET.....	page 27

# 1. LE PROJET ET SA LOCALISATION

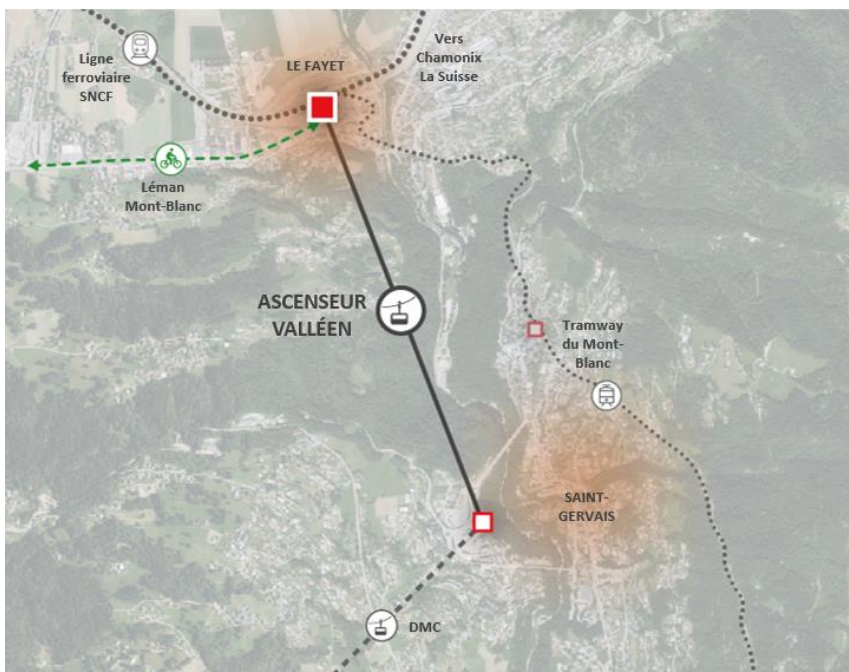
L'ascenseur valléen est un service public de transport par câble qui fonctionnera toute l'année. Il transportera des habitants, lycéens, salariés du territoire et profitera également aux vacanciers de la station.

L'appareil sera connecté avec le Pôle d'Échange Multimodal (gare SNCF du Fayet) tête de ligne des TGV, TER, Léman Express depuis Genève (Suisse), Mont-Blanc express depuis Martigny (Suisse), du Tramway du Mont-Blanc (le train à crémaillère le plus haut de France qui conduit les alpinistes vers le Mont-Blanc).



*Implantation de l'ascenseur valléen dans le secteur du Fayet (Photomontage le Dauphiné Libéré) – aspect des cabines en cours de réflexion.*

Le projet d'Ascenseur Valléen constituera le maillon indispensable d'une offre multimodale de transports du territoire Saint-Gervolain reliant la partie aval de la commune (le bourg du Fayet ainsi que la vallée) avec le centre bourg de Saint Gervais en transports en commun.



*Localisation de l'ascenseur valléen entre le Fayet et le bourg de Saint-Gervais, connecté, par un même bâtiment, à la future gare de la télécabine du Bettex, actuel DMC*

# 1. LE PROJET ET SA LOCALISATION

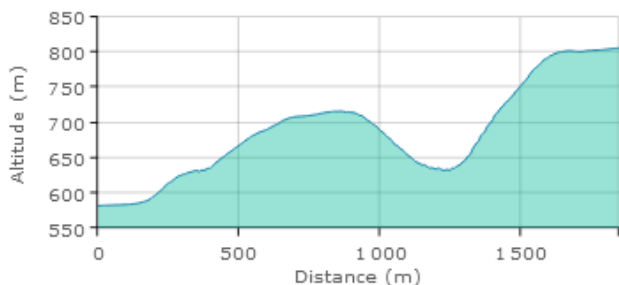
## Présentation générale du projet

Une présentation plus complète du projet est annexée au présent rapport de présentation.

Il offre une solution de transports en commun permettant de lier Le Fayet et le centre-bourg de Saint-Gervais-les-Bains, qui ne sont aujourd'hui reliés que par la route départementale qui traverse une autre commune (Passy), et par la route des Amerands. En cela, l'ascenseur valléen permet une liaison directe à faible impact carbone.

Afin de favoriser un report modal de la voiture vers l'Ascenseur Valléen des actifs Saint-Gervolains ou des actifs travaillant à Saint-Gervais, ses horaires seront adaptés aux horaires de travail.

Son tracé, d'une longueur d'environ 1 850 mètres, est prévu sur la rive gauche du Bonnant, permettant l'accomplissement de 226 mètres de dénivelé en environ 5 minutes de trajet. Il est prévu que l'Ascenseur Valléen effectue environ 125 000 trajets par an. Sa capacité sera d'environ 1 600 personnes par heure.



Le profil altimétrique de l'Ascenseur Valléen, source : Géoportail



Le tracé prévisionnel de l'ascenseur Valléen

# 1. LE PROJET ET SA LOCALISATION

Pour atteindre un résultat approprié, la commune de Saint-Gervais a fait réaliser une étude de faisabilité. Les conclusions de cette étude démontrent la pertinence du projet sur l'évolution des mobilités des résidents permanents et touristiques ainsi que l'efficacité du modèle économique généré, rendant le projet à la fois vertueux et pérenne. Les différentes options étudiées ont permis d'identifier le tracé optimal de l'Ascenseur valléen au regard des enjeux du projet. Par ailleurs, cet équipement permet également une liaison nouvelle des deux polarités d'équipements et services de Saint-Gervais : le réseau d'enseignement de proximité et commerces du Fayet (lycée du Mont-Blanc, Collège de Varens, équipements sportifs et culturels...) et les services du centre-bourg de Saint-Gervais (commerces, services publics, parkings, navettes et remontées mécaniques été/hiver vers les secteurs d'altitude). Cette liaison se fera de surcroît avec un temps de transport inférieur à 6 minutes.

La technologie de la télécabine monocâble est apparue comme la technologie la moins coûteuse à la construction, et la plus fiable à la maintenance du fait d'une maîtrise forte des constructeurs dans ce moyen de transport éprouvé.

L'adaptabilité du système d'embarquement des usagers permet, hors période d'affluence standard, d'organiser le flux des cabines par une supervision automatisée. Ce moyen de transport aura donc une plage d'ouverture élargie, en cohérence avec l'offre de transports collectifs dans la vallée, permettant une mobilité décarbonée renforcée.

La démarche d'évaluation environnementale menée en parallèle permet à la commune de concevoir le meilleur projet pour l'environnement. Cette démarche s'appuie sur une étude d'impact qui évalue les effets du projet sur tous les domaines de l'environnement (paysage et cadre de vie, qualité de l'air, bruit, biodiversité, risques, énergie...). Elle développe les mesures d'évitement et de réduction des effets potentiellement indésirables.

Technologie	Monocâble	2S	3S	Téléphérique
Débit théorique de référence :	2000 p/h	2500 p/h	3000 p/h	1000 p/h (sur longue distance) Jusque 10m/sec
Vitesse recommandée - max	5m/sec – 6m/sec	6m/sec - 7.5 m/sec	6m/sec - 7.5 m/sec	Jusque 10m/sec
Avantages : - de la technologie - en exploitation	<b>Appareil fiable, très répandu,</b>	Capacité de franchissement de très grandes portées	Capacité de franchissement de très grandes portées	Capacité de franchissement de très grandes portées
- Concurrence (France)	<b>Système très adapté pour des domaines skiables et milieu urbain</b>	<b>Très bon compromis entre technologie monocâble et 3S</b>	<b>Système très capacitif. Adapté pour des sites (montagne ou urbain) à fréquentation forte</b>	<b>Système intéressant sur des insertions à topographie très contrainte, et pour des besoins en débit faible</b>
Inconvénients / limites	<b>Sauvetage des personnes sur profil contraint, Nombre de pylônes Difficulté à procéder à des embarquements à l'arrêt/supervisé</b>	2 constructeurs disposent du savoir-faire	2 (3) constructeurs disposent du savoir-faire	5 constructeurs disposent du savoir-faire
Coût (théorique, sur profil équivalent)	€	€€	€€€	€€

Tableau prévisionnel des différentes options techniques et de la technologie retenue, dans un souci d'efficacité et de limitation des coûts.

# 1. LE PROJET ET SA LOCALISATION

## Un projet ayant fait l'objet d'une concertation préalable

Pour ce projet structurant, la commune de Saint-Gervais a souhaité associer les habitants de la commune en amont de la mise en œuvre de la procédure d'évolution du dispositif réglementaire et du projet. Cette démarche n'était pas nécessaire pour la mise en œuvre du projet. Néanmoins, le Maire et son équipe municipale entendent faire de l'Ascenseur Valléen un projet pleinement partagé avec l'ensemble des Saint-Gervolains, comme ils le font depuis 2001 pour tous les projets importants.

Ainsi, cette concertation préalable avec le public conformément aux articles L103-2 et suivants du Code de l'urbanisme a permis à la fois de tenir informée la population, et de recueillir les avis des habitants. Le bilan complet de cette concertation préalable est annexé au présent rapport de présentation.

La commune a recueilli les avis de la population par mail et en mairie, et a proposé la mise en œuvre d'une réunion publique le jeudi 22 octobre, celle-ci étant également retransmise en direct par visio-conférence. La salle était pleine et quelques personnes n'ont pu entrer en raison de la limite en nombre fixée par le gouvernement pour lutter contre la Covid-19. Par ailleurs, la vidéo de la réunion publique a été vue environ 1 000 fois sur Youtube.

La concertation préalable a rencontré un succès significatif, puisque 261 contributions ont été enregistrées, parfois co-signées, ou signées par une famille, soit un total d'environ 290 signataires. Les avis proviennent, pour plus de 80 % d'entre eux, de résidents permanents de la commune. Environ 20 % émanent soit d'habitants des communes voisines, soit de résidents secondaires ou occasionnels.

Parmi les avis exprimés par mail, on compte :

- 175 avis favorables (67 %),
- 79 avis défavorables (30 %),
- 7 avis indécis (3 %).

Par ailleurs, le bilan de la concertation met en perspective les arguments cités par les habitants en faveur et en défaveur du projet. Il rappelle également que l'ensemble du Conseil Municipal a délibéré à deux reprises à l'unanimité en faveur de l'Ascenseur Valléen. Par ailleurs, la municipalité tient à rester attentive à la limitation des nuisances pour les riverains impactés, notamment en garantissant le respect de l'intimité des habitants concernés, et en mettant en œuvre les techniques les plus performantes pour atténuer toute forme de bruit.



*Extraits de la réunion publique*

## 2. LE CHOIX DE LA PROCÉDURE

Ce projet vise à rendre possible réglementairement la mise en œuvre de projet d'Ascenseur Valléen entre le Pôle d'Echange Multimodal du Fayet et le centre-bourg de Saint-Gervais-les-Bains, au niveau de l'actuelle gare du DMC.

Ainsi, les ajustements sont les suivants :

- **L'ajustement de la légende de la cartographie du PADD**, pour spécifier la volonté de mettre en œuvre l'Ascenseur Valléen dans ce document ;
- **Deux modifications du règlement pour permettre la mise en œuvre de ce projet :**
  - L'autorisation des commerces au sein de la zone UE1,
  - L'autorisation explicite des « ouvrages nécessaires au fonctionnement des services publics ou d'intérêt collectif », en toutes zones concernées par le projet d'Ascenseur Valléen ;
- **La modification des Orientations d'Aménagement et de Programmation, avec :**
  - L'ajustement de l'OAP Route des Amerands par la symbolisation du faisceau de l'Ascenseur Valléen et la mention du principe d'inconstructibilité lié,
  - La création d'une OAP sur les mobilités, intégrant l'Ascenseur Valléen et le mettant en lien avec les autres modes de transport possibles sur la commune ;
- **La modification de l'actuel Espace Boisé Classé** situé sur la rive gauche du Bonnant, par une suppression de 0,92 ha de l'Espace Boisé Classé concerné par le layon de l'Ascenseur Valléen, sur une épaisseur de 20 m.

**La réduction d'un Espace Boisé Classé proposée pour une parfaite compatibilité du PLU avec le projet d'Ascenseur Valléen ne peut se faire dans le cadre d'une procédure de modification, de même que l'ajustement du PADD.**

**Pour effectuer ces ajustements en s'appuyant sur le caractère d'intérêt général du projet (développé ci-après), la commune a décidé de mettre en œuvre une procédure de Déclaration de Projet emportant mise en compatibilité du PLU, conformément au Code de l'urbanisme.**

### Cadre législatif de la procédure de Déclaration de Projet

L'article L 153-54 du Code de l'urbanisme définit le cadre législatif spécifique à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme en vue de permettre la réalisation d'un projet public ou privé de travaux ou d'opération d'aménagement présentant un caractère d'utilité publique ou d'intérêt général. Ce projet peut alors faire l'objet d'une Déclaration d'Utilité Publique ou, si celle-ci n'est pas requise, d'une Déclaration de Projet.

Dans ce cas, l'enquête publique porte à la fois sur l'intérêt général du projet et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence.

La procédure de déclaration de projet prévoit que les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan font l'objet d'un examen conjoint de l'Etat, de la commune, et des personnes publiques associées mentionnées au 1er alinéa du I et au III de l'article L121-4. Le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint est joint au dossier de l'enquête publique.

La mise en compatibilité du plan local d'urbanisme éventuellement modifié pour tenir compte des avis qui ont été joints au dossier et du résultat de l'enquête, est approuvée par la déclaration de projet prise par la commune.

### Evaluation environnementale de la procédure de Déclaration de Projet

La présente procédure de Déclaration de Projet emportant mise en compatibilité du PLU fait l'objet d'une évaluation environnementale au titre de l'article L104-2 du Code de l'urbanisme.

Cette évaluation environnementale, annexée au présent rapport de présentation, est élaborée de manière conjointe avec l'Etude d'impact liée au projet, réalisée au titre de l'article R.122-5 du Code de l'Environnement.

### Absence de procédure Unité touristique nouvelle (UTN)

L'ascenseur valléen a une fonction de transport collectif entre le Fayet et Saint-Gervais. Cette infrastructure couvrant moins de 300 mètres de dénivelé, et n'augmentant pas la surface du domaine skiable alpin, elle ne fait pas l'objet d'une UTN au titre des articles R122-8 et R122-9 du Code de l'urbanisme.

