chamonix
MONT-BLANC

Chamonix, le 16 JAN. 2020

MINISTERE DE LA TRANSITION ECOLOGIQUE ET SOLIDAIRE
Madame ELISABETH BORNE

Hôtel de Roquelaure
246, boulevard St Germain

75700 PARIS

CABINET DU MAIRE
Email : maire@chamonix-mont-blanc.fr
Tél. : 04 50 53 75 15

Réf : EF/AF/192892

Objet : urgence écologique pour redéploiement des crédits CPER vallée de l'Arve

Madame la Ministre,

La dégradation récurrente de la qualité de l'air subie par un certain nombre de territoires au cours des dernières années a conduit l'Etat, sous la contrainte européenne (application de la directive de 2008), à mettre en œuvre des programmes d'action territoriaux ciblés sur la résolution de cette problématique : les Plans de Protection de l'Atmosphère.

La vallée de l'Arve est le seul territoire en zone P.P.A. qui ne soit pas constitué d'une agglomération : cela tient aux spécificités géographiques, topographiques, aérologiques mais aussi économiques du territoire et c'est ce qui a motivé une forte mobilisation des acteurs locaux dans la préparation du P.P.A. 1 – appliqué entre 2012 et 2017 – et du P.P.A. 2, en vigueur depuis avril 2019 après deux années de co-construction.

L'importance du sujet « qualité de l'air » sur notre territoire a justifié que **vous veniez à notre rencontre le 29 septembre 2017**, pour manifester de manière forte, collégiale, avec M. Nicolas HULOT et Madame Agnès BUZYN, la solidarité et l'implication de l'Etat dans la résolution de ce sujet majeur de santé publique. Je me permets de vous redire à quel point cette attention fut appréciée par l'ensemble des acteurs du territoire.

Au cours des discussions, à laquelle vous fûtes directement associée, est apparue la nécessité de mettre fin à plusieurs décennies de sous-investissement ferroviaire sur le territoire en engageant de manière prioritaire les études préalables à la rénovation partielle de la ligne Annemasse – Saint-Gervais.

Vous évoquiez vous-même, fin 2017, la solution d'un redéploiement partiel de crédits du volet ferroviaire du CPER, de manière à pouvoir engager ces études dès la mise en route du P.P.A. 2.

Vous évoquiez vous-même, fin 2017, la solution d'un redéploiement partiel de crédits du volet ferroviaire du CPER, de manière à pouvoir engager ces études dès la mise en route du P.P.A. 2.
Cette solution du redéploiement a été réclamée de manière forte et cohérente par le territoire, si bien qu'elle a été intégrée, sinon formellement, du moins de manière connexe au document P.P.A. finalisé durant l'hiver 2019, d'un commun accord entre les parties (Etat et partenaires collectivités locales).

Afin d'assurer la concrétisation de ce redéploiement, nous avons réclamé depuis le printemps 2019 auprès de M. le préfet de la Haute-Savoie la formalisation par l'Etat de **ce transfert de crédits, la somme de 10 millions d'euros** ayant été annoncée, sous la forme d'un engagement écrit du ministère que vous dirigez.

Aujourd'hui, soit plus d'un an après avoir obtenu l'assurance de cette réorientation de crédits propice à l'accélération des opérations de modernisation de la ligne Annemasse – Saint-Gervais, nous nous permettons de vous interpeller afin d'obtenir, de manière ferme et définitive, la confirmation de cet engagement.

Car de cette modernisation du réseau ferroviaire **dépendra l'efficacité** du volet mobilité du PPA2, comme nous le rappelions déjà à l'Etat en novembre 2018 : la rénovation de la ligne **conditionne en effet l'augmentation de cadence à 2 trains** par heure et par sens, élément indispensable pour convertir cette ligne ferroviaire en transport performant du quotidien et faire basculer les habitants vers le mode ferroviaire.

Dans ce contexte **d'incertitudes**, renforcé par l'annonce récente d'une exclusion du volet ferroviaire de la future génération de Contrats de Plan Etat-Région (CPER) censée succéder aux CPER 2015/2020, **nous attendons de l'Etat une clarification sur ce dossier majeur.**

Nous avons manifesté ce besoin via un communiqué de presse commun des territoires composant le périmètre de la vallée de l'Arve, diffusé le 10 décembre dernier dont le présent courrier est le prolongement logique.

