

Annecy, le 2 juin 2022

Détail des propositions

Législatives 2022 : l'ARDSL fait des propositions aux candidats

Les 12 et 19 juin, les Haut-Savoyards (847 627 habitants) vont élire leurs 6 représentants à l'Assemblée Nationale pour les 5 prochaines années. C'est scrutin majeur puisque les Parlementaires votent et contrôlent le budget de l'Etat, pour construire les infrastructures de mobilité, définir et financer les dessertes d'équilibre du territoire et le cadre législatif de fonctionnement des services de transport.

Fin 2019, la mise en service de l'infrastructure du CEVA a permis à la Haute-Savoie d'enfin disposer d'une ligne ferroviaire à double voie entre Annemasse et Genève et de créer le Léman Express, qui transporte plus de 50 000 personnes chaque jour. Le reste du réseau ferroviaire du Département demeure à voie unique ou inexploitée (Evian – Saint-Gingolph et Annecy gare – Vovray).

Le choix de soutenir le développement du rail est capital pour le devenir de la Haute-Savoie :

- ✓ Parce que le train est la solution à développer, face à la congestion routière subie par les Haut-Savoyards.
- ✓ Parce que le train par le report modal permet de réduire la pollution liée au trafic routier, avec un réseau totalement électrifié.
- ✓ Parce que le train doit être le mode de transport privilégié pour la venue des touristes, secteur économique vital pour le Département.

Nous proposons à chacun des candidats des 6 circonscriptions d'être visionnaires et de défendre le développement du rail en Haute-Savoie en s'engageant sur 9 propositions majeures.

1) Faire des transports en commun un service public de 1^{ère} nécessité

Les transports du quotidien sont indispensables à la population, aussi n'est-il pas trop demandé qu'ils soient considérés comme des services de première nécessité.

Cela implique la mise en place d'une **fiscalité adaptée**. La TVA à 10% en vigueur en France, est supérieure à celle de l'Allemagne (7%) ou de la Suisse (7,7%). La France a même relevé son taux de TVA de 5,5% à 7% en 2012, puis à 10% en 2014. A l'inverse l'Allemagne a diminué la TVA sur les billets de trains de 19% à 7% en 2020. L'ARDSL demande le retour à une TVA à 5,5% pour les transports collectifs.

Trop d'habitants de la Haute-Savoie en ville, comme en campagne sont dépendants de la voiture, faute d'offre efficace de transports en commun. La loi LOM (2019) devait supprimer les zones blanches sans transports en commun. Aucun progrès n'a eu lieu en Haute-Savoie. La plupart des collectivités locales ont refusé de s'emparer de la compétence transport. Résultat environ 1 habitant sur 4 (soit plus de 200 000 citoyens) n'a pas de transport urbain ! Avec 17 322 habitants, Sallanches est la plus grande ville de la Région sans bus urbain. L'ARDSL suggère une **révision de la LOM pour doter chaque ville du Département de bus urbains, gérés en proximité, et non à Lyon, avec des financements dédiés**. Il est nécessaire de prévoir des **financements nouveaux pour que la Région :**

- **Développe les lignes cadencées de cars interurbains pour desservir les territoires périurbains, ruraux et de montagne**, en rabattement sur les gares.
- **Renforce les dessertes Léman Express, Mont-Blanc Express et TER en Haute-Savoie** avec un cadencement renforcement et l'acquisition de trains supplémentaires.

L'Etat doit soutenir financièrement le développement des transports publics en province. L'ARDSL demande aux parlementaires de Haute-Savoie d'obtenir la mise en place d'un **nouvel appel à projets pour les transports urbains**. Cela pourrait bénéficier aux agglomérations d'Annecy, Annemasse, Thonon, Cluses ou Saint-Julien-en-Genevois, qui ont besoin de **créer ou d'étendre des tramways et BHNS**.

2) Relancer le train de nuit Paris – Saint-Gervais et développer l’offre TGV en Haute-Savoie

La Haute-Savoie est le deuxième département le plus peuplé d’Auvergne-Rhône-Alpes et le 1er département touristique de la Région, avec des sites remarquables d’importance internationale comme Chamonix, Annecy et son lac, Évian, ou encore les stations de ski du Mont-Blanc, des Aravis, du Grand Massif et des Portes du Soleil.

