

MOBILITÉ

In pas de plus vers davantage le mobilité à Leysin

ensez-vous qu'il manque une place centrale à Leysin réservée aux piétons ? À quelle fréquence lisez-vous les modes de transport train AL, navette Leysin, vélo ou voiture ? Seriez-vous ouverts à restreindre l'accès aux voitures dans le village pour offrir une meilleure offre en transports publics ?



Il y a quelques-unes des questions qui ont été posées aux lecteurs de ce journal en septembre dernier dans le cadre de notre édition spéciale consacrée au train Leysin. Ce sondage fait partie d'une vaste étude sur la mobilité mandatée par la commune auprès du bureau d'ingénierie ch+Berger SA à Lausanne. L'idée : mieux connaître et anticiper les déplacements et les besoins en mobilité à Leysin ou vers Leysin, dans le contexte du projet de prolongement de l'AL et avec lui, de la création de nouvelles gares (dont une gare multimodale à côté des remontées mécaniques) et d'une liaison souterraine entre le Feydey et le patinoire.

Plusieurs sondages

Réalisées entre avril 2021 et février 2022, ces enquêtes ont visé les habitants, mais aussi les touristes estivaux, les skieurs, les utilisateurs du train AL et les écoles privées, afin d'obtenir un spectre et des profils qui soient larges. Des comptages routiers ont également été effectués sur le réseau principal et secondaire (pendulaires et habitants). « Toutes les personnes que nous avons approchées ont accueilli positivement notre démarche, ce qui est très encourageant pour nous, relève Michel Paccaud, délégué à la mobilité et à l'urbanisme pour la commune. Je le rappelle néanmoins, cette étude n'apporte pas de solutions.

Elle est là pour nous permettre de dégager des tendances et des pistes sur la manière de faire évoluer la mobilité à Leysin. Notre rôle est maintenant de regarder attentivement ce que les gens souhaitent pour préparer la meilleure proposition possible. » Un certain nombre de points ressortent des résultats observés. C'est ainsi que 73 % des habitants et 79 % des étudiants se disent favorables à la création d'une place piétonne dans la destination. De manière générale, les conducteurs se montrent ouverts à utiliser davantage les transports publics (68 %), sous réserve et sans surprise, d'un coût et d'une durée de trajet attractifs. Il en va de même pour les écoles privées, qui se déplacent régulièrement sur la commune en période scolaire (notamment jusqu'aux centres sportifs) et généralement au moyen de bus privés. « En revanche, l'idée de faire de Leysin un village fermé à la circulation à l'image de Zermatt n'est pas envisagée », poursuit le délégué.

La voiture, aimée des touristes

Les touristes (skieurs et voyageurs estivaux) ne sont que 14 % à laisser de côté leur voiture pour se rendre à Leysin, ceci, alors que le canton souhaiterait atteindre une part de 20 % de déplacement en transports publics dans les régions périurbaines à l'horizon 2030. Un choix que ces deux catégories de population justifient par la distance trop importante entre la gare (Feydey) et la télécabine, de même que le manque d'infrastructures d'accueil à la télécabine (vestiaire, casier, consigne...). « Une majorité d'entre eux voyagent avec du matériel encombrant : valises, matériel de sport, VTT. Cela nous conforte dans notre volonté de travailler à améliorer le dernier kilomètre, ce fameux segment qui sépare le point de destination d'une personne et le centre de transports publics le plus proche », commente Michel Paccaud.

Trafic à l'intérieur de la commune

Les campagnes de comptage ont également montré qu'en plus des heures de pointe le matin et le soir, un trafic important est observé à midi à l'intérieur du village (retour à la maison pour manger ou fréquentation d'un restaurant). Selon les sondages, les Leysenouids sont en outre peu nombreux à utiliser le système de transports publics mis en place à l'interne de la commune (AL, bus et navettes), tout comme ils ne sont que 7 % à posséder un abonnement de transports publics (contre 22 % en moyenne pour la Suisse romande). « Si on prend l'exemple de la navette, les horaires sont davantage axés sur les besoins des touristes que ceux des pendulaires, relativise Michel Paccaud. La cadence est faible et il n'y a pas de desserte avant 9h. Pour qu'un système de mobilité fonctionne, il faut des infrastructures et un matériel roulant performants, de même que des offres adaptées. Si on arrive à faire en sorte que ces trois pôles soient réunis, alors on obtient un transport modulaire efficace, avec à la clé, une diminution de trafic. » Les résultats de cette étude sont désormais entre les mains de la Municipalité et le Syndic, Jean-Marc Udriot, les présentera publiquement le 26 septembre prochain, lors d'une séance d'information sur l'avancée du projet de prolongement de l'AL (voir flyer inséré dans ce numéro). L'occasion pour les habitants de prendre connaissance du document et poser des questions. À noter que la Cheffe du département vaudois des infrastructures et des ressources humaines Nuria Gorrite sera présente à l'événement.



Michel Paccaud, délégué à la mobilité et à l'urbanisme pour la Commune de Leysin.