



**SECURISATION DES
PASSAGES A NIVEAU DANS
LA VALLEE DE L'ARVE**



**BILAN DE LA
CONCERTATION**

15 septembre au 17 octobre 2025



TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	4
PRESENTATION SOMMAIRE DU PROJET	6
CONTEXTE ET OBJECTIFS.....	6
AMENAGEMENTS PREVUS PAR COMMUNE	6
La Roche-sur-Foron (PN 77).....	6
Saint-Pierre-en-Faucigny (PN 6 et PN 7).....	7
Ayze (PN 12).....	7
Cluses (PN 26).....	7
MESURES ENVIRONNEMENTALES ET D'INTEGRATION.....	7
LE DISPOSITIF D'INFORMATION ET DE CONCERTATION.....	8
Les moyens d'information	8
Les moyens d'expression et d'échanges	9
BILAN DE LA PARTICIPATION A LA CONCERTATION	10
Les contributions des citoyens	10
Les retombées dans la presse	11
LES CONTRIBUTIONS DES ACTEURS INSTITUTIONNELS ET DES ASSOCIATIONS.....	12
COLLECTIVITES.....	12
Saint-Pierre-en-Faucigny	12
La Roche-sur-Foron.....	12
Communauté de communes du Pays Rochois (CCPR)	12
Eteaux.....	13
ASSOCIATIONS ET COLLECTIFS ORGANISES	13
La Roche Autrement	13
Unissons-Nous Pour La Roche	13
Aller plus Haut	14
Association partenaire des Usagers de Genève à Valence et alentours (ARDSL)	14
ENTREPRISES	14
Entreprise Grandjacques TP.....	14
SYNTHESE DES CONTRIBUTIONS.....	15
INTERROGATIONS SOULEVEES ET REPONSES DU MOA.....	16
CONTRIBUTIONS GENERALES.....	16
Synthèse générale.....	16

Remarques et interrogations générales.....	17
CONTRIBUTIONS SPECIFIQUES AU PN77 A LA ROCHE-SUR-FORON.....	20
Synthèse	20
Remarques et interrogations.....	20
CONTRIBUTIONS SPECIFIQUES AU PN6 A SAINT-PIERRE-EN-FAUCIGNY	30
Synthèse	30
Remarques et interrogations.....	30
CONTRIBUTIONS SPECIFIQUES AU PN7 A SAINT-PIERRE-EN-FAUCIGNY.....	37
Synthèse	37
Remarques et interrogations.....	37
CONTRIBUTIONS SPECIFIQUES AU PN12 A AYZE	41
Synthèse	41
Remarques et interrogations.....	41
CONTRIBUTIONS SPECIFIQUES AU PN26 A CLUSES	47
Synthèse	47
Remarques et interrogations.....	47
CONTRIBUTIONS SPECIFIQUES AU PROJET DE MODERNISATION	53
LES CONCLUSIONS ET ORIENTATIONS ISSUES DE CETTE PHASE DE CONCERTATION	55

Ce document a été réalisé sous l'autorité du Département de la Haute-Savoie
Maîtrise d'œuvre : SETEC ALS, ARCADIS, INGEROP

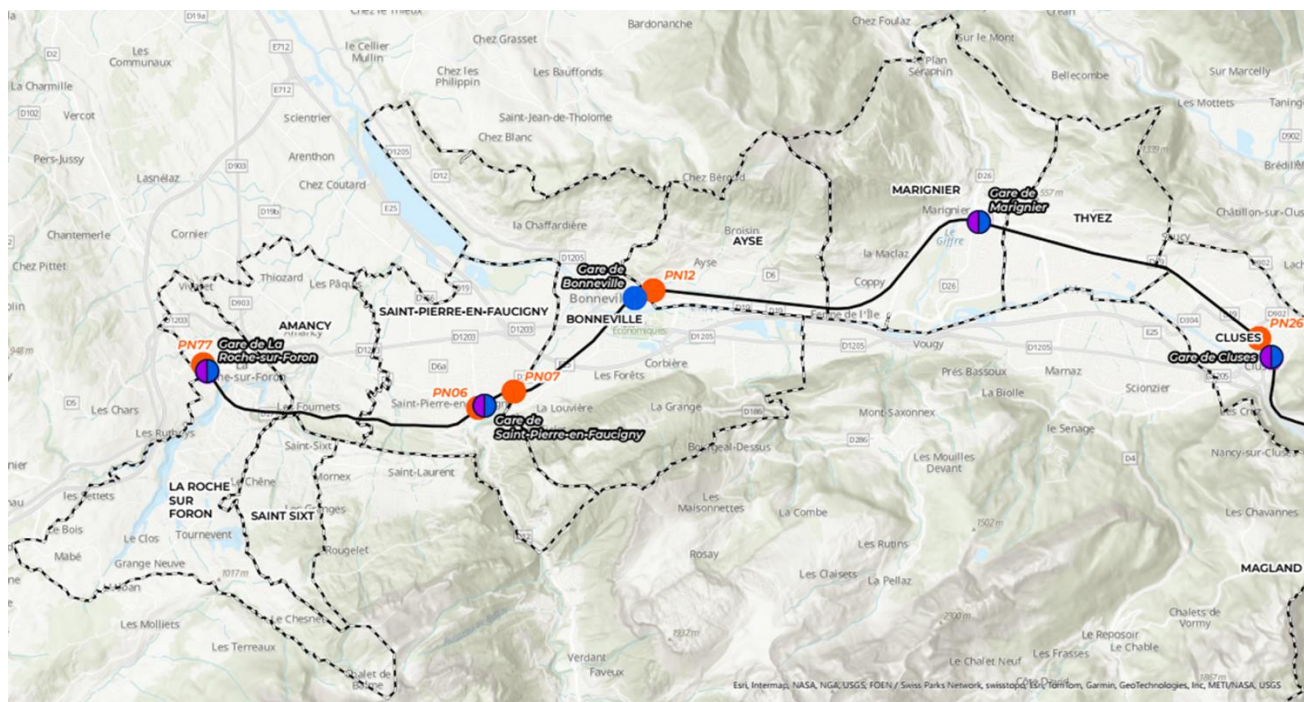


Figure 1 : LOCALISATION DU PROJET

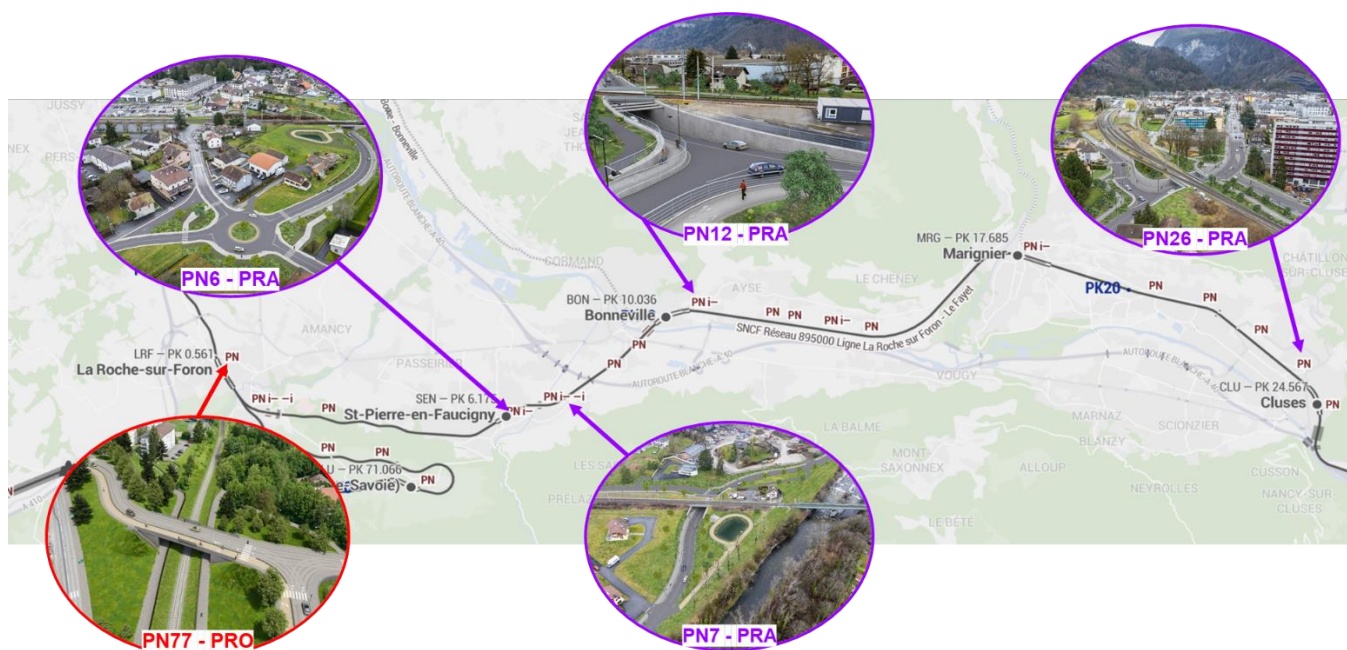


Figure 2 : LOCALISATIONS PN ET INSERTIONS

INTRODUCTION

Le présent document constitue le bilan de concertation sur le projet de sécurisation des passages à niveau dans la vallée de l'Arve réalisé dans le cadre de la modernisation de la ligne ferroviaire entre La Roche-sur-Foron et Saint-Gervais-les-Bains. Elle s'est tenue du 15 septembre au 17 octobre 2025.

Ce travail est une analyse aussi bien quantitative que qualitative des différentes contributions des citoyens, des associations et des collectivités qui ont participé à cette concertation à travers les différents moyens d'expression mis à leur disposition.

Ce travail s'attache à restituer fidèlement l'ensemble des arguments, des questions et des débats auxquels cette concertation a donné lieu. La richesse et la pertinence des arguments guideront le maître d'ouvrage dans ses décisions pour la suite de l'opération.

Composé de six parties, ce bilan revient d'abord sur une présentation rapide du projet tel qu'il a été présenté dans le cadre de la concertation.

Une deuxième partie présente l'ensemble du dispositif mis en place pour l'information du public et l'expression de celui-ci sur le projet.

La troisième partie s'intéresse aux aspects quantitatifs de cette concertation : le nombre de participants, le nombre de contributions écrites, le nombre de personnes présentes aux différentes manifestations, etc.

Les quatrième, cinquième et sixième parties sont consacrées à l'analyse qualitative de cette concertation. Il s'agit de donner un aperçu synthétique mais représentatif des différents points de vue et arguments exprimés sur le projet durant la concertation. De nombreux verbatims illustrent cette partie pour rendre compte des différentes tonalités des expressions.

Enfin, le maître d'ouvrage livre sa conclusion et les orientations qu'il retient à la suite de cette phase de concertation.

PRESENTATION SOMMAIRE DU PROJET

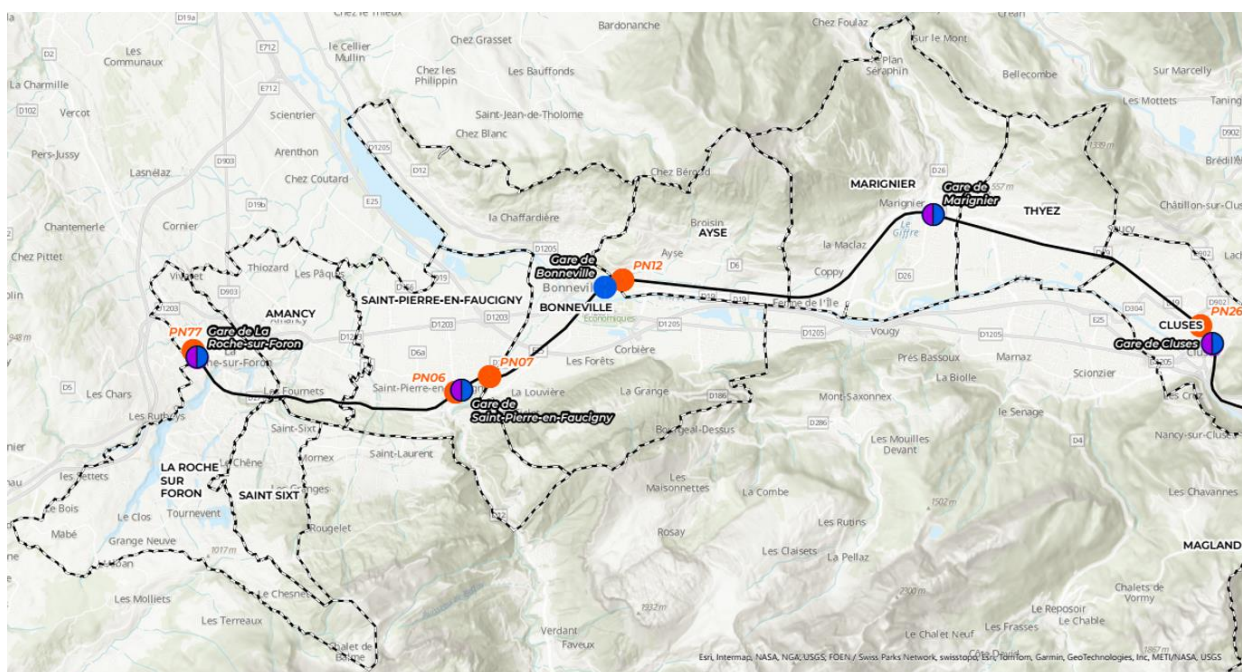
CONTEXTE ET OBJECTIFS

Le projet vise à moderniser la ligne ferroviaire entre La Roche-sur-Foron et Saint-Gervais-les-Bains, avec un train toutes les 30 minutes, tout en sécurisant les passages à niveau (PN) les plus critiques de la vallée de l'Arve. Cette démarche, portée par le Conseil départemental de Haute-Savoie et SNCF Réseau, s'inscrit dans une volonté d'améliorer la qualité de vie et la sécurité routière des infrastructures.

Le périmètre du projet global de modernisation et sécurisation des passages à niveau englobe l'ensemble de la ligne La-Roche-sur-Foron / Saint-Gervais-les-Bains, néanmoins la présente concertation se focalise sur les sécurisations et périmètre ci-après.

Les passages à niveau concernés sont les suivants :

- PN 77 à La Roche-sur-Foron,
- PN 6 et PN 7 à Saint-Pierre-en-Faucigny,
- PN 12 à Aye,
- PN 26 à Cluses.



AMENAGEMENTS PREVUS PAR COMMUNE

La Roche-sur-Foron (PN 77)

- Création d'un nouveau pont-route pour rabattre la circulation sur l'Avenue de la Libération et la déniveler au-dessus de la voie ferrée,
- Requalification complète du profil routier actuel en intégrant des trottoirs respectant la réglementation PMR et une voie verte bidirectionnelle sur l'ouvrage,
- Réaménagement des carrefours de part-et-d'autre et démolition de l'ouvrage existant,
- Fermeture du passage à niveau,
- Création et rétablissement de voies vertes pour piétons et cyclistes,
- Traitement des nuisances sonores (écran acoustique, isolation de façade pour l'école du bois des Chères),
- Intégration paysagère : nouvelles plantations, aménagements qualitatifs (garde-corps, parements architecturaux),
- Coût estimé : **16,3 M€ HT.**

Saint-Pierre-en-Faucigny (PN 6 et PN 7)

- Création de deux pont-rail sous la voie ferrée et fermeture des deux passages à niveau,
- Requalification complète des profils routiers actuels en intégrant des voies vertes bidirectionnelles séparées et protégées des circulations routières dans les trémies routières,
- Réaménagement des carrefours au raccordement avec la voirie existante,
- Création d'ouvrages de régulation des eaux pluviales,
- Intégration paysagère : alignements d'arbres, prairies fleuries, accompagnement des cheminements piétons, végétalisation autour des bassins,
- Traitement acoustique : diminution globale du bruit routier (trémie routière) avec des protections acoustiques prévues pour les habitations les plus exposées (PN 6).
- Coûts estimés : **9,8 M€ HT** (PN 6), **6,5 M€ HT** (PN 7).

Ayze (PN 12)

- Création d'un pont-rail sous la voie ferrée, fermeture du PN, réaménagement du carrefour entre la route de Bonneville et la route de Cluses,
- Requalification complète du profil routier actuel en intégrant une voie verte bidirectionnelle séparée et protégée des circulations routières,
- Rétablissement de la voie verte existante par une passerelle sur la trémie,
- Mesures d'intégration paysagère : prairies fleuries, alignements d'arbres, placettes drainantes pour les piétons.
- Traitement acoustique : diminution globale du bruit routier (trémie routière),
- Coût estimé : **31,7 M€ HT**.

Cluses (PN 26)

- Création d'un pont-rail sous la voie ferrée, fermeture du PN, réaménagement des carrefours adjacents,
- Requalification complète du profil routier actuel en intégrant une voie verte bidirectionnelle séparée et protégée des circulations routières,
- Rétablissement de la voie verte existante par une passerelle sur la trémie,
- Intégration paysagère : végétation type prairie, prairies fleuries, alignements d'arbres, renaturation de certains espaces,
- Traitement acoustique : diminution globale du bruit routier (trémie routière),
- Coût estimé : **27,5 M€ HT**.

MESURES ENVIRONNEMENTALES ET D'INTEGRATION

- Études écologiques approfondies pour inventorier la faune et la flore, éviter ou compenser les impacts,
- Protection des zones sensibles, gestion des eaux pluviales, maintien ou création de zones humides et de continuités écologiques,
- Les projets intègrent des mesures d'évitement, de réduction et de compensation environnementale, avec une attention particulière à la biodiversité locale (espèces patrimoniales, habitats favorables à la faune locale...),
- Les infrastructures sont conçues pour s'intégrer harmonieusement dans le paysage urbain et naturel, avec des aménagements végétalisés et des dispositifs architecturaux adaptés.

LE DISPOSITIF D'INFORMATION ET DE CONCERTATION

La concertation publique sur le projet de sécurisation des passages à niveau de la vallée de l'Arve était organisée du 15 septembre au 17 octobre 2025 au titre de l'article L.103-2 à L103-6 et R103-1 du code de l'urbanisme et L121-15-1 et suivants du code de l'environnement. Le projet et la mise en compatibilité des documents d'urbanisme associés sont également soumis au cadre législatif de la concertation préalable du code de l'environnement.

Le code de l'urbanisme prévoit que les projets et opérations d'aménagement et de construction ayant pour effet de modifier de façon substantielle le cadre de vie, notamment ceux susceptibles d'affecter l'environnement ou l'activité économique, et qui sont énumérés à l'article R. 103-2 font l'objet d'une concertation associant, pendant la durée de l'élaboration du projet, les habitants, les associations locales et les personnes concernées. Sont ainsi visés les investissements routiers dans une partie urbanisée d'une commune d'un montant supérieur à 1 900 000 euros et conduisant à la création de nouveaux ouvrages ou à la modification d'assiette d'ouvrages existants.