Compte tenu de l'augmentation des flux constatée sur le territoire et de leurs impacts, notamment liés à l'attractivité du bassin genevois, **il est inconcevable** que le territoire, qui souffre déjà de sous-investissement chronique dans le ferroviaire depuis 50 ans, **subisse ce gel de crédit** !

Vous comprendrez, Madame la Ministre, que la priorité affichée par l'Etat français dans le sens d'un engagement exemplaire en faveur de la transition écologique et énergétique du pays est incompatible avec ce type de blocage des initiatives locales.

Les élus du territoire n'ont en effet cessé au cours des dernières années d'exprimer leur mobilisation commune en faveur de mesures fortes et efficaces de nature à réduire les facteurs de pollution de l'air, ils ont mis en œuvre sur leur périmètre des solutions innovantes et budgétairement impactantes, que ce soit en matière de rénovation énergétique des bâtiments publics ou de l'habitat privé (en renfort des dispositifs d'Etat) ou bien de structuration d'une offre de transports collectifs ou alternatifs au véhicule individuel autosoliste : vous admettrez ainsi que leur nouvelle mobilisation dépasse le simple contexte électoral et renvoie à **une nécessité profonde de mettre en accord, à tous les échelons de pouvoir, les discours et les actes.**

Comme nous l'avons exprimé lors de notre communication commune de décembre dernier, nous attendons un positionnement sans ambiguité de l'Etat sur le sujet et **conditionnons le maintien de notre association** à la mise en œuvre partenariale du PPA2 à **la formalisation par vos soins de l'engagement concret de l'Etat** sur le lancement de ces études de rénovation ferroviaire.

Dans cette attente, je vous prie, Madame la Ministre, d'agréer l'expression de ma haute considération ainsi que celle de mon meilleur souvenir.

Restant à votre disposition pour échanger ce dossier.
Très cordialement,

Éric FOURNIER,
président de la communauté de communes de la Vallée de Chamonix Mont-Blanc
vice-président du conseil régional délégué au développement durable

Annexes :

- *Communiqué de presse commun 5 CC du 10 décembre 2019*
- *rappel de l'interpellation de novembre 2018*
- *Mention du redéploiement de crédits CPER dans document PPA2*

Copie du présent courrier et de ses annexes à :

- Monsieur le préfet du Rhône, préfet de la Région Auvergne Rhône-Alpes
- Monsieur le préfet de la Haute-Savoie

Le Pays Rochois
COMMUNAUTÉ DE COMMUNES

Communauté de communes Faucigny Glières

Cluses Arve & montagnes
Territoire de réussites

Pays du Mont-Blanc
communauté de communes

VALLÉE DE CHAMONIX MONT-BLANC

Communiqué de presse
10 décembre 2019

PPA2 ET ACCELERATION DE LA RENOVATION FERROVIAIRE EN VALLEE D'ARVE :

L'ETAT DOIT RESPECTER SON ENGAGEMENT ET DEBLOQUER RAPIDEMENT LE CREDIT CONCERNE DE 10 M D'EUROS !

Un mois après que la Cour de Justice de l'Union européenne a procédé à la condamnation de l'Etat français pour « manquement à ses obligations » en matière de lutte contre la dégradation de la qualité de l'air, les représentants de la vallée de l'Arve tiennent à ***rappeler leurs exigences à l'Etat****, responsable de l'application du PPA2 sur le territoire de la vallée de l'Arve :*

« Si **nous nous réjouissons de la mise en service** le 15 décembre prochain du LEMAN EXPRESS, nous insistons pour que la rénovation et la modernisation de la ligne irriguant l'ensemble de la basse et moyenne vallée de l'Arve, entre Annemasse et le Fayet, **bénéficie d'un traitement prioritaire.**

