

RER Sud Léman, vers la renaissance

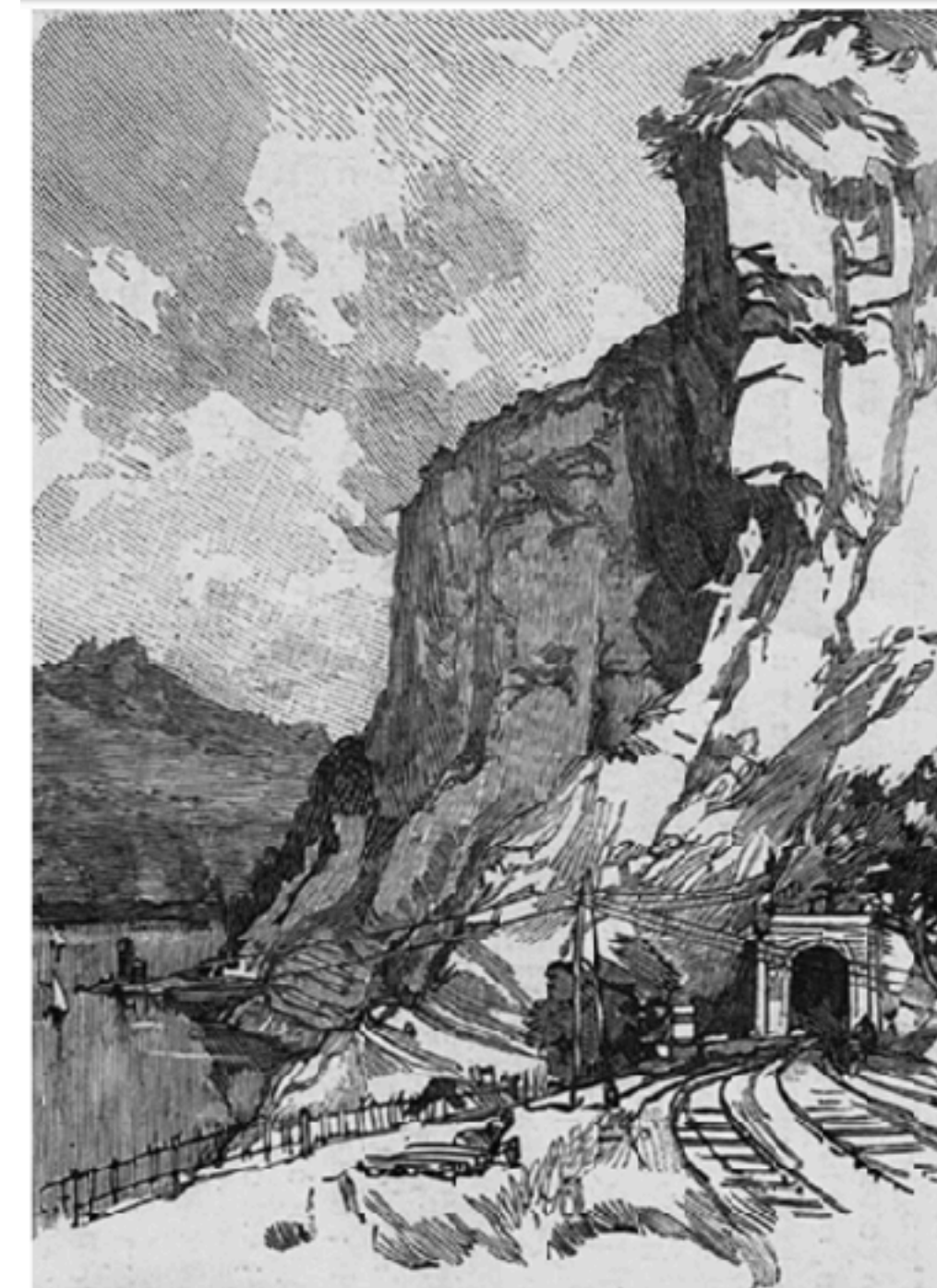
Assemblée de la société d'histoire du Valais Romand

Géraldine Pflieger, Présidente du SIAC, Maire de Saint-Gingolph, 11 septembre 2021

