

Alpes vaudoises

L'Aigle-Leysin incarne l'avenir des «petits trains» régionaux

Le Canton fait du prolongement du train à crémaillère une de ses priorités fédérales. Il place cet investissement au même rang que ceux programmés pour l'arc lémanique et la Broye

Karim Di Matteo

Un vieux rêve est en passe de se réaliser à Leysin. Le miracle tient à l'importance que le Canton accorde depuis quelques années à ses «p'tits trains», et en particulier à ceux du Chablais, qu'ils parcourent la plaine ou grimpent sur le flanc de ses montagnes. C'est cette politique qu'incarne l'Aigle-Leysin (AL), dont le prolongement n'a jamais été aussi près de se matérialiser.

Le dernier des grands projets

Le 25 mars dernier, le Conseil d'Etat a dévoilé les projets qu'il a mis dans la hotte d'Alpes vaudoises 2020, vaste programme cantonal de régénération des infrastructures touristiques de la région. L'idée très aérienne de téléphériques Leysin-Villars et Diablerets-Glacier 3000 n'y a pas trouvé place.

Ne subsiste donc qu'un seul des gros investissements qui figuraient dans la liste idéale dressée il y a quelques années par les autorités de la région: le prolongement de l'Aigle-Leysin sur 750 mètres en souterrain. De la sorte, ce train à crémaillère séculaire aboutira à la station de départ des télécabines de La Berneuse et du lac d'Aï. Il en coûtera entre 30 et 50 millions de francs.

Financement fédéral à 100%

Responsable des grands projets ferroviaires à l'Etat de Vaud, Vincent Krayenbühl explique pourquoi cette estimation financière reste aussi vague: «Le tracé exact n'est pas encore arrêté. Or l'estimation de l'investissement dépend de la variante retenue et des conditions géologiques s'y attachant.» Les études préparatoires permettront une évaluation plus fine du coût. Elles débiteront déjà d'ici à l'été, l'Office fédéral des transports ayant accepté de les préfinancer pour que le Canton lui soumette un avant-projet cette année encore.

Cette dynamique est la grande chance de l'Aigle-Leysin. Son prolongement est parmi les projets pour lesquels la Conférence des transports de Suisse occidentale a demandé en novembre dernier un financement fédéral à 100%, comme le prévoit la nouvelle répartition des rôles entre cantons et Confédération dans le domaine de la mobilité.