La desserte ferroviaire n’est pas à la hauteur de l’attractivité et du dynamisme de notre Département. Annecy a vu sa desserte TGV pour Paris réduite 7 à 5 allers-retours TGV par jour ouvrable et a perdu sa liaison TGV avec Marseille. L’Etat, autorité organisatrice des trains d’équilibre du territoire a supprimé en septembre 2016, le train de nuit Saint-Gervais – Paris.

Depuis 2020, la France s’est engagée dans une relance des trains de nuit. Des trains supprimés en 2016, seuls ceux desservant les Pays de Savoie n’ont pas été remis en circulation. Nous demandons aux futurs députés de Haute-Savoie de s’engager à **obtenir le retour du train de nuit Paris – Saint-Gervais dès l’hiver 2023/2024**.

La vallée de l’Arve n’est desservie par TGV que les samedis d’été et les week-ends d’hiver. Le Chablais bénéficie de TGV uniquement le week-end. L’ARDSL ne comprend pas pourquoi la vallée de l’Arve a moins de TGV hors hiver que le Chablais, alors qu’elle n’est ni moins peuplée, ni moins touristique.

L’ARDSL demande aux élus de Haute-Savoie qu’ils élaborent et votent le **schéma directeur des dessertes nationales de voyageurs**, comme prévu dans la réforme ferroviaire de 2014. C’est dans ce cadre que l’Etat devrait imposer dès 2024 à SNCF Voyageurs d’assurer des dessertes TGV répondant aux besoins de la Haute-Savoie :

- **Une desserte cadencée aux 2h entre Annecy et Paris** (comme Lyria l’assure déjà entre Genève, Valserhône, Bourg-en-Bresse et Paris).
- **Une desserte quotidienne Paris – Evian & Paris – Saint-Gervais** (avec des renforts en été et en hiver).
- **Une desserte saisonnière entre Marseille, Annecy et Saint-Gervais**.

3) Créer un fonds dédié à l’investissement pour le rail en Haute-Savoie

La France investit trop peu pour le développement et la maintenance de son réseau ferroviaire. En Allemagne les efforts pour le rail sont deux fois supérieurs à ceux de la France. Ils sont dix fois supérieurs en Suisse. L’Allemagne et la Suisse investissent environ autant pour le train que pour la route. La France continue de privilégier la route au rail. Cette tendance se traduit en Haute-Savoie par un retard considérable dans la modernisation de notre réseau ferroviaire.



L'ARDSL appelle les Parlementaires à doter SNCF Réseau de budgets plus importants. Les dotations pour le renouvellement et la modernisation du réseau français sont tellement insuffisants que notre réseau se paupérise et que les projets de développement n'avancent pas (à l'image de la ligne Ancey – Aix inscrite au CPER 2015-2020). Ce n'est pas en imposant à SNCF Réseau une austérité financière, que la France parviendra à doubler la part modale du fret et le nombre de voyageurs transportés. La hausse démesurée des péages ferroviaires (qui représentent 86% du chiffre d'affaires de SNCF Réseau) a contribué à la réduction de la desserte TGV d'Ancey. Derrière les grandes ambitions affichées, les moyens ne sont pas assurés à ce jour, alors que la Haute-Savoie a un grand besoin d'investissements pour rattraper son retard ferroviaire.

L'ARDSL demande aux Parlementaires de se mobiliser pour créer un fonds pour les aménagements de l'infrastructure ferroviaire de Haute-Savoie (à l'image du FAIF en Suisse, qui permet de financer [Léman 2030](#)). Ce fonds pourrait être abondé par le Conseil Départemental via les fonds frontaliers.

4) Réaliser enfin la modernisation de la ligne Aix - Ancey

L'ARDSL juge indispensable de procéder à la [modernisation de la ligne Aix – Ancey](#) durant la mandature 2022-2027. Ancey est la plus grande ville de France desservie exclusivement par des lignes à voie unique. Ce projet doit permettre :

- D'augmenter le nombre de trains pouvant circuler entre la Haute-Savoie et la Savoie en instaurant une cadence à la ½ heure entre Ancey et Chambéry.
- De garantir une cadence horaire entre Ancey et Lyon (sans rupture de charge à Aix-les-Bains)
- De réduire les temps de parcours entre Ancey, Aix, Chambéry, Grenoble et Lyon,
- De créer une desserte périurbaine entre Rumilly et Ancey, en rouvrant les gares de Marcellaz-Albanais et de Lovagny Gorges-du-Fier et en créant une halte nouvelle aux Passerelles à Cran-Gevrier.
- De rétablir des trains directs entre Lyon et Saint-Gervais via Ancey.
- De rétablir la possibilité d'une desserte fret d'Ancey.