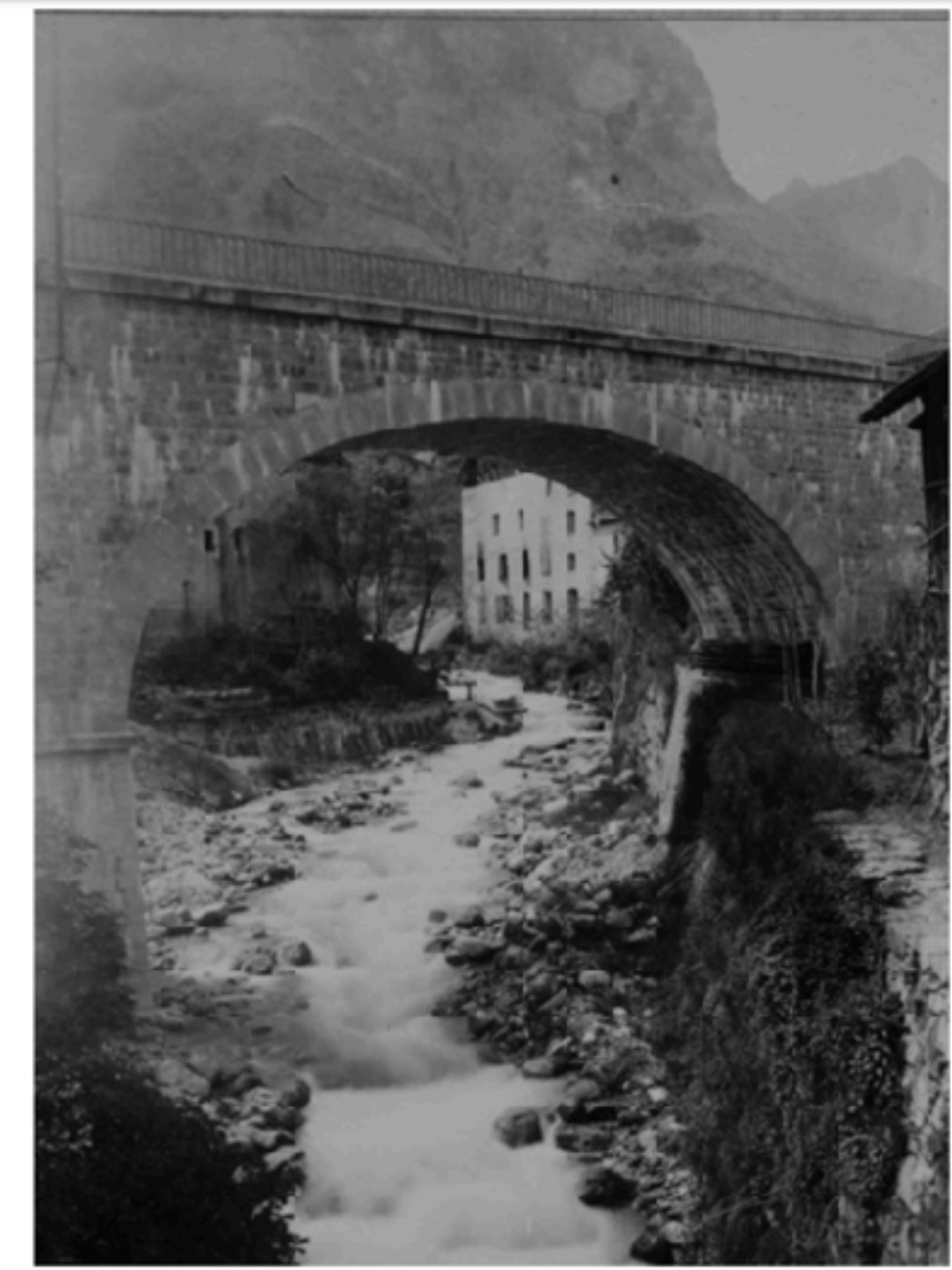
Avec le soutien de Michel Galliker, Joel Grandcollot-Bened et l'association RER Sud Léman

