



Commune de Leysin

Leysin, le 17 août 2026

AU CONSEIL COMMUNAL
DE ET A
1854 LEYSIN

PREAVIS NO 12/2026

Adoption du plan d'affectation « Funiculaire » et son règlement

Délégué de la Municipalité : Municipalité In corpore

Monsieur le Président,
Mesdames et Messieurs les Conseillers communaux,

1. Préambule et objet du préavis

Le préavis porte sur l'adoption du dossier du Plan d'affectation (PA) « Funiculaire », comprenant un plan accompagné d'un règlement (RPA) qui contient les dispositions réglementaires s'y rapportant. Le dossier est accompagné d'un rapport justificatif selon l'article 47 OAT.

Le présent préavis a pour but de permettre l'adoption du PA en synthétisant le contenu du dossier ainsi que l'ensemble des démarches réalisées depuis le début du processus d'élaboration du projet. Il traite ainsi uniquement la légalisation de l'affectation permettant un funiculaire. Il s'agit ainsi d'affecter une zone superposée de transport 15 LAT. Le projet d'infrastructure du funiculaire fera l'objet d'une mise à l'enquête spécifique ultérieure et comprendra un dossier complet avec toutes les précisions et études techniques.

2. Contexte général

2.1 Contexte communal et projet de funiculaire

La Commune de Leysin, en collaboration avec les Transports Publics du Chablais (TPC), s'engage dans une transformation majeure de son réseau de transport public à travers l'opération "Leysin365". En effet, dans le cadre de l'étape d'aménagement 2035 du programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire (PRODES), les Transports publics du Chablais (TPC) ont pour mandat de la Confédération de prolonger

la ligne ferroviaire Aigle-Leysin (AL), afin de mieux desservir le centre et la station de Leysin et d'amener le train au pied des remontées mécaniques.

Un nouveau tracé est ainsi prévu depuis Leysin-Village avec le prolongement de la ligne ferroviaire Aigle-Leysin sur 1,3 km en souterrain, afin d'améliorer non seulement la desserte du centre de Leysin pour les habitants, mais également afin de se raccorder aux remontées mécaniques (départ de la Berneuse) et d'améliorer la desserte pendulaire et touristique de la station.

Parallèlement, une liaison verticale est planifiée d'entente entre les TPC, la Confédération, le Canton de Vaud et la Commune, afin de connecter efficacement le centre du village au secteur de Feydey, où se situent notamment des écoles internationales. Cette liaison, sous forme de funiculaire, vise à maintenir une desserte en transports publics du secteur de Feydey, qui sera ainsi relié au centre de Leysin et également à la future halte ferroviaire de l'Aigle-Leysin. C'est cette liaison qui fait l'objet de la présente planification.

Le projet de funiculaire présente donc également un intérêt indépendamment du projet ferroviaire, puisqu'il permettra de relier les plateaux de Leysin-Centre et de Feydey. Le temps de parcours entre la gare d'Aigle et Feydey sera ainsi diminué d'environ cinq minutes.

Une deuxième liaison verticale, entre la future gare de Leysin-Village et Versmont sur le viaduc est prévue, sous forme de funiculaire également. Ce funiculaire fait partie du projet ferroviaire de prolongement du train.

Le funiculaire a pour objectif de :

- compléter l'offre locale de transports publics et compenser la suppression de certaines dessertes ferroviaires,
- assurer et garantir une desserte sûre et fiable du centre de Leysin et du secteur Feydey,
- mettre en œuvre les exigences de la Loi fédérale sur l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées (LHand),
- proposer une solution avec de faibles émissions sonores et un respect de l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB).

2.2 Planifications supérieures

La loi sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATC) a pour but d'organiser l'aménagement du territoire cantonal ainsi que l'utilisation judicieuse et mesurée du sol, conformément aux buts et principes des articles 1 et 3 de la Loi sur l'aménagement du territoire fédérale (LAT).

Au niveau de la planification directrice, la mesure D21 du plan directeur cantonal (PDCn), demande de coordonner les infrastructures touristiques au niveau régional et la mesure R21 définit la région des Alpes vaudoises comme pôle touristique multisites d'importance cantonale. Le plan directeur régional touristique des Alpes vaudoises (PDRt-AV) a été établi pour répondre à la mesure D21. Il identifie la centralité de Leysin comme *cœur de station* et évoque les réflexions sur ce projet de funiculaire. Il vise ainsi à améliorer la

mobilité et réduire le trafic routier, la pollution et les nuisances sonores, renforçant l'attractivité de la station.

Au niveau communal, Leysin est au bénéfice d'un Plan directeur communal (PDCom) daté de 2008. Il identifie le secteur comme une zone de centre à mettre en valeur et aménager. Aussi, dans le cadre de l'élaboration de son PACom, la commune a engagé une nouvelle réflexion en matière de planification directrice avec une Vision 2030, qui fixe les objectifs futurs et donne des premières pistes pour le développement du territoire Leysenouds. Dans la vision révisée, le funiculaire est abordé.

2.3 Cadre légal

Le funiculaire étant considéré comme une installation à câbles, la planification de cette installation est régie par la Loi fédérale sur les installations à câble (LICa) et l'Ordonnance ad hoc. Afin de coordonner la planification du funiculaire et la procédure fédérale d'approbation des plans (PAP) d'installations à câble, un plan d'affectation qui ne traite que du funiculaire et ses stations est établi. Une PAP formelle est en cours en parallèle du présent PA, qui comprendra notamment un rapport d'impact sur l'environnement complet (RIE). Elle est établie sur la base d'un projet d'ouvrage réalisé par les TPC.

La PAP aboutit à une Décision d'approbation des plans (DAP) qui équivaut à une autorisation de construire. Lors de sa procédure d'approbation, l'OFT vérifie si le projet correspond aux prescriptions techniques. Il vérifie aussi le respect des droits des intéressés et des dispositions de droit fédéral en matière d'aménagement du territoire ainsi que de protection de l'environnement, de la nature et du paysage. En accordant l'approbation des plans, l'OFT donne toutes les autorisations requises par le droit fédéral ; aucune autorisation cantonale supplémentaire n'est nécessaire.

Le présent PA a donc pour objectif de légaliser l'affectation du sol pour permettre la construction du funiculaire et de ses deux stations : Leysin-Feydey et Leysin-Centre, la PAP traitera du projet concret et précisera l'ensemble des thématiques y relatives (foncières, environnementales, de mobilité, etc.).

Il convient de relever que la possibilité de réaliser un funiculaire a d'ores et déjà été mentionnée dans le règlement du Plan d'affectation communal qui a été mis à l'enquête en 2024 et à l'enquête complémentaire en 2025.

2.4 Historique du funiculaire et de la démarche du PA

A l'époque, un projet de prolongement du train de Feydey vers la télécabine avait été voté puis approuvé par la Confédération. Par la suite, ce projet a été réévalué pour plusieurs raisons.

Premièrement, la redescente depuis Feydey vers la télécabine n'était pas techniquement réalisable au regard du système à crémaillère, qui ne permet au train que de monter ou de descendre et non d'effectuer les deux mouvements dans un même sens.

La voie ferrée entre Leysin-Village et Versmont aurait nécessité des travaux conséquents, notamment pour permettre le croisement des rames sur le viaduc, afin d'assurer une cadence à la demi-heure et de permettre la circulation du nouveau matériel roulant

commandé, lequel garantit notamment l'accessibilité aux PMR. Le projet initial a ainsi été amélioré en proposant un nouveau tracé en tunnel sous la Commune de Leysin permettant notamment d'offrir un accès direct au centre du village avec une nouvelle gare et de répondre à la loi sur l'égalité pour les personnes handicapées (LHand).

Afin de pérenniser la desserte de Versmont, le projet inclus, d'un point de vue technique et financier, l'accès à la gare de Leysin-Village depuis l'actuelle gare de Versmont au moyen d'une liaison verticale en libre accès dès la circulation du premier train et ce jusqu'au dernier. L'aménagement des infrastructures de Versmont n'est en effet pas possible d'un point de vue technique, géométrique et constructif avec le tracé actuel.

De même, la Commune de Leysin, le Canton de Vaud et les TPC assurent conjointement le financement, respectivement la réalisation et l'exploitation d'un funiculaire reliant l'actuelle gare de Leysin-Feydey à la nouvelle gare du centre de Leysin pérennisant ainsi la desserte actuelle du haut du village.

Quant à la gare de Leysin Grand-Hôtel, sa desserte est prévue d'être supprimée, qu'importe la solution retenue, en raison des coûts démesurés nécessaires pour l'assainissement du tunnel historique en rapport avec la faible fréquentation.

Afin d'autoriser la réalisation du projet ferroviaire, la Confédération a émis l'obligation de trouver une solution permettant de relier le futur train à Feydey et à Versmont, afin de ne pas supprimer les dessertes existantes. C'est donc pourquoi un funiculaire, objet de la présente planification, a été identifié comme la meilleure solution pour relier Feydey à Leysin-Centre.

