



Pourquoi le projet d'ouverture de la voie ferrée du Tonkin (F) : Evian-les-Bains / Saint-Gingolph est incohérent

Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs les Maires,

Les adhérents et sympathisants de l'association ADHEPE souhaitent vous interpeller concernant le projet très « **contesté et contestable** » de l'ouverture de la voie ferrée du **Tonkin (F) : Evian-les-Bains / Saint-Gingolph**.

Ce projet, inscrit dans le Schéma de Cohérence Territorial, est piloté par le SIAC et sera soumis à enquête publique.

DESINFORMATION

Depuis des années, les membres de l'ADHEPE dénoncent la désinformation relayée par les médias français et suisses. Ces fausses informations sont propagées par les partisans du « **Tonkin** » : à savoir un certain nombre d'élus locaux Chablaisiens et certaines associations pro-trains ainsi que certains lobbies suisses.

LES ELUS NE PEUVENT PAS IGNORER ...

I LA GEOGRAPHIE DES LIEUX

La réouverture de la voie ferrée du Tonkin français ne permettrait pas le bouclage du « tour du lac Léman ». En effet, il est définitivement impossible de faire passer des trains dans le secteur du Haut-Lac, en raison de la réserve naturelle et protégée des Grangettes : située vers l'embouchure du Rhône dans le canton de Vaud en Suisse.

- Si cette voie ferrée était recréée, elle se connecterait à la ligne du Tonkin suisse à Saint-Gingolph : cette ligne secondaire se dirige en direction de l'Italie et s'arrête à Saint-Maurice (Valais-CH).
- De ce fait, les trains « RégionAlps » circulant sur cette ligne ne desserviront jamais les villes du canton de Vaud (CH) telles que Aigle, Rennaz (Hôpital), Villeneuve, Montreux, Vevey, Lausanne, (cf. schéma p.5).
- Pour rejoindre les villes du Canton de Vaud, (Montreux, Vevey, Lausanne), il faudrait utiliser les correspondances des CFF à Saint-Maurice, (ajout de 60 km de trajet éloigné des berges du lac).

II LE FAIBLE TAUX DE FREQUENTATION POTENTIEL

Des trains de voyageurs entre Evian et Saint-Gingolph¹ ne seraient utiles...

- NI aux travailleurs frontaliers se rendant dans les cantons de Vaud et de Fribourg (CH) et qui sont très majoritaires. Pour une question de temps ces frontaliers privilégieront la voiture pour leur déplacement : domicile / travail (aucune rupture de charge et moins cher que le train et le bus).

¹ Pour rappel, le trafic de voyageurs réguliers s'est arrêté en 1938, et le trafic de marchandises résiduel en 1988.



- **NI aux travailleurs frontaliers qui ont des horaires irréguliers** : hospitaliers, restauration, hôtellerie, usines (horaires 3 x 8), bâtiment (lieux de travail non fixes).

A SAVOIR : 240 travailleurs frontaliers seulement seraient captables sur la ligne du Tonkin : soit environ 20 % des 1 206 travailleurs frontaliers se rendant dans le Valais en Suisse : district de Monthey et de Saint-Maurice (source : OFT, Office Fédéral suisse des Transports).

- **NI à la population suisse, entre autres, qui fait prospérer les centres commerciaux** de Lugrin, d'Evian, ou d'Amphion/Publier, et qui ne prendra pas le train, pour des raisons de commodité évidente.
- **NI aux collégiens** qui devraient se rendre à la gare la plus proche de leur domicile, puis - arrivés en gare d'Evian - devraient prendre un Bus (le Collège se situant à 3 km de la gare), soit : trois ruptures de charge.
- **NI aux touristes** qui voudraient faire le tour du lac : boucle de 60 km hors du bord du lac (nombreux changements).

III LE TRAIN NE DIMINUERA EN RIEN LA CIRCULATION ROUTIERE transfrontalière sur la route D 1005 du littoral à l'Est du Léman, en raison d'un **trafic largement international, avec entre autres des autocars touristiques et des poids-lourds de plus de 44 tonnes** venant du Nord-Est de l'Europe.

Ni le train éventuel, ni aucun arrêté préfectoral ne peut empêcher les camions de passer la frontière franco-suisse à Saint-Gingolph et d'emprunter l'unique route du littoral, la D 1005, pour rejoindre les autoroutes du Nord A 40 et du Sud A 41.

