

Développement

Pour booster Leysin, le train vise le pied des pistes

Huit cents mètres de voies ferrées supplémentaires en souterrain pourraient prolonger l'Aigle-Leysin jusqu'au départ de la télécabine de la Berneuse. Le Canton veut lancer les études

L'essentiel

- **Prolongement** L'Aigle-Leysin pourrait relier le cœur touristique du village
- **Mobilité** Un accès amélioré doit doper la fréquentation de la ligne par les Vaudois
- **Tourisme** A une heure vingt de Lausanne, le sommet de la Berneuse devient plus attrayant

Flavienne Wahli Di Matteo

Demain, le skieur arrivant à Leysin par le train n'aura plus à accomplir près d'un kilomètre pour arriver au départ de la télécabine pour le sommet de la Berneuse. Il sortira du wagon et grimpera sans transition redhibitoire à bord de l'installation. C'est en tout cas la ferme intention du Conseil d'Etat vaudois, qui sollicite un crédit de 3,6 millions pour étudier le prolongement du chemin de fer Aigle-Leysin jusqu'au pied des pistes et la création d'une nouvelle gare terminus pour le petit train.

Ces 800 mètres supplémentaires de voies, posées en souterrain, mettraient Lausanne à 1 h 20 du sommet et coûteraient quelque 62 millions. Ce rapport distance-investissement n'effraie aucunement la conseillère d'Etat Nuria Gorrite, qui place cette réalisation dans le top 3 des projets ferroviaires vaudois défendus devant la Confédération, avec la cadence à la demi-heure sur la ligne Lausanne-Payerne et celle au quart d'heure entre Lausanne et Genève. Car c'est la manne des fonds d'infrastructures fédéraux, les FIF, qui financeraient la totalité du projet leysenoud. Rien, pas même le crédit d'étude, ne sera prélevé dans l'enveloppe prévue pour l'essor touristique-économique de la région à l'enseigne d'Alpes vaudoises 2020.

Si les milieux touristiques espèrent de ce prolongement qu'il doperait l'attrait de la station, cet enjeu n'est que l'une des attentes. Aux yeux du gouvernement, le développement de cette ligne concilie les besoins en mobilité des Vaudois en général, des Leysenouds en particulier et des touristes subsidiairement (*lire ci-contre*). Double du passage à une cadence à la demi-heure, la création d'une gare mieux positionnée dans le village rendrait ce moyen de transport plus attractif, alors qu'il est, aujourd'hui déjà, concurrentiel par rapport à la route, assurant la liaison Aigle-Leysin en 27 minutes contre trente en voiture (voire bien davantage lorsque bouchons, travaux ou véhicules lents s'interposent).

A terme, le Département des infrastructures estime que la fréquentation de cette ligne exploitée par les Transports publics du Chablais (TPC) pourrait tout bonnement doubler, passant de 1000 à 2000 voyageurs quotidiens. Toutes ces raisons valent au dossier d'être déjà retenu par l'ensemble des cantons romands comme une priorité parmi leurs ambitions ferroviaires. Nuria Gorrite est confiante. De ses échanges avec l'Office fédéral des transports, elle retire que «les signaux sont plutôt au vert». En démarrant les études avant la délivrance des crédits par les Chambres fédérales, le Canton espère accélérer la réalisation et voir ce rêve devenir réalité entre 2022 et 2023.



Claude Oreiller, directeur des TPC, et Jean-Marc Udriot, syndic de Leysin, entourent la conseillère d'Etat Nuria Gorrite. CHANTAL DERVEY

Le projet de prolongement de l'Aigle-Leysin



En chiffres

800 mètres de voies en souterrain permettront au train de relier le Feydey au départ des télécabines.

62 millions C'est le coût estimé de ce prolongement. Les études demandées doivent l'affiner.

1h 20 C'est le temps qu'il faudra pour arriver au sommet de la Berneuse en partant du nœud ferroviaire romand de Lausanne.

27 minutes C'est le temps de parcours entre Aigle et Leysin. Il serait maintenu dans cette jauge.

2000 voyageurs quotidiens emprunteraient l'Aigle-Leysin en 2030, contre mille actuellement, grâce à ces améliorations.

2018 Date à laquelle les Chambres fédérales doivent se prononcer sur les crédits prévus pour les projets ferroviaires à l'horizon 2030.

2022 Le délai le plus serré imaginé pour une réalisation de ce prolongement de l'Aigle-Leysin et de sa gare qui se nommera... Leysin.

