

**PROJET DE CRÉATION D'UN ASCENSEUR VALLÉEN ENTRE LE
PÔLE D'ÉCHANGE MULTIMODAL DU FAYET ET LA GARE DU
DMC (DOUBLE MONÔCABLE) DU CHATELET**

*Dossier d'enquête publique relatif à l'institution de servitudes
Articles L. 342-18 à L. 342-26 du Code du Tourisme*

NOTICE EXPLICATIVE

SOMMAIRE

PRÉAMBULE

MAÎTRES D'OUVRAGES

1. PRÉSENTATION DE LA COMMUNE DE SAINT-GERVAIS LES BAINS

- 1.1. Situation géographique et contexte administratif
- 1.2. Les secteurs d'activités
- 1.3. La population et l'habitat
- 1.4. Le domaine skiable

2. OBJECTIFS ET PRÉSENTATION DU PROJET

- 2.1. Objectifs du projet
- 2.2. Variantes envisagées et justification du choix du projet
- 2.3. Présentation du projet
- 2.4. Mesures de préservation
- 2.5. Estimation des dépenses

3. COMPATIBILITÉ AVEC L'AFFECTATION DES SOLS

- 3.1. Urbanisme
- 3.2. Risques
- 3.3. Avalanche
- 3.4. Géotechnique
- 3.5. Evaluation Natura 2000

4. EMPRISE ET PROCÉDURE FONCIÈRE

5. RAPPEL DES TEXTES

PRÉAMBULE

Le présent dossier a pour objectif de présenter le projet de création d'un ascenseur valléen entre le Pôle d'Echange Multimodal du Fayet et la gare du DMC (Double MonoCâble) du Chatelet et plus spécifiquement l'instauration de servitudes au titre du code du tourisme.

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.

MAÎTRES D'OUVRAGES

- ❖ Commune de Saint-Gervais-les-Bains –
Mairie - 50, avenue du Mont d'Arbois - 74170 St-Gervais-les- Bains
- ❖ Société des Téléportés Bettex Mont d'Arbois (STBMA) -
4383, route du Bettex - 74170 St-Gervais-les- Bains

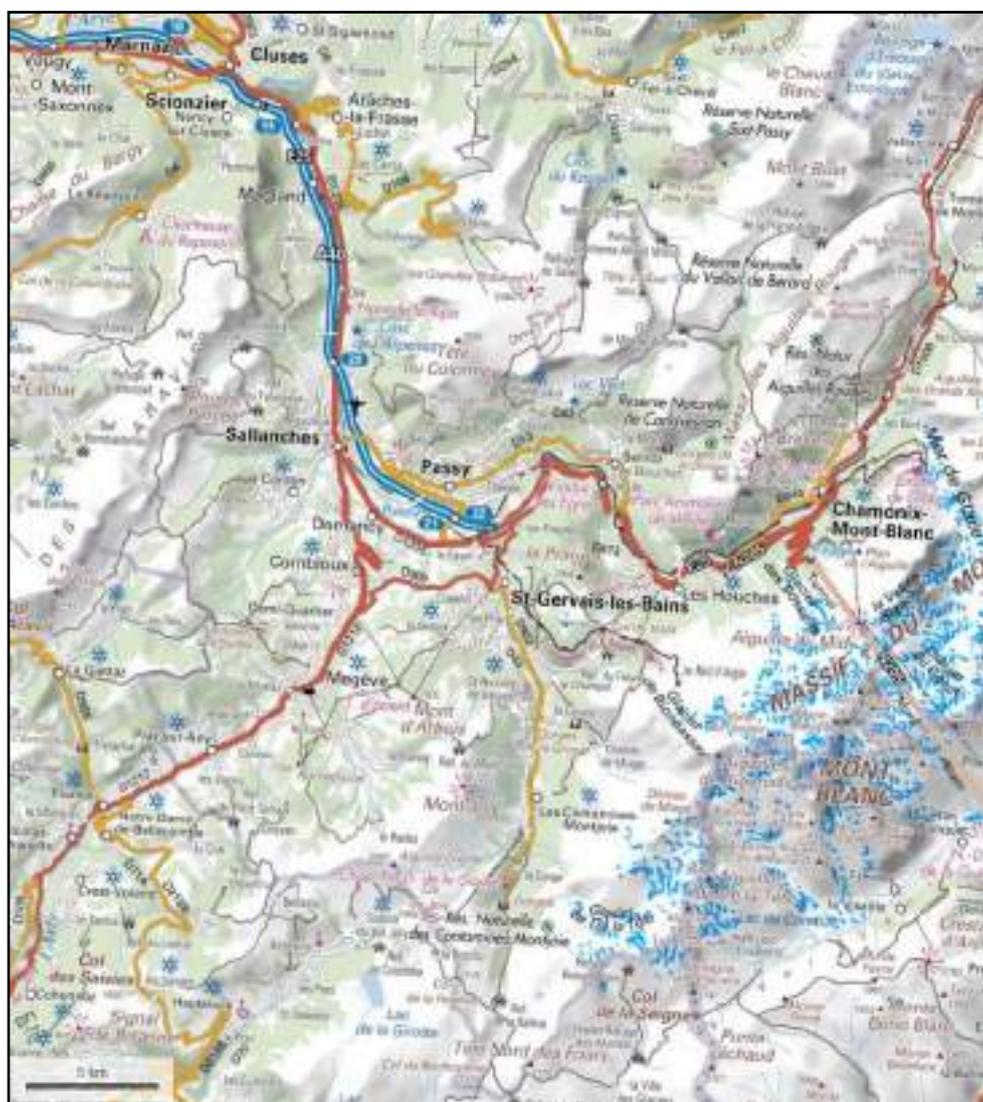
1. PRÉSENTATION DE LA COMMUNE DE SAINT-GERVAIS LES BAINS

1.1. SITUATION GÉOGRAPHIQUE ET CONTEXTE ADMINISTRATIF

La commune de Saint Gervais les Bains se trouve dans la haute-vallée de l'Arve, sur les contreforts de la rive gauche de l'Arve.

La commune appartient à la région Rhône-Alpes, à l'arrondissement de Bonneville et fait partie du Canton du Mont-Blanc regroupant les communes de Chamonix Mont-Blanc, les Contamines-Montjoie, les Houches, Saint Gervais les Bains, Servoz, Passy et Vallorcine.

La Commune de Saint-Gervais les Bains fait en outre partie de la Communauté de Communes Pays du Mont Blanc. Saint-Gervais les Bains possède de nombreux hameaux, villages ou écarts : les chalets de Miage; les chalets du Truc; le Champel; Bionnassay ou encore l'ancienne commune de Saint-Nicolas-de-Véroce. Ces hameaux se caractérisent par leur richesse patrimoniale.



Le chef-lieu de Saint Gervais les Bains se situe à environ 800 mètres d'altitude mais son point culminant est le sommet du Mont-Blanc, culminant à 4 810 mètres d'altitude, ce qui en fait la commune la plus haute de France et d'Europe occidentale.

Les communes limitrophes avec Saint Gervais les Bains sont : Passy, Les Contamines-Montjoie, Megève, Combloux, Demi-Quartier, Domancy, Les Houches et Chamonix pour la France, et Courmayeur pour l'Italie.

La Commune est accessible :

- Par le réseau routier : Terminus de l'autoroute Blanche A 40. Elle se situe à environ 100kms de Chambéry, 75kms d'Annecy, 200kms de Lyon, 590kms de Paris.
- Par le réseau ferroviaire : La gare de Saint-Gervais le Fayet est le terminus de la gare TGV.
- Par le réseau autocar : Lignes régulières d'autocars
- Par le réseau aérien : Aéroport International Genève-Cointrin (à 70 kms) – Aéroport Annecy-Meythet (à 80 kms) - Aéroport Lyon Saint-Exupéry (à 180 kms)

1.2. LES SECTEURS D'ACTIVITÉS

Véritable moteur de l'économie locale, la station a des retombées économiques directes et indirectes sur le territoire. Les secteurs d'activité sur la Commune de Saint-Gervais les Bains se répartissent comme suit :

Entreprises (sièges sociaux actifs) par secteur d'activité Au 31 décembre 2019	Nombre	%
Ensemble	1 096	100,0
Industrie manufacturière, industries extractives et autres	49	4,5
Construction	118	10,8
Commerce de gros et de détail, transports, hébergement et restauration	284	25,9
Information et communication	20	1,8
Activités financières et d'assurance	18	1,6
Activités immobilières	72	6,6
Activités spécialisées, scientifiques et techniques et activités de services administratifs et de soutien	163	14,9
Administration publique, enseignement, santé humaine et action sociale	255	23,3
Autres activités de services	117	10,7

Source : INSEE - 2020

Sans surprise, il s'agit du secteur du commerce et des services divers qui est majoritaire sur la commune. Le tourisme est en effet la principale source de revenus des acteurs économiques de la commune.

La station familiale de sports d'hiver de Saint-Gervais les Bains est reliée aux stations voisines Megève - Rochebrune - Côte 2000, Les Contamines - Hauteluce, Jaillet - Combloux, La Giettaz, formant le domaine skiable « Evasion Mont Blanc ».

Dynamique, chaleureux et authentique, le village attire aussi les touristes estivaux qui peuvent camper, s'exercer au VTT, à l'alpinisme ou l'escalade, la randonnée et visiter le riche patrimoine de Saint-Gervais les Bains. Le Mont Blanc est omniprésent puisque le toit de l'Europe est situé sur la commune saint-gervolaine. La voie royale au départ de Saint-Gervais les Bains est d'ailleurs la voie d'accès la plus directe au plus haut sommet de l'Europe.

Le Fayet et son casino, Saint Nicolas de Véroce et son église baroque, les espaces piétonniers du centre de Saint Gervais, Le Bettex, départ du domaine skiable, les quatre villages de la commune sont les principaux points touristiques du village.

De ce fait, les sports d'hiver ne constituent pas le seul attrait touristique du village : d'une part parce que le tourisme estival est important, d'autre part parce que même en hiver, les touristes ne viennent pas forcément chercher à Saint Gervais les Bains l'activité de glisse. Saint Gervais les Bains, avant d'être une station, est un village de charme accueillant des touristes annuellement. L'eau thermale du Mont-Blanc qui irrigue les thermes depuis plus de 200 ans participe grandement à ouvrir la station sur un tourisme autre que celui du sport d'hiver et de saison hivernale.