Les futurs députés de la Haute-Savoie auront un rôle décisif pour la réussite de ce projet. Ils devront convaincre le Gouvernement et leurs collègues Parlementaires **d'augmenter significativement la part et le montant du financement de l'Etat.**

5) Défendre l'intérêt de la Haute-Savoie dans le choix de l'itinéraire d'accès au Lyon – Turin

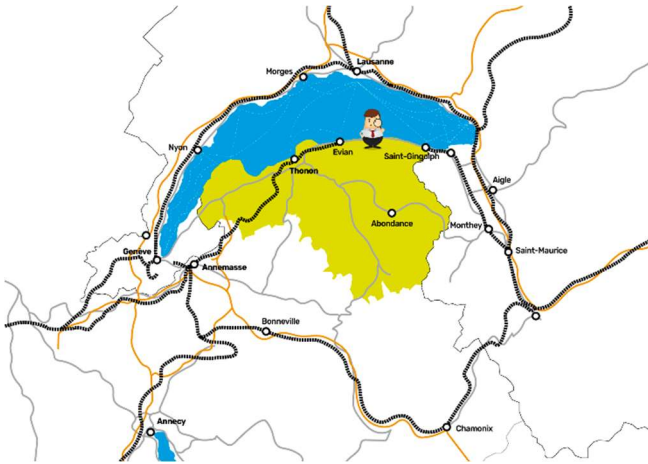
L'Etat n'a toujours pas arrêté l'itinéraire des accès français au Lyon – Turin. Le Grand Ancey a pris position en faveur de la réalisation d'une ligne nouvelle mixte entre Saint-Exupéry et Chambéry avec des tunnels Dullin et Epine. Ce scénario (conforme à la DUP) permet un report modal massif du trafic actuel des camions et des voitures individuelles enregistrés



sur l'A43 et l'A41. Il réduit de 30 min environ la durée des trajets entre Ancey, Lyon et Paris. La plupart des collectivités de Savoie défendent un scénario plus coûteux sans tunnel Dullin et Epine, mais avec des tunnels à voie unique sous Chartreuse, Belledonne et Glandon interdits aux voyageurs. Elles proposent pour les voyageurs un doublement partiel de la voie unique entre Chambéry et Saint-André-le-Gaz (non compris dans la DUP), dénuée d'intérêt pour la Haute-Savoie, car les trajets resteraient plus rapides et plus robustes par la double voie via Culoz.

L'ARDSL demande donc aux futurs députés de Haute-Savoie d'intervenir auprès de la Première Ministre, Elisabeth Borne, pour qu'elle prenne position pour un scénario incluant les tunnels Dullin et Epine.

6) Rouvrir la ligne sud-lémanique Evian – Saint-Gingolph (prolongement du Léman Express)



La Haute-Savoie ne dispose que deux liaisons ferroviaires actives avec la Suisse voisine à Annemasse (avec le Léman Express) et à Vallorcine (avec le Mont-Blanc Express). La 3^{ème} liaison ferroviaire entre Evian et Saint-Gingolph (18 km) est inactive depuis 1998, ce qui enclave le Chablais. Les frontaliers du Chablais français se rendant dans le Valais ou à Montreux ou Vevey sont contraints à se déplacer en voiture, faute d'alternative. [L'ARDSL prône la réouverture du chaînon ferroviaire manquant au Sud Léman](#) entre le Léman Express cadencé à la ½ heure entre Evian et Genève et le RER Valais cadencé à l'heure entre Saint-Gingolph et Brigue. Le Département de la Haute-Savoie a renoncé à une modernisation de la D1205 parallèle à la voie ferrée, pariant sur une réouverture de la ligne ferroviaire. Pour le tourisme, cette ligne permettra de connecter Evian à Martigny et à l'Italie par le Simplon.

