

**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

### **RAPPORT**

Du commissaire enquêteur

### **SON AVIS MOTIVE**

Figure dans un rapport séparé pour lesquels le commissaire enquêteur émet deux avis motivés, un pour chacune des autorisations objets de l'enquête.

Enquête publique du lundi 14 novembre 2022 à 08:30 au jeudi 15 décembre 2022 à 12:00

Claire Ratouis commissaire enquêteur :

## Sommaire

1	CONTEXTE DE L'ENQUÊTE.....	3
1.1	Le territoire du tramway .....	3
1.2	Cadre juridique et arrêté prescrivant l'enquête.....	3
1.3	Les objets de l'enquête .....	4
1.4	La consultation préalable.....	5
2	ORGANISATION .....	9
2-1	Mesures de publicité : .....	9
2.2	Modalités de consultation du public.....	9
2.3	Pièces présentées à la consultation .....	10
2-4	Analyse du dossier .....	11
3	DEROULEMENT DE L'ENQUETE.....	12
3-1	Avant l'ouverture de l'enquête .....	12
3-2	En cours d'enquête.....	12
3-3	La clôture de l'enquête.....	13
3-3-1	Entretiens.....	14
4	ANALYSE DES OBSERVATIONS .....	14
4-1	Synthèse des observations des administrations publiques .....	14
4-2	Bilan statistique de l'enquête.....	16
4-3	Observations du public et réponses du maître d'ouvrage.....	19
5	LES OBSERVATIONS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR .....	23

1



1

# **1 CONTEXTE DE L'ENQUÊTE**

## **1.1 Le territoire du tramway**

Le territoire de Saint-Gervais-les-Bains, dont les 5604 habitants sont répartis sur 63 km<sup>2</sup> se situe dans la vallée de l'Arve, et dans la communauté de communes du pays du Mont-Blanc.

La commune abrite trois refuges d'accès à la voie normale du Mont Blanc, c'est-à-dire la voie la plus empruntée par les alpinistes. La réservation dans les *refuges* de la voie normale du *Mont Blanc* (*refuges* du Nid d'Aigle (2412 m), de Tête-Rousse (3165 m) et du *Goûter* (3815 m) est soumise à une réglementation.

Plus d'un siècle d'histoire touristique développée autour de la montagne, la ligne du Tramway du Mont-Blanc d'une longueur de 12.4 km, constitue un patrimoine touristique historique unique, reliant la gare du Fayet au lieu-dit « Nid d'Aigle » à 2365 m d'altitude se situant à la sortie d'un tunnel datant de 1913. La voie ferrée est interrompue à cet endroit depuis cette date.

Le refuge du Nid d'Aigle se situe à une altitude de 2412 m dans un site classé patrimoine national par décret du 16 juin 1976. En effet, les **sites classés** sont des lieux dont le caractère exceptionnel justifie une protection de niveau national, et dont la conservation ou la préservation présente un intérêt général.

Bien que la ligne du tramway et que le refuge du Nid d'Aigle soit situé sur la commune de Saint-Gervais, le propriétaire de la ligne et des rames du tramway TMB est le département de la Haute-Savoie qui concède son exploitation à la CTMB (Compagnie du Tramway du Mont-Blanc).

## **1.2 Cadre juridique et arrêté prescrivant l'enquête**

L'autorité organisatrice compétente pour ouvrir et organiser l'enquête publique est la commune de Saint-Gervais représentée par son maire, Monsieur Jean-Marc Peillex.

- La demande d'autorisation d'exécution de travaux, (DAET) de remontée mécanique est déposée le 24/06/22 par la personne responsable du projet qui est la Compagnie du Tramway du Mont-Blanc (CTMB).
  - La demande de permis de construire portant sur l'extension du refuge du Nid d'Aigle est déposée le 24/06/22 par la personne responsable du projet qui est la Compagnie du Tramway du Mont-Blanc (CTMB).
- Le Président du Tribunal Administratif de Grenoble a désigné, Claire RATOUIS en qualité de commissaire enquêteur le 14 septembre 2022 par décision N°E22000149/38.

- Le code de l'environnement en particulier les articles L122-1 et suivants, R 122-1 à R 122-7, relatif aux études d'impact et fixant les modalités de l'enquête publique (L123-1 et R123-1 et suivants).
- L'arrêté municipal N°URB2022/-318 JB en date du 20 octobre 2022 signé par Monsieur le Maire de la Commune de Saint-Gervais, Conseiller départemental du Canton du Mont-Blanc a prescrit l'ouverture d'une enquête publique environnementale portant sur :
  - Le prolongement sur une longueur de 286 m de la voie du Tramway du Mont-Blanc (T.M.B.),
  - L'extension du refuge du Nid d'Aigle à des fins d'accessibilité pour tous, ainsi que la régulation de la fréquentation touristique,

Le site classé du Mont-Blanc nécessitera une autorisation ministérielle spéciale après l'avis de la CDNPS qui s'est prononcée **favorablement à l'unanimité** pour ce projet. Les enjeux environnementaux du territoire du Mont-Blanc et de ce projet sont :

- le paysage au regard d'un site classé renommé
- la biodiversité, et la présence d'espèces protégées
- l'exposition des touristes aux risques naturels de montagne, glissements de terrains, chutes de blocs, éboulements et avalanches
- le changement climatique

### **1.3 Les objets de l'enquête**

Il s'agit du prolongement de la voie du Tramway du Mont-Blanc (T.M.B.) et de l'extension du refuge du Nid d'Aigle, tous deux 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.

Le projet de développement touristique porté par la CTMB, Compagnie du Tramway du Mont-Blanc porte sur plusieurs opérations, lesquels aménagements sont situés en site classé du Mont Blanc :

- 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<sup>ème</sup> 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 :

- construction de la gare d'arrivée du tramway du Mont-Blanc (2372m- 2408 m)
- la partie existante du refuge n'est pas modifiée,
- la partie restauration est agrandie par l'aval sur 160 m<sup>2</sup> d'emprise et 200 m<sup>2</sup> de surface de plancher pour une surface accessible au public de 87 m<sup>2</sup>.
- 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.

## **1.4 La consultation préalable**

Les organismes suivants ont été consultés et ont émis leur avis :

- ✓ **Avis de la commission consultative départementale de sécurité et d'accessibilité réunie le 30 août 2022** (4 pages)
- ✓ **Avis Enedis DR Alpes - Grenoble le 25 juillet 2022** (3 pages)  
Prend note du non raccordement au réseau de distribution public. Le projet de construction n'a pas d'impact sur le réseau puisqu'il n'est pas raccordé au réseau public. Enedis n'a donc pas à intervenir.
- ✓ **Avis du service départemental d'Incendie et de Secours SDIS, Etablissement ERP recevant du public, le 13 septembre 2022** (3 pages). La Réserve artificielle d'eau de 10 m<sup>3</sup> est située en amont immédiat. En cas de

mauvaises conditions météo **et** d'arrêt prolongé du train, la mise à l'abri des voyageurs bloqués se fait aujourd'hui dans le tunnel situé au terminus. L'exploitant rédigera une procédure d'évacuation permettant d'abriter, temporairement dans le refuge, 340 à 370 personnes tributaires du train pour descendre dans la vallée.