### 3. UN PROJET D'INTÉRÊT GENERAL

Inauguré le 3 novembre 2012, le viaduc de Saint-Gervais a permis de réunir les deux rives du Bonnant, liant le centre-bourg de Saint Gervais avec le quartier du Châtelet. Cet élément de liaison a permis de supprimer une partie significative du trafic de transit dans le cœur du village et ainsi revitaliser l'activité commerciale. Aujourd'hui, la commune porte un projet d'Ascenseur valléen en vue de créer une liaison structurante entre le Fayet et le centre-bourg de Saint-Gervais. Cet ascenseur permettra l'unification des différents étages de la commune comme le viaduc de Saint-Gervais a permis d'unifier les deux rives du Bonnant.

Par ailleurs, si la commune de Saint-Gervais-les-Bains est desservie par le train au niveau du Fayet, le centre-bourg de Saint-Gervais est aujourd'hui difficilement accessible par transports en commun. Les habitants et touristes sont donc contraints à utiliser la voiture entre les deux principales polarités de la commune. L'Ascenseur valléen entend résoudre cette problématique.

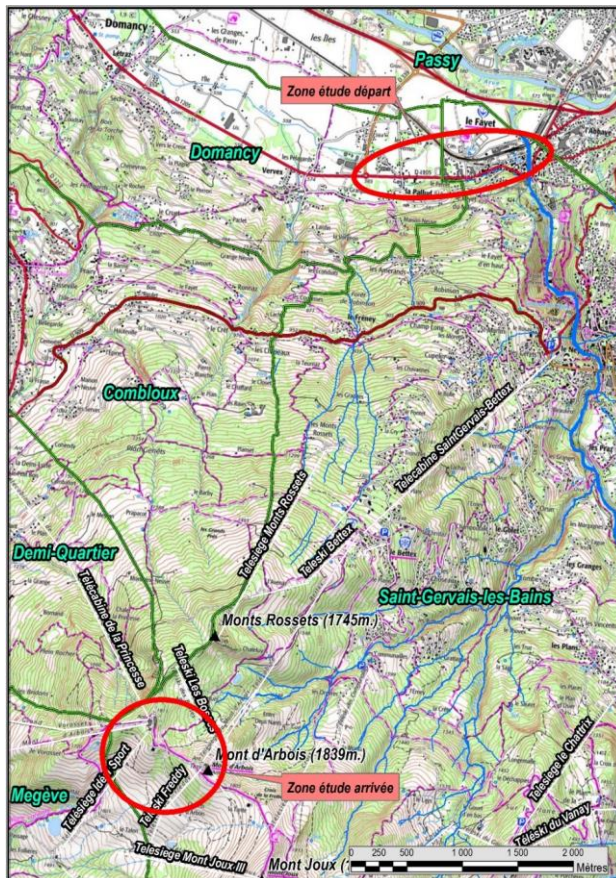
De surcroît, ce maillon manquant induit un trafic routier générateur de nuisances, de pollution de l'air, de congestion de la RD902 mais aussi des voies communales que les automobilistes utilisent comme raccourci telle la route par le Fayet d'en haut et les Amerands.

Ainsi, le projet d'Ascenseur valléen permettra la création d'un transport public durable par câble, à haut débit de service au bénéfice des mobilités alternatives des résidents de la commune et des touristes.

La diminution du trafic routier est un enjeu majeur de la lutte contre la pollution atmosphérique. A ce titre, la commune de Saint-Gervais, à l'image des communes de la vallée de l'Arve, a signé le plan de protection de l'Air 2019/2023 (PPA2) qui fixe l'ambition d'intervenir au plus près de la population en portant des projets de transformation des habitudes de consommations carbonées. L'objectif T3, portant sur le transport et la mobilité énonce ainsi : changer les comportements, proposer des alternatives à la voiture [...] ». L'Ascenseur valléen entend rendre cette perspective réaliste en offrant une alternative crédible à la route entre le centre-bourg de Saint-Gervais et celui du Fayet.

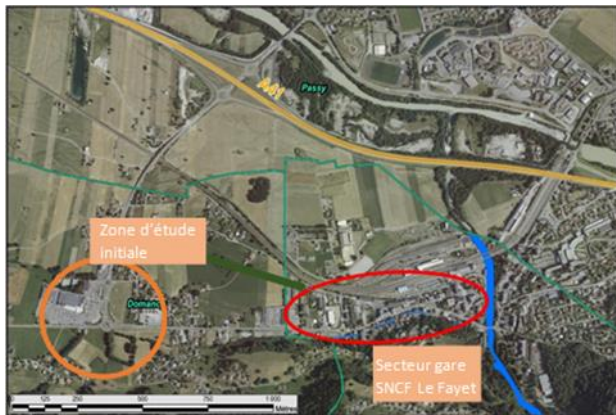
#### Les solutions alternatives envisagées

L'étude de faisabilité lancée en juillet 2019 ouvrait la réflexion pour la construction de l'Ascenseur valléen sur un périmètre large à partir de la sortie de l'autoroute A40 jusqu'à la gare SNCF du Fayet pour la partie basse, et sur le coteau du Bettex en partie haute.



Zones d'étude initiales (2019)

La création d'un comité de pilotage, intégrant les services de l'Etat (DDT, DREAL, UDAP), a permis au fil de l'avancée du dossier d'identifier le Pôle d'Echange Multimodal (PEM) du Fayet comme le point de départ le plus pertinent du fait de la concentration de différentes modalités de déplacement et la proximité des établissements scolaires (lycée, collège).



Hypothèse d'implantation initiales (2019) - Réflexion avec l'Etat : >> Viser une implantation autour de la gare de Saint-Gervais – le Fayet



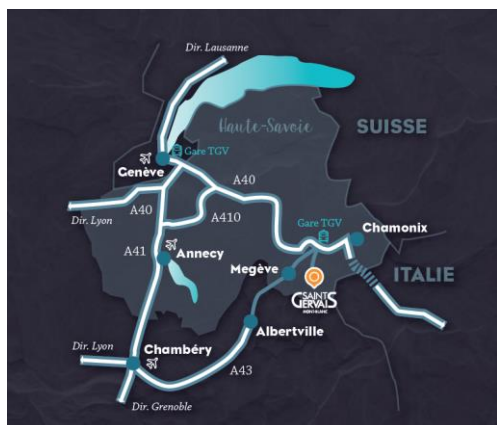
### 3. UN PROJET D'INTÉRÊT GENERAL

Le choix de placer le point d'arrivée de l'Ascenseur valléen en rive gauche du Bonnant, s'inscrit dans la cohérence des perceptions paysagères et permet de mieux insérer la ligne dans la topographie naturelle en réinvestissant et en mutualisant les infrastructures existantes. La présence de remontées mécaniques et de parking relais pouvant être mutualisés et donc une absence d'altération du paysage au point d'arrivée ont permis aux membres du comité de pilotage de confirmer ce positionnement. La proximité immédiate du centre-bourg via le pont, et l'opportunité d'améliorer le paysage urbain du secteur Châtelet en créant une gare unique entre l'Ascenseur valléen d'une part, et le DMC d'autre part, ont également participé au choix pour ce site, afin de créer une chaîne de transport s'appuyant sur les infrastructures existantes.

#### Le Pôle d'échange multimodal (PEM) autour de la gare de Saint-Gervais-les-Bains Le Fayet

La présente déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU porte sur le projet d'implantation de l'Ascenseur valléen. Néanmoins, ce projet ne peut être totalement dissocié du projet de pôle d'échange multimodal tant cette branche nouvelle de mobilité créée par l'Ascenseur valléen permet d'assurer le maillon manquant entre le PEM et le centre-bourg de Saint Gervais d'une part, et les secteurs d'altitude d'autre part.

Le PEM poursuit l'objectif central d'amélioration de l'organisation des différents flux et modes de déplacements (circulations automobiles, circulations piétonnes et vélo, transports en commun...). Il vise également une rationalisation du stationnement, avec la création d'un parking mutualisé et modulable à l'échelle du PEM, afin de garantir une meilleure organisation du stationnement sur ce site.



La gare SNCF de Saint-Gervais – Le Fayet, un pôle multimodal en plein développement

Il comporte déjà :

#### Trains :

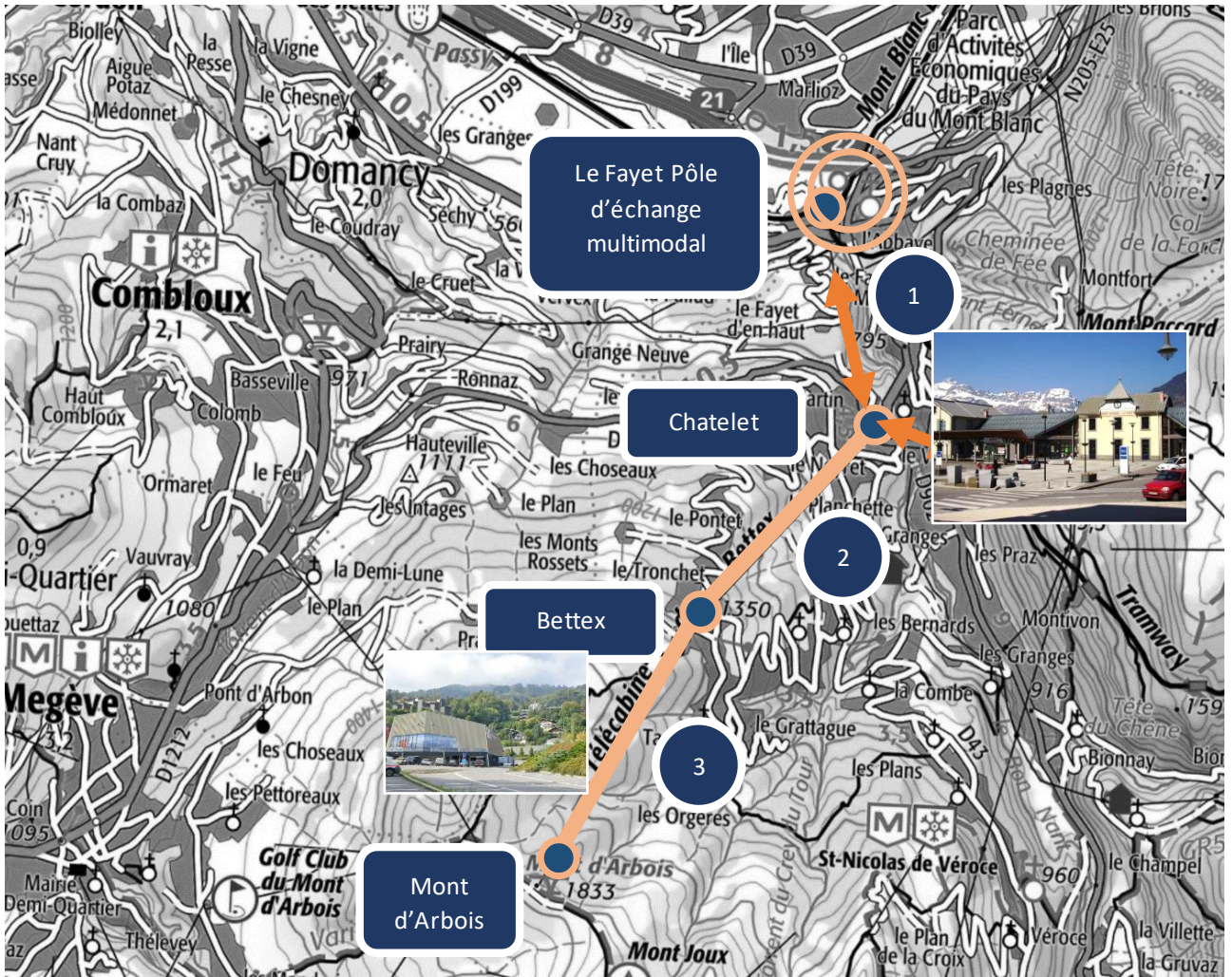
- Lignes ferrées internationales « Mont-Blanc Express » vers Chamonix et Vallorcine puis Martigny, en Suisse
- Léman Express – Bassin Genevois - ligne L3 sur la relation Coppet ↔ Saint-Gervais-les-Bains-Le Fayet via Genève-Cornavin, Annemasse, La Roche-sur-Foron, Cluses, Sallanches
- National – TGV ↔ relation avec Paris Gare-de-Lyon, et plus rarement Lille-Europe.
- Régional – TER Auvergne-Rhône-Alpes
  - Bellegarde ↔ Saint-Gervais-les-Bains-Le Fayet via Annemasse, La Roche-sur-Foron, Cluses, Sallanches (en provenance de Lyon-Part-Dieu certains samedis d'hiver) ;
  - Annecy ↔ Saint-Gervais-les-Bains-Le Fayet via La Roche-sur-Foron, Cluses, Sallanches ;

#### Car /bus :

- 81: Chamonix - Le Fayet - Cluses (périodes scolaires)
- 82: Chamonix - Le Fayet - St Gervais - Combloux - Megève - Praz sur Arly
- 84: Sallanches - Le Fayet - St Gervais - Les Contamines
- 85: Sallanches - Le Fayet - Passy - Plaine Joux
- BlaBlaBus Genève aéroport et centre-ville, Annecy et Lyon Perrache et Aéroport en correspondance à Sallanches
- Services scolaires
- Lignes TER Rhône Alpes et transfrontalière T74
- Excursions Escapades
- Tramway du Mont-Blanc à destination de la haute montagne
- Le projet de création de la Véloroute du Léman au Mont-Blanc.
- Accès routier aisé. Parkings de la gare

L'Ascenseur valléen permettra de relier directement le Fayet à Saint-Gervais Bourg, et le coteau du Bettex / Mont d'Arbois, via une connexion des flux d'utilisateurs, au sein du même bâtiment, entre la gare amont de l'ascenseur valléen et une future gare aval de la télécabine du Bettex (en remplacement du DMC actuel).

### 3. UN PROJET D'INTÉRÊT GENERAL



Réflexion sur une chaîne de transports s'appuyant sur les infrastructures existantes

1. *Projet d'Ascenseur valléen Le Fayet – Parking Châtelet*
2. *Châtelet – Bettex (existant)*
3. *Bettex – Mont d'Arbois (existant)*

# 3. UN PROJET D'INTÉRÊT GÉNÉRAL – SCHEMA DE SYNTHÈSE

## Les motifs définissant l'intérêt général du projet (synthèse)

3.1 UNE SOLUTION DE MOBILITE ALTERNATIVE ET COMPLÉMENTAIRE À LA VOITURE

3.2 UNE SOLUTION DE MOBILITE DU QUOTIDIEN

3.3 UN PROJET LIMITANT L'IMPACT PAYSAGER ET ENVIRONNEMENTAL

3.4 UNE REDYNAMISATION DU DÉVELOPPEMENT TOURISTIQUE ET ÉCONOMIQUE DE LA COMMUNE



Valorisation du lien fonctionnel entre Saint-Gervais et le Pôle d'échanges Multimodal, par la création d'une branche supplémentaire : une intermodalité facilitée aux différents étages de la commune



Affranchissement quotidien du dénivelé, sans effort, sans voiture



Capacité élevée, modulable selon les besoins, favorisant l'accès aux équipements, services et activités sociales, culturelles et sportives



Autonomisation des déplacements des publics non-motorisés (jeunes, personnes âgées...)



