

Département de la HAUTE-SAVOIE

Commune de Saint-Gervais les Bains

ENQUETE PUBLIQUE

N° T.A : E 22000149/38

-Projet de prolongement de 300 m de la voie du Tramway du Mont-Blanc (T.M.B.) et extension du refuge du Nid d'Aigle situés en site classé du Mont-Blanc.

-Demande d'autorisation d'exécution de travaux (DAET) pour prolongement de la voie du Nid d'Aigle

-Demande de permis de construire (PC) de rénovation et extension du refuge

Enquête publique du lundi 14 novembre 2022 au jeudi 15 décembre 2022

Conclusions motivées

Claire Ratouis, commissaire enquêteur

Le 12 janvier 2023



1 - Objet de l'enquête	2
2 - Analyse du dossier	6
3 - Echanges avec le maître d'ouvrage	10
4- Avis motivé	10

1 - Objet de l'enquête

Le prolongement de la voie du Tramway du Mont-Blanc (T.M.B.) et l'extension du refuge du Nid d'Aigle, sont situés en site classé du Mont-Blanc, site dont le caractère exceptionnel justifie une protection de niveau national, et dont la conservation ou la préservation présente un intérêt général.

L'autorité organisatrice de l'enquête est la commune de Saint-Gervais les Bains.

Le tramway et sa voie ferrée sont la propriété du département qui en confie l'exploitation à la CTMB, Compagnie du Tramway du Mont-Blanc par délégation de service public concédée.

L'enquête publique porte sur :

- la demande d'autorisation d'exécution de travaux (DAET) pour le prolongement de la voie du Nid d'Aigle
- la demande de permis de construire (PC) de rénovation et d'extension du refuge

L'opération s'inscrit dans le cadre de la modernisation du TMB Tramway du Mont-Blanc. Le projet est porté par la Compagnie du tramway du Mont-Blanc. Il se compose de plusieurs opérations ou travaux nécessaires à l'atteinte des objectifs à savoir :

- la Requalification des réseaux de sentiers entre la gare de Bellevue et le Nid d'Aigle, rationalisant les itinéraires, fermeture de multiples sentes existantes, signalétique et orientation du public
- le prolongement sur une longueur de 286 m de la voie du Tramway du Mont-Blanc (T.M.B.), Ouvrages de protection en continuité du tunnel des Rognes, plateforme d'arrêt
- le renouvellement des trains et mise en place d'une 4^{ème} rame
- le réaménagement de la gare de Bellevue (en cours de réflexion, le Permis de construire et la demande d'autorisation spéciale de travaux en site classé, seront déposés ultérieurement) .

- l'extension du refuge du Nid d'Aigle qui consiste en :
 - la construction de la gare d'arrivée du tramway du Mont-Blanc (2372 m- 2408 m)
 - la partie existante du refuge n'est pas modifiée,
 - la partie restauration est agrandie par l'aval sur 160 m² d'emprise et 200 m² de surface de plancher pour une surface accessible au public de 87 m².
 - Création de deux niveaux inférieurs dans la pente du terrain, le premier correspond à la zone d'attente abritée, de la gare, le second, au plus bas, est un niveau technique non accessible au public.

Les objectifs du projet visent :

- la maîtrise des flux de fréquentations en période de pointe
- la garantie d'accès à tous en sécurité au site du Nid d'Aigle
- la pérennité et la valorisation du patrimoine écologique et paysager du site du Mont-Blanc, et un accompagnement pédagogique des visiteurs
- la maîtrise des consommations énergétiques et l'empreinte carbone du projet

Les décisions qui pourront être adoptées à l'issue de cette enquête sont :

- Un Permis de construire pour l'extension du refuge du nid d'aigle
- Une autorisation d'exécution des travaux DAET
- Une autorisation ministérielle spéciale de travaux en site classé, après l'avis favorable à l'unanimité de la **Commission départementale de la Nature, des Paysages et des sites** CDNPS, réunie le 13 juillet 2022.

L'enquête s'est déroulée du lundi 14 novembre 2022 à 08:30 au jeudi 15 décembre 2022 à 12:00 soit durant plus de 30 jours consécutifs aux jours et heures habituels d'ouverture de la mairie et conformément à l'arrêté municipal prescrivant l'enquête en date du 20 octobre 2022.

