

Mobilité et tourisme

# L'Aigle-Leysin veut plonger sous la station

**Pour connecter le train aux remontées mécaniques, c'est désormais l'option d'un tunnel au centre du village doublé d'un funiculaire qui est retenue.**

David Genillard

À Leysin, la question du «dernier kilomètre», celui qui manque pour connecter le train aux remontées mécaniques, est un voyage aussi sinueux que le tracé de l'Aigle-Leysin (AL). Vendredi, la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) du Canton de Vaud, les Transports publics du Chablais (TPC) et la Commune de Leysin ont dévoilé une option encore inédite, pour une mise en service envisagée à l'horizon 2030: elle prévoit le percement d'un tunnel de 1,3 km entre l'actuelle gare de Leysin-Village et le départ de la télécabine de la Berneuse, via le centre de la station.

En 2016, les mêmes acteurs annonçaient le lancement d'études en vue du prolongement du tracé actuel depuis la gare du Feydey. Dans ce scénario alors estimé à 62 millions de francs, un tunnel de 800 m devait relier le haut de la station à ses remontées mécaniques. Le projet est abandonné, remplacé par cette nouvelle variante estimée à 100 millions de francs. Elle vient de recevoir l'aval de l'Office fédéral des transports (OFT).

**Commerces mieux desservis**

Impressionnant, ce surcoût doit être relativisé. «Les études de la variante par le Feydey ont montré que le viaduc entre Leysin-Village et le Feydey ne peut pas accueillir le futur matériel roulant; il faut le modifier, explique le syndic, Jean-Marc Udriot. De plus, la déclivité est trop forte à la gare de Versmont pour que celle-ci soit mise aux normes de la LHand (ndlr: loi fédérale sur l'égalité pour les handicapés). En tenant compte de ces éléments, cette variante aurait aussi coûté 100 millions.»

Trois gares souterraines seront aménagées, dont une en plein centre, à proximité des commerces. «L'ancienne variante a fait l'objet de critiques, certains estimant qu'elle ne servirait qu'aux remontées mécaniques, souligne le syndic, également directeur de Télé-Leysin-Les Mosses-La Lécherette. Ce nouveau tracé est une bonne réponse à ce problème.»

Il sert aussi les intérêts du cli-



L'actuelle gare de Leysin-Village n'est pas connectée avec le départ de la télécabine de la Berneuse. Un problème auquel le projet de tunnel, qui a d'ores et déjà reçu l'aval de l'Office fédéral des transports, veut remédier. PATRICK MARTIN

L'Aigle-Leysin, cette «erreur» historique

● Si les voies de l'Aigle-Leysin ont l'air d'éviter soigneusement le centre de la station, c'est que l'air y est particulièrement pur. Pour comprendre ce demi-sens, il faut remonter à la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle. À l'époque, les malades atteints de rachitisme, de crétinisme et de phthisie vont se refaire une santé à Leysin. L'ouverture, en 1875, de la route entre Le Sépey et Leysin facilite l'ascension. Mais les cinq heures de diligence nécessaires sont encore rédhibitoires. Le 10 septembre 1891, une demande d'une concession de ligne Aigle-Hôtel du Feydey est donc déposée. Afin de limiter les contacts entre les malades et la population locale, le tracé est imaginé pour relier directement les sanatoriums, aujourd'hui occupés en bonne partie par les écoles internationales, des hauts du village. La ligne est inaugurée en 1900: elle permet un développement important de la station, notamment dès 1903. L'inventeur de l'héliothérapie, le Dr Auguste Rollier, ouvre le premier sanatorium destiné aux tuberculeux cette année-là. En 1946, le village abrite quelque 3500 malades. Population leysenoude actuelle: 3900 habitants. L'apparition d'un traitement antibiotique contre la tuberculose met les sanatoriums sur la touche dans les années 1950, mais laisse aussi à Leysin, reconvertie en station touristique, un héritage difficile à gérer en matière de mobilité, avec ce tracé déconnecté du village. Les autorités n'ont eu de cesse de tenter d'y remédier depuis. Déjà envisagée avant la Première Guerre mondiale, l'idée de prolonger les rails jusqu'au sommet de la Berneuse et ses pistes de ski refait surface dans les années 1990. Elle est enterrée définitivement dix-huit ans plus tard par un arrêt du Tribunal administratif fédéral, qui juge le projet incompatible avec les intérêts écologiques d'une zone encore préservée. Depuis, les études se sont multipliées: le syndic de Leysin en possède un classeur plein. On y trouve notamment la variante d'un prolongement de la ligne au-delà du Feydey. Et, désormais, celle présentée vendredi par les autorités. D.G.

