



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.

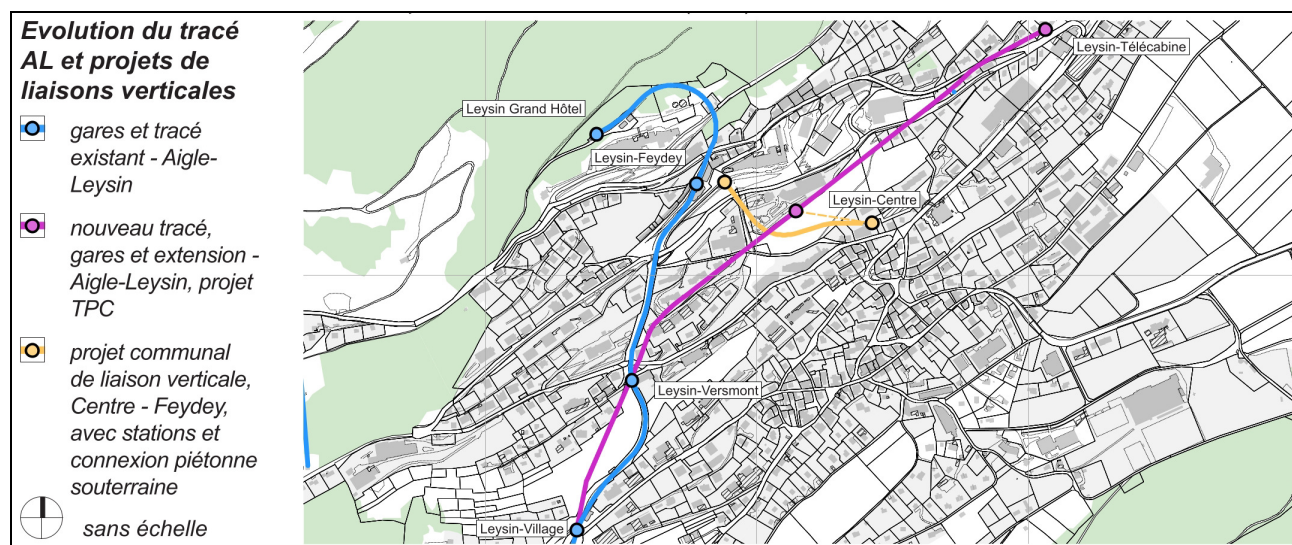
Article 7 *Suppression des barrières architecturales*

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 :

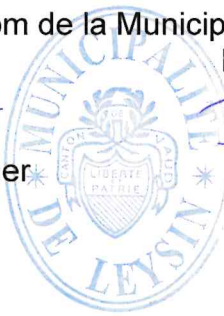


Laurence Habegger

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'affectation 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



CONSEIL COMMUNAL DE LEYSIN

EXTRAIT

du procès-verbal de la séance du 24 septembre 2026
présidée par Monsieur Théophile CUCHE

LE CONSEIL COMMUNAL DE LEYSIN

Vu le préavis municipal n° 12/2026 du 17 août 2026 relatif à l'

ADOPTION DU PLAN D'AFFECTATION « FUNICULAIRE » ET SON RÈGLEMENT

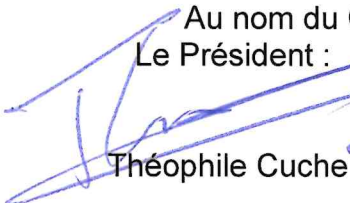
Ouï le rapport de la commission désignée pour étudier cette affaire

Attendu que cet objet a été régulièrement porté à l'ordre du jour

DÉCIDE

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 en séance du 24 septembre 2026

Au nom du Conseil communal de Leysin :
Le Président :  Théophile Cuche
La Secrétaire :  Natalie Lietta





COMMUNE DE LEYSIN

LA MUNICIPALITE

DECISIONS DU CONSEIL COMMUNAL

La Municipalité de la Commune de Leysin

agissant en vertu de la Loi sur l'exercice des droits politiques (LEDP), porte à la connaissance des électeurs que, dans sa séance du 24 septembre 2026, le Conseil communal a décidé d'adopter

le préavis **no 12/2026** du 17 août 2026 relatif à l'

ADOPTION DU PLAN D'AFFECTATION « FUNICULAIRE » ET SON RÈGLEMENT

et a décidé

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).

*Les électeurs peuvent consulter ces décisions au Greffe municipal. Ces décisions sont susceptibles de référendum qui doit être annoncé par écrit à la Municipalité dans un délai de **dix jours** (art. 163 al 1 LEDP) qui suivent le présent affichage soit jusqu'au 5 octobre 2026.*

*Si la demande de référendum satisfait aux exigences, la Municipalité prendra formellement acte de son dépôt, autorisera la récolte des signatures, scellera la liste et informera le comité du nombre minimum de signatures requis ; le titre et le texte de la demande de référendum seront affichés au pilier public (art. 163 al 3 LEDP). Le délai de récolte des signatures sera de 30 jours dès l'**affichage de l'autorisation de récolte des signatures prévu à l'art. 163 al 3 LEDP** (art. 164 al. 1 LEDP). Enfin, si le délai référendaire court durant les jours de **Noël, de Nouvel An ou de Pâques, il sera prolongé de 5 jours**. Si ce délai court pendant la période allant du **15 juillet au 15 août, il sera prolongé de 10 jours** (art. 164 al. 1 et 134 al 2 et al 3 par analogie).*

Leysin, le 25 septembre 2026

Au nom de la Municipalité :

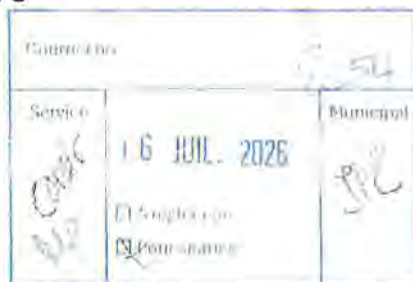
La Syndique :

Laurence Habegger

Le Secrétaire :

Martin Reist

Monique Muraglia
Rue du Commerce 5
1854 Leysin



Administration communale
Maison de Commune
Rue du Village 39
1854 Leysin

Leysin, le 10 juillet 2026

Concerne :

Opposition au plan d'affectation « Funiculaire » mis à l'enquête publique le 13 juin 2026

Madame la Syndique, Messieurs les Municipaux,

En tant que piétonne et passionnée d'ornithologie, je vous fais part de mon **opposition** à ce plan d'affectation pour son incidence problématique sur l'environnement. Même si le funiculaire tel que prévu permet de limiter les nuisances du trafic motorisé, son tracé porte malheureusement atteinte au patrimoine arboré et indirectement à la faune.