Les principales étapes de la procédure d'établissement du PA sont décrites ci-dessous :

Avril-mai 2025	Etablissement du dossier, coordinations avec le Canton, la Confédération, les Transports publics du Chablais et la Commune
15 mai 2025	Envoi du projet au Canton pour examen préliminaire (EPL), conformément à l'art. 36 LATC
10 novembre 2025	Retour des services cantonaux : réception de l'avis préliminaire valant examen préalable
Novembre 2025 à avril 2026	Coordination avec les services cantonaux, la Confédération, les Transports publics du Chablais et la Commune et adaptations du dossier
29 avril 2026	Réception du complément à l'examen préalable
13 juin au 12 juillet 2026	Enquête publique du PA
3 et 5 août 2026	Séances de conciliation avec les opposants

2.5 Description du projet

Après de nombreuses réflexions en matière de mobilité à Leysin, en lien également avec le projet de prolongement de l'Aigle-Leysin, plusieurs variantes ont été analysées pour permettre de maintenir une desserte efficace du secteur du Feydey. Au stade de l'avant-projet quatre variantes du tracé ont été étudiées. La variante retenue propose une longueur de tracé dans la moyenne des trois variantes, avec un impact nettement réduit sur les parcelles à proximité de la station de Leysin-Centre et touche moins de propriétaires. Il s'agit de la variante qui impacte le moins de parcelles privées hormis les parcelles communales. Aussi, elle est principalement localisée sur une zone de verdure, donc sans impact sur des droits à bâtir de tiers. Cette variante propose également une distance suffisante et adéquate par rapport au bâti dans la partie amont et offre une distance suffisante vis-à-vis des bâtiments classés. Elle reprend le principe de l'ancienne servitude de passage à pied et funiculaire, notamment en amont, tout en assurant une plus grande distance par rapport aux bâtiments à l'ouest.

Le projet comprendra une station supérieure et inférieure, respectivement Leysin-Feydey et Leysin-Centre. Compte tenu de la topographie, la station de Feydey débouchera en surface pour rejoindre l'Avenue Léopold de Reynier, tandis que la station du Centre se trouve en souterrain à l'arrière du bâtiment ECA n°373 (pharmacie), reliée par un accès contournant ledit bâtiment afin de rejoindre l'Avenue Rollier. Les plans et coupes du projet seront mis à l'enquête dans le cadre de la PAP.

La liaison verticale entre les stations consiste en un système de funiculaire fonctionnant en va-et-vient (une cabine) d'une longueur inclinée d'environ 310 mètres et d'un dénivelé d'environ 100 mètres, permettant un temps de trajet de moins de 3 minutes (4 m/s).

Afin de garantir un impact limité des emprises et hauteurs construites, notamment sur le paysage et le voisinage, le règlement impose une altitude maximale pour chaque station, ainsi qu'une surface bâtie déterminante maximale.

En l'occurrence, la surface bâtie déterminante comprend également les parties de constructions entièrement souterraines. Cela permet de ne pas distinguer les espaces souterrains des espaces hors sol, et de garantir un plafond pour l'ensemble des constructions hors rail. Dans tous les cas, le règlement impose que les constructions soient limitées au strict nécessaire.

Le présent PA affecte le tracé du funiculaire à la zone superposée de transport 15 LAT. Cette zone permet d'exploiter une installation à câbles ainsi que ses stations de départ et d'arrivée. Elle se superpose aux affectations principales, fixées par les plans d'affectation, en vigueur ou en cours de planification, et les complète. Il autorise également la réalisation d'une infrastructure d'accès commune entre le funiculaire et la future halte ferroviaire de Leysin-Centre, afin d'assurer une bonne fonctionnalité des infrastructures de transports publics.

3. Enjeux et objectifs du PA

Comme mentionné, le PA « Funiculaire » a pour enjeu d'affecter une zone superposée de transport 15 LAT permettant la réalisation d'un funiculaire. Il définit des dispositions générales et précise les constructions autorisées, notamment la mesure d'utilisation du sol et l'altitude maximale des stations de départ et d'arrivée. Il exige notamment le respect des dispositions fédérales et cantonales, ainsi que la réalisation d'un concept paysager démontrant la bonne intégration du funiculaire dans le paysage et précisant notamment les mesures de compensations des arbres abattus.

L'affectation proposée par le PA se superpose ainsi aux affectations existantes, soit celles du plan des zones du 10.01.1979, du PACom mis à l'enquête en 2024 et à l'enquête complémentaire en 2025, ainsi que les affectations des plans de détail encore en vigueur, soit le plan de quartier « En Feydey » et « Chamossaire » du 17.02.1982 et son addenda du 13.08.1986, ainsi que le PEP « Belvédère » du 13.08.1996.

Le projet d'infrastructure du funiculaire fera l'objet d'une mise à l'enquête spécifique ultérieure et comprendra un dossier complet avec toutes les précisions et études techniques.

4. Contenu du PA

4.1 Périmètre

Le périmètre du PA, déterminé sur la base de la variante retenue, se limite à l'étendue de la zone superposée de transport 15 LAT et intègre les stations de départ, d'arrivée, ainsi que l'infrastructure du funiculaire.

Le périmètre du PA intègre une marge de manœuvre, il est par conséquent plus large que l'infrastructure future.

4.2 Documents constitutifs du dossier

Le PA est constitué de plusieurs documents opposables aux tiers, il s'agit de :

- *plan d'affectation (à l'échelle 1 :1'000) ;*
- *règlement du plan d'affectation.*

Il est également constitué du rapport justificatif selon l'article 47 OAT, non opposable aux tiers.

Ces documents sont annexés au présent préavis (annexe 7.4).

Sont ainsi soumis à adoption du Conseil communal le plan d'affectation et le règlement qui ont été soumis à enquête publique du 13 juin au 12 juillet 2026 ainsi que la modification du règlement ne portant pas atteinte à des intérêts dignes de protection, apportée au dossier après l'enquête publique (cf. chapitre 6).

4.3 Affectation du sol

Les éléments constitutifs du PA répondent aux enjeux fédéraux et cantonaux en matière d'aménagement du territoire et à la directive de la normalisation des données de l'aménagement du territoire (NORMAT 2).

Zone superposée de transport 15 LAT

Cette zone superposée est destinée à la construction et à l'exploitation d'une installation à câble de type funiculaire, ainsi qu'aux stations de départ et d'arrivée et à leurs accès. Une infrastructure commune avec une exploitation ferroviaire sous le régime de la loi sur les chemins de fer (LCdF) est également autorisée.

La zone superposée de transport 15 LAT fait office de périmètre d'implantation des constructions au niveau des stations et de leurs aménagements d'accès. Elle autorise les nouvelles constructions, équipements, installations techniques, ouvrages souterrains et travaux spéciaux destinés au funiculaire, à ses stations A et B et à son bon fonctionnement ainsi qu'à une interface d'accès commune à une halte ferroviaire (stations, halte, pylônes, locaux techniques, couverts, remblais, déblais, murs de soutènement, etc.). Leur localisation exacte sera définie dans le cadre de la procédure fédérale d'approbation des plans prévue par la LICa.

Affectations en vigueur

La zone superposée de transport 15 LAT complète les dispositions prévues par les affectations de base fixées par les plans d'affectation existants ou à venir, puisqu'elle s'y superpose.

En effet, le tracé du funiculaire traverse plusieurs plans de détails et le plan de zones communal en vigueur. Ce dernier est en cours de révision. Le PACom a en effet été soumis à enquête publique du 8 juin au 7 juillet 2024 et à l'enquête complémentaire du 11 octobre au 9 novembre 2025. Dans cette situation transitoire, le projet de construction doit être conforme au plan le plus restrictif.

Tant les affectations en vigueur que celles prévues par le PACom ont ainsi été analysées et leur conformité avec l'implantation d'un funiculaire a été vérifiée, telle que détaillée dans le chapitre 2.5 du rapport 47 OAT.

4.4 Le règlement sur le Plan d'affectation

Le règlement sur le plan d'affectation est ordonné de la manière suivante :

Titre 1 - Dispositions préliminaires : traite des généralités qui introduisent le règlement par des dispositions non constructives.

Titre 2 – Dispositions générales : traite des dispositions en lien avec les eaux, le paysage, l'arborisation et l'accès aux personnes à mobilité réduite.

Titre 3 – Zone superposée de transport 15 LAT : traite des mesures quantitatives et des dispositions constructives propres à la zone.

Titre 4 - Dispositions finales : traite des modalités légales liées principalement à la procédure.

4.5 Le rapport justificatif selon l'art. 47 OAT

Rédigé à l'intention de l'autorité cantonale chargée de l'approbation du PACom, ce rapport est mis en consultation du public lors de la mise à l'enquête publique et n'est pas opposable.

Entre autres thématiques, le contexte de la planification du funiculaire et une analyse de sa conformité avec les lois et les planifications supérieures, notamment en ce qui concerne les enjeux de mobilité, environnementaux et patrimoniaux, y sont présentés. On relève également une pesée des intérêts quant à sa localisation. Ce rapport précise les intentions de la Municipalité, le contexte, le statut du sol et les coordinations qui ont été menées.

Le projet d'infrastructure du funiculaire comprendra toutes les analyses spécifiques et détaillées concernant l'ensemble des enjeux environnementaux, patrimoniaux, etc., notamment dans le cadre d'un rapport d'impact sur l'environnement (RIE). Toutefois, le rapport 47 OAT démontre la conformité générale de cette affectation.

