VALLÉE DE L'ARVE

PLUS DE TRAINS, MIEUX RESPIRER

BILAN DE LA CONCERTATION

Concertation du 15 novembre au 15 décembre 2021

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Liberté
Égalité
Fraternité

La Région Auvergne-Rhône-Alpes

haute savoie le Département

SNCF RÉSEAU

VALLÉE DE L'ARVE
PLUS DE TRAINS, MIEUX RESPIRER

SOMMAIRE

Préambule : qu'est-ce qu'un bilan de concertation ? p.3

1. Résumé du bilan p.4
2. Le projet p.6
3. La concertation p.15
4. Le bilan quantitatif de la concertation p.22
5. Le bilan qualitatif de la concertation p.25
6. Les enseignements de la concertation pour les porteurs de projet p.32
7. Les suites données à la concertation p.34
8. Annexes p.36

PREAMBULE : QU'EST-CE QU'UN BILAN DE CONCERTATION ?

Le bilan de concertation est un document qui présente l'ensemble des modalités d'information et d'expression mises en place dans le cadre de la phase de concertation.

Il dresse un bilan de la participation du public ainsi que des avis exprimés. Il est prévu au titre de l'article L. 121-16 et suivants du Code de l'environnement pour rendre compte des échanges lors de la concertation. Le bilan résume la façon dont la concertation s'est déroulée, il comporte une synthèse des observations et propositions présentées et, le cas échéant, mentionne les évolutions du projet, plan ou programme qui résultent de la concertation préalable.

Il s'adresse à tous les publics concernés par le projet : riverains, collectivités, mais aussi le maître d'ouvrage et les partenaires du projet.

Enfin, les annexes reprennent l'ensemble des documents d'information et de participation, les supports des rencontres, les comptes rendus des réunions publiques ainsi que les contributions des participants.

Le bilan est rédigé par SNCF Réseau sur la base des contributions recueillies sur le site internet de la concertation ou par mail, ainsi que sur la base des comptes rendus de réunion publiques et autres contributions recueillies. Il se veut la retranscription fidèle des propos et actions qui se sont tenues à l'exception de la partie enseignements et suites qui correspondent à l'analyse du maitre d'ouvrage.

A QUOI SERT LE BILAN DE CONCERTATION ?

Le bilan de concertation a pour objectif de présenter :

- Les éléments du projet soumis à la concertation ;
- Le dispositif mis en œuvre pour informer le public et lui permettre de participer ;
- Les avis et les contributions du public ainsi que les réponses formulées par les porteurs du projet ;
- Les enseignements de la concertation pour les porteurs du projet et leurs engagements pour la suite du projet.

Le bilan de concertation sera mis en ligne sur le site internet du projet.

1. RESUME DU BILAN

La concertation conduite du 15 novembre au 15 décembre 2021 sur le projet de modernisation de la ligne ferroviaire de la Vallée de l'Arve avait plusieurs objectifs :

- Présenter les objectifs du projet et les aménagements étudiés qui permettent de les atteindre,
- Assurer l'information et permettre la participation du public,
- Recueillir les remarques, observations et propositions, et apporter des réponses,
- Permettre d'affiner la conception du projet, d'enrichir les études et les choix du maître d'ouvrage pour la suite du projet.

Plusieurs rencontres ont eu lieu dans le cadre de cette concertation : outre les rencontres préparatoires avec les parlementaires de Haute-Savoie et de nombreux maires des communes traversées par la voie ferrée, trois réunions publiques ont été organisées, le 15 novembre à Sallanches, le 22 novembre à La Roche-sur-Foron et le 29 novembre à Cluses.

Un encart publicitaire présentant le projet et les modalités de concertation a été diffusé dans deux titres de la presse régionale et un affichage spécifique a été mis en place dans toutes les gares de la ligne. Un communiqué de presse a par ailleurs été assez largement relayé par la presse régionale. Des registres ont été mis à disposition du public dans les mairies concernées par le projet et sur le site internet de SNCF Réseau[1]. Par ailleurs, le public pouvait adresser ses questions et contributions à une adresse mail dédiée.

De nombreuses questions ont été posées au cours des différentes réunions publiques, en particulier les 22 et 29 novembre. Toutes les questions posées et les contributions reçues, ainsi que les réponses du maître d'ouvrage figurent en annexe.

La modernisation de la ligne a reçu un accueil favorable et particulièrement pour les installations de télécommunications (GSM R) et de traction électrique.

Il ressort de la concertation que l'objectif d'un renforcement de l'offre est attendu par le public. Quatre points principaux d'attention ont été adressés au maître d'ouvrage :

- Conduire une réflexion sur la suppression de certains passages à niveau de la ligne ;

[1] www.sn.cf/vallee-arve

- Modifier le projet ou l'offre de trains afin de réduire les temps de parcours entre la vallée de l'Arve et le genevois.
- Intégrer au programme un doublement au moins partiel de la voie
- Réduire les durées de fermeture de la ligne pour les travaux

A la suite de cette concertation, il est décidé de continuer les études, d'informer régulièrement les riverains et d'évaluer avec l'Etat, le Conseil régional et le Département de Haute Savoie les modalités d'une poursuite de la réflexion sur les évolutions futures de l'offre ferroviaire. Par ailleurs, SNCF Réseau, le Conseil Départemental de Haute-Savoie et les communes concernées ont engagé une réflexion pour supprimer certains passages à niveau identifiés (voir également le chapitre 7 du présent bilan).

VALLÉE DE L'ARVE

PLUS DE TRAINS, MIEUX RESPIRER

LE PROJET

2. LE PROJET

HISTORIQUE DU PROJET

Le secteur du transport de marchandises est un important émetteur de gaz à effet de serre[2] et de particules fines et celles-ci figurent parmi les polluants qui dégradent la qualité de l'air dans la vallée de l'Arve. L'Etat, les collectivités locales et plusieurs autres acteurs du territoire se sont ainsi engagés dans une démarche de réduction de la pollution atmosphérique dans la vallée de l'Arve, à travers un Plan de Protection de l'Atmosphère, pour la période 2012-2018, qui a été renouvellé pour la période 2019-2023.

Ce plan prévoit 30 actions afin de faire porter l'effort sur l'ensemble des sources d'émission de polluants. Les émissions de COVNM[3] et de particules fines dans la vallée de l'Arve sont principalement dues au chauffage des logements, alors que la pollution aux Oxydes d'Azote est principalement due au transport routier. Parmi ses 30 actions, le PPA prévoit une action sur l'offre ferroviaire pour augmenter la part du train dans les déplacements dans la vallée et réduire les émissions d'Oxydes d'Azotes mais aussi les pollutions aux particules fines.

L'enquête de déplacement Grand Territoire (EDGT) a montré qu'une augmentation du nombre de trains et une meilleure répartition tout au long de la journée pouvaient favoriser un report des déplacement en voiture vers le train. En particulier, cette étude a mis en évidence que le besoin était plus important pour les déplacements au sein de la vallée.

La loi[4] donne au Conseil Régional la responsabilité d'organiser les "services de transport ferroviaire de voyageurs d'intérêt régional". Le projet émerge ainsi de la volonté de la région Auvergne-Rhône-Alpes d'augmenter le nombre de trains en circulation dans la vallée de l'Arve.

Néanmoins, la technologie actuellement déployée sur la voie ferrée de la vallée de l'Arve ne permet pas l'augmentation du nombre de trains, à la fois pour des raisons réglementaires et techniques.

Le projet porté par SNCF Réseau vise donc à moderniser les installations ferroviaires (signalisation et télécommunications) afin de permettre au Conseil Régional d'augmenter le nombre de trains régionaux en circulation sur cette ligne.

A la demande du Conseil Régional et des autres financeurs du projet (Etat et Conseil Départemental de Haute-Savoie), SNCF Réseau a élaboré un programme de travaux permettant ces circulations.

---

[2] Source INSEE : 135,9 millions de tonnes équivalent CO2 pour le secteur du transport en 2019 (estimation) https://www.insee.fr/fr/statistiques/2015759
[3] Composé Organique Volatile Non Méthanique
[4] Art L2121-3 du code des transports, disponible en ligne sur Legifrance.fr www.legifrance.gouv.fr/codes/section_lc/LEGITEXT000023086525/LEGISCTA000023070350/

Ce programme a été présenté, évalué et validé par l'ensemble des partenaires et financeurs du projet.

OBJECTIFS DU PROJET

Le projet porté par SNCF Réseau et ses partenaires vise donc à moderniser la voie ferrée pour atteindre trois objectifs majeurs :

- augmenter le nombre de trains en circulation ;

- améliorer la qualité du service avec une meilleure régularité et améliorer l'information voyageurs avec plus de temps réel grâce au GSM-R (qui est un système de communication entre les conducteurs des trains et les opérateurs de la "tour de contrôle ferroviaire") ;

- répondre aux besoins de déplacement des habitants entre Saint-Gervais-les-Bains et La Roche-sur-Foron.

CARACTERISTIQUES DU PROJET

Modernisation de la signalisation

Le projet prévoit le remplacement des dispositifs de signalisation actuels, qui ont été conçus et installés dans les années 50 à 80 et qui ne sont aujourd'hui plus adaptés aux besoins de la ligne. La signalisation ferroviaire est constituée notamment de feux lumineux similaires aux feux routiers, qui sont implantés le long des voies ferrées et qui, conjointement avec d'autres dispositifs techniques, garantissent la sécurité des trains circulant en sens contraire ou empêchent le rattrapage d'un train par un autre train circulant dans le même sens.

Ces dispositifs sont aujourd'hui commandés et contrôlés par des opérateurs localisés dans les différentes gares de la ligne et présentent certaines limites. En particulier, ces dispositifs de signalisation ne permettent pas d'augmenter le nombre de trains en circulation. Les équipements de technologie récente seront ainsi installés sur cette ligne.

Outre l'augmentation du nombre de trains, la modernisation de la signalisation permettra d'améliorer la régularité, par deux effets principaux. En effet, elle permettra de réunir en un lieu unique les différents opérateurs, ce qui facilitera les échanges et la prise de décision en cas d'aléa. Par ailleurs, l'informatisation de la signalisation permettra, en cas de situation perturbée, de mieux anticiper le retour à la normale et de faciliter le partage des informations, avec les usagers en

particulier. Plus d'information sur ce thème est disponible en pages 16, 18 et 19 du dossier de concertation et dans une courte vidéo disponible sur le site internet de SNCF Réseau : www.sn.cf/vallee-arve.

Amélioration des télécommunications

Le projet prévoit le déploiement d'un système de communication numérique sur l'ensemble de la ligne, en remplacement des systèmes analogiques actuels.

Le GSM-R est une technologie de communication numérique entre les opérateurs SNCF Réseau, basés au futur centre de contrôle ferroviaire, et les conducteurs des trains. Cette technologie permet de fiabiliser les communications et de renforcer la sécurité de l'exploitation ferroviaire : en cas d'incident, elle permet par exemple d'aviser instantanément l'ensemble des conducteurs de train qui circulent dans la zone concernée.

Cette technologie permet également aux opérateurs de SNCF TER ou du Léman Express d'informer directement les voyageurs à bord des trains. Il permet une communication en temps réel de qualité, afin de réagir facilement en cas de retard ou d'incident.

Le GSM-R est actuellement déployé sur l'ensemble du réseau ferré français et utilise la même technologie que celle utilisée pour la téléphonie mobile. Il nécessite l'installation de mâts à proximité des voies ferrées et raccordés au réseau de fibre optique SNCF Réseau. Ceux-ci mesurent une trentaine de mètres. Le choix de leur implantation doit aussi prendre en compte la géométrie du tracé, ainsi que les obstacles de grande hauteur (immeubles, forêt) afin de garantir une couverture radio intégrale de la voie ferrée. Enfin, SNCF Réseau choisit d'implanter ces pylônes dans les zones les moins urbanisées dès que possible.

Renforcement des installations électriques

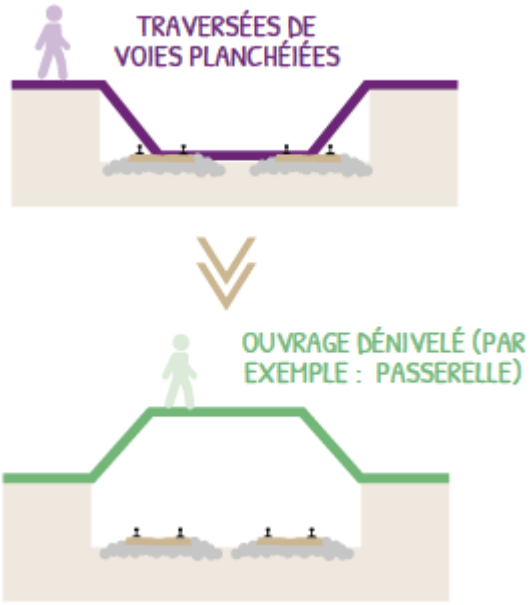
Le projet prévoit également de renforcer les installations qui permettent l'alimentation des trains en électricité. En effet, les installations actuelles sont adaptées pour un nombre donné de trains, mais elles ne permettent pas de fournir suffisamment de puissance pour un nombre supplémentaire de trains. Aussi, le projet prévoit le renforcement des installations de la Roche-sur-Foron et de Saint-Gervais-les-Bains-le-Fayet.

Par ailleurs, une installation nouvelle sera construite à Cluses afin de permettre des départs simultanés de deux TGV doubles, vers Saint-Gervais-les-Bains et vers La Roche-sur-Foron. Cette installation permettra ainsi de réduire le temps de stationnement total des TGV à quai en gare de Cluses et ainsi de fluidifer le trafic de l'ensemble des trains circulant sur la ligne, y compris les TER et les Leman Express.

Aménagements en gare

Le projet prévoit de multiples aménagements, dans les gares de :

- La Roche-sur-Foron,
- Saint-Gervais-les-Bains-le-Fayet,
- Cluses,
- Saint-Pierre-en-Faucigny,
- Sallanches,
- Marignier.



Dans ces trois dernières gares, le projet prévoit sous la maîtrise d'ouvrage de SNCF Gares et Connexions, la construction d'ouvrages dénivelés (passerelle ou passage souterrain selon le cas) en remplacement des installations qui permettent aujourd'hui aux usagers de traverser les voies ferrées à niveau, en cheminant sur un plancher installé à même les voies). La construction d'une passerelle en gare de Bonneville est également à l'étude, mais elle est pilotée et financée dans un autre cadre que le présent projet.

Saint-Gervais-les-Bains-le-Fayet

En gare de Saint-Gervais-les-Bains-le-Fayet, le projet prévoit le réaménagement de voies de garages situées en sortie de la gare, en direction de Chamonix. Ces réaménagements consistent à électrifier certaines voies afin de les rendre utilisables par les TER et Léman Express électriques.

Cluses

A Cluses, le projet prévoit l'allongement des voies de circulation à quai, l'allongement et le déplacement du quai actuel en direction de La Roche sur Foron. Ces aménagements nécessitent de construire un mur de soutènement à l'est de la gare et l'allongement du passage souterrain sous la

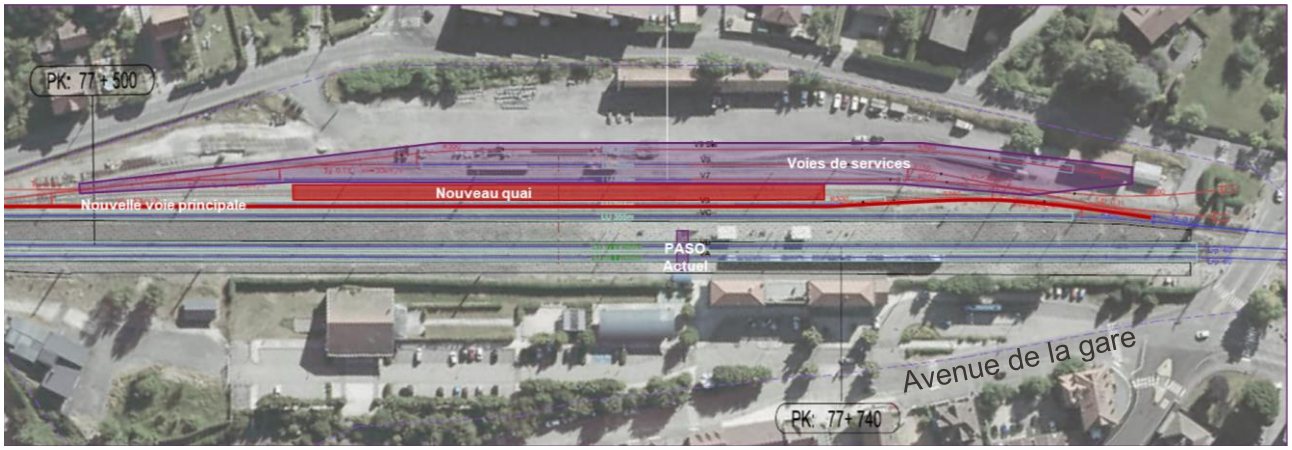
voie.

Saint-Pierre-en-Faucigny

A Saint-Pierre-en-Faucigny, la 2ème voie sera allongée vers le sud pour permettre le croisement à quai des TGV.

La Roche-sur-Foron

En gare de La-Roche-sur-Foron, le projet prévoit la construction d'un quai supplémentaire à l'ouest du quai actuel et la transformation d'une des voies de garage en voie de circulation. Cette voie permettra d'accueillir les trains supplémentaires, qui seront mis en circulation chaque jour dans le cadre de ce projet. Ce nouveau quai sera construit aux normes d'accessibilité et sera relié au quai existant par une passerelle ou en prolongeant le passage souterrain actuel (indiqué "PASO" sur la carte ci-dessous).


PK: 77 + 500
Voies de services
Nouveau quai
Nouvelle voie principale
PASO
Actuel
Avenue de la gare
PK: 77+740

PARTENAIRES, BUDGET ET CALENDRIER

Les partenaires du projet

Le projet, sous maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau, est financé par l'Etat, le Conseil Régional d'Auvergne-Rhône-Alpes, le Conseil départemental de Haute-Savoie. Tous les partenaires se réunissent au sein d'un comité technique et d'un comité de pilotage du projet. Ce comité valide chacune des étapes d'avancement du projet.

La Région Auvergne-Rhône-Alpes

PRÉFET DE LA RÉGION AUVERGNE-RHÔNE-ALPES
Liberté
Égalité
Fraternité

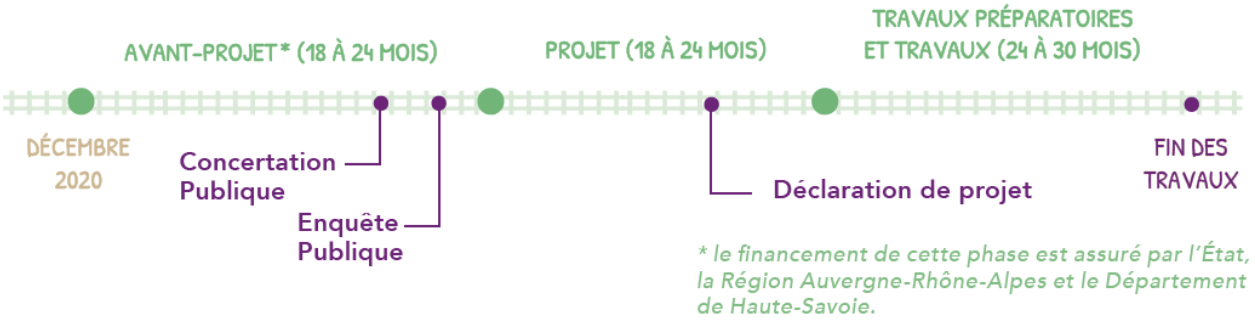
haute savoie le Département

SNCF RÉSEAU

Budget

Le projet représente un investissement de 170M€ courants pour sa phase de réalisation. Il est financé par l'ensemble des partenaires.

Calendrier prévisionnel de réalisation du projet



** le financement de cette phase est assuré par l'État, la Région Auvergne-Rhône-Alpes et le Département de Haute-Savoie.*

VALLÉE DE L'ARVE

PLUS DE TRAINS, MIEUX RESPIRER

LA CONCERTATION

3. LA CONCERTATION

LE CADRE REGLEMENTAIRE DE LA CONCERTATION

La concertation sur le projet de modernisation de la voie ferrée de la Vallée de l'Arve s'inscrit dans le cadre des articles L121-15 et suivants du code de l'environnement qui prescrit à la personne responsable du projet d'organiser une concertation préalable qui "associe le public à l'élaboration d'un projet, plan ou programme".

LA PREPARATION DE LA CONCERTATION

Les objectifs et les modalités de la concertation ont été présentés et discutés au sein du comité technique qui rassemble des représentants des services techniques des partenaires du projet : SNCF Réseau, conseil régional d'Auvergne Rhône-Alpes, Conseil départemental de Haute-Savoie, services de l'Etat (Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement).

Par ailleurs, plusieurs rencontres préalables à cette concertation publique ont eu lieu avec la plupart des parlementaires de Haute-Savoie ainsi que plusieurs maires de communes traversées par la voie ferrée de la vallée de l'Arve, au 1er semestre 2021.

