

CONSTRUCTION D'UN ASCENSEUR VALLÉEN ENTRE LE FAYET ET SAINT-GERVAIS

Réunions publiques

CONCERTATION AVEC LE PUBLIC –
AUTOMNE 2020



SOMMAIRE

- **Qu'est-ce qu'un ascenseur valléen ?**
- **Où sera-t-il situé ?**
- **Quelle technologie, quelle fréquence et amplitude ?**
- **À qui va-t-il servir ?**
- **Quand sera-t-il réalisé ?**
- **Combien cela va-t-il coûter ?**



- Une liaison par remontée mécanique fonctionnant toute l'année entre la vallée et les secteurs d'altitude qui bénéficie autant aux habitants qu'aux touristes
- L'avenir de la mobilité en montagne
- Allège le transport routier, évite la congestion automobile dans le bourg de Saint-Gervais
- Lutte contre la pollution de l'air

Réunions publiques

CONCERTATION AVEC LE PUBLIC –
AUTOMNE 2020



OÙ SERA-T-IL SITUÉ ?

Réunions publiques

CONCERTATION AVEC LE PUBLIC –
AUTOMNE 2020

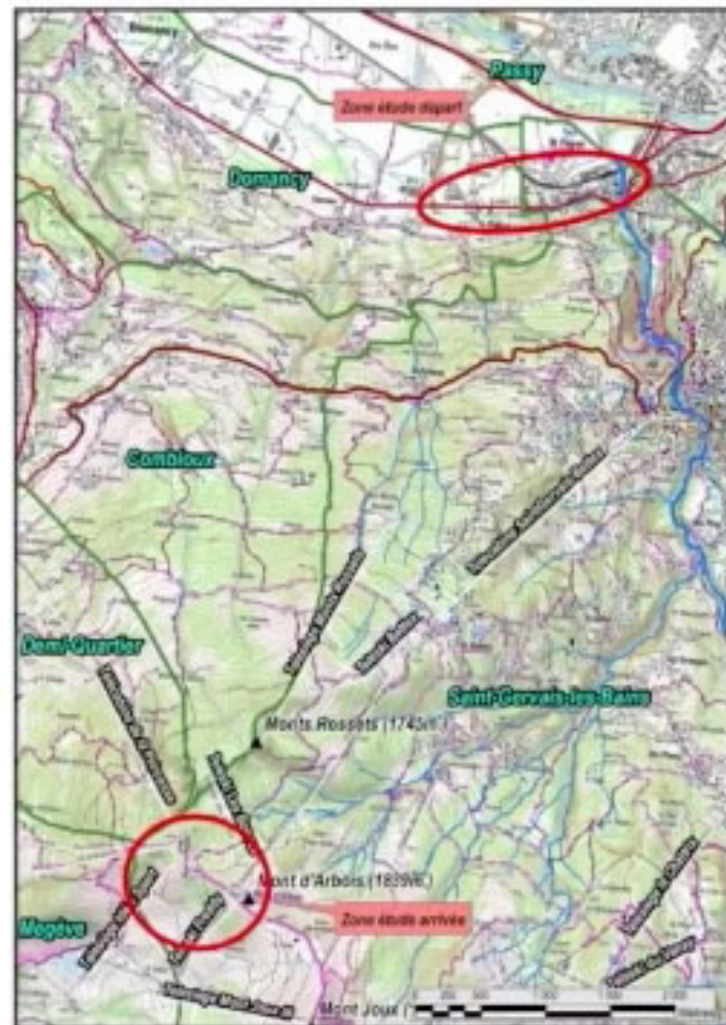


HYPOTHÈSE D'IMPLANTATION ET ÉVOLUTION DU TRACÉ

Un projet intercommunal porté
par Saint-Gervais et Megève