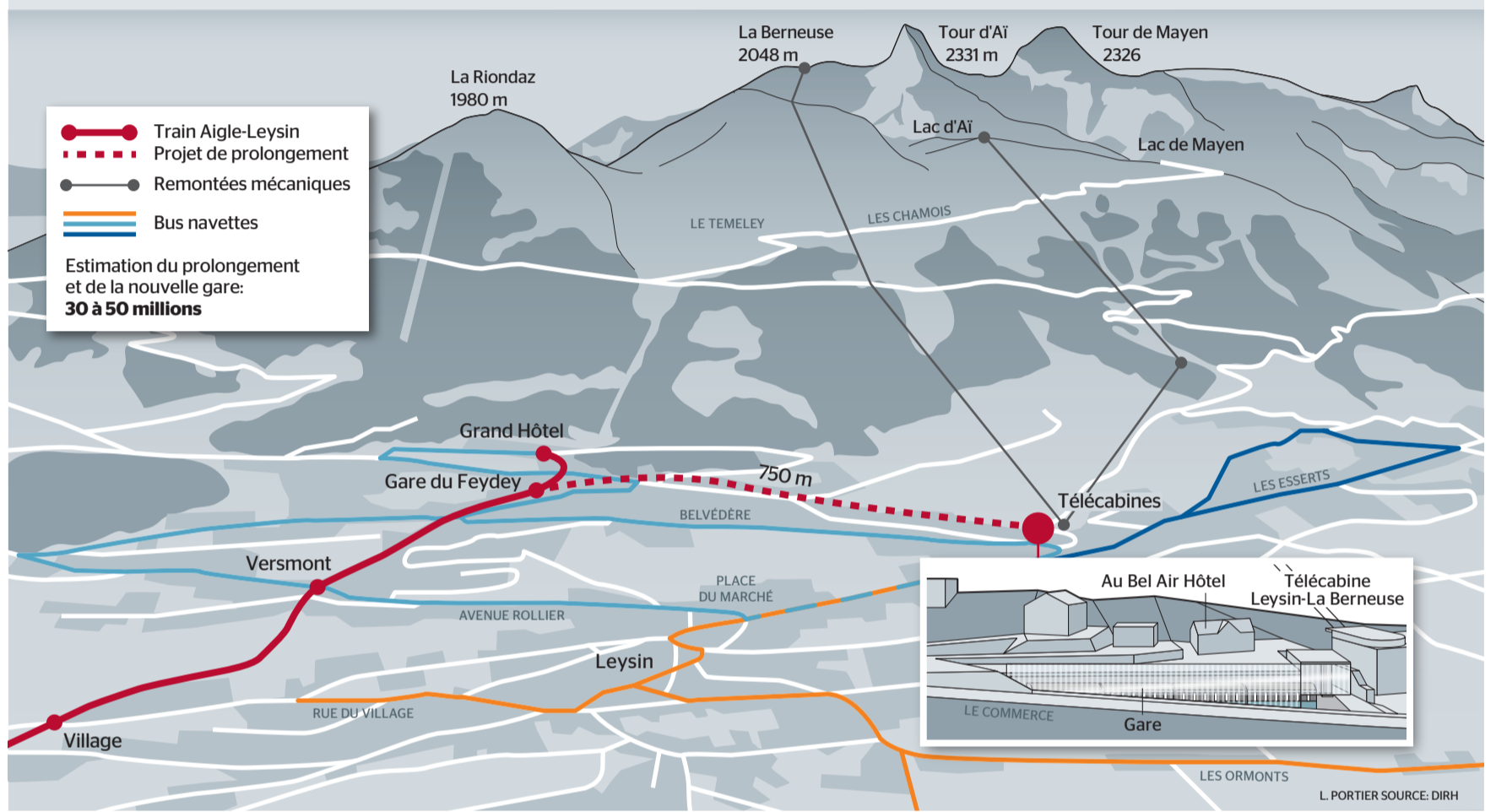
De hub à hub, réseau interconnecté

«C'est une des trois priorités définies dans ce cadre par le Conseil d'Etat vaudois», souligne avec un bel enthousiasme Nuria Gorrite, ministre cantonale des Infrastructures. Les autres priorités supérieures étant le renforcement de la desserte régionale sur les lignes Lausanne-Genève-Annemasse et Lausanne-Payerne-Morat. «C'est dire l'importance qu'a, à nos yeux, le prolongement de l'Aigle-Leysin», ajoute la conseillère d'Etat.

Le projet a d'abord été réfléchi en fonction d'intérêts touristiques. Le raccordement direct avec la station de télécabines permettra d'accéder en 45 minutes depuis Aigle aux pistes et au restaurant tournant de La Berneuse. «Ce qui est exceptionnel», se réjouit Nuria Gorrite. Mais le projet est également conçu pour desservir le village et ses nouveaux quartiers en développement par des lignes de bus partant de la station des télécabines.

Cette station, selon l'expression qui a cours, deviendra un «hub» local. De ce point, habitants, touristes et étudiants des écoles internationales pourront rejoindre en 30 minutes le «hub» régional d'Aigle. Là aussi, les correspondances seront améliorées. Grâce à l'accélération

Le projet de prolongement de l'Aigle-Leysin



des cadences des RER et des RegioExpress sur la ligne CFF du Simplon, les usagers y disposeront à terme de six trains par heure.

La résolution du défaut originel

L'AL résoudra ainsi son défaut d'origine. Construite au XIXe siècle pour desservir les établissements hôteliers (certains ayant été transformés ensuite en sanatoriums, puis en écoles internationales), la ligne historique souffre de son décentrement. Elle ne dessert que marginalement le village avec sa halte du Feydey, avant

de s'enfoncer sous terre pour terminer son parcours au Grand Hôtel, fleuron de son âge d'or touristique.

En liaison directe (ascenseurs ou escalators) avec les télécabines, le futur terminus existe déjà sous la forme d'une maquette. Cette gare apparaît dans l'infographie ci-dessus. Après 650 mètres en tunnel depuis le Feydey, l'AL débouche dans une galerie couverte qui est vitrée sur son versant aval. Propriété de la Commune, le Bel Air Hôtel y gagnera une vaste terrasse. «La vue y sera magnifique», s'émerveille déjà Vincent Krayenbühl.

Le métro d'une cité alpestre

Ce dispositif a été conçu en 2008 par le bureau d'architecture de Rodolphe Luscher. Les autorités communales avaient mandaté ce Lausannois connu pour les solutions originales qu'il apporte aux problèmes d'urbanisme. Elles cherchaient à relancer leur réflexion après avoir vainement défendu un projet d'une ambition bien plus élevée puisqu'il s'agissait de faire monter l'Aigle-Leysin jusque dans les pâturages de La Berneuse.