**Avis favorable**

- ✓ **Avis du Service technique des remontées mécaniques et des transports guidés STRMTG, le 25 aout 2022.** (3 pages). Ce service Transition énergétique et mobilités a une compétence nationale rattachée au ministère des Transports. **L'avis favorable** est assorti de 7 prescriptions à prendre en considération, concernant la sécurité, les modalités de purges régulières des blocs à l'amont de la voie, la surveillance des risques d'avalanches, les aléas de laves torrentielles, ainsi que la justification d'éventuels écarts identifiés vis-à-vis de l'ordonnance DE-OCF des transports suisses.

- ✓ **Avis de la Commission départementale de la Nature, des Paysages et des sites CDNPS, réunie le 13 juillet 2022** (8 pages).

Les rapports du CGEDD, ainsi qu'une précédente commission CDNPS du 17 mai 2022 ont entériné le principe du projet. Cette séance examine les détails des travaux envisagés sur le site classé du Mont-Blanc, 9 points concernent la prolongation de 286 m de voie, 5 points concernent le permis de construire l'extension du refuge, 1 dernier point concerne la signalétique d'orientation du public vers des sentiers balisés.

**Avis favorable** assorti de prescriptions à valider avec l'Architecte des Bâtiments de France et par l'inspecteur des sites

- 5 pour le prolongement de la voie, habillage des murs, couleurs des poteaux, aspect de la guérite d'accueil démontée la saison d'hiver, terminus dépourvu de tout mobilier (bancs, poubelles...)
- 3 pour l'agrandissement du refuge :
  - insertion soignée des panneaux solaires thermiques,
  - aspect de la signalétique
  - couvrir de déblais le réservoir de stockage d'eau en amont du refuge pour minimaliser sa perception visuelle.

Les travaux sont prévus sur 3 périodes estivales

- ✓ **Avis de l'Autorité Environnementale MRAE le 30 août 2022.** (24 pages).

Synthétiquement, la MRAE décrit les enjeux du territoire et du projet, puis relève des recommandations pour faire face à ces enjeux.

*Les enjeux retenus par la mission régionale sont:*

- le paysage au regard d'un site classé
- la biodiversité, et la présence d'espèces faunistiques protégées
- l'exposition aux risques naturels : glissements de terrains, chutes de blocs, éboulements et avalanches
- le changement climatique et ses conséquences

*Les recommandations :*

Permettre une analyse objectivée des incidences du projet vis-à-vis du changement climatique en chiffrant davantage le bilan des consommations énergétiques, ainsi que les émissions de gaz à effet de serre, en prenant en compte les modalités d'accès des usagers au TMB, en analyser les incidences, et les mesures « éviter, réduire, compenser ».

Compléter les effets cumulés du projet avec l'ensemble des projets connus.

**Des Réponses ont été apportées par la Compagnie du TMB**

Le Maître d'ouvrage a répondu à l'avis de la MRAE, dans un mémoire en réponse le 13 octobre 2022. Dans ce document de 24 pages, les réponses apportées par la CTMB complètent le dossier de manière très précise et à l'appui de chiffres.

Sur la fréquentation, (15% d'alpinistes, 15% de randonneurs, 70% d'excursionnistes) la CTMB montre que la typologie des usagers sera la même qu'aujourd'hui sauf pour la nouvelle période des 30 jours d'octobre qui seront fréquentés par les excursionnistes et randonneurs, hormis les alpinistes. Les évolutions climatiques pourront cependant également modifier les dates des courses ainsi que les itinéraires (aller-retour) empruntés par les alpinistes, sans toutefois engendrer de pression supplémentaire sur l'environnement des altitudes plus élevées, grâce aux mesures ME2 « fermeture d'une partie du réseau de sentier » et MA3 « accompagnement du public sur l'appropriation des enjeux environnementaux et la connaissance des effets de la fréquentation ».

Sur l'aire d'étude,

la CTMB confirme les aires d'influence du projet, périmètre retenu pour l'évaluation environnementale. L'augmentation de la fréquence de rotation permet un lissage annuel de la fréquentation, et non une augmentation de la présence instantanée de voyageurs aussi bien au niveau du nid d'Aigle qu'au niveau de la gare du Fayet ou Saint-Gervais. Le flux journalier moyen **ne dépassera pas le nombre de 1300 personnes/j déjà observé dans les années 2000**. Les capacités de stationnement au Fayet, (ainsi que le flux actuel et futur du TMB), sont connus et intégrées dans l'analyse en cours du pôle d'échange multimodal (PEM), chargé de rationaliser l'interconnexion entre les différents transports existants et en projet, dont le TMB et l'ascenseur Valléen. La capacité de stationnement à proximité de la gare de Saint-Gervais est actuellement de 320 places.

Sur les milieux naturels et la biodiversité,

la CTMB répond sur la flore et l'avifaune et justifie les points demandés.

Sur le changement climatique- Energie-GES

la CTMB montre les évolutions des consommations énergétiques de la CC Pays du Mont Blanc dont le secteur résidentiel le plus énergivore représente 41% des consommations suivi du secteur tertiaire (24%). Concernant le refuge, les données de calcul de comparaison des consommations estimées Actuel/Futur sont en cours.

**Un bilan carbone** du projet sera réalisé en phase chantier, et exploitation (carburant ; chauffage, électricité bâtiments et trains, matériaux de construction, et accès des usagers au TMB) ce qui permettra, outre de comparer avec le bilan carbone actuel du site,

1. de connaître l'emprunte carbone du projet,
2. de hiérarchiser les postes d'émissions de Gaz à effet de serre,

3. identifier et prioriser les actions permettant d'éviter, et réduire ces impacts

La CTMB confirme le changement climatique présenté page 119, et considérant le possible renforcement des éboulements rocheux, le niveau d'enjeu du contexte climatique est réévalué de « faible » à « modéré ».

Sur les risques naturels

il n'y a aucune exposition aux avalanches puisque l'exploitation s'arrête en hiver. Le projet de déplacement de la gare d'arrêt actuel **permet de supprimer l'exposition de la population aux aléas**, grâce à la mise en œuvre du projet (traitement actif de 5 points sensibles) et au déplacement de la zone de débarquement-embarquement vers une zone sans exposition aux aléas.

Le permafrost n'est pas présent mais les conséquences du changement climatique, ont fait l'objet d'une étude de risques complète sur les chutes de blocs et lave torrentielle. Le projet prend en compte les préconisations de l'étude en protégeant la zone d'arrivée actuelle sensible aux événements par la création d'une galerie pare-bloc à la sortie du tunnel actuel, et par la mise en place de gabions en bord de voie dans les zones identifiées. L'étude hydrogéologique intègre l'eau dans le versant.

Le reste du tracé de la voie et le secteur du refuge ne sont pas concernés par des aléas naturels notables.

**Avis du commissaire enquêteur :**

La réponse démontre avec précision et à l'aide de chiffres, la manière prévue pour éviter, réduire, et compenser l'impact environnemental engendré par le projet en réponse aux questions de la MRAE.

Il est noté en particulier, que l'accès des usagers aux gares du Fayet et de Saint-Gervais reste inchangé puisqu'il n'est pas affecté par le projet dont la fréquentation restera identique que dans les années 2000, bien qu'elle sera plus étalée dans l'année, avec 30 jours d'exploitation supplémentaire en octobre, ce qui ne devrait donc pas changer les modalités d'accès des usagers au TMB actuel, ces chiffres connus sont intégrés à l'analyse du projet de PEM en cours d'étude (Pôle d'échanges multimodal).