Chronologie

- 1er juin 1886 : Ouverture de la ligne entre Evian-les-Bains et le Bouveret
- 1906 : Création d'une liaison Paris-Milan par le ligne du Tonkin et le Simplon
- 4 mai 1938 : Cessation du service voyageurs entre Evian-les-Bains et Saint-Gingolph
- Mai 1940 – juillet 1941 : Cessation temporaire du service marchandises
- 28 mai 1988 : Cessation du service marchandises entre Evian-les-Bains et le Bouveret
- Été 1998 : Cessation de l'activité du train touristique « Rive-Bleue Express »
- 2011 : 125 ans de la ligne du Tonkin d'Evian-les-Bains à Saint-Gingolph



Tunnel de Meillerie
(*Journal Universel*, 31 juillet 1886)



Viaduc sur la Morge de Saint-Gingolph, vers 1910
(Album du TCS-Genève)



Source Asso RER Sud Lemman



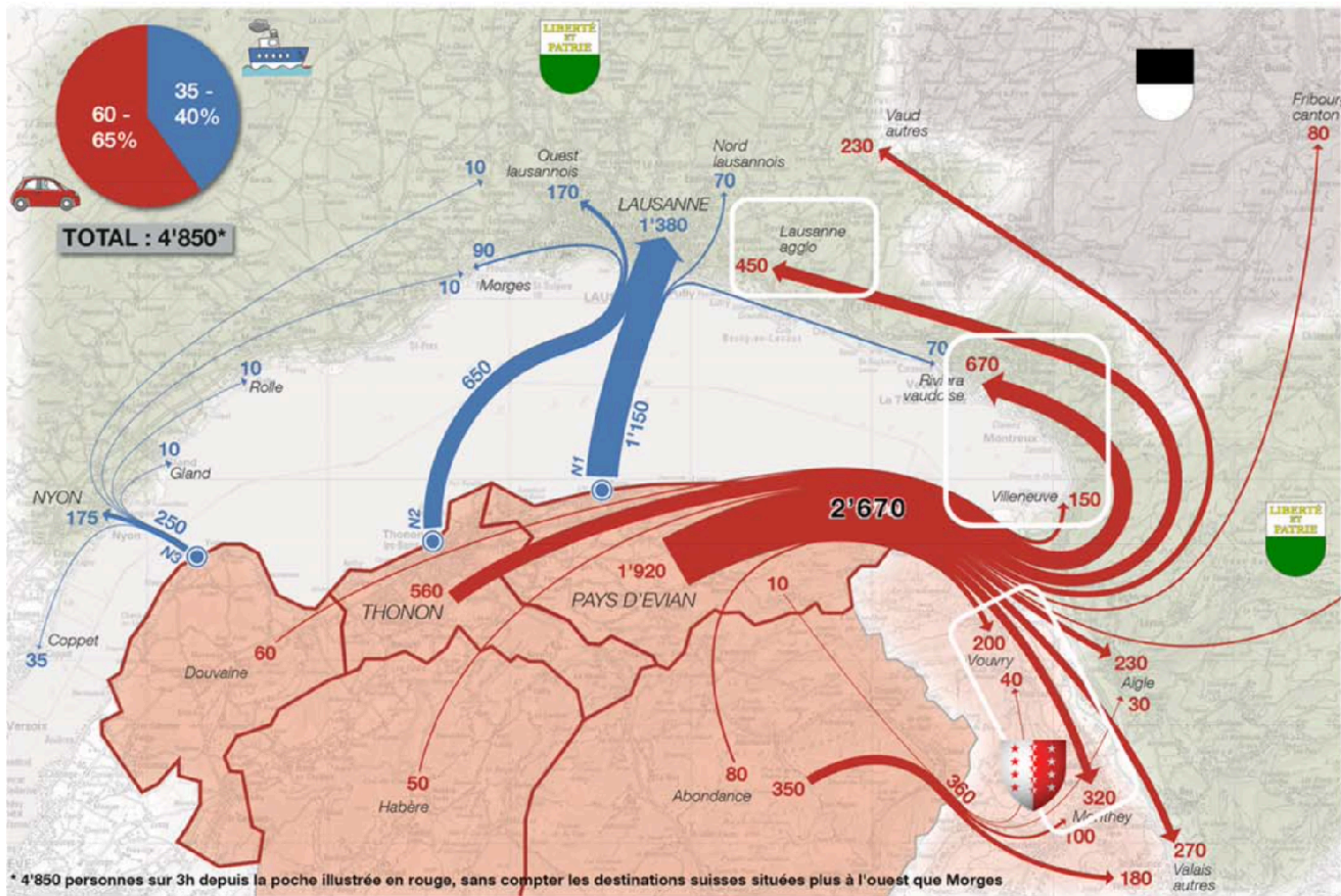
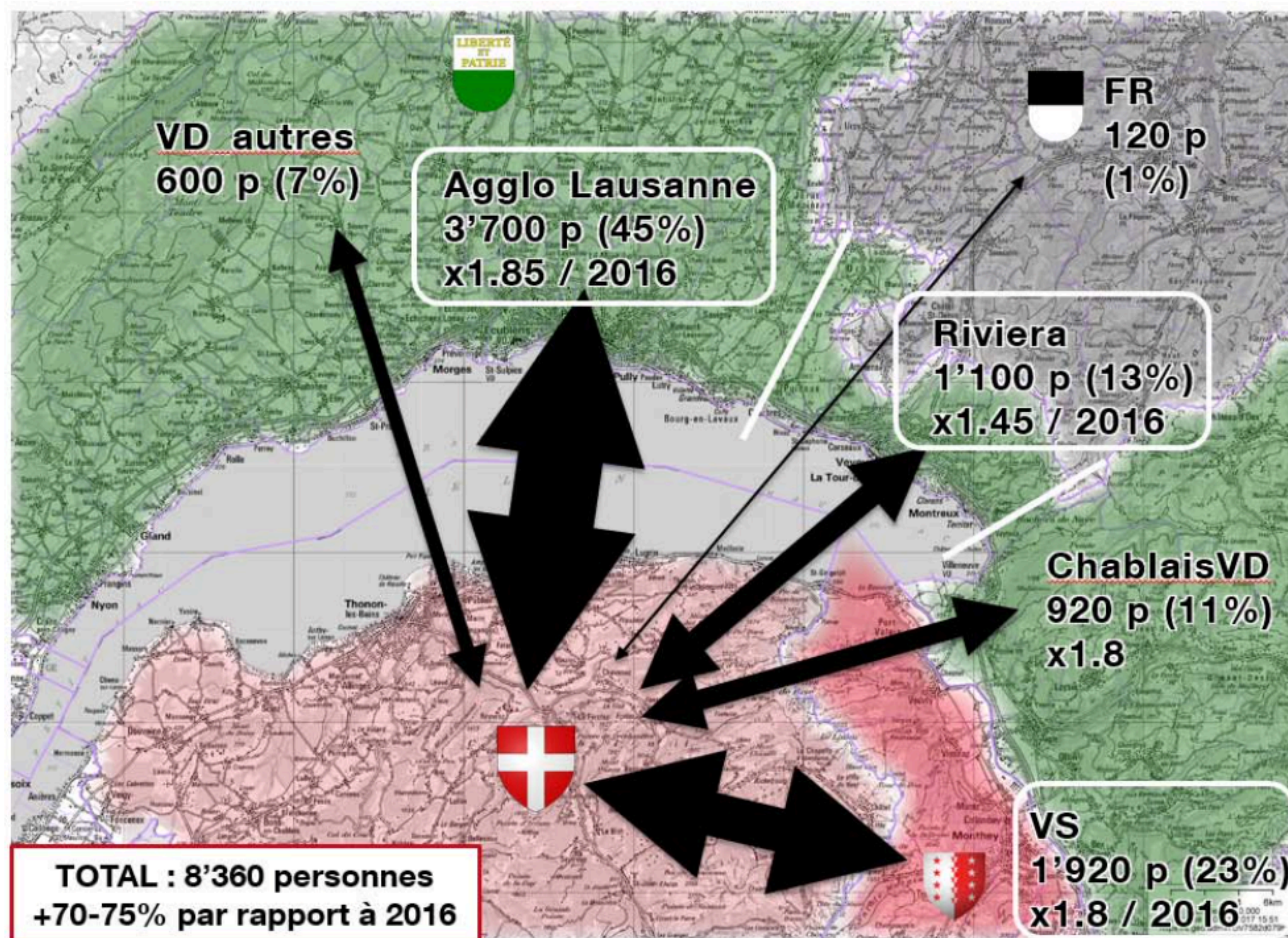