Elle a intégré les jours de marché de Saint-Gervais le jeudi 15 décembre, et celui du Fayet le mercredi 30 novembre.

Le commissaire enquêteur était donc à la disposition du public au cours de 3 permanences :

- A la salle consulaire de la Mairie de Saint-Gervais les Bains
 - Lundi 14 novembre 2022 de 8h30 à 10h30
 - Jeudi 15 décembre 2022 de 9h30 à 12h00
- A la salle Maurice Revenaz au bureau d'état civil de Le Fayet
 - Mercredi 30 novembre 2022 de 9h00 à 11h00.

J'ai rencontré une seule personne au cours des permanences, lors de la 2ème permanence à Le Fayet.

L'enquête s'est déroulée sans incident.

Par ailleurs, j'ai reçu :

Deux observations figurant au registre papier.

Un courrier électronique

56 contributions déposées sur le registre dématérialisé.

Elle a mobilisé le public avec 59 contributions ce qui est une bonne participation pour une remontée mécanique d'altitude, loin de toute zone d'habitation.

Le fait qu'une autorisation ministérielle soit nécessaire, laisse aussi penser que les citoyens ont confiance qu'il ne sera pas fait n'importe quoi sur ces espaces sensibles, d'où une mobilisation raisonnable ou modérée du public.

Après élimination d'un doublon et de 4 hors sujet, l'analyse a porté sur 54 observations.

Le public s'est intéressé à télécharger tous les documents du dossier.

A la lecture des observations, le projet semble globalement déjà bien connu des participants à l'enquête, puisqu'il se compose de plusieurs opérations dont une partie est déjà réalisée. Ceux qui se sont exprimés favorablement, connaissent bien la finalité du projet.

C'est sans doute la raison pour laquelle, la majorité s'est exprimée par le web directement sur le registre dématérialisé, sans ressentir le besoin de venir rencontrer le commissaire enquêteur sur place. Cela est confirmé par les statistiques du nombre important de fréquentation du site internet dédié, et du nombre de téléchargements. Plus de 1800 visites ont permis **plus de 1000 consultations du dossier par les internautes, et 1664 téléchargements de documents ont été effectués.**

Quatre associations se sont exprimées, et toutes **sont favorables au projet** soumis à l'enquête. Trois d'entre elles ont cependant glissé un message sur le transport urbain qu'elles aimeraient voir traiter dans le bas de la vallée. Le transport urbain ne concerne pas cette enquête dont la vocation est le transport touristique à haute altitude, le nombre d'utilisateurs attendus en moyenne annuelle restant le même qu'en 2000.

Les administrations publiques consultées **sont favorables au projet**. La MRAE a fait des recommandations, afin de mieux permettre une analyse objectivée des incidences du projet vis-à-vis du changement climatique.

Le Maître d'ouvrage a répondu point par point aux recommandations permettant de lever toute incertitude sur les effets cumulés du projet avec l'ensemble des projets connus d'une part, sur les risques liés au changement climatique et ses incidences d'autre part.

Ainsi, la réponse du Maître d'ouvrage à la MRAE permet de comprendre que le projet n'affecte pas les accès aux gares du Fayet et de Saint-Gervais, et que ces travaux apportent au contraire une amélioration de la fréquentation des sentiers au Nid d'Aigle par des mesures de gestion sur le site lui-même.

Le sujet du transport urbain n'entre donc pas dans l'aire d'étude, ni dans le champ de l'enquête, il est hors sujet de cette enquête.

Le public est également très majoritairement favorable au projet.

Les avis favorables sont nettement plus nombreux (plus des deux tiers), mais surtout, ils sont plus détaillés et mieux motivés que les avis défavorables. Ces derniers ont tendance à sortir du sujet de l'enquête et à citer d'autres projets très éloignés sans rapport avec l'enquête, ou bien des propos génériques sur notre manque de sobriété, la consommation en montagne...

Les avis favorables (37 sur 54), mettent l'accent sur l'achèvement de cette ligne (bien que le projet initial prévoyait d'aller jusqu'au Mont-Blanc !), sur la protection des voyageurs pendant l'attente des trains la gestion de l'eau, la suppression des pollutions (eaux usées, suppression du groupe électrogène du refuge...), la diversification touristique, la suppression de nombreux sentiers, l'absence d'impact sur le paysage.

