

Evian-Saint-Gingolph : l'enquête préalable à la DUP s'annonce, réouverture envisagée en 2028 avec l'aide de la Suisse

(<http://raildusud.canalblog.com/archives/2022/01/07/39280523.html>)

Sur le blog : Raildusud : l'observateur ferroviaire du grand Sud-Est (<http://raildusud.canalblog.com/>)

Les déclarations de responsables suisses font le point sur l'évolution du dossier de réouverture de la courte section de ligne fermée aux voyageurs depuis 1939 entre Evian et Saint-Gingolph, à la frontière séparant la Haute-Savoie du Valais. Ces 17,8 km baptisés « ligne du Tonkin » ont vu le reliquat de trafic fret disparaître en 1988, laissant la place à une épisodique circulation touristique jusqu'en 1998, puis aux herbes et aux buissons.

Le chef du service de la Mobilité du gouvernement du canton du Valais, Vincent Pélissier, a confié à l'édition locale de *20 Minutes* que « les avancées sur ce dossier sont significatives ». Il confirme au quotidien gratuit que « la consultation publique - le pendant français d'une mise à l'enquête -, aura lieu fin 2022. » Après publication de la déclaration d'utilité publique et si tout se passe bien, c'est-à-dire si les financements sont trouvés, les travaux commenceraient en 2026 pour une inauguration deux ans plus tard, en 2028, soit trente ans après le passage du dernier train touristique.

La Suisse s'impliquera financièrement, comme pour Bourg-Bellegarde ou le Léman-Express

SNCF Réseau, et la région Auvergne-Rhône-Alpes pour 31,2 %, avaient promis 1,09 million d'euros pour des études d'avant-projet sommaire (APS) préalables à une éventuelle réouverture de la section Evian-Saint-Gingolph. Aujourd'hui, la première étude détaillée concernant les questions ferroviaires et environnementales est bouclée.

Une seconde étude est en cours de finalisation. Réelle alternative à la route, ce tracé permettra de réduire la congestion du trafic avec plus de 10 000 véhicules qui traversent la frontière chaque jour et permettrait aux voyageurs d'effectuer le trajet Évian-Brigue sans devoir changer de train, relève *20 Minutes*.



Gare de Saint-Gingolph côté Suisse. Un terminus pour 19 relations quotidiennes dimanches compris avec Saint-Maurice, sur l'axe Lausanne-Brigue-Simplon. Côté français, un bus sur route et rien le dimanche. (Doc. Wikipedia/Kuebi)

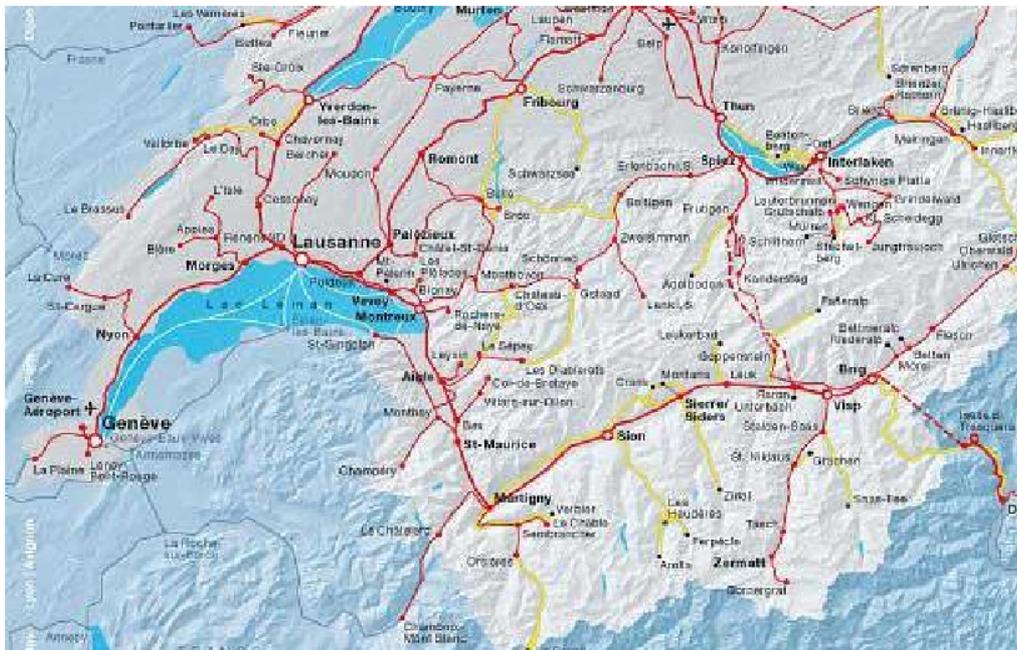
La part française de la facture des travaux sera réglée par la région Auvergne Rhône-Alpes, qui a fait de ce dossier une priorité. Elle espère une aide de l'Europe et des collectivités locales, département et intercommunalités. La part helvétique revient au gouvernement du Valais qui espère une aide de la Confédération. On notera que, bien que cette section de ligne soit entièrement située sur le territoire français, le Valais accepte de financer une part de sa rénovation et même de son exploitation à part égale avec la France.