**Engagement**

## Leysin se cherche un spécialiste de la mobilité

Les enjeux en matière d'urbanisme sont à la hauteur des montants articulés: colossaux. La Municipalité leysenoude en prend acte et estime qu'elle doit dorénavant être accompagnée sur ce chemin. Elle entend engager un délégué à la Mobilité et à l'Urbanisme.

La Commune doit notamment revoir son plan directeur communal, plancher sur le prolongement de l'Aigle-Leysin, réfléchir à une liaison vers le haut du village, rénover ses centres sportifs, repenser ses flux de circulation en y intégrant la mobilité douce... «Les défis sont très grands et nous constatons que nous n'avons pas les compétences nécessaires. Nous sommes à un moment charnière pour Leysin, il est opportun d'engager une personne dédiée à ces questions», explique le syndic Jean-Marc Udriot.

La Municipalité sollicite auprès de son Conseil communal un montant annuel de 250'000 francs pour les trois années à venir. D.G.



mat, estime Nuria Gorrite, cheffe du Département des infrastructures et des ressources humaines vaudois, qui évoque un projet «stratégique et prioritaire»: «Le Canton agit en faveur d'un développement quatre saisons de l'offre des Alpes vaudoises. Mais il faut également se préoccuper de l'accès à nos stations en proposant une solution durable.» L'AL est déjà «le plus efficace des trains de la région», rappelle la ministre. «Selon Google, il faut 62 minutes pour rejoindre Leysin

en voiture depuis Lausanne - sans bouchons. Il en faut 61 en train et la rénovation de la ligne permettra de gagner encore du temps.» Les TPC tablent, avec cette nouvelle desserte, sur un doublement de la fréquentation (1000 voyageurs actuellement). «C'est un développement tel qu'on en vit une fois tous les cent ans, estime Frédéric Borloz, président de l'entreprise et syndic d'Aigle. Avec ce projet, on place Leysin dans la périphérie de l'agglomération chablaisienne.»

Ce changement aura une conséquence malheureuse: le haut du village ne sera plus desservi. Or, le secteur concentre les grandes écoles internationales - American School, Kumon Academy ou School of Swiss Hotel Management. Pour le desservir, Leysin et les TPC plangent en parallèle (ou plutôt en perpendiculaire) sur un «projet de liaison verticale» par funiculaire.

**Un funi pour les internats**

Évoquée depuis de nombreuses années, cette piste permettrait de relier le Feydey et ses internats au centre sportif de la patinoire, via la future halte Leysin-Centre. Ce mode de transport est estimé à 38 millions de francs, à charge des TPC, de la Commune et du Canton. Malgré la taille de l'investissement, la Municipalité leysenoude le juge nécessaire: «Il serait absurde de se battre pour le prolongement de l'AL et de ne pas réaliser cette liaison. Pour l'heure, un gros bus relie le village au centre sportif, ce qui n'est guère compatible avec notre slogan «oxygène des Alpes», relève Jean-Marc Udriot. Les deux projets sont d'autant plus liés que la tranchée creusée pour cette liaison verticale servira à évacuer les matériaux excavés dans la galerie principale. «Il faudra l'équivalent de 10'000 camions pour les déplacer, note le syndic. Il est impensable de le faire à travers le village.» Quatre ans de travaux seront nécessaires.