A noter que je n'aurais pas pu émettre un avis circonstancié sans la visite de terrain organisée le 5 octobre en présence de la CTMB et de Monsieur le Maire. Celle-ci est primordiale pour comprendre le dossier dans toutes ses dimensions. C'est peut-être ce qui a manqué à ceux qui se sont exprimés défavorablement, voyant ce tramway comme un transport public plutôt qu'un accès à un site classé fragilisé, jusqu'à une très haute altitude. Rappelons que ce train à crémaillère est le plus haut de France.

2 - Analyse du dossier

Au regard des aménagements prévus par la Compagnie du TMB

1 Sur la pérennité et la valorisation du patrimoine écologique et paysager, et l'accompagnement pédagogique des visiteurs

La connaissance du terrain, du relief, et de l'ambiance de cet étage alpin sans arbres, couvert d'une pelouse alpine, ne peut s'appréhender qu'avec une visite sur le site. De Bellevue au Nid d'Aigle, l'ambiance paysagère évolue considérablement de forêt, alpages, haute montagne/glacier. Certaines observations laissent à penser que la personne ne connaît pas le terminus actuel du TMB pour ne l'avoir jamais pris, et n'être jamais monté à pied. Nombre d'observations défavorables ne semblent pas réaliser que le projet ne se situe pas à l'étage montagnard, ou subalpin, souvent rencontré pour une remontée mécanique de ski, mais plus haut, avec une végétation différente. Les 2 refuges supérieurs (de tête Rousse et du Goûter) se trouvent eux, à l'étage nival. L'écologie et la biodiversité de chacun de ces sites en dépend, et elle évoluera avec le changement climatique par la montée des espèces.

Ainsi, la requalification des réseaux de sentiers entre la gare de Bellevue et le Nid d'Aigle, est essentielle et nécessaire pour la lutte contre le piétinement répété accentuant l'érosion des sols. Les itinéraires rationalisés, accompagnés de la fermeture de multiples sentes par une signalétique et une bonne orientation du public sont essentiels pour pérenniser ce patrimoine écologique. Le traitement des sentiers préservant de la divagation est bien décrit et cartographié dans l'étude d'impact, tant autour de la gare de Bellevue que du Nid d'Aigle, et apporte une réponse à plusieurs enjeux à la fois, (sur les habitats naturels, les sols, la faune), tout en conservant une bonne fonctionnalité du site pour les usagers, et pour la vue du paysage. Certains sentiers seront donc « effacés », puis régénérés naturellement par des mottes, d'autres confortés. Ce traitement a l'avantage d'éviter le piétinement des espaces sensibles, en particulier au Nid d'Aigle pour le Lagopède Alpin, et constitue parallèlement une mesure de réduction permettant de restaurer environ 3000 m² d'habitat naturel ainsi que de réduire le nombre des signalétiques à l'approche des éléments construits.

Le public apprécie le processus d'information-sensibilisation jugé comme l'un des meilleurs moyens de découverte de la montagne et de sensibilisation faune/flore à proposer au public. En effet, l'accompagnement pédagogique des visiteurs peut être un outil particulièrement efficace dans la mesure où il est encadré par le CREA, centre de recherches sur les écosystèmes d'altitude, le CEN74, ASTERS, etc...

2 sur le prolongement de la voie et les ouvrages de protection en continuité du tunnel de Rognes et la plateforme d'arrêt

Le public apprécie la mise en sécurité des usagers, surtout en période de mauvais temps, mais aussi, a pris conscience de l'intérêt de déplacer l'arrêt provisoire datant de 1913, soumis à des risques naturels de chutes de blocs et d'éboulements grandissants.

Le public apprécie grandement la raison même du projet qui consiste à protéger la population et la voie ferrée des chutes de bloc et de lave torrentielle en déplaçant cet arrêt actuel 280 mètres plus loin, hors des zones d'exposition aux aléas.

3 Sur le renouvellement des trains et la mise en place d'une 4ème rame

Aucune remarque négative n'a réellement été relevée sur la nouvelle rame proprement dite, sinon des craintes importantes exprimées que l'incidence en serait une fréquentation beaucoup plus importante qu'actuellement amenant toujours plus et davantage de touristes engendrant une pollution touristique accrue. Ces participants n'ont pas pris connaissance du contenu du dossier.