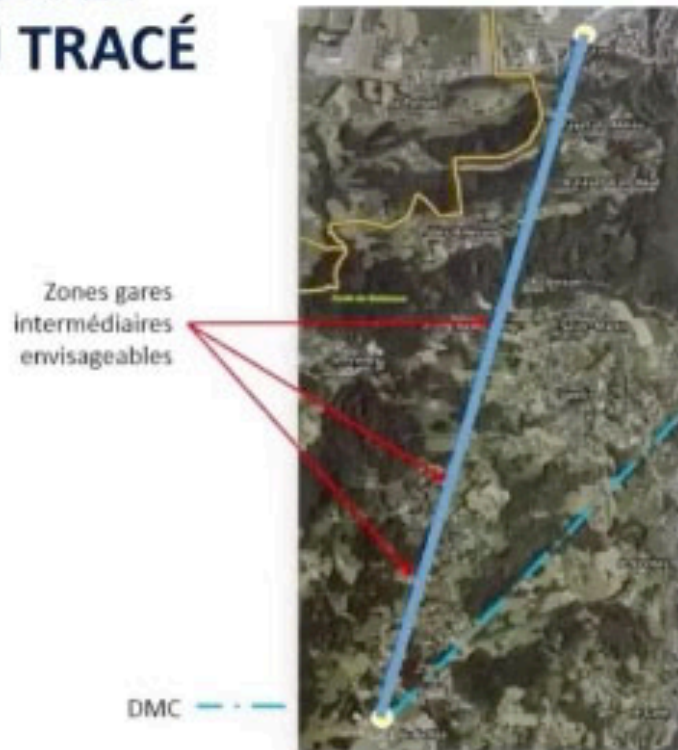
Réunions publiques

CONCERTATION AVEC LE PUBLIC –
AUTOMNE 2020

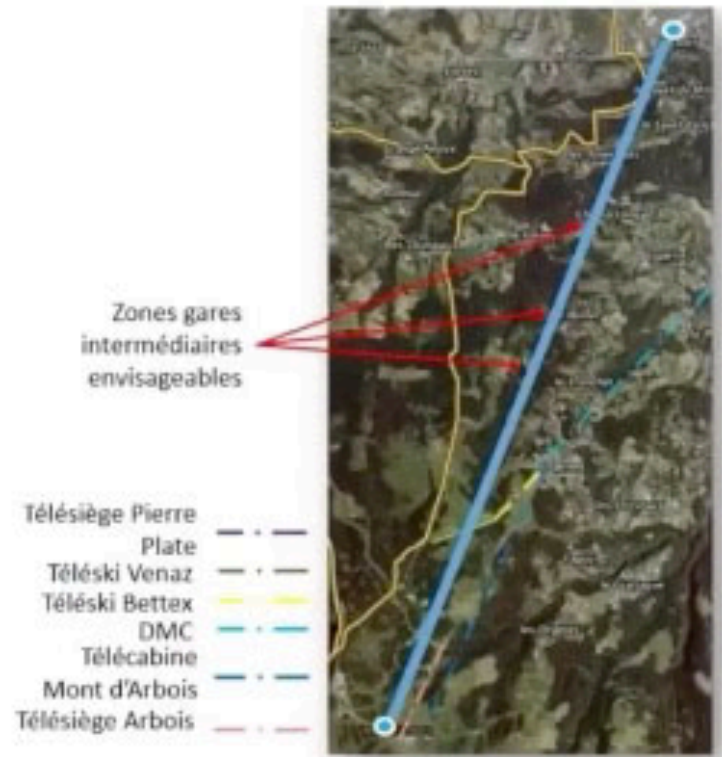


HYPOTHÈSE D'IMPLANTATION ET ÉVOLUTION DU TRACÉ

1. Le Fayet – Le Bettex

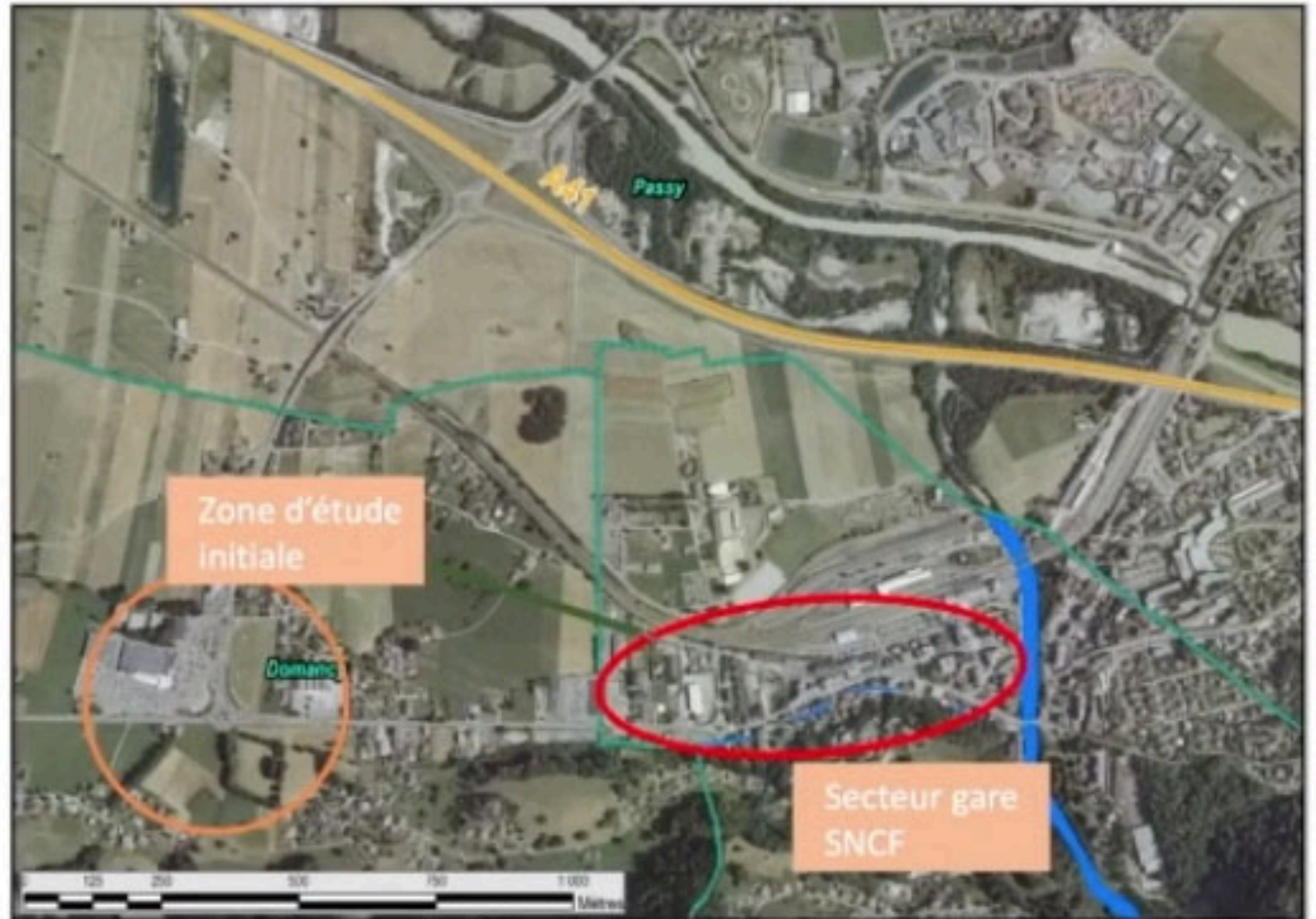


2. Le Fayet – Mont d'Arbois



HYPOTHÈSE D'IMPLANTATION ET ÉVOLUTION DU TRACÉ

Réflexion avec l'État :
>> Viser une implantation
autour de la gare de Saint-
Gervais – le Fayet



La gare SNCF de Saint-Gervais – Le Fayet un véritable pôle multimodal :