Il n'y a donc aucune incidence de ce projet, en bas de vallée, à Saint-Gervais comme au Fayet, sur la mobilité urbaine.

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



## **2 ORGANISATION**

### **2-1 Mesures de publicité :**

Le public a été informé de l'ouverture de l'enquête publique par des publications dans la presse :

15 jours avant l'enquête, par publication dans deux journaux

Le Dauphiné Libéré daté du lundi 24 octobre 2022

Le Messenger daté du jeudi 27 octobre 2022

Dans les 8 premiers jours de l'enquête, par publication dans deux journaux

Le Dauphiné Libéré daté du lundi 21 novembre 2022

Le Messenger daté du jeudi 17 novembre 2022

Le public pouvait aussi prendre connaissance de l'existence de l'enquête publique sur les panneaux d'information de la commune

1. avec 7 affiches au format A2 réglementaires, jaunes et plastifiées:

- Au bourg sur le Tableau d'affichage à l'entrée de la mairie,
- Au bourg, à la gare du tramway du Mont Blanc
- Le Fayet, au bureau annexe de l'état civil
- Le Fayet à la gare du tramway du Mont Blanc
- Saint-Nicolas de Véroce au bureau annexe de l'état civil
- Col de Voza, à la gare du tramway du Mont Blanc
- Bellevue, à la gare du tramway du Mont Blanc

2. avec 67 affiches au format A3, dont 35 plastifiées, réparties dans tous les hameaux sur les points d'affichage de la commune, ( dont 35 sont placés sur axe principal, et 34 sur axe secondaire), abribus et containers semi-enterrés, cabanon, tri sélectif.

3. sur le site internet de la commune, à la rubrique actualité de [www.saintgervais.com](http://www.saintgervais.com) dès le 20 octobre 2022 à l'adresse <https://mairie.saintgervais.com/services-communiaux/urbanisme/enquete-publique/>

### **2.2 Modalités de consultation du public**

L'enquête s'est déroulée du lundi 14 novembre 2022 à 08h30 au jeudi 15 décembre 2022 à 12h00. 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.

Le commissaire enquêteur était 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.

Le dossier d'enquête complet pouvait être consulté durant toute la durée de l'enquête, sur le site internet <https://registre-dematerialise.fr/4282> dédié, et se trouvait en consultation libre à la mairie de Saint-Gervais-les-Bains aux horaires d'ouverture au public précisées dans l'arrêté, un exemplaire papier était disponible ainsi qu'un poste informatique pour accéder au dossier numérique.

## **2.3 Pièces présentées à la consultation**

Le dossier mis à la disposition du public est sous forme numérique et sous forme papier. Associé au dossier papier se trouvait également le registre papier. La liste des pièces du dossier en consultation figure ci-dessous.

### **Chapitre 01. Etude d'impact**

1.0. ÉTUDE D'IMPACT (EI) DU 23/06/2022 (43.23Mo)

1.1. AVIS DÉLIBÉRÉ DE LA MRAE DU 30/08/2022 (1.25Mo)

1.2. MÉMOIRE EN RÉPONSE À L'AVIS N°2022-ARA-AP-1383 DE LA MRAE AUVERGNE-RHÔNE-ALPES DÉLIBÉRÉ LE 30/08/2022 (1.35Mo)

### **CHAPITRE 02 - PROLONGEMENT DE LA VOIE**

#### **+ 2.00. SOMMAIRE**

#### **+ 2.0. DEMANDE D'AUTORISATION D'EXÉCUTER LES TRAVAUX (AET)**

#### **+ 2.1. MÉMOIRE DESCRIPTIF – ORGANISATION DE LA MAÎTRISE D'OEUVRE**

#### **+ 2.3. ÉCHÉANCIER DE L'OPÉRATION**

#### **+ 2.4. PLAN DE SITUATION**

#### **+ 2.5. PROFIL EN LONG VUE EN PLAN**

#### **+ 2.6. DOSSIER TECHNIQUE**

#### **+ 2.8. DISPOSITIONS DE SAUVETAGE**

#### **+ 2.9. RISQUES NATURELS PRÉVISIBLES**

#### **+ 2.10. ÉTUDE D'IMPACT**

#### **+ 2.11. PLAN PARCELLAIRE ET AUTORISATION DE PASSAGE**

#### **+ 2.13. PERMIS DE DÉMOLIR**

#### **+ 2.15. PLAN MASSE DES CONSTRUCTIONS**

### **+ CHAPITRE 03 - PERMIS DE CONSTRUIRE**

### **+ CHAPITRE 04 - VUES D'INSERTION 3D**

## Les pièces administratives

DÉCISION DU TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE GRENOBLE EN DATE DU 14/09/2022 DÉSIGNANT UN COMMISSAIRE-ENQUÊTEUR (0.26Mo)  
ARRÊTÉ MUNICIPAL N°URB 2022/318 JB PRESCRIVANT L'ENQUÊTE PUBLIQUE ENVIRONNEMENTALE UNIQUE DU 20/10/2022 (2.68Mo)  
AVIS D'OUVERTURE D'UNE ENQUÊTE PUBLIQUE ENVIRONNEMENTALE (0.85Mo)  
COMMUNIQUÉ D'OUVERTURE D'UNE ENQUÊTE PUBLIQUE ENVIRONNEMENTALE (0.54Mo)  
ATTESTATION D'AFFICHAGE NUMÉRIQUE DE L'ARRÊTÉ MUNICIPAL N°URB 2022/318 JB (0.04Mo)  
ATTESTATION D'AFFICHAGE NUMÉRIQUE DU COMMUNIQUÉ (0.04Mo)  
ATTESTATION D'AFFICHAGE DE L'AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE AU FORMAT A2 SUR SITES (4.5Mo)  
ATTESTATION D'AFFICHAGE DE L'AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE AU FORMAT A3 SUR SITES (1.48Mo)  
INFORMATION MISE SUR LE SITE INTERNET DE LA MAIRIE DE SAINT-GERVAIS LES BAINS (1.2Mo)  
ANNONCE LÉGALE DU DAUPHINÉ LIBÉRÉ DU 24/10/2022 (2.54Mo)  
ANNONCE LÉGALE DU MESSENGER DU 27/10/2022 (1.3Mo)  
ANNONCE LÉGALE DU MESSENGER DU 17/11/2022 (1.26Mo)  
ANNONCE LÉGALE DU DAUPHINÉ LIBÉRÉ DU 21/11/2022 (1.69Mo)

## 2-4-Analyse du dossier

### 2-4-1 L'étude d'impact

Elle porte sur l'ensemble du projet de rénovation composé de plusieurs opérations, et prend en compte également le site de Bellevue, afin de ne pas traiter le dossier par « saucissonnage des impacts cumulés ». Cette prise en compte permet au lecteur une vue d'ensemble sur le futur projet d'aménagement de la gare de Bellevue, lequel fera comme celui-ci, l'objet d'une autorisation ministérielle due au caractère classé du site.

### 2-4-2 Le prolongement de la voie du TMB

Véritable adaptation au changement climatique, il répond à la mise en sécurité des voyageurs et des randonneurs par la suppression de l'exposition des personnes et des biens aux aléas d'éboulements rocheux.