IV LE COUT D'INVESTISSEMENT EST EXORBITANT par rapport au service rendu. En 2018, il était estimé à **180 M€** minimum, plus la réalisation des haltes/trains/gares (**12 M€ minimum**), sans tenir compte des aléas et des travaux de sécurisation. Soit **un coût total largement supérieur à 10 M€ au km**. De plus, **un déficit de fonctionnement annuel d'environ 1,7 M€** (cf. étude TTK 2011), qui sera payé par le contribuable français.

V FRET : C'EST TROMPER L'OPINION que d'affirmer qu'aucun train de marchandises ne circulera sur la ligne du Tonkin. Cette décision n'appartient, ni aux élus locaux, ni aux décideurs du projet, ni aux autorités suisses, **mais à l'Etat français propriétaire de l'ancienne ligne située en territoire français.**

Pourtant, du côté suisse (médias et certains élus valaisans en particulier), **on n'a jamais exclu la possibilité de fret sur le Tonkin.** C'est même ce qui explique l'*intérêt particulier* que suscite le projet.

Le transport de marchandises pourrait palier le gouffre financier de cet investissement pour un faible taux de voyageurs : en particulier, en faisant transiter par Bellegarde, Annemasse, Thonon, Evian et Saint-Gingolph, les productions chimiques de l'aire lyonnaise vers les usines de Monthey en Valais. Au grand bénéfice de Genève et du littoral suisse lémanique...² mais au détriment du littoral français.

² Cf. « Tribune de Genève », 18/07/2011, « Ouvrir le Tonkin pour soulager les trains suisses ».



VI LA TOPOGRAPHIE DES LIEUX

L'ancienne voie ferrée traverse un couloir étroit entre lac et montagnes, elle est posée sur des moraines : d'où des **risques d'instabilité de l'ouvrage**. Elle passe sous **deux tunnels**, dont les voûtes ne permettraient pas le passage des rames actuelles. Enfin, elle croise **17 passages à niveau**, nécessaires à la vie des villages et qui seraient à sécuriser et non pas à «supprimer ».

QUE DIT LA SNCF ?

Afin d'être éclairés sur la vérité du projet d'ouverture de la ligne du Tonkin, l'ADHEPE a questionné le **P-DG de la SNCF, M. Guillaume PEPEY**. Par courrier du 22/03/2018, le *Directeur Territorial Auvergne-Rhône-Alpes de la SNCF* nous a répondu que :

1. « **SNCF Réseau, est gestionnaire d'infrastructure du réseau ferré national et aujourd'hui le propriétaire de cette ligne suspendue d'exploitation** ».
2. la « deuxième phase d'études (2018-2020) **concerne les études d'avant-projet sommaire (processus allégé)** nécessaire à l'éventuelle réouverture de la ligne ». (rappel : 8^e étude du genre pour un montant de 4 M€)
3. à ce jour, « **le financement des travaux de la réouverture de la ligne Evian/Saint-Gingolph ne figure pas dans le contrat de plan inclus entre l'Etat et la Région Auvergne-Rhône-Alpes qui constitue le cadre unique d'intervention financière de l'Etat** ».

La Direction de la SNCF valide ainsi les interrogations que, depuis 10 ans, l'ADHEPE oppose aux partisans du Tonkin : « ...que ce projet de réouverture de ligne nécessite que les partenaires français identifient : **les offres de services les plus pertinentes... les meilleures réponses aux besoins de mobilité durable... une infrastructure qui s'intègre dans les territoires traversés... L'ensemble de ces besoins doit aussi avoir un réalisme économique** ».

Conclusions :

- Le projet d'ouverture de cette ligne n'engage, à ce jour, que les collectivités régionales et locales françaises et suisses qui en ont pris l'initiative.
- A l'échéance de fin 2020, le « Tonkin » ne sera, *en toute hypothèse*, qu'un avant-projet sommaire (APS), très loin encore de l'ultime étape de réalisation.
- **Tout avant-projet sommaire devra être validé par l'Etat et la Région et, quand il sera définitif, il devra IMPERATIVEMENT être soumis à enquête publique.**

A ce jour, le « Tonkin » n'est ni programmé, ni financé par l'Etat Français et la SNCF

Et que propose le SIAC pour le Désenclavement du CHABLAIS ?

Un plan illusoire de « Désenclavement multimodal du Chablais » est mis en œuvre par le SIAC.

