

COMMUNIQUÉ DE PRESSE Etat de Vaud

Le prolongement du train Aigle-Leysin prend une nouvelle dimension avec un tracé au cœur de la station

Le projet du prolongement du tracé de l'Aigle-Leysin est optimisé pour renforcer la desserte en transports publics de Leysin. Le nouveau tracé ferroviaire souterrain, depuis l'entrée du village jusqu'aux télécabines, desservira le centre de la station et comprendra trois nouveaux arrêts mieux localisés. Pour relier le haut, qui ne sera plus desservi par le train, au bas du village, un projet de funiculaire est à l'étude. Le tourisme 4 saisons en provenance de l'ensemble du canton, l'attractivité du chemin de fer et la mobilité des habitants de Leysin sortent renforcés de ce projet remodelé.

Le prolongement du tracé de l'Aigle-Leysin jusqu'aux remontées mécaniques fait partie des projets retenus pour bénéficier de financements fédéraux dans le cadre de l'étape d'aménagement 2035 de l'infrastructure ferroviaire (PRODES). Le projet initial, étudié par les Transports publics du Chablais (TPC) après l'octroi d'un crédit d'étude par le Grand Conseil en 2016, prévoyait de prolonger l'infrastructure existante depuis la gare de Leysin-Feydey. Les études ont toutefois mis en lumière des difficultés techniques, en lien avec la mise en conformité des gares actuelles notamment aux obligations de la loi pour l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées (LHand). Elles ont conduit les partenaires (OFT, Canton, TPC et commune de Leysin) à développer un nouveau projet optimisé.

«Ce projet n'est pas seulement celui des habitants et des pendulaires de Leysin, mais aussi de tous les habitants du canton qui veulent profiter des Alpes vaudoises dans le cadre de leurs loisirs. Au départ de la gare de Lausanne, il faudra moins d'une heure pour rejoindre le centre névralgique de la station, pour aller skier ou faire de la randonnée. Le développement de ce train régional, parfaitement connecté à l'offre ferroviaire grande ligne des CFF, ainsi qu'au RER Vaud qui sera prolongé jusqu'à Aigle en décembre prochain, offre une alternative crédible, efficace, plus rapide et durable à la voiture. C'est un investissement pour les générations futures et pour la protection du climat», relève la Conseillère d'Etat en charge des infrastructures Nuria Gorrite.

La nouvelle ligne, entièrement en souterrain, en adhérence et d'une longueur de

1,3 km, partira donc de l'entrée du village de Leysin en direction de l'est jusqu'à son terminus au pied des remontées mécaniques qui conduisent notamment à la Berneuse. Trois gares souterraines seront construites permettant notamment, et c'est l'un des points forts de ce projet, de desservir le centre de la station et ses commerces. Cette nouvelle variante vient de recevoir l'aval de l'Office fédéral des transports (OFT). Le coût de cette nouvelle infrastructure, financée par le fonds FIF, est de l'ordre de 100 millions de francs.

«L'évolution des infrastructures à Leysin, la mise en place d'un passage direct à Aigle au dépôt ainsi que la sécurisation de la traversée d'Aigle permettront ainsi, à terme, de diminuer le temps de parcours entre Aigle et Leysin et rendront cette ligne encore plus compétitive par rapport à la route» relève Frédéric Borloz, président du Conseil d'administration des TPC. Dopé par ce prolongement jusqu'aux télécabines et par ce futur développement de l'offre et de la cadence, cette ligne régionale performante pourrait ainsi voir sa fréquentation doubler, passant de 1000 à 2000 voyageurs par jour à l'horizon 2030.

Ce nouveau tracé a pour conséquence l'abandon de la desserte en train des secteurs de Feydey – arrêt aujourd'hui le plus fréquenté notamment par les étudiants des écoles hôtelières - et Grand-Hôtel, dans le haut du village. Pour continuer à desservir cette zone du village et offrir par la même occasion une meilleure desserte locale aux habitants, la commune de Leysin et les TPC étudient une desserte de substitution comme la construction d'un funiculaire qui relierait une nouvelle gare Feydey – Grand Hôtel à la gare de Leysin-centre, desservie par le train. Un possible prolongement pourrait conduire les voyageurs jusqu'au bas du village et à son centre sportif.

«Un tel moyen de transport rapide et efficace, aux coûts d'exploitation modérés, améliorerait significativement la mobilité à l'intérieur de la station, ainsi que la qualité de vie de ses habitants, puisqu'il devrait s'accompagner d'une diminution du trafic routier et de facto des nuisances (bruit et pollution)» relève pour sa part le syndic de Leysin, Jean-Marc Udriot. Sa construction, en parallèle à celle de l'infrastructure ferroviaire, permettrait par ailleurs des synergies durant le chantier, notamment la possibilité d'utiliser le tunnel du funiculaire pour évacuer les matériaux excavés lors de la construction du prolongement de l'Aigle-Leysin. Le coût de construction de l'installation, qui serait considérée comme ligne de transport public local, est estimé à 38 millions de francs, financés par les partenaires locaux.

Les études, pilotées par l'Office fédéral des transports (OFT), le Canton, les TPC et la Commune, vont se poursuivre pour développer ces deux projets complémentaires en parallèle et confirmer l'option du funiculaire, avant mise à l'enquête du projet. Une mise en service est espérée à l'horizon 2030.

Bureau d'information et de communication de l'Etat de Vaud

Lausanne, le 18 septembre 2020

RENSEIGNEMENTS POUR LA PRESSE UNIQUEMENT

Jean-Marc Udriot, syndic de la commune de Leysin, [jean-marc.udriot\(at\)tlml.ch](mailto:jean-marc.udriot@tlml.ch)

TÉLÉCHARGEMENTS