Ces rencontres ont permis de présenter le projet et de préciser les modalités de concertation, en particulier le nombre et la localisation des réunions publiques.

LES OBJECTIFS ET LE PERIMETRE DE LA CONCERTATION

La concertation avait pour objectif de présenter le projet et de recueillir les avis du public, en particulier les élus et les usagers du train, afin de préciser certaines modalités de réalisation du projet et le contenu du programme des travaux.

En particulier, les partenaires du projet avaient choisi de ne pas inclure de travaux de sécurisation ou de suppression de passages à niveau dans ce projet et d'étudier ces enjeux dans un autre cadre. La concertation avait notamment pour objectif de permettre l'expression du public sur cet aspect spécifique.

Objectifs

La concertation constitue un temps d'information et d'échange avec l'ensemble des personnes concernées, permettant de recueillir l'expression des avis sur l'opportunité et les caractéristiques du projet et d'éclairer les porteurs du projet sur les études à poursuivre.

Plus précisément cette concertation a permis de :

- Présenter les objectifs du projet et les aménagements étudiés, d'assurer l'information et la participation du public (voir ci-après),
- Recueillir les remarques, observations et propositions, et apporter des réponses (voir en p.29),
- Permettre d'affiner la conception du projet, d'enrichir les études et les choix du maître d'ouvrage pour la suite du projet (voir en p.29).

Prise de décision à l'issue de la concertation

Sur la base des éléments recueillies lors de la concertation, SNCF Réseau en lien avec ses partenaires décidera des suites à donner au projet et le présentera en comité technique de pilotage du projet. Ces suites peuvent concerner notamment le phasage des travaux, certains choix techniques présentés dans le projet ou l'ajout d'opérations qui n'y figuraient pas.

LES MODALITES DE LA CONCERTATION

Le dispositif d'information et de mobilisation

Conformément à l'article L. 121-16 du code de l'environnement, un encart publicitaire a été publié dans dans deux titres de la presse locale (l'édition du 29 octobre du magazine *ECO Savoie-Mont-Blanc* et l'édition du 30 octobre du *Dauphiné Libéré*). Un affichage réglementaire en caractères normalisés sur fond jaune a également été mis en place dans chacune des gares de la ligne, au moins 15 jours avant le début de la concertation.

Un communiqué de presse (voir en annexe p.30) a été diffusé au début de la concertation et a suscité plusieurs articles dans la presse locale, dans l'édition du 18 novembre du *Dauphiné Libéré* (édition d'Annecy-Mont Blanc) et du *Messager.* La concertation a également, suite à ce communiqué de presse, été mentionnée dans le journal de Radio Mont Blanc le 18 novembre. Par ailleurs, les dates des réunions publiques ont été rappelées la veille de celles-ci dans les journaux de la radio.

La presse locale a assez largement informé le public sur le projet tout au long de la concertation. De manière non exhaustive, des articles présentant le projet et la concertation ont été publiés :

- dans *le Messager* le 18 novembre 2021
- dans *le Dauphiné Libéré* le 18 novembre 2021, le 22 novembre 2021, le 1er décembre et le 10 décembre.

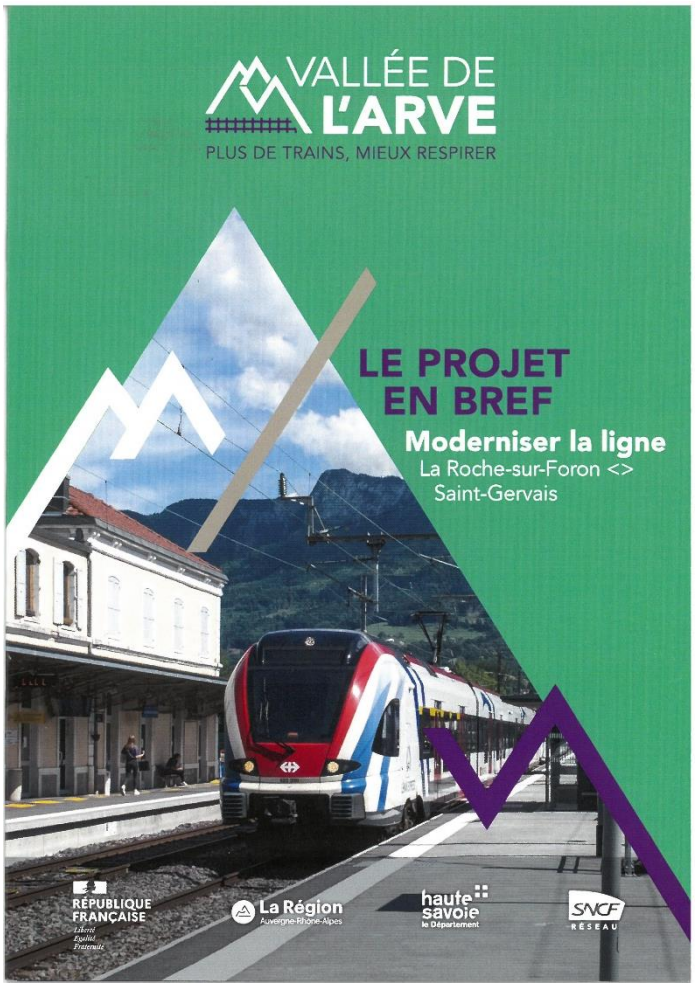
Une page internet sur www.sncf-reseau.com a été mise en ligne pour présenter le projet, les modalités de concertation, permettre le téléchargement du dossier de concertation ainsi que le dépôt d'avis.

Capture d'écran de la page Internet dédiée au projet sur le site de SNCF Réseau.

Des plaquettes synthétiques de présentation du projet ont également été mises à disposition du public dans chacune des mairies traversées par la voie ferrée à partir du 15 novembre.

Le dossier de concertation a été mis en ligne le 15 novembre 2021 et le formulaire de dépôt d'avis a été ouvert le même jour en ligne.

Enfin, une information directe par mail a été adressée aux élus du territoire ainsi qu'à divers acteurs intéressés par la problématique (acteurs associatifs, du monde économique, salariés de SNCF exerçant en Haute-Savoie…).



Couverture du dépliant de présentation synthétique du projet.

Le dispositif de participation

Les modalités de participation du public ont été indiquées par voie d'affichage 15 jours avant le début de la concertation, ainsi que dans le dossier de concertation et sur le site internet. Le communiqué de presse diffusé au début de la concertation détaillait également ces modalités, qui ont été reproduites dans la plupart des articles traitant du projet ou de la concertation.

Une adresse mail (concertation-modernisation-vallee-arve@reseau.sncf.fr) dédiée à la concertation a été créée afin de recueillir les avis du public. Par ailleurs, des registres de concertation ont été mis à disposition du public à l'accueil de 18 mairies : Ville-la-Grand (concernée par le projet de construction d'un centre de contrôle ferroviaire), les communes traversées par la voie ferrée entre La Roche-sur-Foron et Saint Gervais et également les communes des Houches, de Chamonix-Mont-Blanc et de Vallorcine. Un formulaire de recueil des avis a été mis en ligne sur la page dédiée au projet sur le site de SNCF Réseau.

Trois réunions publiques ont été organisées :

- Le 15 novembre à Sallanches
- Le 22 novembre à La-Roche-sur-Foron
- Le 29 novembre à Cluses

Ces réunions publiques ont permis aux participants de poser de nombreuses questions et d'adresser plusieurs remarques.

VALLÉE DE L'ARVE

PLUS DE TRAINS, MIEUX RESPIRER

LE BILAN QUANTITATIF DE LA CONCERTATION

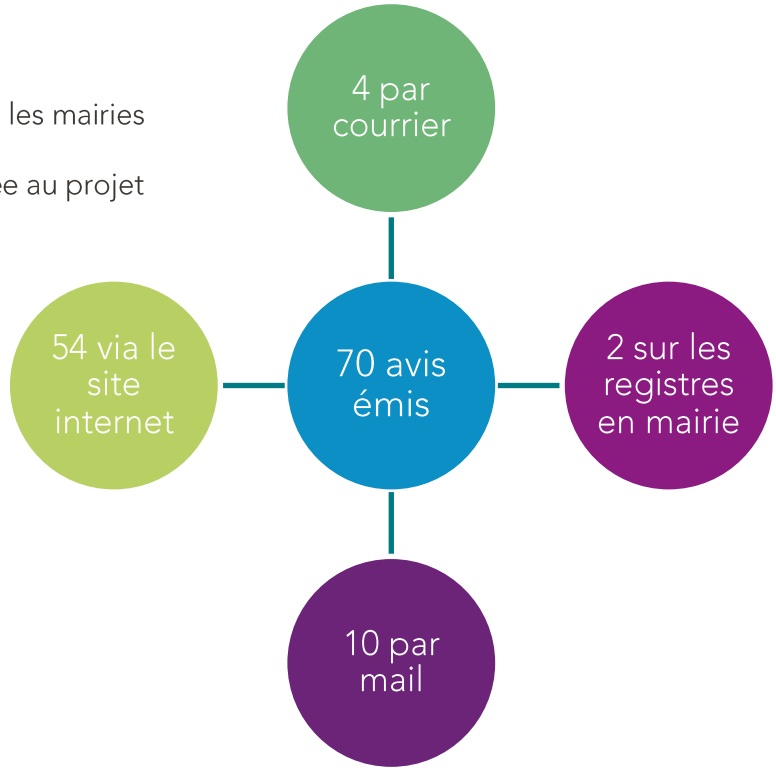
4. LE BILAN QUANTITATIF DE LA CONCERTATION

LA PARTICIPATION DU PUBLIC

70 avis uniques ont été émis par le public au cours de cette concertation :

- 54 avis sur le site internet
- 2 avis dans les registres à disposition dans les mairies
- 10 avis adressés par mail à l'adresse dédiée au projet
- 4 avis adressés par courriers

Par ailleurs, de nombreuses questions ont été posées au cours des réunions publiques (voir p.**Erreur ! Signet non défini.**).



La participation aux réunions publiques a été plus modérée :

- Sallanches : 10 participants,
- La Roche-sur-Foron : 26 participants,
- Cluses : 33 participants.

A la demande de leur auteur, certains des commentaires sont publiés de manière anonyme sur le site internet et en annexe de ce bilan. De même, à la demande de leur auteur, certains commentaires ne sont pas publiés sur le site internet. Ils sont néanmoins pris en compte dans le bilan quantitatif et qualitatif de cette concertation.

TYPES DE CONTRIBUTEURS

Quatre collectivités locales ont émis des contributions par courrier ou sur les registres disponibles en mairie.

Un grand nombre d'associations ont également participé à cette concertation : associations représentants les usagers des transports, de promotion du transport ferroviaire ou de défense de l'environnement notamment. Outre une contribution signée par 15 d'entre elles, quatre contributions ont été déposées par des associations. Ces associations étaient également souvent représentées au cours des différentes réunions publiques.

L'analyse des contributions permet parfois d'identifier si les participants sont ou non des usagers du train ou des riverains de la voie ferrée, mais de manière imprécise, car les participants à la concertation ne l'indiquent pas systématiquement de manière explicite. Ainsi, environ 6 contributions émanent vraisemblablement de riverains de la voie ferrée, une quinzaine émanent apparemment d'usagers (soit parce que les contributeurs l'indiquent, soit parce que les exemples cités sont manifestement des expériences vécues par des usagers : temps de correspondances, ressenti, détails pratiques…) et une douzaine émanent d'anciens usagers ou de personnes désireuses de prendre le train, mais pour qui l'offre ne répond pas à leur besoin.

VALLÉE DE L'ARVE

PLUS DE TRAINS, MIEUX RESPIRER

LE BILAN QUALITATIF DE LA CONCERTATION

5. LE BILAN QUALITATIF DE LA CONCERTATION

Le plus souvent, une contribution aborde plusieurs thèmes. Dans cette analyse, chaque thème est traité comme une contribution, c'est-à-dire qu'une contribution qui évoque à la fois l'amplitude horaire des trains et la construction de parkings aux abords des gares apparaîtra une fois parmi les contributions portant sur le thème « Offre ferroviaire » et une fois parmi les contributions sur le thème « Autres aménagements des gares ». Par ailleurs, les thèmes abordés par les participants aux trois réunions publiques sont également pris en compte dans cette analyse. Le nombre total de « contributions » analysées (134) est donc supérieur au nombre réel (70) de contributions reçues. Toutes les contributions reçues figurent en annexe, p.29 et suivantes.

Seulement deux contributions remettent en cause l'opportunité du projet et ses objectifs, et près du tiers se positionnent de manière plutôt neutre, quand les deux-tiers d'entre elles expriment le soutien de leurs auteurs au projet. Les contributions émises portent donc plutôt sur les modalités de réalisation des objectifs fixés ou sur le renforcement des objectifs fixés.

LES THEMES ABORDES

Les contributions recueillies abordent des sujets variés, qui concernent ou non le projet soumis à concertation et qui peuvent être regroupés en plusieurs grands thèmes :

- L'offre ferroviaire envisagée par le projet (temps de parcours, amplitude horaire, organisation des correspondances…)
- Le programme de travaux prévu (technologies utilisées pour le projet, doublement de la ligne, aménagements en gare),
- Les aménagements en gare non prévus dans le projet (création de parkings, aménagements urbains autour des gares, gare de Funiflaine),
- La suppression de passages à niveau,
- L'organisation des travaux (durée d'interruption du trafic ferroviaire et phasage des travaux)
- Les nuisances sonores générées par le projet en lui-même et non par les travaux et qui sont liées à l'augmentation du nombre de trains sur la ligne,

- La prise en compte des déplacements en vélo par le projet (places réservées à bord des trains, aménagements spécifiques en gare ou pour rejoindre les gares),
- La régularité des trains et la tarification (moins de retards, meilleure information des voyageurs en cas d'incident, réduction du prix des billets).

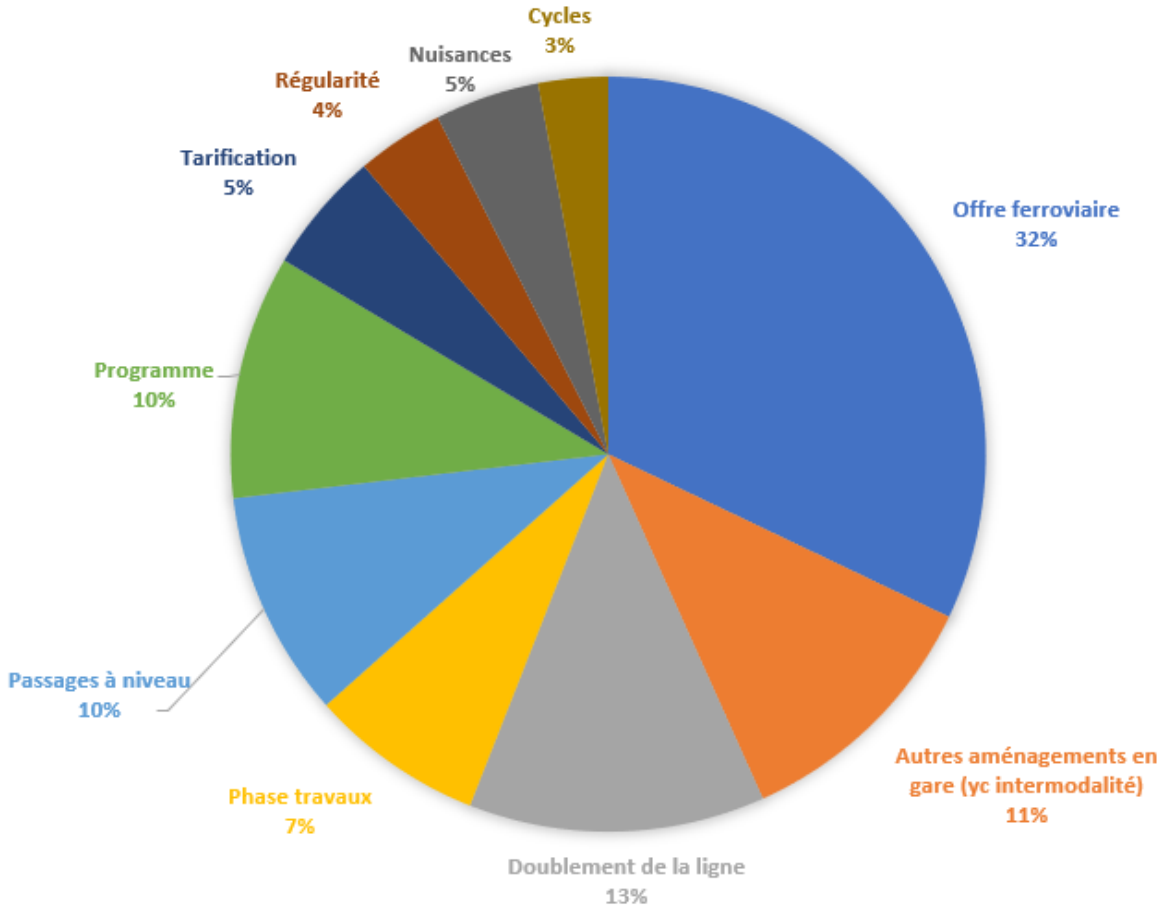


Diagramme présentant la répartition en pourcentage des thèmes abordés dans les contributions.

ANALYSE DES CONTRIBUTIONS REÇUES PAR THEME

L'offre ferroviaire envisagée par le projet (32% des contributions)

Ces contributions, souvent étayées par des exemples d'expériences individuelles, sont les plus nombreuses et traduisent une attente forte du public pour une amélioration de l'offre actuelle. Dans la plupart des cas, ces contributions ne remettent pas en cause l'offre ferroviaire qui est présentée dans le projet mais mettent en avant le besoin d'une offre apportant une amélioration des temps de parcours et des liaisons directes vers les différentes pôles régionaux (Chambéry, Bellegarde, Lyon). Il est à noter que certaines contributions émanent d'anciens usagers du train ou de personnes qui souhaitent utiliser le train, soit pour des déplacements quotidiens vers le Genevois, soit pour des déplacements occasionnels (vers l'aéroport de Genève ou des grandes villes de la région, comme Lyon ou Chambéry), mais pour qui l'offre actuelle ne répond pas aux besoins.

Cette catégorie n'est néanmoins pas homogène et les besoins exprimés à travers ces contributions sont en réalité très différents. Ils peuvent parfois même être antagonistes. Certains usagers évoquent une réduction des temps de parcours et d'autres la création de gares supplémentaires dans la vallée de l'Arve, certains voyageurs occasionnels expriment le besoin d'une offre renforcée le week-end, certains usagers quotidiens mettent en avant le besoin d'une plus grande amplitude en semaine.

Un nombre significatif (23) de contributions évoquent le besoin d'une diminution des temps de parcours, soit pour tous les trains, soit par la création de trains sans arrêts ou avec un nombre réduit d'arrêts dans la vallée de l'Arve. L'optimisation ou la réduction du nombre de correspondances est également un thème récurrent (12 contributions) dans les contributions reçues.

Enfin, d'autres caractéristiques de l'offre ferroviaire sont évoquées : l'amplitude horaire, notamment pour permettre aux personnels des Hôpitaux Universitaires de Genève d'utiliser le train, le besoin d'augmenter le nombre de trains, y compris en-dehors des heures de pointe (parfois au-delà de ce que prévoit le projet, à 3 trains par heure), et la capacité d'emport des trains.

Le programme prévu et le doublement de la ligne (23% des contributions)

Le programme technique constitue l'ensemble des choix faits par le maître d'ouvrage pour atteindre les objectifs fixés, c'est-à-dire, l'augmentation du nombre de trains, leur répartition au long de la journée, l'amélioration des correspondances et de la régularité.

Le programme technique envisagé par le projet est abordé 30 fois. Un nombre réduit de contributions, de personnes ou d'entités qui ont une connaissance pointue du système ferroviaire,

portent sur la technologie de signalisation envisagée (ERTMS, type de block…) et insistent sur l'importance de déployer les standards les plus récents.

Parmi ces contributions sur le programme technique, un nombre important de contributions (17) portent sur le doublement de la ligne. Pour cette raison, ce thème est présenté de manière séparée dans le diagramme précédent. Cette solution technique, qui permet d'augmenter la capacité de la ligne est souvent présenté comme une condition importante, soit pour atteindre les objectifs fixés, soit pour aller au-delà des objectifs fixés. Cette solution technique spécifique ainsi que les objectifs qui y seraient associés n'ont pas été retenus à l'issue des études préliminaires et ne sont pas présentés dans le projet soumis à concertation.

Enfin, la question du doublement du viaduc ferroviaire de La-Roche-Sur-Foron a également été abordée lors de la concertation. Les contributeurs soulignent que, selon eux, le doublement de ce tronc commun entre les branches La-Roche-sur-Foron – Saint-Gervais-les-Bains et La Roche-sur-Foron-Annecy est une condition essentielle de réussite du projet.

Gares (11% des contributions reçues)

Ces contributions portent sur les aménagements souhaités des gares, pour l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite en termes ou sur le développement des capacités de stationnement (véhicules routiers et vélos).

