

**Message
relatif à l'extension de la concession octroyée
au chemin de fer Aigle–Leysin, pour le parcours
Leysin–La Berneuse**

du 17 août 1994

Madame la Présidente, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs,

Par le présent message, nous vous soumettons – en vous proposant de l'adopter – un projet d'arrêté fédéral portant extension au parcours Leysin–La Berneuse de la concession octroyée au chemin de fer Aigle–Leysin (AL).

Nous vous prions de croire, Madame la Présidente, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, à l'assurance de notre haute considération.

17 août 1994

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le président de la Confédération, Stich

Le chancelier de la Confédération, Couchepin

Condensé

Le chemin de fer Aigle–Leysin (AL), à voie étroite et en partie à crémaillère, relie depuis la fin du siècle dernier Aigle à Leysin, station de tourisme des Alpes vaudoises.

Le 12 novembre 1991, la Compagnie de chemin de fer AL a demandé à l'Office fédéral des transports (OFT) une extension de sa concession de Leysin à La Berneuse, site panoramique et point de départ de descentes à ski. Par le prolongement de sa ligne, l'AL espère une meilleure rentabilité et compte améliorer sa situation économique.

Lors de la procédure de consultation et d'examen, aucune objection majeure n'a été invoquée à l'encontre de la demande d'extension. Les requêtes visant la protection de la nature et du paysage seront examinées lors de la procédure d'approbation des plans.

L'exploitation ferroviaire entre Leysin Chamois et La Berneuse ne sera assurée que dans un but touristique. L'AL ne saurait faire valoir un droit à l'aide de la Confédération en vertu de la loi sur les chemins de fer.

La validité de l'extension de la concession sera limitée à l'échéance de la concession actuelle, soit jusqu'au 31 décembre 2022.

Message

1 Le point de la situation

La Compagnie du chemin de fer Aigle–Leysin (AL) exploite une ligne à voie étroite, en partie à crémaillère, entre ces deux localités. Son siège est à Aigle. Le 12 novembre 1991, elle a demandé à l'Office fédéral des transports (OFT) une extension de sa concession au tronçon Leysin–La Berneuse, d'une longueur de 3,87 km. A l'appui de sa requête, elle a fait valoir que cette réalisation allait promouvoir le tourisme «quatre-saisons/plaine-montagne». Le projet doit également permettre d'améliorer sensiblement la situation financière de la compagnie.

2 Chemin de fer Aigle–Leysin

La ligne entre Aigle et Leysin a été ouverte au trafic en automne 1900. Le 18 décembre 1972, l'Assemblée fédérale a renouvelé la concession de l'AL; celle-ci est valable jusqu'au 31 décembre 2022.

Cette ligne des Alpes vaudoises est adossée à la chaîne de la Tour d'Ai. La ligne Aigle–Leysin a deux sections, l'une à adhérence à Aigle (gare–dépôt), puis une seconde à crémaillère, jusqu'à Leysin.

Le chemin de fer AL a permis de sortir une région montagneuse de son isolement et de développer une station climatique. Dès les années cinquante, la station de Leysin s'est reconvertie dans l'accueil de touristes cherchant le calme de la montagne. Des hôtels de toutes catégories, des installations sportives et des écoles de renommée mondiale se sont installés sur le plateau.

Le train à crémaillère assure une liaison avec la plaine aussi rapide que par la route. Son tracé sûr, trois fois plus court que celui de la route, évite notamment la zone de glissement à haut risque de la Frasse, entre Aigle et Le Sépey.

Sur demande des autorités fédérales et cantonales, une communauté d'exploitation des Transports Publics du Chablais (TPC) a été constituée en 1975. A l'origine, elle comprenait les trois chemins de fer privés que sont l'Aigle–Leysin (AL), l'Aigle–Sépey–Diablerets (ASD) et le Bex–Villars–Bretaye (BVB). Depuis 1977, l'Aigle–Ollon–Monthey–Champéry (AOMC) en fait aussi partie. Ces entreprises tentent ainsi de rationaliser leur exploitation et de limiter leurs frais administratifs.

3 Tronçon Leysin Grand-Hôtel–La Berneuse

Le besoin de prolonger la ligne jusqu'à La Berneuse s'est fait sentir au fur et à mesure du développement de la station et du domaine skiable. En offrant une voie directe au sommet de La Berneuse sans rupture de charge, le train drainera non seulement un grand nombre de skieurs venus de la plaine, mais encore garantira un accès aisé, durant toute l'année, à un magnifique panorama. Avec le train, le site deviendra un but d'excursion privilégié pour petits et grands, sportifs, promeneurs et retraités.