C'est dans ce cadre que nous **nous interrogeons sur le retard pris par l'Etat dans la confirmation du redéploiement du crédit de 10 M d'euros** vers le financement des études préalables aux travaux de modernisation.
Dans ce contexte **d'incertitudes**, renforcé par l'annonce récente d'une exclusion du volet ferroviaire de la future génération de Contrats de Plan Etat-Région (CPER) censée succéder aux CPER 2015/2020, **nous attendons de l'Etat une clarification sur ce dossier majeur.**

Car de cette modernisation du réseau ferroviaire **dépendra l'efficacité** du volet mobilité du PPA2, comme nous le rappelions déjà à l'Etat en novembre 2018 : la rénovation de la ligne **conditionne en effet l'augmentation de cadence à 2 trains** par heure et par sens, élément indispensable pour convertir cette ligne ferroviaire en transport performant du quotidien et faire basculer les habitants vers le mode ferroviaire.

Compte tenu de l'augmentation des flux et de leurs impacts, notamment liés à l'attractivité du bassin genevois, **il est inconcevable** que le territoire, qui souffre déjà de sous-investissement chronique dans le ferroviaire depuis 50 ans, **subisse ce gel de crédit** !

Les élus des 5 territoires concernés rappellent à l'Etat son engagement et la **nécessité d'accompagner concrètement la conversion du territoire vers une mobilité durable** : ils conditionnent en conséquence le maintien de leur association à la mise en œuvre partenariale du PPA2 à l'engagement concret de l'Etat sur le lancement de ces études de rénovation ferroviaire. »

Gilbert CATALA,
président de la communauté de communes Cluses Arve et Montagnes
Eric FOURNIER,
président de la communauté de communes de la Vallée de Chamonix Mont-Blanc
vice-président du conseil régional délégué au développement durable
Marin GAILLARD,
président de la communauté de communes du Pays Rochois
Georges MORAND,
président de la communauté de communes Pays du Mont Blanc
Stéphane VALLI,
président de la communauté de communes Faucigny Glières

en pièce jointe, rappel de l'interpellation de novembre 2018

La Région Auvergne-Rhône-Alpes — Le Pays Rochois Communauté de communes — Communauté de communes Faucigny Glières — Cluses Arve & montagnes Territoire de réussites — Pays du Mont-Blanc communauté de communes — Vallée de Chamonix Mont-Blanc Communauté de communes

Communiqué de presse
30 novembre 2018

PPA 2 VALLEE DE L'ARVE :

SA PLEINE EFFICACITE DEPENDRA DE L' INTEGRATION ET DE LA REALISATION DES OPERATIONS FERROVIAIRES

A la veille de l'ouverture de l'enquête publique, qui se tiendra du 10 décembre au 14 janvier 2019, les élus de la vallée de l'Arve expriment leur revendication principale :

« Nous, représentants des collectivités concernées, entendons rappeler à l'Etat notre position unanime et solidaire :

- **la pleine efficacité du PPA2 est inséparable de l'intégration de l'opération de rénovation de l'infrastructure ferroviaire sur l'axe Annemasse-Le Fayet comme priorité des priorités du Plan, en son volet mobilités.**
- cette opération est **seule en capacité d'assurer à terme la réduction significative des flux de transport routiers** vers le bassin genevois mais aussi des flux routiers internes à la vallée.
- pour assurer la pleine cohérence du PPA2, il est indispensable que la réalisation de cette opération, matérialisée principalement par le remplacement du système de signalisation manuelle par un équipement appelé « bloc automatique lumineux » **intervienne dans les limites calendaires d'application de ce Plan, ce qui implique une mise en service effective fin 2023**. Objectif pleinement accessible si traité de manière prioritaire via une anticipation des études préparatoires.

– cette priorisation et accélération est pleinement **en phase avec la philosophie de la loi LOM** qui sera prochainement discutée au Parlement et qui entend privilégier **le soutien aux transports du quotidien et à leur décarbonation** : il s'agit clairement dans notre contexte de mettre en place sans tarder **une infrastructure de transport alternative à la voiture individuelle** qui soit performante, robuste, attractive et opérationnelle dès 2023 avec deux trains par heure et par sens entre Annemasse et Saint-Gervais.

