

Riviera-Chablais

L'Aigle-Leysin au pied des pistes attendra un tour

Infrastructures
Étendre la ligne ferroviaire jusqu'aux remontées mécaniques n'est pas une priorité de l'Office fédéral des transports

Christophe Boillat

On en parle depuis plusieurs années, mais le prolongement de la ligne des Transports publics du Chablais (TPC) Aigle-Leysin (AL) est remis à des jours meilleurs. Le projet consiste à percer un tunnel ferroviaire de 810 m. Il doit joindre l'actuelle gare du Feydey, au cœur de Leysin, et un futur terminus à construire qui se trouverait au départ des remontées mécaniques. Idéalement pour 2022 ou 2023. L'avantage étant de déposer les skieurs devant les installations, quand aujourd'hui ils craquent sur un kilomètre à travers le village. «Nous travaillons de concert dans notre région depuis de nombreuses années pour améliorer la situation des transports. Cette opportunité est unique», rappelle Frédéric Borloz, président des TPC et syndic d'Aigle.

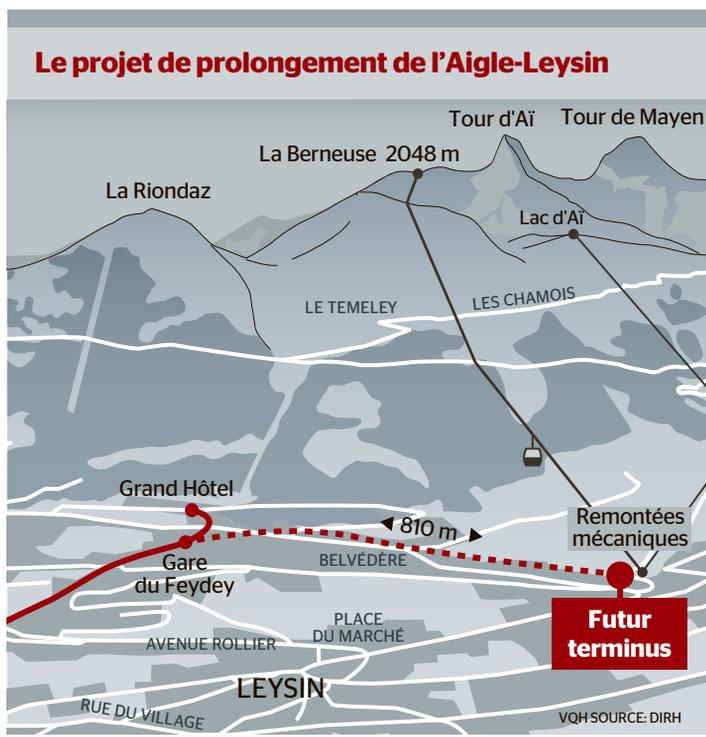
Las! Le dossier n'a pas été pour l'heure retenu par l'Office fédéral des transports (OFT) dans sa consultation globale sur la participation financière de la Confédération. On l'a appris récemment et des questions ont été soulevées en ce sens, notamment par des conseillers communaux leysenois. Le syndic, Jean-Marc Udriot, a confirmé l'information. «Nous ne sommes pas sur la ligne de départ, mais en attente. C'est en effet ennuyeux. Rien n'est perdu. C'est sûr, il faudra se battre tout en demeurant optimistes.»

Nuria Gorrite déçue

Commencé fin septembre, l'examen des dossiers par l'OFT s'achèvera le 15 janvier. Le Conseil fédéral propose d'allouer 11,5 milliards. Quarante-deux mesures ont été retenues. Extension de la capacité des lignes et modifications de gares à l'échelle nationale sont au cœur des pourparlers. Dans le premier catalogue, on peut citer, pour l'Est vaudois, des liaisons toutes les demi-heures entre Les Avants et Montreux sur la ligne du MOB. Idem «entre Aigle et Monthey sur la ligne AOMC toute la journée, et jusqu'à



Le prolongement de la ligne ferroviaire Aigle-Leysin partirait de la gare du Feydey. CHANTAL DERVEY



Champéry aux heures de pointe», précise Grégoire Praz, directeur des TPC. Mais pas Leysin. «Constater que le prolongement de l'Aigle-Leysin n'a pas été jugé prioritaire pour le prochain paquet de grands investissements ferroviaires 2030 représente une déception. Même si le Conseil fédéral ne remet pas en cause sa pertinence. Il s'agit d'un projet essentiel pour le Canton et il fait l'objet d'un très large soutien», déclare en préambule Nuria Gorrite, présidente de l'Exécutif vaudois et en charge du dossier.

Justement, l'allongement de la ligne de l'AL, devisé à 62 millions,

a été plébiscité par le Grand Conseil. Une écrasante majorité de parlementaires vaudois ont alloué en novembre 2016 un crédit d'étude de 3,6 millions pour l'extension de cette ligne. Car, si celui-ci s'inscrit dans une problématique fédérale des transports, il figure surtout en bonne place dans le dossier Alpes vaudoises 2020; qui inclut un appui continu aux stations de skis vers le développement du «tourisme quatre saisons». Pour la ministre, «si le prolongement de l'AL au cœur de Leysin est un tout petit projet à l'échelle suisse, il répond parfaitement aux exigences de la Confédération au niveau du coût et de

l'efficacité. Construire ces voies souterraines supplémentaires, c'est permettre à la ligne de l'Aigle-Leysin de quasi doubler sa fréquentation (ndlr: 2000 voyageurs par jour, environ 1000 aujourd'hui). Il s'agit d'un argument fort en faveur de ce projet.»

Stratégie de combat

Autant le Canton que les instances et responsables régionaux ne restent pas les bras ballants. Une stratégie est en cours pour inciter l'OFT à réintroduire le prolongement de l'AL dans le train des mesures privilégiées. Frédéric Borloz confirme: «Il n'est pas question de laisser un projet de financement fédéral aussi ambitieux pour notre pays se développer sans que nos projets soient pris en compte. La région ne laissera pas passer cela sans réagir.»

De son côté, le Conseil d'Etat rendra publique le 12 janvier sa prise de position. «Notre stratégie pour défendre le prolongement de l'Aigle-Leysin s'inscrit dans le cadre de l'alliance entre les cantons romands et Berne. Il s'agit de défendre la cohérence et l'unité du réseau ferroviaire suisse, et notamment un besoin de rattrapage toujours important de ce côté de la Sarine», détaille Nuria Gorrite.

La consultation fédérale se termine donc le 15 janvier. Selon l'OFT, le message (projet) définitif devrait être adopté par le Conseil fédéral fin 2018, et le débat aux Chambres fédérales est prévu pour 2019. On sait que ce type de gros dossier ferroviaire a souvent tendance à prendre du retard...