

# L'Expresso

Bulletin d'information de

l'association franco-suisse



## édition 2023

**2022 dans  
le rétro**

**La consultation publique  
en ligne de mire**

[www.rersudleman.com](http://www.rersudleman.com)

# éditorial

Chère adhérente,  
Cher adhérent,  
Chers amis du RER Sud-Léman,

Une nouvelle ère s'ouvre pour notre association. Après le lancement du projet, un peu fou, d'un jeune adolescent gingolais et de son papa - leur érigerons-nous un jour une statue ? - après des années de sensibilisation, de lobbying et d'activisme auprès des autorités et populations françaises et suisses, l'association RER Sud-Léman jette un coup d'œil en arrière et se projette dans le futur. Nous l'imaginons toujours avec confiance et sérénité. Nous pensons, cependant, que notre contribution au projet doit évoluer. Pourquoi ?

En 2018, une structure de conduite politique et technique du projet est mise en place sous le nom de « COPIL RER Sud-Léman ». Habilement conduite par le sénateur Cyril Pellevat, elle est composée de personnalités dont l'activité et le rayonnement permettent au projet d'acquérir une dimension supérieure à celle que l'association peut proposer.

Dès lors, la vocation de notre association doit être questionnée. Il nous semble

en effet peu raisonnable que deux organisations se partagent la même mission. En conséquence, plutôt que de regretter cette « passation de pouvoir », logique et pertinente, le comité de l'association a compris l'intérêt de ce changement de situation et décidé de l'accompagner. Comment ?

L'horizon de mise en service de la ligne est aujourd'hui fixé à la fin des années 2020. Rappelons que lorsque l'on parle de projet ferroviaire de cette importance, c'est presque demain ! D'ici là, parallèlement aux dernières études de faisabilité et avant la réalisation des infrastructures elles-mêmes, il faudra gagner une bataille décisive : celle de la consultation publique ! Cette procédure essentielle, dont le déroulement est prévu dès la fin 2023, exigera des forces vives de conviction. Nous vous proposons de jouer ce rôle en nous accompagnant sur le terrain ces prochains mois.

Le COPIL a besoin de nous. Vous l'aurez compris, l'association a besoin de vous !

*Gérard JEANNERAT*  
*Vice-président de l'association*



# au sommaire

Afin que notre assemblée générale soit encore plus consacrée au projet qui nous intéresse, nous vous proposons dorénavant de retrouver les différents rapports soumis au vote directement dans cette revue. Ainsi, la partie statutaire pourra être optimisée et nous consacrerons une plus large partie de nos échanges à du concret.

- 
- 4      Projet du RER Sud-Léman : où en est-on fin 2022 ?
  - 6      Le «qui fait quoi» ?
  - 8      Au tout début...
  - 10     Rapport de l'assemblée générale 2022
  - 13     Rapport financier 2022
  - 14     Rapport d'activité 2022
  - 16     Invitation à l'assemblée générale 2023 et appel à cotisation
- 

## comité 2022

Président	Joël Grandcollot Bened
Vice-président	Gérard Jeannerat
Secrétaire	Sylvain Gaume
Trésorier	Philippe Cadoré
Membres	Nathalie Thoueille Benoit Grandcollot Christophe Jemelin Samuel Pellissier Jean Schreurs

## l'association en chiffres

- 366 adhérents, dont :
  - > 20 communes
  - > 5 associations
- 1'119 abonnés sur Facebook (+40)
- 18 ans d'existence

**L'Expresso** édition 2023

Bulletin d'information gratuit de l'association franco-suisse RER Sud-Léman, basée à Saint-Gingolph.

Tirage : 500 exemplaires

Rédaction : Gérard Jeannerat, Jean Schreurs, Benoit Grandcollot, Joël Grandcollot-Bened

# Projet du RER Sud-Léman : où en est-on fin 2022 ?

La pandémie de Covid a fait du mal dans beaucoup de domaines. Les études sur le RER Sud-Léman en ont pâti et ont pris un peu de retard. Elles seront livrées au tout début de l'année 2023. Nous aurons ainsi une vision claire des coûts de réhabilitation et des scénarios commerciaux et techniques possibles.

Nous ne pouvons pas en dire plus tant que le Comité de Pilotage n'a pas validé les différentes études, mais nous sommes satisfaits des scénarios proposés. Le calendrier prévoit toujours des premiers travaux en 2026 (suppression de certains passages à niveaux, parkings, etc...) pour une réouverture complète en 2029-30. Le plan de financement est déjà en cours de discussion.

