

PROJECTIONS



JUILLET
2025

12

UN PROJET POUR
LE TERRITOIRE

20

DES INNOVATIONS
DE RUPTURE

32

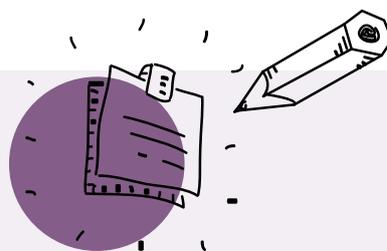
UNE COOPÉRATION
POUR L'EXCELLENCE

HORS
SÉRIE
MOBILITÉ



VIVRE À SAINT-GERVAIS

**La mobilité
au service
de la qualité
de vie**



JEAN-MARC PEILLEX
MAIRE DE SAINT-GERVAIS

Le défi de la mobilité à Saint-Gervais, l'ambition d'un territoire

À Saint-Gervais, la mobilité a toujours représenté un défi, façonné par la géographie exigeante de notre territoire. Depuis des siècles, les Saint-Gervolains ont su faire preuve d'ingéniosité pour favoriser les échanges et permettre le développement de la commune.

Du pont du Diable en 1876 à l'arrivée du chemin de fer au Fayet, en passant par le Tramway du Mont-Blanc ou encore les premières remontées mécaniques, chaque infrastructure a marqué une étape dans l'ouverture et le rayonnement de Saint-Gervais.

INSCRIRE NOTRE ACTION DANS CETTE DYNAMIQUE HISTORIQUE, EN POURSUIVANT TROIS GRANDS OBJECTIFS :

D'abord, **connecter les différents bourgs de la commune**, c'est-à-dire connecter les femmes et les hommes et renforcer le lien social.

Ensuite, **fluidifier les déplacements** pour faire de Saint-Gervais une commune agréable à vivre, où chacun peut accéder facilement aux services, commerces, et lieux d'intérêt.

Enfin, **répondre aux enjeux du 21ème siècle en proposant une mobilité durable**, innovante et respectueuse de l'environnement.

INFORMATIONS PRATIQUES



MAIRIE DE SAINT-GERVAIS

T. 04 50 47 75 66



mairie@saintgervais.com

www.saintgervais.com/mairie

50, avenue du Mont d'Arbois
74170 Saint-Gervais-les-Bains



Lundi, mardi, jeudi :
8h30-12h00 / 13h30-17h00

Mercredi :
8h30-12h00 / 13h30-19h00

Vendredi :
8h30-12h00 / 13h30-16h00

Service urbanisme et foncier

Du lundi au vendredi
10h00-12h00 / 14h00-16h00

Pour les passeports et cartes d'identité,

accueil sur rendez-vous pris en ligne sur
www.mairie.saintgervais.com

LE FAYET

49, rue de la Poste



Lundi :
8h30-12h00 / 13h30 - 17h00

Du mardi au vendredi :
8h30 - 12H00

SAINT-NICOLAS-DE-VÉROCE



Juillet / Août :
ouverture tous les jours
9h15-12h15 / 14h-18h

Hiver 2025/2026 :
(période ouverture des remontées mécaniques)
Tous les jours
9h15-12h15 / 14h00-18h00.

Hors vacances scolaires
(fermeture les mercredis)

DEPUIS PLUS DE VINGT ANS, AVEC MON ÉQUIPE MUNICIPALE, J'AI SOUHAITÉ



Répondre aux enjeux du XXIème siècle en proposant une mobilité durable, innovante et respectueuse de l'environnement.



CES OBJECTIFS ONT GUIDÉ LES PROJETS STRUCTURANTS QUE NOUS AVONS PORTÉS

au fil des années. **Le nouveau pont de Saint-Gervais**, inauguré en 2012, a considérablement désengorgé le centre-bourg et simplifié la vie quotidienne. Le déploiement des **navettes Facilibus**, gratuites et écologiques, a facilité les déplacements des résidents comme des visiteurs, aussi bien en saison touristique qu'à l'année.

L'ANNÉE 2024 A MARQUÉ UNE AVANCÉE MAJEURE AVEC L'ABOUTISSEMENT DE DEUX PROJETS EMBLÉMATIQUES.

Tout d'abord, **l'ascenseur des Thermes**, inauguré en août 2024, est le premier ascenseur incliné de France fonctionnant grâce à l'énergie issue des eaux usées. Ce projet unique permet à tous de relier gratuitement, en quelques minutes, le parc thermal au centre de Saint-Gervais, tout en affichant une empreinte carbone minimale.

Ensuite, **le Valléen**, transport urbain par câble entre la gare SNCF du Fayet et Saint-Gervais, offre une alternative moderne et écologique à la voiture.

Ces deux réalisations ont transformé les habitudes de déplacement et font

de notre commune une pionnière de la mobilité durable en montagne.

Pour enrichir cette offre de mobilité innovante, **deux lignes Facilibus** circulent désormais toute l'année, toujours gratuitement. L'une d'elles permet de recréer un lien fort avec le bourg de Saint-Nicolas de Véroce. Grâce à ces différentes infrastructures, les bourgs de la commune n'ont jamais été aussi connectés.

CES AVANCÉES N'ONT PAS ÉTÉ SANS DIFFICULTÉS.

Les résistances et obstacles ont été nombreux. Mais grâce à la détermination de l'équipe municipale et à l'engagement des acteurs du territoire – entreprises locales, services municipaux, pouvoirs publics – ces projets ont vu le jour et sont devenus des réalités concrètes au service de tous.

Ce numéro spécial du magazine municipal consacré à la mobilité vous invite à plonger dans plus d'un siècle d'histoire, à la rencontre de celles et ceux qui ont contribué à façonner les infrastructures et les moyens de transport d'hier, d'aujourd'hui, et de demain.

Bonne lecture à toutes et à tous !



Sommaire

1900-1960 : LE TEMPS DE L'IMAGINATION P. 4

1960-2012 : UN PROJET POUR LE TERRITOIRE P. 12

DÉBUT 21^{ÈME} : INNOVATIONS DE RUPTURE P. 20

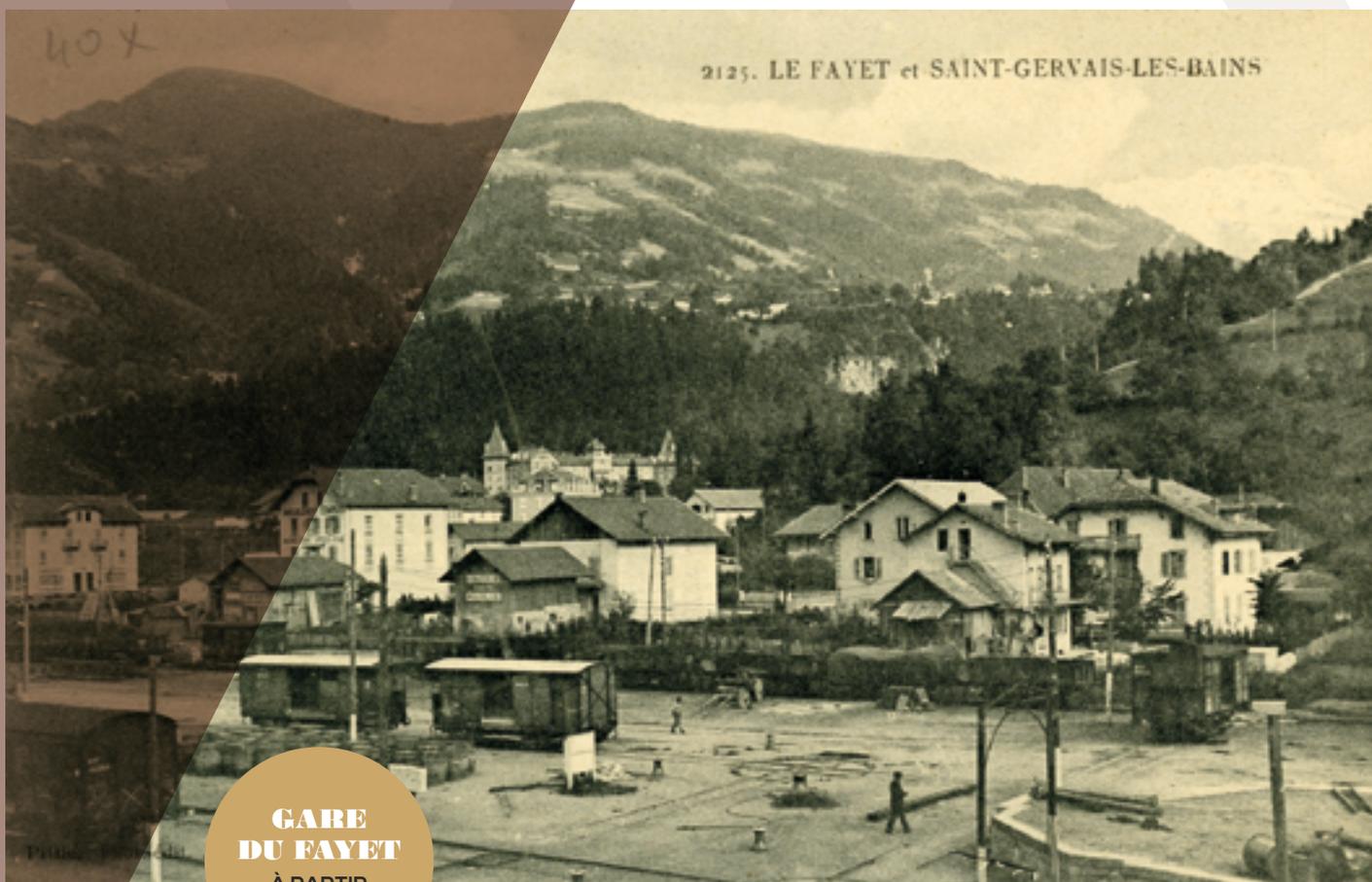
QUAND LES PROJETS LOCAUX PRENNENT **UNE ENVERGURE NATIONALE P. 32**

TOUTE L'OFFRE MOBILITÉ AU SERVICE DES USAGERS P. 42

Directeur de publication / Jean-Marc Peïllex **Conception éditoriale et rédaction en chef** / Floriane Bertez **Contributeurs** / Gabriel Grandjacques, Xavier Roseren, Karen Mazzilli, Nathalie Deschamps, Augustine Peny, Oriane Tian.
Maquette / DESIGN KALISTENE   
Impression / Imprimerie Monterrain
Informations légales / Dépôt légal à parution 7000 exemplaires

1900-1960

Le temps de l'imagination



MAIRE DE SAINT-GERVAIS / SERVICE CULTUREL / FONDS JEAN-PAUL GAY

**GARE
DU FAYET**
À PARTIR
DE FIN 19^{ÈME}

**TRAMWAY
DU MONT-BLANC**
CONSTRUCTION À
PARTIR DE 1905, OUVERTURE
AU PUBLIC EN 1909
DE LA GARE DU FAYET
AU COL DE VOZA,
PUIS EN 1913
JUSQU'AU NID
D'AIGLE

**PONT
DU DIABLE**
CONSTRUIT EN 1876,
TRAIT D'UNION
ENTRE LES RIVES
DU BON NANT

CARTE DE 1856. JEAN-FRANÇOIS PAYEN. BIBLIOTHÈQUES MUNICIPALES DE CHAMBÉRY

SE REPRÉSENTER LE PAYS DU MONT-BLANC IL Y A PLUS D'UN SIÈCLE DEMANDE UN VRAI EFFORT D'IMAGINATION, TANT LE TRAFIC S'EST ACCRU. PAR SA SITUATION GÉOGRAPHIQUE MÊME, LE TERRITOIRE DE SAINT-GERVAIS SE SITUE EN RETRAIT DE L'AXE PRINCIPAL DES TRANSPORTS. CE QUI FAIT AUJOURD'HUI SON CHARME ÉTAIT FIN 18^{ÈME}-DÉBUT 19^{ÈME} UNE DIFFICULTÉ À RÉSOUDRE. CI-APRÈS, QUELQUES ÉCHOS ANCIENS POUR TOUCHER DU DOIGT LE CONFORT RELATIF DES TRANSPORTS D'ALORS.

L'APPEL des cîmes

La revue *En Coutère* réalisée par le Club Histoire et Traditions locales de Saint-Gervais revient en 1998 sur l'arrivée du train, dans un numéro au titre prémonitoire *De la diligence au téléphérique. Toujours plus vite... toujours plus haut.*

« Né à Genève en 1737, passionné de montagne, Marc Théodore Bourrit est indissociable des premières tentatives d'ascensions au mont Blanc. Bourrit fréquente régulièrement le Haut-Faucigny à la fin du 18^{ème} siècle. Dans son ouvrage *Itinéraire de Genève, des glaciers de Chamouni, du Valais et du Canton de Vaud* paru chez Paschoud en 1808, il décrit avec précision ce fameux itinéraire permettant d'accéder à la haute vallée de l'Arve en partant de Genève. « La route que nous allons prendre est au Sud-Est de Genève. Dans cette journée nous aurons deux villes à traverser, qui sont Bonneville et Cluse : la première est à cinq lieues, et la seconde à huit : il nous en restera encore trois et demie jusqu'à Saint-Martin, près du pont de Salanches. »

DÉMOCRATISER le voyage

Il est rapidement entendu que pour accueillir les montagnards et les baigneurs, il faut **rendre Saint-Gervais accessible**. Fin 19^{ème}, les routes sont en terre battues et les voitures, des diligences tirées par des chevaux. Des réclames d'alors vantent la qualité du service de transport en diligence entre Genève, Sallanches, Saint-Gervais et Chamonix : « *Messageries générales et berlines du Mont-Blanc : service à grande vitesse coïncidant à l'arrivée à Genève avec les trains pour la France, l'Italie, la Suisse et les bateaux à vapeur* ».

Mais le transport en diligence n'était pas donné à tout le monde et **l'arrivée de la technologie à Saint-Gervais en 1901, par le rail**, ouvre la voie à la modernité. Un article paru dans l'*Echo du Faucigny* précise le 9 février 1901 : « *voici quelques détails complémentaires sur le premier essai de parcours qui a eu lieu dernièrement sur le tronçon situé entre Le Fayet Saint-Gervais et Chedde et*



Celle étape classique de onze lieues et demie n'effraie pas le marcheur moyen de l'époque. Les premiers touristes ou les voyageurs de condition aisée choisiront, quant à eux de parcourir cette distance à dos de mulet ou en berline.

Plus loin, la rédaction d'*En Coutère* analyse : « *le conseil de Bourrit à propos du moyen de transport est important. Le voyageur doit se laisser envahir progressivement par le sentiment de la montagne. Il doit s'immerger dans ce bain de nature et l'univers clos d'une berline est bien entendu à proscrire pour que l'osmose se produise.* » Bourrit traduit de manière remarquable la vision romantique de la montagne d'alors les visiteurs doivent accepter de s'ouvrir pour **se laisser eux-mêmes visiter par la puissance et l'authenticité de la nature**, avec des accents parfois quasi-mystiques.

qui a donné de si bons résultats. Grâce à la perfection du mécanisme, à la solidité et à la régularité de la voie, le véhicule a pu rouler à toutes les allures sans aucune trépidation. La douceur du mouvement était telle qu'un des ingénieurs, assis sur le fauteuil plus ou moins moelleux qui se composait d'une simple planche mise en travers du wagon a pu écrire et dessiner sur un carnet avec autant de sûreté de main que s'il s'était trouvé en face de sa table à dessin, et cela pendant que l'on filait à une allure de 50 km/h ».