De manière synthétique, la zone superposée de transport 15 LAT est conforme aux affectations en vigueur, se superpose à une zone équipée et ne pose pas de problèmes en matière de limites des constructions. En ce qui concerne le foncier, tous les propriétaires privés ont été consultés et des discussions sont en cours dans le cadre de la PAP pour l'établissement des accords liés au passage du funiculaire sur leurs parcelles. Aucun propriétaire concerné par le présent plan d'affectation n'a fait opposition dans le cadre de l'enquête publique du dossier. L'itinéraire de mobilité piétonne situé dans le périmètre sera maintenu.

Le périmètre du PA se situe en dehors de tout inventaire de protection de la nature et du paysage, de portée nationale ou cantonale. Le projet ne touche pas non plus de biotopes connus ou reconnus, ni le réseau écologique cantonal et ne concerne pas d'arbres remarquables. Le PA exige par un concept paysager (art. 6), qui sera établi dans le cadre de la Procédure d'approbation des plans (PAP), avec les mesures de compensation, conformes à la Loi sur la protection du patrimoine naturel et paysager (LPrPNP) et à son règlement d'application (RLPrPNP) ainsi qu'au règlement communal sur la protection du patrimoine arboré (approuvé le 23 janvier 2026), selon les arbres effectivement abattus.

Le respect des normes en ce qui concerne la protection du bruit et la protection des eaux est garanti, de même que les éventuelles mesures en lien avec les dangers naturels (dangers faibles). Ces éléments seront traités de manière détaillée dans le cadre de la PAP. Le projet ne pose pas de problèmes en matière de rayonnement non ionisant.

En matière de patrimoine, le projet ne porte pas atteinte aux bâtiments recensés à proximité. L'implantation de l'infrastructure dans le site a fait l'objet d'une pesée des intérêts et a été coordonnée avec la Direction générale des immeubles et du patrimoine (DGIP).

5. Procédure

Le projet a été soumis aux services cantonaux pour un examen préliminaire valant examen préalable en mai 2025. Cette démarche a été possible, conformément à l'article 36 alinéa 3 LATC au vu de l'avancement du projet en mai 2025 et du fait que la planification du funiculaire a déjà été analysée, notamment dans le cadre de la procédure du PACom mis à l'enquête en 2024 et à l'enquête complémentaire en 2025. La présente procédure constitue ainsi une formalité et entre dans les « cas de peu d'importance » de l'article 36 al. 3 LATC. Le Canton a rendu son avis préliminaire en novembre 2025, il y formule plusieurs demandes permettant de se conformer au cadre légal. Ces demandes ont été coordonnées par la DGTL et prises en compte et le dossier a été actualisé en fonction.

La Municipalité a approuvé le plan et le règlement dans sa séance du 8 juin 2026.

L'enquête publique a eu lieu du 13 juin au 12 juillet 2026.

L'enquête publique a engendré 13 oppositions et 1 observation. Une opposition a été retirée puis, conformément à l'art. 40 LATC, la Municipalité a invité les opposants à des séances individuelles de conciliation qui se sont déroulées du 3 au 5 août 2026. Deux opposants n'ont pas pu être disponibles à ces dates. Compte tenu des enjeux relatifs au calendrier du funiculaire et de sa coordination avec le prolongement de l'Aigle-Leysin et du calendrier pour l'adoption du plan par le Conseil communal, une date ultérieure n'a pas pu leur être proposée. Leurs motifs d'opposition sont cependant traités dans le cadre du présent préavis.

La prise en compte d'un certain nombre d'arguments développé par les opposants a généré deux adaptations de forme du PA (cf. chapitre suivant). La Municipalité s'est en outre engagée à déplacer les nichoirs à oiseaux se trouvant sur le tracé et à faire installer des nichoirs supplémentaires dans le cadre de la construction du funiculaire. Elle a également accepté de modifier un article du règlement pour ajouter un renvoi aux bases légales supérieures. Cette démarche a permis le retrait de 1 opposition. 12 oppositions ont été maintenues.

La synthèse des oppositions maintenues et les propositions de réponses sont exposées ci-après (annexe 7.1).

Les oppositions sont également annexées au présent préavis (annexe 7.2).

Les PV des séances de conciliation sont également annexés au présent préavis (annexe 7.2). Lorsque les opposants ont transmis à la Municipalité des remarques ou rectifications du PV qui leur a été envoyé par suite de la séance de conciliation, ces remarques ou rectifications ont été annexées au PV en question.

La lettre de retrait d'opposition est également annexée au présent préavis (annexe 7.3).

6. Modifications apportées à la suite de l'enquête publique du 13 juin au 12 juillet 2026

Les modifications résumées ci-dessous ont été apportées après l'enquête publique du dossier. Il a été évalué qu'elles ne nécessitent pas d'être examinées par le Canton, ni d'être mises à l'enquête publique car elles ne portent pas atteinte à des intérêts dignes de protection. En effet, comme précisé à l'article 41 *Modification et enquête complémentaire* de la LATC, une enquête n'est nécessaire que si les modifications sont de nature à porter atteinte à des intérêts dignes de protection. Dans le cas présent, il s'agit de deux modifications de forme, l'une pour le règlement, l'autre pour le 47 OAT (qui n'est pas opposable).

6.1 Modification du règlement

La modification du règlement est figurée ci-dessous en rouge.

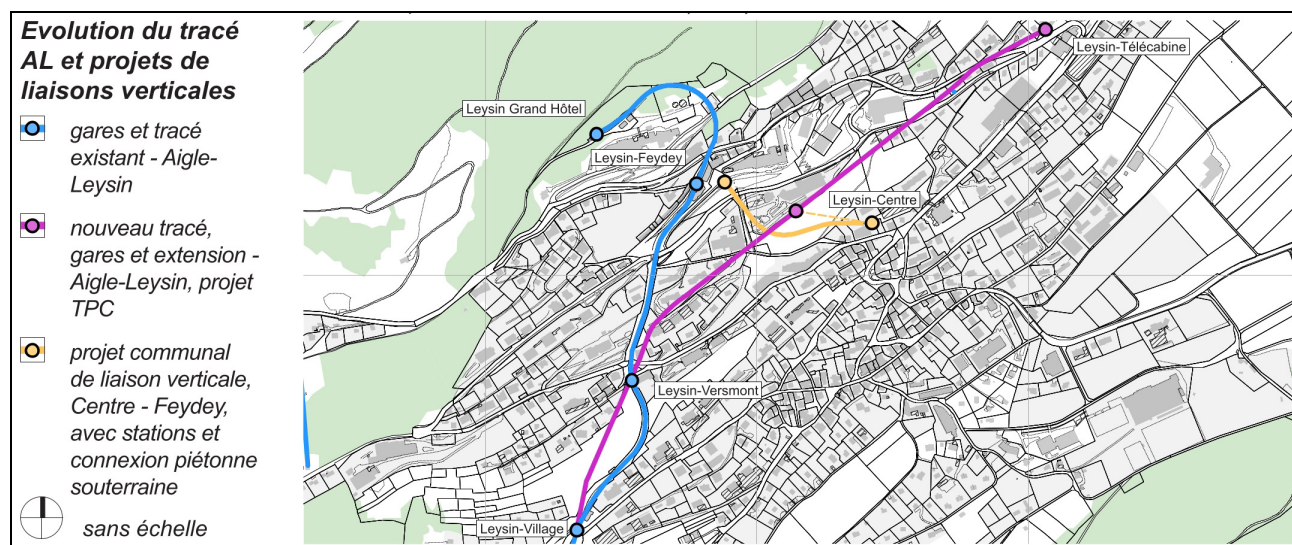
Article 7 *Suppression des barrières architecturales*

Les installations accessibles au public doivent être conçues en tenant compte des besoins des personnes à mobilité réduite. Sont applicables, les dispositions cantonales et fédérales ainsi que les normes SIA y relatives.

Au vu de cette modification et du changement de législature qui a eu lieu depuis l'enquête publique du PA, le cartouche du règlement a été mis à jour.

6.2 Modification du rapport 47 OAT

Le plan informatif *Evolution du tracé AL et projets de liaisons verticales* au point 2.1, page 3 du rapport 47 OAT, a été mis à jour soit : d'ajouter l'arrêt Versmont, de corriger l'emplacement de l'arrêt Leysin-Centre et de préciser la nature des gares et stations existantes et futures. L'extrait du rapport 47 OAT ci-dessous présente le nouveau plan qui figure dans ledit rapport.



7. Conclusions

Au vu de ce qui précède, la Municipalité vous prie, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les Conseillers communaux, de bien vouloir prendre les décisions suivantes :

LE CONSEIL COMMUNAL DANS SA SEANCE DU 24 SEPTEMBRE 2026

Vu le préavis municipal no 12/2026 du 17 août 2026

Où le rapport de la commission désignée pour étudier cette affaire

DECIDE

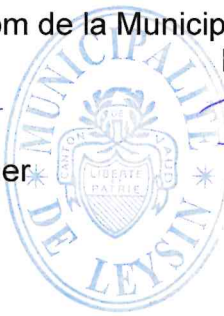
1. d'adopter le plan d'affectation "Funiculaire" et son règlement, tel qu'ils ont été soumis à l'enquête publique du 13 juin au 12 juillet 2026, ainsi que les modifications, ne portant pas atteinte à des intérêts dignes de protection, apportées au dossier après l'enquête publique,
2. d'adopter les réponses aux oppositions telles que formulées au chapitre 7.1 et de les lever,
3. de soumettre le plan d'affectation "Funiculaire" et son règlement, à l'approbation du Département du territoire et de l'environnement (DTE).