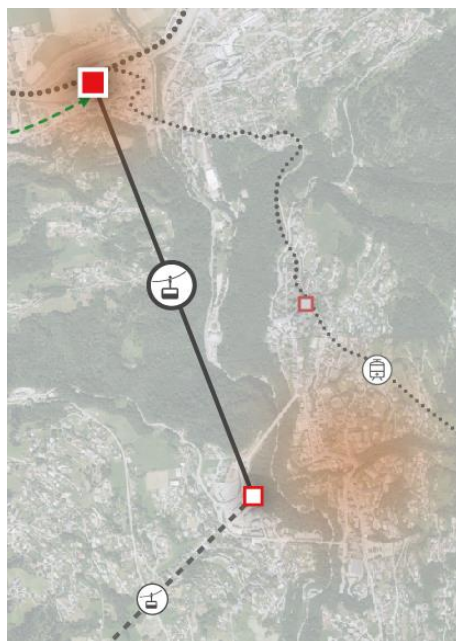
Un choix d'accessibilité à la station complémentaire pour les touristes



Fin de l'isolement des Fayerands



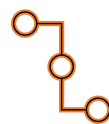
Un projet soutenu par les habitants pour une amélioration de leur qualité de vie



Renforcement de l'attractivité du Fayet, de Saint-Gervais et du Bettex pour les touristes et les actifs



Renforcement de l'attractivité des actifs et télétravailleurs



Unification des différents secteurs de la commune via cette colonne vertébrale de transports en commun



Favorise l'usage quotidien du vélo à tous les étages de la commune



Réduction des émissions polluantes et GES - Lutte contre la pollution de l'air, dont celui de la vallée de l'Arve (PPA) .



Réduction des nuisances et risques liés au trafic routier



Amélioration de la qualité de l'eau de ruissellement



Amélioration paysagère des secteurs des gares amont et aval

# 3. UN PROJET D'INTÉRÊT GENERAL – Une Alternative À La Voiture

## Les motifs définissant l'intérêt général du projet

### 3.1 - UNE SOLUTION DE MOBILITÉ ALTERNATIVE ET COMPLÉMENTAIRE À LA VOITURE

L'Ascenseur valléen porte l'ambition d'encourager de nouvelles mobilités, alternatives à la voiture individuelle sur la commune de Saint-Gervais. L'ascenseur valléen élargira l'offre des transports en commun autour du Pôle d'Echanges Multimodal. L'Ascenseur valléen est le maillon essentiel des possibilités de déplacement.



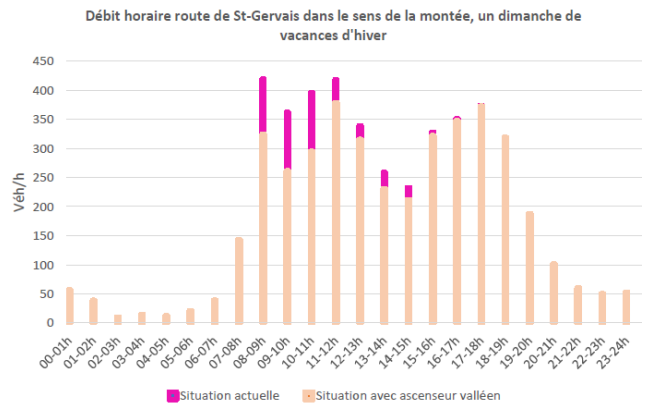
**La possibilité de s'affranchir quotidiennement du dénivelé, sans effort, sans voiture**

Relier le Fayet au bourg de Saint-Gervais constitue une avancée majeure en matière d'accessibilité des différents étages de la commune. Il permettra de s'affranchir des 220m de dénivelé qui sépare les deux principaux niveaux de la commune. Cette nouvelle mobilité sera au bénéfice tant des Saint-Gervolains dans leurs pratiques quotidiennes, que des Hauts-Savoyards et autres visiteurs de la commune, actifs ou touristes. Les secteurs d'altitude et la montagne deviendront accessibles en quelques minutes grâce à cet équipement. Cette nouvelle offre de déplacement offrira aux habitants un accès facilité aux commerces et services de proximités et autres aménités de la commune (secteurs de montagne, thermes...) sans utilisation de la route et de la voiture individuelle.

Même si la voiture pourra s'avérer indispensable pour rejoindre certains hameaux, il n'en demeure pas moins que cette dernière pourra se limiter à des déplacements jusqu'aux gares de l'ascenseur valléen. Les circuits de navettes qui existent (véhicules électriques et gaz) seront revus pour permettre l'acheminement des habitants vers les gares de l'ascenseur valléen au moyen de transport propres et adaptés et ce y compris au travers de lignes de transports à la demande.

Ainsi, par la création de l'Ascenseur valléen, la fréquentation de la RD 902 et de la route des Amerands sera réduite, évitant les effets de pics de trafic aux heures de pointe grâce à un rabattement des flux sur l'Ascenseur valléen.

En matière de sécurité routière, cet équipement nouveau offre en outre des possibilités nouvelles pour limiter les conduites à risque (suivant les conditions météo, ou en fonction de l'usage de l'automobile après certaines festivités...), tout en réduisant globalement le trafic routier.



Débit horaire route de Saint-Gervais dans le sens de la montée, un dimanche de vacances d'hiver ;  
Etude de flux pour le futur PEM et l'ascenseur valléen, AREP 2021

Cet équipement permet le développement du sentiment d'appartenance à une même commune et d'envisager ses déplacements à l'échelle du territoire de Saint-Gervais dans son ensemble autrement que par la voiture dans cette commune montagnarde.

L'Ascenseur valléen est un nouveau mode de transport collectif d'usage urbain, du quotidien. Son fonctionnement annuel à amplitude modulable s'adapte aux autres moyens de transport du Pôle d'échange multimodal. Il répondra aux attentes des actifs et des scolaires, mais aussi des usagers du quotidien visant un accès aux pôles d'emplois, notamment haut-savoyards. Sa rapidité de déplacement, son confort et son côté ludique permettront d'assurer les mouvements pendulaires des Saint-Gervolains mais aussi des actifs employés à Saint-Gervais.

Ce projet est destiné en premier lieu aux habitants actuels et à venir de la commune. En effet, un tarif limité des trajets par l'Ascenseur valléen sera mis en œuvre pour les usagers l'utilisant comme un transport urbain. La mise en œuvre de cette ambition sera rendue possible par la prise en charge d'une partie du coût par les usagers ayant une utilisation touristique. Ce double-usage de cet équipement permettra ainsi d'atténuer le coût pour les habitants et d'optimiser l'usage des transports publics, au service des habitants.

### 3. UN PROJET D'INTÉRÊT GÉNÉRAL – Une Alternative À La Voiture

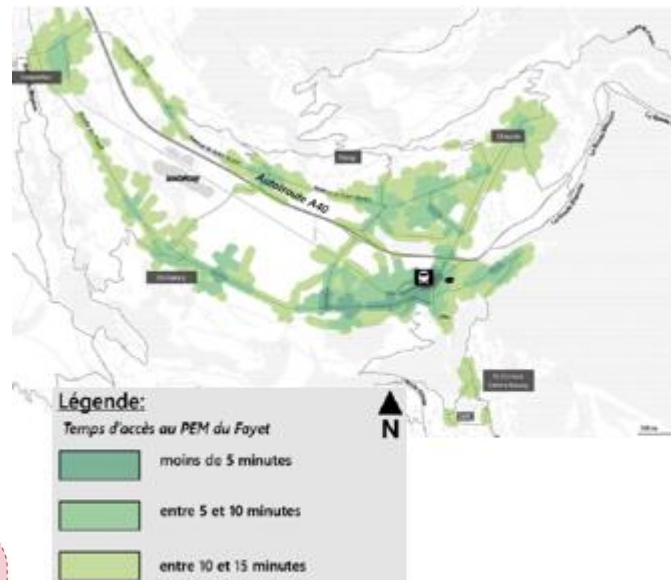


La possibilité effective, pour les habitants et visiteurs, d'avoir le choix de se passer de la voiture dans un village de montagne. La fin de l'isolement des Fayerands.

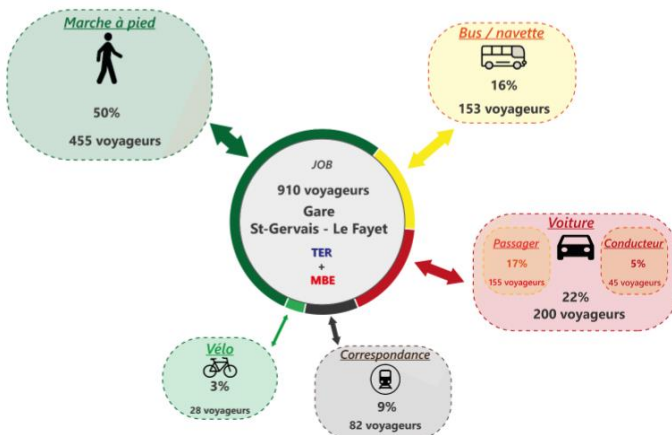
Doté à la fois d'une fréquence, d'une amplitude horaire et d'une rapidité élevées, ainsi que d'un coût particulièrement attractif pour les usagers, l'Ascenseur valléen offrira une réelle alternative à l'automobile pour les déplacements individuels.

Il limitera la dépendance des habitants à la voiture, au « tout pétrole », notamment pour leur trajet domicile-travail, et à l'isolement, notamment des Fayerands disposant à ce jour de moyens de mobilités insuffisants qui ne leur permettent pas de profiter des nombreux équipements publics et commerciaux du bourg de Saint-Gervais.

L'Ascenseur valléen s'inscrit dans une ambition générale de développement des mobilités alternatives à la voiture, avec notamment l'amélioration significative de l'offre ferrée par un quasi doublement du nombre de train de la ligne 3 du Léman express desservant le Fayet. L'usage effectif de l'Ascenseur valléen sera ainsi favorisé par son intégration au sein de déplacements longue-distance.



Isochrone des mobilités en transports en commun (dont train) depuis le PEM du Fayet ;  
Etude de flux pour le futur PEM et l'ascenseur valléen,  
AREP 2021.




Rabattement et diffusion en gare du Fayet sur un jour de semaine (hors week-end) ;  
Etude de flux pour le futur PEM et l'ascenseur valléen,  
AREP 2021.

Jusqu'à présent, la seule possibilité pour se déplacer entre le Fayet et le bourg de Saint-Gervais ou le secteur du Bettex, est routière (l'automobile et le bus). De surcroît, l'unique lien entre le Fayet et le centre-bourg de Saint-Gervais est le car ou bus. La fréquence et l'amplitude horaire de ces bus est assez limitée. Ils ne permettent pas le report modal de la voiture individuelle vers les transports en commun. Ils ne présentent ni la flexibilité ni l'efficacité suffisantes pour envisager un véritable report modal, en particulier pour les trajets quotidiens. Ils ne sont pas non plus un moyen de transport adapté à l'intermodalité ferrée ou vélo, ne pouvant garantir une parfaite ponctualité aux usagers et ne pouvant leur permettre un transport de leur vélo.

L'Ascenseur valléen doit être compris comme étant l'une des principales branches au sein du schéma général d'organisation des transports en commun de la commune.

Plus largement, il doit être envisagé comme participant de l'intermodalité au service des habitants, et ce à chacun des étages de la commune.

### 3. UN PROJET D'INTÉRÊT GENERAL – Une Alternative À La Voiture

 **Une valorisation du lien fonctionnel entre Saint-Gervais et le Pôle d'échanges Multimodal, par la création d'une branche supplémentaire : une intermodalité facilitée aux différents étages de la commune**

Aujourd'hui le pôle d'échange multimodal du Fayet comprend une multitude de modes de déplacement : ferrés, routiers, et vélo. Ces moyens de déplacement bénéficient également de la proximité de l'échangeur de l'A40, porte d'entrée routière du territoire. Cependant, mis à part les secteurs de haute montagne via le Tramway du Mont-Blanc (train touristique), le Pôle d'Echanges Multimodal ne dessert les différents secteurs urbanisés de la commune de Saint-Gervais qu'au moyen des bus effectuant le trajet sur la RD 902. Ce lien n'est pas structurant en tant que cette liaison s'effectue sur un axe particulièrement saturé. La pollution induite par cette liaison motorisée est de surcroît renforcée par l'important dénivelé entre le Fayet et le centre-bourg de Saint-Gervais.

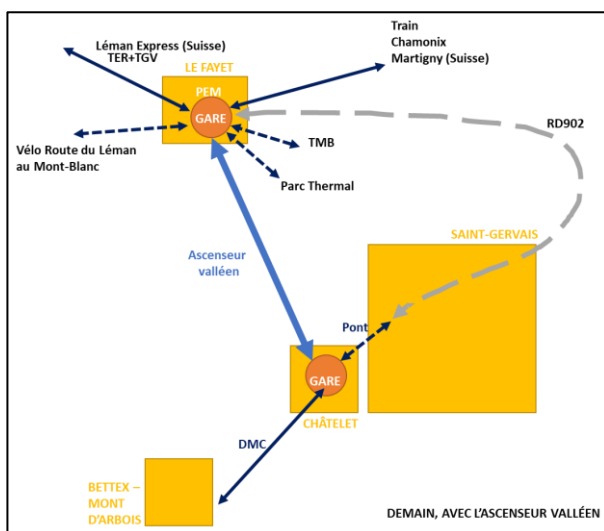
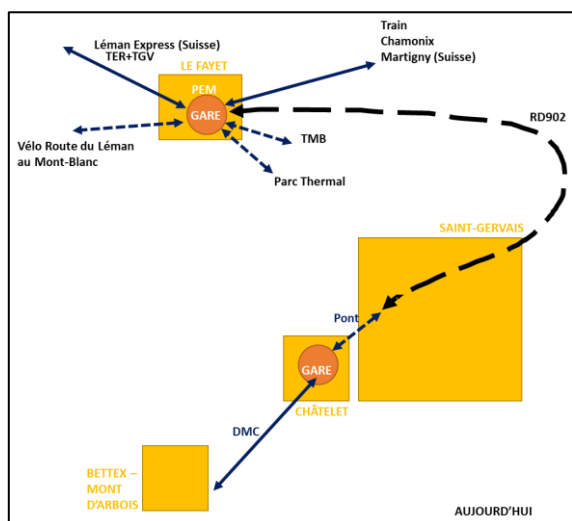
Ainsi, la plupart des personnes empruntant le train en gare du Fayet s'y rendent à pied, la voiture ne représentant qu'environ un déplacement sur cinq vers la gare du Fayet. L'Ascenseur valléen permettra de consolider l'usage du train comme mobilité principale, au détriment de la voiture. Le report modal concernera à la fois les personnes utilisant actuellement la voiture pour aller en gare du Fayet, mais aussi les personnes qui aujourd'hui n'utilisent que la voiture pour l'ensemble de leur trajet.