C'est peu dire que nos exigences de confort ont évolué... mais du sommet du Mont-Blanc au bas de la vallée, la boucle est bouclée : les premières routes et voies de chemins de fer ont modelé le paysage, comme des shapers les pistes de ski. **Les pages suivantes (6-11) détaillent les initiatives locales qui ont contribué à dessiner les accès à Saint-Gervais et entre les différents étages de la commune.**

1900-1960
LE TEMPS DE L'IMAGINATION

Saint-Gervais, ville d'eau

SAIN ET MONDAIN :

l'essor du thermalisme

LES THERMES DE SAINT-GERVAIS MONT-BLANC PUISENT LEUR ORIGINE DANS L'EAU DE SOURCE SINUANT DANS LES ROCHES ENTRE SOMMETS ET RIVIÈRES SOUTERRAINES. MAÎTRE GONTARD, NOTAIRE, DÉCOUVRE EN 1806 LES VERTUS DE CES EAUX TRÈS MINÉRALISÉES QUI FONT ENCORE LA RENOMMÉE DE LA COMMUNE AUJOURD'HUI.



MAIRIE DE SAINT-GERVAIS / SERVICE CULTUREL / FONDS JEAN-PAUL GAY

ÉTABLISSEMENT THERMAL AVANT LA CATASTROPHE DE 1892.

Dès la création des Bains au fond de la gorge du Fayet en 1807, l'accessibilité aux Bains comme au bourg figure au centre des préoccupations des notables locaux, entrepreneurs et édiles.

« Nos responsables locaux ont obtenu la construction d'un pont en pierre dès 1821, pour accéder aux thermes et au Berchat – le chemin d'accès au bourg », raconte Gabriel Grandjacques, historien et adjoint au maire en charge de la culture et du patrimoine. « En 1860 ce pont construit par les sardes est rénové pour desservir les nouvelles routes de Chamonix (par les Egratz) et de Saint-Gervais (par les Plagnes), route qui permet le passage de la diligence de Genève. » La route de Sallanches sera carrossée en 1869 sous l'impulsion du Conseil municipal de l'époque. Construit une première fois en 1390, le Pont du Diable est aussi reconstruit en 1876, adapté

au nouveau plan de circulation des routes en direction des Contamines et Megève.

La bonne société se presse alors à Saint-Gervais, qui participe pleinement à la tendance des bains du 19^{ÈME} siècle : dès 1824, on dénombre 600 baigneurs, une fréquentation conséquente pour l'époque. L'activité thermale contribue à l'essor de la commune, jusqu'à une catastrophe imprévisible : en 1892, une coulée de boue jaillit des gorges du Bonnant, ravageant l'établissement thermal. Deux ans seront nécessaires à la société des Thermes pour rebâtir l'établissement en aval du site anéanti par la catastrophe.

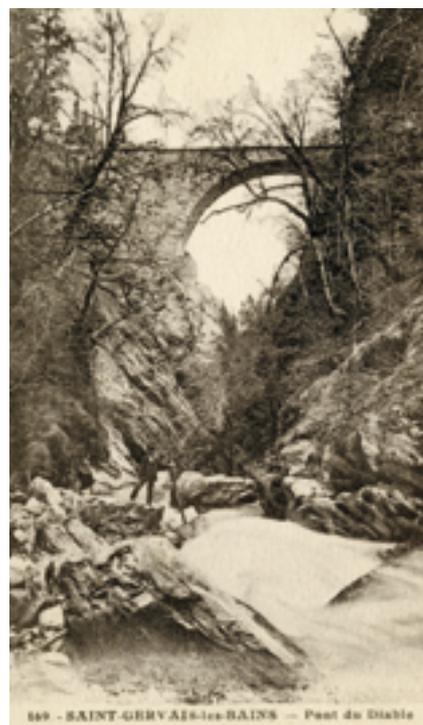
L'événement met aussi fin, dans l'œuf, à un autre projet d'envergure échaudé par les propriétaires : un train qui aurait acheminé les curistes depuis le village du Fayet.

MODERNITÉ
ET PROXIMITÉ :

l'extension du
réseau ferroviaire

FIN 19^{ÈME}, SAINT-GERVAIS EST UN LIEU DE VILLÉGIATURE RECHERCHÉ, DANS LA PURE TRADITION DES STATIONS CLIMATIQUES. ON FRÉQUENTE LA COMMUNE POUR SES EAUX THERMALES, LA QUALITÉ DE SON CLIMAT, SES PAYSAGES. LES ÉLUS LOCAUX ONT À CŒUR DE VALORISER CE PATRIMOINE LOCAL.

A l'époque, la SNCF n'existe pas encore : le réseau ferroviaire s'étend sur le territoire grâce à de grandes compagnies privées. Fin 19^{ÈME}, le plan Freycinet pousse au développement de lignes secondaires sur le réseau. Les Alpes font partie de la chasse gardée du PLM, le réseau Paris-Lyon-Méditerranée. Ferrailant avec la compagnie, le maire saint-gervolain Eugène-Clément Dayve obtient en 1898 le terminus de la ligne venant de la Roche-sur-Foron au Fayet, au lieu de Chedde à Passy. En 1901, la section



MAIRIE DE SAINT-GERVAIS / SERVICE CULTUREL / FONDS JEAN-PAUL GAY

189 - SAINT-GERVAIS-les-BAINS - Pont du Diable



MAIRIE DE SAINT-GERVAIS / SERVICE CULTUREL / FONDS JEAN-PAUL GAY

« Nous ne sommes plus à l'époque où l'Anglais Wyndham mettait trois jours pour rallier Genève à Chamonix. Ce trajet s'accomplit maintenant en trois heures. (...) On part le soir de Paris dans d'excellentes voitures directes et à couloir qui vous transportent, ainsi que dans un rêve, à travers une inouïe variété de paysages. Quand vous vous réveillerez le matin, vous n'aurez pas assez d'yeux pour admirer les courbes harmonieuses des monts, la splendeur et la luxuriance de la moyenne vallée de l'Arve. Les cascades blanches dégringolant des rocs berceront votre réveil, et vous arriverez ainsi au Fayet-Saint-Gervais, où vous descendrez de wagon pour monter le train électrique à destination de Chamonix. »

ferroviaire Le Fayet-Chamonix est inaugurée, puis dès 1908 se prolonge jusque Vallorcine. Le Mont-Blanc Express, ligne électrique à voie métrique alimentée en houille blanche de l'Arve, permet aux trains régionaux d'escalader des pentes approchant les 10% sans l'aide d'une crémaillère. **Une révolution pour les habitants des vallées, un accélérateur clé du tourisme alpin.**



MAIRIE DE SAINT-GERVAIS / SERVICE CULTUREL / FONDS JEAN-PAUL GAY



H. BOLAND, Excursions en France, Librairie Hachette et Cie, 1908

DE FAIT, L'ARRIVÉE DU TRAIN EN GARE DU FAYET-SAINT-GERVAIS (APPELLATION D'ORIGINE) FAIT ENTRER LA COMMUNE DANS LA MODERNITÉ ET CONSACRE LE PETIT HAMEAU DU FAYET DEUXIÈME CENTRE NÉVRALGIQUE DE LA COMMUNE.

VALLÉE, BOURG ET SOMMET : LE PARI DU RAIL

SI LA DESSERTE DES THERMES EST ASSURÉE, LA LIAISON AVEC LE BOURG RESTE ENCORE À RÉALISER. SOUCIEUX DE DÉSENCLAVER LA COMMUNE, EUGÈNE-CLÉMENT DAYVE N'EN A PAS FINI AVEC LE RAIL.

Deux projets se font concurrence – l'un partant de Chamonix, l'autre du Fayet – dans une bataille à la fois technique et territoriale. **Le maire de Saint-Gervais réalise un coup double en 1904 en obtenant du Département de la Haute-Savoie la concession du TMB, le Tramway du Mont-Blanc.**

Le plus haut train à crémaillère de France relie non seulement Saint-Gervais-les-Bains, le hameau de Montivon, mais aussi le col de Voza (1909), puis le glacier de Bionnassay (1913) et le Nid d'Aigle, confortant la voie royale du Mont-Blanc par Saint-Gervais.

La gare du Fayet acquiert d'emblée une importance stratégique : elle concentre dépôt, voies de garage et ateliers de maintenance pour la réparation du matériel roulant. Des activités qui soutiendront la prospérité économique locale.



MAIRIE DE SAINT-GERVAIS / SERVICE CULTUREL / FONDS JEAN-PAUL GAY

« La liaison entre les deux rives du Bonnant via le Pont du Diable et celles de deux étages de la commune, entre la porte d'entrée du Fayet et le chef-lieu, comme entre les Bains et le bourg ont toujours au centre des préoccupations des responsables de la cité », souligne encore Gabriel Grandjacques.

1900-1960
LE TEMPS DE L'IMAGINATION

Saint-Gervais, station de montagne

DANS LE PROLONGEMENT DE L'OUVERTURE DE LA VOIE D'ACCÈS AU MONT-BLANC EN 1861, LES GUIDES DU VAL MONTJOIE ONT CRÉÉ EN 1864 LA COMPAGNIE DES GUIDES DE SAINT-GERVAIS POUR EMMENER LES ALPINISTES AU SOMMET DU MONT-BLANC PAR LA VOIE SAINT-GERVOLAINE. LES CORDÉES EMPRUNTENT AVANT LEUR ASCENSION LE TMB, MOYEN DE TRANSPORT PIONNIER. L'ESPRIT DE CONQUÊTE INFUSE...



MAIRIE DE SAINT-GERVAIS / SERVICE CULTUREL / FONDS JEAN-PAUL GAY

L'ARRIVÉE DES remontées mécaniques

Station thermale et point de départ de courses alpines, la commune accompagne le développement touristique sur son territoire. **Fin 19^{ème}-début 20^{ème}, la construction de grands hôtels a façonné le bourg** et attiré une

clientèle bourgeoise et aristocratique. Dans l'entre-deux-guerres, Saint-Gervais ajoute à son identité une nouvelle piste : celle des sports d'hiver dont la pratique se démocratisera au cours du 20^{ème} siècle.



MAIRIE DE SAINT-GERVAIS / SERVICE CULTUREL / FONDS JEAN-PAUL GAY

Si le Bettex est encore un plateau inhabité dans les années 1930, un premier cap est franchi en 1936 avec la construction du premier téléphérique Saint-Gervais-Le Bettex par la famille Viard, entrant dans **le club très sélect des stations de sports d'hiver disposant à l'époque de remontées mécaniques pour leurs clients.**

Dans le même temps est construit un téléphérique à Bellevue côté Prarion (domaine skiable des Houches), puis au Mont d'Arbois en 1937 permettant **l'accès au domaine skiable du mont d'Arbois et la jonction avec Megève.** Quelques téléskis permettent d'atteindre le Mont Joux à 2000 m d'altitude. Le Bettex accueille au fil des ans hôtels et résidences, jusqu'à devenir le front de neige de Saint-Gervais en balcon face au Mont-Blanc.

LE DÉVELOPPEMENT de l'accueil touristique

Dans les années 30, les premiers touristes au Bettex arrivaient en voiture à cheval puis montaient au Mont d'Arbois en peaux de phoque. Skier se méritait alors ! Le développement des remontées mécaniques a marqué une étape clé dans le développement du territoire : la pratique du ski n'est plus seulement accessible à une poignée de sportifs accomplis.

Culminant à 840m – une altitude faible pour la pratique du ski – **Saint-Gervais s'est hissée au rang des stations de sports d'hiver en faisant très tôt le pari du transport par câble.** Contrairement à de nombreuses stations alpines, la commune n'a jamais renié son identité : l'essentiel de la clientèle séjourne « en bas » où réside le potentiel hôtelier hérité du thermalisme et « monte » skier.

Sur une délicate ligne de crête, la commune préserve l'équilibre essentiel entre vie locale et activité touristique. A ce titre, la croissance démographique locale est parlante : en hausse constante depuis



MAIRIE DE SAINT-GERVAIS / SERVICE CULTUREL / FONDS JEAN-PAUL GAY

ECONOMIE LOCALE, PÔLE INDUSTRIEL, DESTINATION TOURISTIQUE : JUSQU'AUX ANNÉES 80, LA COMMUNE ÉTEND SON PÉRIMÈRE AUTANT QUE SON AIRE D'INFLUENCE.

1900, alors que bon nombre de communes de montagne se sont vidées de leurs habitants. **Le bourg occupe tout le fond du Val Montjoie et s'étale en direction des nombreux hameaux qui s'étagent de part et d'autre sur les versants.**



MAIRIE DE SAINT-GERVAIS / SERVICE CULTUREL / FONDS JEAN-PAUL GAY

1900-1960
LE TEMPS DE L'IMAGINATION

Le réseau ferroviaire, la voie du peuple

LES DIFFÉRENTES APPELLATIONS DE LA COMMUNE PARLENT POUR ELLE DE SON ÉVOLUTION : HIER, SAINT-GERVAIS ET SAINT-GERVAIS-LES-BAINS ANNONÇAIENT L'AVÈNEMENT DU THERMALISME, AUJOURD'HUI SAINT-GERVAIS MONT-BLANC ET SAINT-GERVAIS-LES-BAINS-LE FAYET PRÉCISENT LA DESTINATION ET LA GARE D'ENTRÉE SUR LE TERRITOIRE POUR LES VOYAGEURS, AU PIED DES RELIEFS ALPINS.



15. - Chemin de fer du Mont-Blanc - Départ de Mont Lachat - Vue sur l'Aiguille du Midi

MAIRIE DE SAINT-GERVAIS / SERVICE CULTUREL / FONDS JEAN-PAUL GAY



SUR LE RÉSEAU FERROVIAIRE, des évolutions à grande vitesse

LANCÉ EN 1879, LE PLAN FREYCINET A L'AMBITION D'ICI 1914 DE « DONNER ACCÈS AU CHEMIN DE FER À TOUS LES FRANÇAIS », POUR FAVORISER LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DU PAYS ET DÉSENCLAVER LES RÉGIONS RECLUÉS.

Il prévoit la construction d'un réseau de voies ferrées de 16 000 km dont la moitié de lignes d'intérêt local destinées à desservir de petites communes.

Depuis que le maire saint-gervolain Eugène-Clément Dayve a obtenu

l'arrivée de la ligne de La Roche-sur-Foron au Fayet en 1904, **la gare endosse un rôle stratégique pour le territoire** : s'y arrêtent dans un premier temps les lignes du Mont-Blanc Express et du TMB.

Les années 20 marquent l'apogée du réseau ferroviaire national, avec plus de 40 000km de lignes, dont 20 000km d'intérêt local : pour 3/4 du pays, on trouvait alors une gare dans un rayon de 10km. Et si nombre de lignes secondaires ont aidé au désenclavement des communes rurales, leur rentabilité aura progressivement raison de leur existence.

A compter des années 70, la SNCF se positionne sur le créneau de la vitesse. **Le déploiement de son offre TGV rapproche les grandes métropoles des stations comme Saint-Gervais.**



Saint-Gervais-les-Bains - La Crémaillère du Mont-Blanc

Globe M. Bourrey

MAIRIE DE SAINT-GERVAIS / SERVICE CULTUREL / FONDS JEAN-PAUL GAY

RAPPROCHER LE TRAIN des usagers

LANCÉ EN 1986, LES TER (TRAIN EXPRESS RÉGIONAL) ONT VOCATION À COMPLÉTER L'OFFRE GRANDE VITESSE AVEC UNE OFFRE DE PROXIMITÉ.

Le pilotage de l'offre TER sera transféré aux Régions en 2003, mais l'envergure des investissements nécessaires pour entretenir les équipements et infrastructures pèse sur l'offre ferroviaire aux usagers : en 2016, le réseau national a perdu 1/3 de ses lignes, notamment des lignes secondaires. **Au Fayet, une offre de transport par car complète l'offre ferroviaire** : le Département de la Haute-Savoie et la Région Auvergne Rhône-Alpes coordonnent un maillage de lignes interurbaines et régionales assurant les dessertes locales.

