

Mesdames, Messieurs,

Au nom des adhérents de l'ADHEPE, je me permets de vous interpeller sur le projet contestable de l'ouverture de la voie ferrée dite "du Tonkin": Evian / St Gingolph, inscrit dans le Schéma de Cohérence Territoriale, SCoT.

Je vous serais reconnaissante d'apporter la plus grande attention à ce courrier.

En matière de déplacement à l'Est du Chablais pour ces 15 prochaines années, une seule proposition utopique : l'ouverture de la voie ferrée du "Tonkin". Personne n'a pu prouver à ce jour que ce moyen de transport collectif soulagerait, de manière significative, la circulation sur la route D 1005 sur le littoral au sud-est du lac Léman.

Pourquoi vouloir imposer un train pour désenclaver l'Est du Chablais ? Aucune étude sérieuse et objective n'en a prouvé l'utilité, la faisabilité technique ni la viabilité économique.

Le Conseil Régional de Rhône-Alpes a opté de façon dogmatique pour le "tout ferroviaire" au détriment de toute autre solution de désenclavement du Chablais (cf. courrier de M. Queyranne au SIAC, 18/05/2010) : **"Le retrait d'un certain nombre de projets d'infrastructures routières (...) en particulier le « fuseau routier sud lémanique Thonon-Saint-Gingolph » me paraît judicieux afin de ne pas créer de « concurrences » routières préjudiciables (...) au projet de réouverture de la ligne ferroviaire du Tonkin".**

C'est donc avec stupéfaction que les citoyens découvrent l'incohérence du "Désenclavement du Chablais" : **à l'Ouest des routes et à l'Est une voie ferrée !**

Concernant l'ouverture de la ligne ferroviaire du Tonkin, la commission de l'Enquête Publique émet dans ses "Recommandations" (cf. p 88/88 du 17/11/2011) : l'organisation d'un grand débat public que Monsieur J-P FILLION, Président du SIAC, refuse... au nom de la démocratie, (cf. Messenger du 01/12/2011).

Malgré une médiatisation sans précédent pour imposer ce train, une large majorité de la population locale s'oppose à ce projet. L'avis de la commission d'Enquête Publique est explicite : l'association franco-suisse **"Sauvons le Tonkin"**, favorable à l'ouverture de cette ligne, a récolté **194 signatures** de personnes du Chablais, soit 3% exprimés sur les 6493 signatures du monde entier lors de sa pétition (cf. p 50/88).

L'ADHEPE, opposée à l'ouverture de cette ligne, a récolté **835 signatures** de personnes directement concernées à l'Est d'Evian lors de sa pétition déposée à l'Assemblée Nationale le 26/06/2009.

La commission de l'Enquête Publique (08/2011 au 09/2011) a été trompée. Elle a dû se prononcer sur le document du SCoT (cf. page 206 et 207) qui contenait des informations basées sur des études anciennes (datant de 2004 et 2005) par les bureaux SEMALY et TRANSITEC. Ces deux études "d'opportunité" annonçaient un investissement de 30 à 40 millions d'euros. Quant à l'étude préliminaire du bureau TTK, 7ème du genre, elle a été complètement occultée. Pourtant les premiers résultats divulgués par la presse en octobre 2010 annonçaient déjà un investissement de plus de 100 millions d'euros (somme largement dépassée dans le rapport final : 124 millions). Ces constatations mettent en doute la crédibilité de l'argumentaire du SCoT qui défend ce projet.

Le bureau TTK a présenté une plaquette de communication succincte validée par le SIAC : "Etude Préliminaire à la réouverture de la ligne ferroviaire Evian / St Gingolph, 23 mai 2011" qui présente la réalisation de cette voie ferrée, fermée aux voyageurs-réguliers depuis 1938, comme une solution idyllique pour désenclaver l'Est du Chablais ! Or, l'étude complète de TTK, comportant de nombreuses imprécisions et reposant sur des hypothèses nullement vérifiées, semble avoir été orientée pour imposer ce projet à n'importe quel prix.

Projet pharaonique pour seulement quelques passagers !

1) Taux de fréquentation de 1200 voyageurs, erroné :

TTK compte sur les scolaires pour augmenter le nombre de voyageurs avec une estimation de 1200 voyages uniques quotidiens, les scolaires en représentant les 70% (cf. TTK page 28/103). Pourtant la Communauté de Communes du Pays d'Evian véhicule, par bus sur le littoral entre Evian et St Gingolph, seulement une soixantaine de collégiens et lycéens. Potentiel de voyages effectués : Domicile / études : 817 voyages - Domicile / travail : 147 voyages - Trajets achats / loisirs : 250 voyages (cf. TTK page 95/103). Ces chiffres démontrent que, hors cadre scolaire (60 scolaires captables), il n'y aurait qu'un très faible potentiel de voyageurs.