Au niveau du Fayet l'implantation de la gare aval à proximité directe de la gare SNCF, de la gare routière (notamment avec les navettes pour les Thermes) et du TMB, mais aussi à proximité directe de la Véloroute du Léman au Mont-Blanc et de l'autoroute A40, permet de faciliter l'intermodalité.

L'Ascenseur valléen est également inclus au sein d'une large intermodalité au niveau du bourg de Saint-Gervais. La localisation de la gare amont est en effet établie à proximité immédiate du DMC et de l'arrêt des navettes reliant le centre-bourg et les différents hameaux de la commune (lesquelles pourront être cadencées pour faciliter leur complémentarité avec l'Ascenseur valléen).

La multimodalité est également assurée avec la voiture aux deux étages de la commune desservis par l'Ascenseur valléen. La gare amont sera située à proximité directe d'espaces de stationnement aujourd'hui utilisés principalement pour l'utilisation du DMC vers les secteurs d'altitude.

Des espaces de stationnement complémentaires sont prévus à proximité de la gare aval, dans le cadre du projet du pôle d'échanges multimodal pour faciliter l'arrêt, le « stockage » de véhicules et le report modal de la voiture vers les mobilités alternatives. En effet, le secteur de la gare du Fayet sera équipé d'un parking à capacité modulable et de parkings complémentaires à quelques centaines de mètres, complétant l'offre en période de pointe.



*Schéma des flux de déplacements en transports en commun, avant et après mise en œuvre de l'Ascenseur valléen. Dans le secteur Châtelet, le bâtiment permet d'abriter la gare amont de l'ascenseur valléen et la gare aval du DMC*

### 3. UN PROJET D'INTÉRÊT GENERAL - Une Alternative À La Voiture

Aujourd'hui, les espaces de stationnement du DMC accueillent en jour de pointe environ 900 voitures (pour 700 places), induisant un taux de remplissage de 130 %. Ces parkings arrivent à saturation une douzaine de jours par an. L'Ascenseur valléen permettra de limiter cette problématique en offrant une véritable alternative sur des parkings aval, ainsi que par un report modal de la voiture vers les transports en commun.

Le parking du DMC sera quant à lui débarrassé de l'importante emprise du bâtiment actuel de la gare du DMC, optimisant ainsi cet espace en faveur de stationnement complémentaire. L'usage des parkings actuels du DMC par les usagers de l'Ascenseur valléen garantira une mutualisation de ces espaces de stationnement à la fois pour des usagers du quotidien et les touristes.

De plus, l'implantation des deux gares de l'Ascenseur valléen est prévue dans des espaces densément urbanisés (Le Fayet et Châtelet), renforçant son usage en tant que transport en commun du quotidien.

Enfin, la connexion directe, dans le même bâtiment, entre la gare de l'ascenseur valléen et la gare du DMC, permet d'inscrire l'Ascenseur valléen comme une rampe de lancement vers les secteurs d'altitude : Le Bettex / Mont d'Arbois. Cette nouvelle possibilité de déplacement à venir vise également la diminution de la congestion des espaces de stationnement en altitude, notamment lors des week-ends d'hiver. L'intérêt est direct, il permet de ne pas surdimensionner des espaces de stationnement en altitude, en réduisant significativement l'impact carbone de l'activité de ski.

# 3. UN PROJET D'INTÉRÊT GENERAL – Une Mobilité Du Quotidien

## 3.2 - UNE SOLUTION DE MOBILITE DU QUOTIDIEN



**Un projet soutenu par les habitants pour une amélioration de leur qualité de vie.**

La concertation préalable (cf. page 7, et le bilan de la concertation préalable annexé au dossier) a montré l'intérêt des habitants pour améliorer leurs déplacements quotidiens entre les différents étages de la commune. Cette nouvelle liaison présente des similitudes avec la connexion créé par le pont, en 2012, entre les deux rives du Bonnant, élargissant le centre-ville et tissant de nouveaux liens directs, faciles. Le Pont a créé un nouveau maillage est-ouest horizontal rapprochant le cœur de village du secteur Châtelet et du coteau. L'Ascenseur valléen créera un nouveau lien nord-sud vertical, liant d'un trait direct et rapide les deux principaux étages de la commune, support d'une meilleure qualité de vie pour les habitants du Fayet, du bourg et des hameaux liés.

L'Ascenseur valléen sera plus rapide pour les usagers que l'actuelle liaison routière, réduisant la durée du trajet à minima de 50 % et garantissant un fonctionnement tout au long de la journée. Il est ainsi particulièrement concordant avec les besoins pour les trajets domicile-travail ou scolaires ou l'efficacité de la liaison est indispensable.

Le renforcement de la proximité des différents services à l'échelle de la commune est favorable sur le plan de la qualité environnementale et de la santé humaine, en limitant les déplacements routiers générateurs de nuisances et pollutions.



**Une capacité théorique d'environ 2 000 personnes/heure, modulable selon les besoins et favorisant notamment l'accès aux équipements, services et activités sociales, culturelles et sportives.**

L'appareil est dimensionné pour assurer un débit très important aux heures de pointe afin d'éviter toute attente aux usagers et un parfait confort d'utilisation.

Environ 4700 voyageurs utilisent le Pôle d'Echange Multimodal en jour de pointe hiver (Etude de flux pour le futur PEM et l'ascenseur valléen, AREP 2021, voir infographie ci-après). Parmi ceux-ci, une large partie utilisera l'Ascenseur valléen pour atteindre ou revenir des étages supérieurs de la commune. Pour ce faire, l'équipement a été dimensionné de sorte à permettre son utilisation aux fins touristiques, sans perte de qualité de service pour les habitants l'utilisant dans une pratique quotidienne.

② W-E	Fréquentation	Report modal	
		accès	diffusion
Desserte	de 6h à 22h	11% - 173 M	11% - 285 D
TER	4 250 voyageurs	55% - 885 M	55% - 1463 D
MBE		15% - 246 M	15% - 408 D
TGV		1% - 14 M	1% - 14 D

### TMB

de décembre à avril

**430 voyageurs**

Report modal: 90% en voiture

*La fréquentation du PEM en fonction des modes de transport en jour de pointe hivernal ; Etude de flux pour le futur PEM et l'ascenseur valléen, AREP 2021*

Cette nouvelle liaison rapprochera le Fayet du centre-village. Tous les équipements seront ainsi accessibles par les transports en commun, quel que soit le lieu de résidence des habitants. Il permet de rapprocher les activités complémentaires des deux centralités de la commune, et de contribuer à l'homogénéisation du niveau de service entre les différentes polarités.

Par exemple, l'offre culturelle, traditionnellement plus développée à Saint-Gervais qu'au Fayet, sera alors plus dynamique, puisque davantage accessible. De même, les équipements comme la patinoire deviendront aisément rejoignables par les habitants du Fayet en couplant Ascenseur valléen et déplacements actifs. À l'inverse, le Fayet et le parc thermal et ses équipements seront beaucoup plus fréquentés par les habitants du bourg.



### 3. UN PROJET D'INTÉRÊT GENERAL – Une Mobilité Du Quotidien



**Un mode de déplacement en faveur de l'autonomie des publics non-motorisés (jeunes, personnes âgées...)**

Les jeunes Saint-Gervolains sont aujourd'hui dépendants du bus scolaire ou de la voiture, conduite par d'autres, pour leurs déplacements. Ainsi, les déplacements effectués pour amener ces publics au collège ou au lycée (mais également pour leurs activités extra-scolaires, sportives ou culturelles) contraignent souvent leurs parents à effectuer des déplacements non mutualisables avec d'autres usages. De plus, bien que des navettes permettent aux jeunes de se déplacer, leurs emplois du temps ne sont pas réguliers et imposent des amplitudes de présence dans leur établissement parfois bien au-delà de leurs seuls cours. L'Ascenseur valléen, potentiellement couplé à l'usage du vélo, leur permettra une plus grande liberté et davantage d'autonomie dans leurs déplacements.

Plus spécifiquement, le lycée du Mont-Blanc (situé sur la Commune de Passy, en bordure de la RD entre le Fayet et l'Abbaye) accueille des élèves en sport-étude, notamment de ski et de hockey. Actuellement, une navette effectuée des allers-retours durant la journée pour les entraînements des élèves en horaires aménagés, jusqu'au DMC et à la patinoire ; l'Ascenseur valléen permettra de diminuer ce flux aujourd'hui subi faute d'offre alternative.

Il en est de même pour les établissements de santé répartis entre le bourg et le Fayet, et bien évidemment vers la vallée (hôpital de Sallanches), qui deviendront alors accessibles en transports en commun pour les habitants aux étages supérieurs de la commune via l'Ascenseur valléen. Inversement, les habitants du Fayet pourront se rendre plus aisément au centre-bourg de Saint-Gervais pour accéder à des services spécifiques n'existant pas au Fayet, par exemple des spécialités médicales absentes dans les secteurs de la commune les plus en aval.

Par ailleurs, les personnes âgées ne disposant pas d'une mobilité automobile pourront bénéficier de l'Ascenseur valléen afin d'accroître leur périmètre accessible au quotidien. Ils pourront alors disposer d'une qualité de vie accrue par les possibilités nouvelles d'accès aux services absent à leur étage de vie. La mobilité renforcée de ce public fragile leur permettra de davantage participer à la vie citoyenne de la commune, et limitera les besoins de voiturage de ces publics peu mobiles.

Cette autonomie nouvelle pour les personnes les plus fragiles et moins mobiles (jeunes et personnes âgées) constitue un atout fort du projet.



**Permet d'unifier les différents secteurs de la commune via cette colonne vertébrale de transports en commun**

Saint-Gervais est une commune à l'urbanisation éparpillée de villages et hameaux entre les différents secteurs d'altitude variables, liée à son histoire agricole et au développement résidentiel et touristique. Cette urbanisation spécifique, comme de nombreuses communes de montagne, a contribué historiquement à la formalisation d'un sentiment d'appartenance forte aux différents « villages » qui constituent Saint-Gervais.

L'objectif de l'Ascenseur valléen est de permettre que Le Fayet et le centre-bourg soient parfaitement connectés, transformant la perception historique de la commune, avec le Fayet (dans la vallée) et « la ville haute » de Saint-Gervais.

La création d'un nouveau lien rapide et fonctionnel, permettra d'envisager des déplacements quatre saisons entre les deux principales centralités que sont Saint-Gervais et le Fayet. Ce lien créé par l'Ascenseur valléen entre les différentes parties de la commune permettra, sans effacer l'identité de chaque village, de valoriser les liens sociaux et une même appartenance à la commune dans son ensemble. Il contribuera à poursuivre l'ambition d'unification de la commune portée par les pouvoirs publics, qui se traduit notamment par une homogénéisation de la qualité des espaces publics et des équipements entre le centre-bourg et Le Fayet. La création du nouveau lien sera de nature à réduire les écarts historiques entre ces deux polarités et entre les différentes parties de la commune.

### 3. UN PROJET D'INTÉRÊT GENERAL – Une Mobilité Du Quotidien

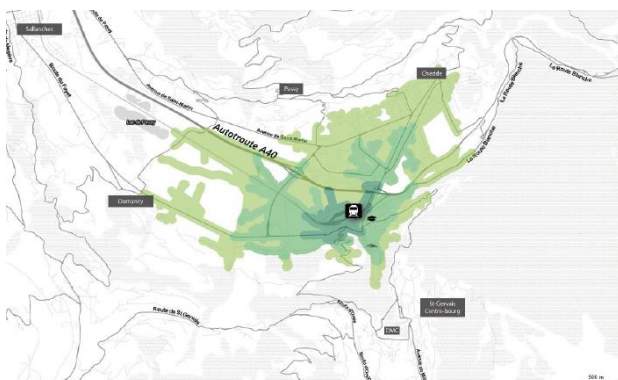


**Favorise l'usage quotidien du vélo en s'affranchissant de la dénivellation importante entre le Fayet et Saint-Gervais**

La création de l'Ascenseur valléen offre de nouvelles possibilités d'accessibilité des espaces urbanisés de la commune par les modes de déplacements doux (en particulier le vélo à assistance électrique).

La problématique de la déclivité étant résolue, le secteur du bourg de Saint-Gervais, rives droite et gauche (y compris tout le secteur de la plaine des Pratz), devient facilement accessible au secteur du Fayet, dans les deux sens. Pour un habitant du Fayet, se rendre au centre-bourg ou au Bettex (via le DMC) et dans les zones urbaines proches deviendra aisé à pied ou à vélo alors que ces déplacements étaient quasiment impossibles auparavant du fait des caractéristiques topographiques du territoire. Cette modification des possibilités de mobilités cyclables aura un impact fort dans la perception des déplacements sur le territoire communal.

L'Ascenseur valléen permet de garantir une amélioration des circulations douces sécurisées entre Le Fayet et le centre-bourg.



*Isochrone des mobilités cyclables depuis le PEM du Fayet ; Etude de flux pour le futur PEM et l'ascenseur valléen, AREP 2021.*

*La même étude par rapport à la gare amont n'a pas encore été effectuée mais mettrait en évidence un lien avec le centre-bourg en 4 mn, les Pratz en 6 mn, Les Amerands en 10 mn, ou encore Bionnay en 15 mn*

Aujourd'hui, l'utilisation du vélo pour se rendre du Fayet au centre-bourg est réservé uniquement aux cyclistes particulièrement sportifs du fait de la dénivellation, tandis que l'étroitesse des routes rend ce cheminement de surcroît potentiellement anxiogène. La création d'une piste cyclable sécurisée le long de la RD 902 est techniquement impossible en raison de la faible largeur de certaines sections. Néanmoins, la réduction du nombre de véhicules routiers permettra un usage plus confortable et sécurisé pour la pratique du vélo sportif sur les routes entre Le Fayet et le centre-bourg de Saint-Gervais.