Sur les parcelles n° 356, 363 et 1707, véritables îlots de verdure au cœur de la localité, le PA implique en effet l'abattage d'au moins une dizaine d'arbres (cf. *Relevé des arbres potentiellement touchés par le tracé du funiculaire, page 16 du rapport explicatif selon l'art. 47 OAT*), et cela à une époque où les arbres sont essentiels en périodes de canicule, en particulier les arbres d'un certain âge.

L'abattage de ces arbres et les dérangements potentiels impacteraient négativement la reproduction d'espèces qui figurent sur la **Liste rouge des oiseaux nicheurs de Suisse** (cf. relevés consultables sur le site *ornitho.ch* de la Station ornithologique suisse de Sempach), et qui trouvent refuge dans la zone du tracé:

- Le Torcol fourmilier, espèce au statut « **quasi menacé** » selon Liste rouge, tributaire de cavités de vieux arbres pour nicher, régulièrement observé au printemps sur la parcelle 1707
- Le Rougequeue à front blanc, espèce au statut « **quasi menacé** » selon Liste rouge, mais étonnamment bien implantée à Leysin. Il niche sur lesdites parcelles, dans des cavités des arbres concernés
- La Pie-grièche écorcheur, espèce au statut « **vulnérable** » selon Liste rouge, qui niche régulièrement dans le paysage ouvert, offrant buissons et arbres-perchoirs, typique de la parcelle 1707

Je suis surprise que nos autorités et les TPC n'aient pas examiné sur le plan technique et financier la possibilité de maintenir la desserte du Feydey par le train, et que la ligne prévue partant de Leysin-Village empruntant les rails et le viaduc existants s'arrête à Vermont. Je préférerais que mes impôts soient utilisés pour financer cette option.

En vous remerciant de tenir compte de ces remarques, je vous prie de recevoir, Madame la Syndique, Messieurs les Municipaux, l'expression de mes salutations distinguées.

Monique Muraglia



MUNICIPALITE DE LEYSIN

COMMUNE DE LEYSIN ■ PLAN D'AFFECTATION COMMUNAL « FUNICULAIRE »

Enquête publique / Séance de conciliation du 3 août 2026 / 8h30 - Salle Oasis à Leysin

Opposition de : Mme Monique Muraglia, datée du 10 juillet 2026

Présents

M.	Jean-Philippe RYTER	Municipal
M.	Christophe FLIPO	Technicien communal
M.	Michel PACCAUD	Délégué à la mobilité et à l'urbanisme
Mme	Géraldine CAVIN	Urbaniste (bureau GEA)
M.	Emile PRODOLLIET	Urbaniste (bureau GEA) et teneur du PV
Mme	Monique MURAGLIA	Opposante

Procès-verbal de la séance de conciliation

Le présent procès-verbal n'a pas pour vocation d'être littéral, mais synthétise les réponses apportées aux motifs d'opposition discutés lors de la séance.

Procédure du PA

1. M. Ryter explique que la présente procédure concerne uniquement l'affectation permettant l'implantation d'un funiculaire. Le projet concret de funiculaire fera l'objet d'une autre mise à l'enquête. Le dossier d'enquête contiendra tous les détails constructifs liés à la réalisation et à l'exploitation du funiculaire. Le plan d'affectation (PA) permet uniquement de répondre à l'exigence de la Confédération de disposer d'une affectation du sol permettant de prévoir un funiculaire. La mise en vigueur du PA n'implique pas le début des travaux du projet de funiculaire.

Plantations

2. Mme Cavin précise que c'est le projet de funiculaire qui déterminera quels arbres devront être abattus et qui définira les modalités de compensation relatives à ces éventuels abattages. Chaque abattage sera compensé, conformément à la loi cantonale (LPrPNP). Elle précise qu'aucun arbre remarquable n'a été recensé sur le secteur touché par le PA.
3. M. Paccaud précise que le tracé du futur funiculaire a été établi afin de toucher un minimum d'arbres. À noter que la surface de la zone superposée de transport 15 LAT présentée sur le plan d'affectation est plus large que l'infrastructure du funiculaire qui sera réalisée. Un relevé de chaque plantation présente dans le secteur a été établi par des spécialistes en environnement afin de trouver la meilleure solution possible. Lors de l'enquête relative au projet de funiculaire, le plan de compensation sera présenté à la population. Il est probable qu'un nombre plus important d'arbres soient plantés que ceux qui auront été abattus. À ce stade, il n'est pas possible de déterminer précisément quels arbres seront touchés.

Protection de l'environnement

4. Mme Cavin explique que différentes variantes d'implantation ont été étudiées, ainsi qu'une étude d'impact sur l'environnement. Cette étude a démontré qu'il n'y a pas de biotopes particuliers, de faune ou d'arbres remarquables à protéger dans ce secteur.
5. Mme Cavin ajoute que le règlement du PA impose la réalisation d'un concept paysager ainsi que la prise en compte de la nouvelle LPrPNP. Cela implique que les modalités de protection de la nature et du paysage devront, dans tous les cas, être prises en compte dans le projet de funiculaire.

Affectation du sol

6. Mme Cavin précise que l'affectation du sol définie par le Plan d'affectation communal (PACom), mis à l'enquête en 2024, à savoir la zone de verdure 15 LAT, n'est pas remise en question par le présent PA, qui définit une zone superposée. À noter que le PACom permettait déjà l'implantation d'un funiculaire. Elle précise que la zone présentée sur le plan est plus large que l'infrastructure du funiculaire qui sera réalisée.

Consultation des autorités supérieures

7. Mme Cavin précise que l'affectation du sol définie par le Plan d'affectation communal (PACom), mis à l'enquête en 2024, à savoir la zone de verdure 15 LAT, n'est pas remise en question par le présent PA, qui définit une zone superposée. À noter que le PACom permettait déjà l'implantation d'un funiculaire. Elle précise que la zone présentée sur le plan est plus large que l'infrastructure du funiculaire qui sera réalisée.
8. M. Paccaud ajoute que, pour le projet de funiculaire, un rapport d'impact sur l'environnement (RIE) sera établi. À noter que la Confédération, par l'intermédiaire de l'Office fédéral de l'environnement (OFEV), sera également consultée afin d'attester de la conformité du projet aux différentes bases légales et exigences fédérales.

Oiseaux protégés

9. Mme Muraglia effectue des relevés d'oiseaux pour le Groupe ornithologique des Ormonts (GODO) et a identifié trois espèces d'oiseaux qui figurent sur la Liste rouge des oiseaux nicheurs de Suisse (Rougequeue à front blanc, Torcol et Pie-grièche) et qui nichent dans ce secteur. Elle identifie sur le plan les endroits où ils ont été observés.
10. M. Paccaud explique que l'un des emplacements identifiés par Mme Muraglia, au nord de la parcelle n° 1707, n'est pas touché par le projet de funiculaire.
11. Mme Muraglia précise que le Torcol est une espèce en voie d'extinction qui revient notamment grâce à la pose de nichoirs. Elle mentionne également qu'un nichoir pour le Rougequeue à front blanc a été posé et risque d'être supprimé par le projet.