Les enjeux

Améliorer l'attrait touristique

Le discours officiel Pensé dans le cadre d'une politique de transport, le prolongement de l'Aigle-Leysin se veut également inspiré par les réflexions d'Alpes vaudoises 2020 et le soutien aux stations de cette région dans leur conversion vers un tourisme quatre saisons. Avec une gare directement connectée au départ des remontées mécaniques, le gain en temps et en commodité inciterait davantage de touristes ou d'excursionnistes à profiter de l'offre d'une Berneuse déjà positionnée hiver et été. «Aujourd'hui, quand vous voulez faire monter un groupe, il vaut mieux affréter un car, argumente Vincent Krayenbühl, délégué aux grands projets ferroviaires du Canton de Vaud. Avec le prolongement du train, vous pourrez faire venir quarante personnes avec un billet collectif.»

La question qui fâche Ce prolongement augmentera-t-il de façon significative la fréquentation de la station? «A chaque fois qu'on améliore l'offre et l'accessibilité, on génère de nouveaux flux, affirme Vincent Krayenbühl. Il y aura un effet multiplicateur. Et les partenaires touristiques auront un produit magnifique à vendre.» «Dans ses discussions, la Communauté d'intérêt touristique des Alpes vaudoises (CITAV) a imaginé capter toute une nouvelle clientèle urbaine venant faire du ski ou du snow à la journée, note le syndic de Leysin et président de la CITAV, Jean-Marc Udriot. Les jeunes citadins se déplacent désormais en transports publics.»

Dynamiser la vie du village

Le discours officiel Le petit train ne dessert actuellement qu'une partie de la commune de Leysin. La moitié de sa population loge dans des quartiers éloignés du terminus existant et leurs résidents désireux de prendre le train se rendent à la gare en voiture, se parquant de manière anarchique dans le village. Le prolongement de la ligne améliorerait donc la qualité de vie et de l'environnement dans la station. Le chemin de fer, conçu en 1900 pour desservir les hôtels, n'a jamais suivi le développement du village. «Depuis sa création, il a toujours été question de prolonger cette ligne, qui n'est pas commode, qui contourne la station et n'est pas connectée aux infrastructures», souligne le syndic, Jean-Marc Udriot. Cette insatisfaction endémique aura fait germer des idées dans tous les sens, dont la fameuse montée du train directement au sommet de la Berneuse, écartée en 2008. **La question qui fâche** Quel développement le village peut-il espérer, en termes de croissance de population et d'emplois? «Au niveau démographique, la commune ne dépassera guère 4700-4800 habitants, contre 4200 aujourd'hui, estime le syndic. Au-delà, d'une part nous ne pourrions pas, d'autre part nous n'en avons pas envie. Du point de vue de l'emploi, trois de nos principaux secteurs - la santé (300 emplois), le tourisme (280) et les écoles internationales (350) - ne peuvent que progresser avec ce développement. Le seul domaine fragile restera celui de la construction (190 emplois).»

Développer le réseau vaudois

Le discours officiel Appelée à connaître un développement majeur d'ici à 2020, la gare d'Aigle va se muer en nœud ferroviaire central vers les Alpes vaudoises. Avec cinq, puis six trains par heure et par sens s'arrêtant dans le chef-lieu sur la ligne du Simplon et une cadence à la demi-heure pour l'Aigle-Leysin, le Canton poursuit sa politique visant à mieux relier les Vaudois. «Il y aura un accès facilité aux transports publics pour les habitants de Leysin et toute amélioration à un endroit du réseau est bénéfique à son ensemble, s'enthousiasme la conseillère d'Etat Nuria Gorrite. Cela va induire une modification du comportement de tous les Vaudois.» **La question qui fâche** Dans ce cas, pourquoi ne pas réaliser le même exercice pour la station des Diablerets, où une connexion entre train et remontées mécaniques n'a pas été retenue dans la planification d'Alpes vaudoises 2020? «Dans le cas des Diablerets, la gare est déjà au milieu du village», note Mehdi-Stéphane Prin, délégué à la communication du Département des infrastructures. «La grande différence est que la faisabilité d'un hub aux Diablerets était nulle», tranche Nuria Gorrite, rappelant par ailleurs qu'une ligne à vocation exclusivement touristique n'a aucune chance d'obtenir la manne de la Confédération. «Aux Diablerets, il fallait déplacer les départs de trois remontées mécaniques, traverser des zones protégées au plan fédéral... C'était aussi utopique que la liaison directe Aigle-Berneuse!»