Le désenclavement de cette région ne peut se limiter, ni à des pistes cyclables conduisant au canton de Genève, ni au futur Léman Express qui reliera les gares de Cornavin, des Eaux-Vives en Suisse et d'Annemasse en France.



L'enclavement du Chablais est essentiellement routier. Désenclaver ce territoire, c'est avoir la possibilité de traverser celui-ci le plus rapidement possible dans de bonnes conditions. **Et pour des questions écologique et environnementales son tracé, « voie express », devrait être éloigné du centre des agglomérations d'Ouest en Est du Chablais**, (aujourd'hui les poids lourds dont certains de plus de 44 tonnes rasant les trottoirs, polluent les agglomérations et cette circulation est un enfer pour les riverains).

- **L'Ouest du lac Léman** : A l'heure actuelle, à l'exception du contournement de Thonon, d'une voie express entre Annemasse et Machilly, d'un projet d'autoroute depuis Machilly jusqu'à Thonon, (en tractation depuis des « lustres »), **aucun véritable projet global cohérent de désenclavement**, pour rejoindre rapidement les autoroutes à Annemasse vers Paris, Grenoble, Lyon, Marseille....
- **L'Est du lac Léman** : Certains élus locaux ou communautaires se cramponnent au **projet du Tonkin**, pour tenter de camoufler **les carences en matière de déplacements**, qui sont constatées depuis des décennies.

Dans le même temps, afin d'empêcher la réalisation d'une voie verte (cyclistes et piétons) en lieu et place de la voie ferrée du Tonkin, **deux projets aberrants sont lancés, pour un coût exorbitant :**

1. La Municipalité de **Saint-Gingolph** réalise un « **chemin-cyclo piétonnier** » de **3 km (Coût du km : 762 000 € minimum)**, depuis l'entrée Ouest de Saint-Gingolph jusqu'au Locum, situé en amont de la voie ferrée. Le relief accidenté du littoral rend impossible la poursuite de ce « mini-tronçon » jusqu'à Evian. De ce fait, **les cyclistes seront ramenés obligatoirement sur la route D 1005, depuis le Locum pour aller en direction d'Evian, dont la dangerosité n'est plus à démontrer.**
2. La Communauté de Communes du Pays d'Evian et du Val d'Abondance a lancé un **projet de Véloroute, « Sud Léman » (cadre ViaRhôna) : du Locum à Publier. Coût du km : 1, 10 M€ minimum.** Or ce tracé est à **80 % en voie partagée, avec les voitures et les camions, sur la route D 1005.** Ainsi les cyclistes seront encore et toujours en danger.

Dans ces projets « multimodaux à mobilité douce », les piétons et les promeneurs sont complètement oubliés, alors qu'ils sont déjà pénalisés dans les villages avec des trottoirs étroits, voire inexistantes.

Notre proposition POUR UNE MOBILITE DOUCE A L'EST D'EVIAN

- **Une voie verte (piétons-cyclos) sur 18 km, Evian/Saint-Gingolph, POUR TOUS** : piétons, promeneurs, cyclistes, en lieu et place de la voie ferrée du Tonkin. Cette infrastructure respecterait l'environnement, avec un **tracé très sécurisé** pour les déplacements de proximité et de loisirs.

Atouts majeurs pour la région : favoriser le développement économique et touristique ; un tracé très sécurisé conforme au « plan national vélo » ; cette voie verte permettrait de rejoindre les pistes cyclables en Suisse (route du Rhône, littoral nord-Léman).

Coût de réalisation sur voie ferrée (réf. SETRA), Coût du km : 120 000 € environ

- **Introduction de BUS électriques** entre Evian et Saint-Gingolph, pour une utilisation souple, écologique et d'un investissement raisonnable.

L'ADHEPE adresse une lettre ouverte à Madame la Présidente du SIAC et aux 62 Maires du Chablais, Février 2019



Il ne s'agit pas d'opposer les trains aux voies vertes, mais de tenir compte des besoins réels des habitants, de l'impact environnemental dans ce secteur encaissé, entre lac et montagnes, et du coût global pour ces projets dits de mobilité « multimodale ».

En espérant que cette lettre retiendra toute votre attention, nous vous prions d'accepter, Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs les maires, nos salutations les meilleures.

Présidente de l'ADHEPE
Agnès Deroudilhe