1.3. LA POPULATION ET L'HABITAT

La commune de Saint-Gervais les Bains s'étend sur 87,2 kms² et comptait 5 590 habitants, ce qui représente une densité moyenne de 87,9 habitants/km² :

L'évolution de la population sur les 50 dernières années est significative avec une progression de plus de 36%.

	1968	1975	1982	1990	1999	2008	2013	2018
Population	4 503	4 556	4 661	5 124	5 276	5 681	5 551	5 590
Densité moyenne (hab/km²)	70,8	71,6	73,3	80,5	82,9	89,3	87,2	87,9

Source : INSEE – 2018

Caractéristique des communes touristiques, les résidences secondaires et logements occasionnels sont prépondérants et de plus en plus nombreux à Saint-Gervais les Bains :

	2013	%	2018	%
Ensemble	8 615	100,0	8 829	100,0
Résidences principales	2 563	29,7	2 654	30,0
Résidences secondaires et logements occasionnels	5 779	67,1	5 912	67,0
Logements vacants	273	3,2	263	3,0

Source : INSEE – 2018

De par l'existence de sa station de ski, l'habitat est assez tourné vers le collectif. La commune compte en effet 34,5% de maisons individuelles (3 043) et 64,9% d'appartements (5 728) selon l'INSEE (2018).

1.4. LE DOMAINE SKIABLE

Les premiers touristes d'hiver arrivent dès les années 1930 et les premières glisses commencent avec la construction du téléphérique Saint-Gervais - Le Bettex en 1936 par la famille Viard, en même temps que l'arrivée d'un téléphérique à Bellevue côté Prarion, puis au Mont d'Arbois en 1937 permettant l'accès au domaine skiable du Mont d'Arbois.

Depuis, l'équipement des deux massifs Arbois et Prarion n'a cessé de se développer, pour devenir l'activité principale de cette station et c'est à partir de 1950 que le ski se développe rapidement et que les touristes affluent massivement.

Aujourd'hui, St Gervais les Bains est une véritable station de ski reconnue mondialement.

Nichée au cœur du massif du Mont-Blanc, en Haute-Savoie, la station de ski Saint-Gervais / Les Houches s'étend de 1000 à 1900 mètres d'altitude. La station est l'une de celle composant le domaine skiable Évasion Mont-Blanc qui propose aux skieurs 450 km de pistes et 108 remontées mécaniques.

Le domaine skiable de Saint-Gervais / les Houches dispose de 15 remontées mécaniques et 55 km de pistes. Avec la chaîne du Mont-Blanc ou les Fiz en toile de fond, le domaine bénéficie d'un enneigement exceptionnel et la neige reste en parfaite condition durant toute la saison des sports d'hiver. Il est possible d'y pratiquer le ski alpin, le ski de fond, le saut à ski ou le snowboard. Le domaine est accessible avec le mythique Tramway du Mont-Blanc.

Les activités liées à la station entraînent de nombreux emplois répartis dans plusieurs secteurs :

- L'exploitation du domaine skiable : gestion du domaine et des remontées mécaniques,
- L'hôtellerie et la restauration,
- Les résidences de touristiques fonctionnant en été et en hiver,
- Les commerces de type alimentaire,
- Le secteur artisanal,
- Les services divers privés ou publics.

Le domaine skiable permet à l'ensemble de ses activités d'exister. Les emplois induits, directs et indirects générés par les activités touristiques, constituent également un élément important pour le maintien de la vie et du dynamisme du village.

Les principales infrastructures touristiques de la commune qui fonctionnent pendant l'hiver à savoir la société de gestion du domaine skiable, l'office de tourisme et l'école de ski, sont également des organismes importants de l'animation touristique de la commune.

2. PRÉSENTATION ET MOTIVATION DU PROJET

2.1. OBJECTIFS DU PROJET

La commune de Saint Gervais a la particularité d'avoir deux centres de vie dissociés, le Fayet et le Bourg, qui sont séparés par une route de 5km et 200m de dénivelée.

Les Communes de la vallée de l'Arve, signataires du Plan de Protection de l'Air 2019/2023 (PPA2), se sont données pour 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 : « changer les comportements, proposer des alternatives à la voiture... ».

Cette distance contraint les habitants locaux à l'utilisation fréquente de leur voiture, ce qui génère des nuisances certaines en termes de bruit, d'embouteillages, d'accidents, et contribue à la pollution de la vallée de l'Arve.

Cette discontinuité est également un frein aux touristes venant en train jusqu'au Fayet, ce qui pénalise également la destination.

L'objectif de ce projet est donc de tirer un trait d'union entre les deux pôles de vie de la commune, en créant un lien fonctionnel et confortable, permettant d'augmenter l'attractivité de la commune tout en réduisant les déplacements routiers et en favorisant l'autonomie d'un public non motorisé (jeunes, personnes âgées, ...).

De ce fait, la mobilité des habitants permanents et des résidents touristiques engendre un trafic routier intense sur des routes de montagne, dont la congestion régulière des voies publiques, l'accentuation des nuisances urbaines, la production accentuée de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques, sont les corolaires.

2.2. VARIANTES ENVISAGÉES ET JUSTIFICATION DU CHOIX DU PROJET

Les Communes de la vallée de l'Arve, signataires du Plan de Protection de l'Air 2019/2023 (PPA2), se sont données pour 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 : « changer les comportements, proposer des alternatives à la voiture... ».

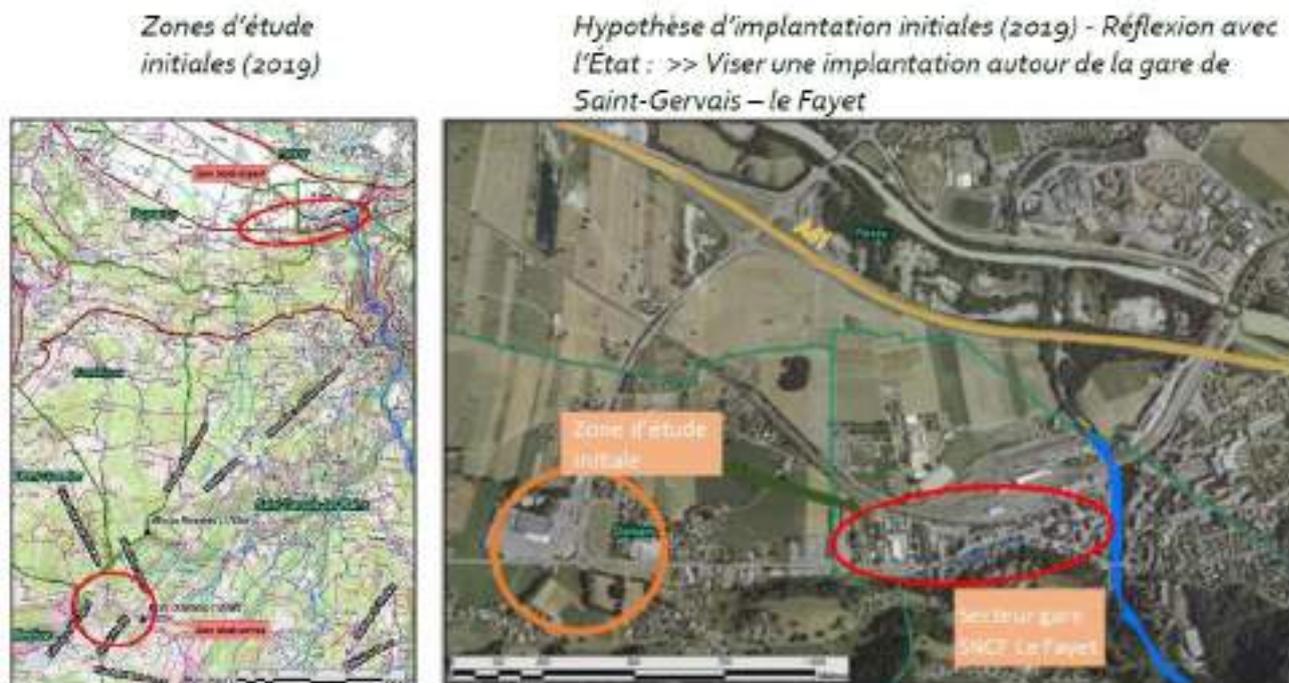
Saint Gervais, est une Commune constituée de nombreux villages ou hameaux étagés entre la plaine de l'Arve à 590 m et les coteaux subalpin à 1 500 m, où la mobilité est un enjeu fort pour l'employabilité des habitants, ainsi que la vie économique fortement orientée vers le tourisme 4 saisons de montagne.

L'émiettement de l'activité salariée et la dilution du temps de travail, n'épargnent pas les emplois de montagne et les habitants de Saint Gervais, où la voiture individuelle reste pour l'heure la réponse à une autonomie géographique et une accessibilité à l'emploi.

De ce fait, la mobilité des habitants permanents et des résidents touristiques engendre un trafic routier intense sur des routes de montagne, dont la congestion régulière des voies publiques, l'accentuation des nuisances urbaines, la production accentuée de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques, sont les corolaires.

Face à ces problématiques de mobilité, de carence de solution de transport public efficient et de rapprochement des lieux de vie de Saint Gervais, la Commune souhaite porter un projet d'ascenseur valléen entre Le Fayet et le centre bourg de Saint Gervais. L'objectif est de construire un transport public durable à haut débit, destiné à l'usage des résidents permanents et touristiques de la Commune. Cette alternative au tout voiture, se donne pour ambition de s'inscrire dans une démarche performante de réduction des nuisances routières et des émissions de polluants du trafic routier.

L'étude de faisabilité lancée en juillet 2019, ouvrait les espaces de réflexions 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.



Les échanges techniques dans le cadre d'un Comité de Pilotage (COFIL), auxquels ont été associés les services de l'Etat a permis d'identifier la gare SNCF du Fayet comme l'implantation la plus pertinente pour la gare aval, du fait de la présence du Pôle d'Echange Multimodal (trainbus- voie verte) et la proximité d'établissements scolaires (lycée, collège).