Le développement du vélo électrique facilite également le rabattement des différents secteurs de la commune vers les gares de l'Ascenseur valléen. Ainsi, concernant les mobilités actives, l'Ascenseur valléen présentera l'avantage de permettre aux cyclistes d'emprunter ce moyen de transport avec leur vélo. Ils pourront alors assurer « le dernier kilomètre » entre deux secteurs relativement plats et donc accessibles, que ce soit le Fayet ou le bourg de Saint-Gervais.

Par ailleurs, la multimodalité entre le vélo et les transports en commun (train ou Ascenseur valléen) permet d'envisager de nouveaux circuits plus étendus qu'aujourd'hui. C'est le cas de trajets entre le cœur de Saint-Gervais et la vallée de l'Arve, jusqu'à Genève via le Léman Express ou la Véloroute. L'ensemble de ces itinéraires pourront être effectués à vélo dans leur intégralité.

# 3. UN PROJET D'INTÉRÊT GÉNÉRAL – Une Amélioration De l'Environnement

## 3.3 - UN PROJET LIMITANT L'IMPACT PAYSAGER ET ENVIRONNEMENTAL

Au-delà des aspects fonctionnels d'amélioration des déplacements et du développement de mobilités alternatives, au service du quotidien des habitants, l'Ascenseur valléen est également un projet contribuant à l'amélioration de l'environnement local. Celle-ci s'apprécie principalement sous trois aspects : il s'agit d'un projet vertueux sur le plan de la réduction des émissions polluantes et gaz à effet de serre, d'un projet limitant les nuisances routières et d'un projet ayant un faible impact paysager, voire en certains points un impact paysager positif.



### Réduction des émissions polluantes et GES - Lutte contre la pollution de l'air, dont celui de la vallée de l'Arve (PPA)

Le PPA2 de la vallée de l'Arve est en vigueur depuis le 29 avril 2019. Il fait suite au PPA1 du 16 février 2012. Le périmètre du PPA de la Vallée de l'Arve s'étend du pays rochois à l'ouest jusqu'à Chamonix-Mont-Blanc à l'est. Il comprend 41 communes, regroupées en 5 communautés de communes. Avec près de 160 000 habitants, le territoire de la Vallée de l'Arve regroupe près de 20% de la population haut-savoiarde.

L'élaboration d'un PPA est une obligation pour toute agglomération de plus de 250 000 habitants ou pour toutes zones où le dépassement des valeurs limites des polluants est observé ou risque de l'être. Le territoire de la vallée de l'Arve relève de cette seconde catégorie en raison de dépassements relevés en PM10 et NO2.

Les NOx sont émis par le trafic routier à 70 %, principalement dues aux véhicules à motorisation diesel (96 %). Le trafic motorisé est le deuxième poste d'émission des particules fines (PM10)

Les objectifs de réduction en émissions à l'horizon 2022 du PPA sont élevés :

- Un objectif retenu s'appuie sur la recommandation sanitaire de réduction de 50% à l'horizon de 2022, de la mortalité prématurée en lien avec la pollution aux particules fines
- Des objectifs de réduction des concentrations à l'horizon 2022 et d'atteinte des niveaux moyens annuels enregistrés à la station de Passy (22µg/m3 de PM10 et 10µg/m3 de PM2,5)

L'axe 4 du PPA2 vise spécifiquement la thématique transports et mobilités :

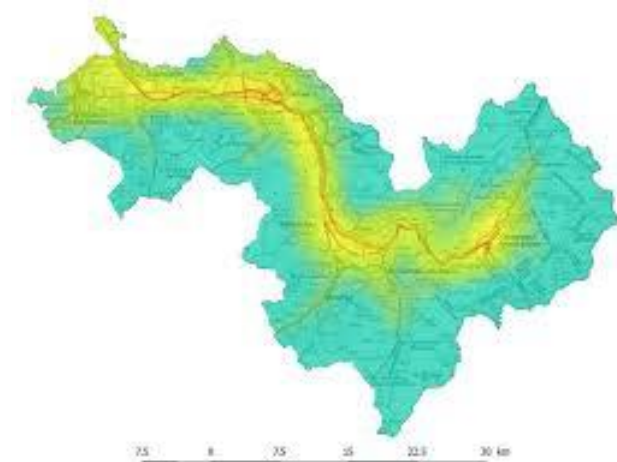
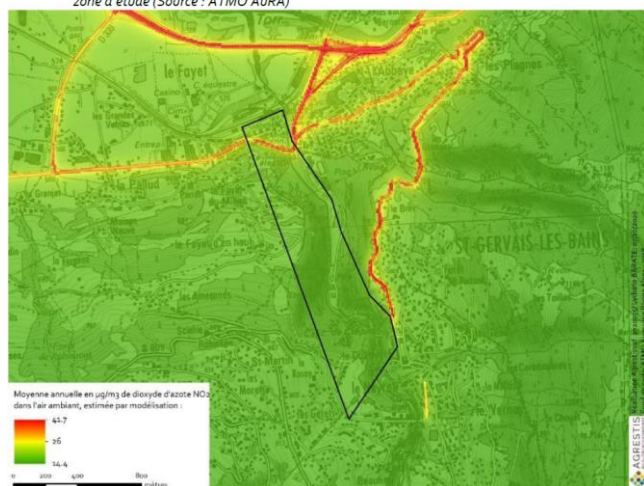
Manager la mobilité à l'échelle de la vallée via une conférence des mobilités »

Renforcer l'offre ferroviaire dans la vallée pour offrir des alternatives à l'autosolisme et accompagner les changements de comportement

- Mettre en place des zones à faibles émissions »
- Accélérer et amplifier le renouvellement du parc de véhicules
- Renforcer le maillage du territoire en énergies alternatives
- Rationnaliser la logistique de proximité
- Favoriser les modes de transports de marchandise les plus vertueux notamment le report de la route vers le fer

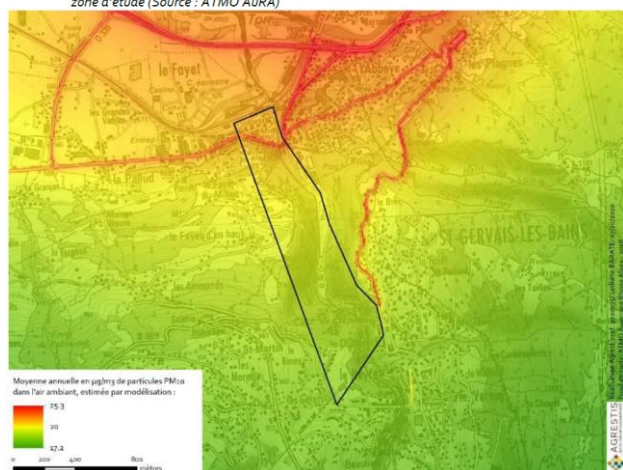
Sur le site d'étude, les concentrations moyennes avoisinent les 15 µg.m-3.de NO2. Mais les seuils réglementaires sont dépassés au niveau de la RD 1205 avec près de 42,15 µg.m-3.de NO2.

Carte 2 Cartographie annuelle des modélisations des concentrations en NO<sub>2</sub> durant l'année 2018 sur la zone d'étude (Source : ATMO AuRA)



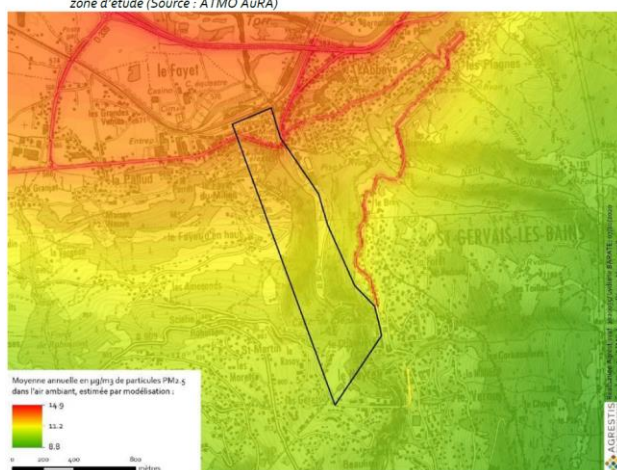
### 3. UN PROJET D'INTÉRÊT GENERAL – Une Amélioration De l'Environnement

Carte 3 Cartographie annuelle des modélisations des concentrations en  $PM_{10}$  durant l'année 2018 sur la zone d'étude (Source : ATMO AuRA)



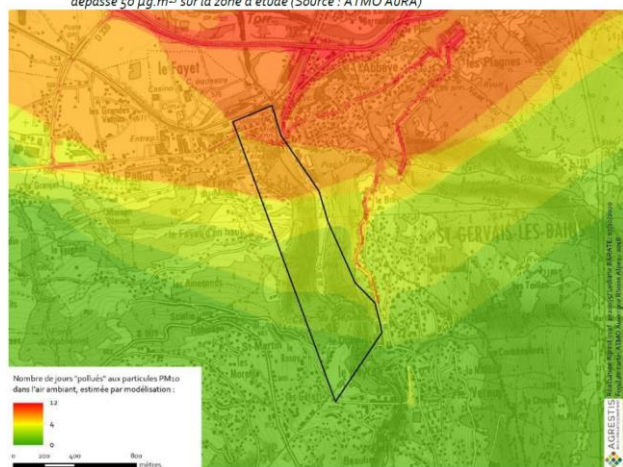
La partie aval de la zone d'étude est la plus touchée, principalement au niveau de la RD 1205 où les concentrations atteignent  $25 \mu g.m^{-3}$  de  $PM_{10}$ .

Carte 5 Cartographie annuelle des modélisations des concentrations en  $PM_{2.5}$  durant l'année 2018 sur la zone d'étude (Source : ATMO AuRA)



Sur la zone d'étude, les concentrations les plus fortes sont localisées en aval de la zone d'étude plus particulièrement au niveau de la RD 1205 où elles s'approchent de  $15 \mu g.m^{-3}$ .

Carte 4 Cartographie annuelle du nombre de jour où la concentration en  $PM_{10}$  durant l'année 2018 dépasse  $50 \mu g.m^{-3}$  sur la zone d'étude (Source : ATMO AuRA)



Sur la zone d'étude, le nombre de jours pollués aux particules moyennes ( $PM_{10}$ ) décroît avec l'altitude. Ainsi, il est de 12 dans la partie aval du site, pour s'approcher de 1 voire 0 dans la partie amont.

Au niveau du site d'étude, les principales sources de pollution sont l'autoroute A40 (autoroute Blanche) et la RD 1205 au Nord, la RD 909 au Sud et enfin la RD 902.

L'ancien Schéma Régional Climat Air Energie (SRCAE), aujourd'hui inclus dans le Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET), introduit la notion de « zone sensible » pour la qualité de l'air. Il s'agit de zones où les orientations destinées à prévenir ou à réduire la pollution atmosphérique peuvent être renforcées. La commune de Saint-Gervais-les-Bains fait partie des communes sensibles au titre du SRCAE ; les orientations de préservation de la qualité de l'air sont donc renforcées sur le territoire.

Malgré l'amélioration régulière de la qualité de l'air, les épisodes de pollution persistent, avec des hausses temporaires, mais marquées, des concentrations de polluants. Ainsi, en 2018, 30 journées ont connu une activation de dispositif préfectoral en Auvergne Rhône-Alpes.

En offrant le maillon manquant en matière de transport en commun entre la vallée et le secteur du bourg, l'Ascenseur valléen jouera un rôle majeur dans l'offre alternative au trafic routier aussi bien sur la RD 902 que sur l'axe autoroutier, tant pour les déplacements quotidiens, notamment scolaires et professionnels, que pour les déplacements liés à l'économie touristique. En effet, une réponse efficace au tout routier supprimera de fait des déplacements routiers qui ne bénéficiaient jusque-là d'aucune offre alternative.

### 3. UN PROJET D'INTÉRÊT GENERAL – Une Amélioration De l'Environnement

La fréquence, l'amplitude et la rapidité de jonction entre deux points forts de centralité de la commune que sont la gare du Fayet et le secteur Châtelet vers le cœur de village ou le coteau du Bettex sont un gage de report modal important.

Toute suppression de trafic routier par le report modal constitue une réduction des émissions polluantes, une amélioration de la qualité de l'air et donc de la santé humaine, respectant les objectifs du PPA2.

Rappelons enfin que le fonctionnement de l'Ascenseur valléen n'engendre aucune émission de GES au cœur de la vallée de l'Arve.



#### Une amélioration paysagère des secteurs des gares amont et aval

L'actuelle gare aval du DMC, dans le secteur Châtelet présente une insertion paysagère et architecturale en rupture avec l'environnement bâti. Son positionnement assez central sur le parking en fait un objet très visible, d'autant plus que son côté très massif, type entrepôt, n'assure pas son insertion paysagère de manière optimale. En ce qui concerne l'architecture, mise à part la couleur du bâti, il n'y a pas de lien avec les constructions environnantes.



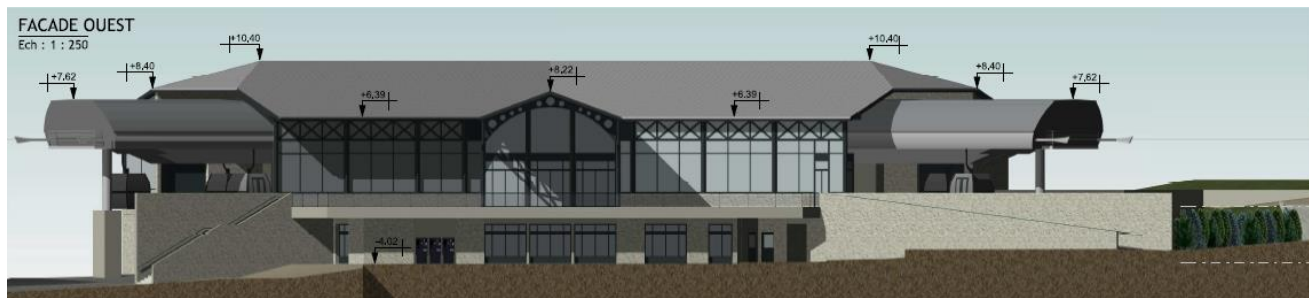
Vue actuelle de la gare aval du DMC (Châtelet)



#### Réduction des nuisances et risques liés au trafic routier

Tout report modal se traduit par une réduction de la part des utilisateurs de la RD 902 qui impacte particulièrement le territoire communal, mais également par une réduction de l'usage de la route des Amerands. La diminution du trafic sera notable. Cette diminution se traduira pour les riverains du site, non seulement par une amélioration de la qualité de l'air, mais également par une réduction des nuisances acoustiques générées par le trafic routier. Une réduction de trafic est également un gage de moindre dégradation de la chaussée.