Figure 6 – Carte de synthèse des flux origine-destination par mode – Etat actuel 2016



Etat actuel

- En 2016, un total de 4'850 personnes pendulaires comptabilisées aux 3 heures de pointe du matin;

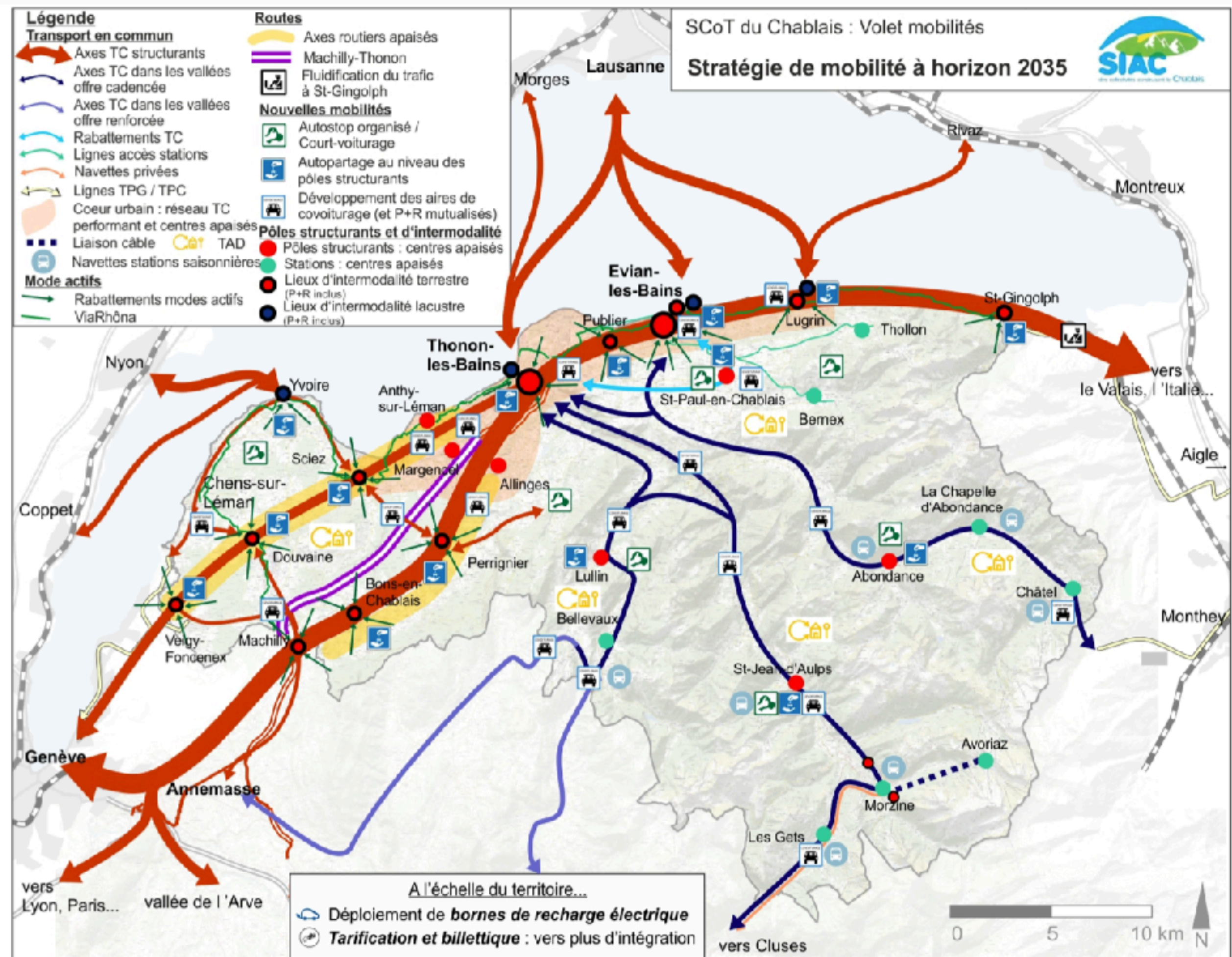
Accroissement en 2035