- Lignes ferrées internationales
- National - TGV
- Régional - TER
- Léman Express – Bassin Genevois
- Chamonix (Vallorcine)- Ligne à voie métrique
- Tramway du Mont-Blanc

→ et bientôt : l'ascenseur valléen

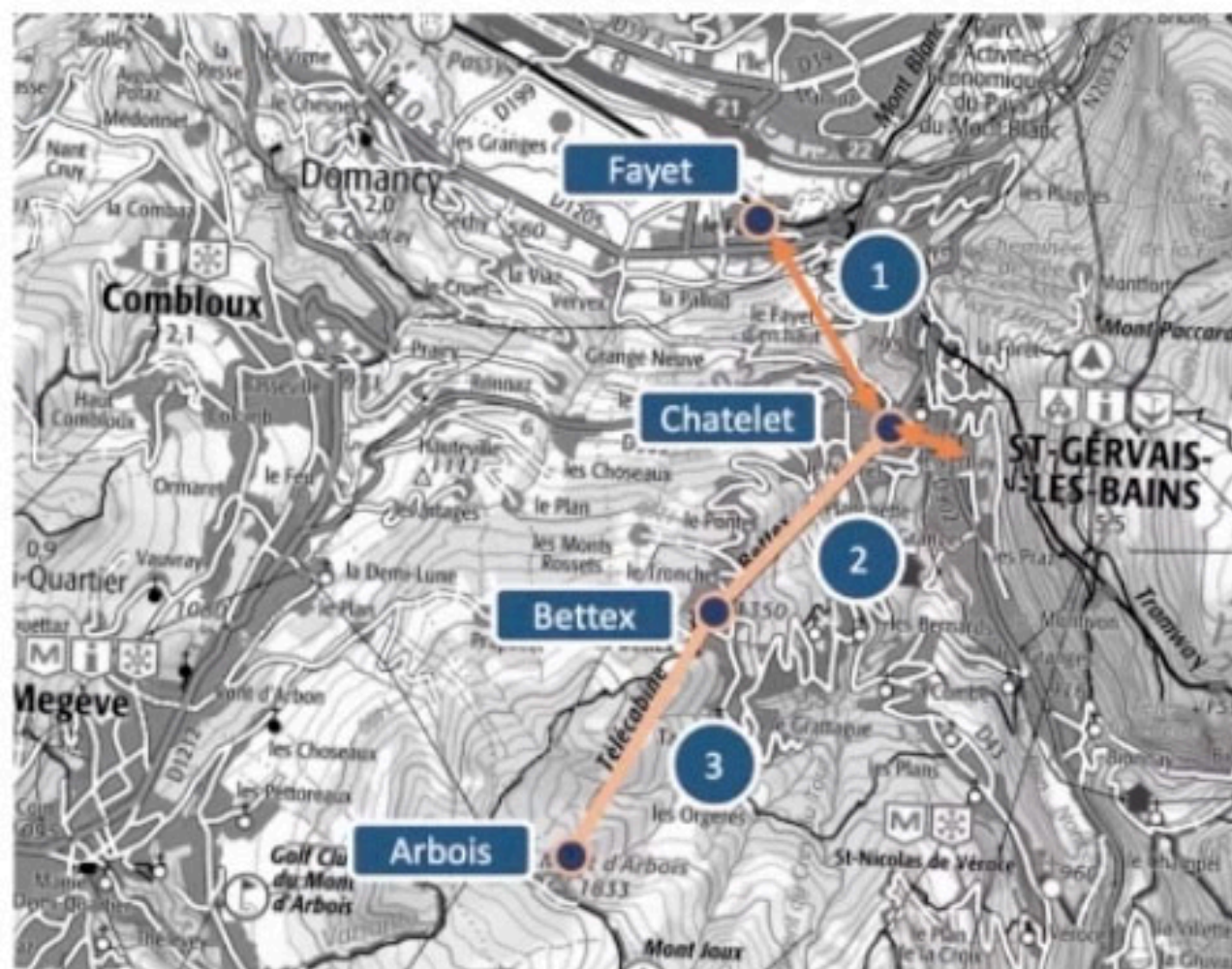
- Projet de piste cyclable dans la vallée
- Accès routier aisé. Parkings de la gare