La nouvelle gare terminus est simple, dans l'esprit de la haute montagne. Le relief est conservé tel quel.

### 2-4-3 Le permis de construire une extension du refuge

Les visuels d'insertion dans le paysage montrent un ensemble construit discret. Outre une réelle recherche d'insertion dans le paysage et d'une réalisation d'esprit quasi troglodyte, avec une partie enterrée, le projet cherche à diminuer son empreinte carbone. Le bilan carbone actuel et futur seront réalisés prochainement.

### 2-4-4 L'accompagnement pédagogique des visiteurs

La mesure MA3 « accompagnement du public sur l'appropriation des enjeux environnementaux et la connaissance des effets de la fréquentation » présente un grand intérêt.

## **3 DEROULEMENT DE L'ENQUETE**

### **3-1 Avant l'ouverture de l'enquête**

Dès réception de la décision de désignation du tribunal (décision du 14 septembre 2022), j'ai pris contact avec les services de la mairie.

Après un échange téléphonique avec madame Jessica Bochatay, service urbanisme et foncier, j'ai pu recevoir le dossier numérique, et prendre connaissance du dossier, ainsi que préparer ma rencontre avec le maître d'ouvrage du projet.

Afin de mieux comprendre le dossier, et de mesurer le contexte de ce projet situé à une altitude élevée, ce qui est exceptionnel pour un tramway, et appréhender de visu **les aspects paysage/nature/pente-relief/risques/usages/accès**, j'ai demandé à visiter le site.

#### **Visite du site**

La rencontre a donc eu lieu le mercredi 05 octobre à 10 Heures, en présence de Monsieur le Maire Mr Peillex, Monsieur le Directeur d'exploitation de la CTMB Mr Girardier, ainsi que de Monsieur Lombard responsable de la voirie. Une visite était organisée et de nombreux échanges ont eu lieu au cours de cette visite de terrain au départ de la mairie. La visite s'est faite en voiture jusqu'au col de Voza. Puis, montée par le train avec les équipes « travaux » jusqu'à l'endroit des travaux d'entretien et de protection de la voie en cours. Nous avons donc continué à pied le long de la voie, puis marcher ensemble dans le tunnel, puis à la sortie du tunnel jusqu'à la fin du rail, où se trouve l'arrêt actuel. Ensuite, nous avons continué jusqu'au lieu de l'arrêt futur, en empruntant le chemin existant sur lequel les voies d'extension et les protections en gabions seront construites. La distance et les niveaux jusqu'au refuge m'ont permis d'appréhender la situation future de l'accès au refuge. J'ai pu apprécier l'ensemble des vues du site du projet depuis la sortie du tunnel jusqu'au refuge, ainsi que les sentiers de divagation et le sentier de départ de la voie normale.

Cette rencontre m'a permis de poser de nombreuses questions au fil de la visite, à Monsieur le Maire ou à Monsieur Girardier.

Les dates de l'enquête et les permanences ont été fixées ultérieurement, après la réception du mémoire en réponse à la MRAE.

Le lundi 7 novembre, j'ai rencontré à nouveau Madame Bochatay pour parafer et coter le dossier ainsi que le registre papier. De même, ce jour-là, le dossier papier complet m'a été remis.

### **3-2 En cours d'enquête**

La mairie, versait sur le registre dématérialisé, les courriels reçus à l'attention du commissaire enquêteur, à l'adresse courriel [foncier@saintgervais.com](mailto:foncier@saintgervais.com), laquelle était l'adresse mail dédiée à l'enquête comme indiqué dans l'arrêté d'ouverture d'enquête.

Le Public rencontré durant l'enquête se résume à une personne.

Le public ne s'est donc pas dérangé aux permanences pour cette enquête. Il a préféré une participation électronique que physique.

- Absence de public à la 1<sup>ère</sup> permanence d'ouverture de l'enquête
- 1 personne reçue à la 2<sup>ème</sup> permanence Le Fayet, l'échange a duré 1h30
- Absence de public à la 3<sup>ème</sup> permanence clôturant l'enquête

Aucun courrier papier n'a été enregistré par le commissaire enquêteur,

Un seul courrier électronique, et 2 observations manuscrites sur le registre.

Également comme indiqué dans l'arrêté d'ouverture d'enquête, il était mis à disposition 4 moyens possibles de s'exprimer durant l'enquête publique, dont deux sous forme papier, et deux sous forme dématérialisée :

- registre papier (2)
- courrier papier (0)
- courrier électronique à l'adresse [foncier@saintgervais.com](mailto:foncier@saintgervais.com) (1)
- registre électronique (56)

La mairie a versé les observations papier qu'elle a reçu, scanné, puis, introduites sur le registre dématérialisé.

Les pièces jointes ajoutées:

- 2 scans du registre papier versé par la mairie (N° 55 et 56)
- 1 courriel versé par la mairie (N°58)
- 2 Contributions web (N°59 une pièce, N°37 deux pièces)

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.

La participation du public totalise donc 59 contributions, on peut ainsi voir que l'immense majorité s'est exprimée par le web directement sur le registre dématérialisé, confirmant que ce moyen de participation choisi peut être considéré comme facilement accessible par ordinateur, tablette ou téléphone portable, et que la plupart des personnes connaissaient déjà le projet ou sa finalité.

### **3-3 La clôture de l'enquête**

L'enquête a été close le 15 décembre 2022 à 12h, comme indiqué dans l'arrêté du maire. Aucun incident n'est à signaler au cours de l'enquête.

Le dossier papier et le registre d'enquête ont été récupérés par le commissaire enquêteur dès la clôture à 12h le 15 décembre 2022.

Un PV de synthèse a été remis et exposé à Monsieur le Maire et Conseiller départemental Jean-Marc Peillex et à Monsieur le Directeur d'exploitation de la CTMB Damien Girardier.

Un mémoire en réponse a été adressée par la poste à la commissaire enquêtrice le 28 décembre 2022.

### **3-3-1 Entretiens**

1 entretien téléphonique avec Madame Buisson, de la Direction Générale des Services du Conseil Départemental de Haute-Savoie, Conseil en Gestion et en Organisation

1 entretien téléphonique avec Monsieur Messin, commissaire enquêteur, auteur du rapport d'enquête de l'ascenseur valléen

## **4 ANALYSE DES OBSERVATIONS**

Les avis du public ont été synthétisés dans le procès-verbal de synthèse et sont intégrés en ANNEXE 1. Le PV de synthèse, le mémoire en réponse de la commune de Saint-Gervais, autorité organisatrice de l'enquête publique et instructeur de l'autorisation figurent en ANNEXE 2 et 3.

### **4-1 Synthèse des observations des administrations publiques**

Les organismes suivants ont été consultés et ont émis leur avis sur le dossier, ces avis sont parvenus avant l'enquête. Ils sont favorables :

- ✓ **commission consultative départementale de sécurité et d'accessibilité réunie le 30 août 2022** (4 pages)
- ✓ **Enedis DR Alpes - Grenoble le 25 juillet 2022** (3 pages)  
Prend note du non raccordement au réseau de distribution public. Le projet de construction n'a pas d'impact sur le réseau puisqu'il n'est pas raccordé au réseau public. Enedis n'a donc pas à intervenir.
- ✓ **service départemental d'Incendie et de Secours SDIS, Etablissement ERP recevant du public, le 13 septembre 2022** (3 pages). La Réserve artificielle d'eau de 10 m<sup>3</sup> est située en amont immédiat. En cas de mauvaises conditions météo et d'arrêt prolongé du train, la mise à l'abri des voyageurs bloqués se fait aujourd'hui dans le tunnel situé au terminus. L'exploitant rédigera une procédure d'évacuation permettant d'abriter, temporairement dans le refuge, 340 à 370 personnes tributaires du train pour descendre dans la vallée.