Le choix de placer la gare amont de l'ascenseur valléen en rive gauche du Bon Nant, dans le périmètre de la télécabine actuelle permettant de relier le Bettex (DMC), a également fait l'objet d'échanges. La présence d'un parking relais important sur ce secteur du Châtelet, la proximité du centre bourg, la cohérence des perceptions paysagère en présence de la remontée existante du DMC et des possibilités de mieux inscrire la ligne dans la topographie naturelle, ont permis aux membres du COFIL de confirmer ce positionnement. L'opportunité de structurer le paysage urbain du secteur du Châtelet en créant une gare unique entre l'Ascenseur valléen et le DMC, ont également participé au choix pour ce site, afin de créer une chaîne de transport s'appuyant sur les infrastructures existantes.

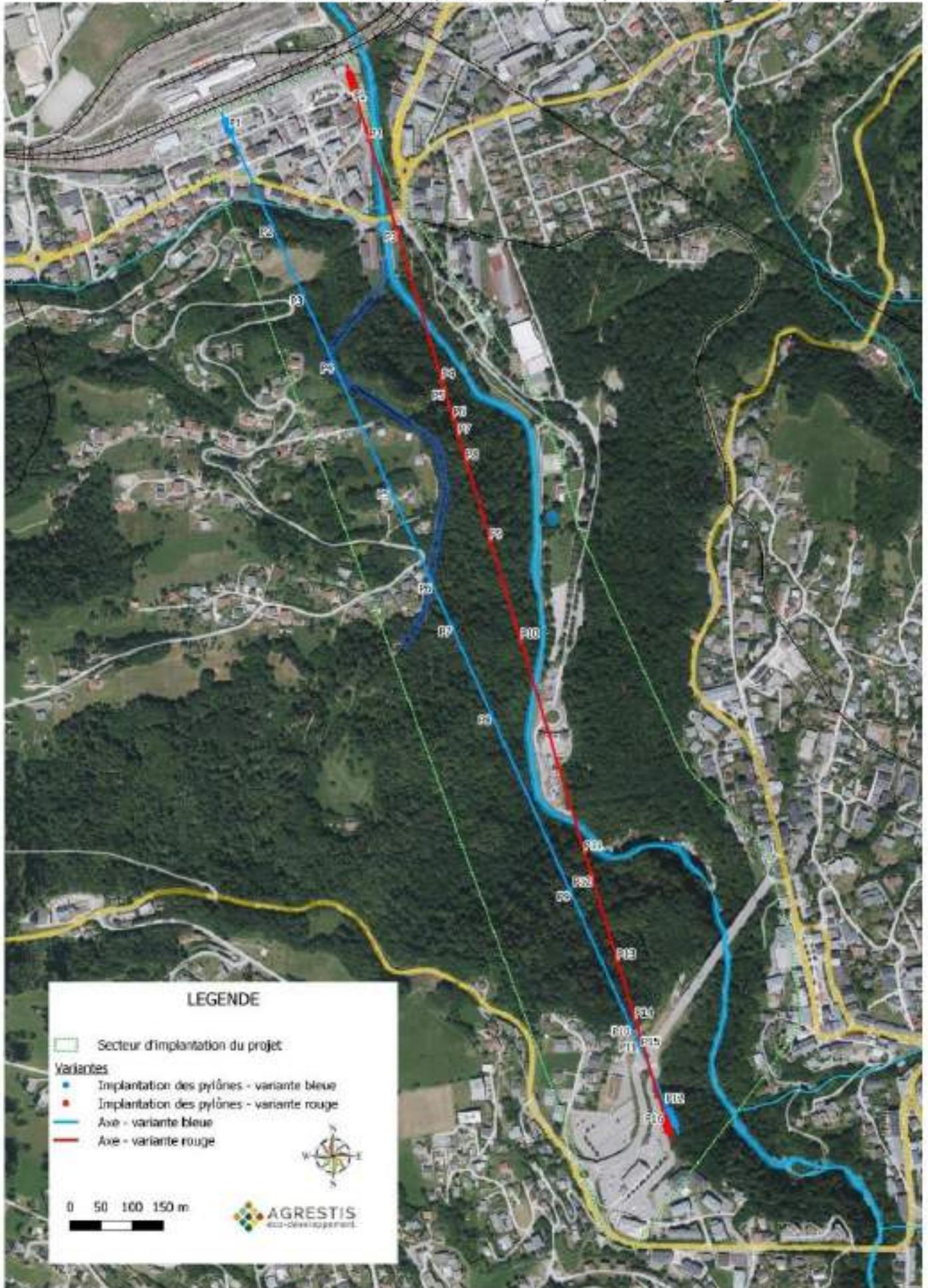
Le projet d'Ascenseur Valléen permet ainsi de créer une liaison de transport en commun efficace entre le futur Pôle d'Echange Multimodal du Fayet, dans la vallée, et l'actuelle gare du DMC, à proximité du bourg de Saint-Gervais. Il constituera un maillon indispensable dans la future offre multimodale de transports du territoire Saint-Gervolain.

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'exploitation standard, d'organiser le flux des cabines par une supervision automatisée, à l'instar d'un ascenseur vertical et des rames de métropolitain 1 et 14 à Paris. Ce moyen de transport aura donc une plage d'ouverture élargie et est donc un outil permettant une mobilité décarbonée renforcée.

Tableau prévisionnel des différentes options techniques et de la technologie retenue, dans un souci d'efficacité et de limitation des coûts (source : étude de faisabilité, EPODE)

Technologie	Monocâble	25	35	Télépherique
Débit théorique de référence :	2000 p/h	2500 p/h	3000 p/h	1000 p/h (sur longue distance) Jusqu'à 10m/sec
Vitesse recommandée - max	5m/sec – 6m/sec	6m/sec - 7.5 m/sec	6m/sec - 7.5 m/sec	
Avantages : - de la technologie - en exploitation	Appareil fiable, très répandu, Système très adapté pour des domaines skiables et milieu urbain	Capacité de franchissement de très grandes portées Très bon compromis entre technologie monocâble et 35	Capacité de franchissement de très grandes portées Système très capacitif, adapté pour des sites (montagne ou urbain) à fréquentation forte	Capacité de franchissement de très grandes portées Système intéressant sur des insertions à topographie très contrainte, et pour des besoins en débit faible
- Concurrence (France)	5 constructeurs disposent du savoir-faire	2 constructeurs disposent du savoir-faire	2 (3) constructeurs disposent du savoir-faire	5 constructeurs disposent du savoir-faire
Inconvénients / limites	Sauvetage des personnes sur profil contraint, Nombre de pylônes Difficulté à procéder à des embarquements à l'arrêt/supervisé	Peu de systèmes en fonctionnement (en France)	Largeur de voie, insertion, Bruit	Temps d'attente nécessité d'un tablier pour les cabines de grande capacité Chaque appareil est un prototype
Coût (théorique, sur profil équivalent)	€	€€	€€€	€€

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).



Un ensemble de variantes a ensuite été étudié avant d'aboutir au projet retenu. Ces variantes sont succinctement décrites ci-après.

❖ VARIANTE « ROUGE » : GARE AVAL A L'EST DE LA GARE SNCF

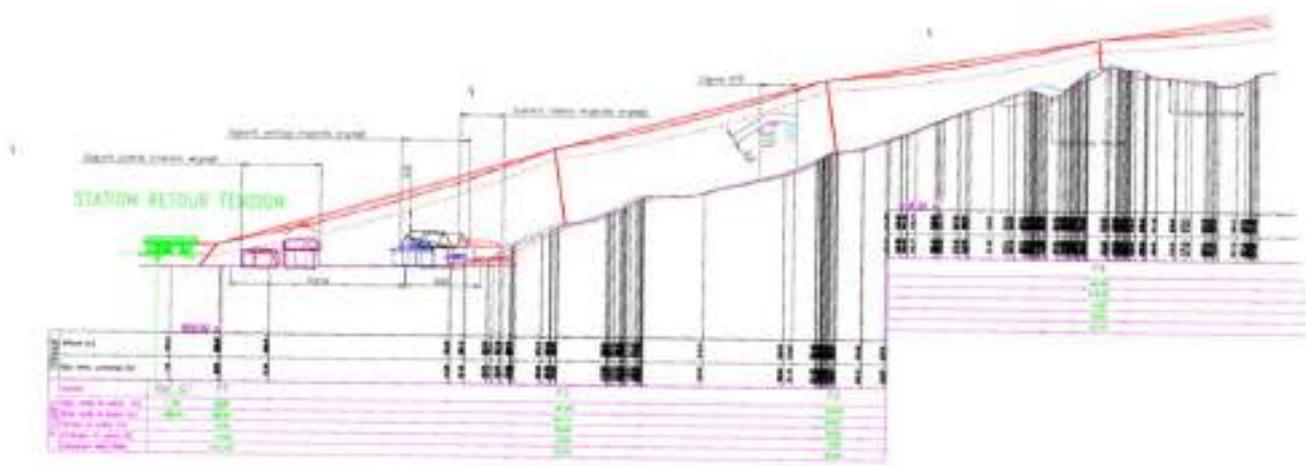
Cette variante prévoit également la réalisation d'une télécabine de 10 places sur un axe partant de l'Est de la gare de Saint-Gervais – Le Fayet à proximité du Bon-Nant jusqu'à la gare aval du DMC.

Cette variante a dû être écartée pour plusieurs raisons :

- Pylônes en bordure du lit mineur du torrent du Bon-Nant, soumis à de forts aléas naturels du PPRn ;
- Problématiques de foncier ;
- Impossibilité technique de construire 2 pylônes en zone de falaise ;
- Connexion plus complexe avec la gare ;
- Nombre de pylônes beaucoup plus important.