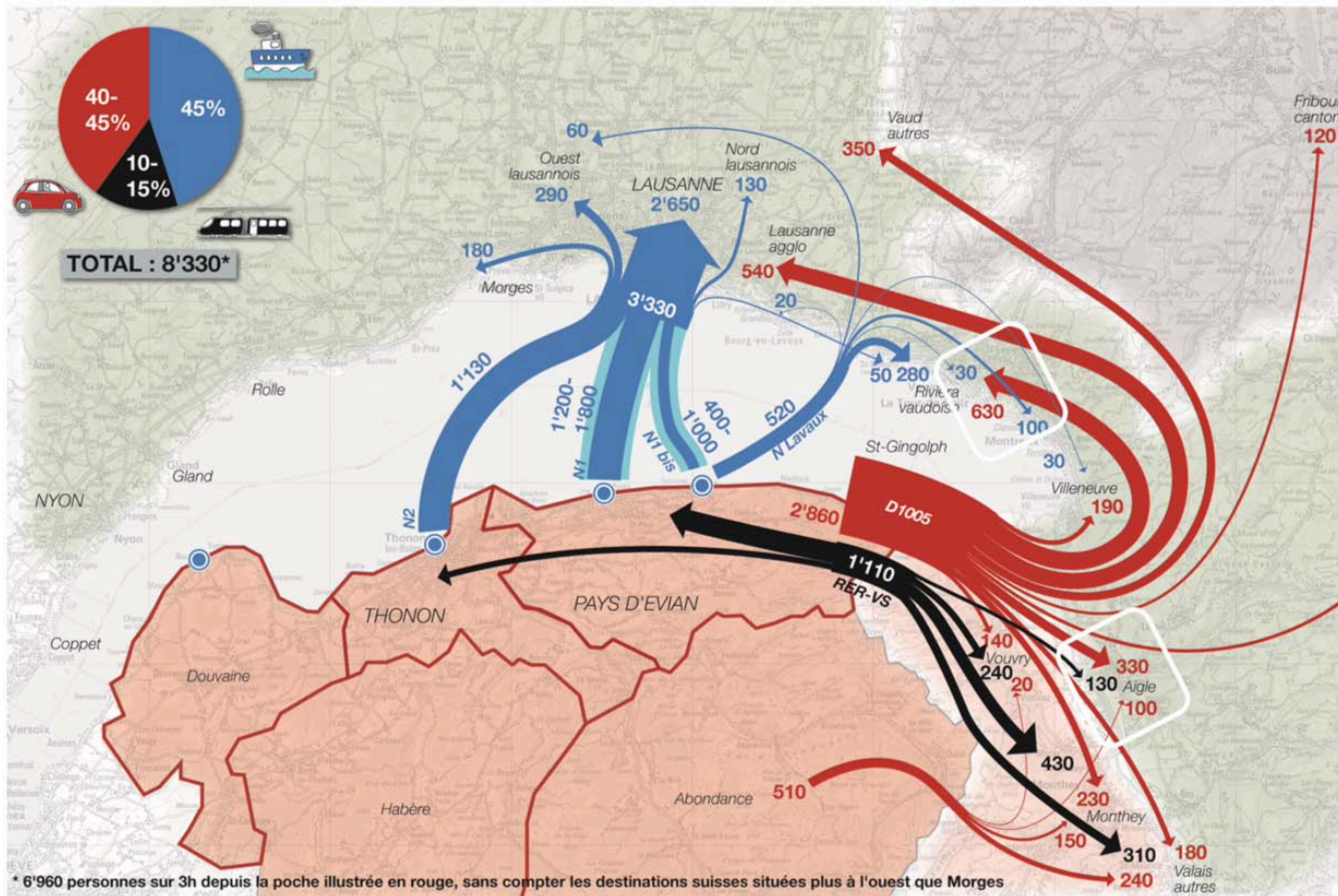
- Augmentation générale calée sur +70-75% dans une tendance de ralentissement à partir de 2026»;
- Les gisements de report modal sont en forte croissance;
- Le Chablais vaudois en forte croissance mais difficilement accessible.