**Avis favorable**

- ✓ **Service technique des remontées mécaniques et des transports guidés STRMTG, le 25 aout 2022.** (3 pages). Ce service Transition énergétique et mobilités a une compétence nationale rattachée au ministère des Transports.  
**L'avis favorable** est assorti de 7 prescriptions à prendre en considération, concernant la sécurité, les modalités de purges régulières des blocs à l'amont de la voie, la surveillance des risques d'avalanches, les aléas de laves torrentielles, ainsi que la justification d'éventuels écarts identifiés vis-à-vis de l'ordonnance DE-OCF des transports suisses.
  
- ✓ **Commission départementale de la Nature, des Paysages et des sites CDNPS, réunie le 13 juillet 2022** (8 pages).  
Les rapports du CGEDD, ainsi qu'une précédente commission CDNPS du 17 mai 2022 ont entériné le principe du projet. Cette séance examine les détails des travaux envisagés sur le site classé du Mont-Blanc, 9 points concernent la prolongation de 286 m de voie, 5 points concernent le permis de construire l'extension du refuge, 1 dernier point concerne la signalétique d'orientation du public vers des sentiers balisés.  
**Avis favorable** assorti de prescriptions à valider avec l'Architecte des Bâtiments de France et par l'inspecteur des sites
  - 5 pour le prolongement de la voie, habillage des murs, couleurs des poteaux, aspect de la guérite d'accueil démontée la saison d'hiver, terminus dépourvu de tout mobilier (bancs, poubelles...)
  - 3 pour l'agrandissement du refuge :
    - insertion soignée des panneaux solaires thermiques,
    - aspect de la signalétique
    - couvrir de déblais le réservoir de stockage d'eau en amont du refuge pour minimaliser sa perception visuelle.Les travaux sont prévus sur 3 périodes estivales
  
- ✓ **Avis de l'Autorité Environnementale MRAE le 30 août 2022.** (24 pages).

Synthétiquement, la MRAE décrit les enjeux du territoire et du projet, puis relève des recommandations pour faire face à ces enjeux.

*Les enjeux retenus par la mission régionale sont:*

- le paysage au regard d'un site classé
- la biodiversité, et la présence d'espèces faunistiques protégées
- l'exposition aux risques naturels : glissements de terrains, chutes de blocs, éboulements et avalanches
- le changement climatique et ses conséquences

*Les recommandations :*

Permettre une analyse objectivée des incidences du projet vis-à-vis du changement climatique en chiffrant davantage le bilan des consommations énergétiques, ainsi que les émissions de gaz à effet de serre, en prenant en compte les modalités d'accès des usagers au TMB, en analyser les incidences, et les mesures « éviter, réduire, compenser ».

Compléter les effets cumulés du projet avec l'ensemble des projets connus.

## Comptabilité des observations du public

Ainsi, toutes les contributions figurent sur le registre dématérialisé.

La forme papier a été un peu délaissée par le public avec seulement 2 observations papier et aucun courrier papier adressé au commissaire enquêteur.

La forme de participation choisie par le public a été la dématérialisation, qui s'est faite soit via le registre dématérialisé avec 56 contributions, soit via le courriel avec 1 contribution.

### J'ai reçu 59 contributions dont 11 anonymes :

Après élimination d'un doublon, et de 4 hors sujet, il est retenu 54 observations à analyser.

Les observations hors sujet concernent soit un autre lieu que le lieu de l'enquête, soit ne concernent pas l'objet de la présente enquête.

Parmi les 54 observations retenues, 8 sont anonymes et 46 ne sont pas anonymes. On note cependant que les associations ne découvrent pas l'auteur de l'écrit et n'indiquent pas qui a rédigé l'observation ce qui réduit l'énoncé du propos dont la représentation n'est pas caractérisable. Ces observations sont donc caractérisées comme des observations personnelles et donc seront considérées comme un propos personnel non partagé, et ne représentant qu'une seule personne, son auteur.

## 4-2 Bilan statistique de l'enquête

Les internautes ont consulté largement les documents à leur disposition. Ainsi, 1 664 téléchargements ont été réalisés. Selon les chemins d'accès, l'Avis d'enquête publique a été téléchargé 152 fois, l'Arrêté d'ouverture d'enquête publique 104 fois.

J'ai relevé, durant l'enquête, **plus de 1800 visites<sup>2</sup>** du site du registre dématérialisé (somme des visites journalières<sup>3</sup> reportées par le site du registre dématérialisé), ce qui représente une moyenne approchant 60 visites / jour. Ces visites ont permis **plus de 1000 consultations**. La fréquentation a été importante en début d'enquête, soit la première semaine du 16 au 25 novembre, avec un pic journalier le Dimanche 20 novembre (141 visites ce jour-là). Le contenu des contributions tantôt pour tantôt contre sont apparues régulièrement au cours de l'enquête.