En 2019, la LOM (Loi d'orientation des mobilités) marque un tournant : elle reconnaît aux Régions un rôle

de gestionnaire de réseau ferré local, dans le prolongement de leurs compétences d'organisation des services public de transport et d'aménagement du territoire. La LOM doit soutenir l'amélioration

de la mobilité de tous les jours via 13,4 Md€ d'investissements dans les transports sur 2017-2022, dont 3/4 sur le ferroviaire pour **entretenir les réseaux existants et désenclaver les territoires ruraux.**



BERNARD SÉJALON

LE FAYET. PORTE D'ENTRÉE stratégique sur le territoire

DANS LE CADRE DU PLAN DE DÉPLACEMENT URBAIN (PDU) DE LA HAUTE VALLÉE DE L'ARVE, LES ÉLUS LOCAUX DÉCIDENT DE FAIRE DU FERROVIAIRE L'ÉPINE DORSALE DES DÉPLACEMENTS DANS LA VALLÉE.

Entre 2017 et 2021, SYSTRA mène **des travaux de réfection de toute l'infrastructure ferroviaire de la ligne Saint-Gervais/Vallorcine** (Mont-Blanc Express), pour répondre aux besoins des usagers en termes de fréquentation et recouvrir des vitesses nominales plus conformes aux standards (60 à 70km/h contre 30-40km/h sur certaines portions de voies). Dès l'automne 2021, les usagers de la ligne saluent l'amélioration de l'offre : 3 trains par heure au lieu d'un seul précédemment et une durée de trajet plus courte.

Le Fayet a retrouvé puis conforté son statut de porte d'entrée du territoire saint-gervolain, au pied des

reliefs alpins et en connexion avec les axes de mobilité structurants. Un pôle d'échange multimodal s'esquisse : Léman Express depuis 2019, Mont-Blanc Express, lignes TGV, TMB, gare routière... à proximité immédiate de l'Autoroute Blanche.



**XAVIER ROSEREN,
DÉPUTÉ DU MONT-BLANC
(6^{ÈME} CIRCONSCRIPTION
DE HAUTE-SAVOIE)**

« SI ON POUVAIT ALLER AUSSI VITE POUR LE TRAIN DE NUIT QUE POUR LE VALLÉEN ! »

Pour décarboner nos stations, il est essentiel de travailler sur la mobilité. Grâce aux récentes infrastructures de Saint-Gervais, il est possible de partir de Paris, d'arriver en gare du Fayet, de prendre le Valléen et de se retrouver au cœur de la commune. Le dernier élément qui manque pour que ce soit une réussite complète est la relance du train de nuit. La ligne qui reliait les Savoie à Paris est la dernière à s'être arrêtée en 2016. Depuis, il y a eu un engouement pour relancer une dizaine de lignes, mais celle de Saint-Gervais n'en fait pas partie.

Nous militons avec l'ensemble des maires pour convaincre le gouvernement de relancer cette ligne, dont tous les ministres interrogés ont reconnu l'intérêt. Elle a une utilité touristique et professionnelle : emmener des touristes, faciliter le télétravail entre Paris et les Alpes, faciliter les déplacements domicile-travail. La structure des transports est particulière en France : on a laissé tomber des petites lignes au profit de lignes TGV à très grande rentabilité. Je suis convaincu que ces lignes peuvent atteindre l'équilibre économique. Ici, en passant par la Savoie pour développer la fréquentation.

1960-2012

Un projet pour le territoire



**AUTOROUTE
DU MONT-BLANC**

INAUGURATION 1973,
FIN DE L'ÉCHANGEUR
DE PASSY 2008

**TUNNEL DU
MONT-BLANC**

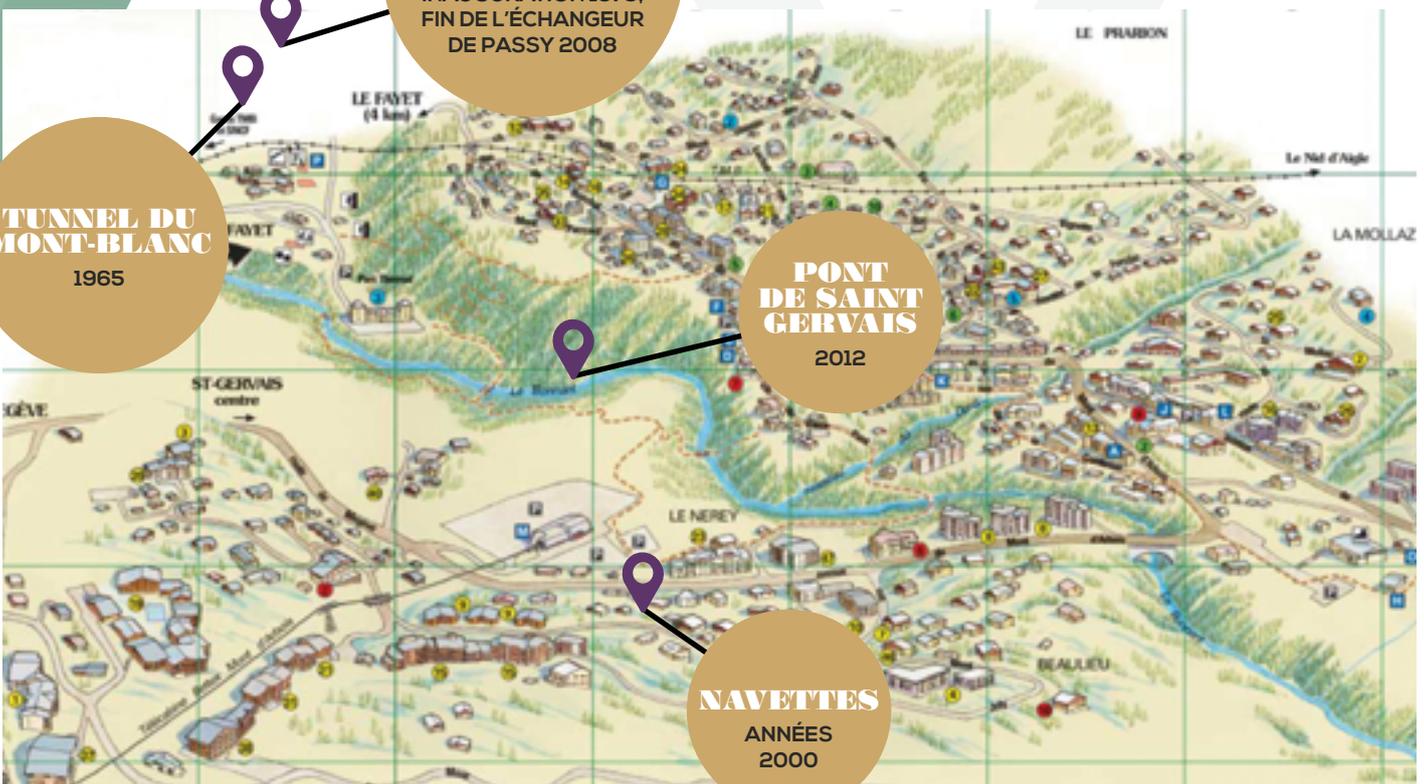
1965

**PONT
DE SAINT
GERVAIS**

2012

NAVETTES

ANNÉES
2000

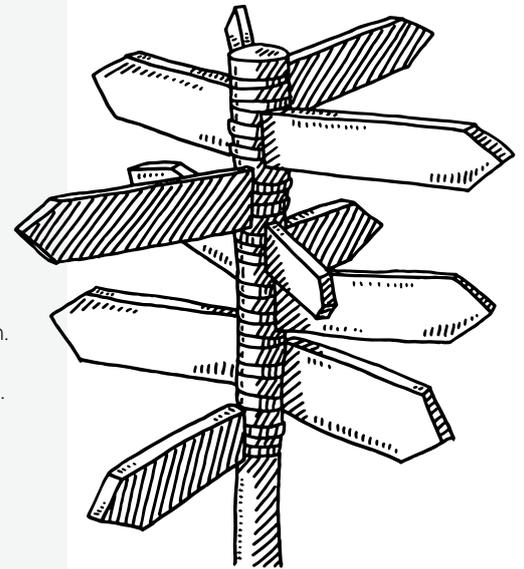


LA SECONDE MOITIÉ DU 20^{ÈME} SIÈCLE MARQUE L'ENTRÉE DU TERRITOIRE – ICI COMME À L'ÉCHELLE NATIONALE – DANS LE « TOUT-VOITURE ». C'EST LE TEMPS DU GRAND DÉPLOIEMENT DU RÉSEAU AUTOROUTIER.

ATMB – Autoroute et Tunnel du Mont-Blanc – se voit confier la concession de l'autoroute blanche A40 entre Genève et Passy, de la route blanche RN205 qui dessert la vallée de Chamonix et la partie française du tunnel du Mont-Blanc, qui relie le territoire à Courmayeur en Italie. **L'infrastructure a permis le désenclavement de la vallée** et soutient aujourd'hui encore la dynamique économique, touristique et industrielle locale. Mais elle a aussi drainé en pays du Mont-Blanc

un trafic de plus en plus dense, nuisant gravement à la qualité de vie des habitants.

Elu pour la première fois maire de Saint-Gervais en 2001, Jean-Marc Peilleux a précédemment passé des années dans l'opposition. Une situation qui lui a permis de comprendre les enjeux du territoire. Et de **construire une vision globale de la mobilité au service des habitants, déployée sur plusieurs mandats municipaux, sans jamais dévier de son cap.**



LA DÉVIATION COURTE.

1^{er} maillon pour la mobilité saint-gervolaine

En 2001, l'un des enjeux clés concernait la déviation du centre de Saint-Gervais. « À l'époque, le problème de la mobilité était le sujet essentiel, raconte Jean-Marc Peilleux. L'ancienne équipe municipale défendait une déviation longue, c'est-à-dire depuis la sortie d'autoroute de Domancy vers Megève en créant une route dans le coteau de Domancy. C'était pour moi inacceptable : on envoyait tous nos clients directement à Megève sans qu'ils passent par Saint-Gervais. Pendant la campagne municipale, j'ai défendu avec l'équipe qui m'entourait une déviation courte. Cet engagement s'est concrétisé, trouvant son aboutissement dans le pont de Saint-Gervais. »

Avant lui, toute la circulation sur l'axe Vallée de Chamonix/Val d'Arly traversait le centre de Saint-Gervais, « avec tout ce qu'on peut imaginer de bouchons, de camions, de nuisances et de pollution. » Elu conseiller départemental de la Haute-Savoie en 2004, Jean-Marc Peilleux relance le dossier – essuyant critiques, obstacles et jalousies – mais parvenant à obtenir pour la commune les financements d'envergure nécessaires à la réalisation du pont, inauguré en 2012.

Circulation fluide, centre bourg apaisé : c'est une étape clé pour la vie locale. L'équipe municipale développe dans la foulée la politique de revitalisation du bourg de Saint-Gervais, via des subventions aux propriétaires pour la réfection des façades. « Tout d'un coup, c'est devenu un endroit agréable et vivant au quotidien. »

L'ÉCHANGEUR DE PASSY.

2nd maillon pour la mobilité Fayerande

Jean-Marc Peilleux déroule le fil. « Le deuxième acte a été de convaincre le département de finir l'échangeur autoroutier de Passy, puisque seul un demi échangeur était réalisé : la partie montée à Chamonix ou la sortie s'arrêtait à Sallanches. Cela signifie que tous les véhicules qui voulaient monter à Chamonix traversaient le Fayet. »

L'échangeur est inauguré en octobre 2008, avec la création de deux carrefours giratoires sur la route départementale 339 sur la commune de Passy. « Grâce à l'échangeur, nous avons éliminé la circulation de transit et pacifié le Fayet où nous avons appliqué la même politique qu'à Saint-Gervais : la réfection des façades l'aide au ravèlement pour les propriétaires. »

En 2012, le bilan de l'équipe municipale est positif pour la vie locale : comme le bourg de Saint-Gervais, **le bourg du Fayet est devenu accueillant et vivant.** « En 2001, un dossier avait été déposé par les élus du Fayet pour créer une commune indépendante. Les Fayerands se sentaient ignorés par l'équipe municipale d'alors. Nous avons apporté la même attention au bourg du Fayet, au bourg de Saint-Gervais, à Saint-Nicolas. Cela a aussi pacifié la population, dont les liens se sont renforcés. »

L'Autoroute Blanche, colonne vertébrale de la vallée

A40



DEPUIS LE LANCEMENT DES TRAVAUX EN 1971, L'AUTOROUTE BLANCHE N'A CESSÉ D'ÉVOLUER, ACCOMPAGNANT L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE PUIS LA VIE ÉCONOMIQUE ET TOURISTIQUE.

L'autoroute du Mont-Blanc est **une pierre importante de l'aménagement du territoire du Pays du Mont-Blanc** : elle facilite l'accès à des zones isolées, réduit les temps de trajet, améliorer la mobilité des habitants et des visiteurs. Le tronçon Cluses-Sallanches ouvre en 1975, suivi de près par la section Sallanches-Le Fayet inaugurée en 1976 par Jacques Chirac et Edouard Balladur.



ATMB

L'A40 est ainsi **un levier de développement économique local** : elle tisse un réseau structurant entre communes locales, facilite les échanges commerciaux entre entreprises du même bassin économique et avec l'Italie.

Enfin, elle fait entrer Saint-Gervais dans la cour des Grands : accessible grâce à un réseau routier performant et aux 11,6km du Tunnel du Mont-Blanc, la petite commune prend véritablement son essor en termes de destination touristique. Genève, Paris, Lyon, Courmayeur se rapprochent de la station.

LE TUNNEL DU MONT-BLANC, SYMBOLE DES LIENS TRANSALPINS

Maire de Valgrisenche, Anne Viérin raconte : « Valgrisenche n'a pas de voie directe vers le Mont Blanc, mais notre commune entretient des rapports avec Saint-Gervais dans le cadre d'un projet Interreg. Valgrisenche a toujours eu des relations avec la France via le Col du Mont qui était la première voie de communication durant les guerres mondiales. Il existe toujours des chemins de randonnée sur ce secteur. Les fermetures du tunnel, programmées pour la réalisation de travaux, ont des répercussions économiques notables : la fréquentation baisse, moins de guides français ou de skieurs viennent côté italien. » Les samedis de juillet-août, 7800 familles empruntent l'ouvrage, le tourisme représentant 68 % des clients du tunnel.

Plus qu'une infrastructure de transport, l'autoroute du Mont-Blanc innerve les territoires qu'elle traverse. Au-delà de la stricte mobilité, les échanges créent une vraie richesse : **l'autoroute et le tunnel contribuent à la vitalité de l'identité culturelle transalpine.**

DES INITIATIVES

pour décarboner les usages

A COMPTER DES ANNÉES 2000, LA PRISE DE CONSCIENCE DE L'IMPACT DU TRAFIC SUR LA SANTÉ DES HABITANTS S'ACCROÎT. LE PLAN DE PROTECTION DE L'AIR 2019/2023 (PPA2) A VOCATION À ACCOMPAGNER LA TRANSFORMATION DES HABITUDES DE CONSOMMATIONS CARBONÉES – PARMIS LESQUELLES LA MOBILITÉ – POUR RÉDUIRE LA CONCENTRATION EN PARTICULES FINES DANS L'ATMOSPHÈRE.

Les vallées concentrent la pollution qui, sur des territoires plus ouverts, se « diffuse ». **Enchâssées entre les montagnes, elles subissent un effet cocktail** : pollution liée aux activités industrielles, pollution sonore, gaz à effets de serre, pics de trafic routier... Le PPA2 s'attelle à la tâche :



organiser à l'échelle de la vallée une « gouvernance de l'air », mutualiser les moyens et bonnes pratiques entre collectivités, sensibiliser les habitants aux enjeux et solutions, renforcer les contrôles routiers...

Au même moment, ATMB repense son rôle, éminemment stratégique au plan local, et s'engage dans une démarche plus responsable. **La société dote son réseau d'équipements innovants pour décarboner la mobilité** : 1ère voie de covoiturage sur autoroute avec passage de douane (2018), plus grande offre de stationnement de covoiturage de France (pour la taille de son réseau) et 1ère offre de télépéage en France pour les véhicules 100 % électriques (2019).

HAUTS-SAVOYARDS, COVOITUREZ POUR VOS TRAJETS DOMICILE-TRAVAIL !