Les moyens d'information

- Le dossier de concertation,



- Les flyers d'information distribués dans les boîtes aux lettres des communes concernées,
- Un achat d'espace dans le Dauphine Libéré,
- Des relais sur certains sites internet des communes ou panneaux d'information,
- Un espace dédié sur le site internet du Département :

<https://hautesavoie.fr/le-departement/enquetes-publiques-appels-a-projets/concertations-publiques/concertation-publique-projet-de-securisation-des-passages-a-niveau-de-la-vallee-de-larve/>

Les moyens d'expression et d'échanges

- 4 réunions publiques se sont tenues dans chacune des communes concernées :
 - ♦ **Le 16 septembre 2025 à Cluses, en mairie (salle des mariages),**
 - ♦ **Le 29 septembre 2025 à La Roche-sur-Foron dans la médiathèque municipale (salle Hélène Blanc),**
 - ♦ **Le 08 octobre 2025 à Saint-Pierre-en-Faucigny dans la salle Roger Ducrey,**
 - ♦ **Le 13 octobre 2025 à Aize à l'espace René-Rosset.**



- Un registre numérique :

Un registre numérique a été mis à disposition de tous pendant la durée de la concertation.
- Des registres en mairie :

Des registres papier ont été mis à disposition des riverains dans les mairies des communes de La Roche-sur-Foron, Saint-Pierre-en-Faucigny, Aize et Cluses.

BILAN DE LA PARTICIPATION A LA CONCERTATION

Plus de 185 personnes présentes aux réunions publiques :

- Cluses : environ 50 personnes
- La Roche-sur-Foron : environ 50 personnes
- Saint-Pierre-en-Faucigny : environ 60 personnes
 - Ayze : environ 25 personnes

Plus de 3600 visites sur le registre numérique

Les contributions des citoyens

- **164 contributions sur le registre numérique**
- Environ **100 contributions** et questions lors des **réunions publiques**
 - 1 contribution dans les registres disponibles en mairies
 - 2 contributions par courrier adressé au CD74

LES CONTRIBUTIONS DES ACTEURS INSTITUTIONNELS ET DES ASSOCIATIONS

Sont présentées ci-après les contributions des acteurs publics, des associations et des collectifs organisés et des entreprises.

COLLECTIVITES

Saint-Pierre-en-Faucigny

La commune de Saint-Pierre-en-Faucigny, représentée par son maire, se prononce en faveur du projet de suppression des passages à niveau 6 et 7 qui permettra de réduire les risques et nuisances liés à ces passages à niveau. Elle apprécie particulièrement la prise en compte des modes actifs, l'intégration paysagère et architecturale des aménagements, ainsi que le respect des enjeux environnementaux (gestion des eaux pluviales, préservation des milieux naturels).

Cependant, la commune formule plusieurs demandes d'ajustements :

- Optimiser l'implantation du bassin de régulation des eaux pluviales au PN6 pour limiter l'impact sur le foncier et éviter le stockage d'eau permanent dans le cadre de la lutte contre le moustique tigre (PN6 et 7),
- Assurer une liaison douce (piétonne et cyclable) entre la voie verte du PN7 et le chemin rural des Tattes pour garantir la continuité des déplacements actifs,
- Remplacer le giratoire prévu au PN6 par un double rond-point, afin d'optimiser l'emprise au sol, améliorer la fluidité du trafic et faciliter les connexions urbaines.

La Roche-sur-Foron

La commune exprime un avis favorable à la suppression du passage à niveau n°77 à La Roche-sur-Foron, estimant que ce projet permettra de réduire les risques d'accidents dans un secteur urbanisé à fort trafic routier et piéton.

Elle précise que le projet de suppression du PN 77 s'inscrit dans une réflexion plus large menée avec la CCPR pour aménager un Pôle d'Échanges Multimodal (PEM) autour de la gare dont les objectifs principaux à terme doivent permettre de :

- Développer un accès aux voies des deux côtés de la gare (gare « bi-face »),
- Faciliter les déplacements en modes doux, notamment pour les piétons et personnes à mobilité réduite,
- Garantir la sécurité de tous les usagers, avec des aménagements urbains adaptés, en particulier sur la rue Pierre Curie.

La commune précise que les aménagements proposés pour la suppression du PN ne répondent que partiellement à la problématique des piétons et des PMR qui devront faire un large détour pour franchir les voies SNCF et demande en conséquence au CD74 :

- De soutenir la commune et la CCPR dans les négociations auprès de SNCF pour obtenir le foncier nécessaire à la réalisation d'une passerelle en gare « bi-face », à réaliser dans le cadre du PEM ;
- De soutenir et participer financièrement à la mise aux normes PMR du passage souterrain public existant sous les voies reliant la rue Pierre Curie et la rue Vaulet.

Communauté de communes du Pays Rochois (CCPR)

La CCPR exprime un avis favorable à la suppression des passages à niveau n°77 à La Roche-sur-Foron et n°6 et n°7 à Saint-Pierre-en-Faucigny, estimant que ces projets permettront de réduire les risques d'accidents dans des secteurs urbanisés et/ou à fort trafic routier.

Elle évoque particulièrement le projet de suppression du PN 77, qui s'inscrit dans une réflexion plus large menée avec la commune de La Roche-sur-Foron pour aménager un Pôle d'Échanges Multimodal (PEM) autour de la gare dont les objectifs principaux à terme doivent permettre de :

- Développer un accès aux voies des deux côtés de la gare (gare « bi-face »),
- Faciliter les déplacements en modes doux, notamment pour les piétons et personnes à mobilité réduite,
- Garantir la sécurité de tous les usagers, avec des aménagements urbains adaptés, en particulier sur la rue Pierre Curie.

La CCPR souligne que les discussions avec la SNCF sur la cession du foncier nécessaire au PEM n'ont pas encore abouti, ce qui bloque l'avancement du projet global. Ainsi, la CCPR donne un avis favorable à la suppression du PN 77, sous réserve que les objectifs cités soient atteints et que la SNCF facilite la démarche foncière.

Eteaux

La commune d'Eteaux soutient le principe de suppression du passage à niveau 77, jugé indispensable pour améliorer la sécurité et la fluidité des déplacements dans ce secteur à forte circulation.

Elle émet un avis favorable au projet sous réserve de pouvoir répondre aux points de vigilance suivants :

- Développer un accès aux voies des deux côtés de la gare, selon le principe d'une gare « bi-face »,
- Faciliter les déplacements en modes doux (piétons, personnes à mobilité réduite) autour et pour accéder à la gare,
- Garantir la sécurité de tous les usagers (piétons, cyclistes, véhicules) par des aménagements urbains adaptés, notamment sur la rue Pierre Curie.

ASSOCIATIONS ET COLLECTIFS ORGANISES

La Roche Autrement

L'association exprime son opposition au projet de suppression du passage à niveau 77 en l'état actuel. Elle déplore l'absence de solution sérieuse pour les piétons, les personnes à mobilité réduite (PMR) et les cyclistes. Selon elle, la création d'une passerelle bi-face au niveau de la gare aurait permis un accès simplifié et inclusif aux quais, tout en reliant les quartiers de la gare et d'Eteaux. L'abandon de ce projet de passerelle, décidé par la Communauté de Communes du Pays Rochois en lien avec la SNCF, entraîne un allongement du trajet de plusieurs centaines de mètres, avec un dénivelé important, ce qui pénalise fortement les PMR.

L'association considère que la suppression du passage à niveau, sans alternative adaptée, coupe un lien essentiel entre deux quartiers et constitue une entrave grave à l'accessibilité. Enfin, elle estime que ce projet va à l'encontre du développement des mobilités actives et risque d'inciter davantage à l'usage de la voiture, aggravant ainsi le trafic, la pollution et les émissions de gaz à effet de serre.

En conclusion, La Roche Autrement demande que la suppression du passage à niveau soit impérativement précédée par la réalisation d'une passerelle bi-face, afin de garantir l'accessibilité et de répondre aux objectifs de mobilité durable et inclusive.

Unissons-Nous Pour La Roche

Le collectif estime que la suppression du passage à niveau 77 ne peut être réalisée en l'état et insiste particulièrement sur la nécessité d'une ouverture bi-face de la gare, via une passerelle piétons-vélos-PMR qui doit être intégrée au projet pour garantir un accès inclusif aux quais et relier efficacement la rue Pierre-Curie (côté Éteaux).

Concernant le pont routier, le collectif demande que des aménagements sécurisés pour les modes actifs soient prévus de chaque côté du pont.

Le collectif s'oppose également à la création d'un carrefour à feux à l'est des voies ferrées et souhaite que le rond-point actuel soit maintenu.

Il regrette également le flou du calendrier, demandant une accélération pour une réalisation entre 2028 et 2030, comme initialement prévu.

Enfin, il souhaite que les passages à niveau du secteur des Broÿs soient intégrés au programme de sécurisation, jugeant que leur suppression est nécessaire pour la garantir la fluidité du trafic.

Aller plus Haut

L'association s'interroge sur les impacts que les travaux du projet de modernisation et de suppression des passages à niveau vont avoir sur l'offre de transport public pour les personnes en situation de handicap qui ont besoin de se rendre quotidiennement dans les établissements de l'association.

Association partenaire des Usagers de Genève à Valence et alentours (ARDSL)

L'ARDSL remercie les porteurs du projet pour la démarche de concertation et approuve globalement la sécurisation des passages à niveau, bénéfique pour la sécurité des usagers du train et de la voirie. Toutefois, elle estime que le traitement du PN 77 reste insuffisant, notamment pour les piétons. Le détour imposé par la fermeture du PN aux piétons venant d'Eteaux ou des quartiers ouest rallongerait leur trajet de façon significative. Cette problématique sera accentuée par l'urbanisation prévue dans le secteur.

L'ARDSL rappelle qu'une passerelle biface était prévue mais n'a toujours pas été réalisée, alors qu'elle est essentielle pour les usagers et riverains. L'ARDSL invite donc le Département à participer au financement de cette passerelle et à l'intégrer au projet, afin d'atteindre pleinement les objectifs de sécurisation et d'accessibilité pour tous.

ENTREPRISES

Entreprise Grandjacques TP

L'entreprise s'inquiète des impacts fonciers sur ses parcelles privées et souhaite disposer de plans détaillés des aménagements projetés pour évaluer les impacts sur ses activités.

SYNTHESE DES CONTRIBUTIONS

La concertation publique organisée autour du projet de sécurisation des cinq passages à niveau a suscité une participation particulièrement riche et diversifiée, révélant la complexité des enjeux et la sensibilité du territoire concerné. Au total, 302 contributions ont été recueillies, témoignant d'un fort intérêt de la population pour ce projet structurant, qui touche à la fois la sécurité, la mobilité, le cadre de vie et l'organisation urbaine.

L'analyse des avis fait apparaître une répartition relativement équilibrée entre les opinions défavorables et mitigées, tandis que les avis favorables restent minoritaires. Près de 44% des contributions se sont exprimées en défaveur du projet, traduisant des inquiétudes marquées, notamment sur l'impact des suppressions pour les déplacements quotidiens, la fluidité du trafic et l'accessibilité des quartiers. Les avis mitigés ou demandant des précisions représentent 46% des contributions, illustrant une attente forte de réponses techniques, de garanties sur les aménagements et d'adaptations locales. Enfin, seuls 10% des avis sont clairement favorables, mettant en avant l'amélioration attendue de la sécurité et la modernisation des infrastructures.

La mobilisation s'est révélée particulièrement forte autour du passage à niveau n°77 à La Roche-sur-Foron, qui concentre à lui seul la majorité des avis défavorables. Les habitants et usagers de ce secteur ont exprimé une opposition massive à la suppression du PN opposant l'absence de solution adaptée pour les piétons, les personnes à mobilité réduite et les cyclistes. L'absence de passerelle ou de passage souterrain accessible, l'allongement des trajets et le risque d'isolement d'un quartier entier sont au cœur des préoccupations. Par ailleurs, le choix de remplacer le rond-point existant par des feux tricolores est largement contesté, beaucoup estimant que cette solution risque d'aggraver les embouteillages et la pollution, tout en dégradant la qualité de vie locale.

Sur les autres passages à niveau (PN12, PN26, PN6, PN7), les avis sont plus nuancés. Les riverains et usagers expriment des attentes précises concernant la sécurité, la gestion des flux pendant les travaux, l'intégration paysagère et la continuité des mobilités douces. Les demandes portent sur la préservation de la végétation, la limitation des nuisances sonores, la création de voies vertes et la prise en compte des besoins spécifiques des quartiers concernés. Les avis favorables, bien que minoritaires, saluent la démarche de sécurisation et la modernisation des infrastructures, tout en soulignant la nécessité d'accompagner le projet d'aménagements adaptés et d'une concertation continue.

Au-delà des contributions locales, la concertation a permis de faire émerger des questionnements plus généraux sur la cohérence du projet, la logique de priorisation des passages à niveau à supprimer, le report modal attendu vers le ferroviaire, et la gouvernance institutionnelle. De nombreux participants ont interrogé le rôle du Département, de la SNCF et des communes dans la conduite du projet, ainsi que la transparence du processus de décision et la prise en compte des besoins des riverains.

En définitive, cette concertation met en lumière la nécessité d'un dialogue approfondi et d'une adaptation fine des solutions techniques aux réalités locales. Si la sécurité apparaît comme un objectif largement partagé, la réussite du projet dépendra de la capacité à répondre aux attentes exprimées, à garantir la continuité des mobilités douces, à préserver la qualité de vie et à maintenir une concertation active avec l'ensemble des parties prenantes. La forte mobilisation autour du PN77 illustre l'importance de ne pas dissocier les enjeux de sécurité des besoins quotidiens des habitants, et de veiller à ce que chaque suppression de passage à niveau s'accompagne d'alternatives crédibles et inclusives pour tous les usagers.

INTERROGATIONS SOULEVEES ET REPONSES DU MOA

CONTRIBUTIONS GENERALES

Synthèse générale

Les personnes s'étant exprimées globalement sur l'ensemble de l'opération plébiscitent généralement le projet, notamment en raison de l'amélioration attendue de la sécurité pour tous les usagers. Plusieurs avis soulignent que, malgré les changements inévitables dans les habitudes de circulation et les désagréments temporaires liés au chantier, la suppression de ces points noirs est considérée comme une décision responsable et nécessaire. Le souvenir du drame d'Allinges rappelle la dangerosité persistante de ces infrastructures et justifie l'engagement dans ce projet ambitieux.

Les acteurs locaux saluent la pédagogie déployée lors de la concertation et reconnaissent la solidité technique du dossier, qui présente de nombreux avantages : sécurité accrue, développement des mobilités douces et amélioration de la fluidité du trafic.

« Je souhaite apporter mon soutien à ce projet de suppression de passage(s) à niveau. Même si ces travaux entraîneront inévitablement des changements dans les habitudes de circulation des habitants et usagers, il est important de garder à l'esprit que ces aménagements vont considérablement renforcer la sécurité de tous. »

« Les passages à niveau restent des points noirs particulièrement dangereux, où le risque d'accident est toujours présent. Le drame d'Allinges, dont nous nous souvenons tous, rappelle avec force que ces infrastructures ne doivent pas être considérées comme de simples contraintes quotidiennes, mais bien comme des points noirs de la sécurité routière. »

« Je suis favorable à la suppression de tous ces PN. L'opportunité de pouvoir réaliser ces travaux durant la fermeture de la ligne me semble une très bonne chose. Cela permettra d'augmenter la sécurité des usagers de la route et du rail tout en fluidifiant le trafic. »

« J'ai 2 casquettes : utilisatrice du train quotidiennement et riveraine du passage à niveau d'Ayze. Dans l'idée le projet me paraît bien pour la population, pour plus de sécurité, oui je suis d'accord que pendant que la voie est fermée à la circulation (des trains et des voitures) autant en profiter pour supprimer ces passages à niveaux. »

Cependant, le coût global du projet apparaît comme élevé et interroge sur la nécessité de maximiser ses bénéfices pour le territoire. Par ailleurs, plusieurs inconvénients sont relevés : la durée et la lourdeur des travaux, qui risquent de perturber la circulation, l'accès aux commerces et aux habitations, ainsi que la qualité de vie des riverains.

Les avis insistent sur la nécessité d'améliorer le projet, notamment en limitant les reports de trafic, en renforçant les mesures paysagères et écologiques, en assurant la continuité des mobilités actives et en accompagnant les riverains et les commerces pendant la phase chantier. Il est également recommandé d'étendre les protections acoustiques, d'anticiper les évolutions urbaines et de valoriser les entrées de ville pour faire de ces aménagements une véritable opportunité de requalification urbaine.

En définitive, les personnes s'étant exprimées globalement sur l'ensemble de l'opération convergent sur l'importance et la pertinence de profiter de la fermeture de la ligne pour réaliser ces travaux vis-à-vis de la sécurité. Toutefois, la réussite du projet dépendra de sa capacité à répondre aux enjeux financiers, urbains et environnementaux, tout en maintenant un dialogue étroit avec les habitants et les acteurs locaux.

Remarques et interrogations générales

Choix des passages à niveau sécurisés

De nombreux contributeurs s'interrogent sur la logique de priorisation des PN faisant l'objet d'une sécurisation, les critères de choix, et la vision d'ensemble adoptée ou à renforcer pour la sécurisation des passages à niveau sur le territoire :

Selon quels critères certains passages à niveau sont-ils retenus ou non pour suppression ou sécurisation ?

Une réflexion globale a-t-elle été menée pour sécuriser ou supprimer l'ensemble des passages à niveau dangereux sur la ligne (notamment les 2 autres PN de Saint-Pierre-en-Faucigny, le PN25 de Cluses, ceux de Broÿs, Thyez, Ayze, Marignier etc.) ?

Réponse du MOA :

La priorisation des passages à niveau (PN) faisant l'objet d'une sécurisation repose sur plusieurs critères objectifs, combinant enjeux de sécurité, faisabilité technique et contraintes financières. En effet, la suppression d'un PN représente un investissement très important, ce qui impose de concentrer les efforts sur les situations présentant le plus d'enjeux.

Dans ce cadre, le PN 26 par exemple a été identifié comme prioritaire pour plusieurs raisons : Il se situe sur une route départementale, dont la collectivité porte la compétence, et présente un niveau de trafic supérieur à 10 000 véhicules par jour, ce qui en fait un point particulièrement sensible.

Il s'agit d'un des passages à niveau les plus accidentogènes de la ligne, même si les accidents récents n'ont pas été mortels. Cet historique statistique explique qu'il ait été retenu comme l'un des sites nécessitant une intervention prioritaire.