– les collectivités directement concernées – 5 EPCI et conseil régional, compétent en matière de transport ferroviaire – **porteront cette exigence prioritaire lors de la réunion spécialement prévue le 6 décembre** sur le sujet au ministère de la transition écologique et solidaire.

– l'opération concernée sera **utilement complétée** par la phase 2 de la rénovation de la ligne Saint-Gervais / Vallorcine qui doit être engagée **dès 2019** ».

Les élus tiennent également à rappeler l'enjeu majeur que représente le secteur résidentiel, levier indispensable à la diminution, sur le long terme, des consommations d'énergie pour le chauffage comme des facteurs de pollution aux particules fines, **qui mérite à ce titre un soutien plein et entier de l'Etat** ».

Gilbert CATALA,
président de la communauté de communes Cluses Arve et Montagnes
Eric FOURNIER,
président de la communauté de communes de la Vallée de Chamonix Mont-Blanc
vice-président du conseil régional délégué au développment durable
Marin GAILLARD,
président de la communauté de communes du Pays Rochois
Georges MORAND,
président de la communauté de communes Pays du Mont Blanc
Stéphane VALLI,
président de la communauté de communes Faucigny-Glières

PLAN D'ACTION

AXES	DÉFIS		ACTIONS	
COLLECTIF & TRANSVERSAL	1er DÉFI	PILOTER MUTUALISER FINANCER	1	Organiser la Gouvernance de l'Air dans la vallée et le suivi du PPA
			2	Mutualiser les moyens et harmoniser les bonnes pratiques des collectivités
	2e DÉFI	COMMUNIQUER INFORMER ÉDUQUER	3	Mieux informer les populations et faciliter le dialogue sur la qualité de l'air
			4	Développer des actions/une stratégie de communication « Air »
			5	Déployer un réseau d'ambassadeurs de l'air sur tout le territoire
			6	Mettre en place des actions d'éducation sur « santé et qualité de l'air » pour tous les publics
	3e DÉFI	INTERDIRE CONTRÔLER SANCTIONNER	7	Renforcer les contrôles routiers anti-pollution des véhicules
			8	Supprimer et interdire les foyers ouverts et les appareils de chauffage non-performants
			9	Faire respecter l'interdiction des brûlages à l'air libre, de l'écobuage et des mesures en pics
			10	Contrôler les activités économiques relevant de la police des installations classées
	4e DÉFI	SANTÉ	11	Améliorer les recommandations sanitaires et le suivi de l'impact de la pollution sur les populations
	5e DÉFI	MOBILISATION CITOYENNE	12	Concours de projets citoyens « Chacun fait sa part pour l'air »
RESIDENTIEL & TERTIAIRE	6e DÉFI	RÉSIDENTIEL & TERTIAIRE	13	Massifier la rénovation énergétique
			14	Poursuivre et amplifier le « Fonds Air Bois »
			15	Développer un « Fonds Air Gaz »
ACTIVITES ÉCONOMIQUES	7e DÉFI	ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES	16	Améliorer la connaissance des émissions des acteurs économiques pour mieux les maîtriser
			17	Poursuivre l'aide publique environnementale et à l'investissement des opérateurs économiques
	8e DÉFI	SECTEUR DE LA CONSTRUCTION ET DES TRAVAUX PUBLICS	18	Agir sur les émissions du secteur de la construction, de la production et de la transformation des matériaux
			19	Promouvoir les entreprises exemplaires dont les « chantiers propres »
			20	Mailler le territoire en installations de traitement des déchets inertes du BTP
TRANSPORTS / MOBILITÉ	9e DÉFI	MOBILITÉS	21	Manager la mobilité à l'échelle de la vallée *via* une « conférence des mobilités »
			22	Renforcer l'offre ferroviaire dans la vallée pour offrir des alternatives à l'autosolisme et accompagner les changements de comportement
			23	Mettre en place des « zones à faibles émissions »
	10e DÉFI	PARC ROULANT	24	Accélérer et amplifier le renouvellement du parc de véhicules
			25	Renforcer le maillage du territoire en énergies alternatives
	11e DÉFI	TRANSPORT DE MARCHANDISE	26	Rationaliser la logistique de proximité
			27	Favoriser les modes de transports de marchandise les plus vertueux, notamment le report de la route vers le fer
RESSOURCES & DÉCHETS	12e DÉFI	RESSOURCES & DÉCHETS	28	En application de la Loi TECV et du PRPGD, diminuer la production et le transport de déchets, anticiper la future organisation du traitement des déchets en optimisant leur valorisation
			29	Développer la méthanisation
			30	Développer une filière bois-énergie locale et améliorer la gestion de la forêt

