

Après le Léman Express, place à la ligne du Tonkin

RAIL Suisse et France souhaitent rouvrir la voie ferrée entre Evian et Saint-Gingolph

CHRISTIAN LECOMTE

🐦 @chrislecdz5

La mise en circulation du réseau transfrontalier Léman Express fin 2019 avait redonné espoir à tous ceux qui ne cessent de réclamer la réouverture de la ligne du Tonkin entre Evian et Saint-Gingolph (VS), inexploitée depuis 1998. Une remise en service de ce maillon de 17,8 km achèverait la continuité ferroviaire du lac Léman et désengorgerait les routes du Chablais empruntées matin et soir par près de 12 000 automobilistes (des travailleurs frontaliers essentiellement).

Bonne nouvelle pour les défenseurs du rail: le dossier avance surtout à l'initiative des autorités valaisannes. Le conseiller d'Etat Franz Ruppen chargé de la Mobilité a indiqué au *Temps* que le projet «est conforme à l'approche multimodale de la mobilité voulue par le canton.» «Cette ligne se situe sur le territoire national français mais nous soutenons techniquement cette réhabilitation par le cofinancement des études en cours. Nous pouvons aussi proposer des pistes de financement en collaboration avec la Confédération puisque la Suisse et le Valais bénéficieraient d'une telle infrastructure», a-t-il développé.

Inauguration en 2029?

L'ingénieur cantonal Vincent Pellissier, chef du département de la mobilité, évoque une somme de 20 millions de francs que le canton du Valais pourrait mettre sur la table pour financer le projet. «La Région Auvergne-Rhône-Alpes (AURA) a aussi communiqué sur les moyens qu'elle était disposée à engager», avance-t-il. La ligne est en piteux état. Des ouvrages d'art comme des ponts et des tunnels sont délabrés, les herbes envahissent le ballast et, curiosité, certains passages à niveau sont montés à l'envers car c'était au train touristique de marquer un arrêt. «Mais techniquement, c'est assez simple à remettre en service. Le plus compliqué est le tracé mais ici la ligne existe déjà», juge Vincent Pellissier.

Le sénateur haut-savoyard Cyril Pellevat qui copréside côté français le comité de pilotage du projet reconnaît que la réussite du Léman-Express a boosté les décideurs politiques de la région. Il chiffre à 300 millions d'euros le coût de la réhabilitation de la voie ferrée du Tonkin, de son électrification au

standard helvétique et de l'acquisition de rames qui seraient suisses.

Des étapes sont encore à franchir comme la consultation publique (le pendant français d'une mise à l'enquête) qui pourrait se tenir début 2023. «Il s'agira ensuite de monter le financement, qui sera réparti entre la région AURA, le Valais, la Confédération, les collectivités locales françaises, le programme Interreg France-Suisse et l'Union européenne», précise Cyril Pellevat. Les travaux pourraient commencer en 2026 pour une inauguration en 2029. Raildusud, l'observateur ferroviaire du grand Sud-Est, salue l'engagement de plus en plus affirmé de la Suisse dans l'équipement ferroviaire de la France voisine. «Après l'aide helvétique pour raccourcir dans le Haut-Bugey l'itinéraire des TGV Paris-Genève

Raildusud rappelle que la construction de l'autoroute du Chablais va coûter 300 millions

et évidemment la participation suisse pour la circulation du Léman Express en Haute-Savoie et dans l'Ain, l'implication dans la réhabilitation de la ligne du Tonkin est une preuve supplémentaire de l'attachement de la Suisse au ferroviaire», se félicite Michel Léon, membre de Raildusud. Au passage, Raildusud rappelle que la construction de l'autoroute du Chablais entre Machilly et Thonon qui va concurrencer le Léman Express va coûter 300 millions d'euros, somme qui aurait pu être versée au profit de la ligne du Tonkin. La région Auvergne-Rhône-Alpes, de son côté, semble un peu appuyer sur le frein. Le service de presse a fait savoir que des études préliminaires renforcées sont en cours pour examiner les solutions possibles: la remise en circulation du train ou l'acquisition d'un BHNS (bus à haut niveau de service) d'un coût de 120 millions d'euros, nettement moins cher donc que le ferroviaire. «Un tel projet doit faire, de toute façon, l'objet d'une concertation avec le public», a rappelé la région. Qui soulève aussi la question de l'interdiction du fret sur cet axe, «sujet qui relève de discussions entre les deux Etats qui doivent négocier un nouvel accord international». ■