

Monsieur Alain Espinasse
Préfet de la Haute-Savoie

Monsieur Laurent Wauquiez
Président du Conseil régional
Auvergne-Rhône-Alpes

Monsieur Martial Saddier
Président du Conseil
départemental de Haute-Savoie

Genève, le 8 avril 2022

Concerne : rénovation de la ligne ferroviaire de la Vallée de l'Arve

Monsieur le Préfet,
Messieurs les Présidents,

Instance de concertation de la société civile de l'agglomération franco-valdo-genevoise rattachée au Groupement local de coopération transfrontalière (GLCT) du Grand Genève, le Forum d'agglomération a exercé en 2020 son pouvoir d'autosaisine et engagé un travail approfondi sur le thème des transports ferroviaires dans le bassin grand-genevois. Cette réflexion a abouti à [un rapport rendu public en 2021](#).

Nous prenons aujourd'hui la liberté de vous écrire pour vous faire part de notre préoccupation concernant le projet de rénovation de la ligne de chemin de fer Annemasse-La Roche-sur-Foron-Saint-Gervais/Le Fayet. En effet, à l'heure où l'on devrait chercher la solution optimale pour inciter à un report modal vers le rail, nous avons le sentiment que les moyens mis en œuvre ne sont pas à la hauteur de l'enjeu qui est aussi une question d'aménagement du territoire.

La Vallée de l'Arve, rappelons-le, est une contrée où l'activité économique est importante. C'est également un itinéraire qui conduit à la station de Chamonix et que traversent de nombreux poids lourds (> 628'000/an) pour rejoindre l'Italie par le tunnel du Mont-Blanc. Par ailleurs, une grande partie des travailleurs, notamment frontaliers, viennent de cette belle région qui lutte actuellement contre la pollution. Le succès rapide et même inespéré du Léman Express montre qu'une offre alternative de qualité conduit un grand nombre d'automobilistes à renoncer à la voiture.

Face à la nécessité de réduire les gaz à effet de serre, auquel contribue notamment le trafic automobile, il serait logique que les autorités profitent de la rénovation de la ligne pour mettre en place dans cette vallée une alternative ferroviaire performante et attractive pour la population locale et les touristes. L'objectif étant la diminution des temps de parcours, l'augmentation de la fréquence des trains (cadence à la demi-heure) et l'élargissement de l'amplitude de l'horaire. Or, une analyse détaillée des options choisies indique que ces objectifs auront du mal d'être atteints. Voici notamment pourquoi :

- 1) l'effort mis sur *la modernisation de l'infrastructure* ne semble pas abouti. Ainsi, la mise en double voie, même partielle, du tronçon entre Reignier et La Roche-sur-Foron, prévue dans le cadre du Léman Express, n'est pas incluse dans le projet. Elle permettrait pourtant d'assurer une desserte effective de La Roche à la demi-heure et d'éviter des attentes en gare.



Rappelons que cette gare est un véritable nœud ferroviaire qui dessert également Annecy. Avec cette amélioration, les temps de parcours pourraient également être raccourcis. Or, actuellement, si le projet de rénovation prévoit bien un cadencement à la demi-heure, les fréquences qui ne seront pas coordonnées sur tout le tronçon : un train chaque demi-heure entre Saint-Gervais et La Roche dans les deux sens. Mais rien pour améliorer la fréquence bancale entre La Roche et Annemasse : les deux trains se suivent à 20 minutes d'intervalle, puis plus rien pendant 40 minutes !

- 2) la modernisation de l'infrastructure devrait également inclure l'installation de certains aiguillages plus performants, et leur automatisation, notamment au centre d'entretien en gare d'Annemasse. Il est incompréhensible et extrêmement pénalisant que lors des travaux effectués dans cette gare pour l'arrivée du Léman Express, des aiguillages manuels aient été installés. Ces derniers génèrent des coûts d'exploitation très élevés et une bien moindre disponibilité du matériel roulant (cela a un coût également).