Le prolongement de la ligne ne remet pas en cause l'existence de la télécabine Leysin-La Berneuse. En effet, les deux moyens sont complémentaires. Ils permettent de desservir différentes zones du village et de relier les multiples domaines skiabiles.

Ce projet est conforme aux conclusions de l'étude faite en 1980 par l'Association régionale Monthey-Saint-Maurice et de l'association chargée du développement dans le district d'Aigle, conformément à la loi fédérale sur l'aide en matière d'investissements dans les régions de montagne.

Le tronçon ferroviaire Leysin-La Berneuse aura une longueur de 3870 m et une déclivité maximale de 230 pour mille. A partir de Leysin-Grand-Hôtel, terminus de la ligne actuelle, le train continuera jusqu'à la carrière des Chamois. Une station desservira ce secteur sis en zone à bâtir; plusieurs hôtels et chalets y sont déjà habités toute l'année. La ligne contournera ensuite la carrière par l'ouest en un tronçon relativement rapide, atteindra le chalet du Temeley en suivant la route d'Aï, dont la pente est régulière, et empruntera à flanc de coteau la partie basse de la combe du Luissel. Une grande courbe la fera revenir sur le flanc du Gêteillon. Après avoir franchi une légère dépression, elle se terminera à La Berneuse, où une gare en partie souterraine sera aménagée à proximité du restaurant panoramique, nommé Kuklos. Le tracé épouse sans difficulté majeure la topographie et ne nécessite ni viaduc ni tunnel.

Le devis total s'élève à 27,8 millions de francs (état 1991). L'étude de faisabilité a montré que les recettes enregistrées sur le nouveau tronçon devraient couvrir facilement les charges engendrées par son exploitation. En outre, son ouverture entraînera un très fort afflux supplémentaire de touristes sur le tronçon actuel. Par conséquent, la réalisation du projet permettra d'améliorer sensiblement les comptes de la compagnie, voire de les équilibrer. A la fin de l'exercice 1993, l'excédent des charges de l'AL se montait à 1,6 million de francs, dont 0,579 million de francs représentait l'amortissement, pour une fréquentation d'environ 306 000 passagers. Avec 90 000 unités supplémentaires au tarif normal, ce déficit aurait été résorbé. Le prolongement de la ligne devrait permettre d'atteindre le trafic supplémentaire requis, à savoir 250 voyageurs par jour.

Par ailleurs, la compagnie possède un terrain de près de 20 000 m² classé en zone intermédiaire, au centre de Leysin. Elle est disposée à s'en séparer pour participer au financement du projet. Elle mettra également en souscription une augmentation du capital-actions de 4 millions de francs. Le gouvernement vaudois est disposé à proposer au Grand Conseil la prise en charge du solde du crédit nécessaire, conformément à la nouvelle loi vaudoise sur les transports publics.

4 Procédures de consultation, mise à l'enquête publique et examen des réponses

41 Résultats de la consultation auprès des autorités cantonales

Aucune objection majeure n'a été formulée lors de la consultation.

Le Conseil d'Etat du canton de Vaud juge légitime, voire essentiel, d'améliorer et de renforcer les infrastructures dans les sites où la vocation touristique est

prioritaire et souligne que la région de Leysin constitue un pôle d'attraction et de développement de par sa situation en terrasse au-dessus de la vallée du Rhône.

Le Conseil d'Etat donne un préavis favorable à la demande présentée par la compagnie du chemin de fer Aigle-Leysin visant à obtenir l'extension de la concession pour le tronçon Leysin-La Berneuse. Il précise également que ce projet s'insère dans les objectifs figurant dans le plan directeur cantonal, adopté par le Grand Conseil le 20 mai 1987.

42 **Résultat de la consultation des tiers**

La municipalité de Leysin, et avec elle les milieux favorables au chemin de fer, approuvent ce moyen de transport non polluant, adapté à un tourisme respectueux de l'environnement et apprécié du public.

La Société des téléphériques de Leysin SA (STL) – qui exploite une télécabine de Leysin à La Berneuse – a elle aussi donné un avis très favorable. Par le prolongement du chemin de fer jusqu'à La Berneuse, une nouvelle clientèle sera amenée aux installations téléphériques.

Deux groupes d'opposants se sont manifestés:

- d'abord celui de la commune d'Aigle, motivé par une étude des zones de protection de ses sources; la municipalité relève toutefois qu'elle ne s'attaque pas au projet proprement dit, qu'elle juge «très intéressant pour le développement touristique et économique» tant local que régional,
- ensuite celui des milieux de la protection de la nature et de l'environnement, à savoir les ligues suisse et vaudoise pour la protection de la nature (LSPN et LVPN), le Groupement pour un développement soucieux de l'environnement à Leysin (GDSE), le World Wildlife Fund (WWF) section vaudoise, le Groupement pour la protection de l'environnement (GPE, parti écologiste vaudois).