La Communauté de communes du Pays du Mont-Blanc et ATMB co-financent 'Je Covoit', une aide financière inédite pour inciter les haut-savoyards à covoiturer pour leurs trajets domicile-travail.

Le principe : des trajets gratuits pour les passagers (dans la limite de 40km/trajet), une rémunération payée directement au conducteur (jusqu'à 4€/passager). Disponible grâce aux applis BlaBlaCar Daily et Karos.

INFORMATIONS SUR
WWW.ATMB.COM



STATIONNEMENT

PARKINGS GRATUITS POUR TOUS !

DÈS 2002, LA COMMUNE DE SAINT-GERVAIS FAIT LE CHOIX DE SUPPRIMER LES STATIONNEMENTS PAYANTS : GRATUITÉ ET ZONE BLEUE CONCERNENT L'ENSEMBLE DES PARKINGS. UNE FOIS ARRIVÉS DANS LA COMMUNE, LES VISITEURS SONT INVITÉS À LAISSER LEUR VÉHICULE : MOINS DE TRAFIC, C'EST UN CENTRE-BOURG PLUS APAISÉ, CHAQUE JOUR.

Les parkings sont nombreux et placés à des emplacements stratégiques – à proximité des commerces et des infrastructures de mobilités douces) pour faciliter les cheminements des piétons et PMR :

Saint-Gervais : parking du Châtelet (500 places) • parking souterrain 2KM3 (225 places, bornes de recharge pour véhicules électriques, longue durée/zone bleue) • parking de la patinoire (90 places, longue durée/zone bleue) • parking du tramway du Mont-Blanc (72 places, longue durée) • parking relais des Pratz (55 places, longue durée) • parking de la piscine (39 places, réservée piscine) • parking de La Poste (25 places, zone bleue)

Le Fayet : parking-relais du stade (200 places, longue durée) • parking de la gare (40 places, longue durée et zone bleue) • parking du parc thermal (longue durée)

Le Bettex (200 places, longue durée)

Les Chattrix (100 places)

Saint-Nicolas-de-Véroce (50 places, longue durée)

Facilibus, relier tous les étages de la commune

A PEINE INSTALLÉE À LA MAIRIE, LA NOUVELLE ÉQUIPE MUNICIPALE S'ATTELE À TENIR SES ENGAGEMENTS, NOTAMMENT EN MATIÈRE DE TRANSPORT PUBLIC.

RETOUR SUR LA GENÈSE ET LES ÉVOLUTIONS DE FACILIBUS.



2001-2002

LE SERVICE DES NAVETTES

saisonnnières en question

Ancienne adjointe en charge de la vie locale, Nathalie Deschamps raconte : « quand nous sommes arrivés en 2001, les navettes saisonnières étaient assurées par des bus appartenant à la commune, avec des chauffeurs employés par la commune. Rapidement, nous avons constaté que ces bus étaient anciens et coûtaient cher à remplacer. Ce n'était pas non plus notre cœur de métier. Nous avons donc décidé de déléguer le service à des professionnels. »

Fin 2002, le premier numéro de *Projections* invite les habitants et visiteurs à **exprimer leurs attentes via un questionnaire pour la mise en place d'un transport public urbain adapté aux besoins** et aider la commune à définir son cahier des charges : « Permettre des relations régulières entre les hauts et les bas de la commune constitue un objectif séduisant certes, mais s'avère aussi, en termes de solidarité, répondre à un intérêt collectif. La population des différents hameaux de la commune exprime le désir d'une ville plus ouverte et plus accessible. Pensons à toutes les personnes seules, âgées, handicapées, aux jeunes à la conquête de leur autonomie, aux touristes sans voiture, qui pourraient ainsi mieux résoudre leurs problèmes de déplacements. C'est pourquoi nous vous soumettons cette enquête. »



JEAN-MARC PEILLEX, MAIRE DE SAINT-GERVAIS-LES-BAINS

Dès 2001, je me suis demandé comment établir une mobilité douce pour relier le bourg du Fayet au bourg de Saint-Gervais.

Dans un premier temps, nous avons imaginé de dévier le TMB pour le faire passer par le Châtelet, à la gare du DMC à l'époque. Cette piste n'a plus été une option envisageable quand le Département a fait le choix de renouveler les rames avec le même modèle – trop large pour le passage du TMB dans le bourg de Saint-Gervais. Nous avons poursuivi la réflexion et lancé en 2008 Facilibus, combinant service de transport saisonnier et transport à la demande, des lignes virtuelles qui ne polluent pas lorsqu'il n'y a personne à bord et qui sont toujours disponibles.

Cela a permis de relier Saint-Nicolas, Le Fayet, Bionnay et Saint-Gervais pour que l'ensemble de la population puisse se déplacer sur le territoire de la commune. Et se rendre par exemple au marché de Saint-Gervais le jeudi matin.

RELIER SAINT-NICOLAS, LE FAYET, BIONNAY ET SAINT-GERVAIS POUR QUE L'ENSEMBLE DE LA POPULATION PUISSE SE DÉPLACER SUR LE TERRITOIRE DE LA COMMUNE.



2003

LE RENOUVEAU du service

Au sein de l'équipe municipale, un groupe de travail missionné par le maire conçoit **un nouveau service, plus adapté aux besoins des habitants et financièrement supportable pour la commune**. Celui-ci est présenté dans le magazine municipal de l'hiver 2003, qui interpelle les habitants : « *Qui ne s'est pas interrogé un jour sur le coût et l'utilité de ces grands bus que l'on voyait passer à vide dans la station ? Qui ne s'est pas dit que les fonds publics pouvaient certainement être mieux utilisés, ou que le service se devait d'être amélioré ?* »

La commune fait le choix de **recourir à un prestataire privé** par le biais d'une procédure de délégation de service public,

- pour des raisons financières : l'état du parc des véhicules communaux nécessitait d'investir dans de nouveaux véhicules, pour un coût minimum d'environ 500 000 € (maintien du service à l'existant), alors que le coût du service était de 230 000€ annuel (maintien du service à l'existant). Les finances de la commune ne permettaient pas d'envisager un tel investissement .
- pour une question d'efficacité : attribuer le service à un prestataire permet de soulager la commune de la gestion quotidienne du service (véhicule en panne, congés maladie...).

La commune fait aussi le choix de **réduire la taille des véhicules tout en modulant la fréquence des rotations** pour l'adapter aux variations de fréquentation. Enfin la commune choisit de **rendre le service payant pour tous**, avec un système d'abonnement favorisant les utilisateurs réguliers du service : 1€/jour, 5€/semaine et 20€/saison. A cette date, le service est financé à 41 % par la commune, 32 % par les remontées mécaniques et 27 % par les utilisateurs.



2008

FACILIBUS, une offre de transport saisonnier et de transport à la demande

L'année 2008 marque un tournant. Lors des réunions publiques, les habitants demandaient régulièrement des navettes sur différents secteurs : le Fréney, les Amerands, Cupelin... alors que certaines navettes tournaient à vide sur d'autres secteurs. Nathalie Deschamps se souvient : « *nous avons réalisé qu'il fallait voir plus grand que nos navettes saisonnières, devenues insuffisantes avec le développement de Saint-Gervais et l'augmentation du nombre de visiteurs. Nous avons décidé d'être plus ambitieux et de créer un vrai service de navettes saisonnières auquel nous avons ajouté le transport à la demande qui fonctionnerait toute l'année pour les habitants. Nous avons mutualisé nos ressources en proposant en plus aux parents un service de ramassage scolaire pour les écoles du bourg de Saint-Gervais quand les navettes de transport à la demande n'étaient pas utilisées* ».

Le 20 décembre 2008, le service de navettes Facilibus fait ses premiers tours de roues sur le territoire communal, selon un modèle économique non-payant pour les lignes régulières Facilibus, « *pour éviter que le caractère onéreux soit un frein à son bon fonctionnement* » et contribuer à l'adoption par les habitants de nouvelles habitudes de déplacement.



CHANGER LES USAGES ET FAIRE DE LA MOBILITÉ UN LEVIER DE LA VIE LOCALE : UN LEITMOTIV DEPUIS 2001

Au fil des ans, la commune ajustera continuellement les lignes et la fréquence des rotations pour répondre aux attentes des usagers : augmentation des fréquences de rotation sur le centre-ville, création de nouveaux arrêts, mise en place de navettes spécifiques le matin avant les services réguliers pour les professionnels (remontées mécaniques, moniteurs, etc.), mise en place de lignes estivales vers Saint-Nicolas de Véroce, etc.

1960-2012

UN PROJET POUR LE TERRITOIRE

Le Pont de Saint-Gervais, trait d'union de la commune

RÉALISER LA DÉVIATION COURTE ET LE DOUBLE ÉCHANGEUR DE PASSY N'ÉTAIT QU'UNE PREMIÈRE ÉTAPE DU SCHÉMA GLOBAL DE MOBILITÉ IMAGINÉ PAR LE MAIRE DE SAINT-GERVAIS POUR LES HABITANTS DU TERRITOIRE. EMBLÉMATIQUE DE L'IDENTITÉ DE LA COMMUNE, LE PONT DE SAINT-GERVAIS EST VÉRITABLEMENT LE 1^{ER} ACTE DE LA RÉVOLUTION DE LA MOBILITÉ LOCALE.

AVANT LE PONT, UNE AVALANCHE DE NUISANCES

« Saint-Gervais souffre de son ancienne conception de village-rue, malgré la petite rue du Mont Blanc créée en 1900 en haut de la promenade » rappelle Gabriel Grandjacques, adjoint délégué à la culture et au patrimoine. Outre le flux de véhicules en direction des Contamines et de Megève, l'axe est aussi utilisé pour rejoindre la Savoie par les gorges de l'Arly. Le bourg cumule les nuisances sonores et visuelles, en plus des ralentissements et bouchons au moindre dysfonctionnement : **en période de pics touristiques, plus de 13 000 véhicules traversent chaque jour le centre-bourg**, soit quasiment le double du trafic moyen observé à l'année.



UN PROJET AMBITIEUX difficile à faire accepter

L'équipe municipale emmenée par Jean-Marc Peilleux relance en 2002 l'idée d'un contournement du centre. Le nouveau plan de circulation s'appuie sur la construction d'un ouvrage audacieux enjambant le Bonnant sur 240m, au-dessus d'une brèche profonde de 80m difficilement accessible à l'entrée du bourg pour rejoindre les ruines de la maison forte du Châtelet, classées par la précédente équipe municipale.

Le maire souligne : « cette démarche était pour certains la garantie qu'on ne ferait jamais un pont à cet endroit, proche d'un site archéologique et protégé. Nous avons levé cette impossibilité avec l'Architecte des Bâtiments de France et sommes arrivés à faire en sorte de construire le pont ».

L'équipe municipale affine son projet jusqu'à une concertation publique en septembre 2005 : dans le registre d'enquête, la majorité des avis exprimés est favorable au projet. Le brouillard se dissipe, **les travaux préparatoires débutent en juillet 2008, le pont est inauguré le 3 novembre 2012.**

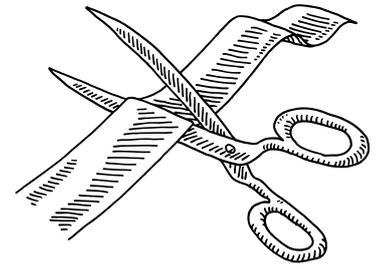


GRÂCE AU PONT.

un centre-bourg vivable et vivant

Aucune superstructure, aucun pylône, aucun mât, aucun arc de suspension : la technique de construction retenue intègre finement le pont à son environnement, qui semble s'élaner entre les deux versants. Seuls deux ouvrages d'art de ce type existent au monde – le second est à La Réunion.

Infrastructure d'exception, le pont est surtout un aménagement qui s'inscrit pleinement dans la dynamique locale puisque les deux piles du pont abritent des activités sociales et culturelles. Le maire dresse le bilan très positif de cette infrastructure : *« nous avons inventé une mobilité complète, avec deux voies cyclables, deux trottoirs piétons et deux voies de circulation. Dans les piles du pont, nous avons créé la salle d'exposition d'art contemporain, la salle d'escalade et sur le tablier inférieur, la base de saut à l'élastique. Nous avons fait du pont un ouvrage utile : non seulement il a résolu un problème de flux, mais il a surtout été pensé comme un élément vivant, créateur de liens. »*



INAUGURATION DU PONT, LE 3 NOVEMBRE 2012

EXTRAIT DU DISCOURS DE JEAN-MARC PEILLEX



« Et puis vint 2001. Au temps de l'affrontement succéda celui de l'apaisement. La nouvelle équipe majoritaire du conseil municipal que j'ai l'honneur de présider mit tout en œuvre pour respecter son engagement politique « inventons l'avenir ensemble » et faire que ce projet de pont devienne réalité. Au fil des mois, ce qui ne devait être qu'un ouvrage aux fonctionnalités habituelles s'est peu à peu transformé en un pont vivant. (...)

C'est ainsi que ce beau projet, en plus de réunir deux rives, rapprochera des femmes et des hommes autour du sport, de la culture et du patrimoine. (...)

En 1963 Martin Luther King déclarait « I have a dream ». Son désir de voir réunis et égaux toutes les femmes et tous les hommes a mis 45 ans à se réaliser. « We had a dream », nous avons un rêve, réunir les deux rives de notre village, il aura mis 77 ans à se réaliser. Ainsi, la vie n'est pas faite que de rêves... grâce à vous tous. »

UN OUVRAGE D'INTÉRÊT PUBLIC

FINANCEMENT

A l'époque, il a fallu faire admettre que l'ouvrage était un outil d'aménagement du territoire, dépassant les intérêts de la commune. Le maire détaille : *« le pont a été financé à 75 % par la Haute-Savoie et à 25 % par notre commune, alors qu'à l'époque, la participation économique des communes atteignait 22,5 %. Nous avons payé plus que ce que les autres communes du département payaient pour les infrastructures départementales sur leur territoire. » C'est l'engagement de la Haute-Savoie qui a permis la réalisation du pont, considéré comme un ouvrage départemental structurant.*

DYNAMIQUE ÉCONOMIQUE

Suite à l'appel d'offres lancé par le Conseil général, de nombreuses entreprises locales ont pu être impliquées dans le projet. Dans un contexte morose pour le secteur du BTP, c'est une aubaine qui a donné du travail à une partie des gens du pays.

VIE LOCALE

- La déviation du flux montant a permis d'installer une grande place de marché le jeudi et d'organiser des soirées animées en saison.
- La déviation totale de la circulation permet d'organiser en toute sécurité de grands événements dans le centre-ville : Foire agricole, grandes manifestations sportives et culturelles,
- Les saint-gervolains et leurs hôtes de passage se sont réappropriés la promenade, les deux rues du centre, la place de l'église : les terrasses sont pleines car agréables, le centre est animé mais sécurisé.
- Le pont contribue à la vie locale : mur dédié à la pratique de l'escalade (rive droite), création de Pile Pont, cathédrale de béton brut dédiée à l'art contemporain (rive gauche), base de saut à l'élastique.

Début 21^{ème} Des innovations de rupture



GARE DU CHÂTELET,
POINT DE CONNEXION
AVEC LE DOMAINE
SKIABLE (2024)

L'ALPIN
TÉLÉCABINE RELIANT
SAINT-GERVAIS
AU BETTEX
(2024)

**ASCENSEUR
DES
THERMES,**
ASCENSEUR INCLINÉ
À EAUX USÉES
(2024)

LE VALLÉEN,
ASCENSEUR URBAIN
(2024)

LA PUISSANCE DU COLLECTIF

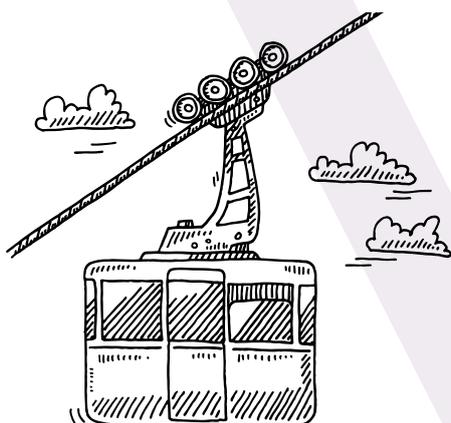
AU COURS DES ANNÉES 2000, LES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX DU TRAFIC ROUTIER PRENNENT UNE PLACE CROISSANTE. PARALLÈLEMENT, LA MOBILITÉ DANS LES COMMUNES DE MONTAGNE RESTE PROBLÉMATIQUE : COLLÉGIENS, LYCÉENS, SENIORS SONT LIMITÉS DANS LEURS DÉPLACEMENTS PAR DES SCHÉMAS DE MOBILITÉ D'UN AUTRE ÂGE. SOLUTION CLÉ DU 20^E SIÈCLE, LA VOITURE INDIVIDUELLE NE CONVAINC PLUS.