Par ailleurs, le choix des PN à sécuriser s'appuie également sur les enseignements de la concertation menée par SNCF Réseau en 2021 : *"Les principaux passages à niveau qui ont fait l'objet de remarques sur des temps de fermeture trop importants sont le PN77 de La Roche sur Foron, le PN26 de Cluses et les PN6 et 7 de Saint Pierre en Faucigny."*

Au lancement de l'étude exploratoire en 2022, dix PN figuraient dans la liste à sécuriser :

- ♦ PN77 à La Roche Sur Foron ;
- ♦ PN 6 et 7 à Saint-Pierre-en-Faucigny ;
- ♦ PN 10 à Bonneville ;
- ♦ PN 12 à Ayze ;
- ♦ PN 18 et 19 à Marignier ;
- ♦ PN26 à Cluses ;
- ♦ PN 49 à Sallanches ;
- ♦ PN53 à Passy.

Sur cette base, cinq d'entre eux ont été abandonnés par choix des acteurs du dossier ou incapacité de proposer une alternative faisable et proportionnée.

En dehors de la liste présentée en concertation, aucune sécurisation supplémentaire de passages à niveau n'est envisagée sur la ligne, pour le moment.

Mobilités douces et sécurité

Certaines préoccupations exprimées invitent le MOA à apporter des réponses précises sur la continuité, la cohérence et la sécurisation des voies vertes et des passages à niveau pour les usagers actifs :

- Les voies vertes créées dans le cadre du projet assureront-elles une continuité avec le réseau cyclable et piéton existant, et comment sera pensée leur insertion dans les secteurs dépourvus d'aménagements préexistants ?
- Le projet prévoit-il de profiter des travaux pour réaliser un véritable maillage cyclable et piéton du territoire, garantissant la sécurité et la facilité de déplacement pour tous les usagers, notamment les piétons et cyclistes ?

Réponse du MOA :

Les préoccupations exprimées au sujet de la continuité, de la cohérence et de la sécurisation des cheminements cyclables et piétons rejoignent pleinement les objectifs que s'est fixés le Département. Celui-ci mène depuis plusieurs années une politique résolument proactive en faveur des mobilités actives, bien au-delà des seules obligations issues de la loi LOM.

Chaque année, le Département réalise plusieurs kilomètres de voies vertes nouvelles, dans le cadre d'un schéma directeur ambitieux, construit pour structurer durablement les mobilités actives à l'échelle du territoire.

Dans le cadre du projet de sécurisation des passages à niveau, il est essentiel pour nous de préserver et d'améliorer les conditions de circulation des modes actifs, notamment dans les secteurs où les passages inférieurs peuvent constituer des points de contrainte ou des discontinuités. C'est pourquoi un profil type de passage inférieur intégrant une voie verte dénivelée par rapport à la chaussée a été développé.

Cette configuration permet :

- ◆ **D'offrir un cheminement plus sûr, séparé du trafic routier ;**
- ◆ **De proposer, dès que les contraintes techniques le permettent, des pentes plus douces et compatibles PMR ;**
- ◆ **D'assurer une implantation cohérente et une continuité avec les aménagements cyclables et piétons portés par les communes.**

Cette approche vise à garantir un franchissement confortable et sécurisé pour tous les usagers des mobilités actives.

Gouvernance et concertation

Certaines contributions invitent le MOA à apporter des réponses précises sur la transparence du suivi de la concertation et la gouvernance du projet :

- Comment les remarques et propositions formulées lors de la concertation seront-elles prises en compte, suivies et communiquées par le Département et la SNCF ?
- Pourquoi le Département porte-t-il cette opération alors que l'infrastructure ferroviaire appartient à l'État ?

Réponse du MOA :

Les questions relatives à la gouvernance du projet et au suivi de la concertation sont légitimes et font l'objet d'une attention particulière du Département et de SNCF Réseau. Le Département intervient ici à double titre : en tant que gestionnaire de voirie dès lors que les aménagements impactent le réseau routier départemental, et de manière volontaire afin de contribuer à un projet d'intérêt public visant à résorber des points noirs de sécurité.

L'engagement du Département dépasse ainsi ses seules obligations : il s'inscrit dans une volonté de réduire la vulnérabilité des usagers, de moderniser les infrastructures et d'accompagner une évolution globale vers un réseau routier plus sûr.

SNCF Réseau restant le seul Maître d'Ouvrage autorisé lors de travaux impactant les voies ferrées (Loi ferroviaire), il accompagne le Département dans sa démarche de suppression des PN en étudiant d'abord, puis en construisant les ouvrages sous voie ferrée (pont-rail).

La concertation fait l'objet d'un bilan (présent document), approuvé par l'assemblée départementale qui sera publié sur le site du Département et dans les communes concernées.

Dans un second temps il y aura une enquête publique (prévue en 2026) qui permettra d'analyser les évolutions du projet par rapport aux demandes faites en concertation.

Intégration paysagère

Certaines contributions invitent le MOA à préciser ses engagements en termes d'insertion paysagère :

- Comment le volet paysager sera-t-il garanti tout au long du projet, avec un budget dédié et un lot spécifique confié à des entreprises qualifiées, afin d'assurer la qualité des aménagements et d'adapter la palette végétale aux enjeux climatiques actuels, sans se limiter strictement au 100% local ?

Réponse du MOA :

Le Département confirme que l'insertion paysagère est un engagement fort du projet. Un budget dédié et un lot spécifique confié à des entreprises qualifiées garantiront la qualité des aménagements.

Le volet paysager sera suivi tout au long du projet, avec une palette végétale adaptée aux enjeux climatiques actuels, privilégiant les essences locales lorsque pertinent, sans s'y limiter de manière restrictive, afin d'assurer résilience, cohérence et pérennité des aménagements.

CONTRIBUTIONS SPECIFIQUES AU PN77 A LA ROCHE-SUR-FORON

Synthèse

Le passage à niveau n°77 à La Roche-sur-Foron a concentré la majorité des contributions lors de la concertation publique, illustrant l'importance de cet axe pour la vie locale et la sensibilité du sujet. Sur l'ensemble des avis recueillis concernant le PN77, la très grande majorité se montre défavorable ou demande des adaptations majeures du projet.

- 153 contributions ont été recensées sur le PN77, soit plus de 50% des avis exprimés sur l'ensemble des passages à niveau concernés,
- 116 avis défavorables (76%), 34 avis mitigés ou demandant des précisions (22%), et seulement 3 avis favorables (2%),
- Les thématiques les plus citées sont : accessibilité et mobilités douces (PMR, piétons, vélos) (44% des contributions), le risque de dégradation des conditions de circulation (24%), la remise en question des choix techniques (23%), les problématiques de stationnement (3%).

La concertation sur le PN77 révèle une forte mobilisation et une opposition quasi-unanime à la suppression du passage à niveau sans solution alternative crédible pour les mobilités douces et les PMR. Les attentes portent en très grande majorité sur la création d'une passerelle et/ou d'un passage souterrain en lieu et place du PN77 et le maintien du rond-point entre l'avenue de la Libération et l'avenue Lucien Rannard ainsi qu'une meilleure concertation avec les habitants. Le projet, dans sa forme actuelle, est jugé incomplet et source de ruptures urbaines et sociales, appelant à une révision profonde avant toute mise en œuvre.

Remarques et interrogations

Accessibilité et mobilités douces (PMR, piétons, vélos)

C'est la thématique la plus prégnante : la suppression du PN77 sans alternative adaptée (passerelle, passage souterrain) est massivement contestée. Les habitants dénoncent l'allongement des trajets, l'inaccessibilité pour les PMR de part-et-d'autre de la voie et à la gare, les parents avec poussettes, les cyclistes, et le risque d'isolement d'un quartier entier. La création d'une passerelle biface ou ville-ville, le réaménagement du passage souterrain existant et/ou la création d'un passage souterrain à la place du PN actuel est réclamée comme préalable à toute suppression. De même, il est demandé une voie verte cyclable de chaque côté de l'ouvrage d'art à créer en lieu et place de la voie verte bidirectionnelle actuellement prévue uniquement côté gare :

- Comment le projet garantit-il le maintien d'une liaison directe, sécurisée et accessible pour tous les usagers (piétons, cyclistes, personnes à mobilité réduite, parents avec poussettes, enfants, personnes âgées) entre les deux côtés de la voie ferrée, notamment en l'absence de passerelle ou de passage souterrain adapté en remplacement du passage à niveau ?
- Pourquoi la solution de passerelle bi-face, initialement envisagée et partiellement financée, a-t-elle été abandonnée ? Quelles alternatives sérieuses et réalisables sont étudiées pour garantir la continuité des déplacements pendant et après les travaux ? Est-il prévu par exemple des travaux de modernisation / mise aux normes du passage souterrain existant entre la rue Pierre Curie et la rue Bernard Vaulet ?
- Quelles solutions concrètes sont prévues pour éviter les détours importants, les ruptures de continuité et les obstacles (escaliers, fortes pentes, trottoirs étroits) qui pénaliseraient particulièrement les PMR et les usagers des modes actifs ?
- Comment le projet répond-il aux obligations légales en matière d'accessibilité liées aux besoins spécifiques des habitants, notamment ceux des quartiers situés à l'ouest de la gare, des établissements scolaires, et des usagers quotidiens du Léman Express ?
- Quelles garanties le projet apporte-t-il pour éviter une augmentation des risques (sécurité des piétons, traversées sauvages, embouteillages, stationnement sauvage) et un report massif vers la voiture, en contradiction avec les objectifs de transition écologique et de promotion des mobilités douces ?

Réponse du MOA :

À l'heure actuelle, il est important de rappeler que les trois traversées existantes ne sont pas conformes aux normes d'accessibilité PMR :

- ♦ Le pont actuel ne dispose pas de trottoirs suffisamment larges ;
- ♦ Le passage à niveau présente des irrégularités (creux/bosses) susceptibles de bloquer un fauteuil roulant ou une poussette et les surfaces métalliques des rails peuvent s'avérer piégeuses les jours de pluie ou gel. Le cheminement piéton n'atteint pas les 1,40 m de largeur réglementaire et il n'est pas équipé de bande d'éveil à la vigilance ;
- ♦ Le passage inférieur de Valet ne dispose pas d'une rampe PMR sur l'accès sud, ce qui en limite fortement l'usage pour les personnes à mobilité réduite.

La situation actuelle ne garantit donc pas une traversée sécurisée et accessible des voies ferrées. C'est précisément l'un des fondements du projet de sécurisation des passages à niveau : remplacer un dispositif présentant des risques, source de nombreux conflits d'usage, par une solution fiable, continue et sécurisée.

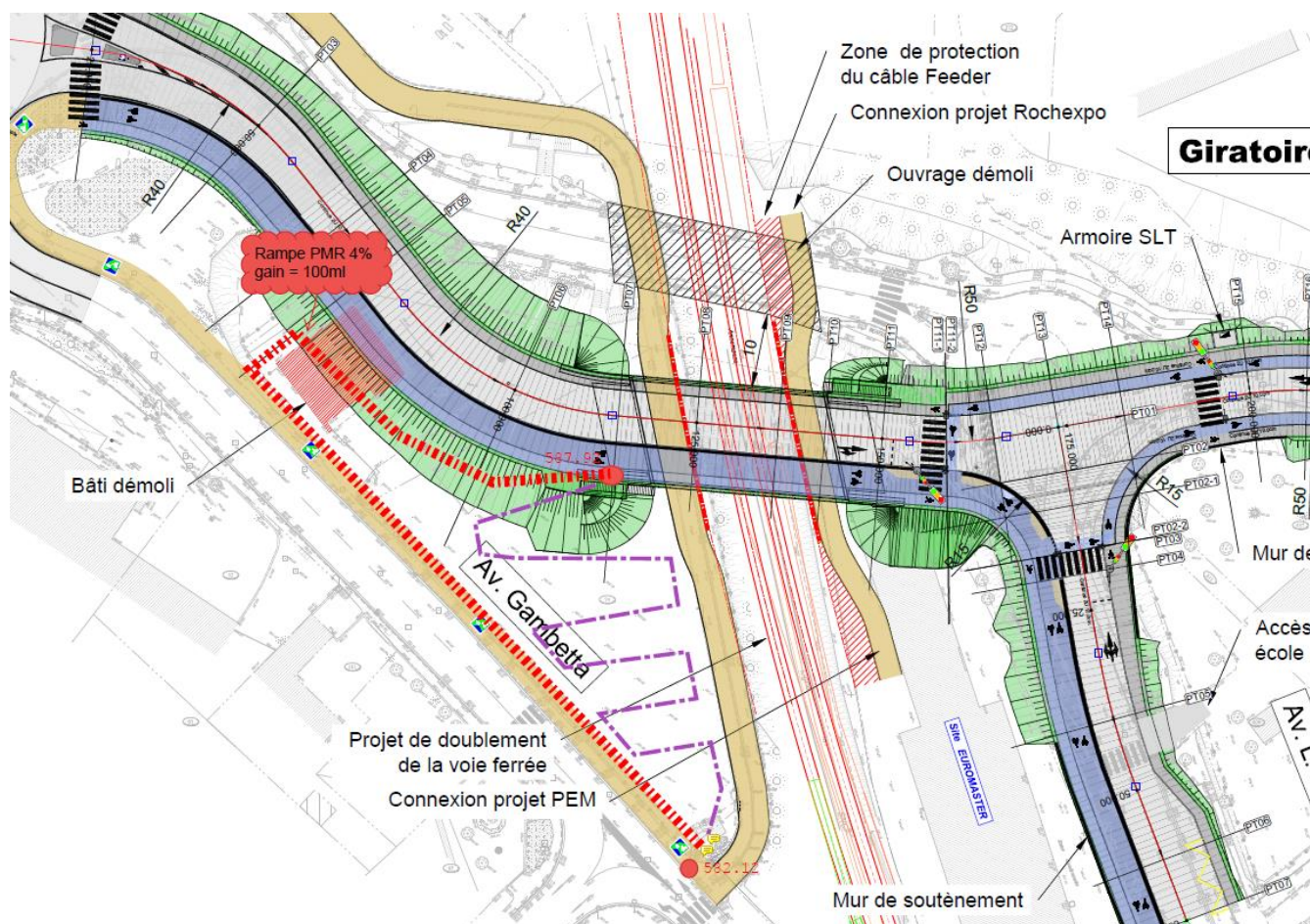
Le passage à niveau est fréquenté chaque jour par un public important, notamment des lycéens et étudiants qui, pressés par leurs horaires, traversent souvent en dehors des cheminements sécurisés, parfois en groupe. Ces comportements entraînent régulièrement des situations à risque : blocage de véhicules sur les voies ferrées pendant plusieurs secondes, contre-sens, présence de piétons sur la chaussée, voire franchissement du passage alors même que le signal automatique est activé.

Ces risques ne relèvent pas de cas isolés – ils sont aisément observables. Lors d'une simple observation de dix minutes à 16h30, une quinzaine de traversées dangereuses ont été constatées. Cela confirme que la situation actuelle génère de véritables conflits d'usage et qu'une sécurisation est indispensable.

Le projet permettra de canaliser ces flux et de supprimer ce point de conflit récurrent, en offrant un cheminement sécurisé, lisible et adapté à l'ensemble des usagers, notamment les plus jeunes.

Toutefois, le Département a bien entendu que de nombreux points doivent encore être optimisés :

- ♦ L'accès depuis l'avenue de Gambetta présente par exemple une pente supérieure à 4 %, ce qui dépasse le seuil autorisé pour les PMR ;
- ♦ Une réflexion est donc en cours afin d'étudier la possibilité d'un cheminement plus direct vers l'ouvrage d'art, ce qui permettrait un gain d'environ 100 mètres et une meilleure qualité de parcours (voir figure ci-après) ;
- ♦ Sur l'ouvrage une variante avec bandes cyclables de chaque côté, accompagnée de larges trottoirs va être comparée au scénario présenté en concertation.



A l'horizon 2030, 96 trains franchiront le passage à niveau chaque jour, dont 68 trains commerciaux et 14 trains de manœuvre, ces derniers interrompant deux fois la circulation. À l'heure de pointe, cela représente environ cinq trains par heure, soit près de dix minutes de fermeture du passage à niveau sur l'heure de pointe. La probabilité de se retrouver face à une barrière fermée sera donc doublée par rapport à aujourd'hui. Maintenir le passage à niveau reviendrait donc à conserver un point noir de sécurité avéré, dont les risques vont mécaniquement augmenter avec la hausse du trafic ferroviaire.

Concernant les modes actifs, une analyse précise montre que les détours induits par le projet restent limités :

- ♦ Le détour cycliste par le nouvel ouvrage, sur le trajet le plus long de barrière à barrière, représente environ 600 mètres, soit deux à trois minutes à vélo. C'est l'équivalent du temps d'attente lorsque le passage à niveau est fermé ;
- ♦ Pour les piétons, les différences sont également mesurées : depuis l'ENILV, le trajet vers la gare passerait d'environ 530 à 685 mètres, avec moins de traversées de chaussée qu'aujourd'hui, soit seulement 30 secondes de temps supplémentaire selon l'allure de marche ;
- ♦ Depuis le lycée Sainte-Famille, aucun détour ne sera nécessaire pour rejoindre la gare ou le centre-ville ;
- ♦ Enfin, depuis la rue du Montblanc, le projet ne crée pas de dégradation du temps de parcours vers le centre-ville en revanche il ajoute 3min pour aller à la gare, une passerelle actuellement en étude pourrait offrir un itinéraire considérablement plus court vers la gare.

Itinéraire	Situation actuelle	Après projet	Impact
ENILV → gare	530 m / 5 traversées / 3 voies ferrées	685 m / 2 traversées	+150 m (+30s)
ENILV → centre	1,1 km	1,3 km	+2/3 min
Lycée Ste Famille → gare / centre	Aucun détour	Itinéraire maintenu	0 impact
Rue du Montblanc → gare	700 m (PN) / 900 m (Vaulet)	900 m / OU 350 m si passerelle	Itinéraire sécurisé ou optimisé
Rue du Montblanc → centre	Passage Vaulet	Inchangé	0 impact

La question de la passerelle bi-face est régulièrement évoquée dans les contributions. Elle représente un gain potentiel évident pour les trajets vers les quais, et son intérêt est largement partagé. Cependant, sa réalisation ne dépend pas du Département qui n'est aucunement compétent et ne saurait s'engager sur sa réalisation.

Elle nécessite notamment des emprises foncières supplémentaires et un accord politique entre SNCF Réseau, la commune et la communauté de communes, accord qui n'existe pas à ce jour. Les discussions se poursuivent néanmoins, et l'accessibilité PMR aux quais depuis le parvis de la gare sera, quoi qu'il en soit, opérationnelle avant la modernisation globale (avant la fin d'année 2029).