Passages à niveau (10% des contributions reçues)

Les principaux passages à niveaux qui ont fait l'objet de remarques sont le passage à niveau n°77 de La Roche-sur-Foron, le passage à niveau n°26 de Cluses et les passages à niveau n°6 et 7 de Saint Pierre-en-Faucigny.

Pour le passage à niveau N°77 de La Roche-sur-Foron, si le nombre de circulation ferroviaire n'augmente pas vers Annemasse et donc vers le passage à niveau avec le projet, les manœuvres en gare qui nécessiteront sa fermeture devraient être plus nombreuses. La solution proposée de reporter le trafic routier sur un ouvrage proche présente un intérêt.

Pour le Passage à niveau n°26 de Cluses, les différentes hypothèses de suppression devront être coordonnées avec le projet de modernisation : allongement des voies et prolongement du passage souterrain actuel de manière à identifier d'éventuelles mesures conservatoires.

Phasage travaux et interruption de circulation (8% des contributions reçues)

Les avis émis dans la concertation traduisent une certaine inquiétude quant à la durée de travaux du projet et la durée de fermeture de ligne associée. SNCF Réseau précise que le travail sur le phasage spatio-temporel du projet est en cours dans le cadre de l'avant-projet. La difficulté d'un scénario en deux phases, est la remise en service des installations entre les deux phases distinctes avec l'ancienne signalisation (sécurité, procédures, travaux spécifiques…). SNCF Réseau étudie les potentiels gains et freins d'un scénario en une seule phase.

Programme technique (10% des contributions)

Le programme technique du projet a globalement été favorablement accueilli (Installations ferroviaires de traction électrique, télécommunications), même si les bénéfices attendus d'une modernisation de la signalisation semblent avoir été difficilement compris. En effet, plusieurs critiques sur le niveau d'investissement au regard du programme et du gain occasionné, ou les nombreux avis de souhait de doublement traduisent un manque de compréhension de l'apport de la nouvelle signalisation pour la ligne.

Certaines contributions proposent une réduction des travaux de signalisation en les limitant au tronçon La Roche-sur-Foron - Cluses et en intégrant un doublement de la voie également sur cette partie.

Concernant le GSM-R, aucune remarque n'a été émise lors de cette concertation.

Tarification et régularité (9% des contributions)

Quelques contributions demandent une tarification plus attractive ou adaptée aux déplacements occasionnels. De même, certaines contributions portent sur l'ouverture de guichets.

Quelques contributions rappellent qu'il y a actuellement des retards réguliers et des correspondances non assurées en gare de La Roche-sur-Foron.

Nuisances sonores (5% des contributions)

Une personne a rappelé que l'augmentation du nombre de trains augmenterait les nuisances sonores qui sont déjà importante en raison de l'autoroute.

Cycles (3% des contributions)

Des remarques ont été formulées sur le fonctionnement des consignes à vélo.

SYNTHESE DES REPONSES APPORTEES PAR LE MAITRE D'OUVRAGE

Le programme d'infrastructure présenté permet de faire circuler deux trains par heure espacés de 30 mn entre La Roche sur Foron et St Gervais tel que demandé par l'autorité organisatrice des transports et validé par les partenaires financiers afin de poursuivre la modernisation des infrastructures et le développement de l'offre ferroviaire dans la vallée de l'Arve. Le niveau de service proposé à la demi-heure correspond à un niveau de référence déployé par la Région pour la mobilité quotidienne. Les installations actuelles de signalisation notamment entre La Roche et Sallanches (exclus) ne permettent pas de déployer cette offre.

Les études préliminaires ont pu confirmer que les doublements de voie, y compris le doublement du viaduc de La Roche sur Foron, n'étaient pas nécessaires pour la réalisation de cette offre. Durant les études en cours d'Avant-Projet ces conclusions seront à vérifier par de nouvelles études.

La durée des travaux et des coupures d'exploitation sera bien étudiée lors des études d'avant-projet. En coordination avec le Conseil Régional et SNCF Voyageurs une offre de transport en commun routier sera mise en place durant cette coupure en concertation avec les territoires et les associations d'usagers.

L'amélioration de la sécurité aux passages à niveau est maintenant intégrée dans les réflexions à venir et différents passages à niveau ont été identifiés avec les services du Département qui feront l'objet d'études de suppression.

Pour les gares, les ouvrages prévus seront dotés d'équipement d'accessibilité (ascenseurs de 1000kg) et les traversées actuelles seront déposées et remplacées par des ouvrages.

VALLÉE DE L'ARVE

PLUS DE TRAINS, MIEUX RESPIRER

LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION POUR LES PORTEURS DE PROJET

6. LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION POUR LES PORTEURS DE PROJET

Les contributions, souvent étayées par des exemples d'expériences individuelles, sont les plus nombreuses et traduisent une attente forte du public pour une amélioration de l'offre actuelle. Ce qui est en phase avec le constat tiré par les partenaires et l'objectif fixé au projet. D'une manière générale les usagers du transport se sont nettement plus exprimés que les riverains concernés.

VALLÉE DE L'ARVE

PLUS DE TRAINS, MIEUX RESPIRER

LES SUITES DONNÉES À LA CONCERTATION

7. LES SUITES DONNEES A LA CONCERTATION

Le projet présenté correspond à un premier horizon d'amélioration de l'offre ferroviaire : passage de 38 à 52 circulations avec 1 train toutes les 30 minutes, et un premier niveau d'investissement voulus par les partenaires s'inscrivant dans le calendrier du PPA.

SNCF Réseau pourra se rapprocher, de l'Etat, du Conseil Régional Auvergne Rhône-Alpes du Département de la Haute-Savoie pour poursuivre la réflexion prospective sur les besoins de déplacement du territoire et les développements d'offre éventuel à l'échelle de l'étoile ferroviaire d'Annemasse.

Le traitement des passages à niveau va être étudié dans une étude exploratoire conjointe avec le Département portant sur les principaux passages à niveaux. Elle permettra d'évaluer les suppressions ou les aménagements qui pourraient être réalisés dans le calendrier du projet de modernisation.

Les études d'avant-projet seront livrées à la mi année 2022. Elles permettront d'éclairer les contributions sur le doublement du viaduc de La Roche-sur-Foron. Les études d'exploitation évalueront la robustesse globale dans l'hypothèse prévue d'un viaduc à voie unique.

De même, dans le cadre de cet avant-projet une planification des études et travaux sera construite directement avec l'industriel en charge de l'installation des systèmes de signalisation. Cette planification apportera des éléments de réponse sur la durée des travaux et la période d'interruption des circulations ferroviaires.

VALLÉE DE L'ARVE

PLUS DE TRAINS, MIEUX RESPIRER

ANNEXES

Trains entre La Roche et Saint-Gervais : une modernisation de la ligne pas avant 2025

Lundi 15 novembre, SNCF Réseau présentait les grandes lignes d'un projet attendu depuis de nombreuses années. Les travaux de modernisation de la ligne entre La Roche-sur-Foron et Saint-Gervais devraient commencer en 2025 et permettre de passer de 38 à 52 trains par jour.

SALLANCHES

Ce projet de modernisation est un serpent de mer dont on entend parler depuis de nombreuses années dans la vallée. Après le passage en Haute-Savoie du Président Emmanuel Macron en février 2020, l'État s'était enfin engagé à contribuer financièrement à ce projet colossal, estimé à 170 millions d'euros et dont le coût sera réparti entre État, Région et Département. Le 15 novembre, SNCF Réseau, chargé de la maîtrise d'ouvrage, a présenté l'avant-projet lors d'une concertation publique organisée à Sallanches.

Une fois l'ensemble des travaux de modernisation réalisés, la fréquence des trains pourra passer de 38 à 52 par jour.

1 Un train toutes les 30 minutes entre La Roche et Saint-Gervais

L'objectif de ce projet de modernisation est de pouvoir augmenter la fréquence des trains entre La Roche-sur-Foron et la gare du Fayet pour passer de 38 trains aujourd'hui à 52 trains demain. « *Nous souhaitons répondre à une demande en proposant un nouveau service ferroviaire à la vallée de l'Arve, avec un train toutes les 30 minutes entre La Roche-sur-Foron et Saint-Gervais dans chaque sens* », a souligné Damien Caraboeuf, directeur de la maîtrise d'ouvrage chez SNCF Réseau. Sur cette ligne, le nombre de trains par jour est limité pour des raisons techniques. La ligne a été mise en service à la fin du XIXe siècle, il s'agit d'une ligne à voie unique électrifiée en 25 000 volts. Le système de sécurité qui contrôle l'espacement des trains et interdit la circulation de deux trains en sens contraire a été mis en place en 1951 et modernisé en 1989. « *Ces systèmes de sécurité d'ancienne génération sont actuellement complétés par des mesures de sécurité basées sur une succession d'actions humaines, qui génèrent des temps d'attente des trains en gare de plus de 5 minutes* », a précisé Jean-Dominique Lasserre, responsable du projet pour SNCF Réseau.

2 Signalisation plus moderne et puissance électrique augmentée

Afin de gagner en réactivité, le système de sécurité existant sera remplacé par un système informatisé installé dans chaque gare, et relié à un centre de contrôle unique situé à Ville-la-Grand, où seront réunis les opérateurs qui régulent le trafic en temps réel. Ce système informatique de dernière génération, dénommé Argos, permet de commander à distance toutes les installations nécessaires à la circulation des trains et à leur sécurité. Pour rendre possible la circulation d'un plus grand nombre de trains par jour, notamment pendant les week-ends de forte affluence, la puissance d'alimentation des installations chargées d'alimenter les trains en électricité devra être augmentée. Les travaux devraient débuter en 2025.

HÉLÈNE SERBES

Une concertation publique jusqu'au 15 décembre

Une concertation publique est engagée par SNCF Réseau du 15 novembre au 15 décembre 2021 afin de permettre à tout un chacun de donner son avis sur les aménagements proposés. Deux autres réunions d'information sont prévues. La prochaine aura lieu le 22 novembre à 19h à la médiathèque de La Roche-sur-Foron et la dernière le 29 novembre à 18h30 au Parvis des Esserts de Cluses. Toutes les informations du projet sont consultables sur le site internet sn.cf/vallee-arve
Pour ce qui est de la durée des travaux, qui reste encore à préciser, il faudra compter entre 24 et 30 mois à partir de la date de lancement, pour l'instant fixée à 2025.

Améliorer les télécommunications et réaménager les gares

Parmi les opérations à réaliser pour moderniser la ligne entre La Roche-sur-Foron et Saint-Gervais, SNCF Réseau a présenté, lors de la réunion publique, deux autres étapes clefs du projet. La première consiste à améliorer le système de communication interne. « *Aujourd'hui, pour communiquer nous utilisons un réseau d'opérateur mobile type 2G, mais il n'est pas assez fiable. Nous allons donc déployer un réseau GSM dédié uniquement au ferroviaire grâce à l'implantation d'un certain nombre d'antennes qui seront réparties le long de la ligne. Cela permettra de gérer les alertes et les alarmes, mais aussi de reprendre ces informations pour faire des annonces dans les gares et ainsi améliorer l'information voyageur* », a détaillé Jean-Dominique Lasserre, responsable du projet pour SNCF Réseau.

De nouveaux aménagements dans certaines gares

Dans le cadre du projet de modernisation, de nouveaux aménagements vont être réalisés dans certaines gares.
À Cluses un allongement d'environ 100 mètres est prévu sur les trois voies existantes. À Saint-Pierre-en-Faucigny, les deux voies seront allongées de 300 mètres. À Saint-Gervais, une extension de l'électrification et la création de quais sont prévues. À La Roche-sur-Foron, une voie et un quai supplémentaires seront créés, ainsi qu'un ouvrage dénivelé permettant de transiter entre le hall voyageur et les quais. Dans les gares de Sallanches, Marignier et Saint-Pierre-en-Faucigny, des ouvrages seront réalisés (type passerelles) pour remplacer les actuelles traversées de voies planchéiées (plateformes posées à même les voies).

Le planning précis des opérations n'est pas encore fixé, mais les travaux devraient débuter en 2025.

LeMessager
jeudi 18 au mercredi 24 novembre 2021

Améliorer les télécommunications et réaménager les gares

Parmi les opérations à réaliser pour moderniser la ligne entre La Roche-sur-Foron et Saint-Gervais, SNCF Réseau a présenté, lors de la réunion publique, deux autres étapes clefs du projet. La première consiste à améliorer le système de communication interne. «Aujourd'hui, pour communiquer nous utilisons un réseau d'opérateur mobile type 2G, mais il n'est pas assez fiable. Nous allons donc déployer un réseau GSM dédié uniquement au ferroviaire grâce à l'implantation d'un certain nombre d'antennes qui seront réparties le long de la ligne. Cela permettra de gérer les alertes et les alarmes, mais aussi de reprendre ces informations pour faire des annonces dans les gares et ainsi améliorer l'information voyageur», a détaillé Jean-Dominique Lasserre, responsable du projet pour SNCF Réseau.

De nouveaux aménagements dans certaines gares

Dans le cadre du projet de modernisation, de nouveaux aménagements vont être réalisés dans certaines gares. À Cluses un allongement d'environ 100 mètres est prévu sur les trois voies existantes. À Saint-Pierre-en-Faucigny, les deux voies seront allongées de 300 mètres. À Saint-Gervais, une extension de l'électrification et la création de quais sont prévues. À La Roche-sur-Foron, une voie et un quai supplémentaires seront créés, ainsi qu'un ouvrage dénivelé permettant de transiter entre le hall voyageur et les quais. Dans les gares de Sallanches, Marignier et Saint-Pierre-en-Faucigny, des ouvrages seront réalisés (type passerelles) pour remplacer les actuelles traversées de voies planchéiées (plateformes posées à même les voies). ■

le dauphiné libéré

dimanche 21 novembre 2021
Édition(s) : ANNECY, ARVE, MONT-BLANC
Page 15
90 mots - < 1 min

SNCF : deux réunions publiques ce 22 novembre

SNCF Réseau et ses partenaires portent un projet de modernisation de la voie ferrée de la vallée de l'Arve pour lutter contre la pollution et pour faciliter les déplacements quotidiens, notamment vers Genève.

Il est possible de s'informer sur ce projet sur www.sncf-reseau.com/fr/reseau/auvergne-rhone-alpes/projet-modernisation-ligne-ferroviaire-vallee-arve/presentation-0 ou en consultant le dossier de concertation dans les mairies.

Deux réunions publiques sont programmées ce lundi 22 novembre à La Roche-sur-Foron à 19 heures (salle Hélène-Blanc, 40 rue du Collège) et lundi 29 novembre à Cluses à 18 h 30 (parvis des Esserts). ■

Parution : Quotidienne
Diffusion : 173 283 ex. (Diff. payée Fr.) - © OJD PV 2020
Audience : 161 000 lect. (LNM) - © AudiPresse One 2020 V2

Tous droits réservés Le Dauphiné Libéré 2021
ff69d9795900c40976d50586450c917f29a55610d51313e48638a00

PAYS DE SAVOIE

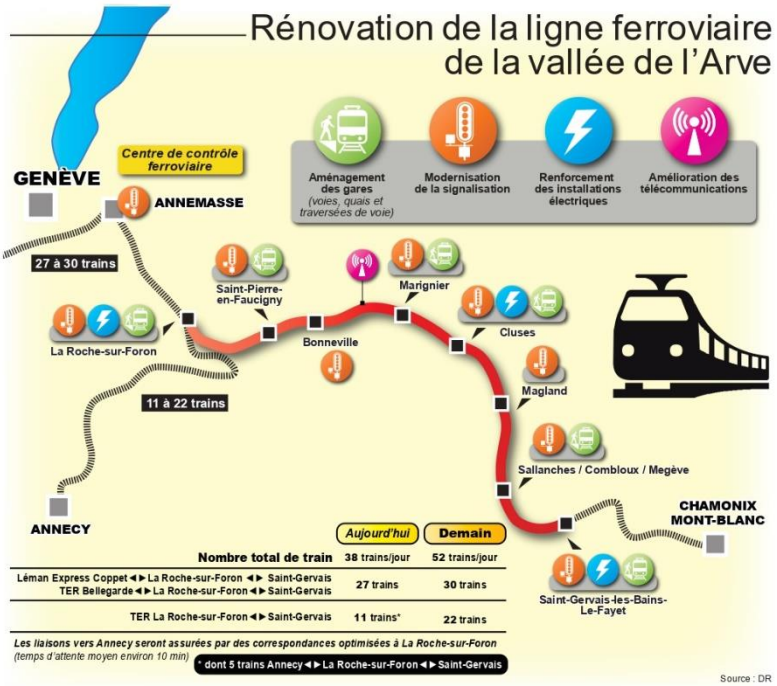
VALLÉE DE L'ARVE

170 millions d'euros injectés pour avoir davantage de trains à l'horizon 2028

SNCF Réseau présente son projet de modernisation de la ligne ferroviaire de la vallée de l'Arve. L'infrastructure doit accueillir une gestion centralisée pour voir circuler plus de voyageurs.

Le budget paraît colossal. Pas moins de 170 millions d'euros sont prévus pour moderniser la ligne ferroviaire de la vallée de l'Arve qui irrigue le Pays du Mont-Blanc. De La Roche-sur-Foron à Saint-Gervais, c'est un linéaire de 45 km. Pourtant avec cette enveloppe, il ne sera pas possible de doubler la voie existante. Le principe est d'abord d'optimiser l'infrastructure actuelle en favorisant les possibilités de croisement des trains.

La ligne date des années 50 et n'a pas vraiment évolué depuis, « l'infrastructure est ancienne avec une gestion manuelle faite dans les gares » précise Jean Dominique Lasserre, le responsable du projet pour SNCF Réseau. Ce sont donc des hommes qui actionnent les aiguillages et organisent les départs des trains.



Source : DR

De 38 trains aujourd'hui à 52 trains demain

Le chantier de modernisation de la ligne ferroviaire annoncé pour 2025 va organiser le trafic depuis un poste centralisé à Ville-la-Grand. Un seul opérateur, s'appuyant sur l'informatique et ses écrans de contrôle, commandera l'ensemble du trafic ferroviaire de la vallée de l'Arve. Pour assurer son fonctionnement, SNCF Réseau prévoit de déployer une multitude de réseaux de télécommunication tel que le GSM-R (sorte de téléphonie mobile dédiée à la SNCF), la fibre optique et de moderniser les outils de signalisation et d'aiguillage. Ce seul poste de dépense concentre 85 % des dépenses du projet selon Damien Caraboeuf, le directeur de la maîtrise d'ouvrage pour SNCF Réseau.

Le reste du budget financera des travaux plus visibles. Dans les gares, quelques modifications seront apportées avec des extensions de voie ou le rallongement des quais.

La hausse du trafic va également induire de nouvelles questions de sécurité et SNCF Réseau prévoit d'implanter des passerelles pour traverser les voies. Enfin avec plus de trains, il faudra fournir plus d'énergie. Un nouveau centre d'alimentation électrique de 25 000 volts sera créé à Cluses.

Au final, le plan de SNCF Réseau basé avant tout sur une gestion centralisée du trafic ferroviaire, doit permettre d'accroître les circulations journalières en passant de 38 trains aujourd'hui à 52 trains demain. En moyenne, l'opération doit permettre de faire circuler un train toutes les 30 minutes dans chaque sens et l'amplitude journalière sera élargie. L'offre doit s'améliorer avec une information des voyageurs en temps réel.

En revanche, vraie déception pour les usagers : les temps de trajets ne seront pas plus courts entre Saint-Gervais et La Roche-sur-Foron. On restera sur une moyenne de 50 minutes pour parcourir toute la ligne. La voiture restera plus rapide pour rejoindre les deux communes.

Sébastien VOINOT

L'INFO EN +

Projet de modernisation de la ligne ferroviaire de la vallée de l'Arve : donnez votre avis. Archives photo Le DL

La concertation et le calendrier

Depuis le 15 novembre, SNCF Réseau a lancé une concertation publique. D'une durée d'un mois, elle permet de présenter son avant-projet. Celui-ci est consultable sur internet et dans les mairies concernées.

En parallèle, deux réunions publiques sont prévues : le lundi 22 novembre à 19 heures à la médiathèque de La Roche-sur-Foron (40 rue du collège) et le lundi 29 novembre à 18 h 30 au parvis des Esserts de Cluses (36 rue du Marcelly).

La concertation publique se clôturera le 15 décembre. Dans le courant de l'année 2022, SNCF Réseau doit mener une étude d'impact. Puis une enquête publique environnementale sera diligentée en début d'année 2023. Cette phase conclura la phase d'avant-projet.

SNCF Réseau prévoit encore 18 à 24 mois d'études entre 2023 et 2024 : la phase dite projet. Enfin le début des travaux est envisagé en 2025. Selon les entreprises choisis et les opérations qui seront menées sur une ligne ferroviaire partiellement ouverte ou totalement fermée, ce sont 18 à 30 mois de travaux qui seront nécessaires, soit une possible livraison de la voie ferrée rénovée en 2028.

S.V.

Renseignements : www.sncf/vallee-arve

Qui sont les financeurs de ce projet à 170 millions ?