Ainsi délibéré par la Municipalité dans sa séance du 17 août 2026 pour être soumis à l'adoption du Conseil communal.

Nous vous prions de croire, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les Conseillers communaux, à l'assurance de notre considération distinguée.

Au nom de la Municipalité :

La Syndique :  Laurence Habegger	Le Secrétaire :  Martin Reist
---	--



Annexes :

- 7.1 Synthèse des oppositions et propositions de réponses à la suite de l'enquête publique du 13 juin au 12 juillet 2026
- 7.2 Oppositions / PV des séances de conciliation / Maintien des oppositions
- 7.3 Retrait d'opposition
- 7.4 Dossier du Plan d'affectation « Funiculaire »

Glossaire

Annexes

7.1 Synthèse des oppositions et propositions de réponses à la suite de l'enquête publique du 13 juin au 12 juillet 2026

Information en préambule : des motifs d'oppositions qui ont été rédigés par certains opposants ne concernent pas la présente procédure et sont dès lors à priori non recevables. La Municipalité y apporte tout de même des réponses. Afin de faciliter l'identification de ces motifs et des propositions de réponses y relatives, ils sont figurés ci-après en grisé.

a) Mme Monique Muraglia

Motifs d'opposition :

- I. L'abattage d'au moins une dizaine d'arbres (certains d'un âge certain) sur les parcelles n° 356, 363 et 1707, qui constituent des îlots de verdure essentiels en période de canicule. Cela constitue une atteinte au patrimoine arboré.
- II. La suppression des arbres impactera des espèces d'oiseaux nichant dans la zone et figurant sur la Liste rouge de Suisse : Le Torcol fourmilier (quasi menacé), Le Rougequeue à front blanc (quasi menacé), La Pie-grièche écorcheur (vulnérable). Cela représente une menace sur la biodiversité (faune).
- III. Incompréhension sur le fait que le maintien de la desserte de Feydey par le train (via les rails et le viaduc existants) n'ait pas été examiné sur les plans technique et financier.

Proposition de réponse :

- I. Il convient tout d'abord de préciser que la présente procédure de PA ne prévoit pas d'abattage d'arbres mais uniquement une « zone superposée de transport 15 LAT ». Si des abattages étaient prévus, ils auraient dû être mis à l'enquête publique simultanément au projet de PA.

Comme démontré dans un rapport d'enquête préliminaire qui étudie l'impact du projet sur l'environnement et qui a été soumis à consultation des services de l'Etat, le périmètre du PA se situe en dehors de tout inventaire de protection de la nature et du paysage, de portée nationale ou cantonale. Le projet ne touche pas non plus de biotopes connus ou reconnus, ni le réseau écologique cantonal.

Sur le fond, la valeur écologique des arbres à abattre est relativement faible et ne concerne pas d'arbres remarquables, ni de surfaces de végétation caractéristiques de milieux rares.

Le PA applique deux mesures visant la protection du paysage et du patrimoine arboré. D'une part, le choix du tracé (et par conséquent l'étendue du PA) a fait l'objet d'une pesée des intérêts, dont l'un des principaux était de réduire autant que possible l'impact sur le patrimoine arboré. La variante choisie répond donc à cet intérêt. D'autre part, un concept paysager est exigé par le règlement (art. 6) et sera établi dans le cadre de la Procédure d'approbation des plans (PAP), avec les mesures de compensation, conformes à la Loi sur la protection du patrimoine naturel et paysager (LPPrNP) et à son règlement d'application (RLPrNP) ainsi qu'au règlement communal sur la protection du patrimoine arboré (approuvé le 23 janvier 2026), selon les arbres effectivement abattus. Un relevé de chaque

plantation sur le secteur a été établi par des spécialistes en environnement afin de trouver la meilleure solution possible.

Le concept paysager devra démontrer sa conformité à toutes les bases légales et réglementaires citées. En particulier, il conviendra – en cas d'abattage – de garantir des plantations compensatoires. Au vu de la configuration du site, il est indéniablement possible de compenser d'éventuels abattages sur les parcelles touchées par le PA, notamment des parcelles de propriété communale. Il est probable qu'un nombre plus important d'arbres soient plantés que ceux qui auront été abattus.

Lors de l'enquête du projet de funiculaire, le plan de compensation sera présenté à la population.

A noter qu'une étude a été menée pour identifier les arbres remarquables sur l'entier de la commune et cette étude conclut qu'il n'y a pas d'arbres remarquables sur le territoire leysenoud.

La DGE-Biodiv n'a pas fait de remarques quant à d'éventuels arbres remarquables, le PA a tenu compte de leurs remarques.

- II. Une Etude d'impact sur l'environnement (EIE) préliminaire a été établie qui a précisé qu'aucune observation remarquable n'a été faite. Toutefois, un Rapport d'impact sur l'environnement (RIE) sera fourni dans le cadre de la PAP. Il traitera des éventuels impacts pour les arbres qui devront être abattus sur les espèces d'oiseaux relevées, avec la mise en place de mesures de compensation.

La DGE-Biodiv a été consultée dans le cadre du PA et n'a pas fait de remarques à ce propos.

La Municipalité s'est toutefois engagée à déplacer les nichoirs à oiseaux se trouvant sur le tracé et à faire installer des nichoirs supplémentaires dans le cadre de la construction du funiculaire.

- III. Le maintien de la desserte de Feydey par le train a été largement étudiée et la solution proposée aujourd'hui a été jugée plus optimale financièrement et techniquement.

S'agissant de la justification technique du projet de funiculaire ainsi que de la coordination des procédures et l'historique du projet, se référer aux points 2.1 et 2.4.

b) M. Douglas Brown

Motifs d'opposition :

- I. La gouvernance du projet Leysin 365, dont le Plan d'affection Funiculaire constitue un élément important, suscite des inquiétudes. Ce n'est pas clair si les parties prenantes ont pris en compte les conflits d'intérêts potentiels.
- II. La possibilité que certains arbres, figurant dans le dossier du PA et qui seront abattus, sont "remarquables" n'a pas été abordée.
- III. La zone de sortie de la station B est dangereuse et non conforme à la Loi sur l'égalité pour les handicapés (LHand).
- IV. Il existe un manque d'information et de consultation de la population et des parties prenantes, alors que le projet implique des conséquences sur les habitants, par

exemple en lien avec la fermeture prévue de la gare de Versmont. Les parties prenantes devraient avoir le droit d'être entendus.

Proposition de réponse :

- I. Depuis le rapport de la Cour de Comptes du Canton de Vaud de février 2026, il est exigé que des membres de la Municipalité pouvant avoir un intérêt privé dans un sujet discuté en séance doivent se récuser et ne pas participer aux discussions de la Municipalité qui traitent du sujet en question, ce qui est appliqué. Ce principe est également appliqué lors des séances du CA des TPC vis-à-vis du projet de Leysin.

A ce jour, le projet ne fait pas l'objet d'un quelconque conflit d'intérêts.

- II. S'agissant de la question du patrimoine arboré et des potentiels abattages, se référer à la réponse de l'opposition a, point I.
- III. Le présent PA ne planifie pas la construction d'une sortie de gare. Ce motif n'est donc pas recevable dans le cadre de la présente planification. Toutefois la Municipalité y apporte tout de même une réponse, qui est la suivante :

Il convient tout d'abord de préciser que le règlement du PA exige l'application des législations cantonales et fédérales (art. 14). Ainsi la LHand doit être respectée. Tant les associations relatives aux personnes à mobilité réduite, le Canton et la Confédération analyseront le projet sous l'angle de la conformité à la législation au sens large, dont la LHand.

Suite à une séance de conciliation, il est convenu que l'article n° 7 sera modifié afin d'ajouter la mention « cantonale et fédérale » (cf. point 6.1 ci-avant).

La conformité LHand est un objectif central du projet. Comme mentionné dans le rapport 47 OAT, les deux stations et la cabine du funiculaire seront compatibles à la LHand et leur faisabilité a été vérifiée par les TPC. C'est le projet qui garantit la conformité, au moment de l'approbation du plan de construction. A la gare aval, une des sorties sera probablement gérée par des escaliers, l'autre par une rampe.

- IV. Le PA "Funiculaire" a été établi en concertation avec la Municipalité de Leysin, la DGTL, les TPC et l'OFT. Une information à la population a déjà été faite dans le cadre de l'enquête publique du Plan d'affectation communal (PACom) du 8 juin au 7 juillet 2024. En effet, le projet est mentionné dans le rapport 47 OAT du PACom et le règlement annonce également la réalisation d'une future liaison verticale. Tous les propriétaires privés et les administrateurs des PPE concernés par le PA ont également été informés conformément à l'art. 35 LATC.

Conformément à l'article 2 de la Loi cantonale sur l'aménagement du territoire et des constructions (LATC), l'avis d'enquête a été publié dans la FAO et dans un journal local.

