

Regroupement
géographique**14**

Couloir Bellegarde – St-Julien – Annemasse et Champagne - Genevois

Coûts des mesures infrastructurelles transport

Total des mesures A : 3.90

Total des mesures liste A+Ae : 45.76

Total des mesures B : 0.00

Total des mesures liste B+Be : 1.56

Description des enjeux principaux

Ce couloir est caractérisé par un important développement urbain autour des centres locaux de Valleiry, Viry, Collonges-sous-Salève et des centres régionaux de Bellegarde et de Saint-Julien/Porte Sud, ainsi que la constitution d'un centre local par le projet de couture urbaine entre Veyrier et Etrembières. A noter que le centre régional de St-Julien-en-genevois est traité dans la fiche 35.

Les mesures de ce secteur géographique visent à mettre à profit la desserte actuelle offerte par la ligne ferroviaire en améliorant notamment l'accessibilité aux gares. A plus long terme (2030+), il s'agira d'en augmenter la capacité, d'ouvrir ou de modifier les haltes, et de l'intégrer pleinement dans le réseau RER d'agglomération. Ces projets sont à approfondir dans le cadre des études ferroviaires conduites à l'échelle de l'agglomération.

Des requalifications routières seront réalisées à l'intérieur des centres locaux dans le but d'adapter les conditions de circulation afin de pouvoir réaliser des voies réservées pour les TP, de sécuriser les traversées des milieux urbains, et de développer les modes doux.

La préservation des espaces agricoles ainsi que le maintien des césures vertes et connexions entre Salève et plaine genevoise (à étudier) et entre Vuache et plaine sont des enjeux forts de ce secteur.

Mesures transport ferroviaire (sélectionnées par le groupe Transports publics de l'ATE Genève)

No	Intitulé	Horizon de réalisation	Financement	Liste	Coût [MCHF]
14-2	Réactivation de la fonction voyageurs de la gare d'Archamps/Collonges	2030+	à définir	Av1	
14-3	Construction de doubles-voies et d'autres aménagements ferroviaires sur la ligne Annemasse-Bellegarde	2030+	à définir	C	
14-4	Réactivation de la fonction voyageurs de la gare Viry	2030+	à définir	Av1	
14-5	Réactivation de la fonction voyageurs de la gare ferroviaire de Veyrier - Etrembières (Pas de l'Echelle)	2030+	à définir	Av1	
14-14	Fluidification du trafic ferroviaire à Etrembières	2015 - 2018	Local	Ae	16.90

Regroupement
géographique**15****Couloir Annemasse – Reignier – Vallée de l'Arve****Coûts des mesures infrastructurelles transport****Total des mesures A : 73.76****Total des mesures liste A+Ae : 85.94****Total des mesures B : 105.30****Total des mesures liste B+Be : 119.15****Description des enjeux principaux**

Les mesures de ce secteur géographique visent à développer la capacité et l'efficacité du réseau ferroviaire, tel que décrit dans la stratégie. Des mesures complémentaires d'organisation des interfaces et de rabattement sont nécessaires pour maximiser les investissements consentis sur le réseau ferroviaire.

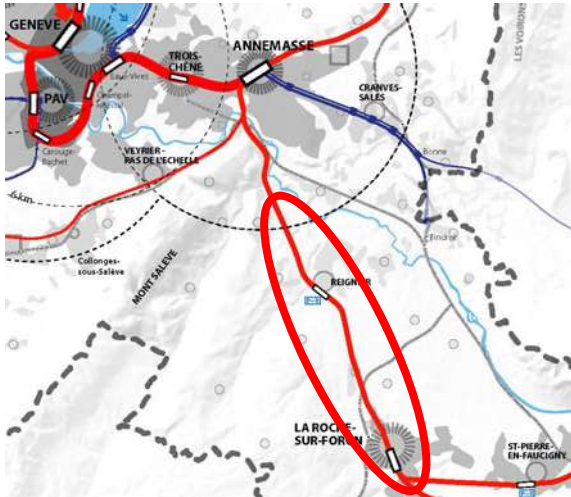
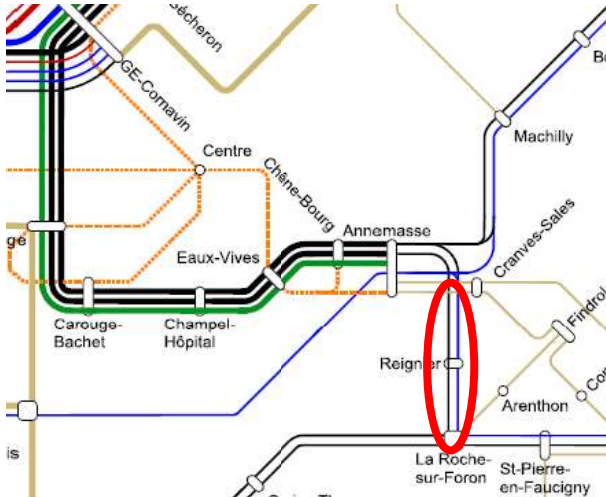
La valorisation du potentiel d'urbanisation autour des gares est une priorité pour s'engager dans une coordination du développement urbain et des améliorations de capacités du réseau ferroviaire. Cette première priorité s'accompagne de la concentration du développement urbain dans les autres secteurs déjà urbanisés. Les centralités locales et régionales de l'axe s'engagent ainsi dans une densification de leur cœur.