L'ARDSL demande aux Parlementaires du Département de prioriser la réouverture de cette ligne auprès des décideurs à Paris et à Berne, pour qu'elle intervienne d'ici 2030. Il faut pour cela réunir le financement nécessaire et élaborer un traité international.

7) Moderniser intégralement l'étoile ferroviaire de La Roche-sur-Foron

La gare de La Roche-sur-Foron est au cœur du réseau ferré départemental. C'est la plaque tournante entre les trains reliant Annecy, Saint-Gervais et Annemasse, puis Genève ou Valservhône. La ligne La Roche – Annemasse a été modernisée juste avant le lancement du Léman Express, même si le doublement de la ligne entre La Roche et Reignier n'a pas eu lieu.

L'Etat, la Région et le Département portent une [modernisation de la ligne entre La Roche et Saint-Gervais](#), à réaliser d'ici 2027, qui permettra de passer de 38 à 52 trains par jour. Cela donnera de l'oxygène à la vallée de l'Arve.

LES OBJECTIFS DU PROJET

Le projet a pour objectifs :

- « Améliorer la desserte des lignes les plus fréquentées »
- « Améliorer la qualité de service avec une meilleure régularité et une fréquence plus importante »
- « Améliorer l'attractivité de la ligne avec plus de trains par jour »
- « Contribuer aux besoins de déplacements des habitants entre Saint-Gervais-les-Bains et La Roche-sur-Foron »



CE PROJET PERMETTRA :

LA CIRCULATION D'UN TRAIN TOUTES LES 30 MINUTES DANS CHAQUE SENS ET DE PASSER DE 38 À 52 TRAINS PAR JOUR.

LES BÉNÉFICES ATTENDUS

L'objectif principal du projet est de permettre de faire circuler plus de trains sur une amplitude élargie entre La Roche-sur-Foron et Saint-Gervais les Bains.

	Aujourd'hui	Demain
Nombre total de trains	38 trains/jour	52 trains/jour
LEX Coppet ↔ La Roche-sur-Foron ↔ Saint-Gervais et TCR Balgards ↔ La Roche-sur-Foron ↔ Saint-Gervais	27 trains	30 trains
TSR La Roche-sur-Foron ↔ Saint-Gervais	11 trains*	22 trains

Les liaisons vers Annecy seront assurées par des correspondances optimisées à La Roche-sur-Foron (temps d'attente moyen d'environ 10 min).

*10 à 12 trains Annecy ↔ La Roche-sur-Foron ↔ Saint-Gervais-Bains

Ce développement des trains régionaux (TER et Léman Express) sera également compatible avec la circulation des TGV desservant les lignes de la vallée de l'Arve au niveau des gares de Sallanches de Cluses et de Saint-Gervais les Bains, en particulier TGVs.

D'autres bénéfices sont attendus avec ce projet :

- « Avoir une réactivité accrue dans la gestion d'incident et donc un retour du trafic en situation normale beaucoup plus rapide »
- « Perfectionner l'information voyageurs avec plus de temps réel »

En outre, la modernisation de la ligne entre La Roche et Annecy n'est toujours pas prévue à ce jour. Il s'agit pourtant de l'axe reliant la préfecture de la Haute-Savoie à tout le Nord et l'Est du Département. Le Grand Annecy porte un projet de RER Groisy – Rumilly qui n'est pas possible sans cette modernisation.

L'ARDSL interpelle les futurs députés pour qu'ils activent tous les leviers possibles pour permettre sa modernisation dans la foulée des modernisations des lignes Aix – Annecy et La Roche – Saint-Gervais : réalisation des études et de l'enquête publique avant 2027, inscription au CPER suivant, inscription au projet aggro Grand Genève 5, inscription au conseil d'orientation des infrastructures, mise en place d'un PPA sur le bassin annecien, classement en [services express métropolitains](#) ...

8) Porter le projet du Tram-Train Annecy - Albertville

L'ARDSL demande aux candidats de s'engager sur le portage d'études sur la création d'un tram-train entre Annecy et Albertville, son inscription au CPER, son classement en services express métropolitains et le lancement d'un appel à projets sur les transports périurbains.