D'autres informations à la population ont été faites par le passé. Au sujet de Leysin 365, deux séances publiques ont été organisées, le 26 septembre 2022 et le 30 septembre 2024. L'Office fédéral des transports (OFT), le Canton, une Conseillère d'Etat, les TPC, l'entreprise des remontées mécaniques Télé-Leysin-Les Mosses-La Lécherette (TLML) ainsi que la Commune ont participé à ces séances. Elles ont été annoncées à la population par un tout-ménage. De plus, des rencontres publiques mensuelles avec les porteurs des projets au sein de la Commune ont également été organisées sous forme de séances libres, sans inscription, entre avril 2023 et août 2024. A noter également que le Conseil communal a été régulièrement informé de l'avancement du dossier.

Enfin, rappelons que cette procédure vise uniquement à assurer la conformité de l'affectation à une éventuelle liaison de funiculaire, mais ne concerne pas le projet de réalisation de l'ouvrage. Lors de la future mise à l'enquête publique du funiculaire (PAP), les éléments concrets du projet (emprise, arborisation, conformité LHand, etc.) seront communiqués et pourront, à ce stade ultérieur, faire l'objet d'oppositions.

Concernant la fermeture de la gare de Versmont, un deuxième funiculaire sur le tracé actuel du train est prévu dans le cadre du projet ferroviaire de prolongement de l'Aigle-Leysin. Cela fera l'objet d'une démarche de planification ultérieure.

c) Mme Julianne Brown

Motifs d'opposition :

- I. Le projet Leysin 365 fait l'objet de changements fréquents.
- II. Des informations obsolètes et des schémas erronés ont été utilisées dans le rapport justificatif 47 OAT (page 3).
- III. La fermeture de gares existantes (Versmont, Feydey, Grand-Hôtel) isolera certains quartiers.
- IV. La planification manque de processus décisionnel participatif, malgré les demandes formulées par la population.
- V. Le délai est très serré pour l'approbation du PA avec une volonté d'adoption par le Conseil communal lors de la séance du 24.09.26 alors qu'il y a une présentation du projet Leysin 365 le 25.09.26.
- VI. Contestation que le PA funiculaire soit un projet indépendant du projet ferroviaire.
- VII. Le projet prévoit la destruction de la « zone de verdure » et de beaucoup d'arbres en bonne santé dont des centenaires. Il a également été constaté l'absence de l'inventaire des arbres remarquables et une non prise en compte de la LPrPNP.
- VIII. Le chemin entre Feydey au centre du village, fréquemment emprunté et qui constitue un îlot de fraîcheur est un cheminement sûr qui doit être conservé.
- IX. Un manque d'alternative pour l'emplacement du tracé est constaté.
- X. Le changement d'affectation d'une zone de verdure à valeur historique et culturelle en vue de la réalisation d'un funiculaire au bénéfice d'une société privée.
- XI. Des conflits d'intérêts potentiels.

Proposition de réponse :

- I. Ce motif ne concerne pas directement le PA du funiculaire, il n'est donc pas recevable dans le cadre de la présente planification. Toutefois la Municipalité y apporte tout de même une réponse, qui est la suivante :
Leysin 365 est un concept de mobilité. En tant que concept de mobilité, il fait nécessairement l'objet d'adaptations par suite des réflexions et vérifications techniques.
- II. Il s'agit effectivement d'une erreur.

Toutefois, les informations contenues dans le rapport 47 OAT ne font pas foi et sont figurées à titre consultatives. Elles ne peuvent pas faire l'objet d'une opposition. Ici, il convient de comprendre l'utilité du funiculaire en tant que nouvel accès entre la future liaison ferroviaire et le secteur de Feydey.

Le plan a été modifié pour corriger cette erreur. Le point 6.2 du présent préavis présente cette modification.

- III. Le présent PA ne porte pas sur le projet ferroviaire et ne prévoit pas la suppression de gares. Ce motif n'est donc pas recevable dans le cadre de la présente planification. Toutefois la Municipalité y apporte tout de même une réponse, qui est la suivante :

L'un des buts principaux de la liaison par funiculaire est de « compenser la suppression de certaines dessertes ferroviaires » résultant de la modification du tracé de la ligne Aigle-Leysin (AL). Le projet n'est donc pas conçu comme une suppression de service, mais comme son remplacement par un mode de transport plus adapté à la configuration future du village.

Le funiculaire garantit que le quartier de Feydey, où se situent notamment des écoles internationales, reste connecté de manière « sûre et fiable » au reste de la station et au centre de Leysin.

Concernant la fermeture de la gare de Versmont, un deuxième funiculaire sur le tracé actuel du train est prévu dans le cadre du projet ferroviaire de prolongement de l'Aigle-Leysin. Cela fera l'objet d'une démarche de planification ultérieure.

Quant à la gare de Leysin Grand-Hôtel, sa desserte est prévue d'être supprimée, qu'importe la solution retenue, en raison des coûts démesurés nécessaires pour l'assainissement du tunnel historique en rapport avec la faible fréquentation. Le tunnel existant ne permettant pas non plus le passage du nouveau matériel roulant.

- IV. S'agissant de la question de l'information et de la consultation de la population, se référer à l'opposition b, proposition de réponse IV.
- V. Les délais sont effectivement serrés au vu du calendrier pour l'adoption du plan par le Conseil communal. Il convient d'assurer la coordination avec le calendrier du prolongement de l'Aigle-Leysin. La Municipalité souhaite en effet pouvoir permettre la construction du funiculaire avant le prolongement du train pour garantir la desserte du plateau de Feydey.

Il s'agit toutefois uniquement de la mise à l'enquête de l'affectation superposée de transport 15 LAT, par ailleurs déjà annoncée dans le PACom mise à l'enquête en 2024 et 2025, ce qui permet d'opter pour des délais courts.

- VI. Le PA "Funiculaire" est mis à l'enquête avant le projet de prolongement du train car ces deux projets nécessitent des démarches de planification différentes, le funiculaire étant soumis à la LICa et le train à la LCdF. La LICa exige un plan d'affectation spécifique alors que la LCdF traite l'affectation.

Il convient également de mentionner que la Confédération exige que les gares de Feydey et de Versmont soient reliées au futur train afin de ne pas supprimer des dessertes existantes. Il est ainsi important que le funiculaire de Feydey soit réalisé avant le prolongement du train pour garantir la desserte de Feydey.

Le funiculaire a également son intérêt comme projet indépendant, même en cas de non-réalisation du prolongement du train, dans l'objectif de relier Feydey au centre de Leysin.

- VII. Le présent plan ne change pas les affectations principales du secteur. Il introduit une zone superposée afin de permettre la réalisation d'un funiculaire.

La zone de verdure du Plan de zones, est maintenue dans le PACom. La zone de verdure 15 LAT du PACom maintien donc l'affectation de ce secteur, auquel se superpose la zone de transports prévue par le PA. Au surplus, le PACom a augmenté la zone de verdure par rapport au PZ 1979. La zone des aménagements extérieurs du PQ « En Feydey » et « Chamossaire » est également maintenue (le PQ étant maintenu). La zone de verdure du Plan d'extension partiel « Belvédère » a effectivement été affectée à la zone de tourisme et de loisirs par le PACom. Toutefois, le PA « Funiculaire » n'a pas d'impact sur cette affectation, vu qu'il s'agit d'une affectation superposée, le changement d'affectation ayant été prévu par le PACom. Au surplus, le bâtiment de la parcelle n°363 étant en note 3, la DGIP doit être consultée et veillera à la conservation des éléments patrimoniaux.

S'agissant de la question des arbres, du respect de la LPrPNP et de la qualité environnementale du site, se référer à la réponse de l'opposition a, point I.

- VIII. Le cheminement piéton entre Feydey et le centre sera garanti. Le tracé retenu a été défini pour minimiser les impacts sur les arbres. Ceux devant être abattus seront compensés. La zone de verdure est garantie.

- IX. Une pesée d'intérêts soigneuse a été faite pendant tout le processus de réflexion quant à l'implantation de cette infrastructure, avec également l'étude de quatre variantes de tracé au sein de cette localisation.

La localisation du funiculaire s'impose par un besoin spécifique de desserte au Feydey, ainsi que par la disponibilité foncière d'un terrain de propriété communale et largement non bâtie.

- X. Le présent plan ne change pas les affectations principales du secteur. Il introduit une zone superposée afin de permettre la réalisation d'un funiculaire.

- XI. S'agissant de la question d'un potentiel conflit d'intérêt, se référer à la réponse de l'opposition b, point I.

Au sujet des bénéfices du projet, aucune entreprise de transport public n'est bénéficiaire en Suisse. Les bénéfices sont interdits par la législation, les transports étant subventionnés. Les actionnaires principaux des TPC sont la Confédération et le canton de Vaud. Les actionnaires des TPC ne disposent donc d'aucun avantage financier lié au développement de ce projet.

d) Mme Jessica Brown

Motifs d'opposition :

- I. Il existe une violation des droits fondamentaux des habitants. Le PA Funiculaire et autres projets impliquent tous la suppression de la gare de Leysin-Versmont, ce qui contrevient à la liberté économique et d'établissement. Il s'agit de droits fondamentaux garantis par la Constitution.
- II. Le dossier du PA et les informations à la population comprennent des informations incomplètes, notamment si le tracé Leysin-Centre à Leysin-Feydey remplacera le tracé Leysin-Versmont à Leysin-Feydey. Une information publique à ce propos n'est prévue qu'en septembre 2026.