C'est le préalable à la consultation publique qui aura lieu d'ici à la fin de l'année. Organisée sous la houlette de la Commission Nationale du Débat Public, elle a pour but de

prendre le pouls de la population sur le projet. Elle devra être un succès, c'est capital.

Côté genevois, le Léman Express connaît un réel plébiscite (voir page suivante). Côté valaisan, 8,2 millions de voyageurs ont empruntés les lignes de RegionAlps. La compagnie valaisanne a passé commande de 26 nouvelles rames EVO pour remplacer son parc actuel d'ici 2026, notamment jusqu'à Saint-Gingolph Suisse.

Le trafic automobile est lui en constante augmentation et aucun autre projet ne semble se dessiner pour favoriser la mobilité au sud du Léman. Nous attendons donc beaucoup de la présentation des études et de la communication qui sera faite par le CoPil dans les prochaines semaines.



# Léman Express : des prévisions déjà dépassées !

50'000 passagers par jour, telles étaient les projections de trafic alors que l'ouverture du Léman Express en 2020 était marquée par le COVID, puis par la montée en puissance du télétravail. Un contexte qui amenait les sceptiques à mettre en cause ces projections, sous prétexte que le train n'était pas à même de faire changer de comportement les automobilistes.

3 ans après, le Léman Express a pulvérisé les prévisions de trafic. Pour Mathieu Fleury, directeur de Lémanis (la société exploitante) qui s'exprimait le 2 février dans le Messenger, « le succès est éclatant : la fréquentation atteint les 60 000 voyageurs par jour. L'idée était de libérer les routes et ça commence à être le cas. On observe cet impact sur le transfert modal de la route au rail.

Le Léman Express a affronté, depuis ses débuts, tous les problèmes ferroviaires pos-

sibles et observe encore des difficultés avec le climat social complexe en France. On n'a pas été épargnés et nos clients non plus. Malgré cela, on est au-delà des prévisions donc c'est une grande satisfaction. Il inspire aujourd'hui d'autres régions frontalières, comme Bâle, qui se lancent dans l'aventure.»

Et le train est loin de se limiter aux déplacements pendulaires : « Par ailleurs, le trafic de loisirs se développe et nous accompagnons nos clients avec des offres culturelles, des idées d'excursion et des avantages concrets. Nous avons aussi un projet de partenariat avec les stations de ski pour obtenir des réductions pour nos clients » poursuit Mathieu Fleury.

Ce succès, aux portes du futur RER Sud Léman, est l'illustration qu'une offre développée, cadencée et avec du matériel moderne est la clé de changements d'habitude.



# Projet du RER Sud-Léman : le qui fait quoi ?

Pas facile de s'y retrouver. Le vocabulaire utilisé pour définir les acteurs et le fonctionnement du projet en France est riche. Mais chaque élément est finalement à la bonne place. Petit tour d'horizon.

## Le CoPil : Comité de Pilotage

Instance regroupant les élus des collectivités concernées par le projet, ainsi que des techniciens invités.

C'est le CoPil qui fixe l'orientation du projet : veut-t-on remettre un train sur cette ligne ? A quelle fréquence ? Quelles villes devrait-il relier sans transbordement ?

C'est également au CoPil que revient la charge de discuter et de fixer le plan de financement du projet.

Cyril Pellevat, sénateur de la Haute-Savoie et conseiller régional, est le président du CoPil du RER Sud-Léman depuis 2016.



## Le CoTech : Comité Technique

Instance regroupant les techniciens des collectivités impliquées, SNCF Réseau, ainsi que les différents bureaux d'études.

C'est le CoTech qui trouve les solutions techniques aux enjeux posés par le CoPil : Quels passages à niveau sont à traiter ? Comment croiser deux trains ? Quelle électrification ? Comment sécuriser les tunnels ?



## L'association RER Sud-Léman

Créée en 2005, l'association avait pour but à l'époque de sensibiliser les autorités locales et la population sur l'intérêt d'une réouverture de la ligne Evian-Saint-Gingolph, en parallèle de la réalisation de la liaison CEVA (Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse). Elle avait alors conçu ses propres scénarios, ses propres arguments et restait sur une définition assez «vague» du projet.