La LSPN et la LVPN demandent que l'extension de la concession ne soit pas accordée, étant donné l'impact grave du projet sur le milieu naturel et sur le paysage et l'impossibilité de limiter ou de compenser de façon adéquate cet impact.

Le GDSE s'oppose à la demande de concession pour des raisons économiques et écologiques; elle la juge en outre contraire aux intérêts du village de Leysin.

Le GPE s'oppose formellement à ce projet d'extension ferroviaire qui n'apporterait aucune amélioration sur le plan des activités de plein air et qui grèverait dangereusement les finances publiques.

L'OFT a organisé le 24 février 1994, à Aigle, une séance de conciliation.

La Commune d'Aigle a retiré son opposition après avoir reçu l'assurance que l'AL prendra toutes les mesures utiles et nécessaires afin d'éviter toute pollution des sources d'eau potable pendant la construction du prolongement de la ligne.

La LSPN et la LVPN maintiennent leurs oppositions en raison des impacts directs et indirects de cet important chantier, impliquant un morcellement des biotopes, une nouvelle route d'accès, un trafic nocturne, la perturbation du système de parade du tétras lyre et des aires de stationnement qu'il faudrait construire à Aigle.

En ce qui concerne les aires de stationnement, l'AL répond qu'une étude et un inventaire des places de parc à Aigle ont révélé que près de 1000 places ont déjà été aménagées et que 1000 autres pourraient l'être. Pour ce qui est des impacts pendant le chantier, l'organisation n'a pas encore été définie, mais il est à relever que la construction des protections contre les avalanches n'a pas fait fuir la faune. Le chemin de fer est un moyen de locomotion écologique qui, avec peu de nuisances, transporte beaucoup de monde. Quant à un trafic nocturne, les trains ne circulent pas 24 heures sur 24. En ce qui concerne la perturbation du système de parade du tétras lyre, il faut savoir que si la forêt s'agrandit, le tétras lyre n'aura plus d'aire d'envol.

Le WWF, section vaudoise, maintient son opposition car l'étude d'impact ne parle pas vraiment de ce qui serait fait en matière de compensation suite à la construction du prolongement de la ligne. En outre, la télécabine de Leysin et le train visent plus ou moins la même clientèle et l'impression est donnée qu'on cherche à rentabiliser le restaurant tournant, le Kuklos, par le prolongement envisagé.

L'AL répond que le Kuklos a été construit pour répondre à la demande d'un restaurant au sommet des pistes et que les installations du STL visent spécifiquement les skieurs, alors que le train vise une clientèle des quatre saisons. De plus, le prolongement du train est un besoin existentiel pour l'AL et pour la station.

Le GPE maintient son opposition et pense qu'il y a un lien étroit entre le Kuklos et le prolongement de la ligne. Le GPE ne veut pas freiner le projet mais s'y oppose notamment en raison de l'absence de plan directeur communal, de l'atteinte au vallon du Luissel et parce que ce nouveau tracé n'améliore pas les pistes de ski.

L'AL répond que la première étude du prolongement du chemin de fer date de 1912, bien avant l'existence du restaurant Kuklos. En ce qui concerne le plan directeur, il a été mis à l'enquête publique.

Le GDSE maintient son opposition avec les arguments suivants: en ce qui concerne l'aspect financier, ni le canton ni les communes ne seraient en mesure de financer un projet qui n'est pas prioritaire. Quant à la situation financière de l'AL, une réduction du déficit par l'apport financier des recettes d'exploitation du nouveau tronçon est mise en doute. Le GDSE est ensuite d'avis que le prolongement de la ligne court-circuite le village en défavorisant les commerçants, car les touristes ne s'y arrêteront plus. De plus, le très grand intérêt de la zone Luissel-Riondaz-Géteillon est dû à la valeur d'ensemble des biotopes qui la composent. Le vallon du Luissel n'est pas seulement un passage unique pour les oiseaux, mais un passage important pour la faune.

L'AL rétorque que le tracé retenu est celui qui répond le mieux à tous les critères. Si l'on peut encore améliorer le projet au moment de l'approbation des plans, cela sera pris en considération.