1 DÉFINIR

de nouvelles priorités

En 2019, la Loi d'Orientation des Mobilités soutient l'émergence de transports du quotidien plus faciles, moins coûteux et plus propres et rend obligatoire l'exercice de la compétence mobilité par une autorité organisatrice de la mobilité (AOM). L'objectif ? Partout sur le territoire, **garantir qu'un acteur public est compétent pour organiser des services de mobilité alternatifs** à l'usage de la voiture individuelle.

En 2021, la Communauté de Communes du Pays du Mont-Blanc vote pour laisser la compétence Transport à la Région : elle gère les lignes régulières Lhsa et signe des conventions locales de délégation ou de coopération. À l'échelle du Pays du Mont-Blanc, des conventions sont signées avec les communes pour les navettes saisonnières – Facibus à Saint-Gervais – et la CCPMB pour le transport scolaire, le transport à la demande, l'autopartage et RézoMobiCoop.



2 PARTAGER les responsabilités

Enfin, **la LOM fait de la mobilité un enjeu partagé** entre État, collectivités locales, entreprises et usagers. Concrètement, l'État joue un rôle de soutien pour inventer sur le terrain les réponses adaptées aux usages. C'est grâce à l'engagement financier de l'Etat et de la région Auvergne Rhône-Alpes que **Saint-Gervais inscrit sa politique de mobilité dans une démarche bas carbone.**

Le maire de Saint-Gervais explique : « *trop nombreux sont ceux qui pensent qu'une mobilité respectueuse se résume en les seules décisions de remplacer le matériel roulant polluant par un matériel plus respectueux. Il s'agit là de gestes importants, mais ceux-ci relèvent plus de l'évolution normale du fonctionnement du service que d'un véritable projet de mobilité d'avenir.* » **Ainsi naissent les projets de l'ascenseur des Thermes et du Valléen,** aboutissement d'une vision de la mobilité au service du territoire et des habitants.

3 DÉCONSTRUIRE l'image négative du transport collectif

Jean-Marc Peillex rappelle l'enjeu de la mobilité rurale : « *historiquement, quand on était pauvre, on n'avait pas de voiture : on prenait les transports en commun. C'était une purge, mais une obligation : on ne pouvait pas se déplacer autrement. Avec la hausse du niveau de vie, les habitants ont acquis des véhicules individuels, associés à la liberté. Dans la seconde moitié du 20^e siècle, la mobilité collective est donc assimilée à un manque de moyens financiers.* »

A Saint-Gervais, nous pensons autrement : le transport collectif peut être synonyme de liberté. »

2024 est une année charnière : Facibus étoffe son service avec 2 lignes à l'année, l'ascenseur des Thermes et le Valléen sont mis en service. « *Notre volonté n'a pas été de remplacer. Notre volonté a été de créer des liens différents et une mobilité qui colle aux besoins des habitants plutôt qu'aux théories de quelques énarques. Nous proposons enfin une mobilité permanente, 365 jours par an, entre les différents hameaux et étages de la commune.* »

Début 2025, l'Alpin est mis en service, succédant à l'emblématique DMC avec un tour de force : connecté au Valléen à la gare du Châtelet, il fait la jonction entre le Fayet et le Bettex. Le maire conclut : « *on voit au Fayet*

DES ORIGINES DE LA COMMUNE À AUJOURD'HUI : UN VOYAGE DANS LE TEMPS RÉUSSI POUR SAINT-GERVAIS, FIDÈLE À SON IDENTITÉ SANS SE DÉNATURER.

des gens en chaussures de ski et skis sur l'épaule, à 580m d'altitude. Grâce au Valléen, le Fayet est redevenu une station de ski, grâce à l'ascenseur des Thermes, le bourg de Saint-Gervais a renoué avec son statut de station thermale ».



Facilibus ou l'amélioration continue du service de transport collectif

SAINT-GERVAIS A FORMALISÉ EN 2004 SON ENGAGEMENT EN FAVEUR DE LA PRÉSERVATION DE SON ENVIRONNEMENT ET LA QUALITÉ DE L'AIR DANS LA DÉMARCHE « LA MONTAGNE À L'ÉTAT PUR ». LA GESTION VERTUEUSE DES ÉNERGIES FAIT PARTIE DES INITIATIVES RESPONSABLES PORTÉES PAR LA COMMUNE ET RÉCOMPENSÉES PAR LE LABEL FLOCON VERT. DEPUIS SON LANCEMENT EN 2008, LE SERVICE DE NAVETTES FACILIBUS S'INSCRIT DANS UNE AMÉLIORATION CONTINUE, JUSQU'À LA MISE EN SERVICE EN 2024 D'UN RÉSEAU COMPLET, À L'ANNÉE, TOUJOURS 100% ÉCOLOGIQUE.

Décarboner le transport, c'est à la fois limiter le nombre de véhicules en circulation – d'où l'importance du réseau de navettes pour Saint-Gervais – et favoriser des énergies propres.

Dès 2008, la commune a intégré dans le cahier des charges de ses navettes Facilibus la réduction de leur impact environnemental en veillant à leur empreinte carbone.



DES NAVETTES

« service compris »

A compter de 2014-2015, toutes les navettes qui circulent sur le territoire répondent à la norme Euro 6, la plus contraignante des normes européennes en matière de rejets dans l'atmosphère. **100 % écologiques, les navettes sont électriques ou hybrides** électrique/GNV en fonction des secteurs sur lesquels elles circulent, notamment pour garantir une autonomie suffisante dans les pentes.

Au gré des ans, les titulaires du marché des navettes ont apporté des améliorations au réseau : Transdev Mont-Blanc puis Borini ont proposé la géolocalisation des navettes en temps réel en 2018 dans l'appli Pysae. Un outil également intégré à l'appli Saint-Gervais et au site web de la commune depuis sa refonte fin 2023.

UN SUCCÈS

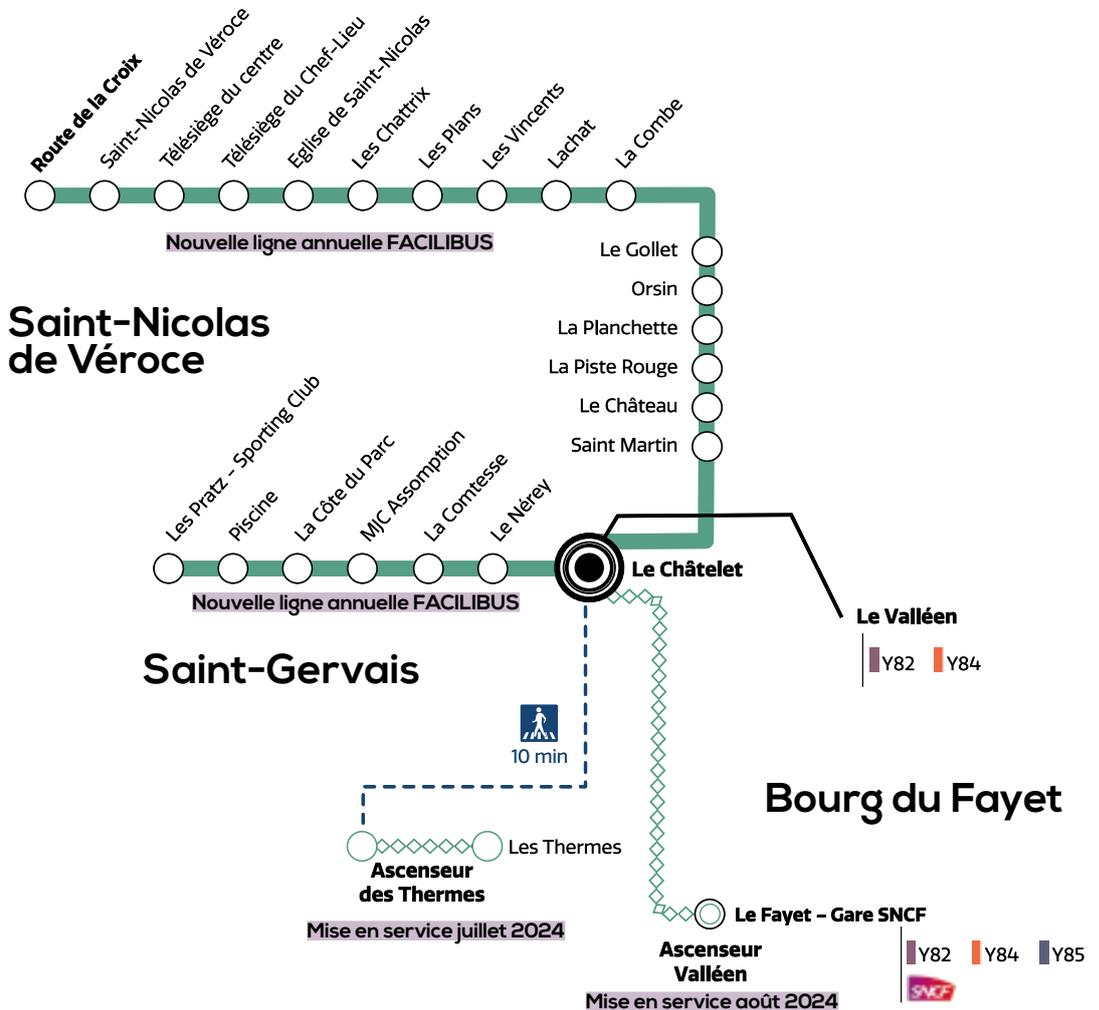
sans précédent

Les navettes Facilibus sont **un bon exemple de la manière dont une politique publique peut influencer sur les usages des habitants d'un territoire**. Entre 2008 et 2025, le succès de cette solution de transport collectif non-payant ne s'est jamais démenti : la fréquentation est en hausse, les rotations et capacités des navettes évoluent pour coller au plus près des besoins et réduire l'attente des voyageurs.

Durant la crise sanitaire, l'équipe municipale fait le choix de maintenir le service de navettes avec quelques aménagements de fréquence pour ne pas pénaliser les habitants et résidents déjà fortement impactés dans leur quotidien : un service co-financé avec la STBMA et la Compagnie du TMB.

ioration

if



UN RÉSEAU de navettes à l'année

Le budget conséquent du service ne freine pas la commune qui persiste et signe en 2024, avec un réseau nouvelle formule : aux navettes saisonnières viennent s'ajouter **deux lignes annuelles, qui s'inscrivent dans le schéma de mobilité globale.**

Le maire détaille : « dès le second semestre 2024, nous révolutionnons le transport sur le territoire avec l'offre décarbonée que représentent l'ascenseur des Thermes et le Valléen. Ce n'est pas tout : deux lignes Facilibus deviennent annuelles à compter de septembre 2024. Grâce à la jonction entre le

Valléen et l'une de ces lignes Facilibus, nous recréons un lien entre les bourgs de Saint-Nicolas de Véroce, de Saint-Gervais et du Fayet. Le plateau entre Saint-Gervais et Saint-Nicolas compte moins de 4 000 habitants. **Il est rare pour des communes de notre taille de développer un service annuel gratuit de transport public.** La même logique est à l'œuvre que lors de la création du pont de Saint-Gervais : au-delà du volet « technique », l'offre de transport a un impact sur le territoire. Créatrice de liens, la mobilité n'est pas une fin en soi. »

UN USAGE ANCRÉ AU QUOTIDIEN

En 2021, le maire fait le constat d'un **usage ancré au quotidien** : « si la mue du réseau Facilibus est bien sûr profitable pour notre environnement et pour la qualité de l'air qu'on respire, elle a par contre des conséquences financières importantes puisque le coût de ce service saisonnier qui représente 112 jours en hiver et 99 jours en été, est passé d'environ 602 000 € en 2018 à 955 000 € en 2021/2022 (5,13 € par voyageur). » Un rappel nécessaire : si le réseau est non-payant pour l'ensemble des usagers, le service représente un coût non négligeable supporté par la collectivité.

L'Ascenseur des Thermes, le chaînon manquant

POUSSÉS PAR UNE LOGIQUE DE RENTABILITÉ, LES RÉSEAUX DE TRANSPORT EN MONTAGNE ONT LONGTEMPS ÉTÉ CALQUÉS SUR LES BESOINS DE LA POPULATION TOURISTIQUE. PRIORITAIREMENT PENSÉ POUR LES HABITANTS – MAIS NATURELLEMENT OUVERT À TOUS – L'ASCENSEUR DES THERMES RÉUNIT DEPUIS 2024 LES DEUX PLUS IMPORTANTS BOURGS DE LA COMMUNE. A L'ŒUVRE, LA MÊME LOGIQUE QUE CELLE QUI AVAIT PRÉSIDÉ À LA RÉALISATION DU PONT : CRÉER DE LA VIE LOCALE !

Porte d'entrée de la commune à 570m d'altitude, le Fayet est le second bourg par sa population, avec 2 100 habitants. Ici se trouvent la gare SNCF et le point de départ du TMB mais aussi le principal lycée du Pays du Mont-Blanc, un centre sportif complet, les Thermes... A 850 mètres d'altitude, le bourg principal de Saint-Gervais compte la plus grande population permanente du territoire communal et la plus vaste offre de commerces, services publics et équipements sportifs et culturels : patinoire, piscine, MJC, musées, école de musique, maison médicale, maison de retraite, départ des remontées mécaniques vers le domaine skiable...

LES PRIX DU SUCCÈS

LA COMMUNE A REÇU EN NOVEMBRE 2024 DEUX PRIX POUR L'EXEMPLARITÉ DE SON ENGAGEMENT :

- Prix coup de cœur du Grand Prix des Maires 2024 RMC BFM, catégorie mobilité et aménagement
- Prix spécial de l'innovation, catégorie mobilités décarbonées au Salon des Maires 2024



Depuis 2025, l'ascenseur des Thermes est aussi **intégré au module « itinéraires » de Google Map**, confirmant son appropriation par les usagers des transports locaux.



CONNECTER LES BOURGS

de la commune, enfin !

Le maire expose : « l'envie de relier le bas et le haut de la commune ne date pas d'hier, il y avait déjà eu un projet de funiculaire. L'ascenseur des Thermes ressuscite une idée ancienne de Mickaël Farmer, qui donne son nom à la gare aval dans le parc thermal. En reliant le fond du parc thermal au bourg de Saint-Gervais, **l'ascenseur des Thermes offre une alternative écoresponsable aux transports traditionnels**. Il s'inscrit dans un schéma global de mobilité à l'échelle communale et même supra-communale, en renforçant les connexions entre les différents bourgs, le réseau ferroviaire et son pôle multimodal d'échanges, les activités thermales et de loisirs. En complément des navettes électriques, l'ascenseur des Thermes garantit des déplacements fluides tout en minimisant l'impact environnemental. Enfin, il démontre que **l'innovation technique peut jouer un rôle clé dans la création de solutions de mobilité durables et intelligentes, à la fois respectueuses de l'histoire de la région et prêtes à façonner un avenir plus propre et plus pratique pour tous.** »

LEVER LES FREINS à la mobilité de tous

Accessible 7j/7 avec des horaires étendus, non payant, entièrement automatisé, l'ascenseur des Thermes s'adresse à tous : curistes, lycéens, travailleurs ou vacanciers, familles avec poussette, cyclistes et VTTistes... Intergénérationnel et inclusif, il a rapidement trouvé sa place dans l'offre locale des mobilités :

**65 000 TRAJETS FIN AVRIL 2025,
SOIT ENVIRON 650 000
PERSONNES TRANSPORTÉES.**

Infrastructure exemplaire (voir p34-37), l'ascenseur des Thermes constitue un vecteur de croissance et de développement pour toute la région, en soutenant l'économie locale. Avec les habitants, les commerces et les Thermes sont les premiers bénéficiaires de l'ascenseur des Thermes.