18 ans plus tard, les autorités ont pleinement pris en mains le dossier, avec la création d'un Comité de Pilotage. Le projet est concret et cadré. De ce fait, le rôle de l'association évolue : il s'agit maintenant d'assurer au projet un soutien populaire le plus large possible. L'association doit donc mobiliser ses adhérents et élargir ses contacts, en participant à des événements publics, en organisant des campagnes de «recrutement»...



## Les adhérents et la population

Vous êtes l'élément le plus précieux. L'association seule ne suffira pas à porter le projet jusqu'à sa concrétisation.

Trop souvent dans ce genre de consultation publique, la majorité reste silencieuse. *«Pas besoin d'aller donner mon avis, il y aura une majorité de gens pour...»* Nous devons faire mentir cette habitude.

Dans le contexte régional que nous connaissons, le projet du RER Sud-Léman, une majorité de la population y croit et le souhaite, et nous allons le faire entendre.





# au tout début...

J'étais assis sur le talus de la voie de chemin de fer, regardant le Lac, l'eau avait la couleur bleue, vous savez, celle qu'elle prend lorsque les neiges fondent, là-bas sur les montagnes.

La bise animait le Léman de courtes vaguelettes qui jouaient les coquettes en se coiffant d'une écume blanche.

Je marchais depuis le tunnel de Meillerie et mes jambes goûtaient un moment de repos. Plus bas des voitures roulaient sur la Nationale 5 et le vent m'apportait le bruit de leur passage. Malgré la beauté du paysage et le bruit des voitures, je crois que je me suis assoupi.

Quand une drôle de petite voix m'a réveillé.

— S'il vous plaît... dessine-moi un train !

— Quoi ?

— Dessine-moi un train...

Je me suis redressé, surpris ! J'ai regardé... à côté de moi un garçon d'une quinzaine d'années environ qui me regardait et me tendait d'une main un cahier d'écolier et de l'autre un crayon.

Jugés de ma surprise ! Je me demandais si je dormais encore ou si j'étais bien éveillé.

— S'il vous plaît... dessine-moi un train !

Dans la réalité ou dans un rêve je pris le cahier et le crayon... et je dessinais ou plutôt je griffonnais à la hâte un cylindre surmonté d'une cheminée que j'agrémentais d'un panache de vapeur, posé sur deux ronds pour les roues réunies par un trait qui figurait une bielle, à l'arrière un rectangle pour la cabine et trois autres couchés sur deux roues pour les wagons ou d'un rapide coup de crayon, dessinais des petits carrés pour les fenêtres. Je tendais le tout, cahier et crayon au garçon.

Il regarda mon oeuvre et me dit.

— Ouais ! Mais vous n'avez pas dessiné des rails !

Me dit-il en me tendant de nouveau cahier et crayon. Je repris le tout et dans un soupir, je traçais sous les roues un trait pour les rails que j'agrémentais de petits carrés pour figurer les traverses. Je rendis cahier et crayon à son propriétaire.

Pendant un moment, regardant le dessin et la voie du Tonkin juste derrière nous, il me semblait réfléchir. Enfin, le verdict tomba.

— C'est mieux... Mais pourquoi il n'y a pas de train sur la voie... là ?

Bonne question ! Qu'est-ce que je peux répondre !

— Et bien... (ça commence bien !) parce que ce n'est pas rentable.

Il regarde la voie, puis me regarde, de nouveau la voie, enfin moi.

— Rentable ! Il y a beaucoup de gens qui habitent ici et beaucoup se déplacent, regardez toutes ces voitures qui passent dans tous les sens.

Je crois que mon temps de repos s'achève, voyons !

— Il y a longtemps, des compagnies qui exploitaient les chemins de fer étaient en faillite et l'État pour ne pas voir disparaître les liaisons par chemin de fer a racheté leurs dettes et cela a coûté si cher que pour compenser il a fermé un bon nombre de petites lignes, dont celle-ci.

— Et personne ici n'a rien dit !

— Oh si, mais...

— Mais quoi ?

— Mais... tiens, cela me rappelle une histoire que j'ai lue. Un aviateur tombé en panne en plein désert rencontre un jeune garçon comme toi. Ce gamin ou plutôt, ce petit prince vivait dans une autre planète et avait entrepris un voyage. Dans ce voyage il s'était trouvé dans une région où se trou-

vaient plusieurs astéroïdes et par curiosité, il les visita. Un d'entre eux était occupé par un businessman. Le bonhomme passait son temps à compter, il était tellement occupé par ces calculs qu'il ne se rappelait plus ce qu'ils représentaient ! Tu vois, c'est un peu le cas de cette ligne de chemin de fer.

