

Saint-Gervais-les-Bains | Un ascenseur à eaux (r)usées

Ascenseur incliné des thermes

392 allée du Dr Lepinay, 74170 Saint-Gervais-les-Bains

Les habitants de Saint-Gervais-les-Bains étaient déjà habitués au régime d'innovation qui caractérise les équipements publics de leur commune : un espace d'exposition d'art contemporain dans une pile de pont ou encore le réseau de mobilités qui se déploie sur le territoire – de l'ascenseur valléen aux navettes électriques gratuites. Mais de là à s'imaginer un jour remonter la pente à l'aide des eaux usées, il y avait un gouffre. Le projet suit pourtant la ligne directrice de la mairie, c'est-à-dire redonner la liberté grâce aux transports en commun et non pas grâce à la voiture, comme l'avaient vanté les années 1980. La topographie et l'éclatement des hameaux de

Saint-Gervais-les-Bains, dont les deux principaux sont le Fayet dans la vallée de l'Arve et le centre-bourg, ont motivé cette ingéniosité multimodale. C'est ainsi que depuis l'été 2024, un ascenseur incliné relie le parc des thermes au Fayet au bourg, accroché à flanc de montagne. Au-delà des objectifs de connexion évidents, qui concourent à ce que Saint-Gervais se réapproprie son thermalisme, on ne peut que saluer le geste fort de cet objet d'ingénierie de pointe qui se saisit d'un principe ancestral : celui du lest, du contre-poids et de la poulie. Le lest n'est pourtant pas des plus communs, car il s'agit d'eaux usées déviées du réseau qui viennent remplir le ballast sous la cabine !



À l'épreuve du temps

La technologie, déjà éprouvée pour le funiculaire de Fribourg en Suisse, a été développée à l'aide d'un marché de conception-réalisation, favorisant la pensée systémique et le prototypage. Remind architecte, du groupement mandaté par Poma, reconnaît la pertinence de cette procédure, au cours de laquelle il a pu affirmer ses intentions programmatiques tout en servant la technique de l'équipement. En effet, le concepteur des gares aval et amont défend l'idée d'assumer leur caractère technique et rappelle que même sans référence, il y a une réelle filiation avec les petits ouvrages métalliques singuliers du début du XXe siècle. Loin d'en faire des monuments, il les a imaginées non pas comme des marqueurs d'une époque, mais comme des bâtiments dédiés à leurs fonctions primaires d'abri de l'équipement et d'accueil des passagers, identifiables et durables dans le temps.

(Extra)ordinaire

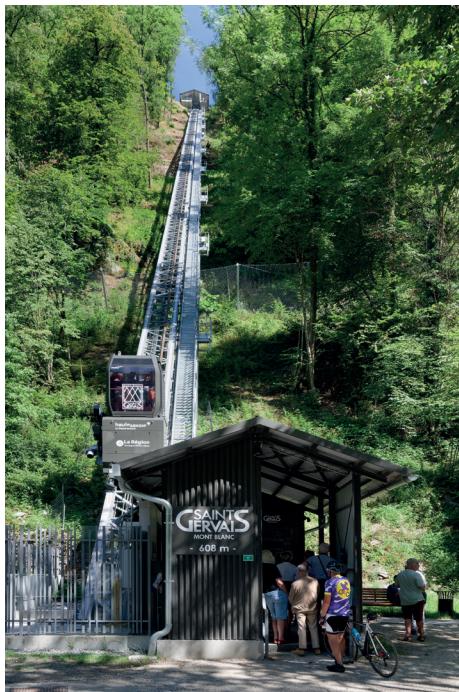
Le principe est astucieux : l'utilisation de la force gravitaire de l'eau comme énergie n'a rien de nouveau, et ici le peu d'électricité supplémentaire sert notamment à automatiser le tout, comme un ascenseur qu'on appelle en appuyant sur un bouton. Les eaux usées, depuis un réservoir intermédiaire, sont filtrées et injectées dans le ballast d'1 m³. Un filtre à charbon évite les odeurs. Lestée par ce poids, la cabine descend sur le rail et le contrepoids monte. À son arrivée, le contenu du ballast est vidé et rejoint le réseau des eaux usées. Allégée, la cabine peut remonter grâce au contrepoids. Au-delà de la liaison créée, par un trajet gravissant 177 m de dénivelé en moins de cinq minutes, c'est une véritable attraction, une « petite expérience » comme dit M. le Maire, innovante sur l'aspect énergétique – bien qu'ancestrale. La cabine suspendue, le paysage qui évolue lors du trajet sont des expériences aussi étonnantes que l'observation de la machinerie à l'œuvre.

L'ascenseur incliné, qui peut accueillir jusqu'à 16 passagers, est à la fois un objet du quotidien, avec des repères et un vocabulaire connus et une mobilité intrigante basée sur un réemploi peu courant. Ses passagers sont à l'image de ce choc entre quotidien et exceptionnel : ce sont aussi bien des résidents permanents et lycéens que des touristes et VTTistes.

Techniques et élégantes

La gare amont répond à des contraintes multiples : le contexte urbain avec la route départementale et le manque de place ont fait opter l'architecte pour un emplacement en encorbellement, au-dessus du vide. La gare se situe par ailleurs dans le périmètre de protection de l'ancien hôtel du Mont-Joly, monument inscrit. Les choix de conception se sont portés pour les deux gares sur des ouvrages simples, délicats et légers, alliant béton brut et métal. Les parois de tôle ondulée posées verticalement, en bardage sur le béton ou brutes, sont communes aux deux édicules. Même si le dialogue entre les gares aval et amont est clair, chacune est adaptée à son contexte : la première, au sein du parc des thermes réaménagé, se rapproche plus du kiosque, un abri transparent jouant avec les pleins et les vides. Ses proportions plus étroites lui permettent de s'intégrer parmi les hauts arbres et de paraître plus élancée devant la paroi quasi verticale à laquelle elle est adossée. Quant à la gare amont, la pente douce de son toit à deux pans s'intègre dans le panorama qui l'entoure, sans le cacher depuis la route. Le débord de son toit protège la coursive qui mène à l'ascenseur, dégageant des vues avantageuses pour les usagers.

C'est une vraie démarche à l'attention du piéton, sans parking en haut, gratuite qui plus est ! Encore une fois, la commune démontre sa capacité à détourner la fonction initiale des choses, pour s'inscrire dans son grand projet de mobilité.



MAÎTRE D'OUVRAGE **Mairie de Saint-Gervais-les-Bains**

ÉQUIPE DE MAÎTRISE D'ŒUVRE

Concepteur: **POMA (mandataire du groupement)** | Architecte des gares : **Remind architecte** | BET Structure : **MAURO (bâtiment)** - **STM Pugnat (ligne et viaduc)** | BET Fluides: **Profils Etudes**

COÛT DES TRAVAUX **5 120 500 € HT** | DÉBUT DU CHANTIER **04/2023** | MISE EN SERVICE **08/2024**