Enfin, le passage inférieur de Vaulet est identifié comme un point clé pour les cheminements modes actifs. Bien qu'il ne soit pas intégré au programme de sécurisation du passage à niveau, le sujet est en discussion avec la commune. Le Département souhaite qu'il puisse être traité en parallèle, voire en amont du projet, afin d'être utile pendant les travaux.

Dimensionnement des aménagements et choix techniques

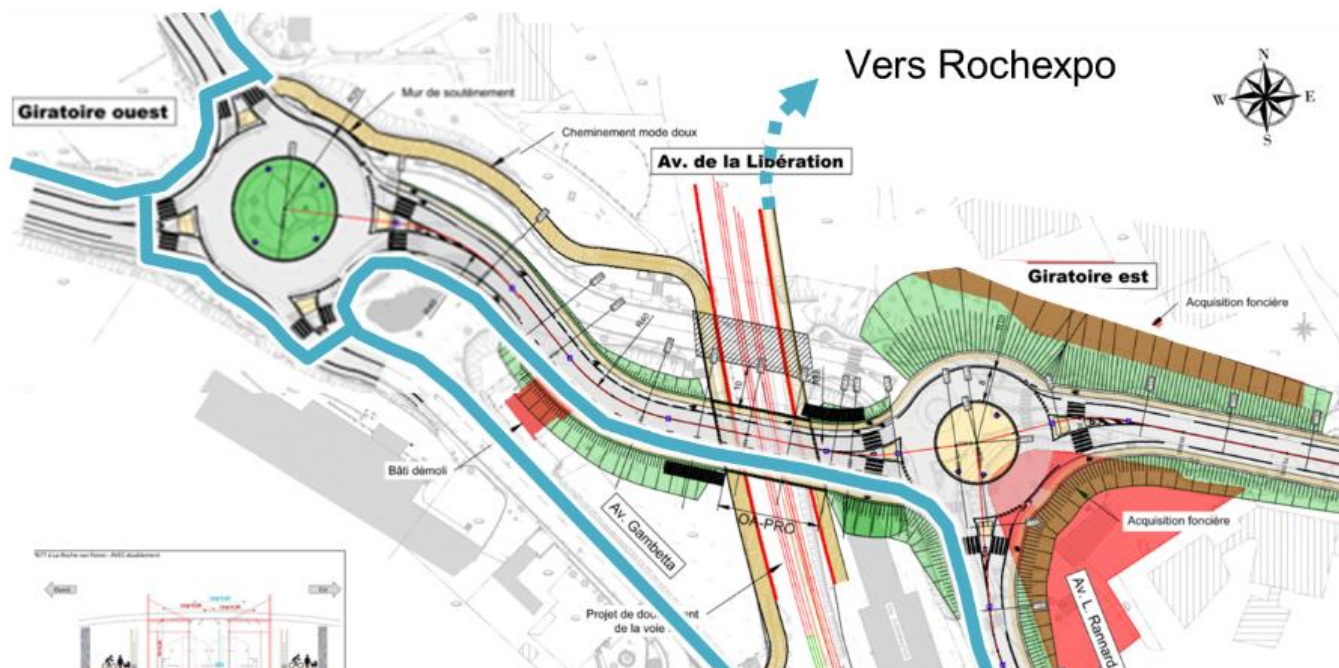
Le remplacement du rond-point existant entre l'avenue de la Libération et l'avenue Lucien Rannard par un feu tricolore est très critiqué : jugé inadapté à la configuration locale, il est perçu comme générateur de bouchons et de pollution. Beaucoup demandent le maintien ou l'agrandissement du rond-point actuel, et une réflexion sur la circulation à long terme :

- Pourquoi avoir choisi de remplacer le rond-point existant à l'angle de la rue Lucien Rannard et de l'avenue de la Libération par des feux tricolores, alors que la commune n'en dispose pas actuellement et que de nombreux retours d'expérience locaux soulignent l'efficacité du rond-point pour fluidifier le trafic et limiter les embouteillages ? Quelles études ou simulations justifient ce choix ?
- Comment le projet de suppression du passage à niveau et de réaménagement du carrefour à l'Est (remplacement du rond-point par des feux tricolores) garantit-il la fluidité du trafic, la sécurité de tous les usagers (automobilistes, piétons, cyclistes, riverains), la limitation des embouteillages et de la pollution, ainsi que la préservation du cadre de vie, alors que de nombreux retours d'expérience montrent que les feux tricolores peuvent générer des congestions et des nuisances accrues ?
- Des dispositifs de régulation intelligente du trafic (feux adaptatifs, priorisation) sont-ils envisagés ?

Réponse du MOA :

Le choix de remplacer le mini-giratoire actuel par des feux tricolores s'explique par plusieurs éléments techniques, réglementaires et économiques. D'abord, le giratoire existant n'a pas la dimension suffisante pour absorber le trafic prévu à un horizon 2050. Pour répondre aux besoins futurs, il faudrait créer un nouveau giratoire de plus grande dimension.

Or, cette solution serait très impactante car elle nécessiterait davantage de foncier (nécessité de démolir une maison), serait difficile à insérer (la plateforme du giratoire serait un mètre plus haut que le pont actuel) et représenterait un surcoût estimé à près de 7 millions d'euros, sans parler des impacts environnementaux et paysagers très lourds (la zone boisée bordant le nord de l'avenue de la Libération devrait être entièrement remaniée). C'est pourquoi cette option n'a pas été retenue, mais elle a bien été étudiée :



À l'inverse, la solution « feux » permet de limiter la consommation d'espace et de préserver le cadre de vie des riverains. Contrairement à certaines idées reçues, les feux ne sont pas forcément synonymes de bouchons : des systèmes "adaptatifs" ou des programmations fines peuvent être mises en place. Ils permettent d'adapter le fonctionnement en temps réel à la situation du trafic, de laisser la priorité lorsqu'il n'y a pas de trafic secondaire, de donner la priorité aux sorties d'écoles, aux piétons ou aux cyclistes, ou encore de gérer les flux aux heures de pointe. Ce type de régulation est déjà utilisé dans de nombreuses grandes agglomérations (Paris, Lyon, etc.) car il permet d'écouler efficacement le trafic en zone urbaine tout en consommant peu d'espace.

Les simulations réalisées montrent que les remontées de files à l'horizon 2050 (environ 90 mètres), à heure de pointe, seraient plus importantes qu'avec un giratoire mais resteraient acceptables en temps de franchissement. En revanche, les feux offrent davantage de souplesse pour maîtriser les débits entrants, réguler l'accès au centre-ville, favoriser la sécurité des usagers les plus vulnérables et répondre à l'évolution des trafics dans le temps.

En résumé, même si un giratoire de grande dimension aurait de bonnes performances en termes de fluidité, il serait trop coûteux, trop impactant et difficile à intégrer. Les feux tricolores, lorsqu'ils sont pilotés dynamiquement, offrent une solution équilibrée : adaptable, moins consommatrice d'espace, sécurisante pour tous les usagers et compatible avec la préservation du cadre de vie.

Dégradation des conditions de circulation et report de trafic

La fermeture du PN77 va concentrer le trafic sur un seul axe (pont de l'avenue de la Libération), déjà saturé. Les riverains craignent que cela aggrave les embouteillages, la pollution et les nuisances, notamment aux abords des écoles, dégrade la qualité de vie et la sécurité routière et une saturation des axes dans le secteur. Certains proposent une dénivellation en place du PN afin de ne pas engendrer de reports de flux. D'autres proposent de prévoir l'ouvrage à 3 voies routières (deux descendantes en direction de la gare / Est de la commune) :

- Quelles études ont été menées pour anticiper le report du trafic automobile sur le pont de l'avenue de la Libération et les axes adjacents ?
- Comment le projet prend-il en compte l'augmentation attendue du trafic liée à la croissance démographique (nouveaux logements, urbanisation) ?
- Quelles mesures seront mises en place pour limiter les embouteillages, notamment aux heures de pointe et à proximité des établissements scolaires ?
- Comment sera gérée la sécurité routière aux abords des écoles et des zones résidentielles impactées par le report de trafic ?
- Pourquoi ne pas déniveler la route en place pour éviter les reports de trafic sur l'avenue de la Libération ?
- Le profil routier sur ouvrage (2 voies de circulation) est-il suffisant ?
- Le projet prévoit-il une adaptation du plan de circulation global de la commune ?

Réponse du MOA :

La fermeture du PN77 et le report de trafic sur l'avenue de la Libération ont été anticipés. Les simulations de trafic ont intégré l'ensemble des OAP (Opérations d'Aménagement Programmées), y compris l'opération TEX, afin de tenir compte de la croissance démographique à venir, des nouveaux logements et des futurs déplacements quotidiens. Les projections de trafic ont donc été réalisées à long terme, avec les conditions de circulation correspondant à la commune de demain, et non à la commune d'aujourd'hui.

Concernant la proposition de déniveler la route à l'emplacement du PN, elle a été étudiée à plusieurs reprises depuis 2019, mais écartée pour plusieurs raisons techniques majeures :

- ♦ **Le bâti est proche côté Eteaux, ce qui rend l'ouvrage difficile à insérer sans impacts fonciers ;**
- ♦ **Des carrefours complexes sont situés de part et d'autre du passage à niveau, ce qui complique fortement l'aménagement d'une voie dénivelée ;**
- ♦ **Un collecteur d'eaux pluviales de grande dimension, fonctionnant en gravitaire, est implanté sous le PN : le déplacer ou le modifier serait extrêmement complexe et coûteux.**

Cette solution est donc techniquement possible en théorie et plusieurs scénarios ont été analysés (plans disponibles si besoin), mais ils ont été jugés non réalistes rapportés au contexte urbain et aux contraintes techniques.

Enfin, supprimer le PN77 permet de redonner de l'espace pour l'extension du parvis de la gare (étudié par la CCPR dans le cadre du PEM).

Une option de pont-routier à trois voies a également été étudiée, mais elle n'a pas été retenue car le projet cherche à favoriser le report modal et à donner davantage de place aux modes actifs (piétons, cyclistes) sur l'ouvrage. L'objectif est de sécuriser les déplacements de proximité et de ne pas encourager la montée en charge du trafic automobile.

Le choix d'un ouvrage à deux voies routières, complété par des aménagements pour les mobilités actives et par une régulation adaptée, a donc été jugé plus équilibré et plus conforme aux orientations de mobilité.

Justification et utilité du projet

De nombreux contributeurs remettent en cause la pertinence de la suppression du PN77, jugée peu justifiée au regard de la faible accidentologie et des besoins locaux. Certains dénoncent un projet

pensé pour la SNCF plus que pour les habitants qui en pratique va concentrer les flux sur un axe unique et dégrader d'une manière générale les déplacements du quotidien :

- Au vu de l'absence d'accidents recensés depuis l'installation des barrières automatiques en 1991, de l'importance du passage à niveau n°77 pour la desserte quotidienne des quartiers et des communes environnantes, et des conséquences attendues en termes d'allongement des trajets, de congestion routière, d'isolement de quartiers et d'impact sur la vie locale, quelle est la justification de la suppression de ce passage à niveau ?
- Sur quels éléments objectifs (statistiques d'accidents, évolution réelle du trafic ferroviaire, contraintes techniques) repose la décision de supprimer le passage à niveau n°77, alors qu'aucun accident n'a été recensé depuis plus de 30 ans et que l'augmentation du trafic ferroviaire sur l'axe concerné semble limitée ?

Réponse du MOA :

La suppression du passage à niveau n°77 ne repose pas uniquement sur l'accidentologie constatée, mais également sur son niveau de fréquentation et sur les comportements observés sur le terrain. En effet, ce passage à niveau est franchi chaque jour par plus de 450 piétons, dont de nombreux étudiants. Or, plusieurs constats sur site ont montré que certains n'hésitent pas à forcer le passage, même lorsque les barrières sont fermées.

Avec la modernisation de la ligne, la fréquence de fermeture du passage à niveau va augmenter (+14 fermetures/jour par rapport au 68 fermetures actuelles), ce qui accroîtra les risques de comportements dangereux et donc la probabilité d'accidents.

Il faut rappeler que 98 % des accidents sur un passage à niveau sont liés à des infractions, et qu'en France 20 personnes meurent chaque année sur un passage à niveau. Les passages à niveau sont souvent invisibles dans notre quotidien... jusqu'au jour où un événement tragique survient. C'est précisément pour éviter cela que le Département choisit d'agir en amont, avant qu'un accident ne se produise.

Même si le PN77 n'est pas situé directement sur la portion modernisée de la ligne, il va subir la montée en charge du trafic ferroviaire qui en découlera. Par ailleurs, supprimer le PN77 et remplacer le pont actuel constitue aussi une façon de préserver l'avenir, en permettant d'envisager plus facilement un doublement de la voie ferrée en direction d'Annemasse et libérer des contraintes pour la réalisation du Pôle d'Echanges Multimodal (PEM).

Ainsi, la suppression du PN77 est une mesure de sécurité anticipée, fondée sur les usages réels, l'évolution prévisible du trafic et la volonté de garantir la protection des usagers les plus vulnérables. C'est un investissement responsable, pensé pour aujourd'hui... mais aussi pour demain.

Intégration acoustique du projet

Certains contributeurs demandent des protections acoustiques complémentaires pour réduire les nuisances sonores :

- Comment le projet de suppression du passage à niveau prévoit-il de protéger l'ensemble des riverains, notamment les habitants des immeubles sociaux situés en contrebas de l'avenue de la Libération, contre les nuisances sonores générées par la circulation et les démarrages en côte. La construction de murets antibruit complémentaires est-elle envisagée pour garantir une protection à l'ensemble des riverains ?

Réponse du MOA :

Les questions concernant les nuisances sonores et la protection des riverains ont bien été prises en compte dans le cadre du projet. Une étude acoustique complète a été réalisée, reposant sur des modélisations qui comparent la situation de référence à la situation projetée. Le principe est le suivant :

👉 si l'augmentation du niveau sonore est supérieure à 2 dB(A), alors des protections doivent être mises en place.

Dans ce cas précis, ce seuil est dépassé uniquement pour la maison située à l'est et pour l'école, ce qui justifie la mise en place de protections acoustiques sur ces secteurs.

Les logements situés en contrebas de l'avenue de la Libération ont été traités comme l'ensemble des autres habitations du périmètre d'étude. Selon les modélisations acoustiques, l'augmentation de bruit y reste inférieure au seuil réglementaire, ce qui signifie qu'aucune protection spécifique n'est prévue à ce stade.

Un dispositif de vérification après mise en service est prévu : une campagne de mesures acoustiques sera réalisée une fois les aménagements en fonctionnement. Si les niveaux réels dépassent ceux estimés dans l'étude, des mesures correctives pourront alors être proposées. Cela permet de s'assurer que la réalité du terrain corresponde bien aux modélisations et que les riverains restent correctement protégés.

Stationnement et accès à la gare

Des demandes émergent pour la création de parkings adaptés de chaque côté de la gare, afin de limiter le stationnement sauvage et de répondre à l'augmentation attendue des usagers :

- Comment le projet de suppression du passage à niveau prend-il en compte les besoins de stationnement dans le quartier de la gare, notamment en ce qui concerne la compatibilité avec les projets de parking existants ou à venir (parking silo, parkings de chaque côté de la gare), la gestion du stationnement pour les usagers de la gare, les riverains, les élèves, et la prévention du stationnement sauvage ?

Réponse du MOA :

L'emprise de la voie verte n'impacte pas le nombre de places existantes dans le parking.

Le projet n'empêche pas la création d'un parking à niveau dans le futur. L'espace nécessaire reste disponible.

Les aménagements prévus permettent de prévenir le stationnement sauvage devant l'école sur l'avenue L. Rannard, tout en restant compatibles avec les projets de mobilité et de stationnement existants ou à venir.

Gouvernance et concertation

Des questions sont posées sur la cohérence institutionnelle (rôle du Département, de la SNCF, de la commune), la transparence de la concertation, et la prise en compte des besoins des riverains dans la décision finale :

- Quel est le rôle respectif du Département, de la SNCF, de la commune et de la communauté de communes dans la conduite du projet ?
- Les différents acteurs concernés (commune, AREA, etc.) ont-ils été consultés pour avis sur le projet, notamment sur les aspects techniques et d'exploitation (ex : giratoire ouest utilisé par AREA) ?
- Quelles garanties sont apportées pour assurer un suivi régulier, transparent et en concertation avec la population rochoise, sur la prise en compte des remarques ?

Réponse du MOA :

Le Département porte le projet, car le passage à niveau PN77 figure dans la liste des passages à niveau cités dans le bilan de concertation de 2021. Il est également impacté par la modernisation de la ligne ferroviaire : des coupures longues de circulation ferroviaires sont également prévues au droit du PN77, donnant des opportunités de travaux intéressantes et certains aménagements concernent le périmètre départemental au niveau du giratoire Ouest.

L'avenue de la Libération et la plupart des aménagements relèvent effectivement de la compétence de la commune, qui accompagne le Département sur ce projet dans tous les choix stratégiques (4 COPIL depuis 2023) afin de garantir leur cohérence avec les politiques locales. Il en est de même avec la CCPR qui porte le projet d'aménagement du PEM (Pole d'Echange Multimodal) devant la gare.

En résumé, toutes les entités et collectivités concernées, y compris la SNCF, AREA et les partenaires techniques, sont invitées à se prononcer et à émettre un avis sur le projet. Les aspects techniques et d'exploitation, comme l'usage du giratoire Ouest par AREA, sont pris en compte.

Le Département dresse un bilan de cette concertation qui se veut transparent sur l'ensemble des sujets soulevés et met en évidence leur importance pour le public. Une ébauche de réponse est déjà formulée dans le présent bilan puis sera complétée par des études, qui feront l'objet d'une présentation plus formelle en enquête publique.

La concertation se déroule de manière ouverte et accessible à tous. Les décisions finales résultent d'une coordination entre le Département, la commune et les autres acteurs, avec pour objectif de répondre aux besoins des riverains et usagers tout en garantissant la sécurité et la fluidité du trafic.

Impacts environnementaux

Des inquiétudes sont exprimées sur la préservation de la biodiversité, l'artificialisation des sols et la gestion des plantes invasives :

- Comment le projet prévoit-il de gérer la problématique des plantes invasives sur les sites de travaux, notamment en imposant des obligations de nettoyage avec preuve de réalisation et un traitement adapté (y compris pour les terres évacuées), et de garantir l'identification, la protection et la préservation de la végétation existante (arbres, zones à conserver) avant le début du chantier ?
- Comment le projet de suppression du passage à niveau prend-il en compte la préservation de la biodiversité locale et la limitation de l'artificialisation des sols, notamment en intégrant dès la conception des mesures pour protéger les habitats, maintenir la connectivité écologique, préserver les zones humides, haies, boisements et prairies, et garantir la résilience des milieux naturels face au changement climatique et à l'urbanisation croissante ?