— Mais, personne n'a réclamé ?

— Oh si ! Des tas de réclamations, mais les businessmen que l'on désigne chez nous sous le vocable d'économiste. Ils ont trop à faire pour s'intéresser à dix-sept petits kilomètres de voie ferrée ! Non seulement ils comptent et recomptent, mais... ils échafaudent des planifications économiques qui bien souvent ne tiennent pas compte des gens et de leurs besoins. Surtout pas de gens qui habitent dans un coin perdu au bout du pays. Comme le businessman de l'histoire, ils comptent, même sans savoir pourquoi !

— Ah bon ! Et bien moi je vais les secouer.

Et voilà ! De secousse en secousse l'association Sauvons le Tonkin puis RER Sud-Léman est née et continue de secouer !

*Jean Schreurs, membre du comité*

# compte-rendu de la dernière AG

**Samedi 14 mai 2022**

**Salle polyvalente de Saint-Gingolph**

## **Bienvenue**

Le président Benoit GRANDCOLLOT ouvre l'assemblée générale par quelques paroles de bienvenue, et annonce les personnes excusées.

## **Rapport financier 2021**

Le trésorier Philippe CADORÉ présente le rapport financier de l'année 2021.

Les activités de l'association ont été quelque peu en berne pendant le Covid. Il n'y a pas de questions de l'assemblée sur le rapport financier.

POUR : 36 - ABSENTION : 0 - CONTRE : 0

## **Rapport d'activités 2021**

Le président Benoit GRANDCOLLOT fait le bilan de l'année écoulée :

« En 2005, un jeune garçon m'emmenait dans une aventure qu'aujourd'hui, on pourrait considérer comme importante, mais peut-être à l'époque irrésolvable. En effet, n'ayant pas l'âge d'être responsable associatif, celui-ci me demanda de devenir le président de « Sauvons le Tonkin », car ayant fait plusieurs voyages entre Le Bouveret et Evian à bord du mythique Rive Bleue Express, train à vapeur de l'époque, il ne pouvait se résoudre à voir celui-ci disparaître ; aussi je me suis dit, lan-

çons-nous dans l'aventure. Et c'est parti... expositions sur notre projet, approches des politiciens décideurs qu'ils soient savoyards ou valaisans, notre projet montera en puissance au niveau de toutes les instances politiques jusqu'au ministère des transports à Paris.

Notre association, avec le soutien d'élus locaux, a réussi à convaincre la Région Auvergne-Rhône-Alpes à faire de ce dossier une priorité, que ce soit le président de l'époque Jean-Jack QUEYRANNE, ou le président actuel Laurent WAUQUIEZ, car au regard du trafic sur la seule départementale RD 1005, ça ne devient plus vivable en considérant des pointes jusqu'à 10'000 véhicules certains jours en été. Grâce à l'appui du sénateur Cyril PELLEVAL et de notre députée Anne-Cécile VIOLLAND et auparavant de Marc FRANCINA, des élus locaux admis à notre cause qu'ils soit français ou suisses, de madame la présidente du SIAC actuelle Géraldine PFLIEGER, le projet avance à son rythme de «sénateur». L'administration d'une fourmière ne se gère pas sur un claquement de doigt, hélas dirons certains. N'oublions pas également un grand remerciement à Chablais insertion et son équipe pour le nettoyage régulier de la plate-forme.

Je voulais rappeler à tous les participants que les coûts de la réhabilitation, même s'ils sont importants, ne représentent rien en comparaison au prix d'achat des énergies fossiles. L'Union Européenne paie envi-

ron 670 millions d'euros par jour à la Russie pour l'achat de gaz, pétrole et charbon. En une demi-journée, la réouverture Saint-Gingolph-Evian serait ainsi réglée. Une manière de relativiser le montant.

En attendant le retour des trains, l'offre routière actuelle doit être rendue plus visible. Samuel est intervenu plusieurs fois à différents niveaux afin que les horaires des bus de la ligne 131 Thonon - St-Gingolph puissent intégrer la base de donnée européenne HAFAS afin de figurer à leur tour dans les horaires en ligne avec les correspondances Léman Express à Evian et RegionAlps à Saint-Gingolph. Hélas sans succès jusqu'à aujourd'hui chaque instance renvoyant le dossier plus loin sans que rien ne soit entrepris. Il s'agit pourtant d'une mesure qui ne coûte quasiment rien et qui permettrait d'ores et déjà d'augmenter la clientèle dans les transports publics du Sud-Léman.

