

La revitalisation du chaînon manquant pour une future liaison ferroviaire entre Genève et le Valais en bonne voie



Afin de permettre aux décideurs politiques de prendre une décision de principe quant à l'avenir envisageable de la ligne ferroviaire désaffectée sud-lémanique entre Evian-les-Bains et Saint-Gingolph, une étude a été lancée en septembre 2009 par le Syndicat Intercommunal d'Aménagement du Chablais français (SIAC) et Chablais Région - OIIC pour la Suisse.

Cette étude est soutenue financièrement par le programme Interreg IV, la Région Rhône-Alpes et les cantons de Genève, du Valais et de Vaud.

Le projet de revitalisation de la ligne ferroviaire s'inscrit dans une perspective de liaison franco-suisse en lien avec l'arrivée du futur RER franco-valdo-genevois et pour achever ainsi le circuit ferroviaire autour du Léman. Cette liaison permettra de se rendre, en train, à l'aéroport de Genève ou dans le Valais depuis Evian-les-Bains, Maxilly-sur-Léman, Lugrin, Meillerie ou Saint-Gingolph ! Au-delà, les liaisons en transports communs (bus, train) seront assurées pour rejoindre les villes françaises et suisses.

Un train sans frontière pour demain

L'étude menée par le cabinet TTK a démontré la faisabilité d'une réouverture commerciale pérenne entre Evian-les-Bains et Saint-Gingolph. Cette perspective est très intéressante pour toute la population tant locale que touristique.

Quel fonctionnement et pour qui ?

La réouverture commerciale s'appuie sur un scénario simple et économique qui consiste à prolonger les services ferroviaires valaisans, s'arrêtant actuellement à St-Gingolph Suisse, jusqu'à la gare SNCF d'Évian-les-Bains.

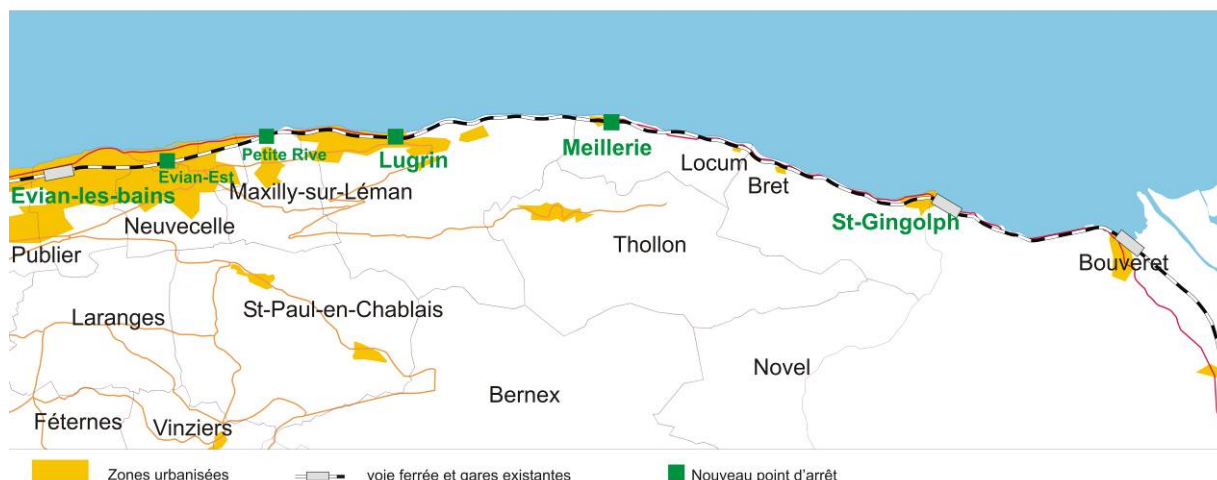
4 nouvelles gares de proximité seront créées :

- Evian-Est (passage à niveau de l'avenue d'Abondance), reliée au réseau de bus urbain ;
- Maxilly-Petite Rive (route de Grandvin), reliée au réseau de bus urbain ;
- Lugrin (à l'emplacement de l'ancienne gare), en-dessous du Chef-lieu ;
- Meillerie (à l'emplacement de l'ancienne gare).



15 allers retours par jour sont donc prévus entre Evian-les-Bains et St-Maurice en semaine, et 10 le week-end.

Etude préliminaire à la réouverture de la ligne ferroviaire Evian-les-Bains St-Gingolph
Tracé et desserte du scénario prolongations des services Valaisans



Le trajet entre St-Gingolph et Evian-les-Bains se fera en 19 minutes, à raison d'un train par heure en semaine et un train toutes les deux heures le week-end. Les trains passeront chaque heure à la même minute : par exemple, à Meillerie, les trains passeront à la minute 12 vers Evian et à la minute 48 vers St-Gingolph.

Cette nouvelle ligne, uniquement destinée au transport de voyageurs, satisfera un potentiel diversifié de clients.