Réponse du MOA :

Le projet prend en considération ces enjeux dès sa conception, avec une série de mesures précises destinées à limiter les impacts du chantier et à préserver les milieux naturels.

Le choix du carrefour à feux côté est illustre clairement cette volonté de réduire les impacts environnementaux. Cette option permet de limiter l'occupation du sol sur les zones boisées présentant des enjeux écologiques importants, notamment en matière de faune. Elle réduit également la surface imperméabilisée par rapport à d'autres scénarios étudiés, ce qui contribue à limiter l'artificialisation des sols et à préserver les continuités écologiques.

La gestion des plantes invasives est encadrée par une procédure spécifique. Avant le début des travaux, un recensement des espèces concernées est réalisé sur l'ensemble du périmètre. Les zones identifiées sont ensuite soit balisées lorsqu'elles peuvent être conservées, soit font l'objet d'une extraction suivie d'une évacuation en décharge agréée lorsque leur suppression est nécessaire. Ces opérations doivent être documentées, permettant de garantir une traçabilité des traitements effectués, y compris pour les terres éventuellement déplacées.

La préservation des milieux naturels existants constitue un autre objectif majeur. Une attention particulière a été portée à la conservation des arbres : le projet a été conçu pour maximiser le maintien des arbres en place et limiter les coupes. Les zones humides concernées feront quant à elles l'objet d'une compensation dédiée, conformément à la réglementation en vigueur.

Plus largement, la conception du projet intègre la nécessité de préserver la biodiversité locale, de maintenir la connectivité écologique et de limiter l'artificialisation des sols. Les études et aménagements prévoient de tenir compte des habitats existants, des haies, boisements et prairies, tout en anticipant les effets du changement climatique et de l'urbanisation croissante sur la résilience des milieux naturels.

CONTRIBUTIONS SPECIFIQUES AU PN6 A SAINT-PIERRE-EN-FAUCIGNY

Synthèse

Le projet de suppression du PN6 à Saint-Pierre-en-Faucigny est globalement soutenu pour ses bénéfices en matière de sécurité et de mobilité, mais il suscite des attentes fortes en matière de préservation du cadre de vie, d'intégration paysagère, de gestion des impacts fonciers et de continuité des mobilités douces. Les contributions invitent à une concertation approfondie et à des ajustements techniques pour répondre aux besoins locaux.

- 30 contributions ont été recensées sur le PN6,
- 7 avis défavorables (23%), 20 avis mitigés ou demandant des précisions (67%), 3 avis favorables (10%).

Remarques et interrogations

Tracé routier et impacts fonciers

De nombreuses remarques concernent le choix du tracé, les alternatives possibles, l'impact sur les propriétés privées. Les riverains souhaitent limiter les emprises et préserver le cadre de vie :

Pourquoi avoir retenu un giratoire unique et imposant au nord, avec des impacts importants sur le foncier privé, alors que des alternatives plus compactes ou mieux insérées dans le domaine public semblent envisageables ?

Quelles études ont été menées pour évaluer la faisabilité et les impacts d'autres tracés routiers alternatifs ?

- Tracé passant derrière l'ancien garage Rodet via le parking de covoiturage et reliant la route actuelle par le parking du super U ;
- Tracé reliant le futur centre de Saint-Pierre au cimetière via la RD12 ;
- Mise à sens unique de chaque dénivellation de PN (6 et 7).

Réponse du MOA :

Plusieurs interrogations ont été formulées concernant le choix du tracé, la dimension du giratoire projeté au nord et les impacts sur les propriétés privées. Les riverains ont notamment exprimé leur volonté de préserver le cadre de vie et de limiter les emprises foncières. Ces préoccupations sont parfaitement entendues et ont été prises en compte dans les études menées jusqu'à présent.

Le choix d'un giratoire unique au nord a été retenu, car il permet un meilleur écoulement du flux dans le sens "commerces vers la mairie", ce qui constitue un attendu majeur du projet routier. Une alternative sous forme de « giratoire cacahuète » a bel et bien été étudiée (ci-dessous), toutefois cette option présentait des impacts fonciers proches de ceux du giratoire retenu et se révélait moins fonctionnelle pour le flux principal, notamment pour les mouvements en provenance des commerces vers le centre-ville et la mairie.



Pour autant, le Département s'engage à poursuivre ses réflexions sur le raccordement nord avec l'objectif de réduire autant que possible les emprises foncières associées au giratoire proposé.

Concernant les tracés alternatifs évoqués, plusieurs variantes ont effectivement été analysées :

- ♦ Le tracé passant derrière le parking de covoiturage et rejoignant la route actuelle par le parking du supermarché n'a pas été examiné. En effet cette solution cumule de nombreux points négatifs : la cohabitation difficile avec les espaces de stationnement de la gare et du supermarché, les détours qui seraient imposés aux modes actifs ne souhaitant pas utiliser la passerelle ferroviaire et surtout le rapprochement excessif entre les deux dénivellations. Son avantage serait éventuellement de ne faire qu'une unique dénivellation sur la commune en supprimant deux PN, mais ce n'est pas ce choix qui a été fait afin de ne pas concentrer les flux de transit et locaux en un point unique ;
- ♦ Une autre hypothèse consistait à relier le centre de Saint-Pierre au cimetière puis la RD12 (rue Saint-Laurent). Or, une telle solution impliquerait la création d'un linéaire de voirie important, entraînant un coût probablement élevé et surtout compromettrait fortement l'accès aux commerces depuis le centre. Au regard de ces contraintes techniques et fonctionnelles, cette variante n'a pas été jugée pertinente ;
- ♦ La mise à sens unique des passages à niveau 6 et 7 n'a pas été envisagée. Cette configuration apparaît peu fonctionnelle, car elle ne permet pas d'assurer la séparation attendue entre les flux de transit et les flux locaux. L'objectif de simplification et de sécurisation de la circulation ne serait donc pas atteint avec ce dispositif.

Dans tous les cas, la préservation du cadre de vie demeure un principe central. Certaines zones sont d'ores et déjà maintenues en zone naturelle, et la volonté de minimiser les emprises foncières guide l'ensemble des travaux, dès lors que cela reste compatible avec les impératifs de sécurité et de fonctionnement de la future voirie.

Conception du bassin de régulation des eaux pluviales

Certaines questions invitent le MOA à justifier la conception de l'ouvrage de régulation des eaux pluviales (choix d'implantation, optimisation en fonction des caractéristiques locales, conformité aux règles sanitaires et environnementales) :

- Pourquoi avoir positionné le bassin sur du foncier privé alors que le Département (CD74) dispose déjà un terrain dans le secteur ?
- La commune demande une réflexion sur l'implantation du bassin côté sud-ouest de la voirie pour limiter l'impact sur le foncier disponible et préserver les projets urbains locaux.
- Le caractère très perméable des sols a-t-il été pris en compte pour optimiser la taille des bassins et éviter un surdimensionnement inutile ?
- Les bassins prévus pour les PN6 et PN7 seront-ils conçus de façon à ne pas permettre de stockage permanent d'eau, conformément au plan anti-dissémination du moustique tigre ? Quelles garanties sont apportées pour éviter toute stagnation d'eau ?

Réponse du MOA :

S'agissant du choix d'implanter le bassin sur du foncier privé, il est précisé que le CD74 s'engage à vérifier si une modification de son emplacement est envisageable afin de limiter les impacts sur le foncier privatif et de préserver les projets locaux en cours de réflexion. La commune a notamment exprimé le souhait d'étudier une implantation côté sud-ouest de la voirie. Cette demande sera approfondie dans le cadre des phases ultérieures, sous réserve de compatibilités techniques mais une première analyse met en évidence des impacts sur des parcelles jusqu'à maintenant évitées :



Le bassin prévu dans le projet fonctionne exclusivement en infiltration dans le sol, en raison de l'absence d'exutoire naturel dans le secteur. Ce mode de fonctionnement impose cependant certaines contraintes techniques, notamment la nécessité d'éloigner le bassin d'au moins 15 mètres des talus routiers et ferroviaires (pointillés rouges ci-dessus) afin de garantir la stabilité des ouvrages. Le caractère perméable des sols a été pris en compte dans les calculs hydrauliques, le dimensionnement est ainsi fondé sur une pluie de période de retour 50 ans.

L'absence de stagnation d'eau constitue un point d'attention particulier, notamment en lien avec le plan anti-dissémination du moustique tigre. Le mode de fonctionnement par infiltration garantit que le bassin ne stocke pas d'eau en période sèche et ne constitue pas un point d'eau permanent.

Conditions de réalisation des travaux

Les habitants demandent des précisions sur le calendrier, la coordination de la fermeture entre le PN6 et 7, et la gestion des flux pendant les travaux :

- La fermeture des passages à niveau 6 et 7 est-elle prévue simultanément ? Quelles garanties sont apportées pour que la circulation automobile ne soit pas impactée pendant les travaux, notamment en ce qui concerne la mise en service préalable des nouveaux ponts avant la fermeture des passages existants ?

Réponse du MOA :

À ce stade, il est prévu que les dénivellations à Saint-Pierre-en-Faucigny soient réalisées manières décalées par rapport aux passages à niveau. Cela signifie que les aménagements pourront être réalisés en grande partie sans entraîner de perturbations sur la circulation. La fermeture des PN6 et PN7 ne sera engagée qu'une fois les nouvelles trémies mises en service, ci-après le phasage imaginé :

- ♦ L'ouvrage d'art (Pont-rail) sera préfabriqué à proximité de la voie ferrée de façon anticipée par rapport à la coupure de circulation sur la ligne ferroviaire, puis mis en place en début de coupure ;
- ♦ Une fois l'ouvrage d'art mis en place, les aménagements routiers seront réalisés de part et d'autre sans perturbations significatives sur les circulations publiques ;
- ♦ Les travaux de raccordement sur les RD actuelles seront réalisés sous alternat, sous coupure ponctuelle et limitation de vitesse ;
- ♦ Après mise en service des passages dénivelés, les PN seront effacés avec les aménagements paysagers autour de ces derniers.

Le calendrier précis sera partagé avec les habitants et les partenaires institutionnels au fur et à mesure de l'avancement des études et des procédures, afin d'assurer une information claire et anticipée sur chacune des étapes du chantier.

Stationnement et accès aux commerces

Des demandes concernent la création ou la préservation de places de stationnement, l'accès aux commerces, et la gestion des flux pendant et après les travaux :

- Le projet prévoit-il de modifier le plan de circulation, notamment au niveau de la place des Arcades, en particulier en ce qui concerne la gestion des flux, le réaménagement des circulations pour les accès aux commerces et la création éventuelle de nouvelles places de stationnement ?

Réponse du MOA :

En empêchant les poids lourds de circuler par restriction du gabarit de l'ouvrage de dénivellation du passage à niveau 6, il est anticipé que les poids lourds et les flux de transit soient orientés vers le futur ouvrage du passage à niveau 7. Les conditions de circulation au centre-ville devraient dès lors être nettement améliorées pour les habitants de Saint-Pierre, avec une diminution sensible des nuisances et une plus grande part d'usages locaux.

La commune a précisé en réunion publique que "lorsque le projet du CD74 sera définitivement arrêté, elle mènera une réflexion spécifique sur l'organisation des circulations locales, notamment sur les sens de circulation à adopter pour assurer une desserte optimale des commerces du centre." Cette réflexion intégrera les enjeux de stationnement, de cheminements piétons, de continuité d'accès et de confort d'usage pour les riverains comme pour les visiteurs.

Ainsi, les questions de circulation autour de la place des Arcades ne sont pas écartées : elles feront l'objet d'un traitement dédié à l'échelle communale, dans la continuité du projet départemental et en lien avec les besoins des acteurs locaux.

Mobilités douces et accessibilité

La suppression des PN doit s'accompagner d'aménagements pour les piétons, cyclistes et PMR. Les usagers demandent des solutions concrètes pour éviter l'isolement de certains quartiers.

Comment le projet prévoit-il d'assurer la continuité, la sécurité et l'accessibilité de la circulation piétonne et cycliste, notamment pour permettre à tous les usagers (y compris les personnes à mobilité réduite) de traverser la voie ferrée ?

Les jonctions de la voie verte avec la voirie, notamment au niveau du rond-point, doivent être améliorées pour les cyclistes (éviter les débouchés sur passages piétons et les angles droits), en s'appuyant sur les recommandations et l'expertise du Cerema afin de respecter les normes conseillées.

Réponse du MOA :

La continuité, l'accessibilité et la sécurité des circulations douces constituent un enjeu majeur du projet et par extension dans tous les projets portés par le Département, en particulier pour garantir la possibilité de traverser la voie ferrée dans de bonnes conditions pour tous les usagers.

Le passage à niveau 6 sera supprimé dans son intégralité, y compris pour les piétons. Toutefois, un cheminement PMR au plus court reste assuré grâce à la passerelle ville-ville mise en service en gare il y a un an. Cette infrastructure permet aux piétons et surtout aux personnes à mobilité réduite (via ascenseurs) de franchir la voie ferrée sans rupture de continuité, en répondant aux exigences d'accessibilité.

Par ailleurs, une voie verte parallèle à la route est intégrée au projet afin d'offrir un itinéraire plus adapté aux cycles, notamment lorsque l'usage de la passerelle s'avère moins confortable. Cette voie est surélevée par rapport à la chaussée, afin d'offrir un confort accru pour les cyclistes : les pentes sont plus douces et les conditions de sécurité optimisées. L'objectif est de faciliter les déplacements quotidiens tout en encourageant les mobilités actives sur l'ensemble du secteur.

La position de cette voie verte à l'est de la RD a été définie en concertation avec la commune, afin d'assurer sa bonne intégration au futur maillage des circulations douces prévues. Des améliorations complémentaires pourront être étudiées, notamment au niveau des jonctions en attente.

Ainsi, la suppression des passages à niveau s'accompagne bien d'une réflexion globale sur les mobilités douces. Le projet vise à garantir une continuité réelle des déplacements, tout en limitant les ruptures d'accès et en préparant l'intégration future avec les aménagements communaux à venir.

Gestion du bruit et des nuisances

Des inquiétudes sont exprimées sur l'augmentation du bruit, la nécessité d'écrans acoustiques :

- Comment les habitants du collectif situé au sud du PN6 peuvent-ils rencontrer le CD74 pour exprimer leurs préoccupations, et l'implantation des écrans acoustiques prévue dans le projet est-elle définitivement arrêtée ou peut-elle encore évoluer pour mieux protéger les riverains des nuisances sonores ?

Réponse du MOA :

Les questions concernant les nuisances sonores et la protection des riverains ont bien été prises en compte dans le cadre du projet. Une étude acoustique complète a été réalisée, reposant sur des modélisations qui comparent la situation de référence à la situation projetée.

Le principe est le suivant :

👉 si l'augmentation du niveau sonore est supérieure à 2 dB(A), alors des protections doivent être mises en place. Dans ce cas précis, ce seuil est dépassé pour plusieurs habitations, ce qui justifie la mise en place de protections acoustiques sur ces secteurs.

Un dispositif de vérification après mise en service est prévu : une campagne de mesures acoustiques sera réalisée une fois les aménagements en fonctionnement. Si les niveaux réels dépassent ceux estimés dans l'étude, des mesures correctives pourront alors être proposées. Cela permet de s'assurer que la réalité du terrain corresponde bien aux modélisations et que les riverains restent correctement protégés.

Pour les particuliers et les entreprises les plus impactés, des rendez-vous individuels peuvent être organisés afin de répondre de manière spécifique à leurs besoins et d'analyser les situations au cas par cas. Le maître d'ouvrage est ouvert à l'échange direct avec les riverains concernés.

Justification, utilité du projet

Certains contributeurs s'interrogent sur l'utilité du projet et de son programme :

- Une meilleure gestion des temps de fermeture des barrières du passage à niveau n'est-elle pas envisageable pour limiter les attentes prolongées, réduire les comportements dangereux (notamment chez les piétons et cyclistes) et ainsi éviter de devoir supprimer le PN6 ?

Réponse du MOA :

Il faut rappeler que la situation actuelle est assez classique pour un passage à niveau situé à proximité immédiate d'une gare. Lorsqu'un train arrive, il déclenche la fermeture du passage à niveau, qui reste fermé jusqu'à son départ ou jusqu'à l'arrivée du train croiseur. C'est précisément le cas à plusieurs reprises dans la journée à Saint-Pierre, ce qui explique la durée importante de fermeture et la difficulté à anticiper l'ouverture. Dans ces conditions, les barrières ne peuvent pas être relevées avant le départ du train, ce qui génère parfois de l'attente et des comportements d'impatience, en particulier chez les piétons et les cyclistes.

Aujourd'hui, une réouverture temporaire peut être effectuée par l'agent en gare - après un délai de 3min30 après passage du train - lorsqu'un retard important entraîne une fermeture particulièrement longue. Cependant, cette procédure demeure exceptionnelle, car elle constitue une opération sensible en matière de sécurité. Elle n'est donc pas souhaitable, ni encouragée du point de vue de l'exploitant ferroviaire (SNCF).

Avec la modernisation de la signalisation prévue, ce type de réouverture manuelle ne sera plus techniquement réalisable. Cela signifie que les temps de fermeture pourraient rester importants sans possibilité d'intervention humaine, ce qui accentuerait les problématiques de sécurité et de fluidité observées aujourd'hui.

Dans ce contexte, la suppression du PN6 apparaît comme une solution plus sûre et plus durable que la simple optimisation du fonctionnement actuel. Le projet vise précisément à éliminer les situations d'attente prolongée et les comportements à risque, en offrant une alternative sécurisée et adaptée à tous les usagers.

Report des flux de transit en dehors du centre-ville

Certains riverains s'interrogent sur la façon dont les flux de transit seront effectivement reportés en dehors du centre-ville :

- Quelles adaptations (de la signalisation notamment depuis la sortie d'autoroute) sont prévues pour inciter les flux de transit à emprunter la dénivellation du PN7 plutôt que celle du PN6 ?

Réponse du MOA :

Des adaptations seront en effet nécessaires pour inciter clairement les usagers en transit à emprunter l'ouvrage du PN7 afin de préserver le secteur du PN6 et de limiter les circulations au cœur du centre-ville.

Une évolution de la signalisation sera étudiée, y compris dès la sortie d'autoroute. Cette signalisation pourra être adaptée en coordination avec ATMB, afin de guider les flux de transit vers l'itinéraire le plus approprié et d'éviter les reports sur les axes desservant les zones résidentielles ou les commerces de proximité.