- ➔ Les défis pour 2025 seront encore accentués en 2035 !
- ➔ Les solutions de 2025 devront tenir être assez robustes.

Figure 16 – Cartographie simplifiée des flux transfrontaliers en 2035

- **2035 :**
- ✓ Toutes les infrastructures sont opérationnelles et structurantes.
- ✓ Montée en puissance des transports en commun dans les vallées.
- ✓ Maillage dense de services de mobilité.





- La part modale CGN reste constante et l'augmentation de l'offre permet d'absorber la croissance;
- Mais le trafic routier à St-Gingolph diminue de 3'170 uv/3h à 2'860 uv/3h (niveau 2016 : 2'670 uv/3h) grâce au bond de report modal permis par le RER Sud-Léman en direction du Valais et d'Aigle;
- La continuité ferroviaire agit comme une alternative très intéressante à la D1005 pour toute la rive gauche du Rhône. La part modale du train est majoritaire pour Vouvry, Monthey etc.
- La N1 bis permet d'avoir une liaison TP St-Gingolph-Lausanne attractive mais son but premier est de décharger la N1 et les parkings d'Évian, qui ne pourraient plus fonctionner en 2036 (même avec les BMA au 30' et les +600 places

Figure 39 – Diagramme de flux pour l'horizon 2035

2 HALTES A QUESTIONNER



- Superficie de 0.5 ha environ



«FICHE-ARRET» 3 : Lugrin, un futur pôle multi-modal incontournable



POINTS FORTS

- Positionnement stratégique entre la RD1005 et le Chef-lieu
- Proximité de futurs équipements (port) et projets d'urbanisme (zone AU)
- Tènement de grande ampleur (avec possibilité de croisement des trains ici plutôt qu'à Meillerie ?)
- Topographie faible
- Situation en belvédère sur le Lac
- Potentiel d'accueil pour le stationnement, gestion de l'intermodalité, etc.
- Potentiel de rabattement élevé et notamment des usagers habitants le Plateau de Gavot (RD321)

FAIBLESSES

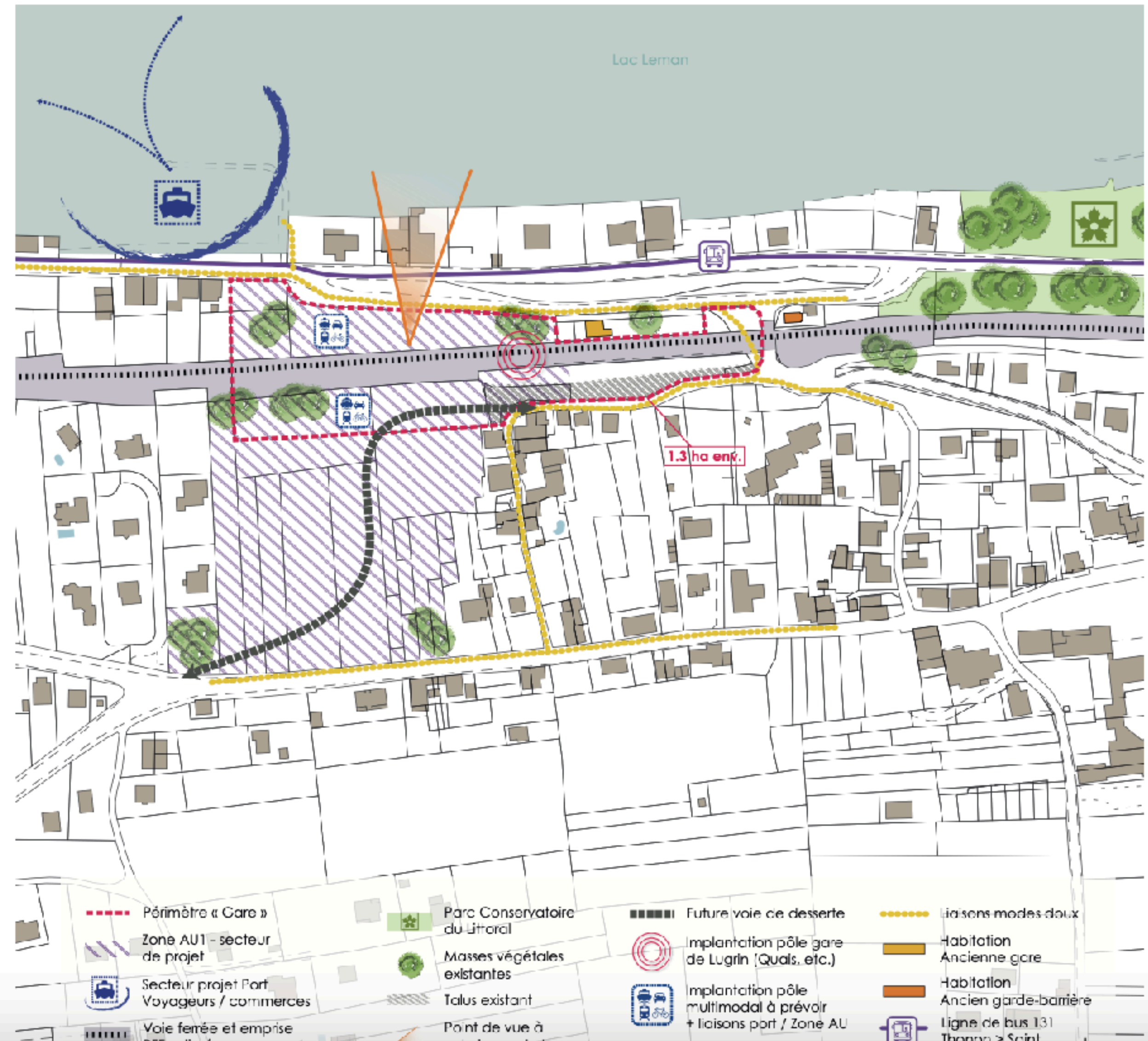
- Présence de 2 habitations en limite de la voie (ancienne gare et ancienne maison du garde-barrière)
- Talus important au niveau du Chemin du Petit Tronc
- Desserte Bus / TC quasi inexistante