*La gare de Saint-Gervais : porte d'entrée aux
domaines et à la haute montagne*

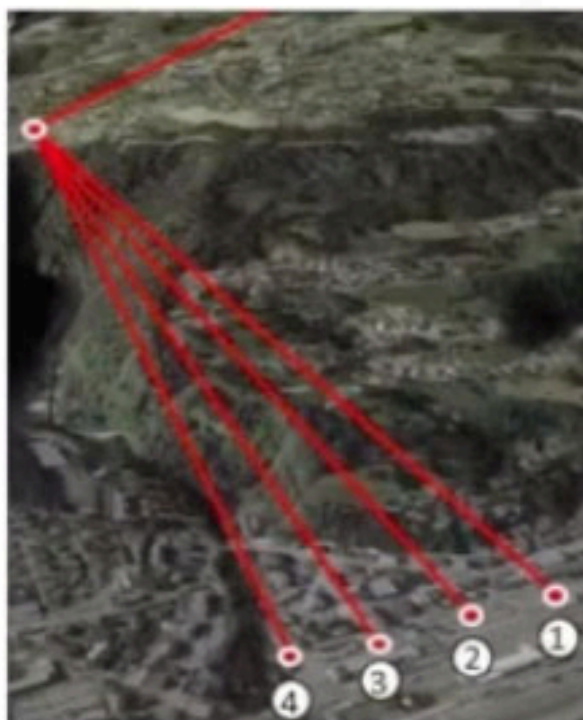
Réflexion sur une chaîne de transports s'appuyant sur les infrastructures existantes

1. Le Fayet – Parking Châtelet
2. Châtelet – Bettex (via DMC)
3. Bettex – Mont d'Arbois (via DMC)



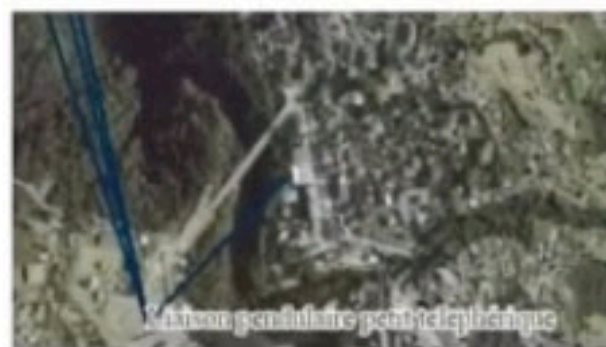
Plusieurs hypothèses de départ et arrivée étudiées suivant plusieurs enjeux croisés

1. Pente
2. Insertion paysagère
3. Risques naturels
4. Fonctionnalité
5. Coût



Départ : gare de Fayet

*Arrivée : rive droite ou
gauche du Bonnant*



La zone sensible pour téléphérique

Tracé stabilisé d'ascenseur valléen :

Gare SNCF du Fayet
- Parking Châtelet



Réactions publiques

CONCERTATION AVEC LE PUBLIC -
AUTOMNE 2020



Tracé stabilisé d'ascenseur valléen :

Gare SNCF du Fayet
- Parking Châtelet



Tracé stabilisé d'ascenseur valléen :

Gare SNCF du Fayet
- Parking Châtelet



Tracé stabilisé d'ascenseur valléen :