AXE – TRANSPORTS / MOBILITES		
9ème Défi : Mobilités		
Action 22	**Renforcer l'offre ferroviaire dans la vallée, ~~pour~~ offrir des alternatives à l'auto-solisme et accompagner les changements de comportement**	
Action 22-3 (Ex. T6)	**Agir sur l'offre ferroviaire pour augmenter la part modale du fer dans la vallée**	
Type de mesure	Accompagnement, sensibilisation et incitation	
Objectif(s) et finalité(s)	Améliorer et solidifier l'offre ferroviaire dans la vallée de l'Arve pour favoriser l'usage du train et augmenter la part modale du ferroviaire, afin de réduire les émissions liées aux autres types de transport plus polluants.	
Cible	Secteur(s) : Oxydes d'azotes (NOx)	
	Publics(s) : Citoyens	
Priorité		
Polluant(s) visé(s) et ambitions associée(s)	Priorité 1 : Oxydes d'azotes (NOx)	Gain qualitatif : Non quantifiable
		Gain quantitatif PPA seul :
		Gain quantitatif PPA et tendanciel :
Polluants secondaires visés	PM2,5 ; PM10	

Description de la mesure	Le CPER 2015 – 2020 comporte plusieurs opérations de travaux impactant la vallée de l'Arve : . la mise en service du Léman express, avec les travaux induits d'aménagement en gare, en décembre 2019, . la modernisation de la ligne Saint-Gervais – Vallorcine, . une étude de la ligne entre Bellegarde et Saint-Gervais pour définir les améliorations envisageables sur cette ligne . les travaux du doublement partiel de la voie entre Annemasse et La Roche-sur-Foron Lors du comité de pilotage de l'étude de la ligne ferroviaire de Bellegarde – Le Fayet du 24 septembre 2018, tenu en présence de l'ensemble des partenaires du PPA, il a été convenu : • **de poursuivre les études sur la base du scénario préférentiel de modernisation de la ligne de la vallée de l'Arve dit « scénario navette vallée de l'Arve ».** Devant les coûts des scénarios plus ambitieux, une priorisation a été faite en faveur des déplacements internes à la vallée et à destination de Genève, sans amélioration significative pour la destination d'Annecy. Le programme de travaux *a priori* nécessaire (estimé a minima à 107 M€ - confirmation à l'issue de l'avant-projet) comprend l'automatisation de la ligne, mais ne prévoit pas de doublement de voie entre Annemasse et La Roche-sur-Foron, pour lequel une enveloppe était inscrite au CPER. Un redéploiement de cette enveloppe de 35,2 M€ des trois partenaires État, Région et CD74 devra donc être formalisé pour subvenir, en partie, au besoin de financement pour la ligne de la vallée de l'Arve. • que l'**horizon-cible de modernisation de la ligne était autour de 2025-2026.** L'enjeu sanitaire dans la vallée de l'Arve conduit en effet l'État et les élus du PPA à porter un calendrier ambitieux pour la modernisation : restitution des études d'avant-projet en 2022 et mise en service des travaux fin 2025. En préparation de ces travaux, il a été convenu qu'à court terme : • SNCF Réseau devait poursuivre les études techniques du scénario « navette vallée de l'Arve » afin de fiabiliser le programme et son calendrier ; ces études seront pilotées par la structure *ad hoc* réunissant les trois financeurs, • qu'un retour d'expérience du Léman Express, courant 2020 quelques mois après sa mise en circulation (décembre 2019) serait réalisé : montée en charge effective de la fréquentation de ces lignes, pratiques d'intermodalité, dysfonctionnements éventuels de l'exploitation. Dès la mise en service du Léman Express, les instances de la nouvelle gouvernance du PPA (CLAIR, COFI et sous-commission « Transports/Mobilités ») pourraient communiquer autour du renforcement ferroviaire dans la vallée, pour une efficacité maximale de la mesure en termes de report modal. Elles pourraient également piloter le retour d'expérience du Léman Express et émettre un avis collectif et concerté adapté aux enjeux du territoire sur le scénario de modernisation de la ligne tel qu'il sera défini à l'issue des études techniques et du retour d'expérience. Il faudra en particulier accompagner ces évolutions par des actions concrètes pouvant participer à l'augmentation de la part modale du fer dans la vallée notamment par des aménagements et investissements connexes à ceux prévus sur les gares dont l'amélioration de leurs accès (parkings à vélo et voitures, desserte par les transports en communs, etc.). De plus, d'autres idées émergent comme celle de remettre en service des trains de nuit entre Paris et Saint-Gervais, pour notamment agir sur les déplacements touristiques (avec par exemple la promotion de produits touristiques intégrés pour consolider la fréquentation de ces trains) et de sortir du réseau ferré national la ligne métrique Saint-Gervais – Vallorcine. Ces réflexions nécessitent d'être largement partagées et discutées avec l'ensemble des acteurs impliqués pour partager une vision globale, réfléchir sur les suites à donner et peser positivement sur les révisions du CPER.
Justification de la mesure	Pour porter et solidifier un projet ferroviaire global partagé, les échanges doivent être renforcés autour de l'offre qui sera mise en place avec le Léman Express et des orientations envisagées suite aux études de modernisation de la ligne Bellegarde – Saint-Gervais.