Car, bien au contraire, la fréquentation sera la même qu'actuellement, (référence année 2000), mais mieux étalée dans le temps, et la durée d'attente sur le site sera réduite par la cadence des trains, la 4ème rame permettant une rotation augmentée. Cet étalement dans le temps et la réduction des temps d'attente permet un moindre stationnement pédestre, un moindre piétinement de la pelouse acidophile naturelle, grâce à une signalétique guidant les usagers vers des sentiers ouverts, permettant alors une régénération naturelle de la pelouse sur les sentiers fermés, (futurs zones non piétinées).

139 places assises dans les nouveaux trains contre 163 dans les anciens, et 16 trains par jour contre 12 actuellement. Avec ces chiffres, le flux quotidien attendu en moyenne estivale serait de 1300 pers/jour comme au début des années 2000, (alors que 2014-2020 a vu une baisse de fréquentation avec 1000 pers/jour en moyenne). La fréquentation lissée sur la journée et un meilleur cadencement, permettra de fiabiliser la gestion des flux de visiteurs évaluée à 200 personnes (maximum) présentes en instantané sur le site, grâce à une pré-réservation.

4 Sur l'impact du réaménagement de la gare de Bellevue

L'étude d'impact a travaillé ce secteur de la même manière que celui du Nid d'Aigle, ce qui permet au public d'appréhender l'effet cumulatif ultérieur, et d'avoir une vision de l'ensemble du projet dès maintenant, avant que le projet de gare soit totalement défini et arrêté. Le démontage de la gare actuelle pour son déplacement, ainsi que le projet d'emprise de la nouvelle gare de Bellevue, son bâtiment, le quai et le doublement de voie, sont clairs et leurs enjeux écologiques bien identifiés. Le traitement des sentiers est également bien décrit.

5 Sur l'extension du refuge du Nid d'Aigle

Les déchets d'exploitation du TMB sont des ordures ménagères produites par les usagers du train et du refuge. 150 repas servis par jour impliquera une augmentation des déchets générés par le refuge.

Les biodéchets seront gérés au refuge, les usagers pratiqueront le zéro déchet en remportant leurs déchets en vallée,

Également l'usage possible de « vrais toilettes » grâce à l'assainissement des eaux usées et la montée de l'eau potable en réseau. Aucune remarque sur l'architecture ou les panneaux solaires.

L'aspect énergie est rarement soulevé, mais tantôt positivement et tantôt négativement selon les personnes.

Au regard des enjeux environnementaux attendus par la CDNPS et la MRAE

Paysage

Le paysage est jugé bien pris en compte par le public, tant la vue imprenable offerte au visiteur que la visibilité de la construction et de la voie. La conservation de l'identité du refuge après son extension est jugée réussie, l'esprit « refuge » est perçu comme conservé malgré l'extension permettant l'abri et la restauration des visiteurs, ainsi que l'usage de toilettes indispensable. La gare considérée comme minimaliste, réduite au besoin strictement techniques et d'usage.

L'effacement de l'aire d'arrêt actuelle et de plusieurs sentiers, est appréciée dans son ensemble, sans que des remarques soient faites sur l'accentuation de rupture de pente liée à l'élargissement du chemin actuel où prendra place la voie. Ce qui est soulevé par une personne, c'est la création d'une balafre, sans qu'il soit précisé l'endroit, à savoir depuis le Bettex, le Mont d'Arbois, l'hélicoptère?, alors que les 3 vues d'insertion au chapitre 4 montrent certes, une perception nouvelle, mais discrète et intégrée.

Biodiversité et présence d'espèces protégées

Absence ou presque de remarques sur la biodiversité par les opposants. Le mot nature est employé de manière globale sans être figé au monde vivant, à l'exception d'une remarque sur les bouquetins du Nid d'Aigle. La mise en défens avant les travaux, de 2 pieds d'Achillée musquée, d'espèce non protégée, mais quasi menacée n'a pas été remarquée par le public, mais elle montre les précautions prises par le maître d'ouvrage durant les travaux.

Le public n'a pas remarqué non plus le souhait louable de la CMB de faire étudier l'impact de la fréquentation sur la biodiversité (érosion des sols, dérangement de la faune), en lien avec le CREA, avec notamment des diagnostics réguliers (suivi de fréquentation de l'espace, et expertises naturalistes ciblées). Le protocole reste encore à définir, mais le public qui a passé sous silence cette amélioration attendue, n'a peut-être pas suffisamment lu le dossier pour ne pas s'y intéresser.