- III. Le café rencontre du 5 juillet 2026 a mentionné des informations et indemnisations de certains propriétaires / acteurs, accords qui resteront secrets.

Des personnes sont donc informées et indemnisées et pas d'autres. L'article 9 de la Constitution garantit la protection contre l'arbitraire. La mise à l'enquête heurte le sentiment de justice et d'équité.

Les usagers de liaisons actuelles n'ont pas été consultés dans le projet de funiculaire, ce qui contrevient au droit d'être entendu.

- IV. Des conflits d'intérêts potentiels.

- V. Le plan d'affectation porte atteinte au patrimoine arboré.

Absence d'indication du nombre d'arbres qui devront être abattus et qui seront compensés, absence d'inventaire d'arbres remarquables et aucune évaluation n'a été faite de la potentielle valeur de ces arbres.

- VI. La qualité de la zone verte historique est sous-estimée.

- VII. Exacerbation d'une situation routière déjà dangereuse, notamment concernant l'accessibilité piétonne, la sécurité routière et l'accessibilité pour les personnes en situation de handicap et à la mobilité réduite.

Absence d'information sur la compatibilité des sorties à la LHand.

- VIII. Les bénéfices du funiculaire vont aux TPC (entreprise privée) alors que la Commune doit couvrir les coûts pour sécuriser les sorties du funiculaire.

L'exploitation du funiculaire sera effectuée par une société privée, les TPC et non par la Commune, ce qui met en question la nature publique de l'infrastructure. Le coût et l'implication pour la Commune ne sont pas connus.

Il n'est pas clair pourquoi les TPC ont été choisis et si d'autres offres pour ce mandat public ont été sollicitées.

- IX. Le projet de funiculaire ne donne pas de garantie concernant la diminution du trafic routier à Leysin qui va au contraire contribuer à son augmentation.

Proposition de réponse :

- I. Ce motif ne concerne pas directement le PA du funiculaire, qui ne prévoit pas de supprimer la gare de Leysin-Versmont, il n'est donc pas recevable dans le cadre de la présente planification. Toutefois la Municipalité y apporte tout de même une réponse, qui est la suivante :

Le projet de funiculaire a pour but de faciliter la mobilité interne au village de Leysin dans sa globalité. Concernant la fermeture de la gare de Versmont, un deuxième funiculaire sur le tracé actuel du train est prévu dans le cadre du projet ferroviaire de prolongement de l'Aigle-Leysin. Cela fera l'objet d'une démarche de planification ultérieure.

- II. S'agissant de la question de l'information à la population, se référer à la réponse de l'opposition b, point IV et de la réponse au point III suivant.

Le tracé Leysin-Versmont à Leysin-Feydey sera supprimé dans le cadre du projet ferroviaire.

- III. Les propriétaires et acteurs informés spécifiquement sont ceux directement touchés par le PA (propriétaires fonciers situés à l'intérieur du PA), conformément à l'art. 35 LATC. Une indemnisation est prévue exclusivement pour les propriétaires fonciers

touchés par le funiculaire. Ces éléments sont en cours d'établissement et concernent le projet de funiculaire (PAP) et non le PA, qui traite uniquement de l'affectation.

- IV. S'agissant de la question d'un potentiel conflit d'intérêt, se référer à la réponse de l'opposition b, point I.
- V. S'agissant de la question des arbres, du respect de la LPrPNP et de la qualité environnementale du site, se référer à la réponse de l'opposition a, point I.
- VI. S'agissant de la question de la zone de verdure, se référer à la réponse de l'opposition c, point VII.

Une pesée d'intérêts soigneuse a été faite pendant tout le processus de réflexion quant à l'implantation de cette infrastructure, avec également l'étude de quatre variantes de tracé. L'option retenue est celle ayant le moins d'emprise sur les propriétés privées, une longueur de tracé dans la moyenne des variantes, un éloignement important vis-à-vis des bâtiments recensés en note 3 au recensement architectural (ECA 79 et 80) et un impact faible sur le patrimoine arboré.

Aussi, un chapitre sur la conformité du projet au patrimoine bâti a été élaboré dans le 47 OAT. Il est convenu que l'impact sur le paysage est relativement faible, et des mesures sont prévues dans le concept paysager, afin de favoriser une intégration soigneuse de l'installation.

L'implantation de l'infrastructure dans le site a été coordonnée avec la Direction générale des immeubles et du patrimoine (DGIP) dans le cadre de l'examen préalable du projet. Cette dernière, qui est chargée d'assurer la préservation du patrimoine de manière large, a préavisé positivement le projet de PA et sera amenée à examiner et se prononcer sur le projet de funiculaire. De plus, l'article 6 du règlement impose la réalisation d'un concept paysager dans le cadre de la PAP et cette dernière intégrera un RIE qui traite également la question du patrimoine.

Le cheminement piéton entre Feydey et le centre sera garanti.

- VII. S'agissant de la question de la conformité à la LHand et à l'accessibilité PMR des infrastructures de transport public, se référer à l'opposition b, point III.
- VIII. Ce motif ne concerne pas directement le PA du funiculaire, il n'est donc pas recevable dans le cadre de la présente planification. Toutefois la Municipalité y apporte tout de même une réponse, qui est la suivante :

Au sujet des bénéfices du projet, aucune entreprise de transport public n'est bénéficiaire en Suisse. Les bénéfices sont interdits par la législation, les transports étant subventionnés. Les actionnaires principaux des TPC sont la Confédération et le canton de Vaud. Les actionnaires des TPC ne disposent donc d'aucun avantage financier lié au développement de ce projet.

L'amélioration de la desserte entre Feydey et le centre pourrait potentiellement entraîner une diminution du trafic automobile. Dans tous les cas, elle ne devrait pas entraîner d'augmentation du trafic.

De manière générale, tout projet de transport public va dans le sens d'une diminution du trafic automobile. Une étude sur la desserte par bus est en cours et des solutions seront trouvées afin de conserver un bon niveau de desserte pour l'ensemble des habitants.

e) Mme Nicole Bigler

Motifs d'opposition :

- I. La suppression d'un trajet ferroviaire historique et spectaculaire au profit d'un projet servant le tourisme et au détriment des habitants ainsi que la fermeture de 3 haltes / gares.
- II. L'école est oubliée du concept de mobilité.
- III. Des conflits d'intérêts potentiels.
- IV. Le règlement doit mentionner la législation fédérale, dont la LHand, dans l'article 7.
- V. L'absence d'une séance d'information publique avant la mise à l'enquête du dossier.
- VI. Le dossier présente des plans obsolètes ou incomplets (p.3)
- VII. Le tracé de funiculaire ne concorde pas avec la servitude présentée (p.6).
- VIII. Le dossier ne satisfait pas aux exigences des Services cantonaux.
- IX. L'absence d'inventaire des arbres remarquables.
- X. Le choix du tracé doit tenir compte de l'échappée EE, l'allée historique, les arbres, l'escalier de la Manu et l'accès à l'esplanade de Feydey.
- XI. Les accès pour personnes à mobilité réduite plus longs et complexes que ceux des personnes mobiles.
L'inclusion de la mobilité douce au Feydey et à proximité de la Place du Marché doit être pensée à l'amont du projet et respecter la LHand.
- XII. Au vu du règlement des PQ en vigueur, l'assimilation d'une station d'accès au funiculaire, de ses pylônes et de la ligne du funiculaire à "des aménagements tels que escaliers, rampes, sorties, accès des parkings, etc. " n'est pas cohérente.
Si le PEP "Belvédère" permet des dérogations, le dégagement sur la façade historique, les arbres remarquables et la vue de l'esplanade doivent être conservés.
- XIII. Il n'est pas clair si le PACom est en vigueur.

Proposition de réponse :

- I. Ce motif ne concerne pas directement le PA du funiculaire qui ne prévoit pas la suppression d'une ligne ferroviaire ou de gares, il n'est donc pas recevable dans le cadre de la présente planification. Toutefois la Municipalité y apporte tout de même une réponse, qui est la suivante :
S'agissant de la justification du projet et de la fermeture des gares existantes, se référer à la réponse de l'opposition c, point 3.
S'agissant de la justification technique du projet de funiculaire ainsi que de la coordination des procédures et l'historique du projet, se référer aux points 2.1 et 2.4.
A noter que le projet profite autant à la population leysenoude (pendulaires et écoliers) qu'aux touristes.
- II. Ce motif ne concerne pas directement le PA du funiculaire qui ne remet pas en question la desserte scolaire, il n'est donc pas recevable dans le cadre de la

présente planification. Toutefois la Municipalité y apporte tout de même une réponse, qui est la suivante :

L'accès à l'école est un cas particulier. Les transports scolaires à Leysin sont gérés par l'association AISOL pour l'Établissement primaire et secondaire Les Ormonts-Leysin. Le concept de mobilité en cours d'étude prendra en compte cette problématique.

