

Etape essentielle pour la ligne du Tonkin

MOBILITÉ Le projet de réhabilitation de la ligne ferroviaire Saint-Gingolph-Evian a terminé ses études de faisabilité et prépare son plan de financement. Prochaine étape cruciale: la consultation publique.

PAR ISABELLE.GAY@LENOUVELLISTE.CH

C'est un chaînon manquant qui fait parler de lui depuis plusieurs décennies. Un chaînon de seulement 17 kilomètres mais qui suscite d'intenses et longues négociations. Depuis 1998, les voies ferrées de la ligne du Tonkin, entre le village de Saint-Gingolph côté suisse et la commune d'Evian en France, sont en effet à l'abandon. Depuis 2005, l'association RER Sud-Léman, composée d'environ 400 membres dont 15 communes franco-suisse, se bat pour sa réhabilitation. Le dossier, repris en 2018 par les autorités avec la création d'un comité de pilotage (COFIL) et d'un comité technique, pourrait enfin, après dix-huit ans de procédures, passer à la vitesse supérieure. «Oui, nous sommes clairement à un point de bifurcation avec, devant nous, trois à quatre années décisives», affirme la maire de Saint-Gingolph France et membre du COFIL, Géraldine Pflieger.



«Nous avons désormais une enveloppe fiable de l'ensemble du projet située à 260 millions de francs.»

GÉRALDINE PFLIEGER
MAIRE DE SAINT-GINGOLPH FRANCE

4000 voyageurs quotidiens envisagés

Faisabilité, fréquentation, compatibilité des horaires avec d'autres trains régionaux: le projet a été soumis à d'importantes études qui se sont achevées le 31 janvier dernier. Leurs conclusions apportent, selon les autorités, un véritable poids à ce dossier. «Nous estimions, il y a dix ans, un potentiel de 1800 voyageurs par jour. Après ces études, la fré-



Le projet de réhabilitation de la ligne du Tonkin est au-devant de trois à quatre années décisives. SABINE PAPILLOUD

quentation se situerait plutôt autour des 4000 voyageurs par jour», détaille Géraldine Pflieger. «Avec l'augmentation de la population, cette ligne est plus que jamais nécessaire pour désenclaver ce territoire.» Le secteur a en effet relevé ces dernières années plus de 10 000 véhicules traversant chaque jour la frontière, avec des pics à 12 000 en été, et qui congestionnent aux heures de pointe plusieurs kilomètres de cette unique route reliant la Suisse à la France dans la région.

Tenant compte de ces chiffres, le projet a évidemment mûri au fil des ans et dû évoluer en termes de sécurité et de normes. La réhabilitation de cette ligne impliquerait donc aussi

de nouvelles gares, des parkings relais, des réaménagements de passages à niveau, l'installation de protection acoustique ou encore un rachat de rames supplémentaires. «Nous avons désormais une enveloppe fiable de l'ensemble du projet située à 260 millions de francs.»

Une aide valaisanne à 20 millions?

Ce coût d'investissement, ainsi que celui d'exploitation, est actuellement discuté par les hautes instances politiques, en France comme en Suisse. «Compte tenu de son intérêt direct, le canton du Valais avait évoqué un montant de l'ordre de 20 millions de francs pour

l'investissement», rappelle le chef du Service de la mobilité, Vincent Pellissier. «Cela nécessitera encore les validations politiques usuelles, puisque ce sera au Grand conseil valaisan de décider, in fine.»

Après l'élaboration de ce plan de financement, attendu ces prochains mois, s'ouvrira alors une étape cruciale dans cette longue procédure, celle de la mise en consultation publique. Les citoyens français, et peut-être également ceux du Haut-Lac côté suisse, pourront donner leur avis sur les cinq variantes retenues par le COFIL.



«La consultation publique permettra de recueillir le pouls de la population sur ce projet.»

JOËL GRANDCOLLOT-BENED
PRÉSIDENT DE L'ASSOCIATION
RER SUD-LÉMAN

«Cette nouvelle phase, sorte de grand débat ouvert, permettra de recueillir le pouls de la population sur ce projet», explique Joël Grandcolot-Bened, président de l'association RER Sud-Léman. «Notre association sera encore et toujours présente sur le terrain pour convaincre le public de participer à cette étape.»

Les différents avis seront ensuite traités par la commission nationale du débat public et pourront faire encore évoluer les variantes retenues. Des éléments qui ne seront achevés qu'au cours de l'année 2024. «Les projets ferroviaires de cette ampleur prennent certes beaucoup de temps, mais il ne s'agit pas de changer trois rails. Il s'agit d'un vrai projet de territoire», conclut la maire de Saint-Gingolph France.