La réactivation de cette ligne permettrait de compléter le chaînon manquant entre Annecy et Ugine. L'agglomération d'Arlysère envisage une réouverture au trafic voyageurs entre Albertville et Ugine. Elle a financé aux côtés de l'Etat, de la Région et du Département de la Savoie, [le maintien de la ligne pour la desserte d'Ugitech](#). Ce tram-train permettra de créer une alternative à la route départementale 1508, surchargée, qui voit s'agglutiner plus de 30.000 véhicules par jour quotidiennement et crée de nombreux problèmes d'engorgement et de pollution pour les usagers et les riverains.

Par rapport à la situation actuelle, la réalisation du tram-train Annecy-Albertville permettra de :

- Ramener le temps de parcours entre Annecy et Albertville à 50 minutes au lieu de 1h15 ;
- Enlever 25 à 30% des voitures sur l'axe ;
- Éliminer 40% des rejets de GES sur la rive ouest du lac d'Annecy ;
- Offrir une complémentarité avec la piste cyclable existante ;
- Désenclaver la communauté de communes des sources du lac d'Annecy et l'agglomération d'Arlysère ;
- Offrir une alternative décarbonée, bon marché et rapide à la voiture individuelle ;
- Réunir par le train la Haute-Savoie et la Savoie, autrement que par la liaison via Rumilly.

9) Porter le projet d'une ligne ferroviaire directe entre Annecy et Genève, le long de l'A41

La mise en service du tronçon nord de l'A41 (19 km pour un coût de construction de 925M€, sans compter 6M€ d'entretien annuel), seconde autoroute entre Annecy et Genève, réalisée en 2008 devait permettre de fluidifier le trafic entre Annecy et Genève. Non seulement la construction de cette autoroute n'a pas atteint ses objectifs, mais elle a même conduit à une situation inverse. Sa mise en service a entraîné :

- Une saturation accrue du trafic sur Annecy Nord et Bardonnex avec davantage de véhicules sur des goulots d'étranglements
- Un trafic induit de 43% ;
- Une augmentation des émissions de la pollution et des GES ;
- Une augmentation des bouchons dus au trop fort nombre de véhicules et donc du temps de parcours entre Annecy et la frontière ;
- Une diminution des terres agricoles ;
- Un étalement urbain favorisé par un usage accru de la voiture individuelle ;
- Une envolée des prix de l'immobilier.
- Une rentabilité de l'autoroute moindre que prévue (trafic plus faible que prévu ; prix plus élevés que prévu).
- La mise à 2x3 voies de la section Annecy Nord – Saint-Martin-Bellevue.
- Une absence de développement des transports publics le long de l'axe desservi par l'autoroute.
- Un projet d'échangeurs à Copponex vers Annecy.

Ce projet est donc un échec catastrophique pour le territoire. L'erreur historique de l'A41 entre Annecy et Genève risque de se reproduire dans le Chablais avec un projet autoroutier directement concurrent du Léman Express.

Il convient donc d'y remédier en apportant une réponse à la hauteur des enjeux climatiques et des dizaines de milliers d'usagers reliant quotidiennement Annecy à Genève.

L'ARDSL demande donc aux députés de s'engager pour la création d'une ligne ferroviaire directe entre Annecy et Genève, assez semblable au projet de [ligne directe entre La Chaux-de-Fonds et Neuchâtel](#) inscrite dans [PRODES2035](#). Cette ligne serait créée le long de l'autoroute. Cette ligne nouvelle permettrait de :

- Diminuer le temps de parcours pour les pendulaires ;
- Capter une part conséquente du trafic routier grâce à un temps de parcours fiable et compétitif face à la voiture individuelle ;
- Réduire les émissions de polluants et de GES ;
- Limiter l'étalement urbain en favorisant la création d'habitats autour des gares (Annecy, Pringy, Cruseilles, Saint-Julien) ;

Concrètement, il s'agit de défendre ce projet structurant entre la France et la Suisse, à Paris et à Berne et notamment de l'inscrire au conseil d'orientation des infrastructures et dans un traité franco-suisse et pour une réalisation après 2035. Il pourrait être financé par les bénéfices tirés de la concession autoroutière.

ARDSL - Association Rail Dauphiné Savoie Léman

37 avenue de Genève – F-74000 Annecy - www.ardsl.org

Contact : Youri. DERVIN, Section Haute-Savoie, +33 6 26 37 58 11 / youri.dervin@ardsl.org