



*Signataires : Guy Mettan, Christo Ivanov, Lionel Dugerdil, Daniel Noël, Florian Dugerdil, Julien Ramu, Stéphane Florey, Marc Falquet, Jacques Jeannerat, Patrick Lussi, Jean-Pierre Tombola, Cyril Mizrahi, Jean-Charles Rielle, Nicole Valiquer Grecuccio, Thierry Oppikofer, Murat-Julian Alder, Philippe Meyer, Rémy Burri*

*Date de dépôt : 7 octobre 2024*

## **Proposition de motion** **pour un soutien actif du canton de Genève à la restauration de la** **ligne du Tonkin**

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève  
considérant :

- que les lignes ferroviaires du « Nord-Léman » en direction de Lausanne sont saturées ;
- que chaque incident survenant sur les lignes du Nord-Léman engendre des perturbations importantes sur l'ensemble du réseau ferroviaire ;
- que la ligne du Tonkin serait exclusivement réservée au transport de passagers ;
- qu'il en résulterait une amélioration notable des conditions de transports collectifs en direction et en provenance du Valais ;
- que la voie est exploitée actuellement jusqu'à Evian ;
- que l'ancienne voie d'Evian à Saint-Gingolph est désaffectée, mais que son tracé est toujours disponible ;
- que les travaux prévus pour sa restauration, son électrification et de sa mise à niveau sécuritaire ne nécessitent pas d'investissements lourds (environ 250 millions d'euros) ;
- que la loi française sur la protection des rives empêche le transport de produits dangereux sur la ligne du Tonkin ;

- la volonté du Conseil d'Etat valaisan de faire aboutir les démarches en vue de la réhabilitation de la ligne ferroviaire du Tonkin ;
- le soutien unanime des députés valaisans au crédit d'engagement concernant la réhabilitation de la ligne ferroviaire entre Saint-Gingolph et Evian-les-Bains ;
- que la ligne du Tonkin contribuerait à un usage plus intensif du Léman Express par les frontaliers du Chablais savoyard ;
- que cette remise en état favoriserait le désenclavement de Genève,

invite le Conseil d'Etat

- à promouvoir activement la restauration de la ligne du Tonkin en direction du Valais auprès des diverses instances concernées ;
- à faire connaître son point de vue et entreprendre toutes démarches utiles auprès des autorités françaises ;
- à inscrire la restauration de la ligne du Tonkin dans le cadre de son projet d'agglomération.

## ***EXPOSÉ DES MOTIFS***

### **Bref historique**

En 1857 est lancé un projet de ligne baptisé « Chemin de Fer d'Italie » pour desservir, depuis Bellegarde et Annemasse, les communes du Chablais français, sur la rive sud du lac Léman. En 1880, cette fameuse ligne arrive à Thonon-les-Bains, puis à Evian-les-Bains en 1882. En mai 1938, la SNCF reporte l'ensemble du trafic voyageur sur la route. Le 19 mai 1940, le trafic est suspendu et ne reprendra que le 9 juillet 1941. A cette époque, la gare du Bouveret doit écouler près de 300 wagons de marchandises par jour du fait que la Suisse romande était approvisionnée par ce seul passage en zone libre, la France étant occupée par les Allemands.

Le 1<sup>er</sup> octobre 1954, les CFF mettent en service l'électrification de la section de Saint-Maurice à Saint-Gingolph (Suisse). Côté français, la vapeur subsista jusqu'en 1972, remplacée à cette date par des machines diesel. Le trafic marchandises a vécu ses dernières heures le 28 mai 1988. A partir de l'été 1986, un train touristique, le « Rive-Bleue Express » circule sur cette ligne et permet de la maintenir en état. Mais en 1998, la ligne est interdite de circulation à cause de son état. Et personne ne se propose pour effectuer les travaux nécessaires à la continuité du train touristique. C'est là que tout bascule : la locomotive à vapeur du « Rive-Bleue Express » est vendue, les voitures voyageurs mises à la ferraille, la ligne envahie par les herbes et les arbres, squattée par des riverains peu respectueux de la propriété d'autrui. Comble d'ironie, un pont métallique a été rénové en 2001 mais, à ce jour, aucun train ne l'a encore emprunté<sup>1</sup>.