Et maintenant vive de RER Sud-Léman, nouveau nom donné à notre association il y a quelques années. Aux confins du département de Haute-Savoie, nos territoires doivent pouvoir bénéficier de cette liaison ferroviaire en complément aux traversées lacustres et de la mobilité douce telle la ViaRhôna.

Notre combat ne sera pas vain. Nous réussons tous à obtenir cette réhabilitation afin de réaliser le bouclage ferroviaire du tour du Léman. Nos amis suisses travaillent en parallèle sur un projet de shunt entre les lignes du Tonkin et du Simplon.

Merci également aux nouveaux membres qui viennent grossir nos rangs. Ce jour je démissionne de mon poste de président, mais ne serait pas trop loin au regard du temps passé sur ce projet collectif avec le comité. Mon objectif est de rester au sein de ce même comité pour aider, mais sans pouvoir de décision. Mon âge et ma santé m'obligent à prendre du recul mais l'objectif de notre association restera le même à mes yeux.

Et pour finir je rends hommage à mon grand-père : Pépé Collot qui a fait partie de la résistance rail avec ses copains d'alors, pendant la deuxième guerre mondiale en faisant tourner les trains allemands autour de Paris, les œuvres d'arts qu'Hitler voulait emmener en Allemagne nazie qui ne sont jamais arrivées à destination et ce nous avons appris après son décès en retrouvant des documents cachés chez lui ; de Joël mon fils qui lui aussi a été conducteur de trains ainsi que ceux qui nous ont toujours soutenu dans notre « combat », pour qualifier notre région de belle à vivre, bisous à ma famille. Merci à toutes et tous. »

POUR : 36 - ABSENTION : 0 - CONTRE : 0

### **Renouvellement du comité**

Le président Benoît GRANDCOLLOT a annoncé il y a quelques jours qu'il souhaitait céder sa place à la présidence. Après un appel à candidature dans l'assemblée, Nathalie TOUEILLE a fait part de son intérêt à s'engager activement dans l'association au sein du comité. La proposition suivante a été faite :

Président Joël GRANDCOLLOT-BENED  
Vice-président Gérard JEANNERAT  
Secrétaire Sylvain GAUME  
Trésorier Philippe CADORÉ  
Membre Nathalie TOUEILLE  
Membre Benoit GRANDCOLLOT  
Membre Christophe JEMELIN  
Membre Samuel PELLISSIER  
Membre Jean SCHREURS

3 candidats aux élections législatives sur la 5ème circonscription de la Haute-Savoie sont présents dans l'assemblée : Anne-Cécile VIOLLAND (Horizons-MP), Sophie DION (Les Républicains) et Guillaume DUCROT (Indépendant). Par pur soucis démocratique, le président leur cède à chacun la parole pour une prise de parole de leur choix.

POUR : 36 - ABSENTION : 0 - CONTRE : 0

### Divers

La présidente du SIAC et maire de Saint-Gingolph Géraldine PFLIEGER, prend la parole pour expliquer où en est le projet. Le premier paquet d'études se termine à la fin de l'année. S'en suivra fin 2022 ou courant 2023 une consultation publique cruciale. Quelques questions s'en suivent et Madame le Maire y répond volontiers.

Avant de clore l'assemblée, le comité souhaite remettre un présent au président sortant : il s'agit d'une rame Domino RegionAlps estampillée aux couleurs du RER Sud-Léman et qui viendra compléter son impressionnante collection de trains miniatures.

L'ordre du jour étant épuisé, la séance est levée à 11h35 et suivie de l'apéritif offert par l'association.



# rapport financier 2022

Ces deux années n'ont vu que très peu de dépenses et également peu de recettes pour notre association, en raison de la crise sanitaire qui a mis, dans sa partie publique et visible, en sommeil notre association.

Nous avons essayé de transmettre des informations par mail aux adhérents, quand il y en avait sans pour autant écrire des mails pour écrire des mails, sans n'avoir rien à dire. Nous avons sollicité par courrier individuels de nombreuses communes françaises, entre Saint-Gingolph et Annemasse, et suisses jusqu'à Saint-Maurice, avec des communes du canton de Vaud proches du projet (Aigle, par exemple), ainsi que la ville de Genève.

