

Aigle – Leysin – Les Diablerets: vers un métro alpin?

En quelques années, les TPC ont transformé les quatre compagnies AL, ASD, AOMC (Aigle-Ollon-Monthey-Champéry) et BVB (Bex-Villars-Bretaye) en une seule société de transports.

Daniel Mange L'après-guerre a été rude pour la station de Leysin où les sanatoriums, vidés de leurs patients, cherchaient à se recycler en hôtels ou instituts. Avec l'essor des sports d'hiver et l'éclosion d'établissements d'enseignement, Leysin a repris vie et, avec elle, le chemin de fer Aigle-Leysin (AL), très pentu, qui la relie à la plaine.

L'opiniâtreté des autorités vaudoises a convaincu l'Office fédéral des transports de prolonger la ligne actuelle, d'Aigle à Leysin-Village, jusqu'à la Place Large, irriguant le centre du village, et déversant les skieurs au pied de la télécabine pour la Berneuse. Le tronçon de Village au Grand-Hôtel sera remplacé par un funiculaire perpendiculaire à la ligne ferroviaire.

Si le prolongement vers le nord est plein de promesses, l'extrémité sud de l'Aigle-Leysin reste problématique, car le trafic privé et les transports publics (trains de l'AL et de l'Aigle-Sépey-Diablerets, ASD) se disputent une voirie très contrainte. Dans ce contexte compliqué, l'Entente Aiglone a élaboré en 2016 l'étude AL-ASD: tracé ferroviaire commun pour la traversée d'Aigle comportant trois variantes communes aux deux chemins de fer: en surface, en tranchée couverte et en souterrain. Cette dernière sort du lot: à partir d'un tunnel à très faible profondeur de 300 mètres, la ligne se divise en deux, au nord de la ville, pour rejoindre les tronçons actuels de l'AL et de l'ASD.

L'étoile aiglone

En prenant de la hauteur, on observe la profonde mutation des chemins de fer régionaux du Chablais: en quelques années, les Transports publics du Chablais (TPC) ont transformé les quatre compagnies AL, ASD, AOMC (Aigle-Ollon-Monthey-Champéry) et BVB (Bex-Villars-Bretaye) en une seule société de transports, caractérisée par une forte unification technique. Il ne subsiste pour les trois compagnies aiglones plus qu'un seul type de crémaillère, de technologie Abt, et une seule tension d'alimentation électrique, de 1500 V, per-



Convoi actuel de l'Aigle-Leysin en route pour Leysin.

Photo: TPC

mettant ainsi la conception d'un matériel roulant unifié. Tout est donc en place pour une optimisation de l'étoile aiglone qui voit confluer dans la gare CFF d'Aigle les trois lignes AL, ASD et AOMC.

L'AL est empêtré à Aigle, mais va filer vers le nord, en direction de la Place Large. De son côté, l'ASD fonce vers Le Sépey sans desservir aucune localité, à l'exception de quelques haltes. Enfin, la nouvelle extrémité de l'AL, Place Large, est distante d'environ 4 km du Sépey, avec une pente moyenne de 8,6 % entre ces deux points.

C'est Pierre Starobinski, ancien président de l'Association touristique des Alpes vaudoises, qui a lancé l'idée en 2008: alignons sur le même axe Aigle, Leysin, Le Sépey et Les Diablerets pour obtenir un seul

système de transport, un véritable métro alpin. Outre les économies d'entretien du tronçon ASD Aigle-Le Sépey, menacé par les forces naturelles, la rentabilité d'un chemin de fer cumulant le trafic pour Leysin d'une part, pour Le Sépey et Les Diablerets d'autre part, sera sensiblement améliorée. Avec la suppression du rebroussement de l'AL à la station Aigle-Dépôt et grâce à un nouveau matériel roulant, la durée du trajet Aigle-Le Sépey via Leysin ne serait pas supérieure à celle du trajet actuel de l'ASD.

Si les localités d'Aigle, Leysin, Le Sépey et Les Diablerets sont alignées sur un même axe, il est évident que l'étoile aiglone disparaît au profit d'une seule ligne d'un métro alpin, reliant Champéry aux Diablerets via Monthey et Aigle. La simplification de l'exploitation est poussée à l'extrême avec, au passage, la résolution du casse-tête aiglone: une seule voie ferrée traverse la localité, peut-être par le nouveau tracé avec tunnel court proposé par l'Entente Aiglone.

Un glissement de terrain aux Fontanelles, entre Aigle et Le Sépey, a interrompu l'exploitation de l'ASD pendant presque un an du 30 juillet 2021 au 2 mai 2022; la vision de Pierre Starobinski résout définitivement le problème de la fragilité du tronçon Aigle-Le Sépey de l'ASD. Et rien n'empêche de rêver: un métro alpin si bien parti peut viser plus loin, le col du Pillon, puis le raccordement au Montreux-Oberland Bernois du côté de Gstaad via Gsteig.

Auf dem Weg zur Alpen-Metro

Der Autor Daniel Mange befasst sich in seinem Artikel mit der Situation der Regionalbahnen im Raum Aigle VD und dem öffentlichen Verkehrsunternehmen des Chablais (TPC). Dabei geht es auch um die Idee, zwischen Aigle, Leysin, Le Sépey und Les Diablerets eine Alpen-Metro zu schaffen, weil die Orte auf derselben Achse liegen.

citrap-vaud.ch

communauté d'intérêts pour les transports publics, section vaud