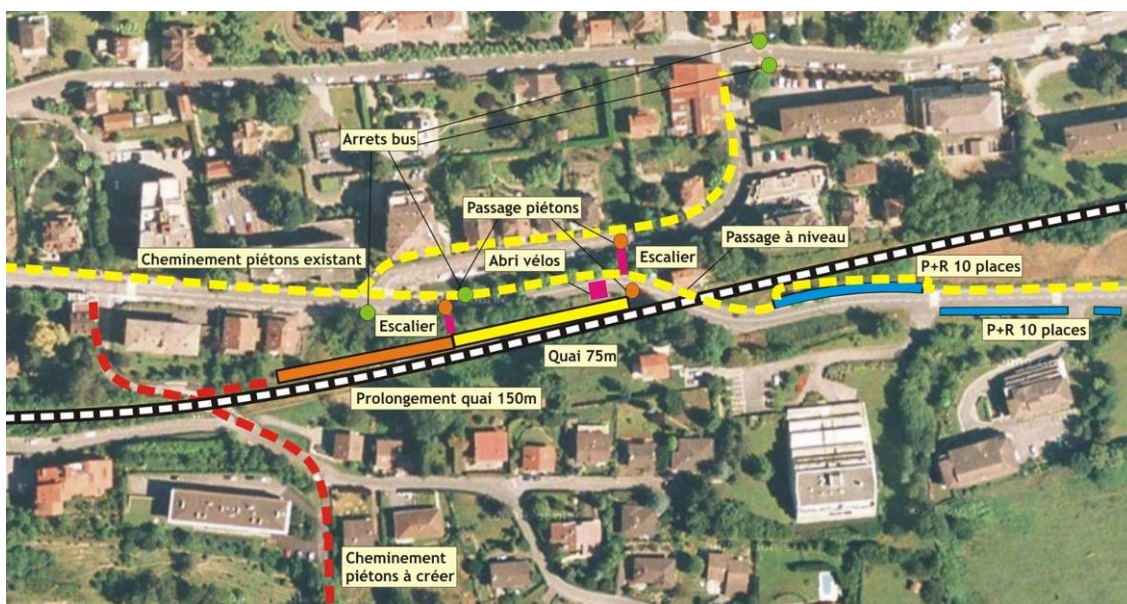
Les travailleurs frontaliers (vers Genève ou vers le Valais) et les scolaires seront les clients privilégiés de la ligne Sud-Léman. L'étude a estimé un potentiel de 1200 voyageurs par jour à la réouverture avec une hausse future, compte-tenu de la croissance démographique côté français et des projets d'équipements en Suisse (hôpital du Chablais, par exemple). Les déplacements pour les loisirs, les achats ou pour le tourisme seront également satisfaits grâce à la ligne Sud-Léman.



Quels travaux et quel matériel roulant ?

Les travaux d'infrastructure projetés consistent à réhabiliter la ligne existante, en conservant son tracé. Les aménagements ferroviaires seront intégralement reconstruits aux standards les plus récents, avec la prise en compte d'une électrification entre la frontière suisse et Evian-les-Bains. Les croisements à niveaux seront transformés en dénivelés, sécurisés ou supprimés où cela est envisageable.

Les points d'arrêts seront conformes aux exigences de confort du XXI^{ème} siècle. La mise en accessibilité pour les personnes à mobilité réduite, l'adaptation des gares et des zones d'échanges sont également prévues.



Proposition d'aménagement de la future gare Evian-Est (source : TTK)

L'exploitation proposée sera intégrée avec le parc de matériel suisse existant et ne nécessitera pas d'acquisition de nouveau matériel.

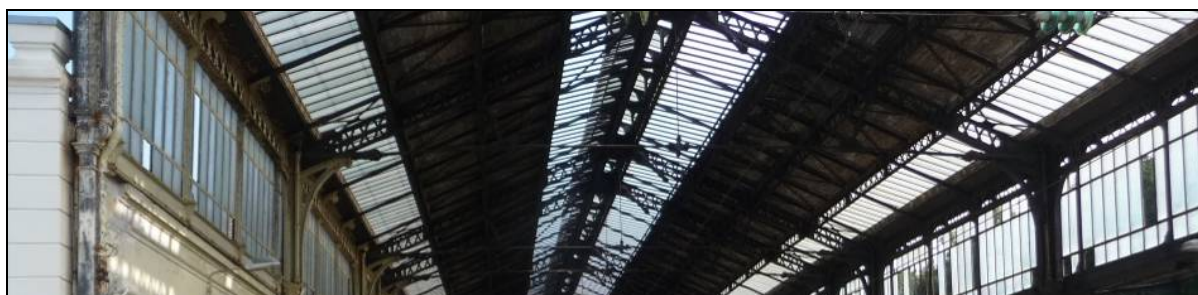
Quel coût ?

Coût d'investissement Infrastructure	124 millions € HT (y compris marges et aléas)
Coût d'investissement Matériel roulant	0 € (matériel existant)
Coût d'exploitation annuel	2 millions € HT
Recettes annuelles minimales	328 000 €
Déficit d'exploitation maximum	1,67 ou 1,77 million €

Les prochaines étapes

Les divers partenaires politiques, techniques et financiers ont désormais une base solide pour poursuivre le projet. Il s'agit en priorité de sensibiliser la population et surtout de convaincre les décideurs et les partenaires financiers pour faire aboutir le projet.

Sur la base du dossier technique de l'étude, le SIAC pourra dorénavant lancer la recherche de financement et de soutien auprès des partenaires institutionnels (Région Rhône-Alpes, Conseil Général de la Haute-Savoie, partenaires institutionnels suisses...), mais aussi auprès de l'Etat et de l'Union Européenne.



Document mis à jour le 23 juin 2011

Pour plus d'informations

Syndicat Intercommunal d'Aménagement du Chablais
Serv. Communication : Tél. 00 33 (0)4 50 04 24 24 – poste 102
Serv. Déplacements : Tél. 00 33 (0)4 50 04 24 24 – poste 105
Site Internet : www.siac-chablais.fr

Pascal Bovey, Chef du service des transports Canton du Valais
Département des transports de l'équipement et de l'environnement
CH 1950 Sion Portable 00 41(0) 79 212 8004, tél 0041 (0)27 606 33 90 ou 91
pascal.bovey@admin.vs.ch

Chablais Région
Tél. 00 41 (0)24 471 15 15 ou georges.marietan@chablais.ch

Le Programme Interreg IV France-Suisse finance également de nombreux autres projets transfrontaliers dans le bassin lémanique franco-suisse.
www.interreg-francesuisse.org