### **Développements récents**

Au mois de février 2024, le Conseil d'Etat valaisan a soumis un crédit d'engagement au Grand Conseil afin de préfinancer les études, les procédures et les travaux de réhabilitation de la ligne ferroviaire du Sud-Léman entre Saint-Gingolph (CH) et Evian-les-Bains (F) pour une mise en service à l'horizon 2031-2032. Le communiqué de presse du Conseil d'Etat valaisan précise que la réhabilitation des 17,8 kilomètres de la ligne ferroviaire du Sud-Léman reliant Evian-les-Bains (F) à Saint-Gingolph (CH) vise à compléter l'extension du RER Léman Express qui relie, depuis décembre 2019, Genève à Evian-les-Bains. Elle prolongerait aussi l'exploitation du

---

<sup>1</sup> Source : Association RER Sud-Léman, <https://www.rersudleman.com/historique/>

RER Valais-Wallis de Brigue à Evian via Monthey, Martigny, Sion et Sierre notamment, à une fréquence de 2 trains par heure et par sens. Cette offre contribuerait à réduire la congestion du trafic routier et ses plus de 10 000 véhicules qui traversent la frontière chaque jour, avec des pointes à plus de 13 000<sup>2</sup>. Le Grand Conseil valaisan a validé ce crédit d'engagement à l'unanimité au mois de mars 2024. Au niveau fédéral, l'évaluation du projet s'inscrit dans le cadre de l'élaboration des prochains messages PRODES (programme de développement stratégique). Le début de travaux pourrait intervenir en 2028 ou 2029, pour une mise en service en 2031/2032. Les projections indiquent qu'environ 1,5 million de voyageurs annuels sont attendus sur la ligne du Sud-Léman.

### **Améliorer les conditions de transport Genève-Valais**

Avec la réalisation de la liaison Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse et la mise en place en 2019 du Léman Express, la ligne Evian-Saint-Gingolph est devenue le dernier maillon dans la boucle ferroviaire du lac Léman. Aujourd'hui, l'axe Genève-Lausanne est un des tronçons clés du réseau ferroviaire du pays. L'effondrement accidentel de la ligne à Tolochenaz, le fameux « trou de Tolochenaz », a perturbé les 60 000 passagers quotidiens et mis en avant la vulnérabilité d'un axe censé assurer la connexion de Genève au reste de la Suisse. De façon générale, toute interruption du trafic prolongée (panne, incident de personne, aléa lié à la météo, etc.) en un point névralgique du réseau provoque des difficultés considérables pour de très nombreux usagers et a des répercussions économiques importantes. Notons par ailleurs que la liaison Genève-Lausanne connaîtra ces prochaines années des perturbations liées à des chantiers d'importance.

La réhabilitation de la ligne ferroviaire du Tonkin constituera une alternative à la seule liaison Nord-Léman et permettra aux Genevois d'emprunter le Léman Express en direction du Valais, via Evian-les-Bains et Saint-Gingolph. Elle facilitera les déplacements en Valais des habitants des communes de la rive gauche de Genève, dont l'accès à la rive droite n'est pas des plus aisés faute de traversée de la rade ou du lac. La ligne ferroviaire présente également l'avantage d'offrir une alternative à la route et d'échapper aux embouteillages récurrents sur la route sinueuse entre Evian-les-Bains et Saint-Gingolph (12 400 véhicules par jour) de même que sur le tronçon Douvaine-Genève, saturé aux heures de pointe et parfaitement désagréable pour les résidents genevois de la région Arve-Lac.

---

<sup>2</sup> Réhabilitation de la ligne du Sud-Léman – Crédit d'engagement demandé au Grand Conseil (vs.ch).

## Conclusions

L'ancienne voie d'Evian à Saint-Gingolph est certes désaffectée, mais son tracé est toujours disponible. Aujourd'hui, les diverses collectivités concernées semblent vouloir aller de l'avant. Le crédit voté par le canton du Valais représente un premier pas dans un projet prometteur pour toute la région lémanique et bien sûr Genève. En tant que bénéficiaire d'une telle liaison, le canton de Genève doit être partie à ce projet stratégique et œuvrer à sa réalisation. La Région Auvergne-Rhône-Alpes se dit aussi prête à investir dans le projet<sup>3</sup>. L'infrastructure de la ligne ferroviaire (plateforme, ponts, tunnels) existe déjà, ce qui minimise l'impact environnemental de sa réouverture. Les travaux prévus pour sa restauration, son électrification et sa mise à niveau sécuritaire ne nécessitent pas d'investissements lourds (un chiffre de 250 millions d'euros a été articulé). La ligne ferroviaire se veut une ligne de transport de personnes et non de fret, exclu catégoriquement par la France, par le canton du Valais et par les communes traversées et impossible techniquement<sup>4</sup>.

La présente proposition de motion invite le Conseil d'Etat à soutenir activement la restauration de la ligne du Tonkin en direction du Valais en entreprenant toutes démarches utiles auprès des autorités françaises dans ce sens et à inscrire la restauration de la ligne du Tonkin dans le cadre de son projet d'agglomération.

Au vu de ces explications, nous vous remercions, Mesdames et Messieurs les députés, de réserver un bon accueil à cette proposition de motion.

---

<sup>3</sup> <https://www.ledauphine.com/transport/2024/03/21/la-region-aura-ne-financera-pas-seule-la-ligne-du-tonkin>

<sup>4</sup> [https://alprail.net/wp-content/uploads/2023/10/presentation\\_RER-SL\\_ALPRAIL.pdf](https://alprail.net/wp-content/uploads/2023/10/presentation_RER-SL_ALPRAIL.pdf)