Cet engagement signe une nouvelle fois l'implication de plus en plus évidente de la Suisse dans l'équipement ferroviaire de la France voisine. Après l'importante aide helvétique à la rénovation de Bourg-Nantua-Bellegarde pour raccourcir l'itinéraire des TGV Genève-Paris alors que la France ne la souhaitait pas, la participation de la partie suisse a été déterminante pour la création du réseau Léman Express qui rayonne largement en France autour de Genève et de la section souterraine nouvelle Annemasse-Cornavin, jusqu'à Evian, Saint-Gervais, Annecy. Notons que la section Evian-Saint-Gingolph sera électrifiée au standard helvétique, soit en 15kV 16,6Hz et non au standard français (25kV 50Hz).

Raccourcissement de 12 % de l'itinéraire Genève-Saint-Maurice, de 53 % d'Annemasse-Saint-Maurice

La création d'un itinéraire sud-lémanique continu contribuerait puissamment à l'intégration de la Haute-Savoie et de l'ensemble helvétique. Concernant la desserte régionale du Grand Léman, le rétablissement d'une continuité ferroviaire entre Genève et Saint-Maurice par Evian et le sud du lac permettrait de réduire la distance de 12,05 km (99,78 km contre 111,83 km *via* Lausanne) soit une économie de 12 % et l'assurance d'un itinéraire de substitution. Pour la relation entre le nœud ferroviaire d'Annemasse, qui voit confluer les lignes Léman Express côté Haute-Savoie, et la gare de jonction suisse de Saint-Maurice, le différentiel est proportionnellement plus important : l'itinéraire affiche 83,65 km *via* Evian et Saint-Gingolph contre 127,96 km *via* Genève et Lausanne, soit une différence de 44,31 km et une économie de presque 53 %.

Sur la longue distance entre Lyon, Grenoble *via* Culoz, Paris *via* Genève, et le Valais, le différentiel de distance entre les itinéraires nord ou sud Léman est encore important : Bellegarde-Saint-Maurice (gare de jonction avec l'axe Lausanne-Brigue) affiche 121,92 km *via* Evian et Saint-Gingolph contre 144,99 km *via* Lausanne, soit une différence de 23,07 km et une économie de 19 %.



Carte ferroviaire de l'ouest de la Suisse. On note le hiatus entre Evian et Saint-Gingolph, qui interdit toute continuité ferroviaire par la voie la plus courte entre l'important noeud d'Annemasse et le Valais. (Doc. CFF)

La convention d'avant-projet sommaire (APS) entre SNCF Réseau et la région Auvergne-Rhône-Alpes avait été approuvée le 16 octobre 2020, annonçant une concertation préalable à l'automne 2021 et une enquête publique un an plus tard, en 2022. Cette section qui affiche un linéaire de quelque 17,55 km voit sa rénovation avec électrification évaluée dans une fourchette comprise entre 125 et 180 millions d'euros soit entre 7 et 10 millions d'euros par kilomètre.

Dissensions entre parties suisse et française sur un éventuel passage du fret

Reste la question de l'exploitation de la ligne, dont la part de subventionnement public est estimée à 2,88 et 3,88 millions d'euros par an, à la charge à parts égales des deux pays. Des discussions sont en cours pour un cofinancement, côté suisse, avec l'Office fédéral des Transports (OFT), indique 20 Minutes. La future convention binationale, qui remplacera celle de 1886 signée pour l'ouverture de la ligne la même année par le PLM, doit également régler la question du passage du fret. Paris, dans sa grande tradition malthusienne dès qu'il s'agit de ferroviaire régional, voudrait une totale interdiction du fret, pour satisfaire les communes traversées, qui redoutent le rail mais tolèrent sans broncher les nuisances routières. L'OFT ne l'entend pas de cette oreille, tout en admettant une interdiction pour les marchandises dangereuses.

La section Evian-Saint-Gingolph avait connu une activité fret très importante durant la Seconde Guerre mondiale, Saint-Gingolph étant un temps demeuré le seul point de transit ferroviaire entre la France et la Suisse. De 1986 à 1998, un train touristique y a circulé.