Enfin, la réduction des mobilités routières engagera moins de véhicules dans le cœur du bourg de Saint-Gervais, donc moins de nécessités en stationnement en plein air, réduisant l'impact visuel sur les espaces publics et n'augmentant pas les surfaces artificialisées.



Vue du bâtiment abritant la gare amont de l'ascenseur valléen et la gare aval du DMC (projet – décembre 2021)

### 3. UN PROJET D'INTÉRÊT GENERAL – Une Amélioration De l'Environnement

Le futur bâtiment, abritant la gare amont de l'ascenseur valléen et la future gare aval de la télécabine du Bettex (en remplacement du DMC actuel), présentera une architecture en lien avec le bâti vernaculaire. Il s'adossera aux boisements existants en rupture de pente de la gorge du Bonnant, le long de la route d'accès existante au parking. L'actuel bâtiment du DMC sera démonté, libérant les vues et les espaces sur le parking, au bénéfice notamment des résidences existantes.

Sur le plan architectural, les façades seront travaillées avec beaucoup de soin, dans le respect des prescriptions qui seront émises par Monsieur l'Architecte des bâtiments de France, en utilisant des matériaux nobles de fer, verre et zinc pour assurer une certaine transparence et davantage de légèreté, supprimant l'effet massif de l'actuel bâti en tôle. La vue de part et d'autre de la vallée sera améliorée.

De surcroît, une terrasse permettra de découvrir le village et notamment l'église situés sur l'autre rive du Bonnant, à 250 m en vue directe.

Par ailleurs, l'intégration paysagère de cet équipement est particulièrement travaillée tout au long de son tracé. Les vues sur l'Ascenseur valléen sont limitées, en particulier depuis les principaux points de vue de la commune. Pour cela, l'Ascenseur valléen profite d'une partie de son tracé à travers des espaces boisés.

Enfin, l'Ascenseur valléen offrira à ses usagers des points de vue inédits et qualitatifs sur l'ensemble de son parcours, notamment sur les massifs alentours (chaîne des Fiz, Tête Noire, vallée de l'Arve, vallée du Bonnant...), tout en limitant les risques de vues sur les habitations en contrebas par un aménagement technique opaque en partie basse des cabines.



Projet d'insertion du bâtiment abritant la gare amont de l'ascenseur valléen et la gare aval du DMC dans le secteur Châtelet

### 3. UN PROJET D'INTÉRÊT GENERAL – Une Amélioration De l'Environnement

Le secteur de la gare du Fayet est concerné par d'importantes nappes de stationnement répondant aux besoins des habitants et utilisateurs des différents moyens de transport. La future gare sera implantée dans un secteur de parking, nécessitant la suppression d'une dizaine de places de stationnement qui seront largement recomposées dans le cadre du projet de PEM prévoyant l'implantation d'un parking de grande capacité sur site. La localisation en face de la rue de Faucigny est une nécessité en matière de limitation du survol des cabines pour les habitations.



*Vue projetée de la gare aval (projet – décembre 2021)*



*Projet d'insertion du bâtiment abritant la gare aval de l'ascenseur valléen au Fayet*

### 3. UN PROJET D'INTÉRÊT GÉNÉRAL – Une Amélioration De l'Environnement



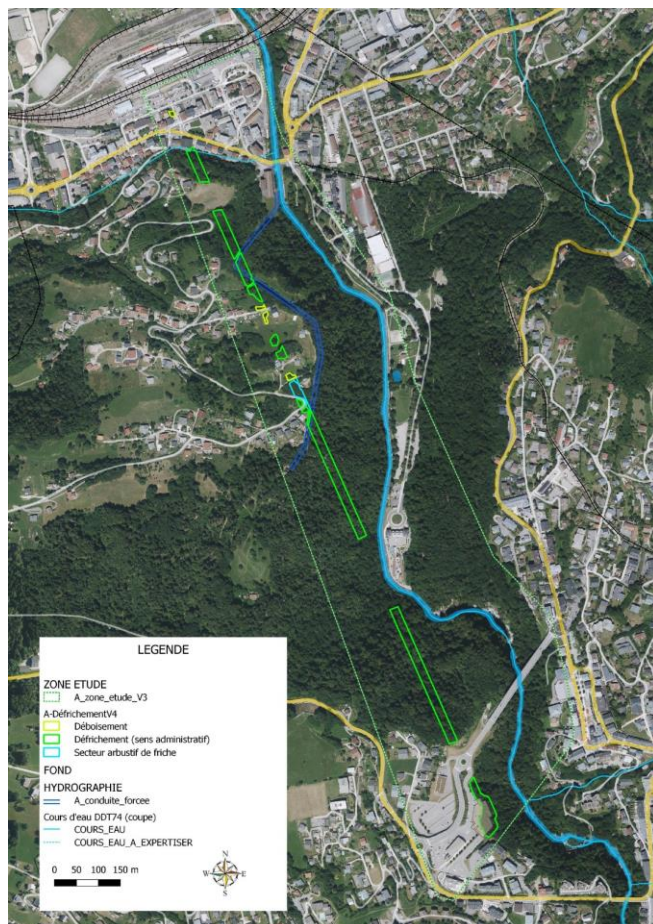
#### Une amélioration de la qualité de l'eau de ruissellement

La présence d'une topographie marquée avec environ 220 m d'altitude entraîne un usage intensif des véhicules (freinage, accélération, etc.). La réduction du trafic routier par le report modal vers l'Ascenseur valléen se traduira par de moindres polluants de dégradations des véhicules routiers sur les routes (hydrocarbures, dégradations de pneus/freins, émissions de PM2,5 et PM10). Aussi, les couches de roulement des routes seront plus « propres ». Les précipitations pluvieuses entraineront ainsi moins de lessivage des routes par ruissellement, donc moins de pollution de l'eau dans le milieu naturel. Cela engendrera donc une meilleure qualité de l'eau favorable à la biodiversité.

Concernant le secteur directement impacté par les travaux, un layon devra être ouvert sur une largeur de 20 m pour mener à bien les travaux. Les installations seront exécutées de la manière la moins impactante possible sur le site, notamment en raison de ses difficultés d'accès liées à la topographie. La zone de défrichement, au sens administratif, représente une superficie d'environ 2,3 ha (cartographie ci-contre). En ce qui concerne les coupes d'arbres, on ne parle pas de défrichement mais de déboisement. Un défrichement est une opération volontaire entraînant directement ou indirectement la destruction de l'état boisé d'un terrain et mettant fin à sa destination forestière au sens des dispositions de l'article L.341-1 du code forestier. Pour le projet ascenseur valléen cela concerne donc les parties du layon traversant un massif boisé. Un déboisement quant à lui ne met pas fin à une destination forestière (bosquet, arbres isolés ou coupe ponctuelle). Pour le projet ascenseur valléen cela concerne donc les bosquets et arbres isolés n'appartenant pas à un massif boisés ou les coupes ponctuelles ne changeant pas l'état boisé du secteur.

. Il est à noter que les sections présentant une pente forte permettent le maintien des espaces boisés, notamment en ce qui concerne le secteur à proximité des thermes, puisque le câble sera situé à une grande hauteur dans ces secteurs.

Le défrichement se caractérise, en matière de PLU, par la suppression d'un espace boisé classé sur une largeur de 20 m et une surface de 0,92 ha (cf. la modification de l'espace boisé classé page 34). Néanmoins, l'objectif est de reboiser autant que possible aussitôt après la réalisation des travaux, par un couvert de la strate herbacée, arbustive et arborée de faible hauteur, qui aura un rôle important dans le maintien des sols et leur capacité à limiter le ruissellement et limitera l'impact paysager.



*Localisation des espaces déboisés pour la réalisation de l'Ascenseur valléen, qui seront reboisés à l'issue des travaux, sauf simple accès nécessaire à la maintenance*



### 3. UN PROJET D'INTÉRÊT GENERAL – Une attractivité renforcée

#### 3.4 - UNE REDYNAMISATION DU DÉVELOPPEMENT TOURISTIQUE ET ÉCONOMIQUE DE LA COMMUNE

Le développement de l'Ascenseur valléen met en évidence le rôle de Saint-Gervais-les-Bains comme un territoire d'innovation sur le plan des mobilités, en intégrant les remontées mécaniques dans une organisation générale des mobilités, et non-plus seulement pour les pratiques de sports d'hiver. Ainsi, l'Ascenseur valléen constitue également le maillon manquant nécessaire à l'attractivité touristique quatre saisons de Saint-Gervais-les-Bains dans son ensemble. Enfin, l'Ascenseur valléen jouera un rôle structurant dans le renforcement de l'attractivité de la commune pour les actifs ne résidant pas à l'année à Saint-Gervais. Cette attractivité pourra se vérifier en particulier pour les saisonniers et populations urbaines habituées à l'usage des transports en commun, qui pourront venir travailler à Saint-Gervais de manière ponctuelle ou régulière.



**Un équipement qui dynamise l'attractivité touristique en offrant un choix d'accessibilité complémentaire pour des populations touristiques qui étaient autrefois contraintes d'utiliser la voiture**

L'Ascenseur valléen accompagnera l'attractivité générale de la commune sur le plan touristique par la mise en œuvre d'un équipement complémentaire à ceux existant. Ce moyen de transport se place comme un facilitateur de l'accès touristique à tous les étages de la commune et sur toutes les saisons. Ainsi, il permet la mise en œuvre d'une offre nouvelle constituant un avantage important pour Saint-Gervais-les-Bains par rapport à d'autres communes montagnardes et stations, où la venue en altitude nécessite l'utilisation d'une voiture.

En effet, concernant l'attractivité touristique, l'Ascenseur valléen ne présente pas seulement un intérêt pour les activités hivernales d'altitude. Il permettra un accroissement de l'attractivité de la commune pour les activités estivales et d'intersaison (randonnée, VTT, parapente...), notamment en facilitant une pratique touristique de la montagne « à la journée » et le tourisme de proximité. L'étude « Etude de flux pour le futur PEM et l'ascenseur valléen » (AREP, 2021) prévoit ainsi l'utilisation de l'Ascenseur valléen par 5 000 touristes de proximité par jour en week-end de pointe.

Par ailleurs, l'Ascenseur valléen permettra de diversifier les liaisons entre le Fayet et le centre-bourg de Saint-Gervais. Grâce aux vues qu'il offrira sur les paysages saint-gervolains (tout en ne proposant pas de vues sur les habitations en contrebas du téléphérique), ou son caractère à faible impact sonore, les usagers de l'Ascenseur valléen pourront profiter d'un trajet agréable et reposant, à même d'améliorer leur perception de l'ensemble de leur voyage et du lien entre le Fayet et le centre-bourg.

L'Ascenseur valléen permet également de valoriser le lien entre les deux versants de Saint-Gervais. Quelle que soit l'activité pratiquée, il pourra être envisagé de nouvelles pratiques de la montagne en reliant le versant du Bettex au versant du Prarion, ou même les Houches, via le Mont-Blanc Express, par l'intermédiaire du Fayet. Les randonneurs, les skieurs, et autres sportifs pourront ainsi diversifier, grâce à l'Ascenseur valléen, leurs parcours et pratiques.

L'intérêt de cette activité touristique tient notamment de son fort potentiel de consommation pour les commerces et activités de restauration du centre-bourg de Saint-Gervais, mais aussi du Fayet. L'offre de restauration ou de commerce, aujourd'hui principalement développés dans le centre-bourg, bénéficiera d'une dynamique nouvelle par la création de nouveaux échanges donc davantage de passages. Les apports de cette population touristique se trouvent notamment dans la complémentarité des besoins et consommations par rapport aux touristes en résidence « à la semaine ».

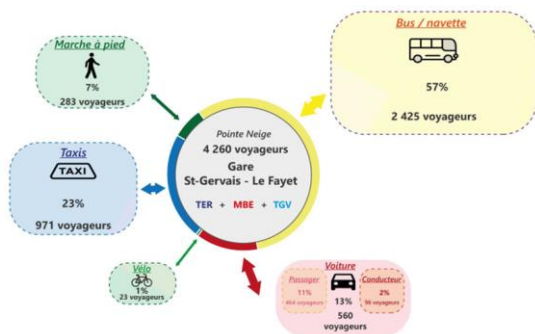


**Un renforcement de l'attractivité de tous les étages et des solutions de mobilité pour les résidents « à la semaine »**

Par ailleurs, l'Ascenseur valléen renforce également l'accessibilité du centre-bourg et du cœur de station pour les touristes résidents « à la semaine », en tant qu'il offre une solution nouvelle de mobilité par les transports en commun. Ces touristes peuvent alors se passer de leur voiture pour se rendre sur leur lieu de vacances et disposent d'une accessibilité directe en transports en commun depuis la gare du Fayet. Dès lors, l'attractivité du cœur de station est fortement accrue pour les populations non-motorisées, qui ne subiront plus de rupture durant l'ensemble de leur trajet vers leur lieu de vacances.

### 3. UN PROJET D'INTÉRÊT GENERAL – Une attractivité renforcée

Aujourd'hui, ces populations empruntent nécessairement la route pour se rendre dans leur lieu d'hébergement, soit en empruntant un taxi, soit en empruntant le bus (voir infographie ci-dessous). Ces deux modes de transports polluants seront en grande partie remplacé par l'Ascenseur valléen, plus efficace et favorisant un enchaînement de modes de transports en commun, dont l'accès sera aisé depuis la gare. D'une rupture forte dans les modes de transports dans leurs trajets consécutifs au « passage sur la route », l'ensemble du voyage pourra désormais se faire sans motorisation thermique.



Hypothèse AREP en l'absence de données (arrêt des stations de sports d'hiver en 2021) à partir d'exemple analogues

*Rabattement et diffusion en gare du Fayet sur un week-end de pointe neige ; Etude de flux pour le futur PEM et l'ascenseur valléen, AREP 2021.*

L'Ascenseur valléen pourra de surcroît constituer une attraction touristique en lui-même, en tant qu'il offrira des points de vue inaccessibles en voiture sur la montagne et la vallée. Pour ces populations, le premier et le dernier aperçu de leur séjour saint-gervolain se fera au travers de l'Ascenseur valléen.