MICHAEL LAFRASSE



**BENITA COOPER,
ANCIENNE DIRECTRICE
GÉNÉRALE DES THERMES
DE SAINT-GERVAIS**

« Le projet de l'ascenseur des Thermes de Saint-Gervais est un projet audacieux et visionnaire. Cet ascenseur va permettre de simplifier considérablement le transport jusqu'à nos thermes, en offrant une route décarbonée. Grâce à cette initiative, nos collaborateurs ainsi que les habitants de la région bénéficieront d'un accès beaucoup plus facile à nos installations. Ce projet est non seulement bénéfique pour la planète, en réduisant notre empreinte carbone, mais il améliore également la qualité de vie de notre communauté locale ».



**OLIVIER BEGAIN,
PRÉSIDENT DE LA
COMPAGNIE DES GUIDES
DE SAINT-GERVAIS**

« Les guides sont collectivement engagés dans une pratique sportive respectueuse de l'environnement et axée sur le développement durable. L'ascenseur des Thermes représente parfaitement ces valeurs, en supprimant les transports polluants et facilitant l'accès aux activités pour le bien-être de tous. La Compagnie des Guides de Saint-Gervais Les Contamines propose diverses activités en lien direct avec les gorges du Bon Nant et le magnifique cirque où se trouve l'ensemble architectural des Thermes. L'ascenseur des Thermes nous ouvre de nouvelles opportunités. »



**MORGANE MARCH,
GÉRANTE DU RESTAURANT
TESORO MIO**

« Quel beau projet que cet ascenseur pour relier le Fayet au centre-bourg de Saint-Gervais ! C'est une innovation technologique et écologique qui représente également un réel attrait pour nous, commerçants du Fayet. Grâce à cet ascenseur, nous allons enfin briser cette barrière qui existait depuis des années entre le centre de Saint-Gervais et le Fayet. Cela permettra à nos clients locaux de descendre dans la vallée tout comme aux touristes de monter et descendre à leur guise. Le Fayet est une destination charmante et pleine de potentiel. Nous comptons bien tirer parti de tous ces atouts pour valoriser nos commerces ! »

Le Valléen, aboutissement de la mobilité locale

LES PLUS ANCIENS SE SOUVIENDRONT QUE LES PREMIERS PROJETS D'ASCENSEUR VALLÉEN FURENT IMAGINÉS DANS LES ANNÉES 1980 : GABRIEL VIARD, ALORS CONCESSIONNAIRE, IMAGINAIT RELIER LA PALLUD SUR LA COMMUNE DE DOMANCY AU DOMAINE SKIABLE DE SAINT-GERVAIS. DÉFENDU DANS LE CADRE DE LA CAMPAGNE DES ÉLECTIONS MUNICIPALES DE 2020, LE PROJET DU VALLÉEN MÉRITE TOUTE L'ATTENTION QU'IL SUSCITE : POUR LE PARTENARIAT PUBLIC-PRIVÉ QU'IL A MOBILISÉ, POUR LA RAPIDITÉ DE SA RÉALISATION, POUR SON APPROPRIATION RAPIDE PAR LES USAGERS.

En montagne, le transport en commun par câble devrait être une évidence, compte tenu de sa filiation naturelle avec les remontées mécaniques. Lors des municipales de 2020, chaque liste avait proposé « son » projet d'ascenseur valléen, preuve de l'intérêt de tous pour une mobilité dépoussiérée de son empreinte carbone. L'équipe municipale emmenée par Jean-Marc Peillex s'est entourée de l'expertise et des conseils des services de la région Auvergne Rhône-Alpes, du Conseil départemental de Haute-Savoie et des services de l'Etat : Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement, Direction Départementale des Territoires. **Rapidement, les financements apportés par le Conseil régional et le Conseil départemental ont crédibilisé le projet, déclaré d'intérêt général et approuvé en Conseil municipal fin août 2022.**

LE PARTENARIAT PUBLIC-PRIVÉ, un combo gagnant-gagnant

Le maire Jean-Marc Peillex souligne l'intérêt du partenariat public-privé (voir aussi p38-41) : « *s'il était isolé, un transport de ce type serait trop lourd en investissement et en fonctionnement. Le Valléen s'inscrit dans **une offre globale « transports à l'année + flux touristiques » qui permet de mutualiser les coûts** et de faire participer l'ensemble des usagers aux infrastructures.* »

A la tête de la STBMA, Alexandre Merlin poursuit : « *acteur local, la STBMA a envie de participer à ce projet qui **transforme la mobilité**. La gare de départ est située à côté du Pôle d'Échange Multimodal du Fayet : relier du ferroviaire et du transport par câble est un choix atypique dans le modèle français. Aller vers une station sans voitures et développer le territoire en apportant du service aux habitants est porteur pour l'attractivité du territoire.* »



SAINT-GERVAIS
EST LAURÉATE DU
PRIX MOUNTAIN
TOURISM AWARD 2025
D'ALPIPRO,
CATÉGORIE MONTAGNE ZÉRO
CARBONE POUR L'ENSEMBLE
DE SA POLITIQUE
DE MOBILITÉ



UNE VRAIE ALTERNATIVE au « tout voiture »

Reliant directement la gare SNCF du Fayet au centre de Saint-Gervais, le Valléen dessine – avec l'Alpin (voir page suivante) – une nouvelle mobilité douce et intégrée. Inauguré le 6 septembre 2024, il propose une vraie alternative au « tout voiture » :

- au quotidien, **une solution pour les déplacements « premier et dernier kilomètre »** des résidents, générant moins de trafic routier et une meilleure qualité de l'air,
- plus largement, **une offre de transport public 100 % bas carbone** reliant les stations du Pays du Mont-Blanc aux grands pôles urbains (Paris, Lyon, Genève, Annecy), grâce à un débit moyen de 1200 personnes/h.

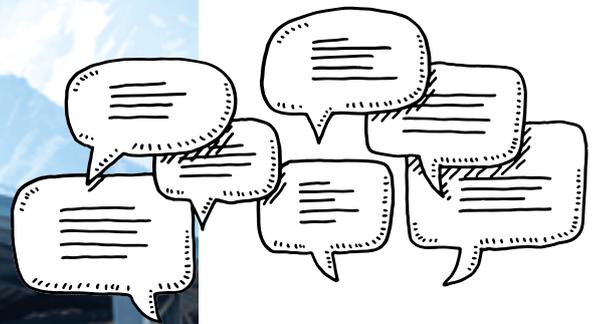
Le bilan de la première saison d'exploitation est prometteur : le Valléen a enregistré 275 000 passages entre son ouverture en septembre 2024 et fin avril 2025. Les retours des usagers confirment **l'appropriation rapide et naturelle du Valléen par une diversité de publics**. Parmi la population locale, les jeunes ont été les premiers à s'en emparer, l'utilisant au quotidien pour se rendre en cours, participer à des activités sportives ou retrouver leurs amis. De nombreux actifs utilisent également le Valléen pour se rendre au travail, en combinant télécabine, vélo, train ou

bus. Les skieurs et visiteurs ont aussi très vite intégré ce mode de transport dans leur trajet vers les pistes : un quart des skieurs venus durant l'hiver 2024-2025 l'ont emprunté, profitant du fait qu'il soit intégré par défaut et sans surcoût dans le forfait de ski Évasion Mont-Blanc. Enfin, cette nouvelle liaison avec Le Fayet a aussi contribué à dynamiser l'activité locale, avec une hausse de la fréquentation des restaurants et des hébergements.

DANS LE MILLE

A PEINE MIS EN SERVICE, LE VALLÉEN A DÉJÀ TROUVÉ SA PLACE DANS LE PAYSAGE LOCAL :

- intégration à l'**abonnement de transport scolaire** des lycéens,
- **challenge Valléen** en partenariat avec Alpvengers,
- intégration au module « itinéraires » de **Google Map** d'ici fin 2025.



« ÇA VA NOUS CHANGER LA VIE »

« TARIF ACCESSIBLE ET GRANDE AMPLITUDE HORAIRE : LE TOP ! »

« SUPER PRATIQUE QUAND ON ARRIVE EN TRAIN, BEAUCOUP DE STRESS EN MOINS »

« ON AVAIT ENTENDU PARLER DU PROJET .. MAIS ON NE CROYAIT PAS QUE CELA SOIT POSSIBLE »

Retours d'usagers
auprès de l'équipe de
l'Office de tourisme
(Tourbus du 21/12/24)

L'Alpin, pierre à l'édifice d'un tourisme 4 saisons

DURANT 40 ANS, LE DMC A ÉTÉ L'UNIQUE GROS PORTEUR DE SAINT-GERVAIS. APRÈS SA RÉNOVATION EN 2013, IL AURAIT DÛ RESTER EN SERVICE JUSQU'À 2028 ENVIRON. LE VALLÉEN A BOULEVERSÉ LES PLANS. MIS EN SERVICE LE 14 DÉCEMBRE 2024, L'ALPIN EST L'APPAREIL DE LA RUPTURE DANS LA CONTINUITÉ : S'IL CONSERVE UNE PARTIE DE LA GARE AMONT, IL OFFRE AUX UTILISATEURS UN BOND DANS LA MODERNITÉ.

À son ouverture en 1984, le DMC affichait un débit de 960 personnes/h, une belle performance pour l'époque. Doté de 71 cabines et d'une capacité de 2 800 personnes/heure à une vitesse de 7 m/s, L'Alpin relie le bourg de Saint-Gervais (807 m) à la station des Bettex (1 404 m) en seulement 6 minutes.



ALEXANDRE MERLIN,
DIRECTEUR GÉNÉRAL DE LA STBMA

18 JANVIER 2025, INAUGURATION DE L'ALPIN

« L'inauguration fut une journée marquée par l'esprit de solidarité, avec des remerciements à tous ceux qui ont contribué à ce projet : entreprises locales, financeurs, services de l'État, etc. Nombreux sont ceux qui ont également profité du ski et du soleil lors de notre événement, le White Week-end. Les nouveaux équipements, le Valléen et L'Alpin, ont amélioré l'expérience des usagers, réduisant les temps d'attente et optimisant la fluidité. Cette initiative s'inscrit dans une volonté de promouvoir une mobilité en montagne plus respectueuse de l'environnement. »

PROMOUVOIR

un tourisme décarboné

Grâce à son interconnexion avec Le Valléen à la gare du Châtelet, L'Alpin relie le bourg du Fayet au Bettex. Ensemble, les deux infrastructures symbolisent **une transition réussie vers un tourisme montagnard plus respectueux, plus fluide et plus résilient**, au service des habitants comme des visiteurs.

Avec le dernier-né des projets de mobilité locale, Saint-Gervais renforce en effet l'attractivité de la destination et son positionnement de premier plan, été comme hiver. L'Alpin finalise le schéma global de la mobilité en parallèle du schéma annuel pensé pour les habitants.

PRÉSERVER

les écosystèmes montagnards

L'appareil est le fruit d'un nouveau partenariat technique entre POMA et la STBMA, société gestionnaire du domaine skiable de Saint-Gervais. Ensemble, ils développent **une approche collaborative, construite main dans la main avec les collectivités locales, les partenaires et les usagers**, pour concilier développement touristique et préservation des écosystèmes. L'Alpin a également bénéficié d'un financement collectif public-privé dans le cadre du contrat de plan Etat-Région (CPER) entre la commune de Saint-Gervais, le Département de la Haute-Savoie, la Région Auvergne-Rhône-Alpes et la STBMA.

LE SOUFFLE de l'innovation

Regard dans le rétro : un premier cap avait été franchi en 1936 quand Saint-Gervais s'était dotée du premier téléphérique du Bettex, un investissement ambitieux à l'époque. Presque 100 ans après, **L'Alpin relève un pari un peu fou** : acheminer des skieurs depuis le Fayet jusqu'au domaine skiable grâce à l'interconnexion avec le Valléen à la gare du Châtelet. Un trajet de 4,3 km par câble, depuis les principaux accès routiers et ferroviaires de la vallée, avec un point de vue exceptionnel sur le Mont-Blanc. **Pionniers un jour, pionniers toujours...**

L'ALPIN

SAINT
GERVAIS
MONT-BLANC

SAINT
GERVAIS
MONT-BLANC

ESSAYÉ, ADOPTÉ !

BILAN DE L'EXPLOITATION SUR LA SAISON
HIVER 2024-2025 (DÉCEMBRE À AVRIL) :

668 000 PASSAGES,
SOIT 100 000 PASSAGES DE PLUS
QUE LORS DE LA SAISON RECORD
2021-2022.

Penser la mobilité dans la complémentarité

LA DIFFICULTÉ DES POLITIQUES PUBLIQUES DE MOBILITÉ RÉSIDE DANS LA COMPLEXITÉ À CONNECTER LES OFFRES ET SERVICES DU TERRITOIRE.

PRÉSIDENT DE LA COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DU PAYS DU MONT-BLANC DEPUIS 2020 ET DÉLÉGUÉ À LA MOBILITÉ, JEAN-MARC PEILLEX BÉNÉFICIE D'UNE POSITION PRIVILÉGIÉE. LA CCPMB A DÉPLOYÉ UN SCHÉMA DE MOBILITÉ INTERCOMMUNAL AVEC UN OBJECTIF : PROPOSER AUX HABITANTS DES TRANSPORTS À L'ÉCHELLE DE L'INTERCOMMUNALITÉ ET FINANCER DES SERVICES INNOVANTS DONT LE BUDGET N'EST PAS SUPPORTABLE PAR UNE SEULE COLLECTIVITÉ.



TRANSPORT COLLECTIF : la base du réseau intercommunal

La CCPMB a mis en place depuis 2020 des solutions pratiques et abordables pour encourager des modes de transport plus respectueux de l'environnement, en collaboration avec la Région Auvergne-Rhône-Alpes.

La CCPMB et la région AURA financent conjointement les lignes régulières Lihsa (Y81 à Y86). Grâce à une subvention commune de 180 000€, les usagers paient un tarif unique de 1,60 € par trajet (contre 5 voire 8€ auparavant, en incluant le forfait bagages) : une alternative économique à la voiture individuelle et une économie non négligeable pour les voyageurs.

Le transport scolaire comprend sur le territoire de la CCPMB 377 arrêts, au bénéfice de 3 000 enfants par jour pendant les périodes scolaires. A l'échelle de Saint-Gervais, le réseau comprend :

- 6 circuits pour 4 écoles primaires de la commune (le Fayet, Marie Paradis, l'Assomption, le Gollet, Saint-Nicolas),
- 3 circuits pour le Collège de l'Assomption,
- 4 lignes pour desservir le Lycée du Mont-Blanc René Dayve à Passy, le lycée Saint-Joseph et le Centre

Technique du Mont-Blanc à Sallanches et le Lycée HB de Saussure à Combloux.

Outre les lignes régulières et les TER, l'abonnement de transport scolaire des lycéens de Saint-Gervais s'est ouvert au Valléen à la rentrée 2024.



DISPOSITIFS D'AIDE À LA MOBILITÉ : des pistes pour gagner en autonomie

INFORMATIONS
SUR CCPMB.FR



Créé par la commune de Saint-Gervais en 2008 dans le cadre de Facilibus, transféré à la CCPMB en 2013, **le transport à la demande** a été rebaptisé Montenbus en 2015. Du lundi au samedi, les horaires étendus répondent aux besoins des travailleurs. Au fil de la journée, Montenbus facilite les déplacements des personnes à mobilité réduite. En dehors des temps scolaires, le service est particulièrement plébiscité par les jeunes. Habitants, résidents secondaires, vacanciers : un vrai appel d'air pour tous.