Gare SNCF du Fayet
- Parking Châtelet

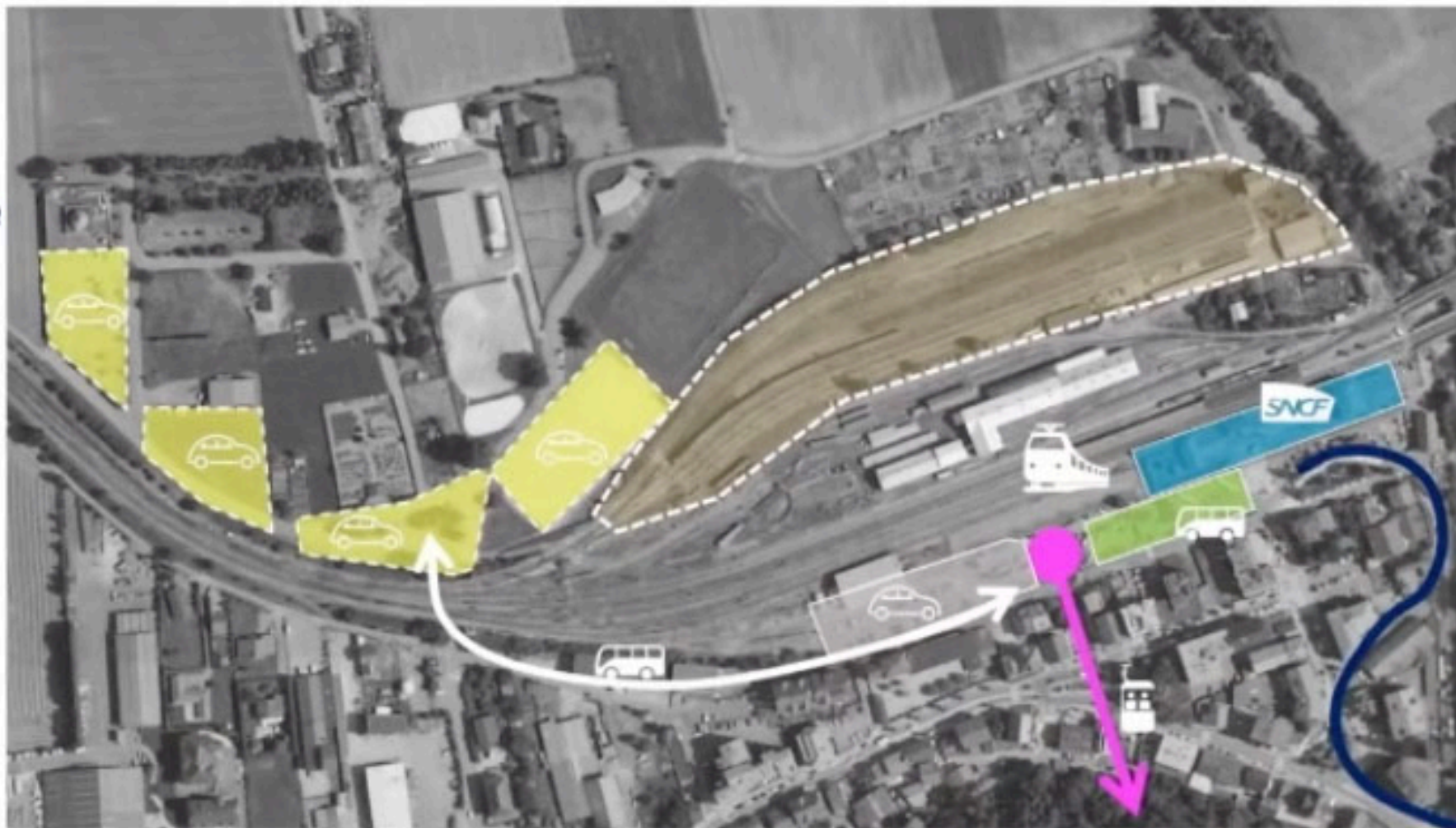


Réunions publiques

CONCERTATION AVEC LE PUBLIC -
AUTOMNE 2020



**Nombreuses
potentialités de
stationnement
de surface
autour de la gare
du Fayet**



Insertion Parking du Châtelet - DMC

>> Objectif mise en place
d'une gare commune
modernisée et meilleure
insertion paysagère :
Ascenseur Valléen +
DMC