Dans le cadre du plan de protection de l'atmosphère de la vallée de l'Arve, la vétusté de la ligne ferroviaire est un sujet récurrent. Celle-ci, peu efficiente, n'incite pas à prendre les transports en commun. Le problème est identifié depuis des années mais les coûts faramineux ont toujours bloqué toute velléité politique.

La situation s'est débloquée le 13 février 2020. Ce jour-là, le président de la République Emmanuel Macron est en visite au Pays du Mont-Blanc. Le thème de la qualité de l'air est au menu des discussions et d'un commun accord, le Département et la Région ont accepté de participer à hauteur de 60 millions d'euros chacun, si l'État faisait de même. C'est ainsi que le chef de l'État a engagé la parole présidentielle et s'est lui aussi engagé sur cette somme.

Département, Région et État se sont engagés

Les trois financeurs se sont engagés, le Département de la Haute-Savoie, la Région Auvergne-Rhône-Alpes et l'État sur un budget commun de 180 millions d'euros. « Du côté des collectivités, on est bien d'accord que les sommes annoncées devront être suivies des faits » commente le conseiller régional Éric Fournier.

Mais pour l'État, ce budget promis s'inscrit entre deux contrats de plan État-Région et les modalités de versement des sommes annoncées ne sont pas clairement établies. Le maire de Chamonix reste foncièrement positif, « il n'y a pas de problème sur le fond. Il n'y a aucune inquiétude sur un désengagement. C'est un combat de quasiment 15 ans qui est mené. On tient le bon bout. » D'ailleurs en intégrant quelques travaux à la marge du programme de rénovation, le budget pourrait même atteindre les 190 millions d'euros selon l'élu régional.

S.V.

LES TRAVAUX DANS LES GARES

CLUSES

➢ Allongement des trois voies existantes d'environ 100 mètres, pour faciliter la circulation des TGV doubles.

SAINT-PIERRE-EN-FAUCIGNY

➢ Allongement de la voie 2 d'environ 300 m, pour faciliter la circulation des TGV doubles.

SAINT-GERVAIS

➢ Régénération des voies de garage et de maintenance (extension de l'électrification, création de quais), pour permettre le stationnement et le nettoyage des trains.

Le Léman Express en gare de La Roche-sur-Foron. Archives photo Le DL/Sébastien COLSON

LA ROCHE-SUR-FORON

➢ Création d'une voie et d'un quai supplémentaires pour les trains de voyageurs et construction d'un ouvrage dénivelé permettant de transiter entre le hall voyageurs et les quais en toute sécurité.

SALLANCHES ET MARIGNIER

➢ Installation de passerelles pour franchir les voies.

MAGLAND

➢ À définir, en attente de l'avancée du Funiflaine.

Les Echos

Vallée de l'Arve : SNCF Réseau va augmenter la fréquence des trains

Dans le cadre du plan de protection de l'atmosphère de la vallée de l'Arve, SNCF Réseau lance une concertation pour moderniser la ligne ferroviaire qui dessert le Pays du Mont-Blanc. De la Roche-sur-Foron à Saint-Gervais, sur 45 km, près de 170 millions d'euros seront investis. Les trains circuleront toutes les 30 minutes.

La fréquence des trains passera de 38 à 52 par jour entre Saint-Gervais-les-Bains et La Roche-sur-Foron. (AFP)

Par **Gabrielle Serraz**

Publié le 24 nov. 2021 à 11:00 | Mis à jour le 24 nov. 2021 à 11:01

Une concertation engagée par SNCF Réseau sur le projet de modernisation de la ligne ferroviaire de la vallée de l'Arve se déroule jusqu'au 15 décembre.

Les travaux, qui doivent durer de 24 à 30 mois, nécessiteront un investissement de 170 millions d'euros. Sur ce montant, plus de 63 % concerneront la modernisation de la signalisation avec la construction d'un centre de contrôle ferroviaire à la Roche-sur-Foron et le renforcement des systèmes électriques et des télécommunications.

Cette modernisation va permettre d'offrir « un nouveau service ferroviaire, avec l'objectif d'un train toutes les 30 minutes entre Saint-Gervais-les-Bains et La Roche-sur-Foron sur l'ensemble de la journée », a expliqué Thomas Allary, directeur régional de SNCF Réseau.

Deux ans après la mise en service du Léman Express qui propose un train toutes les 10 minutes entre Annemasse et Genève, et connaît un grand succès avec près de 50.000 voyageurs par jour, des enquêtes ont montré le besoin de déplacements entre Saint Gervais-les-Bains et La Roche-sur-Foron. Pour y répondre, la fréquence des trains passera de 38 à 52 par jour dans les deux sens.

Le développement de ces trains régionaux (TER et Léman Express) va s'articuler avec la circulation des TGV. Ces derniers devraient à l'avenir davantage desservir les stations de ski de la vallée de l'Arve au niveau des gares de Sallanches , de Cluses et de Saint-Gervais-les-Bains, en particulier l'hiver. Déjà, dans le cadre du projet de téléporté FuniFlaine , reliant la gare SNCF de Magland au Grand Massif, un arrêt dédié est programmé.

Cette hausse des fréquences des trains est l'une des 30 actions du second Plan de Protection de l' Atmosphère de la vallée de l'Arve pour la période 2019-2023. Objectif : augmenter la part du train dans les déplacements dans la vallée pour réduire les émissions d'oxydes d'azotes mais aussi les pollutions aux particules fines.

Gabrielle Serraz (Correspondante à Grenoble)

le dauphiné libéré
mercredi 1er décembre 2021
Édition(s) : GRAND GENÈVE, CHABLAIS, AIN, ANNECY, ARVE, MONT-BLANC
Page 3
479 mots - 2 min

Une critique acerbe de la modernisation de la voie ferrée

Dévoilé lors de trois réunions publiques à Sallanches, La Roche-sur-Foron et Cluses, la mutation de la ligne de chemin de fer suscite de vifs reproches d'une association d'usagers du train.

Lancée pour un mois le 15 novembre dernier, la concertation publique sur la rénovation de la ligne ferroviaire entre Le Fayet (commune de Saint-Gervais) et La Roche-sur-Foron suscite quelques réactions de la part de l'association Avenir transport Haute-Savoie. Ses représentants ne mâchent pas leurs mots, « il y a du positif en regardant sous le tapis, mais il reste beaucoup de problèmes. »

Le projet présenté par SNCF Réseau permettra une augmentation du trafic de 38 à 52 trains par jour . Sur cette avancée, l'association entend rappeler que la situation actuelle est le fait de nombreuses « manipulations du service public » par l'État et l'opérateur ferroviaire qui ont supprimé du personnel dans les gares. « Il y a une vingtaine d'années, les usagers ont connu mieux en matière de circulation des trains. » Aux yeux des membres de l'association, la modernisation ne serait donc que la conséquence de la perte d'effectifs pour assurer le trafic et le croisement des trains. Et les syndicats sont également visés, « ils ont dégoûté le public par de nombreuses grèves. »

Autre point relevé par Avenir transport Haute-Savoie, le temps de parcours, qui malgré la modernisation ne sera pas raccourci et restera à 47 minutes pour 47 km. Sur un ton acerbe, l'association rappelle que ce même trajet se fait en moins de 35 minutes en voiture et indique : « L'État demande aux collectivités (conseil départemental et conseil régional) de subventionner l'erreur. »

« Le doublement du réseau aurait permis d'améliorer les temps de trajet de 20 % »

L'association fait donc le constat que « cette ligne restera en voie unique pour les prochaines décennies avec tous les problèmes liés à une voie unique. Comme toujours, la France n'est pas assez ambitieuse sur l'avenir » et n'hésite pas à prendre en exemple la Suisse et l'Autriche dans ce domaine. « Le doublement du réseau aurait permis d'améliorer les temps de trajet de 20 %. Gagner 9 minutes par trajet, c'est important pour des parcours domicile-travail ».

Surtout, l'association s'aventure sur le terrain financier et avance ses propres chiffres. À 5 millions d'euros le km pour construire une voie ferrée, elle estime que le doublement des 47 km de ligne aurait coûté 235 millions d'euros alors que pour rappel, le projet présenté par SNCF Réseau pour doter la ligne d'un centre opérationnel de commande est chiffré à 170 millions d'euros. S'il manque encore 50 millions d'euros au budget, Avenir transport Haute-Savoie indique que ces crédits pourraient être obtenus dans le cadre de la modification de la gare de Magland, qui doit entrer en interconnexion avec le Funiflaine. ■

La modernisation de la ligne inclut quelques aménagements en gare, comme ici au Fayet. Archives photo Le DL

par Sébastien Voinot

Parution : Quotidienne
Diffusion : 173 283 ex. (Diff. payée Fr.) - © OJD PV 2020
Audience : 169 494 ex. (Diff. payée Fr.) - © AudiPresse DSH 2020-2021

Tous droits réservés Le Dauphiné Libéré 2021
296f29ba5f204d0f865302061305d1a74031e727b2f267ade71d7dd

le dauphiné libéré
vendredi 10 décembre 2021
Édition(s) : GRAND GENÈVE, CHABLAIS, AIN, ANNECY, ARVE, MONT-BLANC
Page 5
599 mots - 2 min

Modernisation de la ligne : pas de trains le temps des travaux

Attendue depuis longtemps, la modernisation de la ligne ferroviaire de la vallée de l'Arve se concrétise enfin. Mais les travaux obligeront à interrompre la circulation des trains ; une information qui suscite déjà des réactions.

En 2025, la ligne ferroviaire de la vallée de l'Arve, entre La Roche-sur-Foron et Le Fayet (Saint-Gervais), entrera en travaux. Leur objectif : augmenter le nombre de trains quotidiens en circulation, pour passer de 38 actuellement à 52, soit un train toutes les 30 minutes dans chaque sens. Le projet fait l'objet d'une concertation publique qui prendra fin le 15 décembre.

Chiffré à 170 millions d'euros, il inclut l'aménagement de certaines gares, la modernisation de la signalisation, le renforcement des installations électriques, et l'amélioration des télécommunications (lire notre édition du 22 novembre).

Un chantier réclamé de longue date par les associations environnementales et les élus locaux, pour reporter vers le rail une partie du trafic routier, dans une vallée qui vit au rythme des pics de pollution hivernaux. Mais avant d'en arriver là, « les travaux nécessiteront d'interrompre la circulation des trains pendant une durée de 18 à 30 mois », informe SNCF Réseau. S'agira-t-il d'une fermeture totale de la ligne pour une réalisation en une tranche ? De fermetures par tronçons ? « Tant que les études ne sont pas réalisées, on ne peut exclure aucune hypothèse », répond SNCF Réseau.

« Un report de véhicules sur la route »

Quel que soit le scénario qui sera choisi, l'information inquiète déjà Europe Écologie Les Verts (EELV) : « Alors que la ligne souffre déjà de retards quotidiens et d'un certain nombre de défauts [...], sa fermeture va entraîner un report de véhicules sur la route déjà saturée », craint le groupe. Un sérieux coup dans l'aile à la dynamique insufflée par le lancement du Léman Express fin 2019, dont les usagers ne feront qu'augmenter d'ici 2025, même si SNCF Réseau indique que « l'expérience montre que la fréquentation de la ligne à sa réouverture ne pâtit généralement pas de ce temps d'interruption du trafic ».

Et alors qu'un service de bus de substitution sera mis en place, « le trajet restera plus long qu'en voiture tout en imposant un horaire de départ, ce qui incitera les usagers à prendre plutôt leur voiture », déplore aussi EELV.

Une fois finalisés au deuxième semestre 2022, les différents scénarios pour les travaux seront présentés au comité de pilotage présidé par le préfet de Haute-Savoie.

Sur le fond du dossier, EELV relève deux autres points noirs à ces travaux "absolument pas à la hauteur des enjeux environnementaux". D'abord, le projet ne prévoit pas le doublement des voies, "qui aurait permis d'améliorer le cadencement des trains. Alors que la fermeture de la ligne devait être au moins l'occasion d'investir à hauteur des besoins pour améliorer réellement l'offre ferroviaire, cette modernisation a minima ne va même pas réduire la durée de trajet, n'incitant pas les habitant(e)s à délaisser leur voiture pour y préférer le train", écrit le groupe écologiste dans un communiqué. Une critique également formulée par l'association Avenir transport Haute-Savoie (lire notre édition du 2 décembre).

Autre grand oublié dans cette modernisation de la ligne de la vallée de l'Arve, le fret, "alors que le transport de marchandises par camions qui polluent par milliers quotidiennement l'air de la vallée est un enjeu essentiel".

Et d'en conclure que "l'État, la Région Auvergne-Rhône-Alpes et le Département, financeurs du projet, manquent encore cruellement d'ambition [dans le développement du ferroviaire]". ■

La vallée de l'Arve est desservie par le Léman Express et les TER. Photo Le DL /P.M.

par Pauline Moisy et P.m.

Parution : Quotidienne
Diffusion : 173 283 ex. (Diff. payée Fr.) - © OJD PV 2020
Audience : 169 494 ex. (Diff. payée Fr.) - © ACPM DSH 2020-2021

Tous droits réservés Le Dauphiné Libéré 2021
f26489b85c306408e6fa0606db0b919776781443c0df6dc21d44f6b

le dauphiné libéré

jeudi 18 novembre 2021
Édition(s) : ANNECY, ARVE, MONT-BLANC
Page 15
596 mots - 2 min

Davantage de trains après la rénovation de la voie ferrée

SNCF Réseau a présenté lundi 15 septembre son programme pour la vallée de l'Arve. Avec un nouveau système d'exploitation, la ligne de chemin de fer pourra accueillir 52 trains par jour.

Il n'y avait que huit personnes ce lundi 15 septembre pour la première réunion publique d'explication du projet de modernisation de la ligne ferroviaire de la vallée de l'Arve. Et ce chiffre peut même être revu à la baisse si l'on considère les quelques personnes présentes en raison de leurs missions professionnelles ou électorales, dont le maire de Sallanches, Georges Morand, ou l'élue de Passy en charge de l'aménagement du territoire Belgin Cetin. C'est ainsi que le public était réellement composé de quatre personnes, dont deux militants d'associations environnementales, un cheminot et quelqu'un venu pour s'informer du projet.

Un budget de 170 millions d'euros

Ce public était donc bien maigre pour découvrir le projet de modernisation de la voie ferrée entre La Roche-sur-Foron et Saint-Gervais. Pourtant, on parle d'un budget de 170 millions d'euros qui doivent permettre d'augmenter le nombre de trains qui pourront circuler dans la vallée de l'Arve. Aujourd'hui, l'infrastructure permet de faire passer jusqu'à 38 trains.

Après les travaux envisagés à l'horizon 2025, ce sont 52 trains par jour qui pourront potentiellement passer sur la voie ferrée de la vallée de l'Arve, en direction de La Roche-sur-Foron, Bellegarde ou Coppet (TER, Léman Express, TGV l'hiver).

Le principe est de passer d'une exploitation manuelle de la circulation ferroviaire à un système totalement informatisé permettant un train dans chaque sens toutes les 30 minutes. Cette évolution technologique vers une automatisation centralisée depuis Ville-la-Grand permettra d'accroître le trafic de 36 % alors que la vallée de l'Arve restera avec une voie unique.

Doublement des passages de trains

Sur la seule section Saint-Gervais - La Roche-sur-Foron, ce sera même un doublement des trains passant de 11 trains par jour à 22. Puis les liaisons vers Annecy seront assurées par correspondance avec un temps d'attente estimé à 10 minutes à La Roche-sur-Foron. En revanche, l'augmentation des volumes ne signifie pas un accroissement de la vitesse. Les trains n'iront guère plus vite en vallée de l'Arve. Pour les voyageurs, les temps de parcours resteront sensiblement identiques à l'existant.

Dans la salle d'animation du collège du Verney à Sallanches, Michel Maniglier, militant associatif, regrettait que cette modernisation de la voie ferrée ne permette pas une évolution de l'offre vers des trains nationaux. En effet, l'augmentation des fréquences à 52 trains par jour sera un atout pour rejoindre le reste de la Haute-Savoie ou la Suisse. Mais en dehors des quelques TGV l'hiver, le projet ne prévoit pas d'ouvrir de nouvelles lignes directes vers Lyon ou ailleurs.

Autre inquiétude soulevée par les observateurs de la salle et notamment Michel Duby : le viaduc après La Roche-sur-Foron fait-il partie intégrante du projet alors que l'ouvrage date de 1908 ? À cette interrogation, SNCF Réseau a indiqué que ce pont resterait à une seule voie et qu'il n'avait pas été identifié comme un obstacle à la fluidité du trafic.

Après deux heures de réunion, la séance a été levée. Mais cette concertation ne fait que débuter et se poursuit jusqu'au 15 décembre. Surtout, le processus d'élaboration du projet est encore long avec une étude d'impact au printemps, ou encore une enquête publique dans un peu plus d'un an. Pour les voyageurs, le changement n'est pas à attendre avant 2027 ou 2028. ■

Sur l'ensemble du linéaire, certaines gares seront modifiées avec des quais ou des voies allongées. Photo Le DL/ Maëlle LE DRU

CONTRIBUTIONS REÇUES

Association pour
La Qualité de Vie à
PassY
PAYS du MONT-BLANC
94 impasse de l'Aiguille rouge
74190 Passy
associationqualitedeviepassy@gmail.com

Monsieur Jean Pierre FARANDOU
PDG de La SNCF

Passy, le 02 octobre 2021

Objets :
- Service TER vallée de l'Arve depuis le 15 décembre 2019;
- Infrastructures ferroviaires de la vallée de l'Arve.

Monsieur le PDG de la SNCF,

La mise en service du Léman Express le 15 décembre 2019 a apporté une grande amélioration des relations entre la vallée de l'Arve et le bassin Genevois. Malheureusement, cette mise en service s'est accompagnée de dégradations importantes du service TER, relations intra et extra départementales au départ et à l'arrivée de la gare de St Gervais Le Fayet.
En gare de St Gervais Le Fayet, les heures de départ des TER à destination de Bellegarde (et Annecy, avec correspondances à La Roche sur Foron) sont avancées de 15 minutes et les heures d'arrivées sont retardées de 20 minutes. Ces modifications d'horaires impactent les trajets domicile-travail et les trajets domicile-études. Certains usagers sont ainsi obligés de se lever un quart d'heure plus tôt et de rentrer chez eux 20 minutes plus tard ! En outre, il ne reste que deux relations directes St Gervais-Annecy et VV aux heures de domicile-travail.
Les relations TER St Gervais-Lyon et VV souffrent aussi de cette nouvelle organisation car nous n'avons plus de train direct journalier - un dans chaque sens jusqu'au 14 décembre 2019 - (en rappel, en 1992, cette relation était bien plus étoffée puisque nous avions quatre ou cinq trains dans chaque sens).
Avant ce nouveau service d'hiver 2019/2020, les temps de trajets entre St Gervais et Lyon et vice-versa étaient de 3H18 minutes (3h09 au plus rapide en 1986!). Depuis ce 15 décembre 2019, ils sont allongés de 14 minutes à 34 minutes dans un sens et de 20 minutes à 1H20 dans l'autre! A noter que beaucoup trop de trajets et correspondances par car sont incluses dans ces relations !
En matière de dissuasion, on ne pourrait pas mieux s'y prendre pour pousser à l'utilisation de l'automobile alors que la pollution est un problème récurent dans la vallée de l'Arve !
Une des causes des ces dégradations réside en la qualité de l'infrastructure qui, sur notre département, à été entièrement réalisée voie unique et qui doit supporter maintenant plus de trafic: Le Léman Express s'ajoutant aux TER.
La ligne de La Roche sur Foron à St Gervais Le Fayet, pour quelques années encore, restera équipée en block manuel qui permet un espacement des trains de mêmes sens de 7 minutes et en sens contraires de 14 minutes. Une modernisation de la signalisation est prévue suivant un calendrier relativement lointain. Il s'agira d'un block automatique assorti de gares télécommandées. Il sera alors possible d'expédier des trains de même

sens toutes les 3 minutes à condition qu'il n'y ait pas de train croiseur, auquel cas, on retombera dans la situation du block manuel (un petit peu moins de 14 minutes, avec la télécommande des gares).
A l'origine, la ligne était prévue en double voie (jusqu'à Chamonix via St Gervais village avec un embranchement vers l'Italie par un tunnel sous le Mont Blanc). Les terrains ont donc été acquis par l'état pour une emprise à deux voies. Plus tard, le PLM, ayant décidé du terminus à Le Fayet, l'a établie en voie unique mais l'emprise pour une double voie est toujours existante sauf à de rares exceptions où quelques surfaces ont été vendues...
La meilleure des solutions serait de poser une deuxième voie partout où cela est possible. Une solution intermédiaire consisterait à poser des évitements longs (tronçons de double voie entre gares permettant des croisements sans arrêt). Cette modernisation pourrait se faire par tranches.
Double voie ou évitements longs seraient équipés d'installations de banalisation (les trains ont la possibilité de rouler dans les deux sens sur chaque voie) facilitant les croisements et d'éventuels dépassements (TGV, train direct régional, TER, Fret*).
A La Roche sur Foron, les différents trafics se répartiraient sur Annecy et Annemasse et réciproquement.
Il conviendrait aussi d'augmenter les vitesses autorisées (aujourd'hui : 105, 115 et 140 Km/h) et de supprimer le point singulier des courbes de Balme (ralentissement à 80 Km/h) en restant au plus près de l'autoroute.
Ces diverses solutions encourageraient vraisemblablement plus d'automobilistes à se tourner vers le ferroviaire qui, malheureusement, en comparaison des temps de parcours reste hautement dissuasif :
St Gervais à Lyon et VV de 3H32 à 4H38 (en voiture, environ 2H30), 01H44 St Gervais à Genève Cornavin et 01H52 de St Gervais à Genève Aéroport (50 minutes environ en voiture)!
Les autres destinations vers Rhône-Alpes devraient être aussi repensées : trains directs vers Chambéry et Lyon en évitant des changements à La Roche sur Foron, Annecy, Annemasse et Bellegarde, création de trains semi-directs qui ne desserviraient pas toutes les gares (exemple pour Lyon : St Gervais, Sallanches, Cluses, Bonneville, La Roche sur Foron, Annemasse, St Julien en Genevois, Bellegarde, Culoz et Ambérieu) afin de revenir, comme cela se pratiquait dans les années 90, à une durée de trajet d'environ 3H00 voire moins.

