

Riviera-Chablais

Le Chablais se bat pour ses lignes oubliées

Transports

Berne n'allouera de fonds ni au prolongement de l'Aigle-Leysin ni à la ligne du Tonkin. La fronde s'organise

Christophe Boillat

D'une seule voix, les Chablais vaudois et valaisans se mobilisent pour le prolongement de la ligne Aigle-Leysin des Transports publics du Chablais (TPC) et la réouverture de la ligne du Tonkin. Cette dernière, RER Sud-Léman de son nom officiel, entre Saint-Gingolph et Evian, est à l'abandon depuis 1998.

Pourtant lancés depuis longtemps, ces deux projets n'ont pas été retenus par l'Office fédéral des transports (OFT) dans l'attribution des fonds de développement des infrastructures ferroviaires 2030-2035. Communes, institutions touristiques, organismes économiques se battent désormais pour les faire réintroduire.

Commencé fin septembre, l'examen des 42 dossiers retenus par l'OFT s'achèvera le 15 janvier. Extension de la capacité des

lignes et modifications de gares sont au cœur des pourparlers. Pour l'Est vaudois, les liaisons toutes les demi-heures entre Les Avants et Montreux, la modernisation de la gare d'Aigle, la cadence à 30 minutes durant les heures de pointe de l'Aigle-Orlon-Monthey-Champéry (AOMC) entre Monthey et Champéry sont assurées. Le Conseil fédéral propose d'allouer 11,5 milliards pour les 42 mesures.

«Ce sera très difficile d'obtenir gain de cause et de faire réintroduire les deux projets non retenus, mais ça vaut le coup de se battre», estimait lundi Frédéric Borloz, syndic d'Aigle et président des TPC, lors d'une conférence de presse. Les acteurs concernés, notamment toutes les communes des districts d'Aigle et de Monthey, mettent en avant la nécessité «de défendre deux infrastructures supplémentaires majeures pour le développement de la région», poursuit l'édile. Mais aussi la mobilité de manière générale, dans un périmètre où résident 100 000 Chablaisiens vaudois et valaisans. Avec 2% de croissance démographique chaque année, la région est l'une des plus dynamiques de Suisse.

«La finalisation du RER Sud-Léman en rouvrant le tronçon

entre Evian et Saint-Gingolph est une nécessité absolue pour les Chablais français et suisse. C'est vital pour la région, mais encore par extension pour toute la Suisse romande», avance le président de Monthey, Stéphane Coppey.

Le projet est devisé, selon une dernière estimation française, à 230 millions de francs. L'intérêt est double: proposer des transports publics plus compétitifs dans les déplacements transfrontaliers et décharger le trafic routier entre Evian et Les Evouettes. «On parle de développer l'attraction de la mobilité, on le voit notamment avec le futur hôpital unique. Alors l'État doit nous donner des moyens pour que les infrastructures suivent», plaide Alphonse-Marie Veuthey, préfet du district de Monthey.

Soutien du Canton

Le prolongement de l'Aigle-Leysin - ligne construite en 1900 - coûte quant à lui 62 millions. Le projet implique le percement d'un tunnel ferroviaire de 810 m. Il reliera l'actuelle halte du Feydey, au cœur de Leysin, à un terminus à construire au départ des remontées mécaniques. «C'est essentiel et ça aurait sans doute dû être fait avant. Il s'agit de corriger

ici une erreur historique», note le syndic, Jean-Marc Udriot. Le Grand Conseil a plébiscité le projet en 2016, octroyant un crédit d'étude de 3,6 millions. Cet allongement figure en bonne place dans le dossier Alpes vaudoises 2020, qui inclut un appui continu aux stations de ski vers le développement du «tourisme 4 saisons».

Sur ce sujet, la conseillère d'État Nuria Gorrite déclare: «Le Canton de Vaud se bat pour que le prolongement figure dans le projet d'étape d'aménagement ferroviaire 2030 ou 2035, car c'est un projet essentiel pour le canton. Le fait qu'il soit également soutenu et défendu par les acteurs politiques, économiques et touristiques locaux vient renforcer notre action et c'est un signe très positif que je salue, bien entendu.»

Tous les acteurs mobilisés par la réintroduction des deux mesures non retenues viennent d'écrire en ce sens au Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC). Il appartient à ce département de rédiger le message (projet) définitif qui devrait être adopté par le Conseil fédéral fin 2018. Le débat aux Chambres fédérales est prévu pour 2019.



Le prolongement de la ligne de l'Aigle-Leysin, devisé à 62 millions de francs, irait de la gare du Feydey à un nouveau terminus à construire en bas des remontées mécaniques. CHANTAL DERVEY - ARCHIVES