Cette accessibilité à faible impact carbone renforce l'attractivité de l'ensemble du territoire, en particulier pour les activités d'hôtellerie et structures d'hébergement, à tous les étages de la commune : les structures hôtelières et d'hébergement touristique du Fayet bénéficieront d'une accessibilité non-motorisée à faible impact carbone aux étages les plus élevés de la commune. Dès lors, les touristes logeant au Fayet n'auront plus besoin de disposer d'une voiture pour pratiquer le ski ou des activités estivales d'altitude comme la randonnée, le VTT, le parapente.

De plus, l'Ascenseur valléen favorisera les déplacements des touristes entre les différents étages de la commune. Ceux-ci pourront profiter de l'amélioration de l'accessibilité vers les étages où ils ne logent pas, et y consommer de manière excursionniste.

Sur le plan touristique, l'Ascenseur valléen permettra une unification de l'ensemble des secteurs d'attractivité de la commune : les thermes et le casino pourront faire partie d'une même destination touristique que le cœur de station du Bettex.



**Un équipement qui renforce l'attractivité de Saint-Gervais pour les actifs saisonniers et une population de télétravailleurs ayant des pratiques urbaines des transports en commun**

Les activités touristiques nécessitent une main d'œuvre saisonnière. Il convient donc d'améliorer l'attractivité de la station de Saint-Gervais pour cette population spécifique, indispensable au bon fonctionnement d'une large partie des activités touristiques saint-gervolaines. Dans ce cadre, l'Ascenseur valléen jouera un rôle structurant pour favoriser la venue des actifs saisonniers de deux manières, en particulier s'ils ne sont pas motorisés. D'une part, ceux-ci pourront accéder à la station par les transports en commun et d'autre part, profitant de la large amplitude horaire de l'Ascenseur valléen, pourront loger au Fayet et dans les communes de la vallée et ainsi bénéficier d'un coût moins onéreux du logement. Ils bénéficieront de plus d'un coût réduit de leurs déplacements par rapport à la voiture.

Par ailleurs, l'Ascenseur valléen créant une liaison en transports en commun depuis le centre-bourg de Saint-Gervais avec les métropoles reliées par le train au Fayet, cet équipement pourra renforcer fortement l'attractivité de Saint-Gervais pour les actifs télétravaillant à Saint-Gervais. La flexibilité horaire permise par l'efficacité et l'amplitude horaire de l'Ascenseur valléen diversifiera les horaires potentiels d'arrivée en gare du Fayet. Cette attractivité accrue est particulièrement sensible pour des télétravailleurs possédant une résidence secondaire à Saint-Gervais et provenant d'agglomérations urbaines. Ces populations pourront en effet bénéficier d'un mode de transport collectif dans le prolongement de ceux qu'ils ont l'habitude d'employer en ville. L'augmentation de l'attractivité pour ces actifs augmentera également la consommation dans les commerces saint-gervolains. Enfin, la facilitation de la venue régulière de télétravailleurs favorisera une utilisation annualisée des résidences secondaires de la commune, accompagnant la vie citoyenne dynamique de Saint-Gervais. Ceci pourra également résoudre en partie la problématique des « lits froids » grâce à l'augmentation des mobilités « quatre saisons » facilitées par la mise en œuvre de ce transport urbain efficace et fonctionnant toute l'année.

## 4. PRESENTATION DES DISPOSITIONS DU PLU AJUSTÉES

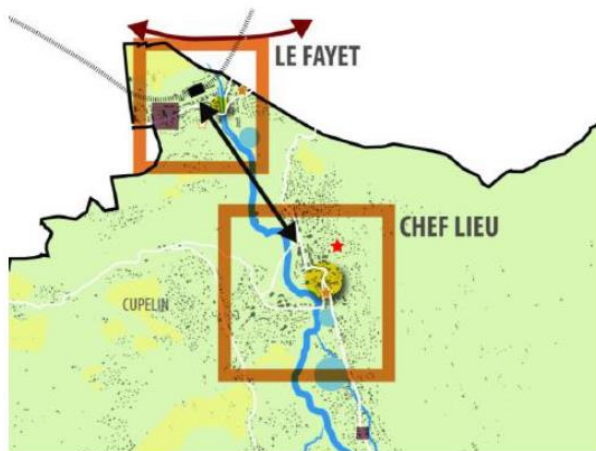
### L'ajustement de la légende de la cartographie du PADD

AVANT

APRES

*Saint-Gervais au quotidien : une ville accueillante et active*

*Saint-Gervais au quotidien : une ville accueillante et active*



Développer les moyens de transports alternatifs à l'automobile - Créer un tramway urbain entre le Fayet et Saint-Gervais

Développer les moyens de transports alternatifs à l'automobile - ~~Créer un tramway urbain entre le Fayet et Saint-Gervais~~ - Transports collectifs de toute nature, dont Ascenseur Valléen

### Justification de la modification

Bien que le Tramway du Mont Blanc (TMB) constitue effectivement un lien entre le Fayet et Saint-Gervais, il s'agit très clairement d'un moyen de transport aujourd'hui destiné aux loisirs et aux touristes. Le TMB ne fonctionne qu'en saison et ce depuis sa création au début du XXème siècle. Il n'est en aucun cas un moyen de transport du quotidien, du fait d'une fréquence et d'une amplitude inadaptées. Aussi, le PADD mentionnait à l'époque un projet de création d'un « tramway urbain » comme un potentiel développement de liaisons entre les deux principales polarités de la commune afin de compléter l'offre du TMB. Ce projet n'est pas abandonné. De même, le pont a été configuré pour pouvoir accueillir le TMB ou un transport de même nature afin de créer un lien entre les deux versants. Cela reste une possibilité à long terme.

Néanmoins, les besoins en matière de développement des moyens de transports alternatifs à l'automobile demeurent entre les polarités Saint-Gervolaines, du fait notamment de la pollution de la vallée de l'Arve, de l'ambition du Plan de Protection de l'Atmosphère et de la congestion de la route départementale. Aussi, au regard du projet d'ascenseur valléen qui a émergé ces dernières années, il paraît opportun d'adapter le PADD sans revenir sur l'objectif initial de développement des moyens de transports alternatifs à l'automobile. Il convient donc de mentionner les transports collectifs dont l'Ascenseur Valléen fait partie, symbolisé par une flèche entre les polarités du Fayet et de Saint-Gervais.

# 4. PRESENTATION DES DISPOSITIONS DU PLU AJUSTÉES

## Les modifications du règlement – Zone UE1

### AVANT

#### ARTICLE UE 1 – LES OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

Parmi les occupations et utilisations du sol nécessitant une autorisation d'urbanisme, sont interdites :

- les constructions à usage d'habitation, sauf celles prévues à l'article UE 2
- les hôtels et restaurants, sauf dans la zone UE du Fayet.
- les résidences de tourisme
- les habitations légères de loisir
- les terrains de camping et caravaning
- les parcs résidentiels de loisirs
- les installations et travaux divers suivants sont interdits si l'occupation de terrain doit se poursuivre pendant plus de trois mois (en deçà aucune autorisation n'est nécessaire) :
  - les garages collectifs de caravanes
  - les parcs d'attraction ouverts au public
- l'ouverture et l'exploitation de carrières

A l'intérieur des secteurs concernés par une trame particulière non aedificandi, prise en application de l'article R. 151-31-2 du Code de l'urbanisme (voir plan de zonage), toute construction est interdite.

En secteur UE1 sont interdites les constructions à usage d'activités commerciales ainsi que les activités liées au tourisme et aux loisirs.

### APRES

#### ARTICLE UE 1 – LES OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

Parmi les occupations et utilisations du sol nécessitant une autorisation d'urbanisme, sont interdites :

- les constructions à usage d'habitation, sauf celles prévues à l'article UE 2
- les hôtels et restaurants, sauf dans la zone UE du Fayet.
- les résidences de tourisme
- les habitations légères de loisir
- les terrains de camping et caravaning
- les parcs résidentiels de loisirs
- les installations et travaux divers suivants sont interdits si l'occupation de terrain doit se poursuivre pendant plus de trois mois (en deçà aucune autorisation n'est nécessaire) :
  - les garages collectifs de caravanes
  - les parcs d'attraction ouverts au public
- l'ouverture et l'exploitation de carrières

A l'intérieur des secteurs concernés par une trame particulière non aedificandi, prise en application de l'article R. 151-31-2 du Code de l'urbanisme (voir plan de zonage), toute construction est interdite.

~~En secteur UE1 sont interdites les constructions à usage d'activités commerciales ainsi que les activités liées au tourisme et aux loisirs.~~

## Justification de la modification

La structuration du pôle d'échange multimodal en parallèle du développement du projet d'ascenseur valléen nécessite l'autorisation de commerces dans la zone UE1 du Fayet, permettant le développement de billetterie et potentiellement de commerces adaptés aux besoins générés par les flux de voyageurs dans ce secteur. Les correspondances entre les différents moyens de transport étant appelées à se développer dans les années à venir, l'accompagnement par la possibilité de réaliser quelques commerces apparaît comme une évolution logique, au service des voyageurs. Aussi, tout comme l'autorisation des équipements et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectifs, l'autorisation des commerces est essentiel pour le bon développement du projet d'Ascenseur Valléen dans le secteur du Fayet.

## 4. PRESENTATION DES DISPOSITIONS DU PLU AJUSTÉES

### Les modifications du règlement – Zones UA, UD, UE1, AUd, N

#### AVANT

ARTICLE 2 – OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL ADMISES SOUS CONDITIONS

ARTICLE 6 – L'IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES OU EMPRISES PUBLIQUES

ARTICLE 7 – IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

ARTICLE 8 – IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS LES UNES PAR RAPPORT AUX AUTRES SUR UNE MEME PROPRIETE

ARTICLE 9 – EMPRISE AU SOL DES CONSTRUCTIONS

ARTICLE 10 – LA HAUTEUR MAXIMALE DES CONSTRUCTIONS

ARTICLE 11 – L'ASPECT EXTERIEUR DES CONSTRUCTIONS ET L'AMENAGEMENT DE LEURS ABORDS

ARTICLE 13 – OBLIGATIONS IMPOSÉES AUX CONSTRUCTEURS EN MATIÈRE DE RÉALISATION D'ESPACES LIBRES, D'AIRES DE JEUX ET DE LOISIRS ET DE PLANTATIONS

#### APRES

ARTICLE 2 – OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL ADMISES SOUS CONDITIONS

[...]

- Les ouvrages nécessaires au fonctionnement des services publics ou d'intérêt collectif.

ARTICLE 6 – L'IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES OU EMPRISES PUBLIQUES

ARTICLE 7 – IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SÉPARATIVES

ARTICLE 8 – IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS LES UNES PAR RAPPORT AUX AUTRES SUR UNE MEME PROPRIÉTÉ

ARTICLE 9 – EMPRISE AU SOL DES CONSTRUCTIONS

ARTICLE 10 – LA HAUTEUR MAXIMALE DES CONSTRUCTIONS

ARTICLE 11 – L'ASPECT EXTERIEUR DES CONSTRUCTIONS ET L'AMÉNAGEMENT DE LEURS ABORDS

ARTICLE 13 – OBLIGATIONS IMPOSÉES AUX CONSTRUCTEURS EN MATIÈRE DE RÉALISATION D'ESPACES LIBRES, D'AIRES DE JEUX ET DE LOISIRS ET DE PLANTATIONS

Intégration d'une même disposition sur l'ensemble de ces articles 6 à 13 :

Toutefois, les ouvrages nécessaires au fonctionnement des services publics ou d'intérêt collectif ne sont pas soumis aux dispositions du présent article.

### Justification de la modification

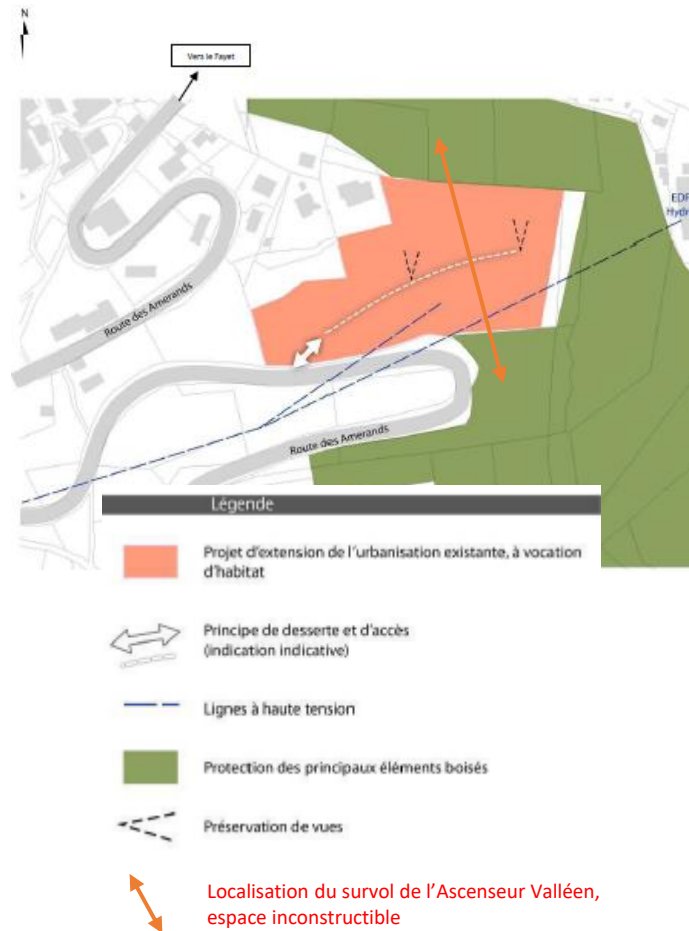
L'ascenseur valléen traverse les zones UA, UD, UE1, AUd et N. Il s'agit d'un projet d'équipement structurant des transports publics de la commune. Il nécessite l'implantation de deux gares (aval au Fayet, et amont dans le secteur Châtelet, sur la rive gauche du Bonnant en face du Village de Saint-Gervais). Sur l'ensemble du parcours, des pylônes seront implantés pour supporter les câbles et les cabines. L'ensemble de l'infrastructure de l'ascenseur valléen constitue un ouvrage technique nécessaire au fonctionnement des services publics qu'il est donc nécessaire d'autoriser clairement dans les zones concernées pour permettre la bonne réalisation du projet.