CONTRIBUTIONS SPECIFIQUES AU PN7 A SAINT-PIERRE-EN-FAUCIGNY

Synthèse

Le projet de suppression du PN7 à Saint-Pierre-en-Faucigny est globalement soutenu pour ses bénéfices en matière de sécurité et de mobilité, mais il suscite des attentes fortes en matière de préservation du cadre de vie, d'intégration paysagère, de gestion des impacts fonciers et de continuité des mobilités douces. Les contributions invitent à une concertation approfondie et à des ajustements techniques pour répondre aux besoins locaux.

- 25 contributions ont été recensées sur le PN7,
- 6 avis défavorables (24%), 18 avis mitigés ou demandant des précisions (72%), 1 avis favorable (4%).

Remarques et interrogations

Tracé routier et impacts fonciers

De nombreuses remarques concernent le choix du tracé routier, les alternatives possibles, l'impact sur les propriétés privées. Les riverains souhaitent limiter les emprises et préserver le cadre de vie :

- Pouvez-vous fournir un plan détaillé permettant de visualiser précisément les emprises et les impacts du projet sur les propriétés riveraines et les entreprises concernées ?
- Quelles garanties proposez-vous en matière de compensation ou de dédommagement financier pour les pertes de terrain, la dévalorisation des biens ou les nuisances subies ? Prévoyez-vous la reconstruction à l'identique des éléments impactés (garage, clôtures, murs de soutènement, etc.) ?
- Avez-vous étudié des alternatives de tracé permettant de limiter l'impact sur les propriétés, telles que le décalage du tracé, la mise en sens unique sur chaque dénivellation de passage à niveau, ou le maintien du tracé routier actuel là où cela est possible ?
- Pourquoi ne pas avoir prévu de carrefour giratoire entre la RD et l'avenue de la gare ?

Réponse du MOA :

Des plans permettant de visualiser précisément les emprises seront disponibles lors de rendez-vous individuels organisés avec le Département. Ces rendez-vous ont pour objectif de répondre de manière spécifique aux besoins de chaque particulier et entreprise directement impacté par le projet, et d'examiner, lorsque cela est possible, des améliorations pour mieux intégrer le projet dans son environnement.

En matière de compensation, il est prévu une indemnisation financière pour les biens affectés par le projet. Les montants seront définis avec le concours de France Domaine, organisme indépendant du Département. France Domaine utilise les prix des ventes réalisées durant les dernières années et les tendances pour établir des estimations cohérentes avec les prix du marché immobilier.

Les bâtis impactés, tels que les clôtures, garages ou murs de soutènement, seront soit indemnisés, soit reconstruits à l'identique afin de garantir la continuité du cadre de vie.

Concernant les alternatives de tracé, plusieurs options ont été étudiées pour réduire l'impact sur les propriétés. L'option consistant à déniveler la route en place a été analysée, mais elle présente des contraintes majeures : elle entraînerait la fermeture complète de la route pendant environ deux ans, obligeant tous les flux de transit à passer par le centre de Saint Pierre durant cette période. Par ailleurs, la faisabilité technique de cette solution n'est pas assurée en raison de l'allongement nécessaire des rampes, de la proximité du viaduc ferroviaire, des impacts sur les digues et des contraintes environnementales et réglementaires importantes.

La mise à sens unique des passages à niveau 6 et 7 n'a pas été envisagée. Cette configuration apparaît peu fonctionnelle, car elle ne permet pas d'assurer la séparation attendue entre les flux de transit et les flux locaux. L'objectif de simplification et de sécurisation de la circulation ne serait donc pas atteint avec ce dispositif.

Enfin, en ce qui concerne les aménagements routiers, un carrefour avec stop sera créé, la RD12 étant prioritaire. La création d'un carrefour giratoire entre la RD et l'avenue de la gare n'a pas été retenue, compte tenu des forts impacts fonciers et environnementaux (volume à terrasser très important) et cela n'était pas justifié en termes de trafic.

Conditions de réalisation des travaux

Les habitants demandent des précisions sur le calendrier, la coordination de la fermeture entre le PN6 et 7, et la gestion des flux pendant les travaux :

- La fermeture des passages à niveau 6 et 7 est-elle prévue simultanément ? Quelles garanties sont apportées pour que la circulation automobile ne soit pas impactée pendant les travaux, notamment en ce qui concerne la mise en service préalable des nouveaux ponts avant la fermeture des passages existants ?

Réponse du MOA :

À ce stade, il est prévu que les dénivellations à Saint-Pierre-en-Faucigny soient réalisées manières décalées par rapport aux passages à niveau. Cela signifie que les aménagements pourront être réalisés en grande partie sans entraîner de perturbations sur la circulation. La fermeture des PN6 et PN7 ne sera engagée qu'une fois les nouvelles trémies mises en service, ci-après le phasage imaginé :

- ♦ L'ouvrage d'art sera préfabriqué à proximité de la voie ferrée de façon anticipée par rapport à la coupure de circulation sur la ligne ferroviaire, puis mis en place en début de coupure ;
- ♦ Une fois l'ouvrage d'art mis en place, l'avenue de la Gare sera fermée à la circulation pendant une période de l'ordre de 9 mois pour permettre la réalisation des aménagements routiers au nord de la voie ferrée ;
- ♦ Pendant cette fermeture, les circulations routières seront déviées préférentiellement sur la RD 12 actuelle ;
- ♦ Les travaux de raccordement sur les RD actuelles seront réalisés sous alternat et sous coupure ponctuelle.

Le calendrier précis sera partagé avec les habitants et les partenaires institutionnels au fur et à mesure de l'avancement des études et des procédures, afin d'assurer une information claire et anticipée sur chacune des étapes du chantier.

Sécurité et fluidité du trafic

Les riverains souhaitent des aménagements sécurisés (giratoires, ralentisseurs), une signalisation adaptée, et des mesures pour limiter la vitesse et réduire les nuisances associées au trafic routier :

- Des mesures d'atténuation de vitesse sont-elles prévues dans le cadre de l'opération ?
- Comment les riverains habitant au sud de la voie ferrée peuvent-ils s'insérer dans la circulation dans la configuration du projet envisagée (carrefour en T) ?

Réponse du MOA :

Il est précisé que l'aménagement prévu dans le cadre du projet a été conçu avec une vitesse réduite à 50km/h, pour un classement de la zone en agglomération. Les courbes et visibilité réduites vont donc amener les automobilistes à adapter leur vitesse. Toutefois, une étude de sécurité sera prochainement réalisée par le Département afin d'identifier si des dispositifs complémentaires ou une signalisation particulière, sont nécessaires pour renforcer la sécurité sur la RD.

Concernant l'insertion des riverains situés au sud de la voie ferrée sur la RD, le projet prévoit un carrefour en T. similaire au fonctionnement actuel avec un dégagement de visibilité meilleur dans le cadre du projet. Actuellement la sortie est difficile par manque de visibilité sur la branche sud.

Mobilités douces et accessibilité

Les riverains s'interrogent sur la continuité des voies vertes d'une manière générale :

- Comment les voies vertes prévues dans le projet seront-elles intégrées ou articulées avec les projets de voies vertes plus larges portés par la commune (continuité avec le projet de voie verte en cours de travaux le long du Borne, continuité avec la liaison douce prévue sur le chemin rural des Tattes) ?

Réponse du MOA :

Contrairement à ce que le plan suggère, la continuité de voie verte n'est pas assurée avec Bonneville par la RD12 le long du Borne, mais par la rue des Glières ou avenue de Monaz.

Le projet prévoit une connexion avec la voie verte en attente Avenue de la Gare. Une étude complémentaire sera menée à la demande de la commune pour une jonction avec le chemin rural des Tattes.

Gestion du bruit et des nuisances

Des inquiétudes sont exprimées sur l'augmentation du bruit, la nécessité d'écrans acoustiques :

- Les études acoustiques réalisées dans le cadre du projet prennent-elles bien en compte la modification du tracé de la route ?
- Quelles mesures spécifiques sont prévues pour protéger les trois habitations situées au sud, particulièrement exposées aux nuisances sonores ?

Réponse du MOA :

Les questions concernant les nuisances sonores et la protection des riverains ont bien été prises en compte dans le cadre du projet. Une étude acoustique complète a été réalisée, reposant sur des modélisations qui comparent la situation actuelle à la situation projetée.

Le principe est le suivant :

👉 si l'augmentation du niveau sonore est supérieure à 2 dB(A), alors des protections doivent être mises en place.

Dans ce cas précis, ce seuil n'est pas dépassé.

Un dispositif de vérification après mise en service est prévu : une campagne de mesures acoustiques sera réalisée une fois les aménagements en fonctionnement. Si les niveaux réels dépassent ceux estimés dans l'étude, des mesures correctives pourront alors être proposées. Cela permet de s'assurer que la réalité du terrain corresponde bien aux modélisations et que les riverains restent correctement protégés.

Des rencontres seront organisées avec les propriétaires impactés pour convenir avec eux du devenir des reliquats de parcelle, par exemple prévoir un merlon pour masquer les habitations au sud de la voie ferrée.

Conception du bassin de régulation des eaux pluviales

Certaines questions invitent le MOA à justifier la conception de l'ouvrage de régulation des eaux pluviales (choix d'implantation, optimisation en fonction des caractéristiques locales, conformité aux règles sanitaires et environnementales) :

- Le caractère très perméable des sols a-t-il été pris en compte pour optimiser la taille des bassins et éviter un surdimensionnement inutile ?
- Les bassins prévus pour les PN6 et PN7 seront-ils conçus de façon à ne pas permettre de stockage permanent d'eau, conformément au plan anti-dissémination du moustique tigre ? Quelles garanties sont apportées pour éviter toute stagnation d'eau ?

Réponse du MOA :

Le bassin prévu au projet fonctionne en tamponnement des eaux avant rejet dans le Borne. Il est dimensionné pour une pluie de période de retour 50ans.

Il n'a pas été retenu le principe de fonctionnement par infiltration, car le bassin ne peut pas être écarté de 15m des talus. La stabilité des talus n'aurait alors pas été assurée.

Ce bassin de tamponnement présente un volume mort de 30 cm (rempli en permanence ou très lentement évacué). Celui-ci permet de réduire les MES (matières en suspension) avant rejet.

La suppression de ce volume mort pourra être étudiée lors des prochaines phases d'étude, mais soumis à la validation des services de l'état.

CONTRIBUTIONS SPECIFIQUES AU PN12 A AYZE

Synthèse

Lors de la concertation publique, le passage à niveau n°12 à Ayze a suscité une mobilisation reflétant l'importance de cet axe pour la commune et la diversité des enjeux locaux. Les contributions recueillies témoignent d'une attention particulière portée aux impacts du projet sur l'environnement, la gestion des eaux, la circulation et la qualité de vie des riverains.

Chiffres clés de la concertation sur le PN12

- 35 contributions ont été recensées spécifiquement sur le PN12,
- 0 avis défavorables, 30 avis mitigés ou demandant des précisions (86%), 5 avis explicitement favorables (14%),
- Les thématiques les plus citées sont la planification et la gestion du trafic pendant les travaux (plus de 30% des contributions), la gestion des eaux et des risques liés à l'inondation (environ 25%), les impacts environnementaux et acoustiques (environ 20%), la Géométrie et les fonctionnalités routières (environ 15%), les Impacts sur le bâti (environ 10%).

La concertation sur le PN12 met en lumière une population attentive et exigeante sur la gestion des impacts du projet, tant en phase travaux qu'en phase définitive. Les attentes portent principalement sur la limitation des nuisances, la gestion rigoureuse des eaux et des risques d'inondation, la préservation de la qualité de vie et la sécurité des déplacements. Le projet, dans sa forme actuelle, est perçu comme nécessaire pour la sécurité, mais jugé incomplet sur la prise en compte des nuisances et des besoins quotidiens des riverains, appelant à des ajustements et à une concertation renforcée avant toute mise en œuvre.

Remarques et interrogations

Gestion du trafic et planification des travaux

Les riverains s'interrogent sur la durée et le phasage des travaux, les périodes de fermeture de la RD, les itinéraires de déviation, et la coordination avec les autres chantiers. L'impact sur la circulation locale, la gêne pour les accès, et la nécessité d'une information claire sont soulignés. La question de la continuité des dessertes (bus, trains) pendant les travaux revient fréquemment :

- Dans quel sens les travaux sont-ils prévus (Nord → Sud ou Sud → Nord) et quel sera le planning détaillé des différentes phases ?
- Quelles mesures sont prévues pour limiter les nuisances liées aux travaux (poussières, bruit, nettoyage des façades et voiries, travaux de nuit) et pour quelle durée la RD sera-t-elle fermée, notamment en ce qui concerne l'accès à Ayze ?
- Comment seront gérés les matériaux excavés (évacuation, stockage, transit par Bonneville) et les emprises nécessaires pour la réalisation des parois moulées ?
- Existe-t-il un schéma de déviation des itinéraires pendant les coupures de circulation et comment la continuité des accès sera-t-elle assurée pour les riverains et les usagers pendant toute la durée du chantier ?

Réponse du MOA :

Concernant le phasage des travaux et le sens d'intervention, il n'est pas encore arrêté à ce jour. Le calendrier détaillé des phases devra être établi ultérieurement, une fois les études techniques finalisées et les échanges conduits avec les communes concernées. Néanmoins, il est d'ores et déjà prévu que la RD6 en direction d'Ayze soit fermée pendant une durée estimée entre six et neuf mois, tandis que La RD6 au droit du PN12 actuel devrait être fermée sur une période d'environ deux ans.

Afin de limiter les nuisances liées au chantier, les travaux seront réalisés uniquement de jour et non de nuit. Des dispositions particulières pourront être étudiées concernant les poussières, le bruit, le nettoyage des voiries, ainsi que la signalisation temporaire, au fur et à mesure de

l'avancement du projet. Ces aspects feront l'objet d'un suivi spécifique dans la phase travaux afin de préserver au mieux le cadre de vie des riverains.

En ce qui concerne la continuité des accès, le Conseil Départemental envisage la mise en place d'un passage à niveau provisoire pour les piétons, situé à proximité de l'actuel PN et en dehors des zones de travaux, afin de préserver la liaison locale pendant les coupures de circulation.

La question de la gestion des matériaux excavés est également prise en compte. Il existe des surfaces suffisantes au nord, dans la zone de maintenance SNCF, ainsi qu'au sud, à l'est de la RD, qui pourront être mobilisées pour le stockage temporaire ou le transit des matériaux. Les parois moulées et les travaux associés ont fait l'objet d'analyse et sont réalisables dans la plateforme de la RD6 actuelle.

Assainissement, gestion des eaux et risques d'inondation

De nombreuses demandes de précisions concernent la gestion des eaux pluviales, la station de relevage, le rejet des eaux dans l'Arve ou la Madeleine, les risques d'inondation et la prévention contre les risques de pollution des eaux :

- Pouvez-vous fournir des détails techniques sur la station de relevage prévue (débits, puissance, fonctionnement), préciser quelles eaux seront pompées (notamment concernant la Madeleine, souvent à sec), et indiquer où ces eaux seront rejetées ? Quelles mesures sont prévues pour le traitement des eaux collectées avant rejet dans le milieu naturel ?
- Comment le «shunt» hydraulique existant, qui permet de réduire l'expansion des crues de la Madeleine au sud de la voie ferrée, sera-t-il rétabli ? Est-il possible de l'exuter en gravitaire jusqu'à l'Arve ? Pour quelle occurrence de pluie les aménagements sont-ils conçus ? Les aménagements projetés risquent-ils d'impacter le ruisseau de la Madeleine, et comment sera évité le rejet d'eaux polluées dans ce cours d'eau ?
- Comment le projet prend-il en compte le fait que le secteur du passage à niveau d'Ayze est en zone inondable ?

Réponse du MOA :

La station de relevage prévue est dimensionnée pour répondre à une période de retour cinquantennale ; au-delà de cette occurrence la trémie peut être inondée. Les caractéristiques détaillées (débits précis, puissances des pompes, plans d'implantation définitifs) ne sont pas encore arrêtées à ce stade des études, mais le principe de fonctionnement retenu est le suivant : la station pourra comporter un jeu de pompes avec un poste de secours (par exemple trois pompes dont une en secours) afin d'assurer la continuité d'exploitation. Seules les eaux pluviales collectées dans les trémies seront pompées : il s'agit des eaux de voirie et non d'eaux prélevées dans le ruisseau de la Madeleine. L'ouvrage étant implanté sous le niveau de la nappe, il est conçu étanche de manière à ne pas avoir d'incidence sur les niveaux de la nappe phréatique, ni sur le ruisseau de la Madeleine.

Les eaux pompées seront rejetées dans le réseau communal dont l'exutoire définitif est l'Arve. Le rejet s'effectuera au sud-est du projet, au niveau du giratoire RD6/RD1205, via un point de rejet existant de diamètre 1200 mm. Pour assurer ce raccordement, une nouvelle conduite de transfert de l'ordre de diamètre 500 mm sera posée sous la RD6. Compte tenu du contexte urbain, de l'absence de surface imperméabilisée supplémentaire et du réseau de collecte existant, le projet ne prévoit pas, à ce stade, de traitement particulier des eaux pluviales avant rejet ; les modalités de gestion et d'éventuels dispositifs complémentaires pourront toutefois être précisés lors des phases ultérieures si les études le justifient.

Le « shunt » hydraulique existant, qui permet de réduire l'expansion des crues de la Madeleine au sud de la voie ferrée, est prévu d'être rétabli. La solution retenue consiste à contourner la trémie sud par un ouvrage hydraulique de diamètre 600 mm (plus grand que l'existant), rétablissant ainsi la continuité gravitaire. Il n'est pas prévu de modifier aujourd'hui le point de rejet actuel du shunt en raison des contraintes réglementaires et des implications que cela entraînerait. Par ailleurs, une étude hydraulique approfondie nécessaire à la modélisation fine du

fonctionnement en crue est en cours de réflexion côté commune et communauté de commune ; cette étude devra notamment préciser l'opportunité et la faisabilité d'un éventuel exutoire gravitaire jusqu'à l'Arve et quantifier les volumes et les occurrences d'événements à prendre en compte.

S'agissant de l'occurrence de pluie retenue pour le dimensionnement des aménagements, la réglementation impose une occurrence de 50 ans. Le Président du CD74 a par ailleurs indiqué qu'il conviendrait, compte tenu de l'évolution de la pluviométrie, de s'interroger sur la nécessité d'envisager à terme une occurrence plus forte pour la suite du projet, ce qui pourrait conduire à reconsidérer le niveau du bouchon et le dimensionnement de la station de relevage.