Enfin, la double voie qui existe aujourd'hui entre Annemasse et Etrembières correspond en fait à deux voies uniques totalement indépendantes l'une de l'autre. En faire des voies banalisées (utilisables l'une pour l'autre) pourrait ajouter à la flexibilité d'exploitation en direction de La Roche et de Bellegarde/Lyon tant pour les Léman Express que pour les TER ;

- 3) pour assurer l'avenir du chemin de fer, *une exploitation automatisée* du réseau ferré est également un élément capital. Nous saluons l'automatisation de la signalisation qui devrait permettre une extension de l'amplitude horaire à moindre coût. Cependant, il est regrettable que la SNCF ait renoncé à installer le block automatique lumineux (BAL). Ce système permettrait de minorer l'impact, sur les trains quotidiens, de la réservation de sillons sur toute l'année pour des TGV qui ne circulent qu'une poignée de week-ends en hiver.

Toutes ces améliorations, si elles étaient introduites, accroîtraient la souplesse de l'exploitation et dégageraient du personnel pour d'autres fonctions. Elles ouvriraient aussi des perspectives nouvelles pour les usagers (un horaire dès 5h00 et au-delà de 21h00), mais également aux amoureux de la région qui veulent s'y rendre pour leurs loisirs et qui ne seraient pas freinés par un horaire trop restrictif ;

- 4) enfin, dernier point critique, la durée des travaux de rénovation et son impact sur les usagers : à nos yeux, il est inacceptable que la SNCF puisse envisager de fermer la ligne pendant deux ans à cet effet. Des opérations « coups de poing » par exemple, sur des week-ends, nous paraîtraient plus adaptées. Il nous semble très important que la clientèle actuelle, qui a augmenté depuis l'introduction du Léman Express, n'abandonne pas le train.

Dans ce dossier, nous avons constaté que peu d'améliorations étaient prévues sur la ligne de La Roche-sur-Foron à Annecy. Une montée en puissance, moyennant des investissements, pourrait pourtant convaincre nombre de pendulaires venant du chef-lieu du département – et ils sont de plus en plus nombreux – de choisir le train pour se rendre à Genève et/ou dans le Chablais ou encore à Chamonix/dans la Vallée de l'Arve.



Lorsque nous avons questionné SNCF Réseaux, lors d'une séance d'information, concernant le choix de rénovation, cette dernière nous a répondu que le projet correspondait à une enveloppe budgétaire limitée. Par conséquent, nous vous remercions d'avance, Monsieur le Président, d'étudier la possibilité d'une rallonge budgétaire des différentes autorités qui subventionnent le projet. Une telle ouverture serait un important pas en avant, pour la Vallée de l'Arve et pour le Grand Genève.

Dans l'attente d'une réponse de votre part, nous vous prions de croire, Monsieur le Préfet, Messieurs les Présidents, à l'expression notre parfaite considération.

Le Bureau du Forum d'agglomération :

Olivier Dufour
Président du Forum

Isabel Girault
Présidente du collège
environnement

Nathalie Hardyn
Présidente du collège
économie

Michèle Tranda-Pittion
Vice-présidente du collège
social et culturel

Claude Farine
Vice-président du collège
environnement

Jean-Michel Thénard
Vice-président du collège économie

Copies :

- Monsieur Jean-Luc Blondel, sous-préfet de Saint-Julien-en-Genevois
- Monsieur Christian Dupessey, président du Pôle métropolitain du Genevois français
- Monsieur Mathieu Fleury, directeur général de Lémanis
- Monsieur Antonio Hodgers, président du Groupement local de coopération transfrontalière (GLCT) du Grand Genève
- Députées et Députés de la Haute-Savoie
- Sénatrice et Sénateurs de Haute-Savoie
- Conseillères et Conseillers régionaux de la Haute-Savoie, membres des Commissions de l'aménagement du territoire ou des transports
- Conseillères et Conseillers départementaux des cantons concernés de la Haute-Savoie
- Présidents des Communautés de communes et des Communautés d'agglomérations de la Vallée de l'Arve et du Grand Annecy