La préservation et le maintien des éléments de la charpente paysagère (espaces agricoles, Arve et affluents et leurs écosystèmes annexes) ainsi que la préservation des césures vertes sont des enjeux forts de ce secteur. Le projet de paysage Rives de l'Arve ainsi que les mesures identifiées dans le contrat corridors Vallée de l'Arve doivent être mises en œuvre.

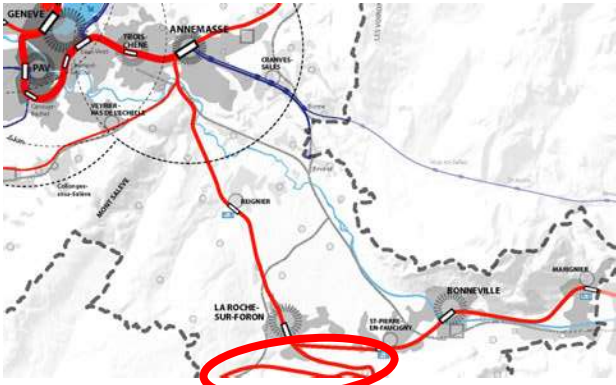
Mesures infrastructurelles ferroviaire (sélectionnées par le groupe Transports publics de l'ATE Genève)

No	Intitulé	Horizon de réalisation	Financement	Liste	Coût [MCHF]
15-4	Amélioration de l'offre ferroviaire entre Annemasse et La Roche - phase 1 : point de croisement entre Reignier et La Roche sur Foron et aménagement des courbes entre Reignier et la Roche	2015 - 2018	Local + CH aggro	A	56.86
15-7	Amélioration de l'offre ferroviaire entre Annemasse et La Roche - phase 2 : aménagement des courbes et devers entre Evires et La Roche sur Foron et doublement de voie de Saint-Laurent (1ère étape)	2019 - 2022	Local + CH aggro	B	53.3
15-16	Amélioration de l'offre ferroviaire entre La Roche et Bonneville : point de croisement à St pierre, modifications de courbes et devers entre La Roche et Saint Pierre et entre Bonneville et Marignier, et signalisation entre Evires et Marignier (1ère étape)	2019 - 2022	Local + CH aggro	B	52
15-8	Amélioration de l'offre ferroviaire entre Annemasse et La Roche - phase 2 : aménagement des courbes et devers entre Evires et La Roche sur Foron et doublement de voie de Saint-Laurent (2ème étape)	> 2022	à définir	C	55.09
15-17	Amélioration de l'offre ferroviaire entre La Roche et Bonneville : point de croisement à St pierre, modifications de courbes et devers entre La Roche et Saint Pierre et entre Bonneville et Marignier, et signalisation entre Evires et Marignier (2ème étape)	> 2022	à définir	C	53.17

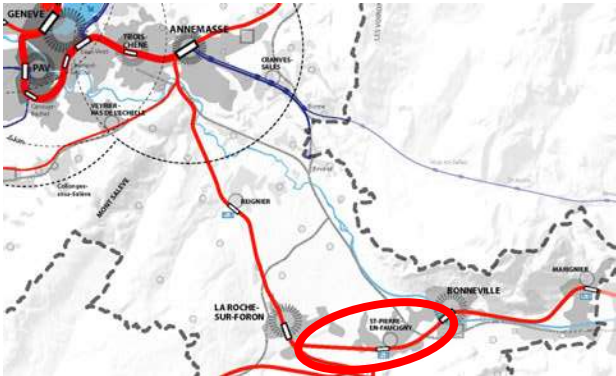


Mesure	15-4	Amélioration de l'offre ferroviaire entre Annemasse et La Roche - phase 1 : point de croisement entre Reignier et La Roche sur Foron et aménagement des courbes entre Reignier et la Roche	Coût :	56.86 MCHF 43.74 M€	MCHF
					
