

Aménagements en montagne

Leysin décroche 130 millions pour un vaste plan de mobilité

L'enveloppe de Berne pour amener le train au départ de la télécabine amorce un vaste mouvement. Deux funiculaires, trois gares modernes et un hub sont au programme à l'horizon 2033.

Karim Di Matteo

La vaste mue de la mobilité en station de Leysin s'apparente à une alignée de dominos: il faut pousser le premier pour que les autres suivent en cascade.

Berne a donné l'impulsion décisive ces dernières semaines en validant le projet de prolongement de train Aigle-Leysin (AL) après qu'une première version «hors de prix» - dixit le syndic Jean-Marc Udriot - avait été recalée par l'Office fédéral des transports en septembre 2023.

«Vous avez le feu vert, et le financement, 100% fédéral, est garanti», a lancé Christophe Beuret, responsable des grands projets à l'Office fédéral des transports, lors d'une présentation publique lundi soir à la patinoire de Leysin, devant plus de 500 personnes.

Tunnel souterrain

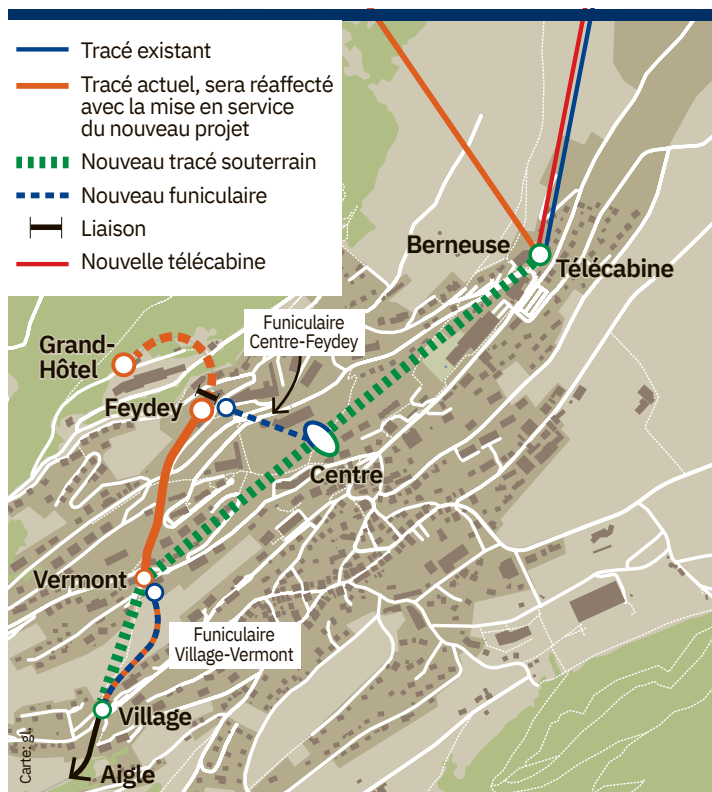
La version finale à 130,2 millions prévoit un tunnel de 1,3 km entre la station Leysin-Village et le départ de la télécabine de la Berneuse, avec un arrêt Centre entre les deux. Les trois gares seront adaptées aux personnes à mobilité réduite.

Il ne sera plus nécessaire de transborder pour atteindre les remontées mécaniques actuelles et, dès 2033, la nouvelle télécabine dix places transportera 1600 personnes par heure.

Le mandat pour mener à bien ce prolongement a été confié aux Transports publics du Chablais (TPC), qui exploitent l'AL. La société a baptisé l'opération «Leysin



Berne a donné son feu vert pour le prolongement du train jusqu'au départ de la télécabine de la Berneuse (en brun à l'horizontale).



365°», un nom qui en dit long sur la révolution en cours. «Une véritable mutation urbaine», selon Olivier Français, président du conseil d'administration des TPC. La conseillère d'État Nuria Gorrite a pour sa part salué un projet en parfaite adéquation avec la vision durable du Canton.

Deux funis et un hub

L'enveloppe permettra aussi la construction d'un funiculaire de l'arrêt Gare-Village à la gare de Vermont, cette dernière ayant été sortie du futur tracé du train.

Le même sort attend la gare du Feydey, qui disposera de son propre funiculaire, celui-ci aux frais de la Commune et du Canton (entre 10 et 15 millions), au départ de la gare souterraine Leysin-Centre, à créer sur le tracé du tunnel. Un réseau de bus urbains complètera le quadrillage, notamment pour desservir le quartier des écoles privées et celui des Esserts.

L'un des gros «dominos» sera l'«interface multimodale». Dit sim-

plement, un hub bus-vélos-voitures, situé en face de la future gare terminus et à deux pas de la nouvelle station de départ des remontées mécaniques. Celui-ci sera aménagé au-dessus des 180 places de parc de Télé Leysin-Les Mosses-La Lécherette, qui se retrouveront semi-enterrées.

«Une véritable mutation urbaine.»

Olivier Français, président du conseil d'administration des TPC

L'ensemble représentera un plus pour la mobilité des Leysenouids, selon Jean-Marc Udriot: «Car, contrairement à ce que j'entends parfois, ce projet n'est pas un prolongement touristique, sinon nous n'aurions pas touché un sou. Il permet aux TPC d'améliorer leur

offre et de passer à terme à la cadence à la demi-heure, ce qui est une amélioration notoire pour tous.»

Des concessions

Pour convaincre Berne, il a fallu «redimensionner» le projet. «Les toutes premières estimations faisaient état d'un prolongement du train à 106 millions et d'un funiculaire Village-Vermont à 34 millions. Or, nous avons terminé à 160 millions pour le train et plus de 60 pour le funiculaire», explique Michel Paccaud, «Monsieur Mobilité» à Leysin.

Pour ramener la facture à un seuil acceptable, le funiculaire empruntera le viaduc actuel du train. Exit, par ailleurs, la portion de funiculaire pour monter depuis le centre sportif. «Irréaliste», a admis Michel Paccaud. Quant au funiculaire à destination du Feydey, il ne sera pas enterré comme imaginé dans un premier temps, mais montera à travers la forêt.

Conventions à négocier

Il reste toutefois des étapes d'ici au début des travaux. «Nous devons notamment établir des conventions avec les propriétaires concernés par les tracés, en commençant par les plus impactés, en sortie de gares», a expliqué Hicham Benchemled», chef de projet pour les TPC. Des indemnités seront envisageables.

Le calendrier d'exécution validé par l'OFT prévoit des mises à l'enquête en 2025 pour l'interface mobilité, 2027 pour la nouvelle télécabine et 2028 pour le train, avec à chaque fois un début des travaux l'année suivante.

Ces mises à l'enquête, ainsi que les éventuelles oppositions, diront si les Leysenouids partagent la vision de leurs décideurs. À l'heure des questions, des réserves ont été émises sur les flux de voitures en station et le «non-sens» d'un parking voitures de 180 places dans une vision de transports publics. Plusieurs responsables ont dit prendre note, dont le syndic qui a assuré vouloir maintenir «un dialogue continu avec la population» tout au long de la procédure.