- III. S'agissant de la question d'un potentiel conflit d'intérêt, se référer à la réponse de l'opposition b, point I.
- IV. La Municipalité entre en matière pour cette modification du règlement. Le point 6.1 du présent préavis présente la modification en question.
- V. S'agissant de la question de l'information à la population, se référer à la réponse de l'opposition b, point IV.
- VI. S'agissant de la question du plan au point 2.1 du rapport 47 OAT, se référer à la réponse de l'opposition c, point II.
- VII. Le 47 OAT ne dit pas que le projet correspond au tracé de la servitude mais relève la conformité au principe de la servitude, avec des modifications.

La servitude correspond à un ancien principe d'implantation du funiculaire, de 2003, qui doit toutefois être mis à jour selon la faisabilité de l'ouvrage et une pesée des intérêts. Ces mises à jour permettent de garantir le respect des bases légales valables aujourd'hui, mais également d'assurer - entre autres - une qualité d'intégration paysagère, une économie de mouvements de terre, une efficacité du service. Le tracé mis à jour permet notamment de limiter les abattages d'arbres.

Les conventions et servitudes nécessaires sont en cours d'établissement, la servitude actuelle sera donc remplacée. Toutefois, on relève que le funiculaire est bel et bien conforme au principe de la servitude avec quelques adaptations. Il est usuel de modifier des servitudes.

Les propriétaires concernés ont accepté le tracé proposé.

Son existence met en évidence que la réflexion relative à l'implantation d'un funiculaire à cet emplacement remonte à plusieurs années.

- VIII. Le dossier a été adapté à la suite des remarques des Services. Il satisfait donc à leurs exigences. Le complément à l'examen préalable du 29.04.2026 précise que « les modifications soumises relatives au plan d'affectation funiculaire sont conformes au cadre légal » (p. 2).
- IX. S'agissant de la question des arbres, se référer à la réponse de l'opposition a, point I.
- X. S'agissant également de la question du patrimoine, se référer à la réponse de l'opposition d, point VI.
- XI. S'agissant de la question de la conformité à la LHand et à l'accessibilité PMR des infrastructures de transport public, se référer à la réponse de l'opposition b, point III.
Les zones de sortie des gares sur l'avenue Rollier et à Feydey, ainsi que la sécurité des usagers seront traitées dans le cadre de la PAP funiculaire, un projet de ces interfaces est en cours.
- XII. Les aménagements prévus par le PA « Funiculaire » ne sont pas contradictoires avec ceux du PQ « En Feydey » et « Chamossaire », il s'agit d'infrastructures

d'accès, avec notamment des escaliers prévus dans le projet de funiculaire, afin de conserver le cheminement piéton existant.

Le PA définit une zone superposée aux affectations principales. Le règlement du PA « Funiculaire » complète et précise donc les règlements précités.

Le projet a été établi en coordination avec la DGIP. La PAP intégrera un RIE qui intègre le patrimoine. Les bâtiments notés 2 et 3 impliquent la nécessité de les soumettre à la DGIP. Le projet du funiculaire s'établit par ailleurs en coordination avec la DGIP.

- XIII. Ce motif ne concerne pas directement le PA du funiculaire, il n'est donc pas recevable dans le cadre de la présente planification. Toutefois, il est précisé que le PACom n'est pas encore entré en vigueur, mais ayant été soumis à l'enquête publique, ce sont les règles les plus strictes entre le PZ 1979 et le PACom qui s'appliquent.

f) Mme et M. Monique et Jean-Rolf Wacker

g) Mme et M. Clarisse Linda et Alfred Grüter

h) Mme Lucia Kaeppli

i) M. Lawrence Ware

Motifs d'opposition (les opposants f à i sont regroupés, au vu des motifs similaires) :

- I. Le dossier ne doit pas être traité indépendamment du prolongement du train.
Le projet est déraisonnable / insensé car il prévoit le démantèlement d'une ligne existante fonctionnelle pour une modification substantielle plutôt qu'un prolongement.
La perte de la vue exceptionnelle offerte par le train actuel au profit d'un tunnel.
- II. Le temps de parcours triplé (de 5 à 15 minutes) et la capacité des cabines insuffisantes en forte affluence.
L'absence d'information sur la logistique (transport des bagages, etc.).
- III. Les risques techniques liés à la construction souterraine proche des bâtiments
- IV. La gare de Leysin-Feydey est facilement adaptable aux normes LHand à moindre coût.
- V. L'absence de prise en compte des usagers réels et des utilisateurs de Feydey.
- VI. Le projet ne résout qu'une infime partie des problèmes de mobilité, mais en crée bien d'autres ;
Le train actuel est satisfaisant et dessert 4 gares avec coordination train-bus. Un service de bus restera indispensable.
- VII. L'accès à la Berneuse questionnable au vu des changements climatiques.
- VIII. Le coût global et les impacts budgétaires pour la commune sont mal explicités, l'argument financier est trompeur et cache les dépenses réelles à charge de la commune.
- IX. Un prolongement de la ligne entre la gare du Grand-Hôtel et les Chamois semblerait davantage cohérent avec les besoins long terme

Proposition de réponse :

- I. S'agissant de la justification technique du projet de funiculaire ainsi que de la coordination des procédures et l'historique du projet, se référer aux points 2.1 et 2.4.
- II. Le PA funiculaire concerne l'affectation du tracé, non le projet de funiculaire, ses horaires, capacités, logistique d'accès, etc. Ces motifs ne concernent donc pas directement le PA du funiculaire, ils ne sont ainsi pas recevables dans le cadre de la présente planification. Toutefois la Municipalité y apporte tout de même une réponse, qui est la suivante :

Le temps de parcours entre la gare d'Aigle et Feydey (y compris le déplacement en funiculaire) sera à priori réduit de cinq minutes. (Grâce également au passage direct au dépôt d'Aigle)

La capacité des cabines a été étudiée pour accueillir une trentaine de personnes, soit une classe d'élèves. Les études réalisées révèlent que la capacité des cabines du funiculaire sera suffisante.
- III. Ce motif concerne la PAP et non la présente procédure. Il n'est donc pas recevable dans le cadre de la présente planification. Toutefois, les questions de sécurité en lien avec la construction sont traitées dans le cadre de la PAP et seront garanties lors de la construction.
- IV. Ce motif concerne le projet ferroviaire et non la présente procédure, il n'est donc pas recevable dans le cadre de la présente planification. Toutefois la Municipalité y apporte tout de même une réponse, qui est la suivante :

S'agissant de la justification technique du projet de funiculaire ainsi que de la coordination des procédures et l'historique du projet, se référer aux points 2.1 et 2.4. Le projet ferroviaire et les décisions y relatives est du ressort de la Confédération.
- V. Le projet de funiculaire a notamment pour objectif d'assurer la desserte de Feydey, avec une amélioration (connexion au centre de Leysin), et ce, de manière indépendante au projet de prolongement du train.
- VI. En termes de mobilité interne à la Commune, des études de fréquentation des lignes de bus sont en cours afin d'analyser la mobilité et le réseau de bus. L'objectif n'est évidemment pas de diminuer l'offre ni le niveau de desserte, mais de l'adapter au mieux aux différents besoins. Une fois les différents projets réalisés, le réseau de transports publics internes, notamment le réseau de bus, sera adapté afin d'assurer une desserte optimale de l'ensemble du village.
- VII. Ce motif concerne le projet ferroviaire et non la présente procédure, il n'est donc pas recevable dans le cadre de la présente planification. Toutefois la Municipalité y apporte tout de même une réponse, qui est la suivante :

Le projet de funiculaire est orienté vers l'amélioration de l'accessibilité pour les habitants du village en priorité. L'accès à la télécabine n'est pas uniquement pensé pour les sports d'hiver mais bien pour permettre d'améliorer l'offre de sports de montagne 4 saisons et également pour rapprocher le train du secteur des Esserts.
- VIII. Ce motif concerne le projet ferroviaire et la PAP et non la présente procédure, il n'est donc pas recevable dans le cadre de la présente planification. Toutefois la Municipalité y apporte tout de même une réponse, qui est la suivante :

Le projet ferroviaire est entièrement payé par la Confédération, y compris les éventuels surcoûts. Pour le funiculaire :

Financement 100% garanti : par une garantie d'emprunt de l'Etat au profit des TPC

Coûts d'investissement et d'exploitation : coûts annuels répartis entre le Canton et la Commune

Le Canton peut financer, selon le cadre légal en vigueur, au maximum :

Le 50% des intérêts des emprunts, garantis par l'Etat et les communes et souscrits selon l'article 17, alinéa 1 (LMTP) ;

Le 50% des amortissements financiers des installations et équipements calculés selon les dispositions de la législation fédérale ;

Le 12.5 % des charges d'exploitation, y compris les intérêts sur les engagements courants (frais de véhicules et de l'infrastructure, vente et distribution, frais d'administration, gestion du trafic)

La Commune de Leysin dans le cadre de la commande de prestations aux TPC dans le secteur du trafic urbain obtenu par un préavis au conseil, soit :

50 % des intérêts des emprunts

50 % des amortissements financiers

87.5 % des charges d'exploitation (frais de véhicules et de l'infrastructure, vente et distribution, frais d'administration, gestion du trafic)

- IX. Ce motif concerne le projet ferroviaire et non la présente procédure, il n'est donc pas recevable dans le cadre de la présente planification. Toutefois la Municipalité y apporte tout de même une réponse, qui est la suivante :

Les Chamois est un projet touristique privé, ce n'est pas à la collectivité d'assurer sa desserte. Une analyse de mobilité est en cours pour ce projet spécifique.