La sur-fréquentation semble chez les opposants, exprimer plutôt un refus de partager la montagne et les sentiers, une crainte de ne pas se retrouver seul en montagne, de perdre sa liberté, perdre l'accès à la nature. Le projet agit concrètement sur le phénomène d'érosion actuel, stoppe la dégradation par le piétinement actuel du sol et son érosion par les empreintes de pas, ces éléments positifs ne sont pas soulevés par les opposants.

La régulation de la fréquentation s'effectue par des mesures d'évitement mesures ME2 « fermeture d'une partie du réseau de sentier » et d'accompagnement MA3 « accompagnement du public sur l'appropriation des enjeux environnementaux et la connaissance des effets de la fréquentation ». Destinée au public pour qu'il s'approprie les enjeux de ses déplacements, qui consiste en des opérations de sensibilisation des usagers aux bonnes pratiques en montagne (zéro déchets, sentiers, eau, énergie, etc... à travers différents supports (audioguides, et écrans...).

Il est précisé (p 477) également que les opérations de sensibilisation des usagers aux bonnes pratiques en montagne pourront être renforcées dans ce cadre.

L'exposition des touristes aux risques naturels de montagne, glissements de terrains, chutes de blocs, éboulements et avalanches

Le train ne fonctionnant pas en hiver, les touristes ne sont pas exposés aux avalanches.

Les chutes de blocs, les éboulements et glissements de terrains ont été étudiés, évalués et décrits. Non seulement l'exposition aux aléas des voyageurs est supprimée par les travaux de protection de la voie ainsi que par le déplacement du terminus, mais encore renforcée par la maîtrise des flux touristiques. Ainsi, le nombre de personnes présentes en instantané sur le site, est connu et maîtrisé à l'aide d'une cadence accrue des rotations des trains, ce qui rajoute un cran de sécurisation de la population. La population présente en instantané est estimée à 200 personnes sur le site.

Le changement climatique et ses conséquences

Celui-ci est appréhendé de manière assez précise dans l'étude d'impact, et sans tabou. La montée progressive des étages alpins avec les tendances d'évolution de la faune et de la flore sont décrites. L'évolution du comportement des usagers de la montagne ou du train ne sont pas prédites dans cette étude dont les impacts humains se limitent à l'évaluation des flux d'usager du train. Mais qui peut prédire le comportement futur des usagers, une personne du public alerte que les alpinistes désertent le Mont-Blanc !

La rénovation du TMB est donc une réponse à la diversification des activités saisonnières du territoire, grâce à l'étalement de son fonctionnement été/hiver qui peut accepter des publics différents, sportifs, ou non, et dont les motivations ou les usages, pourront évoluer avec les changements de température et de climat. Le projet est donc par essence, une adaptation au changement climatique.

L'accompagnement pédagogique des visiteurs embarqués dans le train, est un outil puissant d'adaptation des visiteurs à ces changements, qui passeront par la sensibilisation du

comportement personnel durant leur randonnée ou leur restauration au refuge, et par un petit pas vers une conversion écologique, rapportant à la maison une expérience où ils pourraient avoir touché du doigt leur empreinte d'une vie.

Ainsi, l'adaptation au changement peut prendre sa place dans le train avec les voyageurs ainsi qu'avec les randonneurs et les alpinistes. Cet outil formidable doit être approfondi et investi par les acteurs de la régulation des usages en lien avec une surfréquentation.

3 - Echanges avec le maître d'ouvrage

Le commissaire enquêteur a rencontré le maître d'ouvrage après la clôture de l'enquête pour en présenter le bilan, et exposer les questions soulevées par l'enquête. Un procès-verbal de synthèse du commissaire enquêteur lui a été remis. Les questions posées au maître d'ouvrage ont fait l'objet d'une réponse écrite le 28 décembre 2022 par le maître d'ouvrage.