Périmètre géographique d'application de la mesure	Périmètre du PPA de la vallée de l'Arve
Échéance attendue du gain une fois la mesure appliquée	
Délais nécessaire à la mise en œuvre de la mesure	Qualitatif : Chiffré : 2022 : restitution de l'étude d'avant-projet de modernisation de la ligne ferroviaire de la vallée de l'Arve
Difficulté technique	Qualitatif : Descriptif : Les projets ferroviaires d'infrastructure sont très coûteux – l'échelle d'investissement n'est pas comparable aux actions propres du PPA – et très longs à mettre en œuvre : les travaux qui résulteront des réflexions portées dans le cadre du PPA seront au mieux réalisés plusieurs années après sa période d'effet.
Acceptabilité sociale	Qualitatif : Descriptif :
Coût économique	Qualitatif : Descriptif : Financement dans le cadre du CPER 2015-2020 des études techniques de la ligne Tour de table du financement des travaux réalisé en fin du PPA ; ambition de l'État de participer significativement au financement des travaux
Aspects juridiques	Fondements : Freins ou verrous à lever : éléments d'analyse :

Mise en œuvre pratique de la mesure	
Moyens de contrôle d'application	
Porteur(s)	Pilote : Président de la sous-commission « transports / mobilités » de la CLAIR Porteur : la DREAL et le Conseil Régional en lien avec SNCF Réseau
Partenaire(s)	État, collectivités (CR, CD, EPCI, communes), les financeurs du CPER, SNCF Réseau, les AOM...
Facteur de réussite	
Points de vigilance	Le coût du programme de modernisation de la ligne pourra évoluer au cours des études. L'estimation de 107 M€ est à consolider.
Financement et aides	

Échéancier	

Déploiement de la mesure	
Indicateurs de suivi de sa réalisation	Evolution de la fréquentation et de la part modale gagnée pour le fer Nombre de projets ou d'initiatives mis en place
Indicateurs d'effet	
En charge de collecter les données de suivi	DREAL
Fréquence de mise à jour des indicateurs	Annuelle

Positionnement de la mesure, analyse globale

Liens avec plans et programmes SRCAE, PCET, PLU, PCET, PDA, etc.	
Observations	Agir rapidement avec un planning serré. Les temps d'étude dans le domaine ferroviaire sont relativement longs. Beaucoup de projets ferroviaires d'importance à l'échelle régionale, avec de nécessaires arbitrages. Une nouvelle offre de transports ferroviaires pour la vallée résolument intermodale, qui doit s'enrichir du retour d'expériences du Léman Express et des innovations en matière de services aux usagers