❖ VARIANTE BLEU 1 : GARE AVAL A L'OUEST DE LA GARE SNCF – VERSION HAUTE (AU-DESSUS DE LA LIGNE HTA) (SOLUTION RETENUE)

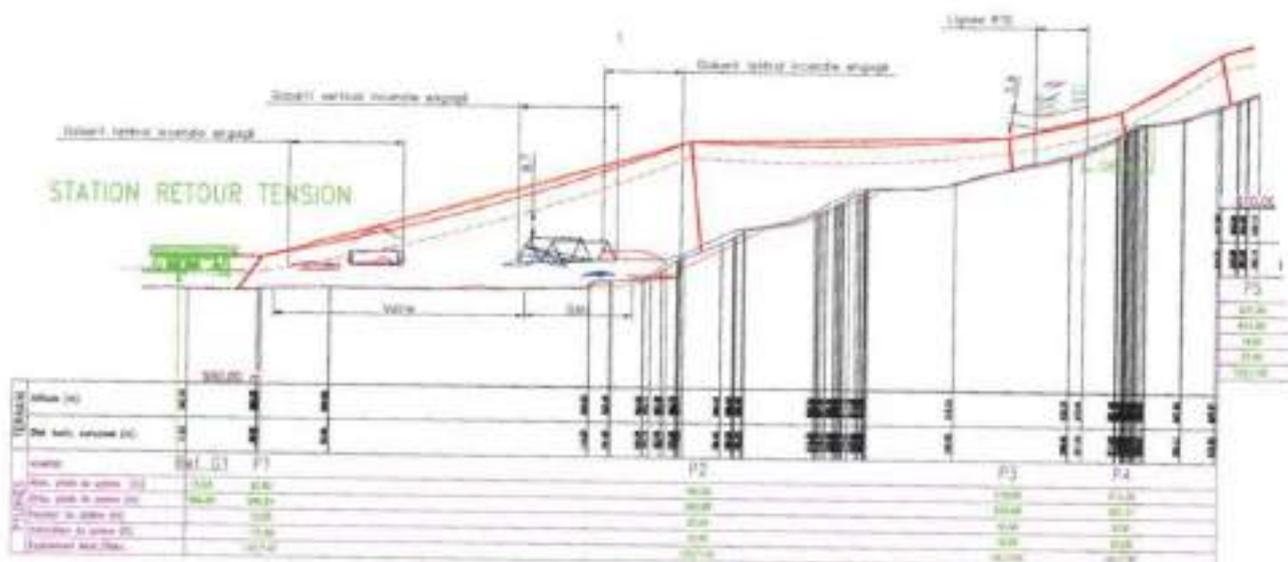
Cette variante prévoit la réalisation d'une télécabine de 10 places sur un axe partant de l'Ouest de la gare de Saint-Gervais – Le Fayet jusqu'à la gare aval du DMC dont le remplacement est d'ores et déjà prévu. Dans ce cas de figure, la ligne doit passer au-dessus des ouvrages haute tension comme indiqué dans le profil ci-dessous.



Première partie du profil en long de la variante « bleu 1 »

- ❖ VARIANTE « BLEUE 2 » : GARE AVAL A L'OUEST DE LA GARE SNCF – VERSION BASSE (SOUS LA LIGNE HTA)

L'axe de ligne et l'appareil restent les mêmes que pour la variante « bleue 1 » mais la ligne passe sous la ligne à haute tension, comme visible sur la première partie du profil ci-dessous.



Première partie du profil en long de la variante « bleu 2 »

Cette variante a dû être écartée pour plusieurs raisons :

- Nécessité de terrasser fortement sous la ligne HT pour faire passer la télécabine, générant une importante quantité de déblais et un impact paysager fort.
- Besoin de deux pylônes supplémentaires.
- Besoin de puissance supplémentaire
- Profil de ligne générateur d'usure supplémentaire des galets, à remplacer plus fréquemment.

2.3. PRÉSENTATION DU PROJET

Le projet d'Ascenseur Valléen vise à créer une liaison de transport en commun efficace entre le futur Pôle d'Echange Multimodal du Fayet, dans la vallée, et l'actuelle gare du DMC, à proximité du bourg de Saint-Gervais.

Pour répondre à ces objectifs d'exploitation tout au long de l'année et sur des amplitudes horaires étendues, le choix s'est porté sur un appareil confortable de dernière génération. Il sera équipé de cabines offrant 10 places assises et permettant un débit 1600p/h à la vitesse de 6m/s.

La gare aval sera située sur le parking de la gare SNCF du Fayet. La gare amont sera située à 80m derrière la gare de départ du DMC, dans l'axe de cet appareil.

Ainsi la ligne cheminera :

- Parallèlement à la rue du Faucigny
- Au-dessus des habitations entre P1 et P2
- Au-dessus d'une ligné électrique HTA entre P2 et P3
- Au-dessus d'une conduite forcée entre P3-P4, P4-P5 et P5-P6
- Dans la forêt entre P6 et P10
- Au-dessus de la route départementale entre P10 et G2

La construction de cette remontée mécanique n'a aucun impact sur la surface totale du domaine existant.

2.3.1. Gare aval

a) Aménagement du terrain, indiquant ce qui est modifié ou supprimé

Le bâtiment est implanté sur un terrain plat. Une voie d'accès avec ses trottoirs latéraux depuis la rue des Ecoles sera créée pour l'exploitant. Celle-ci desservira 3 places de stationnement pour le personnel travaillant là, et une aire de retournement pour les véhicules de livraison. La zone de circulation des cabines sera clôturée et rendue inaccessible au public (respect des règles et gabarits réglementaires RM2). Les abords de la gare et des rampes inclinées seront soit goudronnés, soit revêtus de pavés autobloquants pour délimiter et sécuriser les déplacements piétons et PMR, l'accès aux caisses et à l'ascenseur vertical.

b) Implantation, organisation, composition et volume des constructions nouvelles :

La gare aval G1 se trouvera en bordure des voies SNCF pour dégager au mieux la place. Bâtiment gare compact, à 2 niveaux, couvert d'un toit à 4 pans plus noue et lucarne en outeau.

Niveau haut quais non clos, en charpente métallique, avec son local de commande de la TC, les quais recevant le public et l'arrivée de l'ascenseur vertical. Couverture bac acier gris nuage avec voligeage bois visible.

Niveau Rez de Chaussée avec un hall public, des caisses (avec du personnel et automatiques), un bureau et un réfectoire associés. Un local d'exploitation sera aménagé, en communication directe avec la zone stationnement. Celui-ci sera isolé des autres locaux par des murs coupe-feu ainsi que la porte interne. Un auvent de protection de l'accès aux caisses sera mis en place et traité en charpente métallique (gris galvanisé) sur consoles et vitrages.

Le public accédera aux quais par l'intermédiaire d'un jeu de rampes montée-descente. Rampes de 1.50m de largeur et 12% de pente. Rampes métalliques sur poteaux et surface de circulation métal et revêtement caoutchouc pour le confort des usagers. Structure métallique et garde-corps galvanisés, remplissage résille câbles inox.

La mécanique de la télécabine sera enveloppée dans un « tube » gris bicolore et reposant sur 2 appuis pour partie en génie civil béton, pour partie tube métallique gris galvanisé.

c) Traitement des constructions, clôtures, végétations ou aménagements situés en limite de terrain

Etant donné que l'on est sur un domaine public, une clôture sera installée sous la gare RM et la circulation des cabines, avec un portail d'accès pour l'exploitant et l'entretien de cette surface.

En gare aval, des filets de sécurité anti-chutes et réglementaires seront installés en sortie de quais.

Les zones impactées par les travaux seront soigneusement remises en état.

d) Matériaux et couleurs des constructions, gare aval G1

<u>Couverture du bâtiment :</u>	Bacs prélaqués gris clair RAL 7035. Partie inférieure en voligeage bois apparent.
<u>Abri de la mécanique TC :</u>	longs pans en partie haute gris 7035, partie basse et sous face gris aluminium mat, pignon vitré.
<u>Locaux exploitants :</u>	Niveau quai : maçonnerie beige sable soutenu, avec l'encadrement des ouvertures gris granit. Menuiseries métalliques et rideaux roulants gris graphite RAL 7022. Soubassement béton enduit terre d'ombre. Encadrement des ouvertures gris granit.

e) Traitement des espaces libres, notamment plantations à conserver ou à créer :

Les emplacements des travaux seront soigneusement remis en état et de la végétation sera plantée sous la gare TC.

f) Organisation et aménagement des accès au terrain, aux constructions et aux aires de stationnement :

Depuis la rue des Ecoles, création d'une voie d'accès privative de 6.00 m de largeur, praticable pour les véhicules de secours si besoin. Matérialisation de passages piétons dits cloutés par bandes blanches. Trottoirs latéraux de part et d'autre de la voie véhicules, et bandes podotactiles pour les PMR. Accès depuis les parkings existants situés en périphérie de la gare SNCF.

2.3.2. Gare intermédiaire

a) Aménagement du terrain, indiquant ce qui est modifié ou supprimé

Le bâtiment est implanté sur un terrain plat. La zone sera réaménagée pour offrir les mêmes services qu'actuellement, c'est-à-dire parkings (avec ses places réservées PMR), stationnement bus et navettes, aire de retournement, passages piétons (avec marquage PMR), le tout en lien avec le reste des parkings inchangés. La zone de circulation des cabines sera clôturée et rendue inaccessible au public (respect des règles et gabarits réglementaires RM2). Les abords immédiats de la gare et des rampes inclinées seront soit goudronnés, soit revêtus de pavés autobloquants pour délimiter et sécuriser les déplacements piétons ainsi que les PMR, l'accès aux caisses et à l'ascenseur vertical.

b) Implantation, organisation, composition et volume des constructions nouvelles

La gare intermédiaire G2-G3 à l'aval de la gare actuelle du DMC. Bâtiment gare imposant, à 2 niveaux, couvert d'un toit à 2 pans avec croupes, noues et structure vitrée abritant les accès principaux au niveau quais.

Niveau haut quais et hall central bordé par des façades entièrement vitrées avec les locaux de commande des TC, les quais et un grand hall d'échange recevant le public et l'arrivée de l'ascenseur vertical. Couverture bac acier gris nuage avec voligeage bois visible. De part et d'autre de grandes terrasses ouvertes permettant les échanges et la circulation des usagers.