Lors d'une visite en Haute Savoie à Reignier, selon le Dauphiné Libéré du 22 novembre 2019, Monsieur Laurent WAUQUIEZ, président du conseil régional AURA, a évoqué notre ligne : « *La double voie dans la vallée de l'Arve : notre prochaine bataille* ». Il faudrait donc anticiper et orienter les diverses études techniques vers cette évolution qui permettra une fluidité des circulations propice à des gains de temps et d'exploitation appréciables, sans compter la diminution de l'impact environnemental par report d'une partie des transports individuels automobiles.

Nous participons à un groupe de travail départemental dénommé PPA2 (Plan de Protection de l'Atmosphère de la vallée de l'Arve), commission transports entre autres. Aucune information ne nous à été donnée, à ce jour, quant à la teneur de la modernisation de notre ligne.

Espérant que vous serez sensibilisé aux problèmes de transport ferroviaire de la vallée de l'Arve exposés, nous vous prions de recevoir, Monsieur le PDG de la SNCF, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

AVP (Association pour la qualité de Vie à Passy)

*Par exemple, trains d'acheminement de déchets vers d'autres incinérateurs, au départ de Chedde ou St Gervais lorsque l'incinérateur de Chedde (une des trois sources de pollution de la vallée de l'Arve avec l'autoroute A 40 et l'usine SGL Carbon) sera fermé à l'horizon 2030 ou avant.

AEDTF www.aedtf.org
ASSOCIATION EUROPEENE POUR LE
DEVELOPPEMENT DU TRANSPORT FERROVIAIRE
European Association for the Development of Railway Transport.
Europäischer Verband für die Entwicklung des Schienenverkehrs.
Associazione Europea per lo Sviluppo del Trasporto Ferroviario.
Asociación Europea para el Desarrollo del Transporte Ferroviario.
Asocjacja Europejka do Razpakowywacia Transport Kolejowy.
Association loi de 1901déclarée en Préfecture de l'Isère
sous le n° W 381005272 (ex-n° 17409) le 29/12/1988.
Adresse postale : AEDTF, 12, Rue de la Libération, F-38610-GIERES.
Tel : 33 (0)4 76 89 35 65 (de 14h00 à 19h 00 du lundi au jeudi, les jours ouvrables).
E-mail : president@aedtf.org

CERTIFIÉ CONFORME À L'ORIGINAL

Monsieur Thomas ALLARY
Directeur Régional
SNCF-Réseau région AuRA
Le Dauphiné-Part-Dieu
78, Rue Vilette
69425- LYON-Cedex-3

Grenoble, le 02 Novembre 2021.

Ref : 2021-25 OBJET : Travaux en gare de Sallanches.

Monsieur le Directeur Régional, Cher Monsieur ALLARY,

Vous connaissez ma grande implication dans les projets CEVA puis Léman Express. Soutenant depuis 1972 le raccordement genevois et son projet de RER, soutenu en cela par un grand nombre de nos adhérents, il s'est concrétisé et à déjà un trafic dépassant les espérances avec 44.000 voyageurs/jour au lieu des 25.000 initialement prévus. Vous avez-vous-même contribué à sa réalisation.

Nous travaillons avec les Elus pour obtenir ses prolongements, depuis Bellegarde sur Culoz financé avec les fonds transfrontaliers perçus par le département de l'Ain (comme nous l'avions obtenu avec la Haute-Savoie), d'Evian sur Saint-Gingolph permettant une liaison directe entre Genève et le Valais via la France, d'Annecy sur Rumilly (périurbain d'Annecy) et des liaisons TER Annemasse – Bellegarde prolongées sur Bourg-en-Bresse via le Haut-Bugey à intégrer ou non dans le Léman Express.

L'objet de notre courrier est d'attirer votre attention sur le point faible du réseau Léman Express qui est que celui-ci est exclusivement omnibus, rendant les temps de parcours prohibitifs sur les longs trajets. J'avais fait cette remarque dès le départ, mais je n'avais pas été suivi à l'époque l'essentiel étant pour moi que le projet se réalise. Aujourd'hui, la ligne La Roche-sur-Foron – Saint-Gervais, ligne n° 895 du RFN, va être modernisée grâce au soutien des collectivités territoriales et encore une fois du département de la Haute-Savoie avec les fonds transfrontaliers.

Nous demandons, entre autres, la préservation des voies en gare de Sallanches afin qu'il soit conservé quatre voies permettant a deux trains de sens différents de pouvoir en doubler chacun un autre afin de pouvoir avoir quelques trains directs à l'avenir, comme cela existe à Nyon en Suisse. Il serait bon de conserver l'emprise d'une cinquième voie comme voie de garage et de secours.

Nous avons aussi proposé qu'à l'avenir les trains de Vallorcine, ayant comme terminus actuel la gare de Saint-Gervais, puissent être prolongés sur Sallanches pour du périurbain Chamonix – Sallanches sans changement. Il faut donc absolument penser à conserver des emprises. Monsieur Jean-Marc PEILLEX, Vice-Président du Département de la Haute-Savoie, Président de la communauté de communes Pays du Mont-Blanc et Maire de Saint-Gervais, nous a dit par courrier son intérêt pour une telle liaison que nous lui avions présentée. De plus, les techniques évoluent et nous suivons de très près le nouveau système de changement d'écartement voie normale/voie métrique, dont l'un des concepteurs est le groupe Alstom, installé à Zweisimmen sur la ligne du MOB en Suisse qui permettront de réaliser dès l'été 2022 des relations

directes de Montreux à Interlaken avec le train Golden Pass. En se projetant dans l'avenir, une relation directe Chamonix – Genève-Aéroport serait possible à condition de pouvoir tracer des trains directs ou au moins semi-directs. Ce serait magnifique pour l'essor du tourisme dans la vallée de l'Arve.

De plus, pouvoir obtenir à terme la vente de plus de sillons est intéressant pour SNCF-Réseau.

En restant à votre entière disposition et en vous souhaitant bonne réception de la présente, je vous prie de croire, Monsieur le Directeur Régional, Cher Monsieur ALLARY, en mes cordiales salutations.

Bien à vous

William LACHENAL,
Président pour l'Europe de l'AEDTF

AEDTF
12 rue de la Liberation
F - 38610 GIERES

haute savoie
le Département

DGA INFRASTRUCTURES ET MOBILITES
Direction Routes
T / 04 50 33 21 47 – F / 04 50 33 21 17

SNCF RESEAU - DT AURA
Courrier arrivé le :
10 DEC. 2021
Excel
APP N° A.2021.753

Hôtel du Département
1 avenue d'Albigny
CS 32444
74041 Annecy Cedex
T / 04 50 33 50 00
n° de siret : 22740001700074

SNCF RESEAU
MONSIEUR THOMAS ALLARY
DIRECTEUR TERRITORIAL
IMMEUBLE LE DAUPHINE
78 RUE DE LA VILETTE
69425 LYON CEDEX 03

Annecy, le 02 DEC. 2021

Nos réf. : 2021-PR-SG-NS
Affaire suivie par : Sébastien GRUFFAT

Objet : Modernisation de la voie ferrée entre la Roche-sur-Foron et Saint-Gervais-les-Bains.

Monsieur le Directeur,

Vous avez engagé, du 15 novembre au 15 décembre 2021, la concertation publique relative au projet cité en objet.

Le Département de la Haute-Savoie, partenaire financier majeur de cette opération, ne peut que se satisfaire de l'avancée que représente cette étape.

Si je partage les objectifs et les moyens proposés pour améliorer l'offre ferroviaire pour la vallée de l'Arve, et plus globalement celle pour le Département, avec le projet présenté, il manque selon moi d'ambition.

Moderniser la ligne ferroviaire sans traiter les passages à niveau les plus sensibles, que ce soit, par leur moment ferroviaire, par leur proximité avec les gares ou par leur interaction avec les autres mobilités, notamment actives, serait une erreur.

Le Département de la Haute-Savoie demande donc que le programme de modernisation soit complété avec un volet sécurisation et suppression des passages à niveau sensibles situés dans le périmètre d'influence de la ligne ferroviaire de la Vallée de l'Arve.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le Président du Conseil départemental

Martial SADDIER

Copie(s) – M. Lionel TARDY, Vice-Président du Conseil départemental

Saint Pierre EN FAUCIGNY *Au carrefour de la ville et de la nature*

Monsieur le Commissaire Enquêteur

Objet Enquête publique « modernisation de la ligne La Roche sur Foron – St Gervais »

Date 22 novembre 2021

Monsieur le Commissaire Enquêteur,

La concertation que vous menez dans le cadre de la modernisation de la ligne La Roche sur Foron - Saint Gervais les Bains par le biais de SNCF Réseau attire toute mon attention pour plusieurs raisons :

1/ **nous sommes pleinement satisfaits** des travaux et du choix fort de la modernisation de cette ligne

2/ il me semble toutefois **qu'un élément important n'a pas été suffisamment pris en considération** : l'impact de cette modernisation sur la mobilité autour des passages à niveau.

La commune de Saint Pierre en Faucigny est jalonnée de **4 passages à niveau** – PN 4, 5, 6, 7. Deux nous posent questions.

Suite à une réunion de présentation de la modernisation de la ligne (24/09/2021), nous notons que certains points présentés ne figurent pas dans la concertation que vous nous proposez :

- **PN 6** (centre-ville en aval de la gare, avenue de la République). Ce passage en zone urbanisée nécessiterait une sécurisation qui ne figure pas sur les éléments annexés à la concertation : passages piétonniers sécurisés, déplacement de la barrière, largeur du passage en vue des liaisons modes doux, modification du carrefour routier avenue de la République, avenue de la gare...).

- **PN 7** (en amont de la gare, avenue des Digues) : aménagement routier non pris en compte. Pour sécuriser ce passage nous travaillons avec les services SNCF Réseau sur des études de création d'un passage sous les voies (modes doux

Ville de Saint-Pierre-en-Faucigny
1 place de la mairie
CS90307 - 74807
Saint-Pierre-en-Faucigny cedex

Tél. 04 50 03 70 23
Fax : 04 50 03 79 95
www.saintpierreenfaucigny.fr
contact@saintpierreenfaucigny.fr

Saint Pierre EN FAUCIGNY *Au carrefour de la ville et de la nature*

uniquement) qui permettrait de relier les pistes cyclables de la commune avec celles de la communauté de communes Faucigny Glières. Ce passage sous voies sécuriserait encore une fois le passage des piétons et cycles. Il nous semble intéressant que cette réflexion puisse être indiquée dans la concertation.

Vous trouverez en PJ les photos du PN 6 ainsi que la présentation du 24/9/2021

La copie de ce dossier sera annexée au registre de concertation du public, déposé en mairie.

Je vous prie d'agréer, **Monsieur le Commissaire Enquêteur,** l'expression de ma considération distinguée.

Daniel BUFFLIER

Adjoint au MAIRE en charge de l'aménagement du territoire,

Ville de Saint-Pierre-en-Faucigny
1 place de la mairie
CS90307 - 74807

Tél. 04 50 03 70 23
Fax : 04 50 03 79 95

G. Ploujoux - 16/11/2021

Vu le réaménagement prévu des voies de la gare du Fayet, envisager le raccordement de la ligne de Chamonix à celle du Tramway du Mont-Blanc en vue dans le futur de pouvoir établir une liaison touristique directe Martigny - Chamonix - Le Fayet - Nid d'Aigle. Ce genre de prestation connait un grand succès partout où il existe.

SNCF Réseau a répondu le 30/11/2021

SNCF Réseau vous remercie pour l'intérêt que vous avez porté à ce projet et à cette concertation.

Le projet actuellement à l'étude vise à répondre au souhait de la Région d'augmenter le nombre de trains régionaux en circulation entre Saint-Gervais et La Roche-sur-Foron. Il ne vise pas à faire évoluer l'offre de trains entre le nid d'aigle, Saint-Gervais et Martigny. Nous avons donc transmis votre réflexion à la Compagnie du Mont Blanc et aux collectivités responsables de la définition de l'offre de transport ferroviaire entre Martigny et Saint-Gervais.

Nous restons à votre disposition,

l'équipe projet SNCF Réseau

Anonyme - 17/11/2021

Habitant de la roche-sur-foron quartier Broys, j'utilise tous les jours le LEX pour me rendre à mon travail. La gare est à moins de 500 mètres de chez moi à vol d'oiseau mais je dois actuellement passer par le centre ville pour m'y rendre (20 min à pied). La construction d'un passerelle sur l'actuel pont ferrovière, au dessus du foron, permettrait a tous les habitants de Broys de se rendre à la gare à pied. Cette passerelle permettrait de libérer de nombreuses places de parking à la gare tout en désengorgeant le traffic automobile au centre ville. La ville et les habitants y seraient gagnant.
Voir moins

SNCF Réseau a répondu le 08/12/2021

Bonjour,

nous vous remercions pour votre contribution à cette concertation. Votre remarque concerne les collectivités en charge des projets de mobilité douce. Nous leur ferons part de votre réflexion sur l'amélioration de l'accès à la gare.
L'équipe projet SNCF Réseau

Anonyme - 18/11/2021

Bonjour,
Après un essai d'un mois m'ayant pas convaincu... A cause des annulations, des changements de dernières minutes, du manque de places dans les wagons (pas de place!), aussi pas assez de place non plus pour les vélos, une 1 ère classe qui ne donne pas plus de confort, le temps de trajets plus long qu'en voiture ou moto... voici les suggestions pour augmenter l'attractivité du train dans la Vallée...

- Plus de trains (3 ou 4 par heure) Ligne Cluses-Geneve.
Plus de places (2 étages? Plus de wagons?)
- Plus de trains directs La Roche-Annemasse-Lancy Pont-Rouge (Genève) / Cluses/La Roche/Annecy) et qui ne s'arrêtent pas dans toutes les gares (gain temps sur trajets)
- Plus de place pour les vélos et trottinettes.
- Meilleures correspondances si changement (train régionaux Suisses).
- Moins de temps d'arrêt en gare (La Roche et Annemasse)
- Plus fiable (moins d'annulation,de changements train/bus, moins de retard).
- des tarifs plus intéressants (moins cher).
- Des gares plus accueillantes (café/boulangerie/tabac/hall de gare).
- Des plus grands parkings gratuits pour les voitures et deux roues.
- Plus de transports publics desservant les quartiers pour se rendre aux gares.
-Mieux connecter la Vallée aux Villes Lyon/Chambéry/Grenoble.
Voici quelques pistes.

Meilleures salutations.
Voir moins

SNCF Réseau a répondu le 08/12/2021

Bonjour,
nous vous remercions pour votre contribution à cette concertation. le service a dû se roder dans les mois qui ont suivi la mise en service Vos reflexions seront communiqués aux différents acteurs (en charge des différents sujets abordés).
L'équipe projet SNCF Réseau

Anonyme - 18/11/2021

Bonjour,

Merci pour le partage du projet avec les habitants. Je suis déçu d'avoir raté la réunion à Sallanches... je n'ai pas vu l'information pour cette réunion.

Il est en effet grand temps que le transport ferroviaire remplace certains de nos trajets quotidiens dans la vallée de l'Arve. Je pense que la fréquence, la rapidité et le prix des trains seront la clé pour augmenter leur fréquentation.
Il faut aussi penser à l'intermodalité et notamment à l'usage du vélo-train.
Enfin, pour moi il faut optimiser les connections avec les trains grandes lignes. La complexité et la durée du trajet (2h20 pour Sallanches-Bellegarde ou 4h pour aller de Sallanches à Lyon !) nous font bien souvent privilégier la voiture.
Bonne continuation pour ce projet et en espérant qu'il avance rapidement...

Cordialement.
Voir moins

SNCF Réseau a répondu le 08/12/2021

Bonjour,
nous vous remercions pour votre contribution à cette concertation. L'objectif fixé par les partenaires et financeurs du projet est d'augmenter le nombre de trains de voyageurs en circulation (en passant de 38 trains à 52 par jour), et en proposant un cadencement plus régulier, à raison d'un train toutes les 30 minutes dans chaque sens de circulation. Cette augmentation du nombre de circulations permet également de renforcer l'accès aux correspondances et au reste du réseau. Par ailleurs, le projet ne prévoit pas une réduction du temps de parcours.

L'équipe projet SNCF Réseau

S. Durand - 19/11/2021

Des bus vont être mis en place mais j'espère que les tarifs vont diminuer en conséquence. En effet, il me semble que rallonger les trajets va avoir un impact sur notre quotidien à tous et par conséquent il serait intolérable que vous mainteniez vos tarifs.

SNCF Réseau a répondu le 08/12/2021

Bonjour,
nous vous remercions pour votre contribution à cette concertation. Les bus seront mis en place pendant la période de travaux et nous transmettons votre remarque sur la tarification au Conseil Régional, qui est en charge de cette question.
L'équipe projet SNCF Réseau

Anonyme - 21/11/2021

Bonjour,
Habitant à Thyez à quelques mètres de la voie ferrée, il est quand même rageant de voir passer les trains sans pouvoir en profiter. Ma femme travaille actuellement aussi dans la vallée (actuellement à Magland également à quelques mètres de la voie ferrée, double rage), mais elle doit prendre sa voiture et subir le traffic de la traversée de Cluses. Dans la mesure du possible il serait génial d'identifier les lieux de résidence et lieux d'activités (entreprises/centres commerciaux/...) pour créer de nouveaux arrêts juste sous forme de quais "tous simples" pour avoir plus d'arrêts à 1km à pied max de la destination (je pense à la zone d'activité d'Ayze, Thyez, certainement d'autres...). J'avais cru comprendre que le but du projet même Léman Express était de devenir un RER (S-Bahn en allemand) et ça passe donc par plus de désertes locales.
Voir moins

SNCF Réseau a répondu le 08/12/2021

"Bonjour,

nous vous remercions pour votre contribution à cette concertation. La création d'arrêts simples ne permet pas d'assurer la fluidité des circulations ferroviaires. Votre reflexion sur les dessertes locales sera transmises aux collectivités concernées par l'organisation des transports en commun urbain, qui permettent de rejoindre les gares.
L'équipe projet SNCF Réseau"

❖

F. Allamand - 22/11/2021

Il est urgent d'agir.
Accroissement de la population, et du flux de véhicules au quotidien.
La pollution est un enjeux majeur.
Usager du Leman express je constate une fréquentation en constante évolution.
Il est urgent d'agir, de moderniser les gares, de doubler les voies.
Vous avez déjà pris du retard de développement. Les politiques locaux on favorisés le déplacement en voiture. Quel dommage.

Le développement du rail a toute sa place en vallée de l'arve.
J'espère que cette concertation aboutira enfin
Voir moins

SNCF Réseau a répondu le 13/12/2021

Bonjour,

nous vous remercions pour votre contribution à cette concertation.

Le projet permettra effectivement d'augmenter l'amplitude de circulation des trains sur la journée. Le projet prévoit toutefois que ces trains desservent l'ensemble des gares du parcours afin de répondre aux besoins des voyageurs, quelle que soit leur gare de départ dans la vallée de l'Arve. Enfin, l'objectif fixé par les partenaires et financeurs du projet est d'augmenter le nombre de trains de voyageurs en circulation (en passant de 38 trains à 52 par jour), et en proposant un cadencement plus régulier, à raison d'un train toutes les 30 minutes dans chaque sens de circulation.

La solution technique qui a été retenue et qui permet d'atteindre cet objectif est de moderniser la ligne ferroviaire, en particulier les systèmes de signalisation ferroviaire. Néanmoins, des évolutions futures sur cette ligne pourraient consister à doubler la voie, en s'appuyant sur cette première étape.

L'équipe projet SNCF Réseau

❖

Anonyme - 22/11/2021

A quand le doublement des voies ? Le Fayet -Annemasse? 5h pour Paris minimum est-ce normal ?

SNCF Réseau a répondu le 13/12/2021

Bonjour,

nous vous remercions pour votre contribution à cette concertation.