4- Avis motivé

Après avoir :

- Reçu le dossier et constaté que le dossier comportait l'ensemble des pièces existantes permettant la compréhension du projet,
- Analysé et étudié le dossier mis à l'enquête,
- Vérifié que la publicité légale et l'information du public a été respectée,
- Assuré les permanences prévues dans l'arrêté municipal
- Rencontré les interlocuteurs porteurs du projet,
- Présenté la synthèse des questions soulevées par l'enquête dans un PV de synthèse et reçu les réponses du maître d'ouvrage à mes questions,
- Entendu les avis favorables ainsi que les avis défavorables

Je Considère

- Le déplacement de la gare d'arrivée absolument nécessaire pour la suppression de l'exposition aux risques des voyageurs
- L'extension du refuge nécessaire, pour l'abri, l'accueil, et le confort de l'attente des trains à la descente, en particulier par mauvais temps
- L'accès tout public intéressant

Les aspects positifs

- Les avis favorables des administrations consultées

- Les avis favorables des 4 associations qui se sont exprimées (MEHVA, ARDSL, FNE74, et INSPIRE)
- Les avis favorables étayés du public
- La grande qualité de l'étude d'impact et de son évaluation environnementale
- La réflexion sur l'effet de cumul du projet avec les opérations en cours sur la rénovation du TMB
- Cette exposition aux aléas des randonneurs encore diminuée par la maîtrise de la fréquentation
- La maîtrise des flux de fréquentation par une fluidité des voyages accrue grâce à l'étalement dans le temps et la baisse du nombre de place par rame.
- Le projet restaure environ 3000 m² d'habitat naturel dû au piétinement de la pelouse alpine actuellement.
- les impacts des randonneurs seront évités et réduits par la nouvelle distribution des sentiers, tant au niveau de Bellevue qu'au Nid d'Aigle, ainsi qu'entre les deux sites.
- La puissance potentielle des mesures d'accompagnement pédagogique MA3 et M
- La réussite de l'intégration paysagère, et de la valorisation écologique du site
- Le train utilisé comme support pédagogique tout au long du voyage, est un réel atout du projet permettant une sensibilisation à plusieurs niveaux (écogestes, vidéos, webcam)
- La qualité des échanges avec les intervenants de l'enquête
- Les objectifs semblent atteints: la maîtrise des flux de fréquentations, la garantie d'accès à tous en sécurité au site du Nid d'Aigle, la pérennité et la valorisation du patrimoine écologique et paysager du site du Mont-Blanc, l'accompagnement pédagogique des visiteurs
- L'engagement ambitieux d'un bilan carbone en réponse aux recommandations de la MRAE

Les aspects négatifs

- L'aspect patrimonial du train n'est peut-être pas assez mis en avant
- L'histoire de l'alpinisme au travers de l'usage de ce train n'est peut-être pas assez mis en avant
- L'absence de réflexion sur l'effet du changement climatique vis-à-vis de la pratique de la montagne, l'alpinisme en pleine évolution, les futurs tracés, les futurs usagers, les futurs métiers d'accompagnement.

Le projet semble cohérent, absolument nécessaire, et son bilan très positif

Considérant que l'extension du refuge du Nid d'Aigle et le prolongement de la voie sont liés et que l'un ne va pas sans l'autre pour des questions de sécurité des voyageurs, les deux autorisations sont indissociables

Considérant de façon plus spécifique la demande d'autorisation de travaux (DAET), que
- Les pièces présentées correspondent bien à l'ouvrage présenté

Considérant de façon plus spécifique la demande de permis de construire (PC) de rénovation et extension du refuge, que

- Les pièces présentées correspondent bien à l'ouvrage présenté par l'étude d'impact

En conséquence

J'émet un **avis favorable** au projet de prolongement de la voie du Tramway du Mont-Blanc (T.M.B.) ainsi que sur l'extension du refuge du Nid d'Aigle situés en site classé du Mont-Blanc.

Il est assorti de deux réserves :

- Renforcer les opérations de sensibilisation des usagers aux bonnes pratiques en montagne (zéro déchets, sentiers, eau, énergie, à travers différents supports (audioguides, et écrans...).
- Suivi des consommations énergétiques, et des déchets du train et du refuge

avec les recommandations suivantes :

- Lancer la réalisation du bilan carbone de l'ensemble du projet
- Compléter l'accompagnement pédagogique MA 3 sur le thème de la sobriété heureuse et les écocistes associés en montagne permettant au randonneur de conscientiser l'empreinte de ses pas.
- Compléter l'accompagnement pédagogique MA 3 sur l'histoire du train associé à l'histoire de l'alpinisme
- Sensibiliser les conseillers départementaux au contenu embarqué dans ce train, comme vitrine de l'appropriation par les alpinistes, randonneurs et visiteurs, du comportement utile et nécessaire en montagne et en Haute-Savoie.