ENJEUX

> **Mobilité et déplacements** : Créer un pôle multimodal fort et traiter les liaisons Nord / Sud

> **Stationnement** : Permettre un accueil «grande capacité» à l'intersection des 3 départementales majeures desservant le secteur

> **Insertion Urbaine et Paysagère** : travailler l'intégration des infrastructures et valoriser le lien avec la zone AU1 et le futur port



Saint-Gingolph, une gare pour tout le village !



6 vrais ou faux débats sur le RER Sud Léman

1. Le RER Sud Léman ne sera utilisé par personne car il ne va pas sur le Canton de Vaud

➡ Complémentarité bateaux /train // desserte du Valais // transchablaisienne ferroviaire

2. Le RER Sud Léman ne va pas supprimer les bouchons dans Saint-Gingolph !

➡ 600 véhicules + retirés /j // enjeu du dédouanement

3. Le RER Sud Léman sera un prétexte pour faire passer du fret ?

➡ Claire exclusion voulue par la France, le Canton du Valais et les communes traversées // impossibilité technique

4. Le RER Sud Léman n'est pas possible car on a enlevé les rails par endroit ?

➡ Toute la plateforme sera de toute façon refaite à neuf et une voie neuve reposée

5. Le RER Sud Léman n'est pas possible car on a vendu les gares ?

➡ De nouvelles haltes modernes seront créées

6. Il faudrait mieux faire un tram ou mettre un bus que remettre le train ...

➡ Enjeu de l'interopérabilité avec le Lemman Express et Régionals // financement // bouchons pour le bus

Prochaines étapes

2025

2030



2021-2023 finalisation des études de phase 2 :

- Etudes juridiques et sécurité
- Environnement, aménagement
- Concept d'exploitation
- Electrification

2023-2025 études opérationnelles de détail : structure et dimensionnement des ouvrages, sécurisation des PN, haltes, ponts etc

2022 - 2023 Enquête publique et déclaration d'utilité publique

2026 : lancement des premiers travaux (PN, voirie, ponts etc)

2029 : lancement des travaux pour la voie ferrée

Mi-fin 2024 Go et décision de financement

2030-32 : mise en service

On a besoin de vous !!

>> <https://www.rersudleman.com>