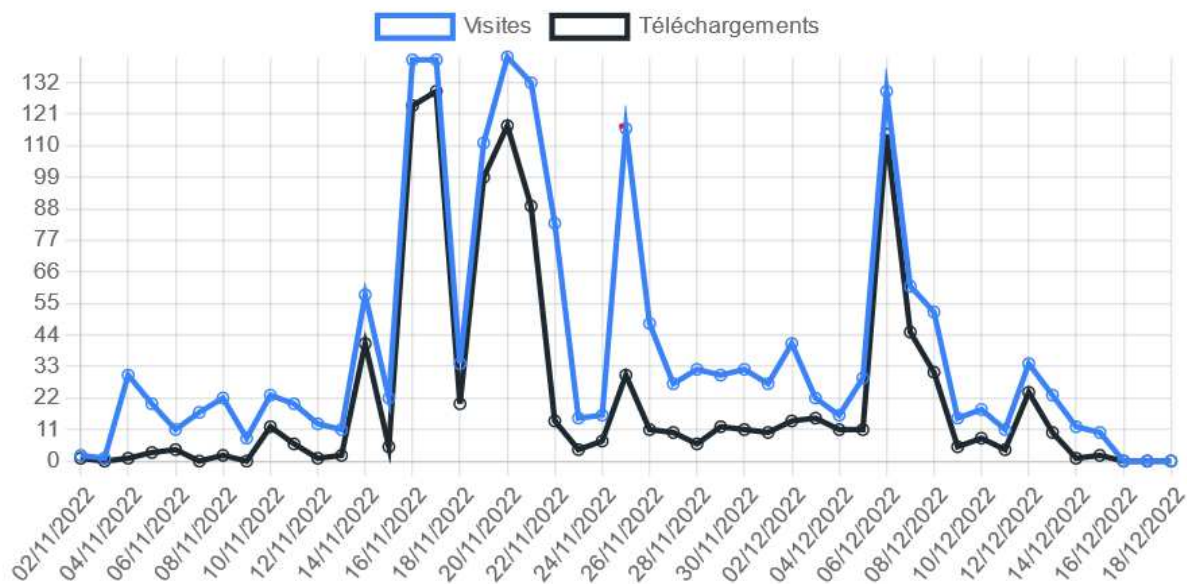
---

<sup>2</sup> Le nombre exact est 1855 Visiteurs et 1066 Consultations



## Statistiques de fréquentation

**1 855** visiteurs uniques dont **1 066** ayant téléchargé au moins un document



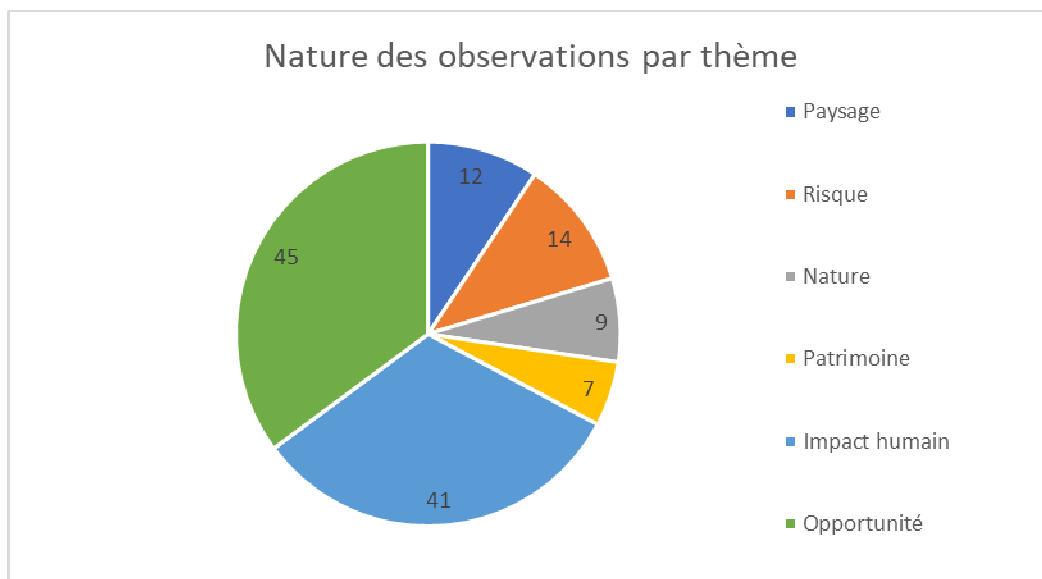
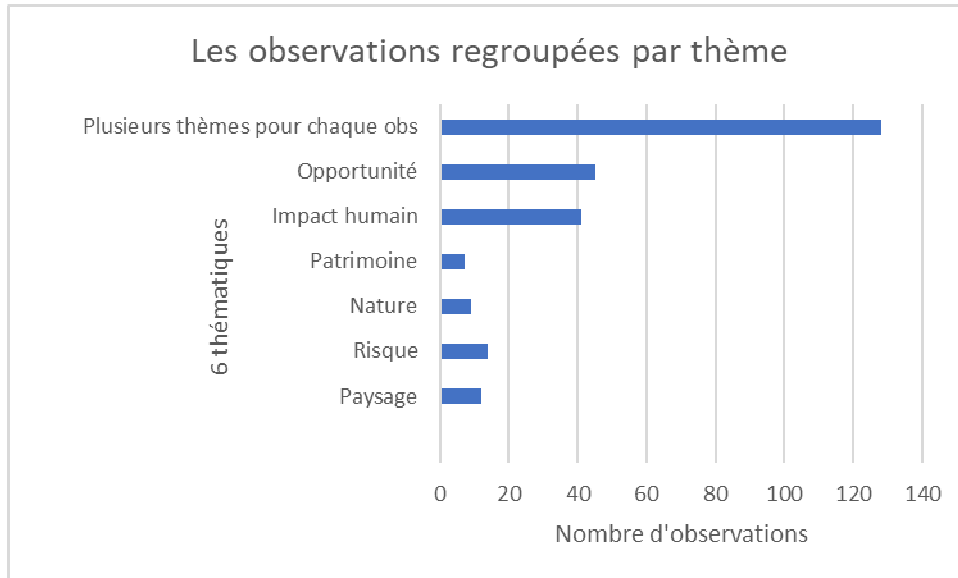
Durant les jours d'enquête publique, le public s'est intéressé à télécharger absolument tous les documents du dossier avec un total de 1664 téléchargements réalisés par les internautes.

Les observations ont été traitées en 18 catégories d'analyse, à savoir que chaque observation est classée dans une ou plusieurs de ces catégories de sujets que le public a souhaité aborder.

Une classification par thème a ensuite été effectuée sur l'ensemble des observations que l'on retrouvera ci-dessous.

6 Thèmes	Catégorie d'analyse	Nombre de contributions
Impact humain (41)	Energie	2
	Génération future	5
	Pollution touristique	7
	Sensibilisation	1
	Surfréquentation	12
	Tourisme doux	5
	Mobilité	9
Nature	Nature	9
Opportunité (45)	Accessibilité + PMR	17
	Accueil arrivée gare	11
	Rentabilité	6
	Utilité publique	11
Patrimoine	Patrimoine	7
Paysage (12)	Préservation Paysage	7

	Vue visibilité	5
Risques (14)	Risques naturels	8
	Sécurité des personnes	6



La participation est donc riche de nombreux sujets abordés, les observations sont souvent bien argumentées. Cependant, l'essentiel des sujets concernent l'opportunité de ce prolongement en lien avec l'accès du public facilité, ce que la majorité approuve. Le débat est centré davantage sur un avis favorable/défavorable pour/contre le projet, beaucoup plus que sur sa perfectibilité, son choix architectural ou les choix techniques du projet de la DAET qui sont plus rarement abordés par le public.

## **On observe globalement environ 17 observations défavorables au projet, et 37 favorables**

Le public se prononce donc favorablement à ce projet de prolongement, sous forme d'avis motivé ou non, 17 défavorables au projet (soit moins d'1 tiers), contre 37 favorables (plus des deux tiers) des participants.

### **4-3 Observations du public et réponses du maître d'ouvrage**

Pour ne pas alourdir la lecture de ce rapport d'enquête, le détail des contributions déposées durant l'enquête sont données en annexe 1 et se présente sous-forme d'un tableau par ordre alphabétique des auteurs, avec un regroupement par thèmes afin de faciliter l'analyse par le lecteur des arguments contenus dans ces observations.

Le lecteur trouvera le PV de synthèse en annexe 2.

Le Maître d'ouvrage a répondu au PV de synthèse le 28 décembre 2022, sa réponse intégrale figure en annexe 3.

**Les Réponses du Maître d'ouvrage au PV de synthèse figurent [En bleu dans le texte qui suit.](#)**

Le commissaire enquêteur a intégré les réponses aux questions posées, lesquelles sont souvent transversales, et abordant de nombreux sujets. Elles sont ici insérées dans la mesure du possible tant que faire se peut, au fil du texte en les collant à la synthèse des observations du public.