**SAINT
GERVAIS**
MONT-BLANC



Insertion gare basse (Le Fayet)



Volumétrie gare basse (Le Fayet)

Réunions publiques

CONCERTATION AVEC LE PUBLIC -
AUTOMNE 2020



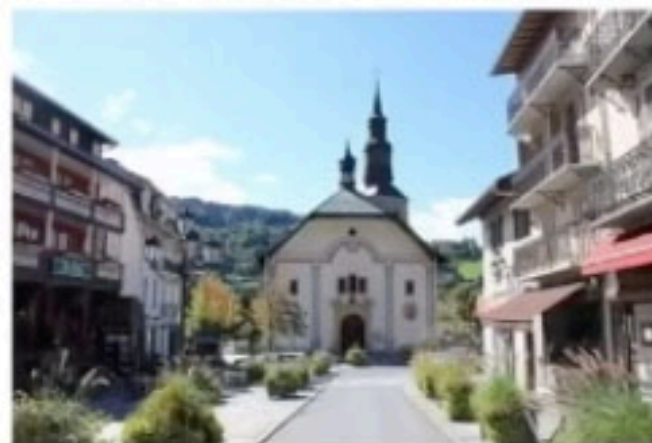
**Depuis la gare
intermédiaire du Châtelet,
deux possibilités :**



**DMC vers les secteurs
d'altitude : Le Bettex /
Mont d'Arbois**



**Navette vers le bourg
de Saint-Gervais via le
nouveau pont**



QUELLE TECHNOLOGIE, QUELLE FRÉQUENCE ET AMPLITUDE ?

Réunions publiques

CONCERTATION AVEC LE PUBLIC –
AUTOMNE 2020



Les différentes technologies étudiées, et la technologie retenue : monocâble

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	Appareil fiable, très répandu, Système très adapté pour des domaines skiabiles et milieu urbain	Capacité de franchissement de très grandes portées Très bon compromis entre technologie monocâble et 3S	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 cabinier pour les cabines de grande capacité Chaque appareil est un prototype
Coût (théorique, sur profil équivalent)	€	€€	€€€	€€

Les différentes technologies étudiées, et la technologie retenue : monocâble

Technologie	Monocâble	2S	3S	Téléphérique
Débit théorique de référence :	2000 p/h	2500 p/h	3000 p/h	1000 p/h (sur longue distance)
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	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 3S	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 cabinier pour les cabines de grande capacité Chaque appareil est un prototype
Coût (théorique, sur profil équivalent)	€	€€	€€€	€€

Les déplacements potentiels – flux estimés

Actifs

240 trajets quotidiens en moyenne pourraient emprunter l'ascenseur valléen soit 10% des flux.

Soit 54 000 AR sur 12 mois déduction faite des congés.

Scolaires

144 susceptibles d'être rabattus sur le TC

Soit 25 920 trajets sur la période scolaire.

Autres

20 % de tous les types de trajets pourraient utiliser l'ascenseur valléen en fonction des horaires et des services associés.

Soit 45 000 sur 12 mois déduction faite des congés.

**Objectif : en faire un
vrai transport public
pour les Saint-
Gervolains**

**Total : environ
125 000 trajets / an**

Les coûts d'investissement

	Télécabine
Appareil	8 000 000
Gares	2 000 000
Parking	-
Aléas 5%	500 000
Etudes et MOE	1 500 000
Cout global	12 000 000

Hypothèses de subventions

5 % Europe
5 % Etat
30 % Région AURA
30 % Département CD74
30 % autres

>> Objectif : mise en service en 2023

**Projet intelligent, réaliste,
réalisable qui va transformer
les modes de transports de
Saint-Gervais, mais aussi de
la vallée, et en toutes
saisons : ski, randonnée, VTT**

Réactions publiques

CONCERTATION AVEC LE PUBLIC –
AUTOMNE 2020



**Respectueux de
l'environnement, ce
projet intéresse l'Etat,
la Région, le
Département**