

# Rapprocher la France de la Riviera par le rail

## Mobilité

**L'ATE invite les autorités à réfléchir à la construction d'une nouvelle ligne ferroviaire entre Le Bouveret et Villeneuve.**

Ils sont plus de 3000 travailleurs frontaliers à passer la douane de Saint-Gingolph quotidiennement (hors pandémie, bien sûr). «Aujourd'hui, seule la route H144 absorbe ce flux en direction de la Riviera», observe Romain Pilloud, secrétaire général de l'ATE Vaud (Association transports et environnement).

L'ONG propose de remédier à ce fait en créant une nouvelle ligne ferroviaire qui relierait la gare du Bouveret à celle de Villeneuve, via l'Hôpital Riviera-Chablais (HRC) de Rennaz. Elle a écrit aux gouvernements vaudois et valaisan en les invitant à y réfléchir, «en coordination avec d'autres projets ferroviaires, comme une future liaison de la ligne ferroviaire du Simplon vers Monthey». Le Groupe Mobilité Chablais, l'ATE Valais et la Communauté d'intérêts pour les transports publics également ont signé la missive.

Romain Pilloud estime qu'une telle ligne permettrait de renforcer l'accès à l'HRC de Rennaz.



«Aujourd'hui, seule la route H144 absorbe le flux des frontaliers en direction de la Riviera.»

**Romain Pilloud**, secrétaire général de l'ATE Vaud

«Les Cantons s'étaient engagés à renforcer la mobilité douce dans le cadre de ce chantier, mais la réflexion n'a pas été menée jusqu'au bout, estime l'écologiste. Les patients et les employés s'y rendent majoritairement en voiture; les parkings sont régulièrement saturés.» Si CarPostal, les Transports publics du Chablais (TPC) et les VMCV desservent le site, «l'accès depuis le Chablais valaisan reste très problématique».

La région attend toujours la réouverture de la ligne du

Tonkin, entre Évian et Saint-Gingolph. Si le Valais a pris les devants en mettant à jour ses installations, le projet n'a presque pas évolué du côté français. Et la crise risque de le plomber définitivement, la facture étant estimée à 150 millions de francs.

## L'exemple du Léman Express

Le projet de l'ATE débouchera-t-il sur un cul-de-sac à la frontière? «Le but est qu'elle ne le soit plus à terme, répond Romain Pilloud. La Suisse est championne du rail et il y a effectivement une culture à développer en France voisine. Mais l'exemple du Léman Express vers Annemasse montre qu'on peut trouver des solutions en termes de tarification, de correspondances et de liaisons pour inciter les frontaliers à emprunter davantage ce mode de transport.»

Ni le possible tracé ni le coût d'un tel projet ne sont avancés par l'ONG. «C'est un pavé dans la mare. Le but est de susciter la réflexion. Nous voulons éviter de soumettre un projet qui soit trop figé.» Une chose est sûre: la variante la plus directe, au travers de la réserve naturelle des Grangettes, n'est pas à l'ordre du jour, précise l'écologiste.

**David Genillard**