Changer de moyen de transport, c'est parfois une question de moyens. La CCPMB propose aux habitants du territoire des primes à l'achat pour les aider à sauter le pas :

- **Fonds Air Vélos**, une aide financière destinée aux particuliers (200 à 600€), pour faciliter l'achat de vélos et de matériel cyclable. Sont éligibles les vélos de type ville/urbain, cargo ou longtail, vélos pliables, vélos adaptés à la mobilité

réduite/handicap, remorques vélos.

- **Fonds Air Véhicules**, pour l'achat d'un véhicule neuf ou d'occasion de type électrique, hydrogène ou Gaz Naturel Comprimé ou Gaz Naturel pour les Véhicules. Enveloppe 4000€, cumulable avec les autres aides existantes de l'Etat (bonus écologique et prime à la conversion).

Changer de moyen de transport, c'est aussi une question d'offres sur le territoire. La CCPMB multiplie les initiatives pour que les habitants changent leur perception des transports : plutôt que la propriété, **la CCPMB parie sur le partage et la**

flexibilité. Depuis l'automne 2024, la CCPMB compte sur son territoire 5 véhicules du **réseau d'autopartage** Citiz, pour les conducteurs occasionnels au Pays du Mont-Blanc : à la gare du Fayet, au parking des cristaux à Combloux, au plateau d'Assy à Passy et à Sallanches (gare et parking Antoine Pissard). La CCPMB a aussi financé l'installation de bornes de recharge pour les véhicules électriques : il en existe 9 au parking 2KM3, dont 2 pour les véhicules électriques des personnes à mobilité réduite. Enfin, la Communauté de communes a mis en place des dispositifs d'**aide au covoiturage et à la sécurisation de l'autostop.**



NOUVEAUTÉ : UN PARC VAE À L'AUTOMNE 2025

La CCPMB investit dans des stations de vélo à assistance électrique en libre-service, installées dans les communes sur des sites laissés au choix des maires, à raison de 4 stations par commune. Saint-Gervais comptera une station à la gare Aval du Valléen, une station à la gare intermédiaire du Châtelet, une station à l'Ascenseur des Thermes et une station dans le centre de Saint-Gervais.

L'investissement de la CCPMB représente 500 000€ pour équiper toutes les stations du territoire, à raison de 10 vélos par station.



NOUS AVONS RÉALISÉ L'ENSEMBLE DE LA CONVENTION QUE NOUS AVONS SIGNÉE AVEC LA RÉGION : L'ENSEMBLE DE NOTRE PROJET A ÉTÉ MIS EN OEUVRE. JE SUIS TRÈS FIER D'AVOIR PU DÉVELOPPER TOUTES CES RÉALISATIONS AVEC LES ÉLUS DE LA MAJORITÉ DE LA COMMUNAUTÉ DE COMMUNES, GRÂCE AU FINANCEMENT DE LA RÉGION AUVERGNE RHÔNE-ALPES.
JEAN-MARC PEILLEX,
PRÉSIDENT DE LA CCPMB

Quand les pro prennent une



jets locaux envergure nationale

« Trop nombreux sont ceux qui pensent qu'une mobilité respectueuse se résume en les seules décisions de remplacer le matériel roulant polluant par un matériel plus respectueux. Bien évidemment, il s'agit là de gestes importants mais ceux-ci relèvent plus de l'évolution normale du fonctionnement du service que d'un véritable projet de mobilité d'avenir », relève le maire de la commune Jean-Marc Peillex.

Depuis 2001, l'équipe municipale poursuit une démarche écologique pensée et réfléchie pour allier montagne, respect de la nature et mobilités adaptées aux besoins. Fidèle à son caractère pionnier, la commune de Saint-Gervais a questionné les usages pour repenser le transport collectif local et incarner le changement, en pariant sur des mobilités douces et décarbonées.

2024 a marqué l'aboutissement de plus de 20 ans d'engagement au service du territoire, avec la mise en service de deux appareils. L'ascenseur des Thermes,

premier ascenseur à eaux usées de France et le Valléen, transport collectif par câble innovant, en service à l'année et respectueux de l'environnement. Si chacun répond à des usages bien différents (lenteur et lien social pour l'ascenseur des Thermes, rapidité et performance pour le Valléen), **tous deux s'inscrivent dans une vision transversale de la mobilité sur le territoire : ils en constituent la colonne vertébrale.**

L'enjeu ? Relier les différents étages de la commune, dans une logique intra-urbaine pour l'ascenseur des Thermes. Interconnecter le transport public décarboné qu'est le Valléen avec l'ensemble du réseau de transports de la vallée : en reliant la gare SNCF du Fayet au centre-bourg en 5 minutes, il fait de « Saint-Gervais Mont Blanc » l'unique commune de montagne française offrant un accès quotidien en télécabine depuis les grands axes ferroviaires français et européens.

C'est en favorisant les solutions de transport en commun et la mobilité douce

que la commune de Saint-Gervais entend agir sur la baisse des émissions de gaz à effet de serre de manière significative. Et c'est en conjuguant les forces et les talents que l'avenir se dessine plus vert et plus serein. Car l'ascenseur des Thermes et le Valléen ont une portée véritablement structurante : en conjuguant approche socio-économique, qualité de vie des habitants et exigence environnementale, ils soutiennent tout l'écosystème du territoire.

Les deux infrastructures dépassent largement le cadre local dans lequel elles s'inscrivent. Elles ont mobilisé des savoir-faire industriels nationaux, régionaux et locaux. Elles ont bénéficié du soutien financier du département de la Haute-Savoie, de la région Auvergne Rhône-Alpes, de l'Etat, de l'Europe. Leur réalisation pionnière est riche d'enseignement pour de futurs appareils sur d'autres territoires. Elles ont déjà été récompensées par des prix nationaux, reconnaissance indépendante de leur caractère innovant et d'intérêt général.



DEPUIS 2001, L'ÉQUIPE MUNICIPALE POURSUIT UNE DÉMARCHÉ ÉCOLOGIQUE PENSÉE ET RÉFLÉCHIE POUR ALLIER MONTAGNE, RESPECT DE LA NATURE ET MOBILITÉS ADAPTÉES AUX BESOINS.

AUTOUR DE L'ASCENSEUR DES THERMES

Un groupement d'entreprises

LA MISE EN SERVICE DE L'ASCENSEUR DES THERMES DE SAINT-GERVAIS REPRÉSENTE BIEN PLUS QU'UNE SIMPLE AMÉLIORATION INFRASTRUCTURELLE. ELLE CONSTITUE UN VECTEUR DE CROISSANCE ET DE DÉVELOPPEMENT POUR TOUTE LA RÉGION, EN SOUTENANT L'ÉCONOMIE LOCALE, EN AUGMENTANT L'ATTRACTIVITÉ TOURISTIQUE ET EN AMÉLIORANT L'ACCESSIBILITÉ POUR TOUS.



THOMAS BEKKER

COÛT

- 5 102 500 € HT
soit 6 123 000€ TTC



MONTAGE FINANCIER

- Commune de Saint-Gervais 2,013 M€
et portage de TVA 1,02 M€,
- Département de la Haute-Savoie 1,5 M€,
- Région Auvergne-Rhône-Alpes 1 M€,
- Fonds européen Feder 389 000€,
- État-Plan Avenir Montagne 200 000€

LIVRAISON

- août 2024

GROUPEMENT D'ENTREPRISES LOCALES

- POMA (mandataire du groupement chargé de la conception du projet),
- Remind Architecte (gares de départ et d'arrivée),
- Mauro (génie civil des stations pour la construction des bâtiments),
- Profils Études (conception des réseaux d'eaux usées),
- STM Pugnât (travaux de génie civil du viaduc, montage du viaduc et du système électromécanique)

UN EXEMPLE à suivre

CHLOÉ OUVRIER-BUFFET, CHEF DE PROJET POMA

La mobilité douce est l'un des axes de développement de Poma, via des télécabines ou des funiculaires urbains. L'ascenseur à eaux usées de Saint-Gervais est l'un des premiers ascenseurs inclinés en zone urbaine sur lesquels on travaille. **Il est innovant pour Poma parce qu'il allie la technologie de l'ascenseur incliné que nous maîtrisons depuis des années avec une interface eaux usées qu'il a fallu intégrer dès la conception de l'appareil.** Nous espérons qu'il sera un exemple et donnera à d'autres communes l'idée de développer ces nouvelles formes de mobilité.

Compte tenu de la forte pente et des conditions climatiques hivernales difficiles, le challenge a été la réalisation du chantier en assurant la sécurité de tous les travailleurs dans la voie et en gare amont.

Travailler avec des entreprises locales a été vraiment un atout pour nous, d'autant que notre filiale dédiée à la partie contrôle, commande et ingénierie électrique est située à 500 mètres du parc thermal. Cette proximité entre intervenants a permis à tous d'être réactifs.



THOMAS BEKKER

expertes



UN OUVRAGE RÉALISÉ dans les règles de l'art

MINH TRI-LAM,
DIRECTEUR DES TRAVAUX, MAURO BTP

Mauro BTP a piloté l'ensemble des travaux du terrassement jusqu'au second œuvre : fondations spéciales, gros œuvre, VRD, charpente métallique, couverture, serrurerie, menuiserie, aménagements paysagers. Entreprise générale, nous possédons une expertise particulière dans le génie civil de l'eau, élément clé dans l'exécution de l'ascenseur. Pour permettre l'exécution des travaux, nous avons installé en phase provisoire un rideau de palplanches et des butons métalliques pour travailler sous le niveau de la nappe et assurer en définitif la stabilité de l'ouvrage à vide. Le pompage a ainsi été maintenu jusqu'à atteindre le point d'équilibre pour compenser la poussée d'Archimède. **Notre expertise dans le domaine nous a permis de réaliser cet ouvrage dans les règles de l'art, gage de sa pérennité dans le temps.**



THOMAS BEKKER

UN CHANTIER atypique

GILLES PUGNAT,
DIRIGEANT STM PUGNAT

Nous avons assuré le bûcheronnage, le génie civil et le montage de la totalité de la voie, dans une pente à 45°. **Les chantiers en forte pente sont atypiques : entre ce qu'on avait imaginé, ce qu'on trouve sur place et les moyens dont on dispose, il faut être capable de s'adapter sur le terrain !**

Compte tenu de la pente sur ce chantier, il aurait été impossible de stocker directement sur site les matériaux du chantier et les accessoires de la pelle, de réaliser les coffrages ou de monter la voie.

Nous avons préparé les coffrages en aval et travaillé avec Poma pour trouver le fonctionnement le plus rationnel pour acheminer grâce à un blondin les composants de la voie, « découpée » en modules de 10m de long et 5T environ. Le blondin est une technique imbattable pour certains types de travaux. Pour ce chantier, un carnet journalier a été tenu : nous avons fait 1750 rotations au blondin (évitant le recours à un hélico).

UNE TECHNOLOGIE d'avenir

CÔME CHATAGNON,
INGÉNIEUR SYSTÈME ASCENSEUR POMA

La commune souhaitait rendre l'ascenseur attractif par rapport à la voiture : c'est ce qui nous a guidés pour dimensionner l'appareil. Nous avons travaillé sur la performance du système pour garantir un temps de trajet court, 90 secondes, et une fréquence élevée. L'ascenseur des Thermes fonctionne de façon automatisée, sans besoin de personnel, comme un ascenseur d'immeuble, avec une particularité : associer la technologie des ascenseurs à une technologie hydraulique réutilisant les eaux usées pour remplir une cuve sous la cabine. **L'énergie à eaux était très utilisée il y a 100 ans. Avec la recherche d'efficacité et de sobriété actuelles, cette technologie a de l'avenir.**

AUTOUR DE L'ASCENSEUR DES THERMES

Une idée ancienne, résolument moderne



**JEAN-MARC PEILLEX,
MAIRE DE
SAINT-GERVAIS-LES-BAINS**

Au pied du Mont-Blanc, étagée entre 570 et 1400 mètres d'altitude, Saint-Gervais est confrontée à des enjeux de mobilité complexes. Engagée à repenser entièrement la mobilité quotidienne avec un programme de changement des habitudes de déplacement, la commune a franchi une étape décisive dans la décarbonation des transports locaux avec la mise en service de l'ascenseur des Thermes, le premier en France et le deuxième au monde. L'ascenseur mû par les eaux usées offre désormais une alternative écoresponsable aux transports traditionnels.

Ce système novateur à moindre coût et sans impact carbone transporte jusqu'à 16 personnes de 6h à 23h30 tous les jours, sur une plage horaire plus large

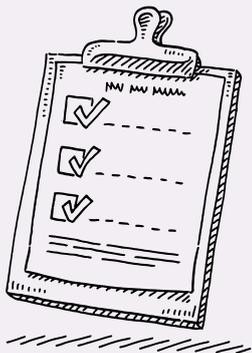
que les transports en commun classiques. Cette initiative stratégique s'inscrit dans un schéma global de mobilité, à l'échelle communale et même supra-communale, en renforçant les connexions entre les différents bourgs, le réseau ferroviaire et son pôle multimodal d'échanges, les activités de loisirs et thermales.

Cet élévateur démontre que l'innovation technique peut jouer un rôle clé dans la création de solutions de mobilité durables et intelligentes, à la fois respectueuses de l'histoire de la région et prêtes à façonner un avenir plus propre et plus pratique pour tous. L'ascenseur des Thermes est bien plus qu'une simple idée : il incarne notre vision d'une mobilité réinventée.



PASCAL DELOECHE

ENGAGEMENTS DE LA COMMUNE



- Unifier les différents secteurs de la commune
- Favoriser les mobilités douces
- Développer l'autonomie des publics non motorisés
- Réduire les émissions polluantes de la circulation routière
- Améliorer la qualité de vie quotidienne
- Proposer un service de transport collectif gratuit pour les usagers

ACTIONS DE L'ÉQUIPE COMMUNALE

- Réfection du parc thermal
- Gratuité du service
- Extension des horaires d'exploitation quotidiens de 6h à 23h30 pour favoriser les déplacements entre le Fayet et le centre-bourg et la fréquentation des commerces

IMPACTS DE L'INFRASTRUCTURE

- Baisse de 15 % des émissions de CO2
- Capacité de 16 passagers par trajet
- 178 m de dénivelé en 90 secondes, contre 10 mn en voiture
- Diminution de la pollution sonore liée au trafic routier
- Autonomie de déplacement pour les jeunes et les aînés

DÉPARTEMENT DE HAUTE-SAVOIE



**MARTIAL
SADIER,
PRÉSIDENT
DU CONSEIL
DÉPARTEMENTAL DE LA
HAUTE-SAVOIE**

DÉPARTEMENTAL DE LA HAUTE-SAVOIE

En investissant dans ce projet d'ascenseur à eaux usées à Saint-Gervais, nous concrétisons notre engagement en faveur de l'innovation durable. **Cette initiative, qui marie ingéniosité technique et respect de l'environnement, reflète notre vision commune d'un avenir où la mobilité est repensée pour le bien-être de tous.**

La Haute-Savoie continue de façonner un territoire moderne, respectueux de ses racines et prêt à relever les défis du futur.



PASCAL DELOGHE

RÉGION AUVERGNE RHÔNE ALPES



**LAURENT WAUQUIEZ,
ANCIEN PRÉSIDENT DE LA RÉGION
AUVERGNE RHÔNE-ALPES**

3e région thermale de France, Auvergne-Rhône-Alpes est fière d'avoir soutenu ce projet d'ascenseur hydraulique pour relier les deux hameaux de Saint-Gervais. C'est une opportunité incroyable pour le dynamisme de la station. Ce premier ascenseur incliné mû par les eaux usées de France permet aux scolaires, aux habitants et aux touristes d'utiliser un transport public durable sur la commune : **une alternative au tout-voiture, se donnant pour ambition de s'inscrire dans une démarche performante de réduction des nuisances et des émissions de polluants du trafic routier individuel.** Depuis 2016, nous portons une attention particulière à nos stations thermales. Notre Région dispose d'atouts incroyables, d'une offre touristique unique et d'une très grande diversité, chérissons-là !