→ Décision : M. Paccaud assure que, pour le dossier de mise à l'enquête du projet de funiculaire, la Commune s'engage à prévoir le déplacement des nichoirs existants qui seraient impactés ainsi que la pose d'un ou deux nichoirs sur le secteur pour les espèces protégées qui pourraient en profiter. Les coûts seront pris en charge dans le cadre du projet de funiculaire. Le présent procès-verbal fait office d'engagement de la Municipalité.

Plus-value

12. Mme Cavin explique que la mention de la taxe sur la plus-value dans le rapport 47 OAT provient d'une obligation légale qui exige qu'une taxe sur la plus-value soit prévue pour tout terrain bénéficiant d'une augmentation substantielle de sa valeur, en fonction de différents critères et en lien avec un changement d'affectation. Cette taxe concerne les propriétaires privés touchés par le changement d'affectation. C'est le Canton qui déterminera si l'affectation en zone superposée de transports (funiculaire) constitue ou non une plus-value pour les parcelles.

Information des propriétaires

13. M. Paccaud explique que les propriétaires fonciers directement touchés par la zone superposée de transport 15 LAT ont tous été consultés et qu'aucun d'entre eux ne s'est opposé au projet.

Réseau de transport public et accessibilité PMR – Prolongation du train

14. M. Paccaud explique que les rails et les gares sont la propriété de la Confédération et non des entreprises ferroviaires. Ainsi, la mise aux normes visant à permettre l'accès aux personnes à mobilité réduite (PMR) se fait progressivement dans les centaines de gares que possède la Confédération. C'est cette dernière qui établit les priorités relatives à cette mise aux normes. Le projet de prolongation du train permettra de rendre les trois gares (Village, Feydey et Versmont) accessibles aux PMR, ce qui n'est actuellement pas le cas, et donc conformes aux exigences légales y relatives.

15. M. Paccaud précise que le coût de mise aux normes LHand des gares existantes a été l'une des raisons ayant justifié le choix de prolonger le train. La deuxième raison est d'ordre technique : un train à crémaillère ne peut que monter ou descendre ; il ne peut pas effectuer les deux mouvements dans un même sens. Une prolongation du train entre Feydey et la télécabine ne serait ainsi pas possible techniquement. Le projet prévu permet en outre de réduire le temps de parcours.
16. M. Paccaud précise que le funiculaire prévu pour relier Versmont à la gare de Leysin-Village ne peut pas être prolongé jusqu'à Feydey. En effet, cela nécessiterait deux cabines et un point de croisement au milieu du tracé, impliquant une adaptation importante de l'infrastructure, compte tenu de la longueur du tracé. Il relève également que l'arrêt Grand-Hôtel sera, dans tous les cas, supprimé à terme, le tunnel existant ne permettant pas le passage du nouveau matériel roulant. Sa transformation aurait généré des coûts trop importants par rapport à l'usage de cette gare.
17. M. Paccaud explique qu'une prolongation du funiculaire jusqu'à la patinoire a été analysée, mais que ce projet n'a pas été retenu pour des raisons financières, car il représenterait un budget de 70 millions de francs.
18. La présente enquête ne concerne toutefois pas la prolongation du train, mais uniquement la définition de l'affectation permettant la réalisation du funiculaire entre Leysin-Centre et Feydey.

Suite de la procédure

19. Nous vous remercions de nous transmettre vos éventuelles observations sur le présent procès-verbal de la séance et de nous informer de votre position concernant le maintien ou le retrait de votre opposition d'ici au **14 août 2026**, compte tenu des impératifs de calendrier liés à l'adoption du plan d'affectation, qui imposent ce délai. Sans autre avis de votre part, notre Municipalité considérera votre opposition comme maintenue.
20. Un préavis de la Municipalité au Conseil communal sera ensuite rédigé afin que ce dernier puisse statuer sur la levée des oppositions et l'adoption du plan d'affectation. Une fois adopté par le Conseil communal, le plan d'affectation sera transmis au Département pour approbation. Pour les opposants qui souhaitent maintenir leur opposition, ils seront informés de la levée de leur opposition par le Canton après l'approbation du Département. Ils auront ensuite la possibilité de recourir auprès de la Cour de droit administratif et public (CDAP) contre cette décision.

Leysin, le 7 août 2026

Au nom de la Municipalité :

La Syndique :

Laurence Habegger



Le Secrétaire :

Martin Reist

Monique Muraglia
Rue du Commerce 5
1854 Leysin

Compte rendu 2282		
Service	17 AOÛT 2026	Municipal
	☐ Arrêté	
	☒ Procédure	

Administration communale
Maison de Commune
Rue du Village 39
1854 Leysin

Leysin, le 14 août 2026

Concerne :

Plan d'affectation « Funiculaire » mis à l'enquête publique le 13 juin 2026

Opposition maintenue

Madame la Syndique, Messieurs les Municipaux,

Le PV de la séance de conciliation m'est bien parvenu, et même à double, et j'en remercie M. Prodolliet. J'ai juste un petit rectificatif à apporter à la page 2 : remplacer au point 9 « ... pour le Groupe ornithologique des Ormonts (GODO)... » par « ... pour la Station ornithologique de Sempach (SOS) ... ».

Par la présente, je vous informe que je maintiens mon opposition au PA « Funiculaire », car je le considère comme prématuré :

En effet, le funiculaire n'est qu'un élément du vaste projet « Leysin 365 », dont les autres éléments ne seront établis et connus que dans le futur. Comme il a été dit lors de la séance, les effets sur l'environnement, notamment, du tracé retenu, ne peuvent même pas être précisés dans ce PA, vu qu'ils le seront au plus tôt par le projet de funiculaire lui-même.

A noter que le tracé concerne non seulement des arbres, mais un biotope dans son ensemble comprenant la flore herbacée et arbustive ainsi que la faune, insectes et oiseaux compris.

Remarques d'ordre général

J'estime que le temps et l'argent que ce projet de funiculaire engendre pour la Commune de Leysin pourraient être investis plus efficacement et avec un effet plus rapide dans l'étude d'un parc de bus électriques digne du slogan « Leysin Oxygène des Alpes », type **Solaris Urbino 9 LE electric**, pour assurer la desserte du Feydey, celle du «bas» du village et celle du hameau de Crettaz.

Par ailleurs, et même si c'est une option techniquement compliquée à réaliser, comme l'a expliqué M. Paccaud, le maintien d'une liaison sur les **rails existants entre Vermont et Feydey** (qui pourrait être intéressante entre autres pour le transport de vélos et autres objets encombrants) parallèlement à la prolongation du train sous tunnel jusqu'aux télécabines, aurait pu faire l'objet d'une étude plus approfondie et peut-être moins coûteuse de la part des TPC, dont la Commune de Leysin est actionnaire.