Concernant la suppression de la gare du Grand-Hôtel, se référer aux points 2.1 et 2.4.

j) Mme et M. Marlène et Bernard Droz

Motifs d'opposition :

- I. Idem opposition f à i ci-dessus
- II. Les incidences du projet sur le paysage, avec un ouvrage surélevé de grande ampleur, qui va porter atteinte à la cohérence paysagère du site.

Proposition de réponse :

- I. Idem opposition f à i ci-dessus
- II. S'agissant de la question du paysage et du patrimoine, se référer à la réponse de l'opposition d, point VI.

k) M. Didier Deladoey

Motifs d'opposition :

- I. Le projet est planifié séparément du projet global Leysin 365 (prolongement ferroviaire, future halte Leysin-Centre, hub de la Place Large, future télécabine, etc.), ce qui empêcherait une vision consolidée des interactions entre les différents

modes de transport et aménagements y relatifs. Le PA n'apporte pas la coordination nécessaire entre ces infrastructures et ne présente pas de document consolidé exposant cette coordination.

Le rapport 47 OAT du PA se réfère au PACom qui n'est pas encore entré en force et fait l'objet d'oppositions.

L'art. 25a LAT exige que les décisions relatives à des projets matériellement interdépendants soient coordonnées et concordantes. Le dossier ne permet pas de déterminer quelle autorité assume la coordination générale, les procédures à intervenir et leur ordre, comment les emprises et interfaces sont garanties, les conséquences de retard ou d'abandon de projets connexes.

- II. La viabilité et l'utilité du funiculaire si les autres composantes (comme le prolongement du train) étaient retardées ou abandonnées.
- III. L'absence de coordination avec le corridor de mobilité douce prévu par le PDCom entre les quartiers de Vermont (Ouest) et des Télécabines (Est), suggérant qu'une interface ou un arrêt intermédiaire aurait dû être étudié.
- IV. Des divergences sur les coûts (estimations varient entre 10 et 20 millions de francs) et un manque d'analyse sur la faisabilité du projet dans son contexte global et sur l'impact financier des contraintes techniques liées à la zone S3 de protection des eaux.
- V. Le Conseil communal doit pouvoir statuer sur la base d'un dossier permettant d'apprécier la cohérence de l'ensemble, les dépendances entre les projets, les coûts, les risques, les scénarios alternatifs, les conséquences d'une modification d'un des projets connexes.

Proposition de réponse :

- I. S'agissant de la justification technique du projet de funiculaire ainsi que de la coordination des procédures et l'historique du projet, se référer aux points 2.1 et 2.4. Se référer également à la réponse au point II ci-après.

Les procédures sont coordonnées, le PACom prévoyant notamment le funiculaire dans son règlement. Une planification spécifique a été faite pour le funiculaire au vu du calendrier imposé par le projet ferroviaire et il est mis à l'enquête avant le projet de prolongement du train. En effet, il s'agit d'assurer sa réalisation avant le prolongement du train, afin de garantir une desserte de Feydey avant la suppression de la gare de Feydey. Au surplus, ces deux projets nécessitent des démarches de planification différentes, le funiculaire étant soumis à la LICa et le train à la LCdF. La LICa exige un plan d'affectation spécifique alors que la LCdF traite l'affectation. Une coordination a été assurée tout au long de la démarche avec le Canton et la Confédération notamment.

La PAP du funiculaire apportera tous les éléments techniques de la liaison verticale, éléments qui n'ont pas leur place dans un plan d'affectation définissant uniquement une zone superposée.

Le rapport 47 OAT du PA se réfère au PACom, mais également aux autres affectations principales en vigueur sur le secteur (cf. chap. 2.5), y compris au PZ de 1979, vu que le PACom n'est effectivement pas en force. Le PA « funiculaire » définissant une zone superposée, elle s'applique sur toutes les planifications légalisées. Le PA est ainsi coordonné et analysé avec les planifications en vigueur.

La coordination entre les divers projets a notamment été présentée dans le cadre de plusieurs séances d'information, se référer à la réponse de l'opposition b, point IV.

La future télécabine est un projet indépendant, planifié par TLML.

- II. Comme précisé dans le rapport 47 OAT, le funiculaire est nécessaire indépendamment du prolongement de la ligne Aigle-Leysin pour maintenir et améliorer la desserte du secteur de Feydey, notamment depuis le centre de Leysin, garantissant ainsi son utilité publique même en cas de modification ou non-réalisation des autres projets.
- III. Au chapitre 3.2.3 du PDCom, il existe effectivement une image illustrant le funiculaire (transport mécanique) ainsi qu'un chemin piéton horizontal. Il convient de rappeler que ces schémas représentent des principes territoriaux à titre d'exemple. La réalisation d'un chemin piéton horizontal n'est donc pas contraignante pour les autorités, et peut éventuellement être projetée si l'opportunité et le besoin se présentent.

Dans tous les cas, le principe d'un arrêt intermédiaire n'est pas mentionné dans le PDCom.

- IV. Ce motif concerne la PAP et non la présente procédure. Il n'est donc pas recevable dans le cadre de la présente planification. Toutefois la Municipalité y apporte tout de même une réponse, qui est la suivante :

Le présent PA a pour but de légaliser l'affectation du sol. Les détails techniques d'exécution, le budget final, les conventions foncières, le traitement des contraintes techniques relèvent de la Procédure d'Approbation des Plans (PAP), qui inclura notamment un rapport d'impact sur l'environnement complet.

En ce qui concerne les coûts, se référer à la réponse aux oppositions f à i, point VIII.

- V. Le Conseil communal est appelé à statuer sur le projet de PA « funiculaire » qui définit uniquement une « zone superposée de transport » et ne concerne pas l'infrastructure du funiculaire qui fera l'objet d'une enquête publique spécifique dans le cadre de la PAP, avec tous les détails techniques et les coûts. La cohérence de l'ensemble est assurée, le rapport 47 OAT permettant de la démontrer, de même que la concordance avec le droit en vigueur (chap. 2.5).

I) Mme Dominique Bourquin Tièche

Motifs d'opposition :

- I. Absence d'un inventaire arboricole précis (espèces, état sanitaire) et d'un concept paysager détaillé dans le dossier.
- II. Une compensation des abattages est annoncée mais non garantie. L'autorisation d'abattage et la compensation au sens de la LPrPNP doivent être instruites et garanties (accords formels des propriétaires) avant l'adoption du plan.

La suppression de tout arbre protégé au sens de l'art. 14 LPrPNP doit être subordonnée à une dérogation dûment justifiée et à une compensation effectivement assurée.

- III. Le volet environnemental du PA a été jugé non conforme par les services cantonaux dans le préavis d'examen préalable.

Proposition de réponse :

- I. S'agissant de la question des arbres, du respect de la LPrPNP et de la qualité environnementale du site, se référer à la réponse de l'opposition a, points I et II.

L'article 6 du règlement indique que : *Un concept paysager établi par un spécialiste reconnu par la FSAP doit être prévu dans le cadre de la PAP. Il a pour but de démontrer la bonne intégration du funiculaire dans le paysage et de détailler la compensation prévue pour les arbres abattus selon les critères de la LPrPNP.*

- II. Conformément à l'art. 39 al. 3 LPrPNP, la garantie de compensation est fournie au plus tard lors de l'octroi de la dérogation à l'obligation de conservation du patrimoine arboré, soit de l'autorisation d'abattage.

En outre, l'art. 21 al. 2 RLPrPNP dispose que le remplacement du patrimoine arboré supprimé s'effectue par la plantation de nouveaux individus, selon le principe d'un pour un. De plus, l'alinéa 4 dudit article précise que les plantations compensatoires sont réalisées dans un délai d'un an à compter de l'octroi de l'autorisation dérogatoire, respectivement du permis d'habiter ou d'utiliser en cas de suppression ou d'élagage lié à un permis de construire. Lorsque cela est techniquement possible, elles sont entreprises avant ou simultanément à la suppression.

- III. Les compléments d'information demandés par le Canton ont été intégrés au dossier soumis à l'enquête publique.

Glossaire

OAT	Ordonnance sur l'aménagement du territoire
PA	Plan d'affectation
PRODES	Programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire
RPA	Règlement Plan d'affectation
TPC	Transport Public du Chablais
AL	Aigle-Leysin
OPB	Ordonnance sur la protection contre le bruit
LHand	Loi sur l'égalité pour les personnes handicapées
LAT	Loi sur l'aménagement du territoire
PDCn	Plan directeur cantonal
PDRt-AV	Plan directeur régional touristique des Alpes vaudoises
PDCom	Plan directeur communal
PACom	Plan d'affectation communal
LICa	Loi fédérale sur les installations à câbles
LCdF	Loi fédérale sur les chemins de fer
PAP	Procédure d'approbation des plans
RIE	Rapport d'impact sur l'environnement
DAP	Décision d'approbation des plans
PMR	Personne à mobilité réduite
OFT	Office Fédéral des Transports