

La ligne du Tonkin promise à une modernisation côté... suisse

SAINT-GINGOLPH. Le projet de modernisation de la ligne du Tonkin sur le segment suisse Saint-Gingolph/Saint-Maurice atteint une nouvelle et ultime étape : l'ouverture de l'enquête publique. Les travaux pourraient débuter en 2005 côté suisse. Côté français : toujours rien

Une brève dans les pages du bulletin officiel du canton du Valais évoquant la modernisation du segment ferroviaire Saint-Maurice/Saint-Gingolph, et voilà les aficionados de la ligne du Tonkin reprendre et de l'espoir et des couleurs.

Pourtant, rien de neuf sous le soleil, sauf à remarquer que ledit projet présenté en décembre 2002 suit son cours.

Chef du service des transports pour le canton de Valais, Nicolas Mayor confirme que l'ouverture de l'enquête publique s'inscrit dans une procédure normale qui serait en passe d'aboutir. « Selon le résultat de cette enquête, l'Office fédéral des Transports décidera de l'exécution des travaux. »

Selon l'expert, les deux années de procédure ont été mises à contribution pour valider le dossier. Primo, un avant projet qui a été examiné avec les communes pour optimiser les équipements. Ensuite, c'est sur le bureau du Grand Conseil que le dossier a atterri attendant l'aval des élus et des financements. L'approbation obtenue, l'office fédéral des transports en était destinataire.

Les travaux qui entendent la commande automatisée de trente passages à niveau, le rehaussement de plusieurs quais et la rénovation de huit gares seront étalés sur trois ans. Ils pourraient débuter en 2005

privilégiant au calendrier les aménagements visant la sécurité. Quant au budget, il n'aurait depuis la première estimation articulée en 2002 pas évolué d'un iota. On parle toujours en haut lieu de 23 millions de francs suisse soit quelque 15 millions d'euros.

Un investissement que le chef du service des transports du canton de Valais ne juge pas exorbitant pour faire mission de modernisation. Ce, même si en retour il n'est pas exempté de progression nette du nombre de passagers faute au

« Nous n'avons pas encore enterré le projet de réhabilitation de la ligne entre Évian et Saint-Gingolph »

cul de sac ferroviaire que représente Saint-Gingolph, avec l'abandon côté français du segment Saint-Gingolph-Évian. « Mais nous n'avons pas encore enterré le projet de réhabilitation de cette portion » affirme-t-il.

Nicolas Mayor en veut pour preuve cette étude engagée par la région Rhône-Alpes pour réhabiliter la ligne. Démarche à laquelle se sont associés les cantons de Genève, Vaud et Valais.

« Son objectif est d'analyser la

rentabilité d'une exploitation régionale transfrontalière et non d'axe-européen de fret lourd que ni les populations locales, ni les autorités suisses et françaises ne souhaitent. » Cette prospective effectivement sondée dans le cadre d'une précédente étude, qualifiée d'*"alibi"*, avait levé moult obstacles. Outre un coût faramineux, l'impact sur l'environnement, et notamment la mise en danger de la ressource des eaux d'Évian. Si les 23 millions de francs suisses engagés sur le segment Saint-Maurice/Saint-Gingolph sont indépendants du devenir des 18 km suivants permettant de rejoindre Évian et ainsi boucler le tour du Léman, Nicolas Mayor est affirmatif : « Cet investissement atteste la détermination des autorités suisses pour développer le transport ferroviaire sur l'arc lémanique. Il ne peut qu'encourager les autorités françaises à faire de même. » Conseiller d'État en charge des transports, équipements et de l'environnement, M Rey-Bellet doit d'ailleurs rencontrer très prochainement le vice-président de la région Rhône-Alpes en charge des transports, Bernard Soulage. Une rencontre qui s'impose après le changement politique intervenu à Charbonnières, pour réaffirmer des volontés voire des engagements.

Françoise GRUBER ■



Côté français, la mauvaise herbe ; côté Suisse, c'est le projet de modernisation qui gagne du terrain. Photo Benoit GRANDCOLLON