Soit dit en passant qu'il est paradoxal qu'à une époque où l'on pousse les gens à prendre le train, tout ait été fait à Leysin pendant des décennies pour décourager l'accès aux trains. **Relever - même provisoirement - les quais à forte déclivité des gares de Vermont et du Village** serait un geste en faveur de la clientèle, pour la faire patienter jusqu'à la mise en service des nouvelles rames, qui est pour on ne sait pas quand, agrandissement des tunnels oblige.

En vous remerciant de tenir compte de ces remarques, je vous prie de recevoir, Madame la Syndique, Messieurs les Municipaux, l'expression de mes salutations distinguées.

Monique Muraglia

Douglas Brown
Route de la Crétasse 6
1854 Leysin



Recommandé

La Municipalité de Leysin
Maison de commune
Rue du village 39
1854 Leysin

7 juillet 2026

Re : **Commune de Leysin. Avis d'Enquete Publique le Plan d'affectation « Funiculaire ».**

Madame la Syndique, Messieurs les Municipaux

Dans le cadre de l'enquête publique susmentionnée, **je m'oppose** au projet suivant :
"Le Plan d'affectation « Funiculaire »".

Par la présente, je vous communique **mon opposition** pour les raisons suivantes :

1. La gouvernance du projet Leysin 365, dont le Plan d'affectation Funiculaire constitue un élément important, suscite des inquiétudes.
2. La possibilité que certains arbres sont "remarquables" n'a pas été abordée.
3. La zone de sortie de la gare du centre est dangereuse et n'est pas conforme à la loi LHand.
4. Toutes les parties prenantes concernées par le projet n'ont pas été consultés au plan d'affectation funiculaire et n'ont pas eu la possibilité d'être entendu.

1. La gouvernance du projet Leysin 365, dont le Plan constitue un élément important, suscite des inquiétudes.

Le projet Leysin 365 comprend plusieurs volets, parmi lesquels figurent le funiculaire assurant la liaison verticale avec le centre de village depuis Feydey. Le dossier relatif au plan d'affectation funiculaire ne fait aucune mention d'éventuels conflits d'intérêts potentiels. Ce n'est pas clair si les bonnes pratiques et la réglementation en vigueur a été respectée sur ce plan qui concerne l'utilisation des terrains publics (cf. *Loi sur les communes (LC), art. 65a et Code des obligations, art. 717a*). Ces lois ne sont pas mentionnées dans les "Abréviations", ni dans le "Plan d'affectation Funiculaire, Règlement" lui-même. Ce n'est pas clair si les conflits d'intérêts potentiels ont été signalés ou si des mesures ont été prises pour atténuer les risques associés.

2. La possibilité que certains arbres sont "remarquables" n'a pas été abordée.

La commune de Leysin a mis en place un règlement sur la protection du patrimoine arboré (cf. Preavis 07/2025). Ce n'est pas clair si la commune de Leysin dispose d'un inventaire des arbres remarquables. Il semblerait qu'aucun arbre remarquable n'a été recensé à Leysin (cf. *Guichet cartographique cantonal, Environnement, Inventaire cantonal, Leysin*). Certains des arbres figurant dans le dossier plan d'affectation Funiculaire sont décrits comme "d'arbres en bouquets, en haies ou isolés" (cf. *Plan d'affectation Funiculaire, Protection de la nature, p.16*) mais, compte tenu de leurs nombreuses caractéristiques, ils pourraient être classés parmi les arbres remarquables. Ce n'est pas clair si ces arbres, dont certains pourraient répondre aux critères définissant un arbre remarquable, feront l'objet d'une évaluation avant la construction du funiculaire.

3. La zone de sortie de la gare du centre de village est dangereuse et n'est pas conforme à la loi LHand.

L'entrée/sortie du funiculaire qui utilisera le tracé proposé dans le plan d'affectation funiculaire se situe à un carrefour. Le funiculaire et le train proposés, associés au bus et au parking, formeraient un pôle multimodal. L'entrée/sortie de la gare n'est pas conforme à la loi LHand (*cf. Examen préliminaire valant examen préalable, 17.2 Stationnement, p.18, alinéa 2*). Les personnes en situation de handicap ou à mobilité réduite qui ne peuvent pas franchir les marches devront déplacer plus loin, environ 50 mètres, que les personnes autonomes pour traverser la rue et rejoindre le trottoir situé de l'autre côté de la chaussée. Il semble que le tracé du plan d'affectation funiculaire désavantagera une partie de la population. En plus l'arrêt de bus situé à côté de l'entrée/sortie du funiculaire est difficile et dangereux d'accès pour les personnes en situation de handicap ou à mobilité réduite. Le plan d'affectation funiculaire n'est pas inclusive et la zone de sortie de la gare du centre de village n'est pas conforme à la loi LHand.

Le tracé défini dans le plan d'affectation funiculaire expose tous les usagers à un risque d'accident de la route dès leur sortie de la gare prévue pour le centre. Il n'y a pas de trottoirs à proximité donc il y aura une augmentation du nombre de piétons circulant sur la chaussée. Tous les usagers de la route, conducteurs de véhicules, cyclistes, piétons, les personnes à mobilité réduite, continueront à se débrouiller sans aucune ségrégation. Il n'y a pas de passage piéton. Il n'y a pas d'îlot de sécurité au milieu de la route. La limitation de vitesse est de 50 km/h. En hiver, cette zone sert de point de collecte de la neige provenant des routes environnantes. Des camions viennent la charger pour l'évacuer. Le dossier ne fait pas mention d'une évaluation des risques pour cette zone. En résumé, un funiculaire empruntant le plan d'affectation Funiculaire proposé pour transporter des passagers de Feydey vers un carrefour routier dangereux non conforme à la loi LHand, ou depuis un carrefour routier dangereux non conforme à la loi LHand vers Feydey, ne saurait servir l'intérêt public.

4. Toutes les parties prenantes concernées par le projet n'ont pas été consultés au plan d'affectation funiculaire et n'ont pas eu la possibilité d'être entendu.