Niveau Rez de Chaussée avec un hall public et des caisses (avec du personnel et des automatiques), un bureau régisseur et des vestiaires associés. Un local atelier avec le poste transformateur STBMA sous le tronçon 1 sera aménagé, en communication directe avec l'extérieur. Celui-ci sera isolé des autres locaux par des murs coupe-feu 2 heures ainsi que la porte interne. Des locaux consigne à ski, sanitaires publics, stockage, réfectoire, local Ski Club seront aménagés et auront un fonctionnement indépendant les uns des autres.

Niveau garages véhicules-cabines : 2 zones de stockage semi enterrées pour les cabines seront réalisées avec leurs ascenseurs descenseurs en liaison avec les gares TC.

Le public accédera aux quais et hall central par l'intermédiaire d'un jeu rampe montée-descente. Rampe de 3.00m de largeur et 11% de pente. Rampes béton et surface de circulation revêtement caoutchouc pour le confort des usagers. Un ascenseur vertical reliera les 2 niveaux principaux accueillant du public. Un escalier classique viendra compléter les possibilités de transit. Coté Saint Gervais une partie de la terrasse sera de plain-pied avec les zones parkings.

La mécanique des télécabines seront enveloppées dans un « tube » gris bicolore et reposant sur 2 appuis pour partie en génie civil béton, pour partie tube métallique gris galvanisé.

c) Traitement des constructions, clôtures, végétations ou aménagements situés en limite de terrain

Etant donné que l'on est sur un domaine public, des clôtures seront installées sous les gares RM et la circulation des cabines, avec un portail d'accès pour l'exploitant et l'entretien de ces surfaces.

En gares des filets de sécurité anti-chutes et réglementaires seront installés en sortie de quais.

Les zones impactées par les travaux seront soigneusement remises en état.

d) Matériaux et couleurs des constructions, gare intermédiaire G2-G3

<u>Couverture du bâtiment</u> :	Bacs prélaqués gris clair RAL 7035 ou zinc à joints debout Partie inférieure en voligeage bois apparent Structure métallique gris graphite, avec de grandes verrières en façades et toiture sur l'entrée principale, modénaturée dans l'esprit des auvents d'entrée d'immeuble du XIXe siècle, en le ré interprétant avec les moyens du XXIe siècle,
<u>Abri de la mécanique TC</u> :	longs pans en partie haute gris 7035, partie basse et sous face gris aluminium mat, pignon vitré.
<u>Locaux d'exploitation</u> :	Soubassement béton matricé avec acrotères en béton lisse, pour alléger l'ensemble. Menuiseries métalliques et rideaux roulants gris graphite RAL 7022. Garde-corps en structure métallique avec remplissage en résilles câbles inox.

e) Traitement des espaces libres, notamment plantations à conserver ou à créer

Les emplacements des travaux seront soigneusement remis en état et de la végétation sera plantée sous les gares TC.

f) Organisation et aménagement des accès au terrain, aux constructions et aux aires de stationnement

Depuis les accès principaux, création d'une voie d'accès privative pour l'exploitant, praticable pour les véhicules de secours si besoin. Matérialisation de passages piétons dits cloutés par bandes blanches. Création de pistes cyclables.

Trottoirs latéraux de part et d'autre de la voie véhicules, et bandes podotactiles pour les PMR.

Accès depuis les parkings existants situés en périphérie de la gare aval du DMC et de part et d'autre de la route.

⇒ Des vues en annexe de la présente notice présente les gares aval et amont.

2.3.3 Ouvrage de ligne

Les ouvrages de ligne sont constitués de pylônes mono fûts fixés sur des massifs de béton d'une emprise inférieure à 4m². L'emprise du survol est de 16 mètres (8 mètres de part et d'autre de l'axe) à 20 mètres (10 mètres de part et d'autre de l'axe). Cette sur largeur est liée aux contraintes d'exploitation, techniques et d'entretien dans le cadre du déboisement et/ou du défrichage. Des vues en annexe de la présente notice présente l'ouvrage des pylônes et de la ligne.

Le projet nécessite la création de 5 pistes latérales à partir des pistes forestières existantes. Ces sentiers de 2 m de large serviront à l'acheminement de matériaux pendant les travaux et durant les opérations d'entretien. Ils ne seront empruntables qu'à pied ou avec des quads et ponctuellement durant les travaux par la pelle araignée lorsque celle-ci ne peut pas remonter par le layon à cause d'infranchissables. Ils ne nécessiteront aucun terrassement, ni défrichage.

Le tableau ci-après résume les caractéristiques techniques de l'ouvrage :

• Type	Télécabine 10 places
• Nom de l'installation	Ascenseur Valléen
• Longueur suivant la pente	1791,62 m
• Dénivellation	221 m
• Débit horaire potentiel	1 600 p/h
• Vitesse en ligne	6 m/s
• Cas de charge	100% montée – 100% descente
• Vent maximal en exploitation	20m/s (250Pa)
• Altitude départ	586 m
• Altitude arrivée	807 m
• Diamètre du câble	48 mm
• Situation Motrice	Amont
• Station Tension	Aval
• Tension totale	58 000 daN
• Puissance moyenne	463 kW
• Nombre de pylônes de ligne	12 pylônes
• Sens de montée	Droite
• Véhicules	10 places
• Embarquement	Contour + ligne droite
• Débarquement	Contour + ligne droite
• Largeur de la voie	6,60 m

2.4. MESURES DE PRÉSERVATION

2.4.1. Lors de la conception du projet :

- Implantation de la gare de départ choisie sur le parking de la gare SNCF du Fayet ; dans un environnement déjà urbanisé et de façon à privilégier les échanges multimodaux (trains, bus, voiture, vélo, ...)
- Configuration de la ligne de façon à minimiser le nombre de pylône et de sorte que la majorité de ces pylônes soient implantés sur des emprises publiques.
- Configuration de la ligne de façon à ce qu'aucun terrassement (autre que pour la construction des pylônes) ne soit nécessaire, notamment en prenant le parti de survoler la ligne HTA croisée par la télécabine
- Configuration de la ligne suffisamment haute pour ne pas défricher la portée P8-P9 située au niveau des thermes de St Gervais afin de préserver au maximum la forêt.
- Implantation de la gare d'arrivée choisie sur le parking du Neyret, dans un environnement déjà urbanisé, en connexion avec l'appareil de 2nd niveau permettant d'accéder au Bettex.

2.4.2. Lors de la réalisation du projet

- L'accès au chantier sera réalisé par les pistes existantes ; des accès piétons complémentaires seront à créer pour l'accès à certains pylônes, mais cette création sera réalisée sans défrichement, ni terrassement.
- En ligne, lorsque les accès par piste seront impossibles et afin de minimiser les risques de détérioration du milieu naturel, l'hélicoptère sera utilisé pour la répartition du matériel et des matériaux de génie civil.
- Le montage des éléments mécaniques sera effectué de la même façon.
- En fin de chantier, les terres extraites seront régalées et un nettoyage méticuleux sera effectué et les parties dégradées seront réhabilitées.
- Nettoyage complet du site et réutilisation dans la station des matériaux en excès.
- Les préconisations de l'Etude d'Impact relative aux espèces et aux spécimens protégés mis en évidence autour du projet seront respectées, et notamment lors de l'implantation avec le constructeur.

2.5. ESTIMATION DES DÉPENSES

Ce programme porte sur un investissement de 14 215 000 € HT, réparti comme suit :

- Région : 4 264 000 €
- Conseil Départemental de la Haute-Savoie 74 : 4 264 000 €
- Fonds National d'Aménagement et de Développement du Territoire (FNADT) : 2 843 000€
- Autofinancement concessionnaire : 2 844 000€.

Le coût résiduel d'investissement garanti par la commune est de 0 €, puisque ce financement est porté par le concessionnaire. Le coût maximum de fonctionnement résiduel pour la commune est de 170 000€/an.

Le financement du présent projet a fait l'objet d'un avenant à la délégation de service public confié à la Société des Téléportés du Mont d'Arbois (STBMA) par délibération du 13 octobre 2021.

3. COMPATIBILITÉ AVEC L’AFFECTATION DES SOLS

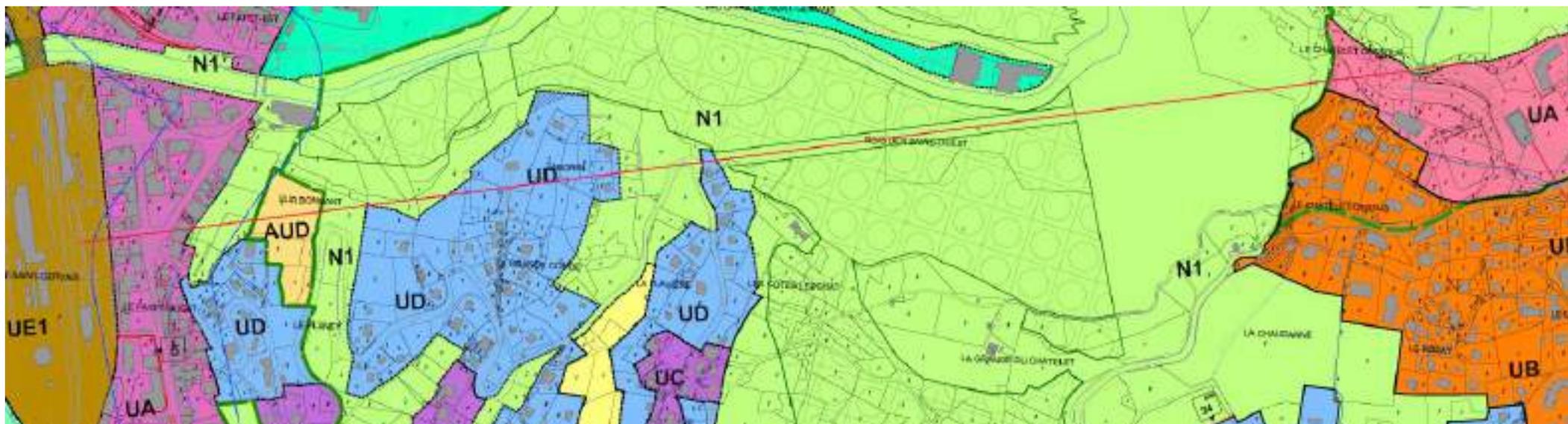
3.1. URBANISME

En matière d’urbanisme, la commune de Saint-Gervais les Bains est soumise au Plan Local d’Urbanisme (PLU) approuvé le 15 février 2006, révisé le 14 décembre 2011 et 09 novembre 2016, et applicable à la date de sa dernière mise à jour en date du 12 juillet 2021.