43 Procédure d'examen

Aux termes de l'article 5, 1^{er} alinéa, de la loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer (LCF; RS 742.101), une concession fédérale est nécessaire pour

construire et exploiter un chemin de fer. Elle peut être accordée «lorsque les intérêts publics de la Confédération, en particulier ceux de la défense nationale, de l'aménagement du territoire et de la protection de la nature et du paysage, ne s'y opposent pas et que le trafic ne peut pas être assuré d'une manière plus judicieuse et plus économique par un autre moyen de transport».

L'extension de la concession pour l'AL constitue un cas particulier dans la mesure où elle ne se rapporte pas à une nouvelle ligne ferroviaire, mais à un prolongement d'un parcours existant. Pour que l'AL puisse construire et exploiter le nouveau tronçon, sa concession actuelle doit être étendue.

L'extension préconisée ne lèse pas les intérêts de la défense nationale. Quant à ceux de l'aménagement du territoire et de la protection de l'environnement, de la nature et du paysage, ils ont été pris en compte. Pour desservir La Berneuse pendant toute l'année au départ de la vallée, le prolongement du chemin de fer à crémaillère à partir de Leysin s'avère être la solution la plus économique. Les conditions légales sont ainsi respectées.

Il résulte de la pesée des intérêts en présence que les oppositions ne l'emportent pas sur le projet de prolongement. De plus, l'AL se déclare prêt à collaborer avec des spécialistes de l'environnement pendant la phase d'exécution des plans de mise à l'enquête et durant celle de la construction du prolongement.

5 Conséquences financières

Comme le parcours Chamois–La Berneuse répond exclusivement à des besoins touristiques, il ne bénéficiera pas des aides financières prévues par la LCF. En revanche, la situation est différente pour le tronçon Leysin–Chamois, qui en raison des critères applicables peut vraisemblablement être considéré comme une ligne du trafic général. Pour la Confédération, il n'en résultera globalement aucune surcharge financière, car le trafic supplémentaire prévisible sur la ligne principale Aigle–Leysin devrait réduire le déficit.

6 Relation avec le droit européen

Le droit de l'Union européenne ne contient pas de dispositions applicables à une telle matière.

Ce projet est donc conforme au droit européen.

7 Constitutionnalité

La constitution (cst. RS 101) assigne une vaste compétence à la Confédération dans le domaine des transports publics. L'article 26 cst. dispose que la législation sur la construction et l'exploitation des chemins de fer est de son ressort. Aux termes de l'article 5, 1^{er} et 2^e alinéas, de la LCF, il appartient à l'Assemblée fédérale de statuer sur l'octroi et l'extension d'une concession pour des chemins de fer. Cet acte administratif revêt la forme d'un arrêté fédéral simple (art. 8, 1^{er} al., de la loi du 23 mai 1962 sur les rapports entre les conseils; RS 171.11).

Ce projet est donc conforme à la constitution.

Arrêté fédéral portant extension de la concession pour le Chemin de fer Aigle–Leysin

Projet

du

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,

vu l'article 5 de la loi fédérale du 20 décembre 1957¹⁾ sur les chemins de fer;
vu la requête de la Compagnie du Chemin de fer Aigle–Leysin du 12 novembre
1991;

vu le message du Conseil fédéral du 17 août 1994²⁾,

arrête:

Article premier Extension

La concession octroyée à la Compagnie du Chemin de fer Aigle–Leysin, par arrêté fédéral du 18 décembre 1972 et valable jusqu'au 31 décembre 2022 pour la construction et l'exploitation d'un chemin de fer à voie étroite, partiellement à crémaillère, sur le parcours Aigle–Leysin, est étendue au parcours Leysin–La Berneuse.

Art. 2 Délais

¹ Les plans prescrits pour la construction des nouvelles installations doivent être adressés à l'Office fédéral des transports (OFT) dans un délai de deux ans à compter de la date du présent arrêté.

² La construction de ce tronçon devra commencer au plus tard un an après l'approbation des plans, moyennant avis préalable adressé à l'autorité de surveillance.

³ L'installation sera achevée au plus tard à la fin de 1999.

⁴ La présente extension de la concession s'éteint si l'un de ces délais n'est pas respecté ou prolongé.

Art. 3 Dispositions finales

¹ Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution.

² Le présent arrêté, qui n'est pas de portée générale, n'est pas sujet au référendum.

N37031

¹⁾ RS 742.101

²⁾ FF 1994 V 167

Message relatif à l'extension de la concession octroyée au chemin de fer Aigle-Leysin, pour le parcours Leysin-La Berneuse du 17 août 1994

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1994
Année	
Anno	
Band	5
Volume	
Volume	
Heft	44
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	94.069
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	01.09.1994
Date	
Data	
Seite	167-174
Page	
Pagina	
Ref. No	10 107 976

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.