Autre vue de la voie unique terminus de Saint-Gingolph côté Suisse et sa situation exceptionnelle au bord du Léman. L'électrification de la ligne jusqu'à Evian sera réalisée avec la tension helvétique (15kV 16,6 Hz) : la poursuite des missions CFF/RegionAlps au-delà de Saint-Gingolph jusqu'à Evian s'effectuera à parc constant puisque les rames CFF stationnent 46mn à leur terminus de Saint-Gingolph. Mais la section réouverte pourrait ultérieurement être intégrée au système Léman Express dont les rames sont bi- ou tri-courant sont toutes équipées pour la Suisse. (Doc. Wikipedia/Florian Pépellin)

Le conseil régional de l'ex-région Rhône-Alpes a voté fin 2008 à l'unanimité en faveur de la réouverture de ce maillon permettant de boucler le trou ferroviaire du sud-Léman, avec annonce début 2009 d'une étude préliminaire qui ne se concrétisa pas. Pourtant les atouts de cette section sont nombreux, tant pour la desserte locale que pour la desserte régionale du grand Léman, voire la desserte à longue distance. A l'est de Saint-Gingolph, le réseau ferroviaire suisse offre une desserte cadencée et électrifiée vers Saint-Maurice et le Valais, sur la magistrale Lausanne-Brigue.

Thonon-Saint-Gingolph, 27 km en 50 mn par bus 7 fois/jour ; Saint-Maurice-Saint-Gingolph, 28 km en 32 mn par train 19 fois/jour

La desserte actuelle des localités françaises entre Evian et Saint-Gingolph, est assurée par la ligne d'autocar 131 Thonon-Saint-Gingolph de la communauté de communes Pays d'Evian-Vallée d'Abondance à raison de sept allers-retours par jour en semaine, cinq les samedis et sans aucun service les dimanches et fêtes. Le temps de parcours Evian-Saint-Gingolph est effectué en 31 minutes pour 18 km. Le temps entre Thonon et Saint-Gingolph (27 km) s'élève à 50 minutes. Entre Thonon et Evian (9 km) la ligne 131 affiche 19 minutes, contre 9 minutes par les services ferroviaires cadencés du Léman Express.



Rame de la ligne L1 du RER Léman Express franco-genevois à son terminus d'Evian. La réouverture de la ligne du Tonkin devrait s'effectuer avec correspondance à Evian entre ces rames et celles de CFF/RegioAlps en provenance de Saint-Maurice. Une extension des missions du Leman Express jusqu'à cette dernière gare pourrait aussi s'envisager. Dans ce dernier cas, une extension du conventionnement RER avec le canton du Valais serait nécessaire. (Doc. Wikipedia/Remontée)

Côté suisse, Saint-Gingolph est relié à Saint-Maurice en 32 mn pour 28 km avec sept arrêts intermédiaires. Le service est strictement cadencé à l'heure à raison de 19 circulations par jour et par sens y compris les dimanches. Une circulation sur deux poursuit jusqu'à Martigny, soit 15 km de plus. On ne manquera pas d'établir un parallèle entre les 27 km Thonon-Saint-Gingolph parcourus côté français en 50 minutes sauf les dimanches par des cars omnibus aux arrêts en bord de route et les 28 km Saint-Maurice-Saint-Gingolph parcourus côté suisse en 32 minutes tous les jours par des trains omnibus aux gares protégées en site propre avec des correspondances aisées sans rupture de mode.

Le Valais porte son budget transport à 120 MF (+3,6 MF) ; France : 300 M€ pour 16 km d'autoroute

Au demeurant, le canton du Valais a décidé d'augmenter de 3,6 millions de francs suisses pour 2022 son budget annuel consacré à son réseau de transport public, atteignant la somme de 120 millions de francs (1 FS = 0,964 €). Des cadences sont augmentées et des rames à deux niveaux sont injectées sur la magistrale valaisanne.

Côté français, la construction prévue de l'autoroute du Chablais A412 Machilly-Thonon (16 km) coûterait 300 millions d'euros, soit un coût kilométrique de plus de 18 M€, double de celui de la rénovation-électrification de la section ferroviaire Evian-saint-Gingolph. Ce projet a été contesté en justice française par la République et canton de Genève car elle concurrence le RER Léman Express largement financé par son gouvernement. Malgré les contestations, la procédure

de mise en concession de l'A412 a été lancée par le gouvernement français en février 2021 après déclaration d'utilité publique en 2019.