Toutes les parties prenantes concernées par le projet n'ont reçu que très peu d'informations concernant le plan d'affectation funiculaire. La municipalité a indiqué dans le texte qu'il existait une sorte d'accord entre TPC, la Confédération, le canton de Vaud et la commune de Leysin, mais qu'elle n'était pas en mesure de fournir des détails car "l'entente" est encore en cours d'élaboration. Il n'est pas non plus possible de savoir exactement en quoi consiste un "funiculaire à ciel", car le mode de transport retenu fait encore l'objet de délibérations (*cf. Commune de Leysin, Réponse à demande d'accès à des documents officiels, 25.06.2026*). La municipalité n'a présenté aucune autre proposition à l'exception de celles qui empiètent plus ou moins sur ce même espace vert historique. Aucun autre moyen de transport n'a été proposé. La municipalité n'a fourni aucune information écrite, elle n'a pas consulté la population et elle n'a organisé ni séances d'information. Le municipalité n'a pas sollicité l'avis de toutes les parties prenantes, notamment celui d'un contribuable comme moi, dont la gare la plus proche, celle de Versmont, devrait fermer. Le dossier d'affirmer que ce projet est dans l'intérêt public alors que le public n'a pas été consulté. Les habitants n'ont pas eu la possibilité d'être entendu. Le droit d'être entendu présuppose que le dossier soit complet. Cela ne semble pas être le cas. C'est pour ces raisons, ainsi que pour celles déjà évoquées, que plan d'affectation funiculaire devrait être rejeté.

Conclusions

Je m'oppose à ce projet le Plan d'affectation « Funiculaire ».

En résumé:

1. La gouvernance du projet Leysin 365 dont le plan d'affectation du funiculaire constitue un élément clé suscite des inquiétudes. Ce n'est pas clair si les parties prenantes ont pris en compte les conflits d'intérêts potentiels.
2. Ce projet prévoit l'abattage d'arbres qui pourraient être considérés comme remarquables, sans qu'aucune évaluation n'ait été effectuée.
3. En sortant de la gare prévue au centre du village tout le monde se retrouvera dans une situation routière dangereuse. Les personnes en situation de handicap ou à mobilité réduite seront désavantagées.
4. Toutes les parties prenantes concernées par le projet de plan d'affectation funiculaire n'ont pas été consultées ni n'ont eu le droit d'être entendus.

Je vous prie de croire, Monsieur, à l'assurance de mes salutations distinguées.



Douglas Brown



MUNICIPALITE DE LEYSIN

COMMUNE DE LEYSIN ■ PLAN D'AFFECTATION COMMUNAL « FUNICULAIRE »

Enquête publique / Séance de conciliation du 3 août 2026 / 9h30 - Salle Oasis à Leysin

Opposition de : M. Douglas Brown, datée du 7 juillet 2026

Présents

M.	Jean-Philippe RYTER	Municipal
M.	Christophe FLIPO	Technicien communal
M.	Michel PACCAUD	Délégué à la mobilité et à l'urbanisme
Mme	Géraldine CAVIN	Urbaniste (bureau GEA)
M.	Emile PRODOLLIET	Urbaniste (bureau GEA) et teneur du PV
M.	Douglas BROWN	Opposant

Procès-verbal de la séance de conciliation

Le présent procès-verbal n'a pas pour vocation d'être littéral, mais synthétise les réponses apportées aux motifs d'opposition discutés lors de la séance.

Procédure du PA

1. M. Ryter explique que la présente procédure concerne uniquement l'affectation permettant l'implantation d'un funiculaire. Le projet concret de funiculaire fera l'objet d'une autre mise à l'enquête. Le dossier d'enquête contiendra tous les détails constructifs liés à la réalisation et à l'exploitation du funiculaire. Le plan d'affectation (PA) permet uniquement de répondre à l'exigence de la Confédération de disposer d'une affectation du sol permettant de prévoir un funiculaire. La mise en vigueur du PA n'implique pas le début des travaux du projet de funiculaire.

Plantations

2. Mme Cavin précise que c'est le projet de funiculaire qui déterminera quels arbres devront être abattus et qui définira les modalités de compensation relatives à ces éventuels abattages. Chaque abattage sera compensé, conformément à la loi cantonale (LPrPNP). Elle précise qu'aucun arbre remarquable n'a été recensé sur le secteur touché par le PA.
3. M. Paccaud précise que le tracé du futur funiculaire a été établi afin de toucher un minimum d'arbres. À noter que la surface de la zone superposée de transport 15 LAT présentée sur le plan d'affectation est plus large que l'infrastructure du funiculaire qui sera réalisée. Un relevé de chaque plantation dans le secteur a été établi par des spécialistes en environnement afin de trouver la meilleure solution possible. Lors de l'enquête relative au projet de funiculaire, le plan de compensation sera présenté à la population. Il est probable qu'un nombre plus important d'arbres soient plantés que ceux qui auront été abattus. À ce stade, il n'est pas possible de déterminer précisément quels arbres seront touchés.

Protection de l'environnement

4. Mme Cavin explique que différentes variantes d'implantation ont été faites, ainsi qu'une étude d'impact sur l'environnement. Cette étude a démontré qu'il n'y a pas de biotopes particuliers, faune ou arbres remarquables à protéger sur ce secteur.
5. Mme Cavin ajoute que le règlement du PA impose la réalisation d'un concept paysager ainsi que la prise en compte de la nouvelle LPrPNP. Cela implique que les modalités de protection de la nature et du paysage doivent, dans tous les cas, être prises en compte dans le projet de funiculaire. Le dossier du projet de construction du funiculaire intégrera un rapport d'impact sur l'environnement lors de sa mise à l'enquête.

Infrastructure projetée

6. M. Paccaud explique que la station B est souterraine. À la sortie, les rails se trouvent à quelques centimètres du sol puis, plus en amont, le funiculaire devient aérien (environ 7 m à la Route du Belvédère). Il s'agit d'une cabine unique d'une capacité d'environ 30 personnes, reliée à un câble qui est enroulé et déroulé (type ascenseur). La cabine est plate, à niveau. La totalité du projet concret ainsi que les détails du projet seront présentés au public le 25 septembre 2026. La présente procédure concerne uniquement l'affectation du tracé du funiculaire.

Information de la population

7. Mme Cavin explique que l'information à la population, de manière globale, a notamment été faite dans le cadre du plan d'affectation communal, qui mentionnait déjà ce projet de funiculaire. L'information a été faite conformément à la loi cantonale, avec l'insertion d'un avis dans la Feuille des avis officiels (FAO) du Canton de Vaud, au pilier public ainsi qu'une publication dans le journal local.

Conflit d'intérêts

8. Mme Cavin répond que le projet a été soumis aux services cantonaux. Sur le plan légal, le plan d'affectation est donc conforme à toutes les exigences légales. À noter que l'article 14 du règlement garantit que toutes les dispositions cantonales et fédérales soient appliquées.
9. M. Paccaud explique que, d'après la Commune, il n'y a pas de conflit d'intérêts concernant ce plan d'affectation au regard des bases légales mentionnées par l'opposant.
10. Mme Cavin mentionne la présence d'une parcelle communale sur laquelle le projet de funiculaire sera réalisé, le funiculaire étant toutefois d'intérêt public. En ce sens, il n'y a pas de conflit d'intérêts.