Schéma d'organisation TP, Echelle de l'agglomération entière, horizon 2030 - extrait (source : schéma d'agglomération 2)			Schéma de desserte CEVA, bassin FVG - extrait (source : Etude de synthèse sur les développements ferroviaires du bassin franco-valdo-genevois, SMA-mrs)		
Orientation stratégique de la mesure			Type ARE (1 ^{ère} génération)		
OS1 : Tenir la multipolarité et faire fonctionner l'agglomération			TP_rail		
Description de la mesure :					
Issue de l'étude prospective déplacements Savoie-Haute-Savoie à l'horizon 2030 de la Région Rhône-Alpes, cette mesure comprend de nombreux tronçons de doublement de voie entre les gares de la Roche/Foron et Reignier ainsi que l'aménagement de la géométrie de l'ensemble de la voie afin de garantir une amélioration de l'offre ferroviaire sur l'étoile ferroviaire de Haute-Savoie.					
Instances concernées (en gras, instance pilote) :					
RFF / Etat / RRA					
Priorité :					
☒ A ☐ B ☐ C					
Argumentaire :					
Cette mesure permet de garantir la faisabilité et la stabilité de l'horaire dans la desserte RER FVG dès l'ouverture de la liaison CEVA. Elle est un élément d'amélioration la desserte ferroviaire de la Roche/Foron vers l'agglomération Genevoise, tant en fréquence (3 puis 4 trains par heure) grâce aux croisements, qu'en temps de parcours grâce aux aménagements de géométrie (courbes et dévers). (CE1)					
Elle permet au mode ferroviaire d'être une alternative crédible au transport individuel motorisé et influence ainsi considérablement les pratiques de développement pour les relations entre la vallée de l'Arve et Genève. (CE4)					
L'amélioration significative de l'offre ferroviaire constitue un levier majeur pour la concentration du développement dans les centralités de la vallée de l'Arve et minimise ainsi la périurbanisation. (CE2).					
Échéancier de réalisation :					
Début des travaux entre 2015 et 2018					



Mesure	15-7	Amélioration de l'offre ferroviaire entre Annemasse et La Roche - phase 2 : aménagement des courbes et devers entre Evires et La Roche sur Foron et doublement de voie de Saint-Laurent (1ère étape)	Coût :	53.3	MCHF
				41	M€
					
Schéma d'organisation TP, Echelle de l'agglomération entière, horizon 2030 - extrait (source : schéma d'agglomération 2)			Schéma de desserte avant 2030, bassin FVG - extrait (source : Etude de synthèse sur les développements ferroviaires du bassin franco-valdo-genevois, SMA-mrs)		
Orientation stratégique de la mesure			Type ARE (1ère génération)		
OS1: Tenir la multipolarité et faire fonctionner l'agglomération			TP_rail		
Description de la mesure :					
Issue de l'étude prospective déplacements Savoie-Haute-Savoie à l'horizon 2030, cette mesure comprend 6km environ de doublement de voie de part et d'autre de la gare de St Laurent ainsi que l'aménagement de la géométrie de la voie entre Evires et la Roche/Foron					
Instances concernées (en gras, instance pilote) :					
RFF / Etat / RRA					
Priorité :					
☐ A ☒ B ☐ C					
Argumentaire :					
Cette mesure permet la poursuite de l'amélioration de la desserte ferroviaire dans la vallée de l'Arve, tant en capacité qu'en qualité (temps de parcours, stabilité d'horaire). (CE1)					
Elle participe au renforcement de la concentration du développement urbain dans les centralités (CE2) et permet une poursuite des modifications des pratiques de déplacements (CE4).					
Échéancier de réalisation :					
Début des travaux entre 2019 et 2022					



Mesure	15-16	Amélioration de l'offre ferroviaire entre La Roche et Bonneville : point de croisement à St Pierre, modifications de courbes et dévers entre La Roche et Saint Pierre et entre Bonneville et Marignier, et signalisation entre Evires et Marignier (1ère étape)	Coût :	52 MCHF	MCHF
				40	M€
					
Schéma d'organisation TP, Echelle de l'agglomération entière, horizon 2030 - extrait (source : schéma d'agglomération 2)			Schéma de desserte avant 2030, bassin FVG - extrait (source : Etude de synthèse sur les développements ferroviaires du bassin franco-valdo-genevois, SMA-mrs)		
Orientation stratégique de la mesure			Type ARE (1ère génération)		
OS1 : Tenir la multipolarité et faire fonctionner l'agglomération			TP_rail		
Description de la mesure :					
Issue de l'étude prospective déplacements Savoie-Haute-Savoie à l'horizon 2030, cette mesure comprend 5km environ de doublement de voie entre Saint-Pierre et La Roche sur Foron, l'aménagement de la géométrie de la voie sur les sections La Roche /St Pierre et Bonneville / Magland, ainsi que l'automatisation de la signalisation ferroviaire sur la voie entre Evires et Marignier, par la mise en place d'un système par Bloc Automatique Lumineux (BAL).					
Instances concernées (en gras, instance pilote) :					
RFF / RRA / Etat français					
Priorité :					
☐ A ☒ B ☐ C					
Argumentaire :					
Cette mesure permet d'améliorer la desserte ferroviaire vers Genève, tant en nombre de desserte grâce aux croisements (doublement des voies), qu'en vitesse grâce aux aménagements de géométrie (courbes et dévers) et à la mise en place du bloc automatique lumineux. Elle permettra de lever la limitation du nombre de train sur les voies et d'augmenter le nombre de trains qu'il est possible de faire circuler avec l'insertion d'un train supplémentaire entre Annemasse, La Roche/Foron, Bonneville et Marignier. (CE1)					
Elle participe au renforcement des centres régionaux et locaux et favorise ainsi un développement de l'urbanisation vers l'intérieur (CE2)					
Elle participe également à l'amélioration de la compétitivité du train par rapport au transport individuel motorisé. (CE4)					
Échéancier de réalisation :					
Début des travaux entre 2019 et 2022					