Le projet permettra effectivement d'augmenter l'amplitude de circulation des trains sur la journée. Le projet prévoit toutefois que ces trains desservent l'ensemble des gares du parcours afin de répondre aux besoins des voyageurs, quelle que soit leur gare de départ dans la vallée de l'Arve. Enfin, l'objectif fixé par les partenaires et financeurs du projet est d'augmenter le nombre de trains de voyageurs en circulation (en passant de 38 trains à 52 par jour), et en proposant un cadencement plus régulier, à raison d'un train toutes les 30 minutes dans chaque sens de circulation.

La solution technique qui a été retenue et qui permet d'atteindre cet objectif est de moderniser la ligne ferroviaire, en particulier les systèmes de signalisation ferroviaire. Néanmoins, des évolutions futures sur cette ligne pourraient consister à doubler la voie, en s'appuyant sur cette première étape. Le doublement permettrait des gains de capacité supplémentaires, au-delà de l'objectif fixé, mais n'a pas d'effet direct sur le temps de parcours.

L'équipe projet SNCF Réseau

❖

S. Anthonioz-blanc - 22/11/2021

Il est vrai qu'il est nécessaire de procéder à une modernisation de cette ligne, compte tenu de la fréquentation de plus en plus importante des usagers.
Serait il possible de prévoir une communication plus large sur la phrase des travaux (date de démarrage, durée approximative..) et notamment des solutions qui seront proposées aux usagers qui seront privés vraisemblablement de trains pour se rendre au travail (bassin genevois) pendant cette période .
Voir moins

SNCF Réseau a répondu le 08/12/2021

Bonjour,
nous vous remercions pour votre contribution à cette concertation. Les usagers et les riverains de la voie ferrée seront tenus informés, notamment sur les canaux d'information habituels de TER et du Léman Express du début des travaux et des solutions de transport alternatives. Le service voyageur pourra être maintenu au nord de La Roche-sur-Foron.
L'équipe projet SNCF Réseau

❖

Anonyme - 22/11/2021

Il est complètement ahurissant de payer 12e un trajet de 45min qui en coûte 2 au maximum en voiture sans covoiturer, pour 15min. Dans ces conditions, comment limiter les déplacements en véhicule particulier dans cette vallée polluée ?

SNCF Réseau a répondu le 13/12/2021

Bonjour,

nous vous remercions pour votre contribution à cette concertation.

La tarification des billets TER est déterminée par la Région, qui tient compte notamment du coût complet de la circulation des trains (amortissement de l'infrastructure et du matériel roulant, dépenses de fonctionnement…). Le coût du trajet routier pourrait aussi tenir compte du coût d'amortissement et d'entretien du véhicule. Le projet prévoit de rendre plus attractif les

déplacements en train, en augmentant le nombre de trains en circulation et en proposant un cadencement (un train par sens toutes les 30 minutes).

L'équipe projet SNCF Réseau

Anonyme - 23/11/2021

Ne pas oublier la liaison Annecy Chamonix avec actuellement de 1 à 2 changements et 1h30 de trajet. Développer la communication sur le Leman express. Tres difficile de savoir comment se rendre à l'aéroport par exemple. Prix trop élevé.. merci

SNCF Réseau a répondu le 13/12/2021

Bonjour,

nous vous remercions pour votre contribution à cette concertation.

Le projet prévoit d'améliorer les correspondances en gare de La Roche-sur-Foron en direction d'Annecy : au départ de saint-Gervais-les-Bains-Le-Fayet, 7 trains supplémentaires circuleront en direction de Genève (et 7 trains supplémentaires dans le sens La Roche-> Saint Gervais) : les correspondances en gare de La Roche-sur-Foron seront donc plus nombreuses, et les temps de correspondance seront réduits (à environ 10 minutes). Enfin, l'amplitude des circulations du Léman Express pourra être augmenté facilitant l'accès aux équipement Genevois.

L'équipe projet SNCF Réseau

Anonyme - 24/11/2021

mettre des caténaires normaux à part ça la ligne actuelle est bien il faudrait juste des trains dessus et sans annulation de dernière minute

SNCF Réseau a répondu le 08/12/2021

Bonjour,
nous vous remercions pour votre contribution à cette concertation.La caténaire bien qu'elle soit d'aspect plus léger est normale et répond aux besoins. Il n'y a pas lieu de la modifier.Par ailleurs, le projet prévoit effectivement l'augmentation du nombre de trains (de 38 à 52 trains par jour) en circulation sur la ligne entre la Roche-sur-Foron et Saint-Gervais.
L'équipe projet SNCF Réseau

Anonyme - 25/11/2021

En profiter pour mettre en place des voies dites de mobilité douce pour pouvoir rejoindre directement la gare de la Roche-sur-Foron depuis les quartiers périphériques (ex. Broÿs), sans détour par le centre ville

SNCF Réseau a répondu le 08/12/2021

Bonjour,
nous vous remercions pour votre contribution à cette concertation. Nous ferons état de votre contribution aux collectivités en charge des mobilités douces
L'équipe projet SNCF Réseau

Anonyme - 25/11/2021

Pouvoir se rendre en train à l 'aéroport de Genève depuis la vallée de l'Arve et la vallée de Chamonix dans des temps acceptables serait un vrai plus pour les habitants , les touristes et une avancée certaine dans la lutte contre la pollution ; à l'instar de beaucoup de pays européens qui ont depuis longtemps proposé aux usagers de l'avion ce genre de mobilité .

SNCF Réseau a répondu le 08/12/2021

Bonjour,
nous vous remercions pour votre contribution à cette concertation. L'amplitude des circulations du Léman Express pourra être augmenté facilitant l'accès aux équipement Genevois
L'équipe projet SNCF Réseau

Anonyme - 25/11/2021

Merci pour ce projet. Il me semble également nécessaire de réfléchir sur le réseau Rhône-Alpes dans sa totalité. Le principal problème me semble venir des multiples correspondances nécessaires dès qu'on veut aller plus loin que La-Roche-sur-Foron. Par exemple l'itinéraire Le Fayet-Grenoble, fortement emprunté par les étudiants, met 3h38 en train contre moins de 2h en voiture...

SNCF Réseau a répondu le 08/12/2021

Bonjour,

nous vous remercions pour votre contribution à cette concertation.

L'objectif fixé par les partenaires et financeurs du projet est d'augmenter le nombre de trains de voyageurs en circulation (en passant de 38 trains à 52 par jour), et en proposant un cadencement plus régulier, à raison d'un train toutes les 30 minutes dans chaque sens de circulation. Cette augmentation du nombre de trains permettra de faciliter les correspondances en gare de la Roche-sur-Foron et facilitera ainsi les déplacements vers les autres destinations de la région.

Enfin, si la concertation en cours porte spécifiquement sur le projet de modernisation de la ligne de la vallée de l'Arve, d'autres projets sont conduits sur l'ensemble du réseau ferré de la région. Vous pouvez par exemple retrouver les travaux réalisés en 2021 sur la page : www.sncf-reseau.com/fr/carte/auvergne-rhone-alpes/carte-chantiers-2021-en-auvergne-rhone-alpes.

L'équipe projet SNCF Réseau

D. O'Brien - 25/11/2021

Excellent idée.

Anonyme - 25/11/2021

Plus de rame, plus de fréquence, plus d'emplacement velo

SNCF Réseau a répondu le 08/12/2021

Bonjour,
nous vous remercions pour votre contribution à cette concertation.
Le projet prévoit en effet d'augmenter le nombre de trains de voyageurs en circulation (en passant de 38 trains à 52 par jour), et en proposant un cadencement plus régulier, à raison d'un train toutes les 30 minutes dans chaque sens de circulation. Votre demande portant sur le nombre d'emplacements vélo à bord des trains est transmise au Conseil Régional.
L'équipe projet SNCF Réseau

Anonyme - 25/11/2021

Je ne suis pas contre se genre de projet, bien au contraire, mais qu'avez-vous prévu pour les riverains de la ligne car qui dit plus de train du plus de nuisances. Mur anti-bruit, etc...

Anonyme - 26/11/2021

Pourquoi le passage de 1 voie unique à une ligne double sens n'est t-elle pas envisagée ? Trop coûteux ? Avoir une voie unique dans une région aussi dynamique et où il est urgent d'agir pour la qualité de l'air mais semble un frein énorme pour les évolutions futures. Cela permettrait également d'améliorer significativement la qualité et la fréquence des liaisons entre la vallée de l'Arve et Annecy.

SNCF Réseau a répondu le 08/12/2021

Bonjour,

nous vous remercions pour votre contribution à cette concertation.

l'objectif fixé par les partenaires et financeurs du projet est d'augmenter le nombre de trains de voyageurs en circulation (en passant de 38 trains à 52 par jour), et en proposant un cadencement plus régulier, à raison d'un train toutes les 30 minutes dans chaque sens de circulation.

Cet objectif peut être atteint en modernisant la ligne ferroviaire et en particulier les systèmes de signalisation et de télécommunication ferroviaire : c'est donc cette solution technique qui a été retenue. Néanmoins, des évolutions futures sur cette ligne pourraient en mobilisant des investissement beaucoup plus importants, consister à doubler la voie, en s'appuyant sur cette première étape (qui est, de plus, un préalable nécessaire).

Le cadencement des trains toutes les 30 minutes va faciliter les correspondances en gare de la-Roche-sur-Foron pour les voyageurs se rendant à Annecy. Par ailleurs, le projet prévoit d'optimiser ces temps de correspondance (10 minutes en moyenne). Une liaison par heure sera possible par cette correspondance entre Annecy et la vallée de l'Arve.

L'équipe projet SNCF Réseau

Anonyme - 28/11/2021

Bonjour, Mon avis est favorable pour votre projet. Est-il possible de doubler les voies, pour permettre plus de circulation de train ? Merci.

SNCF Réseau a répondu le 08/12/2021

Bonjour,

nous vous remercions pour votre contribution à cette concertation.

L'objectif fixé par les partenaires et financeurs du projet est d'augmenter le nombre de trains de voyageurs en circulation (en passant de 38 trains à 52 par jour), et en proposant un cadencement plus régulier, à raison d'un train toutes les 30 minutes dans chaque sens de circulation. La solution technique qui a été retenue et qui permet d'atteindre cet objectif est de moderniser la ligne ferroviaire, en particulier les systèmes de signalisation ferroviaire. Néanmoins, des évolutions futures sur cette ligne pourraient consister à doubler la voie, en s'appuyant sur cette première étape.

L'équipe projet SNCF Réseau

Anonyme - 29/11/2021

Penser à élargir l'offre c'est bien mais avant cela il faudrait déjà penser à fiabiliser l'offre actuelle : trains en retard, supprimés.
Pour faire Cluses-Annecy, obligés d'aller à la roche sur foron en voiture pour limiter lez correspondances… et bien souvent on finit le trajet en voiture tout court.
On parle de la pollution !
Vous oubliez un des impératifs du voyageur : arriver à l'heure.
Une grande manne financière qui permet de vendre des billets sans jamais les rembourser.
Avant de faire plus, faites déjà mieux.
Le train dans la vallée n'est pas l'avenir pour les travailleurs
Voir moins

SNCF Réseau a répondu le 08/12/2021

Bonjour,

nous vous remercions pour votre contribution à cette concertation.
Le projet prévoit un cadencement des trains toutes les 30' pour chaque sens de circulation, sur l'ensemble de la journée. Ce choix permettra d'accroitre le nombre de trains en correspondance en gare de la Roche-sur-Foron et de faciliter les déplacements vers Annecy ou Annemasse (en plus des trains Saint Gervais-Annemasse, qui seront conservés).
Pa railleurs, la modernisation de la signalisation ferroviaire et des dispositifs de télécommunications permettra d'améliorer la régularité de la ligne et de faciliter la résolution des incidents.
L'équipe projet SNCF Réseau

. CCI Haute-Savoie - 29/11/2021

Avis de la CCI Haute-Savoie relatif au projet de modernisation de la voie ferrée de la Vallée de l'Arve

A plusieurs occasions, la CCI Haute-Savoie a pris position de façon officielle pour souligner que la desserte ferroviaire du département n'est pas à la hauteur du dynamisme de ce territoire et des entreprises qui y sont implantées. Il est donc indispensable que le réseau ferré « anachronique » de Haute-Savoie fasse rapidement l'objet d 'améliorations d'envergure.

La mise en service du Léman Express constitue une avancée indéniable en matière d'interconnexion ferroviaire entre les différents bassins haut-savoyards ; toutefois, la portée de cette amélioration reste limitée si dans le même temps la modernisation de l'ensemble des lignes existantes n'est pas mise en œuvre à court terme, en particulier entre La Roche-sur-Foron et Saint-Gervais-les-Bains (trajet qui en 2018 représentait 90 000 déplacements/jour dont seulement 4% via le train, compte-tenu du manque d'attractivité de l'offre notamment pour les actifs).

La CCI Haute-Savoie est donc totalement favorable à la modernisation de la voie ferrée de la Vallée de l'Arve, entre La Roche-sur-Foron et Saint-Gervais-les-Bains, au regard des effets induits par ce projet en termes de déplacements domicile-travail (y compris pour les apprentis accueillis dans les entreprises et/ou les centres de formation professionnelle du territoire), de flux touristiques et de qualité de l'air -ce tronçon étant situé dans le périmètre du Plan de Protection de l'Atmosphère de la Vallée de l'Arve.

La CCI Haute-Savoie regrette toutefois que ces aménagements, dont les bénéfices sont avérés en termes de cadencement, ne permettent pas de gains en matière de temps de trajet. Par ailleurs et compte-tenu de la durée des travaux, il est indispensable que des solutions de transport alternatives et performantes soient proposées aux usagers -et plus particulièrement aux actifs- afin de ne pas encourager durant la durée du chantier un report vers la voiture (qu'il sera ensuite difficile d'inverser lors de la réouverture de la ligne).
Voir moins

SNCF Réseau a répondu le 08/12/2021

Bonjour,

nous vous remercions pour votre contribution à cette concertation. Ce projet est effectivement une nouvelle étape dans la modernisation et le développement du réseau ferré engagé avec la mise en service du Léman Express en décembre 2019. Avec l'augmentation prévue du nombre de trains dans la vallée de l'Arve et un meilleur cadencement, le projet permettra d'améliorer les échanges entre

les différents bassins d'emploi de Haute-Savoie. L'ensemble des gares actuellement ouvertes resteront desservies, ce qui ne permet pas d'améliorer les temps de trajet.

Pendant la durée des travaux, qui reste à définir précisément, des services de substitution seront étudiés avec les partenaires du projet, en particulier la région.

L'équipe projet SNCF Réseau

Anonyme - 29/11/2021

Bonjour, tout à fait favorable à cette démarche. Si cela est possible d'augmenter le cadencement aux heures permettant d'aller et de rentrer du travail. De faire un système de gratuité ou abonnement à tarif réduit pour les habitants et salariés de la vallée de l'Arve. Identifier et trouver des solutions aux problèmes de retard assez récurent des trains.

SNCF Réseau a répondu le 08/12/2021

Bonjour,

nous vous remercions pour votre contribution à cette concertation.

Le projet prévoit effectivement d'augmenter le nombre de trains en circulation (en passant de 38 trains à 52 par jour), notamment en heures de pointe, et avec un cadencement de 30' pour chaque sens de circulation. La modernisation de la signalisation ferroviaire et des télécommunications permettra par ailleurs de résoudre plus efficacement les situations perturbées.

La tarification des trains est décidée par le Conseil Régional, qui est l'autorité responsable de l'organisation des trains régionaux de voyageurs.

L'équipe projet SNCF Réseau

Anonyme - 30/11/2021

Vu la situation il faut faire plus que l'existant, à savoir au minimum doubler la ligne pour permettre de reporter le traffic des poids lourds également sur le rail, pas seulement les voitures.
Voir même dans l'extrême je ne serais pas contre le remplacement de l'autoroute par des voies de chemins de fer, au moins plus de bruit et plus le choix.
Et il faudrait arrêter de supprimer des lignes sous prétexte de rentabilité, parce que sinon faut pas s'étonner de voir les trains délaissés à force.
Voir moins

SNCF Réseau a répondu le 08/12/2021

Bonjour,

nous vous remercions pour votre contribution à cette concertation.

Pour ce qui concerne le projet soumis à concertation, l'objectif fixé par les partenaires et financeurs du projet est d'augmenter le nombre de trains de voyageurs en circulation (en passant de 38 trains à 52 par jour), et en proposant un cadencement plus régulier, à raison d'un train toutes les 30 minutes dans chaque sens de circulation. La solution technique qui a été retenue et qui permet d'atteindre cet objectif est de moderniser la ligne ferroviaire, en particulier les systèmes de signalisation ferroviaire. Néanmoins, des évolutions futures sur cette ligne pourraient consister à doubler la voie, en s'appuyant sur cette première étape.

Concernant le trafic international de marchandises à travers les Alpes, la construction du tunnel de base entre saint-Jean-de-Maurienne et Bardonèche vise à faciliter le report modal vers le fer. Concernant le trafic local, la voie ferrée de la vallée de l'Arve restera apte à recevoir des trains de fret, notamment à destination des cours marchandises de Sallanches et Marignier.

l'équipe projet SNCF Réseau

Anonyme - 30/11/2021

Bonjour Au niveau des passages à niveau le temps d attente dans la ville de Cluses provoque des bouchons importants,avez vous prévu des passages sous terrain pour les voitures au niveau de la rue des Glieres et avenue Paul Bêcher. Il en est de même pour la rue du cimetière. Cordialement

SNCF Réseau a répondu le 13/12/2021

Bonjour,

nous vous remercions pour votre contribution à cette concertation.

Le projet ne prévoit actuellement pas de travaux sur les passages à niveau, mais cette question a suscité de nombreuses remarques au cours de cette concertation et doit ainsi être prochainement abordée par l'ensemble des partenaires du projet.

L'équipe projet SNCF Réseau

Anonyme - 02/12/2021

C'est une bonne chose de moderniser la ligne. Mais il faudrait la doubler pour une meilleure capacité et rapidité des transports. Je rêverai d'une ligne directe comme jadis Bonneville/Annemasse ! Qui éviterait la boucle de 40kms la Roche sur Foron , Régnier.

SNCF Réseau a répondu le 08/12/2021

Bonjour,

Nous vous remercions pour votre contribution à cette concertation.

Pour ce qui concerne le projet soumis à concertation, l'objectif fixé par les partenaires et financeurs du projet est d'augmenter le nombre de trains de voyageurs en circulation (en passant de 38 trains à 52 par jour), et en proposant un cadencement plus régulier, à raison d'un train toutes les 30 minutes dans chaque sens de circulation, et sur une amplitude pour large. La solution technique qui a été retenue et qui permet d'atteindre cet objectif est de moderniser la ligne ferroviaire, en particulier les systèmes de signalisation ferroviaire.

Néanmoins, des évolutions futures sur cette ligne pourraient consister à doubler la voie, en s'appuyant sur cette première étape.

L'équipe projet SNCF Réseau

Anonyme - 03/12/2021

L offre de train aujourd'hui est limitée et ne permet pas aux personnes de le considérer comme du transport en commun. Même si le Léman express a augmenté le traffic, il reste insuffisant. Par ailleurs, l l'offre parking auxabords des gares est aussi très insuffisante.

SNCF Réseau a répondu le 13/12/2021

Bonjour,

Nous vous remercions pour votre contribution à cette concertation.

le projet permettra effectivement d'augmenter le nombre de trains de voyageurs en circulation (en passant de 38 trains à 52 par jour), et en proposant un cadencement plus régulier, à raison d'un train toutes les 30 minutes dans chaque sens de circulation, et sur une amplitude pour large. Cette amélioration de l'offre va renforcer l'attractivité du train.

L'équipe projet SNCF Réseau

Anonyme - 04/12/2021

Excellente initiative, il serait temps de nous faire aimer le train aussi en vallée de l’arve. Merci

Anonyme - 04/12/2021

Ce projet me semble vraiment nécessaire pour développer l'usage du train et protéger l'environnement. Un train toutes les 30 mn serait très bien.

SNCF Réseau a répondu le 13/12/2021

Bonjour,

Nous vous remercions pour votre contribution à cette concertation. Le cadencement à 30minutes pour chaque de sens de circulation est en effet un facteur significatif d'attractivité du train.

L'équipe projet SNCF Réseau

Anonyme - 04/12/2021

Pas assez de liaison, et temps trop long pour aller vers les grandes villes. Pour aller sur Lyon, on met moins de temps et moins cher avec la voiture.

SNCF Réseau a répondu le 13/12/2021

Bonjour,

Nous vous remercions pour votre contribution à cette concertation.

Le projet prévoit d'augmenter le nombre de trains en circulation dans la vallée de l'Arve car les études initiales ont montré un besoin spécifique de déplacement entre les villes de la vallée. Ce faisant, le projet offrira également plus de correspondances avec les TER et LEX en direction de Genève, d'Annecy ou de Bellegarde, et, au-delà, vers Lyon ou Chambéry par exemple. Les temps de trajet sont plus longs sur ces liaisons, mais le train offre d'autres avantages : il permet par exemple d'éviter la congestion ou les difficultés de stationnement dans les métropoles.