CÉRÉMONIE DU PREMIER RAIL LE 16 SEPTEMBRE 2023 AVEC DE GAUCHE À DROITE : FABIEN FELLI, PRÉSIDENT DE POMA, JEAN-MARC PEILLEX, YVES LE BRETON, MARTIAL SADDIER, XAVIER ROSEREN.

PASCAL DELOGHE

PRÉFECTURE DE HAUTE-SAVOIE



**YVES LE BRETON,
ANCIEN PRÉFET
DE LA HAUTE-
SAVOIE**

Ce projet d'ascenseur à eaux usées à Saint-Gervais incarne **l'engagement de l'Etat envers le développement régional et l'innovation durable.** A travers le Plan de relance Avenir Montagne, nous investissons dans des initiatives qui repensent la mobilité tout en préservant nos précieux écosystèmes alpins. Cette collaboration exemplaire entre l'Etat, les collectivités et la technologie nous rapproche d'une Haute-Savoie encore plus résiliente et tournée vers l'avenir.

INAUGURATION DE L'ASCENSEUR DES THERMES, LE 3 AOÛT 2024.



PASCAL DELOGHE

AUTOUR DU VALLÉEN

Une réussite exemplaire de coopération



LE VALLÉEN
REPRÉSENTE
UNE RÉUSSITE
EXEMPLAIRE DE
COOPÉRATION

ENTRE ACTEURS PRIVÉS ET PUBLICS ET DE SYNERGIES D'EXPERTISES. LA STBMA ET POMA, C'EST UNE RELATION DE CONFIANCE HISTORIQUE, UN PASSÉ COMMUN, UN AVENIR À ÉCRIRE ENSEMBLE. POUR RELEVER CE NOUVEAU DÉFI, LE CHOIX DU PARTENAIRE ÉTAIT DONC TOUT TROUVÉ. CONSCIENT DES NOUVEAUX ENJEUX DES DESTINATIONS DE MONTAGNE, POMA ACCOMPAGNE LEUR DÉVELOPPEMENT AVEC DES SOLUTIONS INNOVANTES, PERMETTANT DE RELIER LES DOMAINES SKIABLES OU LEURS VALLÉES, EN COMBINANT À LA FOIS MOBILITÉ DOUCE, FONCTION TOURISTIQUE ET DÉPLACEMENTS URBAINS.

POUSSER l'innovation

FABIEN FELLI,
PDG POMA

*On a poussé l'innovation en installant des caissons d'isolation sur le moteur, réduisant ainsi le bruit de 15dB par rapport à un moteur électrique classique. Le câble, acheté auprès d'Arcelor, a une âme particulière, qui baisse les vibrations et réduit le bruit. C'était l'une des données d'entrée de Poma et de la commune : **minimiser l'impact.***

Nous avons aussi réduit le nombre de pylônes - 7 au lieu de 10 - grâce à une technologie dotée de nouveaux balanciers. Cette innovation réduit aussi l'impact visuel de l'infrastructure. Il s'agissait des données d'entrée de notre client, la STBMA, et du maire : nous les avons respectées.





GUILLAUME BORGIA

ASSURER UN SERVICE URBAIN

fiable et serein

RENAUD GUYON,
DIRECTEUR TECHNIQUE
DE LA STBMA

Avec Poma, nous avons veillé à ce que chaque détail technique soit pris en compte pour assurer un service urbain fiable et serein. Cette machine est le fruit de **ce qui se fait de mieux en terme de fiabilité d'exploitation et d'innovations durables**. Les solutions innovantes proposées par le constructeur et retenues par nos services apportent du confort et un service public de transport par câble de qualité. Cet appareil est équipé d'un système d'exploitation sans agent. Ceci permet de donner de la disponibilité au personnel pour pouvoir effectuer des opérations de maintenance, d'entretien des bâtiments et surtout de renseigner la clientèle, sans devoir être présent sur le quai. La relation humaine s'en voit renforcée pour un service qualitatif.

CHANGER NOTRE VIE à l'année

ALEXANDRE MERLIN,
DIRECTEUR DE LA STBMA

Sans partenariat public-privé, le type d'investissements nécessaires à l'ascenseur valléen n'est plus possible. Avec le Valléen, on casse la dénivelée : nous avons choisi les bennes pour qu'on puisse monter avec un vélo, cet appareil favorise de nouvelles mobilités sur le plateau en permettant aux gens de s'affranchir de la voiture.

L'ascenseur valléen change notre vie à l'année : avant, hors saison, on faisait de la maintenance. Maintenant, on a de l'exploitation 365 jours par an. La STBMA augmente sensiblement le nombre de ses salariés permanents, avec environ 10 nouveaux emplois. Nous fonctionnons avec de nouvelles équipes et de nouvelles manières de travailler.

Nous faisons avec la commune le pari que c'est la bonne voie. Nous sommes dans l'action pour accompagner les nouvelles mobilités sur le territoire.

COÛT DU VALLÉEN ET DE L'ALPIN

- 45 M€ TTC

MONTAGE FINANCIER DU VALLÉEN

- Département de la Haute Savoie 21,2M€,
- STBMA 13,8 M€,
- Région Auvergne Rhône-Alpes 9 M€
- Commune de Saint-Gervais 1 M€

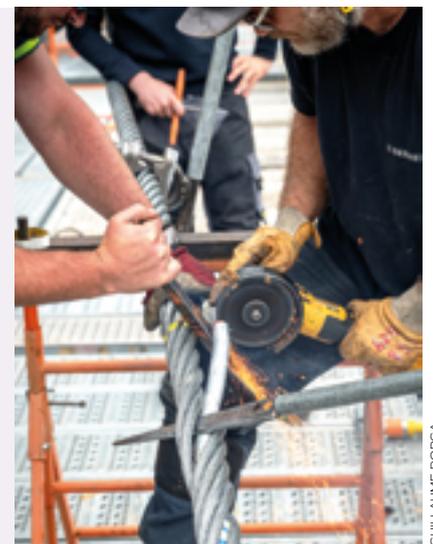
LIVRAISON

- Septembre 2024

PARTENAIRES

Aux côtés de la STBMA et POMA, uniquement des acteurs locaux :

- Appareils : **Poma**,
- Bâtiments : **Abbé** (Le Fayet) et **BOMA** (Passy),
- Terrassements : **Benedetti-Guelpa** (Passy),
- Maîtrise d'œuvre : **DCSA** (Chamonix).



GUILLAUME BORGIA

AUTOUR DU VALLÉEN

Un transport (hors du) commun

**INAUGURATION
DU VALLÉEN
LE 6 SEPTEMBRE 2024
(extraits des discours)**



PASCAL DELOEGHE



**EMMANUEL MACRON,
PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE**

Monsieur le maire, mesdames et messieurs les élus, mesdames, messieurs, je n'ai pas pu me joindre à la cérémonie qui avait été prévue et je m'en excuse.

Je voulais vous féliciter pour cet ascenseur valléen et l'infrastructure que nous devons célébrer tous ensemble. J'étais à vos côtés en 2019, je ne l'oublie pas, pour parler d'écologie, de progrès, d'avenir, de la protection du Mont-Blanc, de toute la vallée, afin de bâtir un avenir meilleur pour tous nos compatriotes. Cette infrastructure que vous avez bâtie ces dernières années va permettre tout à la fois de réduire les émissions de manière considérable, mais aussi d'améliorer la vie au quotidien et de faciliter les transports, l'interconnexion et la mobilité de nos compatriotes.

**C'EST EXACTEMENT L'ILLUSTRATION QU'ON NE DOIT PAS
OPPOSER L'ÉCONOMIE À L'ÉCOLOGIE, QU'ON NE DOIT PAS
OPPOSER LES PROGRÈS ET L'AMÉLIORATION DE LA VIE AU
RESPECT DE LA NATURE. CE PROGRÈS HARMONIEUX, C'EST
CELUI QUE VOUS DÉFENDEZ.**

J'en prends l'engagement solennel, je reviendrai voir ces infrastructures, parler de la stratégie que vous poursuivez pour votre commune, pour toute la vallée, depuis tant d'années, échanger avec vous sur le nouveau plan montagne, l'avenir, le climat, nos infrastructures, nos vallées.

Vive la République, vive la France.



PASCAL DELOEGHE

LE VALLÉEN A ÉTÉ INAUGURÉ LE 6 SEPTEMBRE 2024. DE GAUCHE À DROITE : ALEXANDRE MERLIN, YVES LE BRETON, LOÏC HERVÉ, GILLES CHABERT, AUREORE TERMOZ, JEAN-MARC PEILLEX, MARTIAL SADDIER ET LIONEL TARDY.



PASCAL DELOECHE

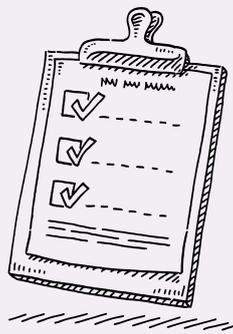


**JEAN-MARC PEILLEX,
MAIRE DE
SAINT-GERVAIS-
LES-BAINS**

Au-delà d'une vocation purement touristique, Le Valléen répond à un besoin réel des habitants dans leurs trajets quotidiens. C'est pour moi une avancée presque « magique », elle redonne de la liberté - souvent associée aujourd'hui au transport individuel - à travers un mode de transport en commun ! C'est l'avenir !

Inaugurer la mise en service du Valléen en cette rentrée 2024 est une immense fierté, car je perçois tout le potentiel de progrès qu'il annonce : un pas décisif vers un avenir où mobilité rime avec liberté, accessibilité, et modernité.

Pour aller au bout de nos engagements et accompagner cette transition, nous prenons en charge un abonnement d'un an pour tous les habitants résidant plus de 8 mois par an sur la commune. Le Pass SaintG'air accompagnera ainsi les Saint-Gervolains tout au long de l'année dans leurs déplacements quotidiens.



ENGAGEMENTS DE LA COMMUNE

- Un ancrage local fort
- L'innovation au service du territoire
- L'écoresponsabilité au cœur de la mobilité en commune de montagne
- Baisse de l'impact sur la pollution environnementale des transports locaux

- La sobriété énergétique comme moteur pour repenser les usages
- Un moyen de transport collectif d'intérêt général, accessible au plus grand nombre

ACTIONS DE L'ÉQUIPE COMMUNALE

- Modification de PLU pour créer une remontée mécanique et réaliser le layon de passage de la ligne
- Modification de la DSP de la STBMA pour inclure le périmètre du Valléen dans le périmètre de la DSP et modifier le cahier des charges du délégataire sans en modifier le volume financier total
- Prise en charge par la commune du Pass SaintG'air 2024 pour les habitants résidant plus de 8 mois par an sur la commune

IMPACTS DE L'INFRASTRUCTURE

- Baisse du trafic routier estimée à près de 15 000 voitures par an
- Réduction des émissions de CO2 d'environ 15%
- Réduction de la pollution sonore via un travail de R&D sur le câble du Valléen

Toute l'offre mobilité au service des usagers

DÉPLOYÉ AU FIL DES ANS, LE SCHEMA DE MOBILITE DE SAINT-GERVAIS EST CONNECTÉ AUX TERRITOIRES VOISINS POUR FACILITER LES TRAJETS DE TOUS AU QUOTIDIEN. SCOLAIRES, HABITANTS, VISITEURS, PROFESSIONNELS : L'OFFRE DE TRANSPORT EST PENSÉE POUR S'ADAPTER À VOS BESOINS - NON L'INVERSE.



GARE DU CHÂTELET

CONNEXIONS :
NAVETTE FACILIBUS VERS SAINT-NICOLAS DE VÉROCE, TÉLÉCABINE DE L'ALPIN VERS LE BETTEX, TÉLÉCABINE DU VALLÉEN VERS LA GARE DU FAYET



ASCENSEUR DES THERMES

TOUTE L'ANNÉE



TRAMWAY DU MONT-BLANC

TRAIN
TOURISTIQUE



GARE SNCF

CONNEXIONS VIA TGV ET TER, MONT-BLANC EXPRESS, LÉMAN EXPRESS ET CARS RÉGION LIHSA

CONNEXIONS
VERS TRAMWAY
DU MONT-BLANC
ET TÉLÉCABINE
DU VALLÉEN

MOBILITÉ À SAINT-GERVAIS

Sur rail, sur route, par câble : retrouvez toutes les infos pratiques pour faciliter vos déplacements à Saint-Gervais et dans tous ses hameaux. Jouez le jeu et adoptez – comme de nombreux habitants l’ont déjà fait – de nouvelles habitudes grâce au schéma de mobilité. A la clé : plus de liberté !



Facibus, horaires, itinéraires et suivi temps réel des navettes sur l’appli Saint-Gervais Mont-Blanc



OFFRE COMPLETE SUR LE SITE DE SAINT-GERVAIS



MOBILITÉ SUR LA COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DU PAYS DU MONT-BLANC



AUTOPARTAGE CITIZ

5 véhicules disponibles en Pays du Mont-Blanc, disponibles 24h/24 et 7j/7 : Combloux (parking des Cristaux), Passy (Plateau d’Assy), Saint-Gervais (gare du Fayet), Sallanches (parking de la gare et parking Antoine Pissard)



MONTENBUS

Service de transport à la demande, du lundi au samedi, de 6h45 à 19h30 en continu (sauf jours fériés) en complément des lignes régulières et skibus. Ouvert aux habitants, résidents secondaires et vacanciers.



PASS MOB

Une appli gratuite pour simplifier l’achat de vos titres de transport pour Le Valléen et les lignes régulières Y81 à Y86 (tarification unique 1,60€/trajet).



ECOMOB

Application dédiée compilant tous les moyens de transports disponibles dans les territoires qui embrassent le Mont-Blanc en France, Suisse et Italie en optimisant votre impact environnemental : train, vélo en libre-service, autopartage, covoiturage, navettes, points de recharge pour les vélos et voitures électriques, réseaux cyclables et zones de covoiturage.



8 LIGNES FACILIBUS,
DONT 2 FONCTIONNANT À L'ANNÉE.

TÉLÉCABINE DE L'ALPIN
TOURISTIQUE

TÉLÉCABINE DU VALLEEN
TOUTE L'ANNÉE

SERVICE D'AUTO PARTAGE CITIZ

Une vision de l'aménagement du territoire

Saint-Gervais doit sa renommée à sa situation géographique et à la qualité de son environnement. La commune s'étage de la plaine de l'Arve à 580 m d'altitude aux coteaux subalpins 900 m plus haut. Ses hameaux à l'identité marquée, leur implantation sur plusieurs versants et les pentes raides contribuent à la vision « carte postale ».

Raisonnement en termes d'usages, réduire l'impact environnemental des transports, rapprocher les citoyens, qu'ils soient habitants ou visiteurs.

Au quotidien, les compétences et moyens de chaque échelon territorial ont longtemps empêché d'aborder la mobilité par le prisme des besoins et usages – qui ne connaissent pas de frontières administratives. Or, **en montagne plus qu'ailleurs, l'absence de cohérence entre les solutions de mobilité est « un caillou dans la chaussure »** : la dénivelée et le relief font obstacles à l'employabilité des habitants, à la circulation autonome des jeunes, à la simplicité des flux touristiques.

Des premiers ponts aux projets d'ascenseurs innovants inaugurés en 2024, Saint-Gervais a fait de la mobilité un axe fort de son engagement au service des habitants et visiteurs. En mobilisant une multiplicité

d'énergies et de ressources – humaines, techniques, financières – **la commune invente au fil des décennies des solutions de mobilités en phase avec les besoins, souvent pionnières et exemplaires, toujours plébiscitées par les usagers.**

De l'essor de la station thermale de Saint-Gervais les Bains à la destination de moyenne montagne où il fait bon vivre toute l'année, ce hors-série invite à revisiter un siècle et demi d'aménagement du territoire avec une obsession renouvelée : raisonner en termes d'usages, réduire l'impact environnemental des transports, rapprocher les citoyens – qu'ils soient habitants ou visiteurs.