L’axe de l’ascenseur (tracé en rouge sur le plan en page suivante) se situe en zones UE1, UA, N1, AUD, UD et UA1.

UE1	Zone réservée aux activités économiques à caractère industriel
UA	Centres ville à conforter dans leur vocation actuelle
N1	Zone naturelle pouvant accueillir des équipements collectifs et des constructions liées aux activités agricoles ainsi que des annexes à l’habitation uniquement à usage de garage.
AUD	Zone à urbaniser destinée à l’accueil d’habitations et des activités hôtelières ou parahôtelières environnées d’espaces verts paysagers
UD	Zone urbanisée avec des habitations implantées de manière discontinue environnées d’espaces verts
UA1	Zone d’extension autour du chef lieu composée essentiellement de petits immeubles de logements

Afin que le projet soit compatible avec le PLU, une procédure de déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU est menée conjointement à la présente procédure.

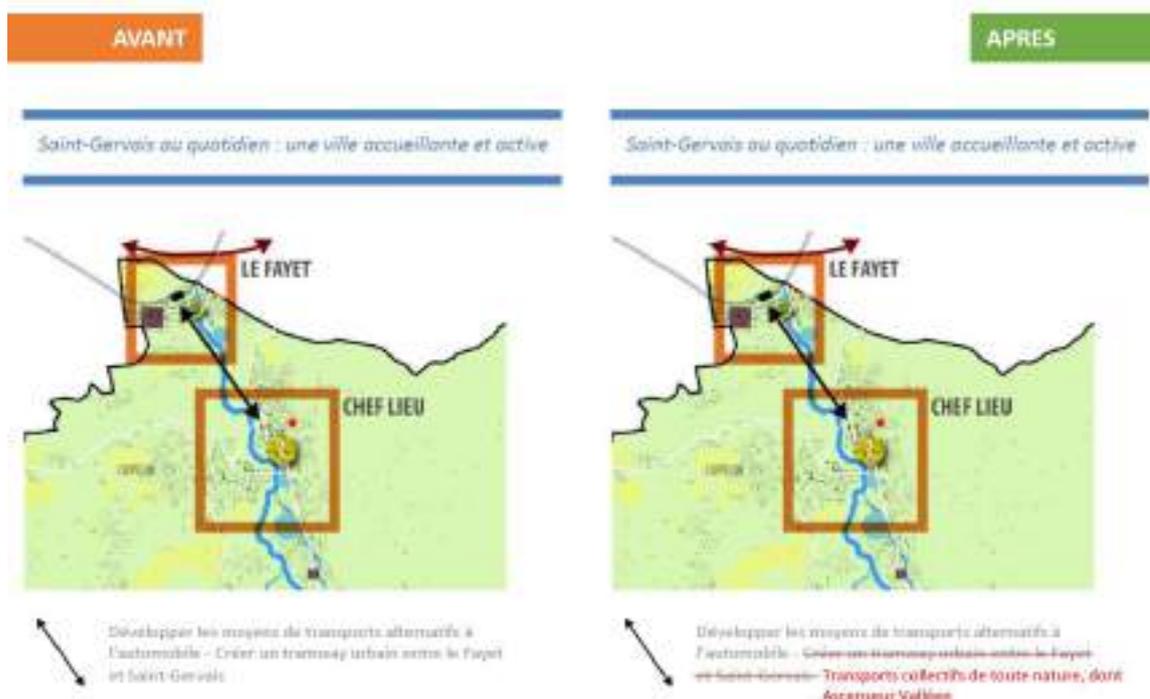


- UE1** Zone réservée aux activités économiques à caractère industriel
- UA** Centres ville à conforter dans leur vocation actuelle
- N1** Zone naturelle pouvant accueillir des équipements collectifs et des constructions liées aux activités agricoles ainsi que des annexes à l'habitation uniquement à usage de garage.
- AUD** Zone à urbaniser destinée à l'accueil d'habitations et des activités hôtelières ou parahôtelières environnées d'espaces verts paysagers
- UD** Zone urbanisée avec des habitations implantées de manière discontinue environnées d'espaces verts
- UA1** Zone d'extension autour du chef lieu composée essentiellement de petits immeubles de logements

NOTA : inconstructibilité sur une emprise de 16 à 20 m sous l'axe du survol

Les ajustements prévus 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 ;



⇒ **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.

- Deux modifications du règlement pour permettre la mise en œuvre de ce projet :
 - L'autorisation des commerces au sein de la 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 caravanning
- 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 caravanning
- 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 essentielle pour le bon développement du projet d'Ascenseur Valléen dans le secteur du Fayet.

- L'autorisation explicite des « ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services publics ou d'intérêt collectif », en toutes zones concernées par le projet d'Ascenseur Valléen - modifications du règlement – Zones UA, UD, UE1, AUd, N

AVANT	APRES
ARTICLE 2 – OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL ADMISES SOUS CONDITIONS	ARTICLE 2 – OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL ADMISES SOUS CONDITIONS
ARTICLE 6 – L'IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES OU EMPRISES PUBLIQUES	[..] - Les ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services publics ou d'intérêt collectif.
ARTICLE 7 – IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES	ARTICLE 6 – L'IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES OU EMPRISES PUBLIQUES
ARTICLE 8 – IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS LES UNES PAR RAPPORT AUX AUTRES SUR UNE MEME PROPRIETE	ARTICLE 7 – IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES
ARTICLE 9 – EMPRISE AU SOL DES CONSTRUCTIONS	ARTICLE 8 – IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS LES UNES PAR RAPPORT AUX AUTRES SUR UNE MEME PROPRIÉTÉ
ARTICLE 10 – LA HAUTEUR MAXIMALE DES CONSTRUCTIONS	ARTICLE 9 – EMPRISE AU SOL DES CONSTRUCTIONS
ARTICLE 11 – L'ASPECT EXTERIEUR DES CONSTRUCTIONS ET L'AMENAGEMENT DE LEURS ABORDS	ARTICLE 10 – LA HAUTEUR MAXIMALE DES CONSTRUCTIONS
ARTICLE 13 – OBLIGATIONS IMPOSÉES AUX CONSTRUCTEURS EN MATIÈRE DE RÉALISATION D'ESPACES LIBRES, D'AIRES DE JEUX ET DE LOISIRS ET DE PLANTATIONS	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 techniques 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.

- 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,

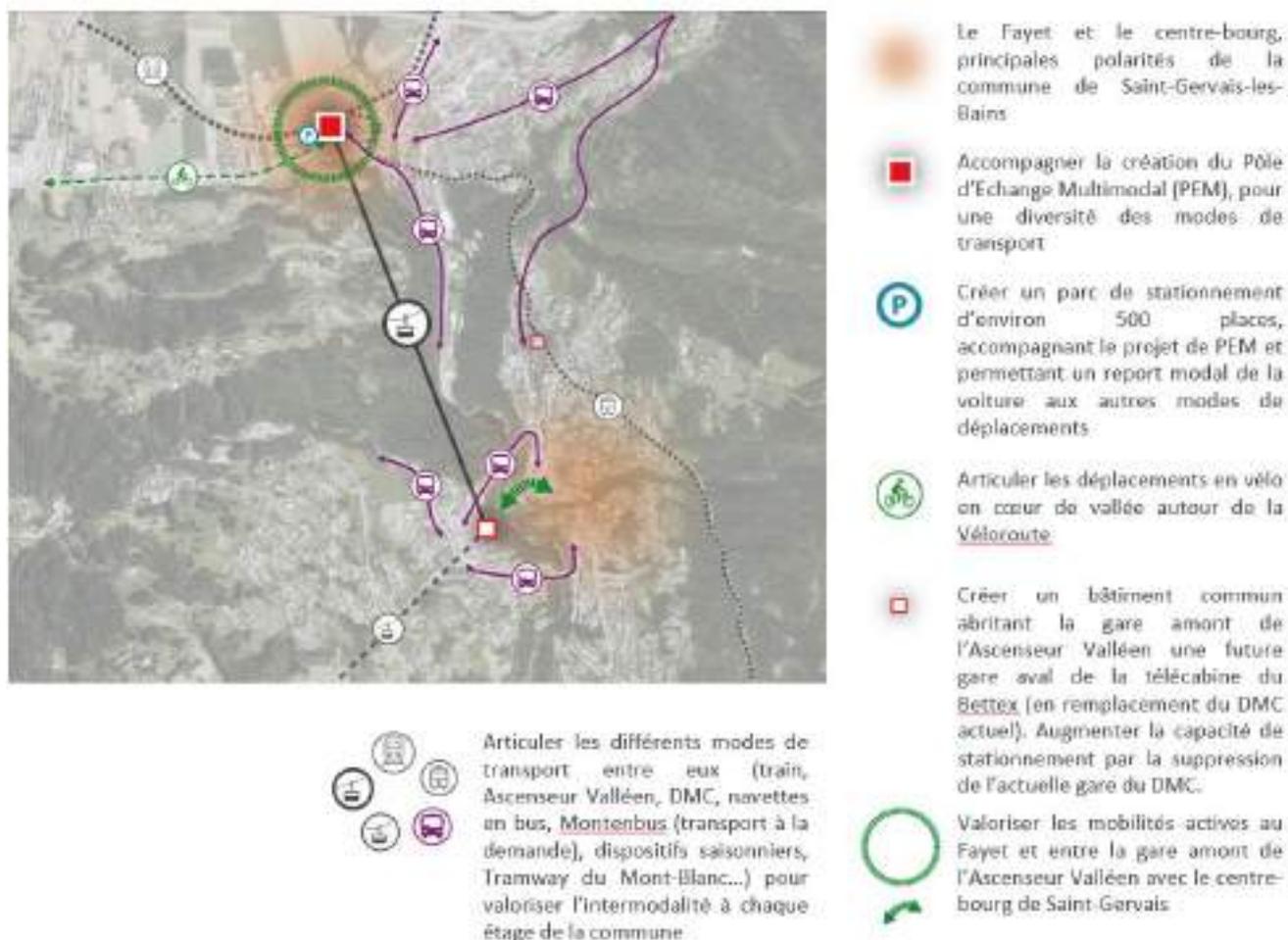


⇒ **Justification de la modification :**

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.