L'équipe projet SNCF Réseau

SNCF Réseau a répondu le 13/12/2021

Bonjour,

Nous vous remercions pour votre contribution à cette concertation. Comme vous l'avez demandé, votre avis ne sera pas publié sur le site internet sn.cf/vallee-arve.

Pour ce qui concerne le projet soumis à concertation, l'objectif fixé par les partenaires et financeurs du projet est d'augmenter le nombre de trains de voyageurs en circulation (en passant de 38 trains à 52 par jour), et en proposant un cadencement plus régulier, à raison d'un train toutes les 30 minutes dans chaque sens de circulation, et sur une amplitude pour large. La solution technique qui a été retenue et qui permet d'atteindre cet objectif est de moderniser la ligne ferroviaire, en particulier les systèmes de signalisation ferroviaire. Le projet ne prévoit par ailleurs pas d'autre modification d'infrastructure en-dehors de la section de ligne La Roche-sur-Foron - Saint-Gervais-les-Bains-le-Fayet. Durant les études nous seront attentifs à la robustesse d'exploitation et le poste unique (commande centralisée) apportera des outils de régulation de dernière génération.

La durée des travaux n'est pas encore connue avec précision : ils devraient durer de 24 à 30 mois, et les travaux principaux nécessiteront une interruption totale du trafic ferroviaire entre La Roche-sur-Foron et Saint-Gervais-les-Bains. Pendant la durée des travaux, des services de substitution seront étudiés avec les partenaires du projet, en particulier la région.

L'équipe projet SNCF Réseau

Anonyme - 06/12/2021

Très bonne idée, le train sera le moyen de transport de demain, moins de pollution, plus de sécurité, pas de PV! Mais il est essentiel de trouver et de montrer plus d'attractivité pour l'usager. N'ayant pas de voiture je suis depuis longtemps utilisatrice du train ou autre moyen de transport en commun. L'axe Chamonix-LaRoche-Genève étant important pour aller vers de grandes lignes ou aéroport, heureuse de voir que la SNCF s'est penché sérieusement sur le problème. Je suppose que vous travaillez main dans la main avec nos voisins suisse, avec le Leman Express?
Voir moins

SNCF Réseau a répondu le 13/12/2021

Bonjour,

nous vous remercions pour votre contribution à cette concertation.

Le projet prévoit effectivement d'augmenter le nombre de trains en circulation entre la Roche-sur-Foron et Saint-Gervais-les-Bains : comme actuellement, certains trains poursuivront leur parcours jusqu'à Annemasse et Coppet (ligne L3 du Leman Express) ou Bellegarde (ligne TER).

L'équipe projet SNCF Réseau

Anonyme - 07/12/2021

Enfin!

Il faudrait de plus grandes fréquences de passage, surtout les week-ends et des trains plus rapides (plus d'une heure pour arriver au centre de Genève depuis Saint-Pierre-en-Faucigny est bien trop comparé à un trajet en voiture; il faudra faire plus d'efforts pour réduire le recours à la voiture, surtout pour un usage hors domicile-travail).

Aussi, moins de retards et annulations. Cela impacte la vie professionnelle des usagers.

Peut-être qu'il faudrait créer une double voie?

Enfin, les grèves doivent avoir un impact moins important sur les usagers.

Pour les bons points, le trains sont propres, de manière générale, et récents.
Voir moins

SNCF Réseau a répondu le 13/12/2021

Bonjour,

Nous vous remercions pour votre contribution à cette concertation.

L'objectif fixé par les partenaires et financeurs du projet est d'augmenter le nombre de trains de voyageurs en circulation (en passant de 38 trains à 52 par jour), et en proposant un cadencement plus régulier, à raison d'un train toutes les 30 minutes dans chaque sens de circulation.

La solution technique qui a été retenue et qui permet d'atteindre cet objectif est de moderniser la ligne ferroviaire, en particulier les systèmes de signalisation ferroviaire. Néanmoins, des évolutions futures sur cette ligne pourraient consister à doubler la voie, en s'appuyant sur cette première étape. Un doublement éventuel permettrait des gains de capacité mais n'aurait pas d'effet direct sur le temps de parcours qui n'est, par ailleurs, pas un objectif recherché par le projet actuel.

L'équipe projet SNCF Réseau

Anonyme - 08/12/2021

Bonjour, je soutiens totalement ce projet absolument nécessaire. A quand un projet similaire sur Annecy-La Roche ? Il va sans dire qu'il indispensable d'améliorer cette branche aux performances plus que limitées...

Pour revenir au projet concerné par cette concertation, je souhaite souligner plusieurs points :

1) Si j'ai bien compris, il n'y aura plus de TER direct Annecy - St-Gervais, qui seront remplacés par des correspondances systématisées à La Roche (10 min affichées). Ou comment faire fuir les voyageurs... Une correspondance rend un trajet moins attractif, même si ce n'est que 10 min et qu'au final on ne perd pas de temps. Je demande donc à ce qu'un maximum de navettes St-Gervais - La Roche soit prolongées à Annecy (une cadence horaire serait souhaitable sur cette relation)

2) Pourquoi ne pas profiter des travaux pour doubler le viaduc sur le Foron et augmenter ainsi la capacité en entrée de gare de la Roche ? Quelques passages à niveau pourraient aussi être supprimés (je pense notamment au PN26 à Cluses et au PN Route de Cluses à Bonneville)

3) Pour les ouvrages dénivelés de franchissement des voies à créer, merci de privilégier autant que possible des passages souterrains, plus confortables pour les voyageurs car nécessitant moins de dénivelé. merci également d'y inclure des rampes PMR et vélo (à privilégier par rapport aux ascenseurs)

4) Je soutiens la création d'une gare en correspondance avec le Funiflaine si le prjet voit le jour.

5) Pourriez vous préciser le schéma de desserte prévu après travaux ? Quels seront les trains omnibus et leur fréquence ? Quelles gares seront desservies par les autres trains et à quelle fréquence ?

6) Je profite de la concertation pour demender le retour du train de nui Paris - St-Gervais, pouvant être couplé à un Paris- Bourg-Saint-Maurice, au potentiel touristique très important.
Voir moins

❖

S. Setif - 08/12/2021

1 -Le bénéfice pour l'usager, augmentation de nombre de train et vrai cadencement n'est pas élevé, au regard du temps de coupure pour ces travaux : LA LIGNE VA ETRE FERMEE PENDANT 2 ANS (annoncé lors de la réunion publique à La Roche sur Foron).
Le doublement de la ligne devra forcément se faire ensuite rapidement pour résoudre les problèmes de pollution et de circulation. Elle permettrait enfin un REEL BENEFICE POUR L'USAGER avec une réduction du temps de trajet... avec à nouveau une longue fermeture pour travaux.
Pourquoi ce mépris et ce manque de vision à long terme envers les habitants de la Haute-Savoie, dont le nombre augmente pourtant très rapidement?

2 - L'accès des vélos aux gares (escaliers) et aux trains (2/3 places par rame et TGV n'acceptant pas les vélos non démontés) est très problématique, pourtant la complémentarité des 2 modes de déplacement est évidente pour un cycliste...mais pas pour la SNCF. Pourquoi, juste une question de rentabilité?
Voir moins

❖

Anonyme - 09/12/2021

Je viens de parcourir les différents commentaires après avoir laissé le mien. Je suis contente de voir que mes réflexions sont partagées par les autres usagers (plus de fréquence, des trajets de plus rapides, augmentation du fret, pas de retards, etc.). J'espère que nos commentaires et demandes en tant qu'usagers seront bien pris en compte lors de la définition et validation du projet.

Y. DERVIN - 09/12/2021

Bonjour,

Je vous prie de bien vouloir trouver en copie annexée la contribution de l'Association Rail Dauphiné Savoie Léman.

Dans l'ensemble, notre association salue la modernisation de l'axe La Roche -Saint - Gervais, nécessaire pour permettre plus de circulations et pour améliorer l'exploitation ferroviaire sur la ligne. Nous avons néanmoins relevé plusieurs insuffisances dans le dossier qui pourraient conduire à l'échec du projet (circulations non fiables, améliorations trop faibles,....).

En conséquence, l' propose une série de mesures d'Infrastructure et d'Exploitation pour faire de ce projet un succès intégral et pour rendre très attractive cette infrastructure ferroviaire.

Vous trouverez l'ensemble de nos propositions en annexe.

Bonne réception.

Meilleures salutations,
Youri DERVIN
Vice-Président
Voir moins

Concertation pour la modernisation de la ligne de la vallée de l'Arve – Contribution de l'ARDSL par G. Ploujoux et Y. Dervin 05.12.2021

L'ARDSL travaille depuis 15 ans avec les AOT et les gestionnaires d'infrastructures pour l'amélioration des dessertes ferroviaires des territoires dans les Alpes.

Dans ce cadre, notre association salue la modernisation de la ligne 897 reliant les gares de La Roche-sur-Foron et de Saint-Gervais. Cette modernisation est nécessaire pour permettre d'améliorer l'exploitation ferroviaire et pour augmenter le nombre de trains sur la ligne. Ces deux points sont les facteurs clés pour augmenter l'attractivité du train et donc induire la baisse de la pollution de la vallée de l'Arve.

Si ce projet va dans le bon sens, il demeure pourtant insuffisant pour atteindre les objectifs précités. L'ARDSL propose donc toute une série de mesures nécessaires pour atteindre les objectifs souhaités.

Ces mesures sont réparties en 2 parties, Exploitation et Infrastructure et sont détaillées ci-dessous :

1. **Exploitation**

- Le temps de parcours est un facteur clé pour l'attractivité du train. Le projet ne prévoit pourtant pas leur amélioration. Les temps de trajet sont donc à raccourcir. Les horaires sont très détendus actuellement ce qui aboutit à des arrêts des trains trop longs à Annemasse et La Roche-sur-Foron. La modification de cette trame et le changement de certains aiguillages permettrait de gagner jusqu'à 15 minutes entre Annemasse et Saint Gervais.

- L'exploitation du tronçon La Roche-sur-Foron – Annemasse ne reste pas optimal dans ce projet. Cette partie ne peut pas être dissociée de la ligne Annecy - La Roche-sur-Foron – Saint-Gervais-les-Bains et elle reste le maillon faible de l'ensemble du réseau Léman Express. Son amélioration est donc primordiale. Celle-ci passe par la mise à double voie de la partie entre Reignier et La Roche-sur-Foron (qui avait été initialement prévue dans le cadre du projet CEVA). La fréquence est à amener aux 20 minutes aux heures de pointe par la prolongation de la L4 du Léman Express jusqu'à La Roche.

- L'interface entre la gare de départ du Funiflaine et la gare de Magland doit être optimisée. Si le voyageur doit parcourir avec une navette les 1,2 km séparant la gare actuelle du départ du Funiflaine plus ensuite le trajet pour se rendre à sa résidence, on peut s'attendre a un échec retentissant de l'équipement. En effet, un tel trajet est complètement dissuasif pour un équipement qui se veut être le moyen pour favoriser le report modal. La situation de la gare actuelle de Magland n'est pas en soi d'une grande importance. Une nouvelle gare SNCF au départ du Funiflaine au lieu-dit Bellegarde a tout son intérêt pour les arrêts de TGV. Le fait de n'avoir qu'une toute petite distance à parcourir à pied du train au Funiflaine est primordial. En Suisse les exemples de Champéry et du Châble l'ont bien démontré. L'emplacement de stationnement pourra servir de parking-relais pour les utilisateurs en semaine.

- L'ARDSL regrette que la ligne soit interrompue pendant 2 ans pour des travaux dont la principale part reste de la signalisation. Nous souhaitons donc un meilleur engagement du personnel pour réduire et rationnaliser la durée de l'interruption de la ligne. Nous soulignons également l'importance de prévoir des moyens de substitution adéquats avec des correspondances optimisées à La Roche et à Saint-Gervais pendant toute la durée des travaux.

- L'ARDSL remarque que l'amélioration de la signalisation devrait favoriser le retour du train de nuit Paris – Saint-Gervais et permettre d'avoir plus de trains en soirée. Nous demandons donc que des dossiers soient étudiés par la Région Auvergne-Rhône-Alpes.

2. Infrastructure

- L'ARDSL rappelle que l'étoile ferroviaire de La Roche est un nœud central pour toute la Haute-Savoie. A la suite du projet de modernisation de la ligne La Roche – St Gervais, toutes les lignes de Haute-Savoie auront été rénovées et dotées de dessertes plus efficaces. Seule la ligne reliant La Roche à la préfecture du département n'aura pas été rénovée. Cette ligne représente pourtant une alternative crédible à la voiture à condition de pouvoir permettre une exploitation plus dense et plus efficace. La ligne doit donc être rénovée en intégralité. Notre association demande donc que la section Annecy – La Roche-sur-Foron fasse l'objet d'études sérieuses pour voir sa modernisation débuter dès la fin des travaux sur l'axe La Roche – St Gervais.

- Afin de pouvoir augmenter le nombre de circulations entre La Roche et Annecy dans le futur, la séparation des flux en sortie nord de la gare de La Roche sera indispensable. Déjà, avec la mise en service de la ligne de la vallée de l'Arve modernisée, le viaduc ferroviaire à voie unique en sortie nord de la gare de La Roche devrait voir passer plus de 80 trains par jours, soit 1 train toutes les 7.5 minutes en heure de pointe, et ce roulant dans deux sens différents. Cela en ferait la voie unique la plus circulée de France. En conséquence, chaque train ayant plus de 5 minutes de retard risque de créer des situations dégradées en pagaille. Il sera donc impossible de rajouter le moindre train supplémentaire et cette section de ligne sera totalement saturée avant même d'imaginer l'augmentation des circulations vers Annecy. L'ARDSL attire donc l'attention de SNCF Réseau et des financeurs sur l'urgence de doubler le viaduc ferroviaire en sortie de la gare de La Roche. Si cette opération (jusqu'ici non budgétée) n'était pas réalisée, des situations dégradées ingérables verraient jour quotidiennement, rendant très aléatoire l'exploitation entre La Roche et Saint-Gervais. Le doublement de cet ouvrage est donc une nécessité absolue pour que le projet de modernisation de la Vallée de l'Arve soit un succès. Notre association demande donc à SNCF Réseau de chiffrer ces travaux et aux financeurs (Région Auvergne-Rhône-Alpes, Département de la Haute-Savoie et État Français) de financer ces travaux.

- Afin de donner plus de souplesse d'exploitation au Léman Express et aux TER, et de pouvoir prolonger la L4 du Léman Express à La Roche, la mise à double voie banalisée d'Annemasse à Etrembières est nécessaire. Ces travaux, légers, ne nécessitent qu'une légère reprise du dévers sur la zone d'Étrembières et la création d'un appareil de voie à la séparation des deux voies pour créer une section de double voie banalisée.

- L'ARDSL préconise l'utilisation du block automatique lumineux (BAL) plutôt que celle du block à permissivité retreinte (BAPR) pour une garantie à long terme d'une signalisation plus efficace.

- L'ARDSL demande que le passage dénivelé de la nouvelle gare de La Roche-sur-Foron soit accessible aux personnes handicapées via une rampe.

- Notre association souhaite savoir si une étude sur des ilots de croisement a-t-elle été menée. Si oui, quels en sont les conclusions ?

- Nous rappelons que les travaux doivent être prévus sur le long terme et pas sur des formules au plus juste, cas de la gare d'Annemasse. Après la rénovation, nous attirons l'attention de SNCF Réseau sur l'importante nécessité qu'il n'y ait plus de travaux de voie perturbant fortement l'exploitation.

Anonyme - 09/12/2021

Bonjour, la clef du succes réside dans une offre de train avec une fréquence élevée quelque soit l'heure de la journée et cela avec des prix raisonnable. il serait aussi bon aussi de ne pas avoir de changement pour aller a annemasse.

Anonyme - 10/12/2021

J'ai participé à la réunion publique de La Roche le 22/11/2021. Mon intervention concernait plus particulièrement le passage à niveau situé à la sortie de la gare de la Roche, direction Reignier, au niveau des rues, Gambetta, Lucien Rannard, Pierre Curie, Anatole France.
Dans la présentation du projet, la question des passages à niveau sur la ligne La Roche-St Gervais, n'est à aucun moment abordée. Sur les maquettes de présentation post-création du nouveau quai en gare de la Roche, le passage à niveau apparaît toujours existant. Peut-on en déduire qu'il est définitivement maintenu ?

La réponse des représentants de la SNCF, va clairement dans le sens d'une suppression, pour des raisons de sécurité. Et ce sans remplacement pour le passage voitures, pour des raisons de coûts.

J'ai rappelé qu'un même projet avait déjà suscité un fort émoi en 1991, et que devant la mobilisation locale, la SNCF et le Conseil Municipal avaient renoncé à un premier projet de suppression ; que tous les arguments déployés à l'époque, n'en sont que plus pertinents aujourd'hui compte tenu du la forte densification de l'habitat sur tout le secteur au-dessus de la Gare et Eteaux.
Et que par conséquences un projet de suppression ne pourrait être mené en catimini, sans études préalables, comptages de véhicules, présentation de solutions alternatives, et information publique.

Un peu plus loin dans la réunion, j'ai été conforté dans mon impression que la question était plus que pertinente puisque l'adjoint au Maire de St Pierre en Faucigny est également intervenu sur la question des PN de sa commune, et a remis aux représentants de la SNCF un dossier à l'appui de sa demande.

J'ai noté le silence absolu du Maire de la Roche sur la question.

Voir moins

S. GATEFAIT - 10/12/2021

Bonjour, je vous remercie pour cette consultation.
Mes remarques:
* pourquoi le projet ne prévoit pas de réduction du temps de parcours qui est l'un des plus gros points négatifs au choix voiture ou train ex parcours entre Marignier et Genève Cornavin entre 1h10 et 1h26 en train contre environ 45 à50 minutes en voiture et il en va de même pour les liaisons vers Annemasse, Annecy, Bellegarde
* plus de train d'accord mais la modernisation de la signalisation/automatisme ne permettra pas à elle seule d'absorber plus de train, qu'en est-il de points de croisement supplémentaires
* qu'en est-il des amplitudes horaires qui ne sont pas abordées ?
* des gares gérées à distance provoque la désertification des agents SNCF, points de vente diminués, pas d'assistances offerte et autres désagrément par exemple en hiver le déneigement des quais ...
* plus localement à Marignier vous prévoyez de remplacer la traversé des voies actuelle planchéiée par une passerelle, mais pas de vue de sa future intégration dans un quartier résidentielle d'un côté et de l'autre plutôt centre-ville et commerce, est-ce nécessaire ce coût supplémentaire, ces emprises foncières alors que de mettre des barrières style passage à niveau suffirait largement.
* il n'est pas fait mention de la sécurisation des passage à niveau le long du parcours qui provoque déjà actuellement des risques de collisions et des embouteillages donc que cela va être avec une augmentation du nombre de train ?
* il est fait mention de changement de tension, mais que cela implique t'il pour les riverains ? Augmentation du nombre de sous-station ? Augmentation des rayonnements...
* plus de train = plus de bruit en gare, notamment du au nouveau matériel roulant transfrontalier qui fait un bruit vraiment énorme lors des "bips sonores" de fermetures des portes.
* la plupart des gares étant située en milieu urbain densifié comment le projet de modernisation avec augmentation de la capacité des trains prévoit-il de réduire les nuisances sonores et visuelles autour de ces mêmes gares ?
* il n'est fait que très peu mention au projet connexe en cours ou futurs liés à cette futur modernisation...
Voir moins

M. Marchand-Arvier - 10/12/2021

Les trains de la vallée sont beaucoup trop longs et pas assez nombreux. Aller à Lyon en train, je l'ai fait une fois pas deux, correspondance à Bellegarde ratée en raison d'un retard, comme c'est souvent le cas sur la ligne donc 6 heures au lieu de 2h15 en voiture! Et pour Paris les rares TGV (même s'ils roulent lentement dans la vallée) ne sont que pour les dates des touristes, nous, nous avons l'impression d'être délaissés…

Anonyme - 11/12/2021

Ce n'est pas évident pour nous qui sommes à côté de la voie ferrée, cela travaille le terrain et fait bouger les murs, il y a des fissures sur les murs,

F. BESSEAS - 11/12/2021

Bonjour,
La remise en service des lignes ferroviaires au service de tous les usagers est une priorité fondamentale pour faire drastiquement reculer l'emprise de la voiture. La fréquence doit être très importante (type RER/Métro, quitte à avoir des rames moins longues, faciles d'usages pour les vélos, le matin et le soir aux heures de déplacements pour le travail. Une fréquence correcte (1h) tout au long de la journée pour tous le reste de la journée, permettant aussi dde rentre le soir vers 22h-23h. Les associations qui militent pour la qualité de l'air en vallée de l'Arve ont un rôle fédérateur essentiel pour les citoyens qui se retrouvent un peu seul devant ses sujets importants. En souhaitant sincèrement que cette modernisation prenne en compte les propositions réalistes des citoyens dans l'intérêt primordial de protection de la santé des habitants.
Voir moins

Y. Boutry - 12/12/2021

Bonjour

J'ai un doute sur le cadencement à la demi-heure

Dans le projet, il est indiqué un cadencement à 30' aux heures de pointe; dans la réponse aux avis de la concertation, il est indiqué une cadence à la demi-heure toute la journée. Qu'en est-il ?
11 aller/retour par jour LEX (Coppet - St Gervais) + 11 aller/retour TER La Roche sur Foron, cela ne permet pas un cadencement aux 30' toute la journée de 5h à 22/23h.
Reste les 4 aller /retour TER Bellegarde - La Roche - St Gervais. Seront-ils calés pour renforcer la trame demi horaire ou placés hors grille ?