Regroupement
géographique**16**

Couloirs Annemasse – Bons-en-Chablais – Thonon et Genève – Douvaine – Thonon

Coûts des mesures infrastructurelles transport

Total des mesures A : 14.30

Total des mesures liste A+Ae : 58.69

Total des mesures B : 104.64

Total des mesures liste B+Be : 128.39

Description des enjeux principaux

Les mesures de ce secteur géographique visent à structurer l'offre TP sur les deux axes principaux Annemasse - Thonon et Genève – Thonon d'une part en augmentant leur capacité, d'autre part en améliorant les rabattements selon les principes définis dans la stratégie sectorielle. Des mesures d'amélioration de l'offre MD et de requalification routières sont prévues dans les agglomérations centrale et régionale ainsi que dans les centres locaux.

Ces mesures mobilité sont liées au renforcement du poids et à la structuration des centralités locales de l'axe. Ces centres doivent accueillir la majeure partie de la croissance urbaine, tout en définissant des limites claires à l'urbanisation.

La préservation et le maintien des éléments de la charpente paysagère (espaces agricoles, cours d'eau et leurs écosystèmes annexes) ainsi que la préservation des césures vertes sont des enjeux forts de ce secteur. Les mesures identifiées dans le contrat corridors Arve-Lac devront être mises en œuvre.

Mesures infrastructurelles ferroviaire (sélectionnées par le groupe Transports publics de l'ATE Genève)

No	Intitulé	Horizon de réalisation	Financement	Liste	Coût [MCHF]
16-6	Amélioration de l'offre ferroviaire entre Annemasse et Thonon : points de croisement de Machilly, Bons et Perrignier + aménagements des voies en gare de Thonon (1ère étape)	2019 - 2022	Local + CH aggro	B	84.50
16-42	Amélioration de l'offre ferroviaire entre Annemasse et Thonon : points de croisement de Machilly, Bons et Perrignier + aménagements des voies en gare de Thonon (2ème étape)	> 2022	à définir	C	84.68



Mesure	16-6	Amélioration de l'offre ferroviaire entre Annemasse et Thonon : points de croisement de Machilly, Bons et Perrignier + aménagements des voies en gare de Thonon (1ère étape)	Coût :	84.5 MCHF
				65 M€
Schéma d'organisation TP, Echelle de l'agglomération entière, horizon 2030 - extrait (source : schéma d'agglomération 2)		Schéma de desserte avant 2030, bassin FVG - extrait (source : Etude de synthèse sur les développements ferroviaires du bassin franco-valdo-genevois, SMA-mrs)		
Orientation stratégique de la mesure		Type ARE (1ère génération)		
OS1: Tenir la multipolarité et faire fonctionner l'agglomération		TP_rail		
Description de la mesure :				
Issue de l'étude prospective déplacements Savoie-Haute-Savoie à l'horizon 2030, cette mesure comprend 6km environ de doublement de voie entre Saint-Cergues-les-Voirons, 3km de part et d'autre de la gare de Bons-en-Chablais et 6km entre Perrignier et Allinges. Cette mesure comprend également l'amélioration de la capacité de la gare de Thonon.				
Instances concernées (en gras, instance pilote) :				
RFF / Etat / RRA				
Priorité :				
☐ A ☒ B ☐ C				
Argumentaire :				
Cette mesure permet d'améliorer la desserte ferroviaire du Chablais vers Genève. Elle permet l'insertion d'un train supplémentaire entre Annemasse, Thonon et Evian. (CE1)				
Le déploiement de l'offre ferroviaire renforce le rôle structurant des localités situées sur le réseau ferroviaire et permet ainsi de limiter le développement urbain dans les villages. (CE2)				
L'amélioration importante de la compétitivité du rail par rapport au transport individuel motorisé permet une inflexion importante des parts modales pour les déplacements à destination d'Annemasse et Genève. (CE4)				
Échéancier de réalisation :				
Début des travaux entre 2019 et 2022				