Depuis lors, la Commune a réappris à

regarder vers la plaine, comme en témoigne Jean-Marc Udriot, tout à la fois syndic de Leysin, directeur des remontées mécaniques et président d'Alpes vaudoises 2020. Trois nouvelles rames serviront à augmenter la cadence entre Aigle et le nouveau terminus de l'AL. C'est déjà à cet endroit que s'articulent les différentes lignes de bus qui desservent ce bourg étagé de 4000 habitants. Avec son «métro à crémaillère» qui le relie à l'agglomération du Chablais, Leysin se projette désormais comme un bout de ville à la montagne. **Collaboration Daniel Audétat**

Histoire

L'Aigle-Leysin, idéal pour rallier les sanas

10 septembre 1891: demande d'une concession de ligne Aigle-Hôtel du Feydey afin de satisfaire la demande des malades de la tuberculose qui viennent profiter de l'ensoleillement et des sanatoriums de Leysin.

5 novembre 1900: mise en service de l'Aigle-Leysin. Les voyageurs s'épargnent désormais cinq heures de diligence.

1915: la ligne est prolongée jusqu'au terminus actuel de Leysin-Grand Hôtel. Les premières vellétés de rallier le sommet de la Berneuse, à 2045 m, se font entendre.

1946: premier renouvellement du parc de matériel roulant. La durée des temps de parcours diminue de près de trente minutes.

Années 1990: le projet Leysin-Berneuse refait surface. Après des années de lutte, notamment avec le Canton, il est abandonné en 2008.

2015: le projet de prolongement de l'AL du Feydey au départ de la télécabine de La Berneuse est accepté.

«Ce projet a toutes les chances d'aboutir très vite»

● L'ennui, avec les grands projets de transports, c'est qu'ils dépendent de programmes financiers aux noms si hermétiques qu'ils refrènent l'intérêt du grand public. Le charabia de ces appellations masque l'amorce de chantiers qui détermineront notre façon de bouger durant les prochaines décennies. Ainsi en est-il de Prodes 2030. Ce programme de développement de l'offre ferroviaire régionale découle du fonds FAIF (Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire), que les Suisses ont adoubé l'an dernier. Ce 9 février 2014, seuls les spécialistes ont compris que le brinquebalant Aigle-Leysin (AL) gagnait ainsi la possibilité d'un nouveau destin. Comment le prolongement d'un «p'tit train» à crémaillère sur 750 mètres peut-il avoir sa place dans un cadre fédéral de priorisation? C'est ce qu'explique la ministre socialiste Nuria Gorrite, cheffe du Département vaudois des infrastructures.

Faire financer ce projet par la Confédération, n'est-ce pas la poursuite d'une chimère en laquelle



Nuria Gorrite
Ministre vaudoise des Infrastructures

les Vaudois eux-mêmes n'ont jamais voulu croire hors des Alpes?

C'est au contraire le projet qui a le plus de chances d'aboutir très vite parmi tous ceux qui figurent dans Prodes 2030. L'Office fédéral des transports est si convaincu de sa cohérence selon une conception globale de la mobilité qu'il a déjà débloqué un préfinancement. Les études préparatoires commenceront d'ici à l'été, de façon que les Chambres fédérales votent le crédit d'ouvrage si possible en 2018 déjà. Il faut dire aussi que le coût de ce projet est modeste par rapport à d'autres qui se chiffrent en centaines de millions.

L'Aigle-Leysin aurait-il déjà partie gagnée?

Dans un processus parlementaire, rien n'est jamais gagné d'avance. Mais si je dois batailler sur le plan fédéral, c'est pour faire valoir un autre des trois projets prioritaires que le Canton

défend dans le cadre de Prodes 2030: il s'agit du passage à la cadence à la demi-heure sur la ligne Lausanne-Payerne. Notre troisième priorité, la cadence au quart d'heure entre Lausanne et Genève, est liée à l'organisation du réseau national et n'est donc pas exposée à la contestation.

Reste le prix en soi du projet de l'AL. 50 millions pour le raccorder à une télécabine, n'est-ce pas exorbitant?

Ce projet ne se conçoit pas seulement du point de vue touristique. Il s'inscrit dans la stratégie de désenclavement des régions que nous appliquons partout dans le canton. Nous nous efforçons en particulier d'améliorer l'offre de l'ensemble des trains régionaux de façon à assurer leur viabilité financière. Pour les habitants de Leysin, où les pendulaires sont toujours plus nombreux, l'AL doit devenir aussi attrayant que la route, comme l'est un métro en milieu urbain. Cela vaut pour toutes les lignes des Transports Publics du Chablais, dont les cadences s'amélioreront en même temps que celles de la gare CFF d'Aigle, qui sera aménagée de façon à être le «hub» de la région. **D.A.**