Conformité à la LHand et accessibilité pour les PMR

11. Mme Cavin explique que l'ensemble du projet de funiculaire sera conforme à la LHand, comme cela est imposé par les articles 7 et 14 du règlement. La sortie pour les personnes à mobilité réduite (PMR) de la station B se fera, a priori, en amont de la sortie du tunnel, de plain-pied.
12. M. Paccaud précise que le Canton et la Commune réalisent actuellement une étude afin de trouver des solutions permettant de sécuriser les déplacements et les accès au funiculaire (avenue Rollier, carrefour), ainsi que la gestion des bus.
13. M. Brown relève le problème lié à un accès plus long pour les PMR et demande pourquoi un ascenseur n'est pas prévu dans le secteur B afin d'éviter aux personnes à mobilité réduite de marcher le long de la route et de revenir en arrière pour accéder à l'entrée. M. Paccaud précise que, légalement, une sortie conforme à la LHand est nécessaire et que, dans toutes les gares, les parcours pour les PMR sont différents et souvent plus longs. Il convient également de prendre en compte le principe de proportionnalité.
14. M. Ryter précise que des réflexions sont menées depuis plusieurs années et ont abouti au plan d'affectation et au tracé proposés. Dans l'ensemble, la Commune propose une amélioration de la circulation et de l'accessibilité pour tous les types d'usagers.

Point 2.1 du rapport 47 OAT – plan *Evolution du tracé AL et projets de liaisons verticales*

15. Mme Cavin explique que ce plan contient effectivement une erreur. Cette erreur sera corrigée dans le rapport 47 OAT qui sera transmis au Conseil communal pour adoption. À noter que ce rapport n'est pas opposable : il est joint au dossier de PA à titre consultatif et n'est pas contraignant. Il est destiné à l'autorité cantonale chargée de l'approbation des plans.

→ Décision : Mme Cavin indique que le plan en question sera modifié afin que la gare de Versmont soit représentée sur le plan, au bon emplacement, dans le rapport 47 OAT qui sera joint au dossier transmis au Conseil communal pour adoption.

Réseau de bus

16. M. Paccaud explique que des études de fréquentation des lignes sont en cours et qu'elles sont prévues afin de traiter les questions liées à la mobilité et aux bus. L'objectif n'est évidemment pas de diminuer l'offre et le niveau de desserte, mais bien de s'adapter au mieux aux différents besoins. Une fois les projets réalisés, le réseau de transports publics (bus) sera adapté afin d'assurer une desserte optimale de l'ensemble du village.

Suite de la procédure

17. Nous vous remercions de nous transmettre vos éventuelles observations sur le présent procès-verbal de la séance et de nous informer de votre position concernant le maintien ou le retrait de votre opposition d'ici au **14 août 2026**, compte tenu des impératifs de calendrier liés à l'adoption du plan d'affectation, qui imposent ce délai. Sans autre avis de votre part, notre Municipalité considérera votre opposition comme maintenue.
18. Un préavis de la Municipalité au Conseil communal sera ensuite rédigé afin que ce dernier puisse statuer sur la levée des oppositions et l'adoption du plan d'affectation. Une fois adopté par le Conseil communal, le plan d'affectation sera transmis au Département pour approbation. Pour les opposants qui souhaitent maintenir leur opposition, ils seront informés de la levée de leur opposition par le Canton après l'approbation du Département. Ils auront ensuite la possibilité de recourir auprès de la Cour de droit administratif et public (CDAP) contre cette décision.

Leysin, le 7 août 2026

Au nom de la Municipalité :

La Syndique :

Laurence Habegger



Le Secrétaire :

Martin Reist

Douglas Brown
Route de la Crétasse 6
1854 Leysin



Recommandé

La Municipalité de Leysin
Maison de commune
Rue du village 39
1854 Leysin

12 août 2026

Re : **Commune de Leysin. Avis d'Enquete Publique le Plan d'affectation « Funiculaire ».**

Madame la Syndique, Messieurs les Municipaux

Je vous remercie pour votre courrier du 7 août 2026, qui comprenait un résumé de la discussion du 3 août 2026.

Je voudrais faire les remarques suivantes:

Point 9, Conflit d'intérêts

Je note que, "d'après la Commune, il n'y a pas de conflit d'intérêts concernant ce plan d'affectation au regard des bases légales mentionnées par l'opposant". Pour replacer cette remarque dans son contexte, je tiens à préciser que les bases légales que j'ai mentionnées sont la Loi sur les communes, art. 65a, et le Code des obligations, art. 717a. Ma remarque concernant les conflits d'intérêts portait sur l'ensemble des parties prenantes impliquées dans ce plan d'affectation Funiculaire.

Point 12 Conformité à la LHand at accessibilité pour les PMR

J'espère que l'étude actuellement menée par le canton et la commune mentionné dans votre réponse permettra de sécuriser le tronçon routier situé au niveau de la sortie/entrée prévue de la gare centrale du funiculaire. La situation actuelle, dans laquelle tous les usagers de la route en particulier les piétons, notamment les personnes en situation de handicap ou à mobilité réduite, ainsi que les écoliers, les cyclistes, les voitures, les bus et les camions sont contraints de partager la chaussée sans aucune séparation, est tout simplement dangereuse.

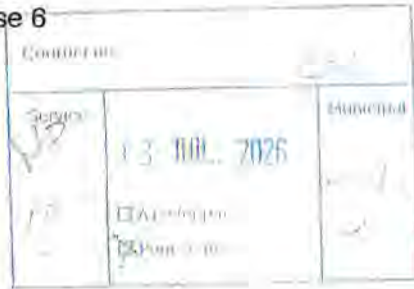
Les arrêts de bus TPC situés juste à côté de la sortie/entrée prévue du funiculaire ne sont pas conformes à la LHand.

Je ne souhaite pas retirer mon opposition.

Je vous prie de croire, Madame la Syndique, Messieurs les Municipaux, à l'assurance de mes salutations distinguées.

Douglas Brown

Julianne Brown
Route de la Crétasse 6
1854 Leysin



Par recommandé
Maison de Commune
Rue du Village 39
1854 Leysin

Leysin, le 9 juillet 2026

Avis d'Enquêtes publique du 13 juin au 12 juillet 2026 inclus, le Plan d'affectation « Funiculaire »,

Madame la Syndique, Messieurs les Municipaux,

Par la présente, je souhaite faire part de mon opposition au projet susmentionné et vous prie de bien vouloir prendre en considération les arguments suivants :

1. Les changements fréquents dans la planification et les informations obsolètes
2. Le projet ferroviaire « Leysin 365 », et le funiculaire prévu, auront des répercussions sur tous les habitants, mais la municipalité se montre réticente à associer la population à un processus participatif.
3. La zone de verdure et la protection des patrimoine arboré
4. Emplacement et tracé du funiculaire
5. Gestion des conflits d'intérêts potentiels

Je suis propriétaire et résidente à la Route de Crétasse, à 4 minutes à pied de la gare de Versmont. Je fais partie des nombreuses personnes, parmi lesquelles figurent les résidents et les visiteurs de l'EMS Miremont, qui utilisent fréquemment la ligne ferroviaire existante, qui relie le village de Leysin à Versmont, Leysin Feydey et le Grand Hôtel, comme principal moyen de transport local pour se déplacer dans le village et descendre à Aigle.

