

**Evian / Saint-Gingolph :**

## **Le point sur la réhabilitation de la ligne de train prévue pour 2026**

**Le projet de réaménagement de la liaison ferroviaire entre Evian et Saint-Gingolph est sur les rails depuis 2006. Le lancement prochain d'une consultation publique doit permettre de commencer les travaux dans 4 ans.**

Cela fait partie des arlésiennes du Chablais. En 2006, la Région a relancé le projet de réhabilitation de la ligne ferroviaire entre Evian et Saint-Gingolph. Depuis, les études se sont succédé sans que la ligne ne soit encore relancée. Ces 17 km qui séparent les communes de la rive sud du Léman sont les seuls qui empêchent de parcourir le tour du Léman en train. Les études sont en cours de finalisation avant une consultation publique prévue, côté France, fin 2022-début 2023. Les travaux, qui devraient durer 18 mois, commenceraient en 2026.

### **A qui servira cette ligne ?**

D'après les dernières études réalisées, 3 500 à 4 000 personnes pourraient emprunter la ligne chaque jour. « Il y a une dizaine d'années, les projections étaient plutôt à 1 500, 1 600 personnes par jour », précise Joël Grandcollot-Bened, président de l'association RER Sud Léman. « On voit que le Léman Express a dépassé les prévisions, avec plus de 60 000 passagers par jour. Il y a un vrai engouement pour le ferroviaire », prévoit Cyril Pellevat, sénateur à la tête du comité de pilotage du projet. Le trajet entre Evian et Saint-Gingolph devrait durer 19 minutes, un gain de 6 minutes par rapport au parcours en voiture, sans compter les éventuels bouchons. « Ça va permettre de poursuivre la stratégie multimodale de désenclavement du Chablais, à l'Ouest comme à l'Est, prévue dans le Scot (Schéma de cohérence territoriale) », confirme Géraldine Pflieger, maire de Saint-Gingolph.

Il faut dire que le trafic routier a augmenté sur la RD 1005 qui relie le Chablais au Valais via Saint-Gingolph. En 2019, en moyenne 9 731 véhicules traversaient Saint-Gingolph chaque jour d'après les chiffres du Département. Au maximum de la fréquentation, 13 232 véhicules par jour ont été comptabilisés cette même année.

« Ça aura aussi un attrait touristique », imagine Cyril Pellevat. « Ce sont les 17 km qui nous manquent pour boucler le tour du Léman. » Un atout également pour Saint-Gingolph, qui est le point de départ du sentier du GR 5.

### **Quels scénarios sont prévus ?**

La ligne entre Evian et Saint-Gingolph sera intégrée au réseau à l'Ouest comme à l'Est. Pour l'instant, les études réalisées mettent en avant deux scénarios : l'un dans lequel les trains valaisans iraient jusqu'à la gare de Thonon ; l'autre dans lequel les trains du Léman Express iraient jusqu'à Saint-Gingolph. Dans tous les cas, c'est un véritable train qui circulera, les projets alternatifs comme celui d'un tram-train, ont été écartés.

Sur son parcours, le train desservira trois arrêts : Maxilly/Neuvecelle, Lugrin et Meillerie.

Dans tous les cas, le fret a été exclu du projet. La plupart des maires des communes traversées y étaient opposés, côté France mais aussi en Suisse. Cette exclusion va être écrite noir sur blanc sur la nouvelle convention internationale entre les CFF (Chemins de fer fédéraux suisses) et la SNCF qui doit être signée prochainement.

### **Le financement a-t-il été trouvé ?**

Au total, le projet global devrait coûter entre 230 et 250 millions d'euros. Une enveloppe qui inclut les aménagements autour des futures gares ainsi que les nombreux passages à niveau qui ponctuent la ligne, 17 au total. L'abandon du projet de contournement routier de Saint-Gingolph côté Suisse a permis de réorienter l'enveloppe allouée. Le canton du Valais a déjà promis 20 millions d'euros. La confédération helvétique va également mettre la main à la poche. « Sans l'apport suisse, on n'aurait pas la capacité financière de rouvrir cette ligne », reconnaît Cyril Pellevat. L'Union européenne va également être sollicitée. « On a des accords pour boucler le financement », assure celui qui soutient le projet depuis plusieurs années.

### **Les autres projets pour l'Est du Chablais**

La liaison ferroviaire entre Evian et Saint-Gingolph n'est pas le seul projet qui vise à désenclaver le territoire de Lugrin et Saint-Gingolph. Une étude est en cours sur la faisabilité d'une liaison lacustre entre Lugrin et la Riviera Suisse (Vevey et Montreux). Une liaison ferroviaire entre Villeneuve et Le Bouveret est aussi à l'étude en Suisse, qui permettrait de rejoindre la ligne du Simplon et le Nord du Léman