Faut-il ouvrir une voie ferrée pour quelques 250 personnes ? Les chiffres de voyageurs potentiels, travailleurs frontaliers inclus, n'ont jamais fait l'objet d'études sérieuses.

2) Investissement colossal et déficitaire pour quelques passagers :

Investissement : 124 millions d'euros.

Exploitation annuelle : 2 millions d'euros générant 1,77 million d'euros de déficit annuel

Déficit annuel: 1,77 million, (cf. TTK page 96/103). Quel gaspillage !

3) Surcoûts importants non budgétisés :

- "mise en place d'écrans acoustiques et de protections de façades (...)" (cf. TTK page 81/103).

- **renouvellement des trains** : «Le prolongement des services valaisans (CH) est une solution intermédiaire compte tenu de l'âge des rames DOMINO (...) il s'agit d'une solution à moyen terme qui permet de décaler l'investissement dans du matériel roulant neuf à plus tard...» (cf. TTK page 103/103)

- **remise aux normes des tunnels** : Gabarit des tunnels : "(...) pas de possibilité d'implantation d'obstacles et de cheminements latéraux de sécurité (...) un élargissement des tunnels (...) représente un surcoût important pour le projet (cf. TTK page 72/103)".

- "des investissements conséquents dans l'infrastructure sont nécessaires mais peuvent être étalés dans le temps." (cf. TTK page 103/103).

4) Règles de sécurité non respectées

Des travaux d'infrastructures, conditionnant la sécurité du trafic ferroviaire, sont présentés comme pouvant être "étalés" dans le temps donc réalisés après l'ouverture de la ligne ! Les questions majeures exigeant des réponses pertinentes sont ainsi renvoyées à des études ultérieures... Concernant les tunnels, les auteurs évoquent "un risque" de devoir appliquer les règles de sécurité en vigueur ! Comme s'il était envisageable de s'en affranchir...

5) Risques naturels avérés : PPR arrêté préfectoral n°2004.2537 (23/11/2004 et 22/11/2007).

TTK signale les risques naturels : **"Risques de chutes de pierres (...)** au niveau du tunnel de Meillerie côté Est. Une falaise importante existe et présente de très nombreux risques de chutes de blocs ... " (cf. TTK page 79/103).

En revanche, pas un mot sur l'aspect géologique du terrain : cette voie ferrée repose sur des moraines et présente une instabilité notoire. De surcroît, des tirs de mines pour l'exploitation de la carrière des Étalins ébranlent régulièrement tout l'environnement de Meillerie, dont la voie ferrée.

Situation plus inquiétante encore : "(...) dans le cadre de la sécurisation de la route D 1005, laquelle est sujette à un risque potentiel d'éroulement de la falaise qui la surplombe" (cf. 4/7/ 2011 courrier du Préfet de Haute-Savoie adressé à l'ADHEPE) ; si une telle catastrophe arrivait, une partie du village et la voie ferrée ne seraient pas épargnées.

Le Conseil Général, en charge des routes Départementales, cherche " LA " solution pour sécuriser l'Est de Meillerie. Cet état des lieux rend improbable l'élargissement des tunnels pour y créer une voie d'évitement sécuritaire, dans une falaise fragilisée par de nombreuses failles.

Train ou pas train ? Voilà la question

Les initiateurs de ce projet préfèrent ignorer toutes ces contraintes et dépenser l'argent public dans de nombreuses études, en prévision d'une hypothétique réalisation.

Pro-trains, lobbies suisses, "opportunistes" relayés par les médias français et suisses veulent imposer l'idée d'ouvrir la voie ferrée dite du "Tonkin". Le Président du SIAC et quelques élus en ont fait leur fer de lance : dans quel but ?

Les électeurs et contribuables attendent de leurs élus qu'ils fassent des choix judicieux pour "désenclaver le Chablais", en assurant leur sécurité tout en gérant les fonds publics avec plus de rigueur, surtout en cette période de crise !

Nous vous remercions de l'attention que vous aurez apportée à cette lettre. Recevez, Mesdames, Messieurs, nos salutations les meilleures.