Les études et les dispositions prises visent à éviter tout impact sur le ruisseau de la Madeleine.

Enfin, la question de la prise en compte des zones inondables a été traitée dans le périmètre du PPRI : la majorité du projet se situe en zone bleue du PPRI, quelques secteurs limités se trouvent en zone rouge. Pour l'ensemble des zones concernées, les volumes de remblais mis en œuvre seront compensés par le volume dégagé par les trémies de l'ouvrage. Cette compensation qui se mettrait en œuvre au-delà de Q50 permet au projet de ne pas engendrer de modification du niveau d'eau pendant une inondation (pas plus de risque qu'actuellement pour les avoisinants et habitations du secteur impacté à Q100). Enfin, le SM3A mène une campagne de renforcement des digues de l'Arve en amont de Bonneville qui devrait faire baisser le risque d'atteinte d'une crue centennale sur ce secteur.

Impacts environnementaux et acoustiques

Les habitants expriment des inquiétudes sur l'augmentation du bruit (trafic accru, montée en rampe), la pollution de l'air, et l'absence de protections acoustiques. Ils demandent des mesures concrètes pour limiter les nuisances et préserver la qualité de vie :

- Quelles mesures concrètes sont prévues pour réguler et contrôler la vitesse dans la trémie routière, afin de limiter les accélérations génératrices de bruit et d'améliorer le confort des riverains ? Une régulation spécifique des vitesses est-elle envisagée dans ce secteur ?
- Le projet générant un trafic routier supplémentaire sur la RD, quelles sont les mesures prévues pour limiter l'impact sur la pollution de l'air et la qualité de vie des riverains ?
- Confirmez-vous qu'aucune protection acoustique n'est prévue dans le cadre du projet, malgré l'augmentation attendue des nuisances sonores, notamment dans la trémie lors des montées en rampe ?

Réponse du MOA :

Les questions concernant les nuisances sonores et la protection des riverains ont bien été prises en compte dans le cadre du projet. Une étude acoustique complète a été réalisée, reposant sur des modélisations qui comparent la situation actuelle à la situation projetée.

Le principe est le suivant :

👉 si l'augmentation du niveau sonore est supérieure à 2 dB(A), alors des protections doivent être mises en place.

Dans ce cas précis, ce seuil n'est pas dépassé.

Le passage inférieur sera en agglomération (comme la situation actuelle), l'aménagement prévu a donc été conçu avec une vitesse réduite à 50km/h : les courbes et visibilités réduites vont donc amener les automobilistes à adapter leur vitesse. Toutefois, une étude de sécurité sera prochainement réalisée par le Département afin d'identifier si des dispositifs complémentaires ou une signalisation particulière, sont nécessaires pour aider au respect de la vitesse réglementaire, une priorité à droite a été évoqué en réunion de concertation et cette piste sera analysée.

Géométrie et fonctionnalités routières

Des interrogations portent sur le gabarit routier, la compatibilité avec les poids lourds, la pente des rampes, et la planimétrie des voiries. Les riverains souhaitent des plans détaillés et des réponses sur les fonctionnalités du projet :

- Pourra-t-on disposer d'un plan détaillé des aménagements précisant la planimétrie et l'altimétrie des voiries projetées, aussi bien en phase travaux qu'en phase définitive ? Un dossier technique complet sera-t-il mis à disposition et présenté aux riverains ?
- Quel sera le gabarit en hauteur de l'ouvrage et sera-t-il compatible avec la circulation des poids-lourds ? Le gabarit de la trémie tient-il compte de la longueur des véhicules ? Quelle pente est prévue pour la branche de la RD en direction d'Ayze ?
- Un tourne-à-gauche est-il prévu pour les usagers venant de Bonneville et se rendant vers Ayze ?
- Concernant les accès privatifs : Où démarre exactement la rampe de la trémie côté sud ? L'insertion sur la route principale depuis le stop sera-t-elle facilitée par une régulation des vitesses ? Le passage piéton au nord, à proximité de l'ouvrage sur la Madeleine, sera-t-il compatible avec l'accès au collectif nord ?

Réponse du MOA :

S'agissant du gabarit de la trémie, il est confirmé qu'une hauteur de 4,30m + 0.20m revanche est prévue, permettant la circulation de tous types de véhicules, y compris les poids lourds et certains convois exceptionnels. Ce gabarit a été conçu en tenant compte des dimensions et de la longueur des véhicules concernés.

La pente maximale actuelle est estimée à 9 % sur la RD6 (rte de Cluses) et 8% sur la branche RD6 en direction d'Ayze, ce qui reste acceptable en agglomération. Les plans du projet n'ont pas vocation à être diffusés, mais des précisions complémentaires pourront être apportées à chaque propriétaire sur les aménagements, sur demande écrite au Département.

La question d'un tourne-à-gauche pour les usagers venant de Bonneville et se dirigeant vers Ayze a également été examinée. Les études de trafic menées montrent que l'absence de tourne-à-gauche n'occasionne pas de temps d'attente problématique à l'horizon 2050 avec le projet :

En direction d'Ayze : Les mesures de trafic montrent que le temps d'attente moyen depuis la RD6 vers la route de Bonneville est de 15 secondes. Chaque véhicule souhaitant tourner à gauche gêne, toutes les 55 secondes, 4 à 5 véhicules du mouvement tout droit, mais aucun autre véhicule en TAG. Il n'y a donc pas de cumul de gêne ni d'effet de file d'attente progressive.

Comparativement, au PN26 de Cluses (avenue Poncet), en 2050, chaque TAG gênerait à la fois : 2 à 3 véhicules du mouvement tout droit et 1 à 2 véhicules des autres TAG ce qui peut générer une congestion persistante, voire amplifiée.

Conclusion : sur la route de Bonneville en direction d'Ayze, la création d'une voie dédiée de TAG n'est pas nécessaire.

Depuis Ayze (provenance RD6 vers Bonneville)

- Temps d'attente moyen de la branche : 17 secondes.
- Temps d'attente du mouvement TAG seul : 40 secondes.

Ce délai dépasse le seuil de 30 secondes (faisant passer le mouvement de “satisfaisant” à “acceptable”), mais il reste peu préoccupant, car il ne concerne qu'un seul véhicule toutes les deux minutes en heure de pointe. De plus, dans 75 % des cas, les véhicules tournant à droite ne sont pas gênés par ceux qui tournent à gauche.

A ce stade le Tourne-à-gauche n'a donc pas été retenu, d'autant plus que l'ajout de ce dispositif aurait des conséquences significatives sur l'aménagement, notamment en raison du “bouchon étanche” nécessaire vis-à-vis de la nappe affleurante. Il nécessiterait potentiellement la fermeture de la branche RD6 vers Ayze durant 2 ans au lieu de 6/9mois actuellement.

Concernant les accès privés, il est indiqué que la rampe de la trémie au sud démarre directement au droit de l'accès aux maisons particulières, et que cet accès est bien rétabli dans le cadre du projet. Néanmoins, il est reconnu que la position de certains accès privés ainsi que celle du passage piéton au nord, à proximité de l'ouvrage sur la Madeleine, doivent encore être optimisées.

Impacts sur le bâti

Les riverains souhaitent des garanties sur la non-dégradation des sols, la sécurité des fondations, en particulier pour les habitations situées à proximité immédiate des travaux :

- Pouvez-vous préciser la nature des fondations prévues pour les ouvrages à créer dans des sols de mauvaise qualité, et indiquer si les travaux pourraient générer des modifications des sols susceptibles de dégrader les fondations ou la pérennité des constructions avoisinantes ?
- Est-il envisagé de poser des sismographes ou d'autres dispositifs de surveillance sur les habitations les plus proches du chantier afin de détecter et prévenir d'éventuels désordres structurels ?

Réponse du MOA :

Compte tenu de la mauvaise qualité des sols dans le secteur, le dimensionnement des fondations a fait – et continuera de faire – l'objet d'une attention particulière. Plusieurs campagnes de sondages géotechniques ont déjà été menées, et une nouvelle campagne est programmée prochainement afin de confirmer les hypothèses de calcul. Sur la base des résultats obtenus à ce stade, les solutions techniques retenues sont particulièrement sécuritaires et permettent d'atteindre les couches de sol de bonne qualité en profondeur, ce qui limite très fortement les risques pour les constructions voisines.

Deux types de fondations sont actuellement envisagés :

- ♦ **Pieux sécants pour la partie « trémie » ;**
- ♦ **Parois moulées pour la partie « pont-rail », avec un ancrage à plus de 60 mètres de profondeur.**

Pour la trémie, les soutènements seront complétés par des butons et des tirants d'ancrage afin de garantir la stabilité dans le temps. L'ensemble de ces ouvrages sera dimensionné de façon à ne pas induire de mouvements préjudiciables pour le bâti existant.

Afin de prévenir tout désordre structurel, un dispositif de surveillance et de précaution sera mis en place avant le démarrage du chantier, comprenant notamment :

- ♦ **Un dimensionnement des soutènements limitant strictement les déplacements admissibles au droit des constructions les plus proches (les valeurs seront définies en fonction de la nature des bâtis) ;**
- ♦ **Si nécessaire, la mise en place d'un suivi topographique (pose de cibles sur les bâtiments à surveiller) ;**
- ♦ **Si nécessaire, le déploiement d'un suivi vibratoire, même si les méthodes constructives retenues génèrent peu ou pas de vibrations.**

Enfin, un référé constat sera demandé au tribunal qui désignera un expert pour établir un diagnostic des constructions avant et pendant les travaux, pour les habitations les plus proches des zones de travaux.

CONTRIBUTIONS SPECIFIQUES AU PN26 A CLUSES

Synthèse

Le passage à niveau n°26 à Cluses a fait l'objet d'une participation active lors de la concertation publique, illustrant l'importance de cet axe pour la circulation locale et la diversité des enjeux soulevés. Les contributions recueillies témoignent d'une mobilisation des riverains et usagers, soucieux des impacts du projet sur la sécurité, la circulation, l'environnement et la qualité de vie :

- 38 contributions ont été recensées spécifiquement sur le PN26, soit environ 12% des avis exprimés sur l'ensemble des passages à niveau concernés,
- 3 avis défavorables (8%), 26 avis mitigés ou demandant des précisions (24%), 9 avis favorables (24%),
- Les thématiques les plus citées sont le questionnement sur la pertinence du projet et du programme (environ 39% des contributions), des demandes de précisions / vérifications complémentaires (environ 22%), des demandes d'améliorations du projet (environ 16%), des interrogations sur les choix techniques (environ 16%), et sur le stationnement et les accès (environ 8%).

La concertation sur le PN26 met en lumière une population attentive et exigeante sur la gestion des impacts du projet, tant en phase travaux qu'en phase définitive. Les attentes portent principalement sur la limitation des nuisances, la gestion rigoureuse des flux de circulation, la préservation de la qualité de vie et la sécurité des déplacements. Le projet, dans sa forme actuelle, est perçu comme nécessaire pour la sécurité, mais jugé incomplet sur la prise en compte des nuisances et des besoins quotidiens des riverains, appelant à des ajustements et à une concertation renforcée avant toute mise en œuvre.

Remarques et interrogations

Gestion du trafic pendant les travaux

De nombreuses contributions portent sur la durée des coupures de circulations routières, la déviation du trafic sur le PN25, et les impacts sur la fluidité du trafic dans Cluses. Les usagers craignent des reports de trafic importants générant des congestions et demandent des solutions pour limiter la gêne associée :

- Quelle est la durée estimée des travaux et de la coupure de la RD902, et pouvez-vous fournir une fourchette approximative pour le début des travaux (notamment la déviation du trafic) ainsi que la date prévisionnelle de rétablissement normal de la circulation ?
- Par où passeront les usagers venant de Sallanches et Marignier pendant la phase travaux, et comment seront gérés les flux de circulation, notamment si une grande partie du trafic est reportée sur le PN25 ? Cette solution vous semble-t-elle raisonnable au vu des risques de saturation et de la durée annoncée des travaux ?
- Quelles mesures d'information et de concertation sont prévues pour tenir les riverains et usagers informés de l'organisation des travaux, des itinéraires de déviation ?

Réponse du MOA :

La coupure de circulation ferroviaire sera de 20 mois au total. Sur cette période, la durée disponible pour ouvrir une "brèche" dans la voie ferrée sera d'environ 8 mois au droit du PN26. Ce délai permet la construction et mise en service de l'ouvrage d'art (pont-rail) mais les travaux liés aux aménagements routiers de part et d'autre, dureront environ 2 ans. Durant ces deux années, la RD902 sera coupée au droit du PN26, les circulations locales seront en grande partie reportées sur le PN25. Néanmoins, la déviation du trafic se fera dans le cadre de la coupure liée à la modernisation, c'est-à-dire sans circulations ferroviaires, ce qui permettra d'assurer un fonctionnement plus fluide et sécurisé pendant les travaux. D'ailleurs, il ne serait certainement pas possible de supprimer le PN26, sans cette possibilité de renvoi du trafic sur le PN25.

Pour que ce report de trafic se fasse dans de bonnes conditions, une adaptation du plan de feux du carrefour de Chatillon est prévue. Plusieurs optimisations sont envisagées :

- ♦ La suppression de la phase dédiée à l'avenue de Chatillon, qui ne sera plus nécessaire pour permettre le TAG ;
- ♦ La synchronisation de la rue des Grands Champs et de l'avenue de Chatillon dans une même phase, avec un léger décalage pour permettre le TAG depuis la rue des Grands Champs ;
- ♦ La réduction du cycle total des feux, afin de rendre le carrefour plus réactif et limiter les temps d'attente.

Parallèlement à ces aménagements, la commune travaille sur un projet de giratoire à cet emplacement. Cette solution permettrait d'améliorer encore davantage la fluidité du trafic, avec des temps d'attente réduits par rapport à un carrefour à feux.

Sans optimisation en phase chantier, le carrefour à feux RD902/RD19 est saturé en heure de pointe du soir et les usagers mettent en moyenne 8 minutes de plus qu'actuellement (via la rue des Grands Champs). Avec les optimisations, on retrouve une situation similaire à la situation actuelle.

L'adaptation du plan de feux produit des temps de parcours proches de ceux offerts par un carrefour giratoire, mais pour un coût d'investissement beaucoup plus faible. Sans intervention communale, ce scénario est celui privilégié.

Durant les travaux, il est inévitable que des changements d'habitudes se produisent et certains usagers vont se reporter sur d'autres passages à niveau ou itinéraires de substitution. C'est pourquoi le Département restera agile durant la phase travaux pour améliorer/modifier d'autres points de blocage qui pourraient survenir.

Intérêt et utilité du projet

Des doutes sont exprimés sur la pertinence des investissements au regard des bénéfices attendus (sécurité, fluidité du trafic). Certains estiment que le projet ne résoudra pas les problèmes de bouchons en centre-ville :

- Quel est l'intérêt concret du projet, sachant que la suppression du passage à niveau permettra de franchir plus rapidement la voie ferrée, mais que les usagers risquent de se retrouver dans les mêmes embouteillages au centre-ville ? Les investissements et les impacts du projet sont-ils réellement justifiés au regard des avantages attendus ?
- En quoi le passage à niveau concerné est-il considéré comme dangereux et nécessite-t-il sa suppression ? Quelles données ou études de sécurité motivent ce choix ?

Réponse du MOA :

Tout d'abord, la suppression du PN26 répond à un enjeu de sécurité majeur. Ce passage à niveau est identifié comme l'un des plus accidentogènes de la ligne, même si les accidents recensés n'ont pas été mortels. C'est précisément pour cette raison qu'il a été décidé de concentrer les efforts sur ce site. La proximité immédiate de la gare entraîne des fermetures prolongées pouvant durer plusieurs minutes, notamment en cas d'arrivées croisées de trains. Ces temps d'attente génèrent des remontées de files importantes, créant des situations à risque pour les véhicules, les piétons et les transports en commun. La suppression complète du passage à niveau constitue donc une réponse pragmatique à un problème récurrent qui ne peut être résolu par de simples optimisations ponctuelles.

Les données de circulation routière illustrent l'importance de cet enjeu : le PN26 est emprunté quotidiennement par plus de 10 000 véhicules, les transports scolaires y passent 6 fois par jour et trois lignes régulières de transports en commun y passent 34 fois par jour.

De plus, le moment ferroviaire* est le plus élevé de la ligne La-Roche-sur-Foron/Saint-Gervais-les-Bains.

À cela s'ajoutent plusieurs facteurs aggravants : les remontées de file depuis le carrefour à feux aux heures de pointe ; des manœuvres délicates, notamment le tourne-à-droite pour les véhicules longs vers l'avenue Paul Bechet ; ainsi que la présence de carrefours de part et d'autre du PN, eux-mêmes susceptibles de générer des congestions. Quatre accidents/incidents ont d'ailleurs été recensés ces quinze dernières années (2011, 2015 et 2018x2) ce qui confirme le caractère préoccupant de la situation actuelle.

La suppression du PN26 permettra ainsi de sécuriser un point noir de circulation et de réduire les risques liés aux attentes prolongées au passage à niveau. Il est vrai que la dénivellation ne règlera pas les problèmes de fluidité du trafic en centre-ville. Cependant, elle sécurisera significativement le franchissement de la voie ferrée et réduira les situations de blocage critiques. Par ailleurs, on peut raisonnablement espérer que les évolutions de nos modes de déplacement — notamment en faveur des mobilités actives et des transports en commun — contribueront à diminuer progressivement la pression automobile et les phénomènes de congestion.

**moment ferroviaire : chiffre reflétant le produit du trafic routier et du trafic ferroviaire.*

Intégration architecturale et paysagère

Les riverains s'inquiètent de la perte de verdure, de l'esthétique des aménagements proposés (trémie ouvragée, effet "coupe-gorge"), et demandent des améliorations paysagères et des mesures contre les incivilités (tags, rodéos urbains) :

- Quelles mesures sont prévues pour limiter l'artificialisation et préserver la végétation existante, notamment les tilleuls le long de la RD, dans le cadre du projet ?
- Comment le projet prend-il en compte l'intégration esthétique des aménagements (notamment la trémie) et la prévention des risques de dégradations (tags sur les bétons, sentiment d'insécurité dans les espaces fermés ou peu visibles) ?
- Quelles solutions sont envisagées pour garantir la sécurité et le confort des usagers dans la trémie, afin d'éviter qu'elle ne devienne un espace anxiogène ou propice aux comportements à risque (rodéos urbains, etc.) ?