- **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 ;**



⇒ **Justification de la modification :**

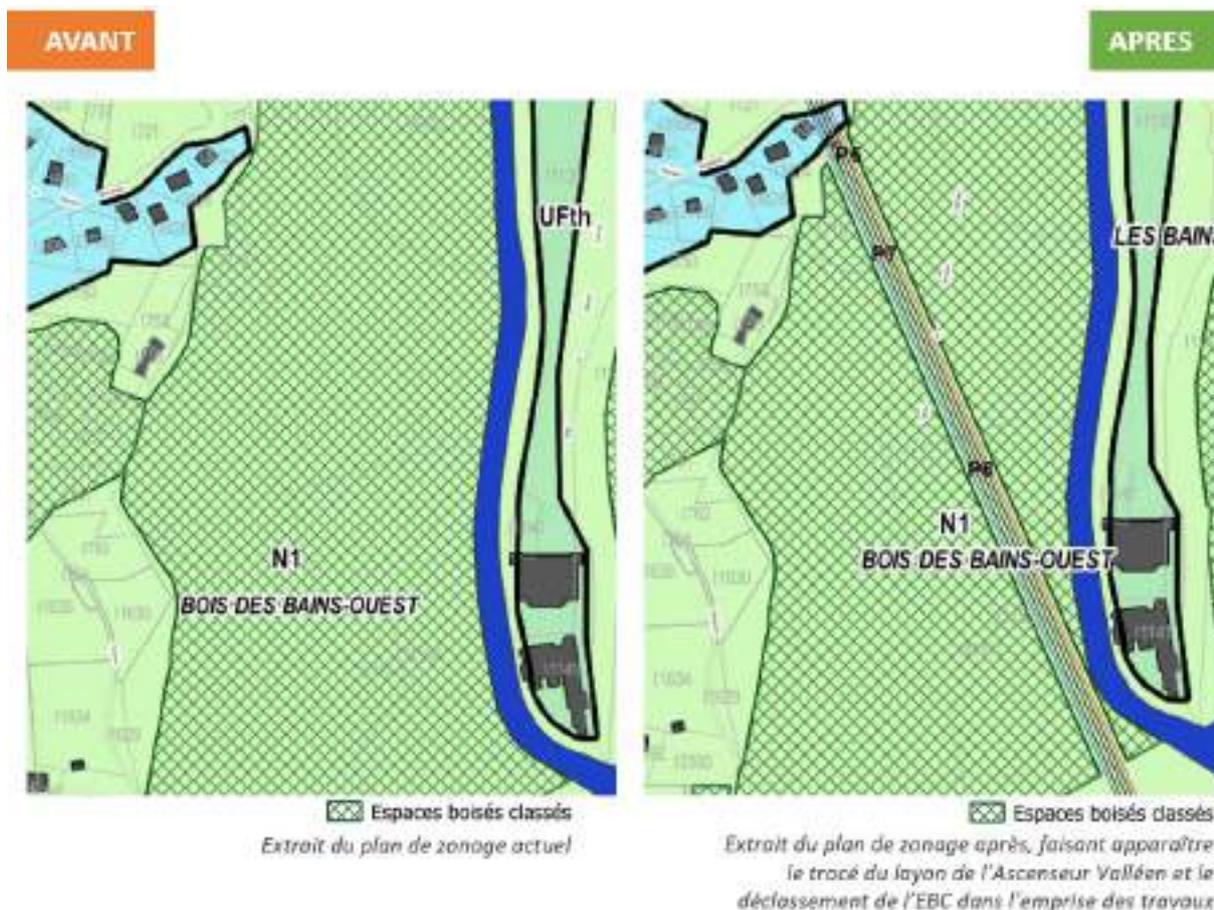
L'OAP Mobilités permet de valoriser l'intermodalité existante et l'apport substantiel de l'Ascenseur Valléen comme la réponse au lien manquant actuellement dans la chaîne de déplacement en transport en commun entre les différents étages du territoire communal. Elle entend mettre en valeur les différentes 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.

- **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.



⇒ **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 déboisement 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.

Dans ces conditions, le projet sera compatible avec le document d'urbanisme modifié via la procédure de déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU.

3.2. RISQUES

La commune de Saint-Gervais les Bains dispose d'un document lié à la prévention des risques naturels : le Plan de Prévention des Risques naturels prévisibles (P.P.R.) du 28/12/2010. Le projet se situe en zone rouge ou bleue de risque de glissement de terrain ou d'affaissement. Des études géotechniques ont bien été menées pour garantir la stabilité des ouvrages dans ce contexte, sans augmenter les risques conformément aux prescriptions du PPRn.

Le projet tient compte des prescriptions de ce PPRn.

3.3. AVALANCHE

Ce nouvel appareil, situé entre 586m et 807m, n'est concerné ni par la reptation, ni par les avalanches.

3.4. GEOTECHNIQUE

Une étude géotechnique préliminaire a été réalisée par la société EQUATERRE. Les préconisations particulières de cette étude seront prises en compte dans le dimensionnement de l'appareil.

Les conclusions de cette étude sont favorables à la réalisation du projet.

3.5. EVALUATION NATURA 2000 ET ZNIEFF

Hors site Natura 2000, le projet ne répond à aucune rubrique des listes locales 1 et 2 de Haute-Savoie.

Le périmètre des servitudes est situé à proximité d'une ZNIEFF (zone naturelle d'intérêt écologique faunistique et floristique) au niveau du Mont Joly : ZNIEFF 820031357 Massif du Joly mais ne se trouve pas dans cette zone.

La présente procédure d'instauration de servitudes n'est donc pas concernée par un site Natura 2000 une ZNIEFF.

4. EMPRISE ET PROCÉDURE FONCIÈRE

Ce dossier vise l'ensemble des propriétaires des parcelles concernées le projet de création d'un ascenseur valléen entre le Fayet et la gare du DMC (Double MonoCâble), ainsi que son accès.

La mise en œuvre de ce projet concerne tant des parcelles communales, que des parcelles appartenant à des propriétaires privés, représentant 30 comptes fonciers.

A la lecture du plan parcellaire, certaines emprises jouxtent des bâtiments à usage d'habitation ou professionnel situés à moins de 20m de la servitude. Il est d'ores et déjà possible de répondre en vertu de l'article L 342-23 du Code du Tourisme que ces emprises entrent dans le troisième cas d'exception listée ci-dessous :

- Dans le cas où la construction des bâtiments est postérieure à l'existence effective de la piste ou des bâtiments,
- Dans le cas où l'existence effective de la piste ou des équipements est antérieure à l'entrée en vigueur de la loi du 23/02/2005 relative au développement des territoires ruraux,
- **Dans le cas où l'institution de la servitude est le seul moyen d'assurer la réalisation des pistes, des équipements et de leurs accès.**

En effet, pour atteindre un résultat approprié, la commune de Saint-Gervais a engagé une étude de faisabilité dont les conclusions démontrent la pertinence sur l'évolution des mobilités des résidents permanents et touristiques, et l'efficacité du modèle économique généré, rendant le projet à la fois vertueux et pérenne. Les différentes options étudiées ont permis d'identifier les lignes forces de l'Ascenseur valléen : la ligne de transport la plus adaptée permet de relier la gare SNCF du Fayet, connectant le projet d'Ascenseur valléen avec le Pôle d'Echange Multimodal (train, cars, voie verte), le réseau d'enseignement de proximité (lycée du Mont-Blanc, Collège de Varens, équipements...), les habitants du Fayet, à la rive gauche du centre bourg de Saint-Gervais (commerces, services publics, parkings et navettes vers les secteurs d'altitude) avec un temps de transport inférieur à 6 min (soit 50 % plus rapide que par la route), sans émission de pollution atmosphérique.

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.

Ces servitudes seront instaurées à titre gratuit conformément aux articles du Code du Tourisme L 342-18, L 342-19, L 342-20, L 342-21, L 342-22, L 342-23 et L 342-24. Une indemnité pourra également être versée en cas de préjudice direct, matériel et certain, au titre des articles L 342-24, L 342-25 et L 342-26 du Code du Tourisme.

L'arrêté d'ouverture d'enquête publique en vue de l'instauration de servitudes sera notifié par lettre recommandée à tous les propriétaires pour les informer du déroulement de l'enquête.

L'enquête publique se déroulera en mairie. Après l'enquête publique, le commissaire enquêteur fera part de son avis dans un rapport. Le Préfet pourra procéder par arrêté à l'instauration des servitudes qui sera notifié à tous les propriétaires.

En conséquence, la Commune de Saint-Gervais les Bains a décidé de solliciter auprès de Monsieur le Préfet de la Haute-Savoie par délibération du Conseil Municipal du 12 janvier 2022 l'engagement d'une enquête en vue d'instaurer des servitudes de Domaine skiable prévues par la Loi Montagne et intégrée dans les articles L 342-18 à L 342-26 du Code du Tourisme conjointe à une déclaration de projet valant mise en compatibilité du PLU, à une autorisation de défrichement et à une demande d'autorisation environnementale .