#### **Les arguments de ceux qui sont défavorables :**

1. Opposition sans en justifier la raison
  - réponse courte
  - de principe, sans élément concret
  - généralités applicables pour tous les projets
2. Opposition à l'ensemble du projet
  - L'adaptation mobilité réduite, un prétexte
  - Procurer au randonneur le plaisir de promenade en nature sans câble, sans voie ferrée, sans béton
  - Ils concernent l'utilité du projet : bien que la plupart reconnaissent l'intérêt de l'existence du train et de sa modernisation, mais souhaiteraient étendre le sujet, pour en profiter également à l'aval pour du transport urbain.
  - La déconstruction du TMB, pour cause d'agression du paysage

**Réponse M.O.** [Le souhait de déséquipement des espaces naturels n'a pas de rapport avec l'objet de l'enquête.](#)

- Le train a le mérite d'exister, faire une gare protégée des éboulements, à l'emplacement actuel et ne pas connecter au refuge

**Réponse M.O.** [Autre projet.](#)

3. Opposition en raison du paysage

- La vue, le panorama à l'arrivée n'est pas comparable à celui de la mer de Glace au Montanvers
- La visibilité, Dégradation par la création d'une balafre dans les flancs de la montagne

**Réponse M.O.** [Les voies utiliseront le chemin déjà existant.](#)

**Réponse CE.** Lors de la visite de terrain, nous avons emprunté ce chemin effectivement large.

4. Opposition en raison de la crainte d'augmenter encore la sur-fréquentation du site

- Occasionne un appel d'air à plus de fréquentation, et baisse la relation Sport/Nature/Milieu montagnard/Education
  - i. ne favorise pas l'exercice physique pour les bien portants
  - ii. Education à l'effort des jeunes (obésité, téléphones portables sans marcher...)
  - iii. Bruit/Silence
  - iv. Consommation de la montagne, voir du bouquetin comme au zoo
  - v. Tenues vestimentaires ou Chaussures inadéquates

**Réponse M.O.** [Le prolongement de la voie ne créera pas de fréquentation supplémentaire, puisque le point d'arrivée est simplement déplacé de 300 mètres.](#)

- Projet décidé à contre-courant pour relancer la rentabilité de l'installation, travaux importants et dévastateurs
- Stopper l'aménagement des montagnes qui tend à transformer la montagne en parc d'attraction, et à augmenter la sur fréquentation, alors que l'ascension du Mont Blanc est dangereuse.
- Projet développant le tourisme et la pollution, avec moins de nature, moins de bouquetins autour du refuge

5. La vocation touristique du projet pourrait-elle enchaîner sur du transport urbain à l'aval ?

**Réponse M.O.** [Le changement de statut ou du fonctionnement du TMB est sans rapport avec le sujet de l'enquête.](#)

**Réponse CE.** Le projet n'a pas d'incidence sur la mobilité urbaine au bas de la vallée. La CTMB a répondu aux recommandations de la MRAE en ce sens.

6. Opposition en raison du changement climatique, des générations futures,

- jugé inutile et stupide face à une catastrophe climatique, nos enfants jugeront nos décisions

**Réponse M.O.** Le TMB est une réponse à la diversité des activités et à leur adaptation aux changements climatiques

**Réponse CE.** Le projet est effectivement une adaptation au changement climatique par la suppression de l'exposition au risque des voyageurs ; il propose aussi un accompagnement du public sur l'appropriation des enjeux environnementaux.

7. Opposition en raison du risque naturel

- Risques chutes de pierres, baisse de la fréquentation des alpinistes, conséquence du changement climatique
- Ascension Mont Blanc dangereuse, peut-être compromise dans une dizaine d'années, par la voie du Goûter

**Réponse M.O.** Le projet de prolongement vise également à supprimer le stationnement du train et des voyageurs dans la zone actuelle qui est dangereuse (couloir de chute de pierres) pour les faire stationner dans une zone sans risques identifiés.

8. Economie et coût du projet (prix du billet,...)

9. Nature et philosophie

- besoin d'accès naturel à la haute montagne, face au constat de la fonte des glaciers
- ne plus détruire le vivant pour les touristes et pour l'être humain

10. Energie : cohérence avec les décisions d'économie d'énergie des pouvoirs publics

**Les arguments de ceux qui sont favorables :**

1. sans en justifier la raison

- réponse courte

2. Accès pour tous, conditions optimales, et mobilité réduite

3. Complète bien les travaux de rénovation du TMB engagés, l'arrivée des nouvelles machines

- Point final de cette ligne extraordinaire arrêtée depuis 1914

4. Nécessaire amélioration des conditions d'accueil des visiteurs, tout en conservant le mode « refuge »

- bonne gestion de la fréquentation touristique,
- gestion des flux d'usagers lors des orages, confort d'un abri durant l'attente du train pour redescendre
- bonne gestion de l'eau à l'aide d'une pompe de refoulement depuis le réseau communal à Bellevue (et vrai toilettes), minimum de restauration au refuge

**Réponse du Maître d'ouvrage :** oui, suppression des pollutions actuelles (eaux usées, groupe électrogène du refuge...)

- diminution du nombre de sentiers sur ce site,
- conditions difficiles d'accès à pied pour certains
- Arrêt en Sécurité, amélioration pour les personnes,
- Risques d'éboulement résorbés

5. En raison du changement climatique et pour les générations futures

- Accès pour tous
- Attraction touristique lorsqu'il n'y aura plus de neige

**Réponse M.O.** oui, Le TMB est une réponse à l'adaptation au changement climatique par la diversité des activités touristique et leur adaptation.

6. Economie :

- Point d'intérêt incontournable de Saint-Gervais. Une infrastructure qui survit depuis un siècle et doit vivre, survivre (emplois directs et indirects)
- Viable, et vital pour la ligne
- Redynamiser le refuge
- Permettre de Transporter aussi les voyageurs locaux, et pas seulement les touristes est-il envisageable ?

7. Sensibilisation pédagogique à la protection de la faune et flore

- Il reste possible de randonner depuis Bionnassay
- Possibilité de Tourisme doux pour les non sportifs qui ne souhaitent pas trop marcher

8. Impact sur la nature, minimisé, respecté, acceptable

- Pérennise le site sans créer un aménagement de toute pièce
- Approvisionnement du refuge avec le train (hélicoptage restreint aux exceptions)
- Organisation des sentiers rationalisés
- Fréquentation maîtrisée et régulée par la capacité connue et peu extensible des trains
- Moins de sentiers

9. Patrimoine

- Charme d'un tortillard de plus d'un siècle, train à crémaillère le plus haut de France

- Témoignage de l'approvisionnement des refuges du Goûter et de Tête Rousse à dos d'homme et par ce train, entre Saint-Gervais, le Nid d'aigle et ces refuges en 1952-53
- Histoire mythique pour les générations futures, splendeur, Précurseurs visionnaires et ambitieux
- Modèle d'intégration architecturale, terminus bien accolé au refuge

#### 10. Paysage

- Absence d'impact visuel marqué du projet

#### 11. Energie récupérée et recyclée:

- Les nouvelles rames performantes récupèrent l'énergie du freinage des trains descendant, pour la réinjecter sur le réseau et alimenter le train montant

**Réponse du Maître d'ouvrage :** Note que le nombre de contributions n'a été que de 54, laissant penser que la très grande majorité des personnes qui se sont intéressées à ce projet n'avaient pas de remarques négatives à exprimer.

