



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 améliorations 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 caténares pour la réalisation de places supplémentaires.

Si besoin, regrouper les 3 composantes des services équipements (caténares, 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