# 4. PRESENTATION DES DISPOSITIONS DU PLU AJUSTÉES

## Les modifications des OAP – Zone AUD route des Amerands

AVANT

APRÈS



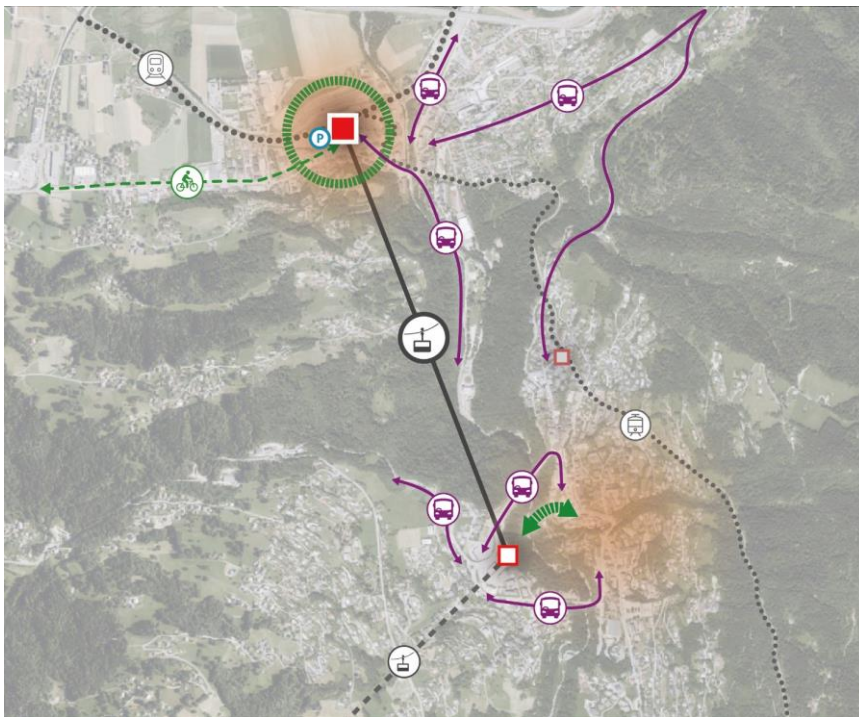
### Justification de la modification

Lors de la révision du PLU, le secteur de la route des Amerand a fait l'objet d'une OAP permettant la programmation d'une opération de logements. L'OAP figure l'emprise constructible, un principe d'accès et de desserte, ainsi que la préservation des vues.


L'ascenseur valléen vient survoler en partie cette OAP et entraîne, sur l'emplacement du tracé, une interdiction de construire. Aussi, par souci de cohérence entre les différentes pièces du PLU, et notamment entre le plan de zonage et l'OAP, cette dernière intègre l'emprise de l'ascenseur valléen. La programmation de l'OAP est néanmoins inchangée. L'aménagement à venir sur cette OAP devra prendre en compte le projet d'ascenseur valléen de manière à ce que les maisons/chalets à construire ne soient pas survolés par les cabines.

## 4. PRESENTATION DES DISPOSITIONS DU PLU AJUSTÉES

### Les modifications des OAP – Création d'une OAP Mobilités



Articuler les différents modes de transport entre eux (train, Ascenseur Valléen, DMC, navettes en bus, Montenbus (transport à la demande), dispositifs saisonniers, Tramway du Mont-Blanc...) pour valoriser l'intermodalité à chaque étage de la commune

-  Le Fayet et le centre-bourg, principales polarités de la commune de Saint-Gervais-les-Bains
-  Accompagner la création du Pôle d'Echange Multimodal (PEM), pour une diversité des modes de transport
-  Créer un parc de stationnement d'environ 500 places, accompagnant le projet de PEM et permettant un report modal de la voiture aux autres modes de déplacements
-  Articuler les déplacements en vélo en cœur de vallée autour de la Véloroute
-  Créer un bâtiment commun abritant la gare amont de l'Ascenseur Valléen et la future gare aval de la télécabine du Bettex (en remplacement du DMC actuel). Augmenter la capacité de stationnement par la suppression de l'actuelle gare du DMC.
-  Valoriser les mobilités actives au Fayet et entre la gare amont de l'Ascenseur Valléen et le centre-bourg de Saint-Gervais

### Justification de la modification

L'OAP Mobilités permet de valoriser l'intermodalité existante et l'apport substantiel de l'Ascenseur Valléen comme la réponse au lien manquant actuellement dans la chaîne de déplacement en transport en commun entre les différents étages du territoire communal. Elle entend mettre en valeur les différentes solutions de mobilité et l'interaction entre elles, dans une perspective d'intermodalité encouragée par l'Ascenseur Valléen, qui constitue le lien structurant entre le Fayet et le centre-bourg.

Cette OAP permet de cartographier l'importance du pôle d'échange multimodal et de l'articuler, *via* l'Ascenseur Valléen, avec le cœur de ville de Saint-Gervais ainsi qu'avec les secteurs du Bettex et du Mont d'Arbois. Les secteurs d'altitude bénéficient de surcroît d'une correspondance directe, dans le même bâtiment, entre la gare amont de l'ascenseur valléen et la gare aval du DMC. Il s'agit également de montrer l'importance de l'intermodalité avec d'autres modes de transport en commun, en particulier les navettes en bus et les possibilités de circulations douces, qui permettent d'irriguer le territoire dans le détail.

L'OAP thématique Mobilités donne du sens à l'Ascenseur Valléen comme unité de transport en commun de la vallée à la montagne, en passant par le cœur de village. Il est mis en valeur comme un lien essentiel, manquant actuellement dans la chaîne de transports en commun destinés autant aux habitants et actifs du quotidien, ainsi qu'aux touristes de passage.

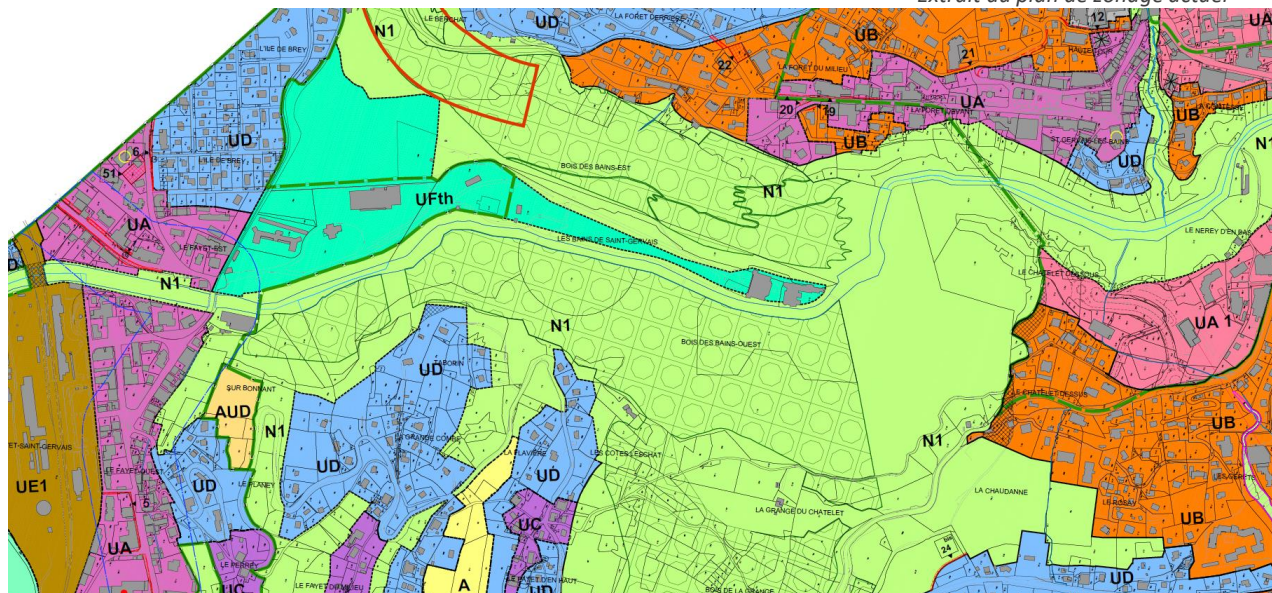
Elle s'appliquera dans un rapport de compatibilité aux autorisations des droits du sol, dans le cadre du PLU.

# PRESENTATION DES DISPOSITIONS DU PLU AJUSTÉES

Extrait du plan de zonage – avant /après à l'échelle du projet

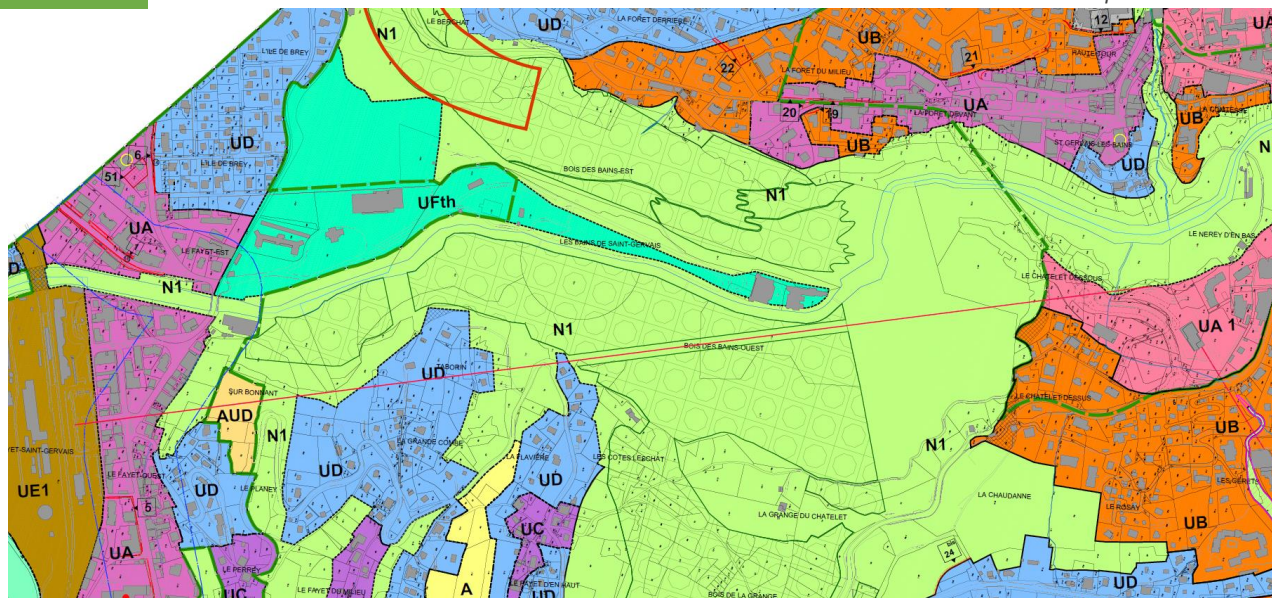
AVANT

Extrait du plan de zonage actuel




APRES

Extrait du plan de zonage après, faisant apparaître le tracé de l'Ascenseur Valléen et le déclassement de l'EBC dans l'emprise des travaux



Extrait de la légende inchangée

— Remontées mécaniques en application de l'article R151-48 du Code de l'urbanisme  
 Espaces boisés classés : L113-1 du Code de l'urbanisme

## Justification de la modification

L'ensemble du contour des zones du plan de zonage reste inchangé, seul l'EBC est supprimé sur une largeur de 20 m nécessaire aux travaux et au fonctionnement de l'Ascenseur Valléen. Cf page suivante : la modification de l'espace boisé classé (EBC). Le figuré des remontées mécaniques en application de l'article R151-48 du Code de l'urbanisme est ajouté sur l'emprise du futur ascenseur valléen.



# PRESENTATION DES DISPOSITIONS DU PLU AJUSTÉES

## La modification de l'espace boisé classé (EBC)

AVANT



Extrait du plan de zonage actuel

APRES



Extrait du plan de zonage après, faisant apparaître le tracé du layon de l'Ascenseur Valléen et le déclassement de l'EBC dans l'emprise des travaux

Extrait de la légende inchangée



Remontées mécaniques en application de l'article R151-48 du Code de l'urbanisme  
Espaces boisés classés : L113-1 du Code de l'urbanisme

# PRESENTATION DES DISPOSITIONS DU PLU AJUSTÉES

## La modification de l'Espace Boisé Classé

### Justification de la modification

Un layon devra être ouvert sur une largeur permettant de mener à bien les travaux et assurer le fonctionnement de l'Ascenseur Valléen. Les installations seront exécutées de la manière la moins impactante possible sur le site, notamment en raison de ses difficultés d'accès liées à la topographie, et la nécessité de création de chemin d'accès dans ce layon. Le déboisement se caractérise en matière de PLU par la suppression d'un espace boisé classé sur la largeur de 20 m et une surface de 0,92 ha. Il est à noter qu'il ne sera pas réalisé de défrichage complémentaire, l'ensemble de l'accès des engins de chantier s'effectuant par le layon et au moyen des cheminements existants ne nécessitant pas de défrichage.

L'étude environnementale menée parallèlement (cf. annexes) montre que les espaces déboisés sont communs, sans qualité de boisement particulier. Néanmoins, l'objectif est de reboiser aussitôt après la réalisation des travaux, par un couvert de la strate herbacée, arbustive et arborée d'une hauteur moyenne inférieure à la hauteur actuelle afin de ne pas porter atteinte au fonctionnement du transport collectif. Ces plantations auront un rôle important dans le maintien des sols par leur capacité à limiter le ruissellement. L'aspect paysager est également indéniable afin que le sillon créé ne soit que temporaire, uniquement le temps des travaux.

L'ensemble du contour de la zone N1 reste inchangé, seul l'EBC est supprimé sur une largeur de 20 m nécessaire aux travaux et au fonctionnement de l'Ascenseur Valléen. Cette suppression de l'EBC a été réalisée au plus près des besoins réels, afin de limiter l'impact sur les secteurs boisés environnants, et leur fonctionnement écologique. Par ailleurs, même s'il y a suppression d'EBC, l'ascenseur valléen ne constitue pas un fractionnement de la forêt, il n'y a pas de rupture physique : les pylônes seront suffisamment éloignés et les câbles suffisamment hauts pour que les continuités écologiques continuent de fonctionner, d'autant plus grâce aux reboisements menés sur les strates basses à moyennes. L'étude d'impact, réalisée par Agrestis, identifie techniquement les dispositifs permettant d'éviter l'impact de l'ascenseur valléen sur la faune, et notamment l'avifaune.