**Il est important de souligner que les quatre associations qui se sont exprimées MEHVA, ARDSL, FNE74, et INSPIRE ont émis un avis favorable.**

Les avis favorables 37 sur 54, mettent l'accent sur l'achèvement de cette ligne (bien que le projet initial prévoit 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.

**Réponse du commissaire enquêteur :** La participation peut être jugée comme bonne et importante et variée s'agissant d'une remontée mécanique d'altitude, située loin des lieux d'habitations, et des propriétés des personnes, ainsi que du quotidien des habitants.

## **5 LES OBSERVATIONS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR**

On peut relever assez peu de contributions de type « référendum », à savoir pour/contre le projet avec peu ou pas d'argument. Les commentaires sont au contraire riches et variés, même si le camp des défavorables s'est davantage focalisé sur les impacts humains ou l'opportunité du projet sans entrer dans le détail du dossier.

Il convient de souligner la variété et la richesse des arguments développés dans les observations favorables, en particulier sur la valeur patrimoniale et culturelle du TMB ainsi que sur le volet de l'accompagnement pédagogique des visiteurs, et encore la suppression de nombreux sentiers.

A l'inverse, le contenu des observations défavorables se limitent plus souvent à des sujets périphériques, situés en dehors de l'aire d'étude, ou bien à des remarques générales sur l'inopportunité générique des projets touristiques en montagne dans les lieux déjà fréquentés.

Le propos a tendance à sortir du sujet par des commentaires sur la mobilité dans le bas de la vallée, ou bien commenter la société et ses choix antérieurs.

Les opposants n'ont pas remarqué que le projet améliorera le site actuel notamment par le traitement de sentiers aujourd'hui dégradés par le piétinement fréquent du sol entraînant son érosion, ainsi que la requalification de ces sentiers touristiques permettant de choisir les parcours propices en réduisant les sentiers, empreintes répétées des pas des randonneurs.

Au propos de « déconstruction du TMB » et « l'inconscience sans scrupule subie par les générations futures », il faut lire le dossier et ses mesures d'accompagnement compensatoires (Eviter, réduire, Compenser) pour trouver la réponse à cette question de société qui, le lecteur en conviendra, dépasse largement le dossier soumis à enquête.

L'emprunte carbone de chacun de nous, a beaucoup évolué depuis 1950. Tout touriste est appelé à voir de ses propres yeux pour prendre conscience, et convertir son regard, invitation personnelle et non décrétée par quiconque, à porter un nouveau regard sur lui-même pour réduire son empreinte. La montagne et le sommet de l'Europe peuvent ou pourraient contribuer à cette conversion en s'appuyant sur notre histoire. Suivre un sentier difficile et « balisé » peut aider certains randonneurs à trouver la motivation de diminuer leur empreinte dans leur vie quotidienne. Cette approche ne vaut pas moins bien qu'une subvention, une prime de déplacement, une prime à la casse d'un véhicule, ou d'une prime au remplacement d'une chaudière thermiquement efficace, etc...

Qu'est-ce d'autre la conversion écologique, que la conversion de soi-même ?

Peut-on oser espérer, et même avoir confiance en l'avenir de l'efficacité de l'accompagnement pédagogique qui pourrait contribuer très globalement à la réduction de notre empreinte carbone, celle de chacun des pas que nous laissons derrière nous. A commencer par les pas du randonneur sur cette pelouse alpine pauvre et fragile, dont je provoque l'érosion. Puisse l'accès à tous, grâce au TMB hérité du passé, permettre aux visiteurs de toute nationalité, toucher du doigt cette nature fragile et puissante à la fois, contribuer à la conversion écologique ainsi qu'à l'apprentissage de mes pas sur cette montagne qui m'abreuve de ses glaciers, stockant l'eau que je bois. Puisse cet accompagnement pédagogique m'aider à me sortir de mes faux pas comme un guide me sort d'une crevasse. L'approche de l'écrire, n'est-ce pas déjà y croire un peu, l'enseigner, n'est-ce pas déjà agir un peu ?

Ce lieu mythique que représente le départ de la voie « normale » du Mont-Blanc, le train et son histoire liée à la grande guerre de 14, le glacier de Bionnassay et l'impact du changement climatique accéléré sur les glaciers des Alpes, en font justement un lieu pluriel, à ne pas oublier, et exploitable pour la sensibilisation et la conversion vers un comportement plus vertueux, en toute humilité, de retour à la maison après une visite de ce site qui devient ouvert à tous.

## **Au regard des aménagements prévus par la Compagnie du TMB**

### **5-1 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. 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 du site en dépend.

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. Certains sentiers seront donc « effacés », puis régénérés naturellement par des mottes, d'autres confortés. Ce traitement a l'avantage d'éviter 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 m<sup>2</sup> 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...

### **5-2 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 grandement la raison même du projet qui consiste à protéger la population des chutes de bloc et de lave torrentielle en déplaçant l'arrêt actuel 280 mètres plus loin, hors des zones d'exposition aux aléas.

### **5-3 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. Or, bien au contraire, la fréquentation sera la même qu'actuellement, mais mieux étalée dans le temps, et la durée d'attente sur le site sera réduite par la cadence des trains, ce qui permet un moindre piétinement de la pelouse acidophile naturelle, donc une régénération lente de la pelouse sur les futures zones non piétinées, grâce à une signalétique guidant les usagers et un moindre stationnement pédestre.

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.

#### **5-4 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.

#### **5-5 Sur l'extension du refuge du Nid d'Aigle**

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 actuel soumis à des risques naturels de chutes de blocs et d'éboulements. 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 public accueille favorablement les aspects paysagers du projet, tant la vue imprenable offerte au visiteur que la faible 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. 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, elle montre pourtant les précautions prises par le maître d'ouvrage.

Le public n'a pas remarqué le souhait 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. Alors que la surfréquentation 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, alors que le phénomène d'érosion actuel, la dégradation par le piétinement actuel du sol et son érosion par les empreintes de pas ne sont aucunement soulevées. Ceci confirme l'utilité de la mesure d'accompagnement MA3, destinée au public pour qu'il s'approprie les enjeux de ses déplacements, qui consiste en opérations de sensibilisation des usagers aux bonnes pratiques en montagne (déchets, sentiers, eau, énergie, etc... à travers différents supports (audioguides, et écrans...).

Il est précisé (p 477) également que les opérations pourront être renforcées dans ce cadre.

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

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 la maîtrise du nombre de personnes présentes en instantané sur le site, à l'aide d'une cadence accrue des rotations des trains rajoute un cran de sécurisation. 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 nous alerte que les alpinistes désertent le Mont-Blanc !

La rénovation du TMB est donc une réponse à la diversification des activités saisonnières, 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, ainsi que de retour à la maison après une expérience où ils pourraient toucher du doigt leur empreinte.

Ainsi, l'adaptation au changement pourrait prendre place dans le train avec les voyageurs ainsi qu'avec les randonneurs et les alpinistes.

## **ANNEXES**

Annexe 1 : Tableau des observations du public par ordre alphabétique des auteurs

Annexe 2 : PV de synthèse 21-12-2022

Annexe 3 : Mémoire en réponse de Monsieur le Maire de Saint-Gervais, Conseiller départemental. 28-12-2022

Annexe 4 – Certificats de mise à disposition des dossiers et d'affichage