Je constate aussi la disparition envisagée des services TER Annecy - St Gervais via La Roche (2 à 4 A/R par jour aujourd'hui). N'est-il vraiment pas envisageable de prolonger les TER St Gervais - La Roche jusqu'à Annecy (idem au retour) dans le futur projet ?

Merci pour vos explications
cordialement
Voir moins

❖

Y. Dervin - 12/12/2021

Bonsoir. L'avis de l'ARDSL n'a pas été publié. Je réitère une seconde fois.
L'ARDSL travaille depuis 15 ans avec les AOT et les gestionnaires d'infrastructures pour l'amélioration des dessertes ferroviaires des territoires dans les Alpes.
Dans ce cadre, notre association salue la modernisation de la ligne 897 reliant les gares de La Roche-sur-Foron et de Saint-Gervais. Cette modernisation est nécessaire pour permettre d'améliorer l'exploitation ferroviaire et pour augmenter le nombre de trains sur la ligne. Ces deux points sont les facteurs clés pour augmenter l'attractivité du train et donc induire la baisse de la pollution de la vallée de l'Arve.
Si ce projet va dans le bon sens, il demeure pourtant insuffisant pour atteindre les objectifs précités. L'ARDSL propose donc toute une série de mesures nécessaires pour atteindre les objectifs souhaités.
Ces mesures sont réparties en 2 parties, Exploitation et Infrastructure et sont détaillées ci-dessous :
1. Exploitation

• Le temps de parcours est un facteur clé pour l'attractivité du train. Le projet ne prévoit pourtant pas leur amélioration. Les temps de trajet sont donc à raccourcir. Les horaires sont très détendus actuellement ce qui aboutit à des arrêts des trains trop longs à Annemasse et La Roche-sur-Foron. La modification de cette trame et le changement de certains aiguillages permettrait de gagner jusqu'à 15 minutes entre Annemasse et Saint Gervais.

• L'exploitation du tronçon La Roche-sur-Foron – Annemasse ne reste pas optimal dans ce projet. Cette partie ne peut pas être dissociée de la ligne Annecy - La Roche-sur-Foron – Saint-Gervais-les-Bains et elle reste le maillon faible de l'ensemble du réseau Léman Express. Son amélioration est donc primordiale. Celle-ci passe par la mise à double voie de la partie entre Reignier et La Roche-sur-Foron (qui avait été initialement prévue dans le cadre du projet CEVA). La fréquence est à amener aux 20 minutes aux heures de pointe par la prolongation de la L4 du Léman Express jusqu'à La Roche.

• L'interface entre la gare de départ du Funiflaine et la gare de Magland doit être optimisée. Si le voyageur doit parcourir avec une navette les 1,2 km séparant la gare actuelle du départ du Funiflaine plus ensuite le trajet pour se rendre à sa résidence, on peut s'attendre a un échec retentissant de l'équipement. En effet, un tel trajet est complètement dissuasif pour un équipement qui se veut être le moyen pour favoriser le report modal. La situation de la gare actuelle de Magland n'est pas en soi d'une grande importance. Une nouvelle gare SNCF au départ du Funiflaine au lieu-dit Bellegarde a tout son intérêt pour les arrêts de TGV. Le fait de n'avoir qu'une toute petite distance à parcourir à pied du train au Funiflaine est primordial. En Suisse les exemples de Champéry et du Châble l'ont bien démontré. L'emplacement de stationnement pourra servir de parking-relais pour les utilisateurs en semaine.

• L'ARDSL regrette que la ligne soit interrompue pendant 2 ans pour des travaux dont la principale part reste de la signalisation. Nous souhaitons donc un meilleur engagement du personnel pour réduire et rationnaliser la durée de l'interruption de la ligne. Nous soulignons également l'importance de prévoir des moyens de substitution adéquats avec des correspondances optimisées à La Roche et à Saint-Gervais pendant toute la durée des travaux.

• L'ARDSL remarque que l'amélioration de la signalisation devrait favoriser le retour du train de nuit Paris – Saint-Gervais et permettre d'avoir plus de trains en soirée. Nous demandons donc que des dossiers soient étudiés par la Région Auvergne-Rhône-Alpes.

2. Infrastructure

• L'ARDSL rappelle que l'étoile ferroviaire de La Roche est un nœud central pour toute la Haute-Savoie. A la suite du projet de modernisation de la ligne La Roche – St Gervais, toutes les lignes de Haute-Savoie auront été rénovées et dotées de dessertes plus efficaces. Seule la ligne reliant La Roche à la préfecture du département n'aura pas été rénovée. Cette ligne représente pourtant une alternative crédible à la voiture à condition de pouvoir permettre une exploitation plus dense et plus efficace. La ligne doit donc être rénovée en intégralité. Notre association demande donc que la section Annecy – La Roche-sur-Foron fasse l'objet d'études sérieuses pour voir sa modernisation débuter dès la fin des travaux sur l'axe La Roche – St Gervais.

• Afin de pouvoir augmenter le nombre de circulations entre La Roche et Annecy dans le futur, la séparation des flux en sortie nord de la gare de La Roche sera indispensable. Déjà, avec la mise en service de la ligne de la vallée de l'Arve modernisée, le viaduc ferroviaire à voie unique en sortie nord de la gare de La Roche devrait voir passer plus de 80 trains par jours, soit 1 train toutes les 7.5 minutes en heure de pointe, et ce roulant dans deux sens différents. Cela en ferait la voie unique la plus circulée de France. En conséquence, chaque train ayant plus de 5 minutes de retard risque de créer des situations dégradées en pagaille. Il sera donc impossible de rajouter le moindre train supplémentaire et cette section de ligne sera totalement saturée avant même d'imaginer l'augmentation des circulations vers Annecy. L'ARDSL attire donc l'attention de SNCF Réseau et des financeurs sur l'urgence de doubler le viaduc ferroviaire en sortie de la gare de La Roche. Si cette opération (jusqu'ici non budgétée) n'était pas réalisée, des situations dégradées ingérables verraient jour quotidiennement, rendant très aléatoire l'exploitation entre La Roche et Saint-Gervais. Le doublement de cet ouvrage est donc une nécessité absolue pour que le projet de modernisation de la Vallée de l'Arve soit un succès. Notre association demande donc à SNCF Réseau de chiffrer ces travaux et aux financeurs (Région Auvergne-Rhône-Alpes, Département de la Haute-Savoie et État Français) de financer ces travaux.

• Afin de donner plus de souplesse d'exploitation au Léman Express et aux TER, et de pouvoir prolonger la L4 du Léman Express à La Roche, la mise à double voie banalisée d'Annemasse à

Etrembières est nécessaire. Ces travaux, légers, ne nécessitent qu'une légère reprise du dévers sur la zone d'Étrembières et la création d'un appareil de voie à la séparation des deux voies pour créer une section de double voie banalisée.

• L'ARDSL préconise l'utilisation du block automatique lumineux (BAL) plutôt que celle du block à permissivité retreinte (BAPR) pour une garantie à long terme d'une signalisation plus efficace.

• L'ARDSL demande que le passage dénivelé de la nouvelle gare de La Roche-sur-Foron soit accessible aux personnes handicapées via une rampe.

• Notre association souhaite savoir si une étude sur des ilots de croisement a-t-elle été menée. Si oui, quels en sont les conclusions ?

• Nous rappelons que les travaux doivent être prévus sur le long terme et pas sur des formules au plus juste, cas de la gare d'Annemasse. Après la rénovation, nous attirons l'attention de SNCF Réseau sur l'importante nécessité qu'il n'y ait plus de travaux de voie perturbant fortement l'exploitation.
Voir moins

Anonyme - 14/12/2021

Voir document en pièce jointe

Concertation SNCF Réseau

Projet de modernisation de la ligne ferroviaire de la vallée de l'Arve

La Roche-Sur-Foron / St Gervais-Les-Bains

14 décembre 2021

Constat :

- La dynamique positive générée par les travaux du CEVA et le lancement du service Léman Express.
- Le succès indéniable du Léman Express pour Annemasse et pour la branche d'Evian.
- Les besoins d'amélioration de la ligne La Roche / St Gervais (voie unique qui comporte 5 viaducs, 2 tunnels et 42 passages à niveau).
- La pollution de l'air liée aux particules fines est responsable de 93 décès par an dans la vallée de l'Arve, soit près de 9% de la mortalité totale. Celle liée au traceur de la pollution routière est responsable de 40 décès, soit près de 4% de la mortalité annuelle (Santé Publique France, 2021).
- L'urgence climatique impose la réduction drastique de l'utilisation des énergies fossiles.
- Le ferroviaire, avec sa ligne à 100% électrifiée et bénéficiant principalement d'une électricité de source hydraulique est, de l'avis unanime, la solution efficace pour réduire la pollution de l'air, sauver des vies et réduire les émissions de gaz à effet de serre sur le long terme.
- Seulement 4% des déplacements se font par le rail dans la vallée de l'Arve, sur 90 000 déplacements quotidiens, tous modes confondus.

Les attentes des usagers et des habitants sont fortes concernant :

- L'augmentation de la fréquence des trains. Un train toutes les 30 mn souhaité, toute la journée et l'ajout de trains tôt le matin et en soirée.
- La fiabilité du service et sa ponctualité.
- La suppression des liaisons actuellement faites par le car et leur remplacement par des trains.
- La réduction des temps de trajet. Actuellement, entre St Gervais et Annemasse, le temps de trajet est de 45 mn en voiture, contre 1h08 en train.
- La suppression de rupture de charge en gare de La Roche (à chaque rupture de charge, le rail perd en moyenne 30% de passagers).
- L'ouverture de salles d'attente confortables y compris en hiver.
- Pour les trajets plus longs, la correspondance assurée en train pour les TGV à Bellegarde et Annecy, en particulier en début et fin de journée.

La modernisation proposée :

- Objectif : un train toutes les 30 mn entre St Gervais et La Roche sur l'ensemble de la journée. Augmentation de l'offre tôt le matin et le soir.
- Passage de 38 à 52 trains par jour. Rappel : dans les années 1980, jusqu'à 66 trains quotidiens passaient sur cette même ligne les jours de fort trafic !
- Modernisation de la signalisation et commande à distance des installations.
- Amélioration des télécommunications, entre le poste centralisé (PC) et les conducteurs, via la radio sol-train (RST).
- Renforcement de la puissance des sous-stations électriques.
- Sécurisation de la traversée des voies en gare.

L'avis de nos associations sur le projet :

Le projet présenté ne permet pas de répondre complètement aux attentes des habitants. L'infrastructure et les temps de trajets restent identiques et cette modernisation n'offre pas de possibilité supplémentaire de dépassement ni de croisement des trains en ligne… Finalement, ce projet apportera des amélioration limitées pour les usagers.

L'investissement est insuffisant et manque d'ambition pour la longueur de la ligne, notamment en comparaison avec les investissements routiers réguliers pour la maintenance des routes.

De plus, 2 ans de fermeture de la ligne, pour la réalisation des travaux, sont inacceptables. Les usagers trouveront des alternatives, prendront de nouvelles habitudes et certains se détourneront de l'utilisation du train à long terme. Une étude des comportements devait d'ailleurs être réalisée à ce sujet.

Aujourd'hui, les travaux proposés sont annoncés comme préalables à un doublement futur de la ligne, qui impliquera de nombreuses années d'études et une nouvelle fermeture de longue durée de la ligne. De plus, des travaux complémentaires (régénération des ponts sur l'Arve à Bonneville ou sur le Giffre à Marignier) engendreront à l'avenir de nouvelles fermetures de la ligne.

Notre proposition :

Le train doit devenir un moyen de transport plus attractif, capable de répondre aux besoins des habitants et proposer une alternative à l'utilisation de la voiture dans la vallée de l'Arve, en lien avec des transports en commun, dont le service est à compléter. À cet effet, nous proposons :

-> une modernisation plus complète de la ligne, mais en 2 phases géographiques.

Phase 1 - La Roche / Cluses

Consacrer le budget actuel de 170 millions d'euros à une première phase La Roche / Cluses. Ce report du budget en totalité sur la partie La Roche / Cluses permettrait :

- D'inclure la régénération des ponts de Bonneville sur l'Arve et de Marignier sur le Giffre et de se prémunir d'une nouvelle fermeture de ligne (travaux prévus en 2029 selon SNCF Réseau).
- De doubler la voie entre Bonneville et Marignier afin de disposer de possibilités de dépassements et de croisements en ligne et réduire le temps de trajet. Etudier aussi le doublement de la voie entre St Pierre-en-Faucigny et Bonneville.
- De faire des économies substantielles en privilégiant l'utilisation de l'ex-Voie 4 en gare de La Roche en tant que 4e voie principale (cf explication ci-dessous).
- D'envisager le doublement du viaduc de La Roche sans interruption de circulation supplémentaire. Ce viaduc de 120 m, actuellement à voie unique, avec 2 aiguillages et 3 circuits de voies sera un frein à la gestion, donc à la régularité des 86 (selon SNCF Réseau) circulations des lignes Le Fayet / La Roche et Annecy / La Roche.
- De réduire l'interruption des circulations de 2 années annoncée dans la présentation du projet, qui n'est pas acceptable. Pour mémoire, des travaux identiques de signalisation entre Annemasse et Evian avaient nécessité la fermeture de la ligne pendant 2 jours seulement !

Si ces travaux dépassent le budget déjà négocié, il faudra rechercher des financements supplémentaires afin de proposer aux habitants et aux visiteurs un service ferroviaire adapté à leurs besoins et aux enjeux sanitaires et climatiques. Le rail est une des composantes majeures pour réaliser la transition énergétique des transports et de nombreux financements vont être ouverts pour cette transition.

Phase 2 - Cluses / St Gervais

Une seconde phase Cluses / St Gervais

En effet, compte tenu de la technologie existante des installations de postes à relais géographique (PRG) en gares de Sallanches et de St Gervais et du bloc automatique lumineux (BAL) entre ces deux villes, la modernisation de cette partie de ligne n'est pas une priorité.

D'autre part, l'emplacement de la gare de Magland sera à définir dans le cadre du projet Funiflaine.

En parallèle, dès la modernisation de la ligne, il faudra aussi :

- S'assurer que les trains techniquement possibles au niveau des infrastructures soient réellement commandés par la Région et mis en place par la SNCF après les travaux.
- Profiter du temps des travaux pour organiser des services de transports en commun en rabattement vers les gares dans toute la vallée de l'Arve.

Explication : Voie principale 4 vs Voie D à La Roche Sur Foron

La voie 4, qui existait auparavant, serait contiguë au quai n°1 face à la voie A actuelle. Elle se terminerait en butoir (ou heurtoir) juste avant la gare, en arrivant de St Gervais. Cette voie a été vendue à la ville pour l'extension du parking de la gare.

Cette option présente de nombreux avantages :

- Coût très inférieur à la réalisation de la voie D présentée dans le projet.
- Travaux sans répercussion sur les circulations actuelles.
- Études simplifiées en raison de la technologie PRG du poste (simple ajout d'une voie).
- Pas de nécessité de création de quai supplémentaire (embarquement des voyageurs sur le quai 1 existant).
- Changement de train sur le même quai.
- Accès direct depuis le parking de la gare, notamment pour les groupes, les personnes à mobilité réduite et âgées.
- Pas de nécessité de souterrain ni de passerelle.
- Préservation des voies de services 3, 5 et 7, utiles pour le garage des trains de stockage, des trains de travaux, des wagons de ballast, des motrices en panne et éventuellement des trains de fret.

Solutions à étudier pour le parking des voitures :

Le parking en épi des véhicules, qui pourrait permettre de conserver les places existantes.

L'utilisation partielle de la cour des agents caténaires pour la réalisation de places supplémentaires.

Si besoin, regrouper les 3 composantes des services équipements (caténaires, voie et SES) de l'autre côté de la gare, pour bénéficier d'un nombre conséquent d'emplacements de parkings supplémentaires.

Contact :

France Nature Environnement Haute-Savoie

84 route du Viéran, Pringy, 74370 Annecy

haute-savoie@fne-aura.org

Anonyme - 14/12/2021

Bonjour, Je suis évidemment pour l'amélioration technique de la ligne de La Roche-St Gervais mais pense qu'il est nécessaire de faire la même amélioration sur la ligne La Roche-Annecy. Concernant les fréquences aux 30 minutes, je suis bien évidemment pour, si on y arrive, et souhaiterais que ce cadencement soit maintenu toute la journée et pas seulement aux « heures de pointes » qui sont toujours difficiles à définir et ne permettent pas aux voyageurs de pouvoir compter sur un cadencement régulier toute la journée.

Pour ma part je serais favorable à une amélioration (ou optimisation) de la section Annemasse-La Roche (au-delà de l'automatisation déjà mise en place) pour permettre un cadencement aux 20 minutes entre La Roche et Annemasse et une alternance systématique des destinations (St Gervais/Annecy) permettant un cadencement aux 40 minutes vers St Gervais comme vers Annecy.

Les trains en provenance d'Annecy ou St Gervais en alternance avec des départs/Arrivées de ces trains en gare d'Annemasse vers :00, :20 et :40 se raccorderaient sur les horaires Léman Express (Annemasse vers Genève D :05 et D :50 / de genève vers Annemasse A :55 et A :10 comme aujourd'hui) ; l'arrivée de :20 étant Terminus Annemasse (correspondance avec le RE D :27) et le départ de :40 étant origine Annemasse (correspondance avec le RE A :33).

Le créneau LEX en gare d'Annemasse A :55 D :05 serait réservé aux L2 et L3 (plus de L1 à cet horaire) ; le TER Bellegarde devenant exclusivement en provenance et à destination d'Evian (A :55 D :05 à Annemasse permettant la correspondance avec L2/L3 en alternance) ; pour St Gervais correspondance systématique en gare d'Annemasse avec une correspondance optimisée en 5 min seulement 1h sur 2 sinon correspondance en 20 minutes.

Le créneau LEX en gare Annemasse A :25/D :35 serait réservé à la L1 comme aujourd'hui.

L'alternance systématique des destination permettrait également un Trajet St Gervais<->Annecy toutes les 40 minutes en correspondance systématique à La Roche (correspondance en 5 minutes).

En résumé :

Evian<->Genève toutes les 30 minutes : L1 directe 1/h et 1/h en correspondance (5 min) Annemasse (TER+L2 ou L3)

Evian<->Bellegarde : 1 TER direct par heure

Genève<->Annecy : L2 toutes les 40 minutes dont 1/3 en correspondance (7 min) à Annemasse (RE+L2)

Genève<->St Gervais : L3 toutes les 40 minutes dont 1/3 en correspondance (7 min) à Annemasse (RE+L3)

Genève<->La Roche : 1 direct toutes les 20 minutes (L2 ou L3) dont 1/3 en correspondance (7 min) à Annemasse (RE+L2 ou L3)
St Gervais<->Bellegarde : 1/h en correspondance systématique (5 min ou 20 min 1h/2) à Annemasse (L3+TER).
St-Gervais<->Annecy : toutes les 40 minutes ; correspondance systématique à La Roche en 5 min (L2+L3).
Annecy<->Evian : possible toutes les 30/40 min en correspondance à Annemasse en 5, 10 ou 20 minutes selon horaire (L2+L1 ou TER).
Cadencement à maintenir toute la journée et pas seulement aux heures de pointes.
Bien cordialement
Voir moins

❖

Anonyme - 15/12/2021

Beau projet qui donne de l'espoir quant à nos possibilité de nous déplacer en train dans la vallée de l'Arve. deux besoins pour moi, pouvoir envisager d'utiliser le train pour aller à Thonon ou Genève le week end et pas seulement en semaine. (3h heures pour Thonon à ce jour) pouvoir envisager des déplacements loin sans trop de difficultés Lyon (Impossible professionnellement actuellement ou rejoindre Bellegarde en moins de 2 heures. merci

❖

Anonyme - 15/12/2021

Bonsoir,
Je me permets de laisser mon avis sur ce sujet qui me semble important pour permettre le développement de nos gares.
Une passerelle permet d' apporter un accès biface aux gares et donc permet de diversifier les moyens de stationnement autour des pôles gare. Plus l 'accès aux gares sera simplifié et plus les utilisateurs auront tendance à utiliser le service mis à disposition. Suivant une étude que j ai lue, un accès à un service de transport doit se faire en moins de 12 minutes pour qu il puisse être attractif pour l'utilisateur. Alors si une passerelle ou sous terrain permet de diversifier l'accès au train, cela doit être mis en place.

VALLÉE DE L'ARVE

PLUS DE TRAINS, MIEUX RESPIRER

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Liberté
Égalité
Fraternité

La Région Auvergne-Rhône-Alpes

haute savoie le Département

SNCF RÉSEAU