Il n'est pas possible d'examiner le plan d'affectation (PA) du funiculaire Feydey - Leysin centre sans le replacer dans le contexte du projet ferroviaire « Leysin 365 ». Le détournement prévu de la ligne de train (Leysin 365) reliant le village de Leysin à la télécabine entraînera la fermeture des gares de Versmont, Feydey et Grand Hôtel. L'une des raisons de la fermeture de la gare de Versmont tient au fait qu'il est difficile de la mettre en conformité avec la loi sur la LHand, dans sa forme actuelle. L'octroi d'une dérogation pour cet arrêt, afin de le transformer en « halte », pourrait permettre de résoudre ce problème. On ne sait pas encore si toutes les autres gares, d'Aigle à Leysin Village, seront également supprimées parce qu'elles ne sont pas conformes à la LHand, ou si des dérogations seront accordées. Contrairement à celle de Leysin Versmont, la gare actuelle de Leysin Feydey pourrait être réaménagée pour se conformer aux exigences de la LHand.

Il est proposé qu'un autre funiculaire, reliant Versmont à la gare du village, assure l'accès au nouveau service ferroviaire. Il n'y aura toutefois aucune liaison entre Versmont et la gare de Feydey. Si le bus venait également à être supprimé, comme l'a suggéré le délégué à la mobilité de la Commune de Leysin lors de la café rencontre du 5 juillet 2026, le quartier de Versmont se retrouverait isolé de la partie haute du village et du centre. Cela réduira les possibilités de vie indépendante et social pour les personnes âgées ou en situation de handicap et celles à mobilité réduite, et rendra difficile les déplacements dans le village pour une partie des habitants, qui sont actuellement bien desservis par les transports en commun.

Leysin Feydey est actuellement bien desservi par les transports en commun: train direct depuis Aigle; navette bus gratuite; TPC bus 175 to Château-d'Oex via Le Sepey et les habitants pourraient se rendre rapidement et facilement au centre du village si les trottoirs, les routes, les arrêts de bus et les bus eux-mêmes étaient adaptés pour respecter la loi LHand. Un examen du funiculaire hors de ce contexte ne saurait se justifier, ni sur le plan financier, ni au regard de son impact environnemental négatif.

1. MOTIF : Les changements fréquents dans la planification et les informations obsolètes

Le projet « Leysin 365 » vise à « repenser entièrement la mobilité à Leysin » (<https://www.leysin365.ch/fr/>, consulté le 8 juillet 2026). Bien qu'il s'agisse d'une vision potentiellement prometteuse pour le développement futur de Leysin, ce projet implique la destruction et la reconstruction du réseau de transport existant, ainsi qu'une reconfiguration du village de Leysin lui-même. Ce projet a profondément affecté et continuera d'affecter la vie quotidienne de tous les habitants de Leysin. Le projet lui-même a radicalement changé et continue d'évoluer. Depuis la première réunion publique organisée par la municipalité en 2023, par exemple, le projet de station souterraine « Versmont/Village », accessible par un ascenseur depuis la station de Vermont et par une passerelle depuis le village, a été abandonné, et la station de Vermont va fermer.

L'interface multimodale située à la télécabine/Place Large avait été prévue comme première étape du projet Leysin 365. Les architectes ont présenté ce projet lors de la séance du Conseil communal de juin 2025 et il nous a été annoncé que l'enquête publique serait proposée en septembre 2025. Cela n'a pas eu lieu, et aujourd'hui, le PA funiculaire Feydey – Centre Village a été soumis à l'enquête publique, non seulement dans le cadre du projet ferroviaire Leysin 365, qui n'a pas encore fait l'objet d'une consultation, mais également en tant que projet indépendant potentiel.

Le rapport justificatif 47 OAT contient des informations erronées qui doivent être corrigées. Le schéma de la page 3 intitulé « Évolution du tracé AL et projets de liaisons verticales » a supprimé la gare de Versmont du tracé existant. Il semble que le « nouveau tracé et extension – Aigle-Leysin, projet TPC » ne corresponde pas au tracé actuel, car il représente la fusion et le déplacement des gares de Versmont et du Village, ce qui était la proposition initiale mais n'est plus d'actualité. Cela donne une fausse impression de l'évolution du projet et doit être corrigé. Le site web Leysin 365 contient également des informations obsolètes.

2. MOTIF : Le projet ferroviaire « Leysin 365 », et le funiculaire prévu auront des répercussions sur tous les habitants, mais la municipalité se montre réticente à associer la population à un processus participatif

Les changements fréquents dans la planification et les informations obsolètes concernant le projet Leysin 365 suscitent frustration et incertitude. Depuis janvier 2025, un groupe de citoyens de Leysin, dont je fais partie, réclame l'organisation d'une réunion participative au cours de laquelle la population de Leysin aurait la possibilité de poser ses questions afin de bien comprendre le projet et ses implications. Nous avons demandé à la commune d'envisager une votation populaire concernant la modification du tracé du train Aigle-Leysin. La commune a exercé son droit de refus. Nous avons néanmoins salué la soirée de présentation prévue par TPC SA le 25 septembre 2026, qui a été récemment annoncée. Celle-ci permettra de fournir des informations sur le projet actuel « Leysin 365 » et sur l'avenir de la mobilité à Leysin. J'ai été surpris que le plan d'affectation du funiculaire ait ensuite été publié et soumis à consultation publique avant cette réunion. Le Conseil communal sera appelé à adopter le PA du funiculaire le 24 septembre 2026, sans pouvoir le replacer dans le contexte du projet ferroviaire « Leysin 365 ». En tant que conseillère nouvellement élue, je trouve ce délai inacceptable.

Je tiens à m'opposer au plan d'affectation du funiculaire à ce stade, car il est impossible d'en appréhender les conséquences lorsqu'il est présenté sur la base d'une version du PACom qui n'a pas encore été approuvée, et sans connaissance ni validation d'un plan global définitif envisagé dans le cadre du projet « Leysin 365 ».

Je m'oppose au plan d'affectation du funiculaire en tant que projet indépendant, car il s'agit d'un projet grandiose et coûteux qui repose sur des subventions publiques et sur les contribuables de Leysin, lesquels n'ont pas été associés à un processus décisionnel participatif.

