

LETTONKIN
LETTONKIN

HISTOIRE DU TONKIN

La ligne du "Tonkin" commence à St-Gingolph et court à travers cette plantureuse vallée du Rhône jusqu'au défilé de St-Maurice, elle est entièrement sur territoire valaisan.

Elle a un tracé typique de plaine, comportant peu de rampes, laissant à l'écart les localités de Vionnaz, Muraz et Monthey parce que, disait-on, la locomotive à vapeur ne pourrait gravir la forte rampe menant de Collombey à Monthey (10%!). On avait également peur du diable, car cette invention devait être son oeuvre!

La première concession fut sollicitée le 7 septembre 1852 par MM. Béguin et Franel de Vevey et de Paris pour une ligne de Villeneuve à Aoste traversant le Rhône à Illarsaz, mais laissant de côté Aigle, Ollon, Bex, de même que la région s'étendant du Bouveret à Vouvry.

Cette première concession fut annulée par l'Etat du Valais qui voulait la construction de tronçon Le Bouveret-Sion. La nouvelle concession fut signée le 11 janvier 1853. Les travaux commencèrent en 1854 pour se terminer en 1859. Ceux-ci furent les bienvenus pour les habitants de la région, créant des occasions de travail, et utilisant même des détenus ainsi qu'un grand nombre d'étrangers.

Le 27 mars 1859, la locomotive a pu gravir la rampe précédant Monthey, puis a franchi le pont de la Vièze en direction de Massongex au milieu d'un enthousiasme général. Plusieurs notables de Monthey "osèrent" monter sur la locomotive jusqu'à Massongex. Ils bravèrent leur peur de la vitesse après avoir prié!

A l'époque un terrassier gagnait Frs 2,50 par jour pour des journées de 13 à 14 h. Le kg de pain coûtait de 28 à 32 ct. En ce qui concerne le prix des billets, avant l'apparition du chemin de fer, le parcours en diligence Saint-Maurice-Martigny (15 km) coûtait frs 2.05: seules les personnes jouissant d'une certaine situation financière pouvaient se permettre ce luxe. Le peuple allait à pied. Pour le train, on payait 12 ct le km en 1ère classe, 8 c. en 2ème classe et 6 ct en 3ème classe, ce qui donnait pour le parcours ci-dessus respectivement frs 1.80, 1.20 et 0.90. Il fallait donc travailler près de cinq heures à frs 0.19 de l'heure pour effectuer ce parcours.

Pour la construction de la ligne du "Tonkin", le matériel roulant était acheminé jusqu'à Bex par la nouvelle voie ferrée Villeneuve-Bex. Mais pourquoi n'avait-on construit cette ligne que jusqu'à Bex? A cause du gouvernement valaisan qui refusait le passage du Rhône à Massongex. Et

il fallut tout un échange de correspondance et d'entretiens entre Berne et le Valais pour faire lever cette opposition.

A partir de Bex, on plaçait les rails et traverses sur de gros chars pour les transporter à Massongex. Il fallait traverser le pont du Rhône. On peut lire dans les journaux de l'époque que les convois faisaient ployer le pont. Les charretiers laissaient traverser seuls les chars et les chevaux. Si ce pont céda, il n'y aurait pas de victimes humaines!

La ligne Evian-Le Bouveret fut ouverte à l'exploitation le 1er juin 1886. A cette époque on avait pensé à d'autres réalisations: un chemin de fer à crémaillère reliant Vouvry aux Cornettes de Bise; à un chemin de fer à voie étroite, long de 9 km 100, reliant Villeneuve à Vouvry, initiative due à M. L. Pignat, député à Vouvry, à M. Schenk, syndic de Noville et à M. Calpini de Sion. Le tout tomba à l'eau comme du reste le projet de faire du Bouveret une ville et le Calais maritime de la Suisse.

Mais pourquoi appelle-t-on cette ligne "le Tonkin" alors que le nom primitif aurait dû être "ligne d'Italie". Plusieurs versions s'affrontent:

- Cette ligne devait être un maillon de l'artère reliant Paris au Tonkin en passant par Genève, le Léman, le Bouveret, le Grand-St-Bernard, Milan, Brindisi, Suez, les Indes et le Siam. On a dit qu'elle aurait même dû continuer jusqu'à Pékin.

- La région Le Bouveret-St-Maurice était alors par endroit très marécageuse, couverte d'arbrisseaux et infestée de moustiques. Des ingénieurs ayant travaillé au Tonkin comparèrent cette région à ce pays et baptisèrent "ligne du tonkin" ce parcours du Chablais valaisan.

- Il existait un service de bateaux à vapeur de Genève au Bouveret avec restauration à bord; sur l'un de ceux-ci travaillaient trois Tonkinois qui disaient: *«Si vous prenez le train au Bouveret, vous irez jusque chez nous»*, d'où l'appellation "ligne du tonkin".

La fermeture du service voyageurs vers 1938-39 sur la ligne Evian-le Bouveret a porté un méchant coup au Tonkin.

Ce récit est le texte intégral de la conférence de M. Raoul Pignat. Cette conférence s'est déroulée à Illarsaz, lors de notre assemblée générale 1994, en date du 17 février 1995.

Nous tenons à remercier chaleureusement M. Pignat pour l'excellence de son discours et pour sa disponibilité.