Réponse du MOA :

D'une part, les aménagements paysagers et le verdissement du projet pourront encore être améliorés à mesure que les études se précisent. Au nord du passage à niveau, le projet permettra de requalifier un secteur aujourd'hui largement délaissé et utilisé comme parking sauvage : cette zone sera réaménagée et végétalisée, ce qui constitue une opportunité de renaturation du site. Au sud, certains grands arbres sont effectivement présents et, dans la mesure du possible, le projet cherchera à en conserver le plus grand nombre. L'objectif est de préserver le caractère arboré du secteur tout en évitant une artificialisation excessive.

Concernant l'intégration esthétique de la trémie et des ouvrages, plusieurs principes sont retenus : la hauteur des murs sera limitée au strict nécessaire, afin d'éviter une impression d'enclavement. Ceux-ci pourront faire l'objet d'un habillage ou d'un traitement de surface (matriçage, revêtement décoratif) permettant une meilleure insertion visuelle dans le paysage. La trémie ne sera pas couverte ; seule la partie située sous le pont-rail, d'une longueur d'environ 12 mètres, sera couverte mais bénéficiera d'un éclairage adapté pour garantir la visibilité, le confort et le sentiment de sécurité des usagers.

Concernant le risque de tags ou de dégradations, il s'agit d'incivilités ponctuelles difficiles à prévenir dans certains contextes urbains. Les tentatives précédentes pour y remédier, comme l'usage de murs gabion ou végétalisés, n'ont pas toujours été efficaces, ces supports étant eux aussi tagués. Toutefois, la qualité du traitement architectural, la visibilité des espaces, l'éclairage et l'animation des abords constituent des leviers importants pour limiter ces comportements. Le

projet veillera donc à éviter la création d'espaces fermés ou isolés, notamment au niveau de la trémie, afin de prévenir tout sentiment d'insécurité et tout usage inapproprié.

Mobilités douces et sécurité

Des attentes fortes concernant la continuité de la voie verte, la sécurité des cyclistes et piétons, et l'intégration des modes actifs dans le projet. Les usagers demandent des aménagements adaptés et sécurisés :

- La continuité de la voie verte au nord du passage à niveau, notamment au droit de l'avenue des Alpes, sera-t-elle bien assurée et réalisée conformément aux attentes des usagers ?
- Le projet prévoit-il de retravailler la conception de la voie verte (gabarits, largeur utile sous ouvrage, rayons, priorités aux carrefours, séparation des flux piétons/vélos, visibilité, sécurité des intersections) avec l'appui d'un bureau d'études spécialisé et sur la base des recommandations du Cerema, afin de garantir un aménagement réellement adapté aux usages quotidiens (lycéens, actifs, PMR, vélos cargo) ?
- Quelles solutions sont envisagées pour sécuriser les traversées et insertions cyclistes aux intersections avec l'avenue des Alpes et l'avenue Charles-Poncet, afin d'éviter les croisements dangereux, les insertions à angle droit et les situations accidentogènes, et pour garantir la sécurité et le confort de tous les usagers ?

Réponse du MOA :

La question centrale porte sur la capacité du projet à assurer une continuité mode actifs efficace du nord au sud de la voie ferrée, le long de l'avenue des Alpes, et sur la prise en compte des recommandations techniques (CEREMA) en matière d'aménagement cyclable.

Même si le projet n'indique pas explicitement le recours à un bureau d'études spécialisé en aménagement cyclable, INGEROP qui a mené l'étude pour le compte du Département conduit de nombreuses études cyclables sur le territoire et son expérience sur le sujet n'est plus à démontrer. D'ailleurs, plusieurs éléments soulignent une volonté d'adapter l'ouvrage aux contraintes d'usage : limitation des pentes, recherche de continuités, prise en compte des PMR et anticipation d'évolutions possibles en raccordement avec les futurs aménagements urbains.

L'implantation de la voie verte est définie en fonction de contraintes techniques importantes – limitation des emprises foncières, contraintes géotechniques et géométriques – tout en cherchant à respecter les continuités prévues dans le schéma directeur cyclable. Dans ce contexte, le choix a été fait de mutualiser les usages piétons et cyclistes au sein d'une voie verte accessible aux PMR. Ce parti pris permet de réduire la largeur nécessaire de l'ouvrage par rapport à la création de trottoirs et bandes cyclables séparées. Il garantit également un aménagement à pente limitée (4 %), nettement plus favorable que la voirie classique qui atteint 10 %.

Afin d'assurer la continuité PMR, la voie verte réalise un "détour" par la rue Louis-Breguet. Il s'agit de plus, de la seule solution compatible avec les contraintes géotechniques, notamment celles liées à l'intervention dans la nappe phréatique qui impose une enceinte étanche que la voie verte ne peut interrompre. Par ailleurs, la ZAC prévoit également une voie verte, et des études complémentaires devront être engagées pour garantir la connexion entre cet aménagement et celui du projet ferroviaire.

La géométrie de la voie verte est fortement contrainte à la sortie du pont-rail, ce qui explique la présence d'une courbe serrée d'un rayon de 9 mètres. Bien que cette configuration ne soit pas idéale pour la visibilité et le confort cycliste, elle résulte directement de la forme de l'ouvrage et des contraintes de réalisation. De la même manière, le croisement perpendiculaire au niveau de la rue Louis-Breguet découle de l'exiguïté des emprises disponibles, rendant difficile l'implantation d'une géométrie plus favorable ou l'évitement des insertions à angle droit.

Concernant les raccordements, le projet prévoit des continuités cyclables à étudier en amont au nord vers l'avenue des Alpes et la rue Louis-Breguet. Au sud, la voie verte s'insérera sur le passage Charles-Poncet, une rue à trafic modéré située en zone 30. Si la continuité cyclable ne peut être

réalisée intégralement lors de la mise en service, des aménagements provisoires sont envisagés, tels qu'un plateau surélevé ou un marquage au sol spécifique, afin de sécuriser les insertions cyclistes en attendant la réalisation complète du maillage prévu.

Dimensionnement et fonctionnement des aménagements

Certaines questions sont posées sur le gabarit du pont, la gestion des véhicules hors gabarit, la compatibilité avec les bus et secours, et le fonctionnement des tourne-à-gauche. Les usagers souhaitent des réponses sur la fonctionnalité des nouveaux aménagements ainsi que l'ajout de places de stationnement :

- Le gabarit du pont (hauteur inférieure à 4 m) est-il suffisant pour tous les types de véhicules ? Quelles mesures sont prévues en cas de présence d'un véhicule hors gabarit (signalisation, gestion des incidents, prévention des bouchons) et pourquoi ne pas prévoir un gabarit plus confortable (4,05 m ou 4,10 m) ?
- La configuration cible permettra-t-elle de tourner à gauche depuis la rue Paul Béchet vers le nord des voies ferrées ? Quelles adaptations (priorité à droite, giratoire, etc.) sont envisagées pour faciliter et sécuriser les mouvements à ce carrefour ?
- La création d'un giratoire a-t-elle été étudiée au sud de la voie ferrée, au niveau de la rue Paul Béchet ou de la route de Châtillon, pour fluidifier la circulation et sécuriser les accès ?
- Quel sera le décalage exact de la rue Louis Bréguet par rapport à la rue actuelle, et comment seront traitées les places de stationnement existantes et la sécurisation des accès sur l'avenue Charles Poncet ?

Réponse du MOA :

Le gabarit du pont a suscité plusieurs interrogations, notamment quant à sa hauteur légèrement inférieure à 4 mètres. Ce choix est assumé : il garantit le passage des bus, des véhicules de secours, des cars scolaires ou des services de collecte d'ordures ménagères, tout en évitant que le centre-ville de Cluses ne devienne un axe de transit pour les semi-remorques. L'objectif est de préserver un usage local de l'infrastructure et de protéger les quartiers riverains des nuisances liées au trafic lourd.

En cas d'arrivée accidentelle d'un véhicule hors gabarit, une signalisation spécifique sera mise en place, potentiellement complétée par un portique d'indications en amont de l'ouvrage pour éviter toute manœuvre dangereuse. Les rues Paul Béchet ou Louis Breguet permettront d'évacuer facilement ces véhicules, sans générer de blocage majeur. Il convient de préciser que, pour d'autres ouvrages cités dans les contributions — comme celui situé près du Burger King à Annemasse — la hauteur est limitée à 2,50 m, et les incidents concernent principalement des fourgons ou des camping-cars surpris par la restriction, plutôt que des véhicules professionnels (routiers).

La question des tourne-à-gauche depuis la rue Paul Béchet vers le nord des voies ferrées a également été soulevée. Contrairement à certaines craintes, le projet améliore la situation actuelle : aujourd'hui, lorsque le passage à niveau est fermé, la voie dédiée au tourne-à-gauche devient parfois inutilisable aux heures de pointe, obligeant les usagers à faire un détour par le giratoire de l'avenue de la Gare. Avec la fermeture du passage à niveau, cette gêne disparaît, rendant le mouvement plus fluide et lisible. Des adaptations peuvent être étudiées, notamment l'instauration d'une priorité à droite sur les voies débouchant sur la RD902. Cette solution présente l'avantage de ralentir les vitesses, de sécuriser les échanges, tout en limitant les impacts sur le bâti et les emprises foncières. L'option d'un giratoire au sud des voies ferrées a bien été examinée, mais abandonnée : les contraintes d'insertion et les conséquences foncières seraient disproportionnées.

Enfin, le traitement de la rue Louis Breguet fait partie des ajustements permettant d'intégrer le projet dans son environnement. Son axe sera déplacé d'environ dix mètres vers le sud, ce qui permet de resserrer la largeur de sortie sur la RD902 et ainsi de mieux maîtriser les vitesses. Le report du stationnement sauvage, actuellement pratiqué, est également anticipé : il sera

réorienté vers des espaces dédiés, existants ou à prévoir, notamment du côté du parking situé rue de Bossey. L'enjeu est de garantir une desserte fonctionnelle tout en sécurisant les accès depuis l'avenue Charles Poncet et les rues adjacentes, dans une logique de modération des flux et de préservation du cadre de vie.

Intégration acoustique

Des inquiétudes sont exprimées sur l'augmentation du bruit, la nécessité d'écrans acoustiques :

- Sur quels critères et selon quelle méthodologie les mesures acoustiques ont-elles été réalisées pour qualifier l'ambiance sonore de "modérée" ? Comment le MOA prend-il en compte le ressenti des riverains qui anticipent une augmentation des nuisances après travaux ?
- Quelles mesures concrètes (ralentisseurs, aménagements spécifiques) sont envisagées pour limiter les vitesses, en particulier devant la rue Paul Béchet, et ainsi réduire les nuisances sonores pour les riverains ?

Réponse du MOA :

Les questions concernant les nuisances sonores et la protection des riverains ont bien été prises en compte dans le cadre du projet. Une étude acoustique complète a été réalisée, reposant sur des modélisations qui comparent la situation de référence à la situation projetée.

Le principe est le suivant :

👉 si l'augmentation du niveau sonore est supérieure à 2 dB(A), alors des protections doivent être mises en place.

Dans ce cas précis, ce seuil n'est pas dépassé.

Cette approche ne minimise pas pour autant le ressenti des riverains, notamment face à des nuisances sonores brèves mais intenses, comme celles générées par les motos. Ces bruits sont mal pris en compte par la réglementation actuelle et leur réduction ne peut intervenir qu'à la source, via le respect des niveaux d'émission réglementaires en dB(A) pour ce type de véhicule.

À titre d'exemple, pour l'immeuble « Le Panoramic », les mesures diurnes (journée) actuelles se situent entre 60 et 63 dB(A), ce qui correspond à une ambiance sonore qualifiée de modérée. Les simulations après travaux indiquent même une légère amélioration, avec une baisse moyenne d'environ 0,5 dB(A).

Par ailleurs, une campagne de mesures acoustiques sera menée après la mise en service afin de vérifier la conformité entre la modélisation et la réalité sonore perçue ; si nécessaire, des ajustements pourront être étudiés à ce moment-là.

Pour limiter les nuisances liées à la vitesse, des aménagements de modération seront envisagés avec la commune. Des dispositifs tels que des ralentisseurs, des géométries resserrées ou des aménagements visuels incitatifs pourront être intégrés au projet afin d'encourager une vitesse maîtrisée et de préserver la qualité de vie des riverains.

CONTRIBUTIONS SPECIFIQUES AU PROJET DE MODERNISATION

Planning et conditions de réalisation des travaux

De nombreuses contributions invitent le MOA à apporter des réponses précises sur la planification des travaux, la gestion des impacts en phase de réalisation et la communication associée :

- Quel est le calendrier prévisionnel détaillé des travaux (démarrage, principales échéances, date de mise en service), et les travaux seront-ils réalisés avant les Jeux Olympiques de 2030 ?
- Les circulations ferroviaires seront-elles interrompues entre La Roche-sur-Foron et Annecy pendant les travaux ?
- Quelles mesures de substitution sont prévues pour garantir le transport des usagers pendant la coupure sur la ligne (par exemple, mise en place de dessertes par bus compatibles avec les abonnements existants, fréquence et accessibilité pour tous les usagers, notamment les personnes en situation de handicap) ?
- Quelles mesures d'information et de concertation sont prévues pour tenir les usagers et riverains informés de l'avancement du chantier, des impacts sur la circulation ferroviaire et des solutions de substitution ?

Réponse du MOA :

Le calendrier prévisionnel sera établi dans le cadre des études en cours et sera présenté dans le dossier d'enquête publique dont l'enquête est planifiée en 2026.

Afin d'accompagner les usagers durant la fermeture de ligne entre La Roche-sur-Foron et Saint-Gervais, des dessertes routières de substitution seront prévues avec une information préalable sur les horaires.

Les circulations ferroviaires entre la Roche sur Foron et Annecy seront maintenues pendant les travaux.

Aménagement des voies sur la ligne

Certaines contributions invitent le MOA à apporter des réponses précises sur la stratégie d'aménagement ferroviaire, la capacité future de la ligne et la cohérence des investissements :

- Pourquoi le projet ne prévoit-il pas le doublement intégral de la ligne ferroviaire entre Annemasse et Saint-Gervais, alors que cela permettrait d'anticiper le développement de la vallée et d'éviter de nouveaux travaux à court ou moyen terme ?
- Des ajouts de voies ou des allongements de quais sont-ils prévus en gare de Saint-Pierre-en-Faucigny dans le cadre du projet ?
- Le projet actuel pourrait-il favoriser à terme un doublement des voies ou la mise en place de trains de nuit ? Pouvez-vous clarifier les intentions à moyen et long terme sur ces sujets ?

Réponse du MOA :

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 53 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.

Le projet peut favoriser d'autres évolutions de l'infrastructure car les installations de signalisation pourront être adaptées pour répondre à de nouveaux besoins.

Les intentions à moyen - long terme relèvent des expressions des autorités organisatrices et des financements mis en œuvre dans le contrat de plan.

En gare de Saint Pierre en Faucigny la voie d'évitement sera allongée pour autoriser le croisement de TGV doubles.

Trafic ferroviaire, offre de transport et report modal

Certaines contributions invitent le MOA à apporter des réponses précises sur l'offre ferroviaire, les objectifs de report modal, la méthodologie d'évaluation du trafic, la politique tarifaire et les évolutions attendues du service :

- Quelle sera l'amplitude de la desserte ferroviaire à terme (horaires, fréquence, types de trains) dans le cadre du projet de modernisation ?
- Quel report modal est attendu grâce au projet ?
- Selon quels critères et méthodes le trafic ferroviaire futur est-il déterminé ?
- À quelle échéance les billets de train pourraient-ils devenir plus compétitifs que l'usage de la voiture pour les usagers réguliers ?

Réponse du MOA :

Le projet permettra effectivement d'augmenter le nombre de trains de voyageurs en circulation (en passant de 38 trains à 53 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.

En ce qui concerne les prévisions de fréquentation, un modèle régional a été construit et utilisé pour établir des prévisions de fréquentations et estimer le report modal. Ces éléments seront présentés au public au cours de l'enquête publique qui sera conduite courant 2026.

Intégration acoustique

Compte tenu de l'augmentation significative du bruit ferroviaire attendue, la construction de murs anti-bruit est-elle prévue dans le projet, et si non, pour quelles raisons ?

Réponse du MOA :

Une évaluation environnementale est en cours dans le cadre de ce projet et une étude acoustique a été réalisée pour mesurer précisément l'augmentation du bruit générée par la hausse du trafic ferroviaire. En conséquence, des protections acoustiques des logements concernés pourront ainsi être mises en œuvre selon la réglementation en vigueur. Ces éléments seront présentés au public au cours de l'enquête publique qui sera conduite courant 2026.

LES CONCLUSIONS ET ORIENTATIONS ISSUES DE CETTE PHASE DE CONCERTATION

Le Département de la Haute-Savoie tient à remercier toutes les personnes qui ont participé à cette concertation, que ce soit au travers des contributions dans les registres ou lors des réunions publiques. Les nombreux échanges reflètent l'intérêt et les questionnements que peuvent avoir les habitants du territoire pour ce projet, qu'ils y soient favorables ou opposés.

Les attentes, réticences ou suggestions concernant le projet ont été entendues et analysées. Les contributions défavorables ont, pour la majorité, souligné plusieurs points de vigilance : la nécessité de mieux prendre en compte l'accessibilité et les mobilités actives (PMR, piétons, cyclistes), d'explicitier les choix d'aménagement retenus par le maître d'ouvrage, de rassurer sur les conditions de circulation et les reports de trafic, tant durant les travaux qu'à terme, ainsi que de réaffirmer l'utilité du projet et la pertinence du choix des passages à niveau à sécuriser. S'y ajoutent également des craintes récurrentes relatives au bruit : certains riverains redoutent que les modifications de circulation entraînent une augmentation des nuisances sonores. Ils demandent donc des garanties sur la méthodologie acoustique employée, les seuils de protection retenus et les dispositifs de modération de vitesse ou d'accompagnement qui pourraient être mobilisés en cas d'évolution notable de l'ambiance sonore après travaux.

Le projet de modernisation de la ligne ferroviaire et de sécurisation des passages à niveau va faire l'objet d'une instruction par l'Autorité Environnementale, conformément aux dispositions du code de l'Environnement. L'impact environnemental du projet sera donc évalué sous plusieurs angles et mis à disposition du public lors de la phase d'enquête publique.

Le Département souhaite poursuivre la mise en œuvre de ce projet en intégrant les principales améliorations suivantes pour tenir compte des enseignements issus de la concertation :

- ♦ **Amélioration de la fonctionnalité des aménagements modes actifs à La-Roche-sur-Foron ;**
- ♦ **Amélioration de l'insertion des projets dans leurs environnements, concertation continue sur le terrain avec les propriétaires impactés directement ou indirectement ;**
- ♦ **Amélioration des projets pour le respect des vitesses réglementaires (50 km/h) dans les trémies sur l'ensemble des dénivellations.**