Les finances de l'association présentent

actuellement des actifs moyens, que ce soit sur le compte français ou sur le compte suisse. L'actif à fin 2022 s'élève à environ 5'200 euros/CHF. A l'impression, de ce bulletin, la comptabilité n'était pas clôturée, elle sera présentée en détails à l'assemblée générale.

Nous espérons, et y croyons, à un rebond des cotisations pour cette année.

L'argent sera utilisé principalement pour la communication, et, en particulier, pour les participations aux marchés et manifestations destinées à promouvoir le projet et à inciter les visiteurs à participer à l'enquête publique pour soutenir le projet de réouverture de la portion Evian-Saint-Gingolph.





# rapport d'activités 2022

Bien que calme sur le plan médiatique, l'année 2022 n'en a pas moins été riche pour le comité.

## La préparation de la consultation publique

Le comité s'est mis en ordre de marche pour préparer la consultation publique. Celle-ci est annoncée pour la fin de l'année 2023 et c'est la prochaine étape après le rendu des études prévu en ce début d'année.

Nous avons commencé à bâtir une stratégie de communication qui sera présentée lors de l'assemblée générale 2023. Il s'agit d'avoir à notre disposition des supports facilement diffusables et de fédérer un maximum de personnes susceptibles de participer à la consultation.

Les adhérents seront évidemment sollicités, ainsi que les associations partenaires.

Cette stratégie s'illustrera également par de nouveaux passages médias, sur France 3 et la RTS notamment en février 2023, pour rappeler les enjeux du projet.

## Faire connaître le projet

Dans l'agenda de l'année 2022, nous avons programmé quelques stands lors d'évènements et des marchés dans la région afin de

continuer à mieux faire connaître le projet de réouverture. Nous avons également animé une conférence de l'Université Populaire du Chablais à Thonon-les-Bains au mois de février. Environ 200 personnes ont été présentes, ce qui nous a permis de gagner plusieurs inscriptions et nouvelles adhésions.

## Et un peu de travail administratif !

Suite au renouvellement du comité, il a fallu mettre à jour nos données auprès des différents partenaires, pour être à 100% opérationnel en 2023. Notre association est notamment adhérente :

- de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT)
- de l'Association Rail Dauphiné Savoie Léman (ARDSL)
- de la section suisse de l'Association Européenne pour le Développement du Transport Ferroviaire (AEDTF-CH)
- et d'ALP-Rail

sur lesquelles nous pourrions compter.

Nous avons également mis en place un logiciel de gestion, avec un système de paiement par carte bancaire pour les cotisations. Nous espérons ainsi faciliter la vie de celles et ceux qui souhaitent renouveler leur adhésion ou rejoindre nos rangs.

# assemblée générale 2023

Les adhérents de l'association franco-suisse RER Sud-Léman, ainsi que toutes les personnes intéressées par nos actions, sont invités à l'assemblée générale qui se déroulera :

**le samedi 25 février 2023 à 10h30  
à Saint-Gingolph, Espace.s Horizons Lémaniques**

Ordre du jour :

- Approbation du rapport de la dernière A.G.
- Rapport financier 2022
- Rapport d'activités 2022
- Renouvellement du comité
- Stratégie 2023
- Parole aux élus
- Divers

Si vous ne pouvez pas y assister, vous pouvez toujours faire parvenir à l'association un pouvoir qui sera confié à l'un des adhérents présents le jour-même.

Un apéritif puis une raclette clôtureront la séance.

## adhésion 2023

Nos adhérents sont invités à renouveler leur soutien, et toutes personnes souhaitant rejoindre nos 370 adhérent(e)s est la bienvenue !

Adulte	Couple	Jeune	Entreprise
10 €/CHF	15 €/CHF	5 €/CHF	50 €/CHF



**Établissement**  
18106

**Guichet**  
00044

**N° de compte**  
96702504705

**Clé RIB**  
86

**IBAN** FR76 1810 6000 4496 7025 0470 586  
**Code BIC/Swift** AGRIFRPP881 (Crédit Agricole des Savoie)



**IBAN** CH51 8058 8000 0065 9192 7  
**CCP** 19-2664-3 (Raiffeisen du Haut-Léman)





**Gare de Saint-Gingolph France  
Mai 1968**