5. RAPPEL DES TEXTES

Ces articles issus du Code du Tourisme concernent la procédure d'instauration des servitudes. Ils prévoient :

- **Les secteurs sur lesquels ces servitudes peuvent être instituées**

Article L 342-18 :

« La servitude prévue aux articles L. 342-20 à L. 342-23 ne peut être établie qu'à l'intérieur des zones et des secteurs délimités dans les plans locaux d'urbanisme. Cette disposition n'est pas applicable aux servitudes instituées en vue de faciliter la pratique du ski de fond ou l'accès aux sites d'alpinisme, d'escalade en zone de montagne et de sports de nature au sens de L. 311-1 du code du sport ainsi que l'accès aux refuges de montagne. »

Article L 342-19 :

« Dans les communes classées comme stations de sports d'hiver et d'alpinisme et pourvues d'un plan d'occupation des sols opposable au 10 janvier 1985 ou d'un plan local d'urbanisme, les dispositions de l'article L. 342-18 s'appliquent à partir de l'approbation de la modification ou de la révision de ce plan. »

- **L'objet des servitudes**

Article L 342-20 :

« Les propriétés privées ou faisant partie du domaine privé d'une collectivité publique peuvent être grevées, au profit de la commune, du groupement de communes, du département ou du syndicat mixte concerné, d'une servitude destinée à assurer le passage, l'aménagement et l'équipement des pistes de ski alpin et des sites nordiques destinés à accueillir des loisirs de neige non motorisés organisés, le survol des terrains où doivent être implantées des remontées mécaniques, l'implantation des supports de lignes dont l'emprise au sol est inférieure à quatre mètres carrés, le passage des pistes de montée, les accès nécessaires à l'implantation, l'entretien et la protection des pistes et des installations de remontée mécanique.

Après avis consultatif de la chambre d'agriculture, une servitude peut être instituée pour assurer, dans le périmètre d'un site nordique ou d'un domaine skiable, le passage, l'aménagement et l'équipement de pistes de loisirs non motorisés en dehors des périodes d'enneigement. Cet avis est réputé favorable s'il n'intervient pas dans un délai de deux mois à compter de la transmission de la demande d'institution de la servitude.

Lorsque la situation géographique le nécessite, une servitude peut être instituée pour assurer les accès aux sites d'alpinisme, d'escalade en zone de montagne et de sports de nature, au sens de l'article L. 311-1 du code du sport, ainsi que les accès aux refuges de montagne. »

- **La procédure de création**

Article L 342-21 :

« La servitude est créée par décision motivée de l'autorité administrative compétente sur proposition de l'organe délibérant de la commune, du groupement de communes, du département ou du syndicat mixte intéressé, après enquête parcellaire effectuée comme en matière d'expropriation. En cas d'opposition du conseil municipal d'une commune intéressée, elle est créée par décret en Conseil d'Etat. Le dossier de la servitude est tenu à la disposition du public pendant un mois à la mairie de la commune concernée. »

Article L 342-22 :

« Cette décision définit le tracé, la largeur et les caractéristiques de la servitude, ainsi que les conditions auxquelles la réalisation des travaux est subordonnée. Elle définit, le cas échéant, les conditions et, éventuellement, les aménagements de protection auxquels la création de la servitude est subordonnée et les obligations auxquelles le bénéficiaire est tenu du fait de l'établissement de la servitude. Elle définit également les périodes de l'année pendant lesquelles, compte tenu de l'enneigement et du cours des travaux agricoles, la servitude s'applique partiellement ou totalement. »

Article L 342-23 :

« La servitude ne peut grever les terrains situés à moins de vingt mètres des bâtiments à usage d'habitation ou professionnel édifiés ou dont la construction a été autorisée avant la date de délimitation des zones et secteurs prévus à l'article L. 151-38 du code de l'urbanisme, ni les terrains attenants à des maisons d'habitation et clos de murs à la date de cette délimitation sauf :

- *dans le cas où la construction desdits bâtiments est postérieure à l'existence effective de la piste ou des équipements ;*
- *dans le cas où l'existence effective de la piste ou des équipements est antérieure à l'entrée en vigueur de la loi n° 2005-157 du 23 février 2005 relative au développement des territoires ruraux ;*
- *dans le cas où l'institution de la servitude est le seul moyen d'assurer la réalisation des pistes, des équipements ou des accès visés à l'article L. 342-20 du présent code.*

Le bénéficiaire de la servitude est subrogé au propriétaire du fonds dans l'accomplissement de toutes les formalités nécessaires à l'aménagement des pistes et équipements auxquels celui-ci pourrait être tenu en application d'une autre législation. »

▪ **Le droit à l'indemnité**

Article L 342-24 :

« La servitude instituée en vertu des articles L. 342-20 à L. 342-23 ouvre droit à indemnité s'il en résulte pour le propriétaire du terrain ou l'exploitant un préjudice direct, matériel et certain. Cette indemnité est à la charge du bénéficiaire de la servitude. La demande d'indemnité doit, sous peine de forclusion, parvenir à la commune, au groupement de communes, au département ou au syndicat mixte bénéficiaire de la servitude dans un délai d'un an à compter de la date où le dommage a été causé ou révélé. »

Article L 342-25 :

« L'indemnité est fixée, à défaut d'accord amiable, par le juge de l'expropriation, d'après :

1° La consistance des biens à la date de la décision instituant la servitude en fonction des atteintes portées à leur utilisation habituelle et des modifications apportées à l'état des lieux antérieur ;

2° Leur qualification éventuelle de terrain à bâtir, au sens de l'article L. 322-3 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, à la date d'institution de la servitude ou, lorsque la servitude a été établie à l'intérieur des zones pouvant être aménagées en vue de la pratique du ski ou des secteurs de remontées mécaniques délimités par un plan local d'urbanisme ou par un plan d'occupation des sols opposable, à la date de publication du plan ou, si ces zones et secteurs ont été délimités à l'occasion d'une révision ou d'une modification du plan à la date à laquelle cette révision ou cette modification a été soumise à l'enquête publique. »

Article L 342-26 :

« Sont présumées faites dans le but d'obtenir une indemnité plus élevée, sauf preuve contraire, les améliorations postérieures à la date définie à l'article L. 342-25. A l'effet de constater la consistance des biens à la date de la décision instituant la servitude, un état des lieux, demandé par la partie la plus diligente, sera dressé dès que la servitude est créée. »

ASCENSEUR VALLEEN DE SAINT GERVAIS- GARE AVAL G1 - INSERTION LOINTAINE 2



PC 6

ASCENSEUR VALLEEN DE SAINT GERVAIS
GARE G1 - INSERTION LOINTAINE 2



Phase : DAET	Date : 15/12/21	Échelle : 1/ ***
Émetteur : CP	Numéro : SG 220.2293 113 A	
Vérifié : GEFF	Approuvé : YD	

INDICE A / 15 DECEMBRE 2021 / CRÉATION DOCUMENT

ASCENSEUR VALLÉEN DE SAINT GERVAIS- GARE AVAL G1 - INSERTION LOINTAINE



PC 6

ASCENSEUR VALLÉEN DE SAINT GERVAIS
GARE G1 - INSERTION LOINTAINE



Phase : DAET	Date : 15/12/21	Échelle : 1/ ***
Émetteur : CP	Numéro : SG 220.2293 112 A	
Vérifié : GEFF	Approuvé : YD	

INDICE A / 15 DECEMBRE 2021 / CRÉATION DOCUMENT

ASCENSEUR VALLEEN DE SAINT GERVAIS- GARE AVAL G1 - INSERTION PROCHE



PC 6

ASCENSEUR VALLEEN DE SAINT GERVAIS
GARE G1 - INSERTION PROCHE



Phase : DAET	Date : 15/12/21	Échelle : 1/ ***
Émetteur : CP	Numéro : SG 220.2293 114 A	
Vérifié : GEFF	Approuvé : YD	

INDICE A / 15 DECEMBRE 2021 / CRÉATION DOCUMENT



PC 5.1.4			
ASCENSEUR VALLEEN DE SAINT GERVAIS - GARE AVAL G1 VUES 3D - PERSPECTIVES			
			
Phase : DAET	Date : 09/12/2021	Ech : ème	A3
Emetteur : BB		Numéro : SG 220.2293 109 A	
Vérifié : YM		Approuvé : TDO	

Ce document est la propriété exclusive de la société DCSA. Il ne peut être reproduit, ni communiqué, sans autorisation écrite de la société.

ASCENSEUR VALLEEN DE SAINT GERVAIS- LIGNE ET PYLONES - INSERTION PYLONE 6

PC 6

ASCENSEUR VALLEEN DE SAINT GERVAIS
LIGNE ET PYLONES - INSERTION PG



Phase : DAET	Date : 15/12/21	Echelle : 1/ ***
Emetteur : CP	Numéro : SQ 220.2243 004 A	
Vérité : GEFF	Approuvé : YD	
INDICE A / 15 DECEMBRE 2021 / CRÉATION DOCUMENT		



ASCENSEUR VALLEEN DE SAINT GERVAIS- LIGNE ET PYLONES - INSERTION THERMES



PC 6

ASCENSEUR VALLEEN DE SAINT GERVAIS
LIGNE ET PYLONES - INSERT. THERMES



Phase : DAET	Date : 15/12/21	Echelle : 1/ ***
Emetteur : CP	Numéro : SG 220.2293 005 A	
Vérité : GEFF	Approuvé : yd	

INDICE A / 15 DECEMBRE 2021 / CREATION DOCUMENT

ASCENSEUR VALLEEN DE SAINT GERVAIS- GARE AMONT G2 - INSERTION ESPLANADE



PC 6

ASCENSEUR VALLEEN DE SAINT GERVAIS
GARE G2 - INSERTION ESPLANADE



Phase : DAET	Date : 15/12/21	Echelle : 1/ ***
Emetteur : CP	Numéro : SG 220.2293 216 A	
Vérifié : GEFF	Approuvé : YD	

INDICE A / 15 DECEMBRE 2021 / CRÉATION DOCUMENT

ASCENSEUR VALLEEN DE SAINT GERVAIS- GARE AMONT G2 - INSERTION PARVIS



PC 6

ASCENSEUR VALLEEN DE SAINT GERVAIS
GARE G2 - INSERTION PARVIS



Phase : DAET	Date : 15/12/21	Échelle : 1/ ***
Émetteur : CP	Numéro : SG 220.2293 21S A	
Véifié : GEFF	Approuvé : YD	

INDICE A / 15 DECEMBRE 2021 / CRÉATION DOCUMENT



PC 5.2.4			
ASCENSEUR VALLEEN DE SAINT GERVAIS - GARES G2 & G3 VUES 3D - PERSPECTIVES			
			
Phase : DAET	Date : 10/12/2021	Ech : ème	A3
Emetteur : BB		Numéro : SG 220.2293 213 B	
Vérifié : YM		Approuvé : TDO	

Ce document est la propriété exclusive de la société DCSA. Il ne peut être reproduit, ni communiqué, sans autorisation écrite.