3. MOTIF : La zone de verdure et la protection des patrimoine arboré

La magnificence de cette zone de verdure est sous-estimée dans le rapport. Ce dernier qualifie l'impact de l'implantation d'un funiculaire dans la zone de verdure de « faible sur le patrimoine arboré ». Le schéma intitulé « Relevé des arbres potentiellement touchés par le tracé du funiculaire » (rapport justificatif 47 OAT, p. 13) laisse entendre qu'au moins 30 arbres en bonne santé seront abattus. Il s'agit d'un espace vert où certains arbres ont pu se développer pleinement depuis plus de 100 ans, au cœur de la grandeur historique des trois bâtiments datant de l'époque des sanatoriums. Il est fort probable que certains de ces arbres centenaires répondent aux critères définissant les arbres remarquables. La commune de Leysin n'a pas encore fourni d'inventaire des arbres remarquables. L'abattage ne peut être banalisé.

Les escaliers menant de Feydey au centre du village sont fréquemment empruntés car ils constituent une alternative sûre aux routes de Leysin, et l'allée d'arbres qui les borde offre de l'ombre aux promeneurs. Cette zone de verdure est un îlot de fraîcheur pendant les périodes de chaleur ou de canicule, comme celle que nous traversons actuellement.

Je m'oppose au projet de funiculaire de la PA au motif que la législation relative au patrimoine arboré n'a pas été prise en compte (LPrPNP 2022, RLPrPNP 2024) et compte tenu de la forte probabilité que certains de ces arbres puissent être considérés comme des arbres remarquables.

Je m'oppose à ce projet car il ne protège pas ces espaces naturels et n'a pas pris en compte les qualités particulières de la « zone de verdure », qui offre un cadre paisible et serein contribuant au bien-être des habitants comme des touristes.

4. MOTIF : Emplacement et tracé du funiculaire

L'étude d'impact du funiculaire ne présente aucun emplacement alternatif pour l'implantation de celui-ci. Les choix effectués portent sur quatre variantes de tracé du funiculaire situées au même endroit. Il n'est pas clair si d'autres emplacements ont été envisagés.

Je m'oppose à ce projet car on ne sait pas clairement si d'autres emplacements ont été envisagés pour l'installation du funiculaire.

Je m'oppose à ce projet car il sera impossible de recréer la « zone de verdure » une fois que les arbres centenaires auront été abattus.

5. MOTIF : Gestion des conflits d'intérêts potentiels

Le plan d'affectation relatif au funiculaire vise à modifier l'affectation d'un terrain communal, qui revêt une importance historique et culturelle pour le village et qui est classé en « zone de verdure » (LAT 15), afin de permettre la construction et l'exploitation d'un funiculaire au profit d'une société privée, Transport Public de Chablais SA. Le plan d'affectation prévoit un changement partiel d'affectation de la zone de verdure située sur la parcelle privée n° 363, qui passe en zone de tourisme et de loisirs 15 LAT B.

Compte tenu de l'absence de toute référence dans le dossier à l'article 65a de la loi sur les communes (LC) concernant les récusations, des précisions seraient les bienvenues concernant la question des conflits d'intérêts potentiels.

En conclusion, je tiens à m'opposer au plan d'affectation concernant le funiculaire, car il est prématuré et doit être examiné dans le cadre du projet définitif « Leysin 365 ». Je pense que la protection de la zone de verdure servirait mieux l'intérêt publique, tant aujourd'hui qu'à l'avenir.

Je me réserve le droit de compléter ou modifier la présente opposition dans le cadre de la conciliation (art. 40 LATC).

Veuillez agréer, Madame la Syndique, Messieurs les Municipaux, l'expression de mes salutations distinguées.



Julianne Brown



MUNICIPALITE DE LEYSIN

COMMUNE DE LEYSIN ■ PLAN D'AFFECTATION COMMUNAL « FUNICULAIRE »

Enquête publique / Séance de conciliation du 3 août 2026 / 10h30 - Salle Oasis à Leysin

Opposition de : **Mme Julianne Brown, datée du 9 juillet 2026**

Présents

M.	Jean-Philippe RYTER	Municipal
M.	Christophe FLIPO	Technicien communal
M.	Michel PACCAUD	Délégué à la mobilité et à l'urbanisme
Mme	Géraldine CAVIN	Urbaniste (bureau GEA)
M.	Emile PRODOLLIET	Urbaniste (bureau GEA) et teneur du PV
Mme	Julianne BROWN	Opposante

Procès-verbal de la séance de conciliation

Le présent procès-verbal n'a pas pour vocation d'être littéral, mais synthétise les réponses apportées aux motifs d'opposition discutés en séance.

Procédure du PA

1. M. Ryter explique que la présente procédure concerne uniquement l'affectation permettant l'implantation d'un funiculaire. Le projet concret de funiculaire fera l'objet d'une autre mise à l'enquête. Le dossier d'enquête contiendra tous les détails constructifs liés à la réalisation et à l'exploitation du funiculaire. Le plan d'affectation (PA) permet uniquement de répondre à l'exigence de la Confédération de disposer d'une affectation du sol permettant de prévoir un funiculaire. La mise en vigueur du PA n'implique pas le début des travaux du projet de funiculaire.
2. Mme Cavin explique que le Canton sera à nouveau amené à statuer sur le projet de construction du funiculaire au regard de ses exigences et du cadre légal. Elle ajoute que la Confédération se prononcera également sur le projet.

Coordination entre le projet de funiculaire et le concept de mobilité Leysin 365

3. Mme Cavin indique que le funiculaire fait l'objet d'une réflexion globale. De manière générale, les projets de funiculaire sont soumis à la loi sur les installations à câbles (LICa), tandis que les projets ferroviaires sont soumis à la loi fédérale sur les chemins de fer (LCdF). Cela explique le fait qu'ils ne fassent pas l'objet d'une même procédure.
4. M. Paccaud explique que la prolongation du train a été décidée par la Confédération, qui détermine les projets ferroviaires à engager dans toute la Suisse. En effet, l'infrastructure (rails et gares) appartient à la Confédération, qui en assure l'entretien et le financement des nouvelles lignes. M. Paccaud ajoute que, pour le projet ferroviaire, la Confédération a validé le budget alloué aux travaux de réalisation. Cela indique que le projet ferroviaire va suivre son cours et ne peut plus être remis en question à ce stade.
5. Mme Brown indique qu'avec le projet ferroviaire et de funiculaire, les habitants du secteur de Versmont seront véritablement pénalisés. M. Paccaud explique qu'un funiculaire est prévu pour relier Versmont à la gare de Leysin-Village, sur le tracé existant. En revanche, si le projet ferroviaire est réalisé et qu'il n'y a pas de funiculaire dans le cadre de la procédure de PA en cours, il n'y aura plus de liaison entre le village et Feydey. Ce funiculaire a été prévu afin de garantir cette liaison, par ailleurs exigée par la Confédération.

Point 2.1 du rapport 47 OAT – plan *Evolution du tracé AL et projets de liaisons verticales*

6. Mme Cavin explique que ce plan contient effectivement une erreur. Cette erreur sera corrigée dans le rapport 47 OAT qui sera transmis au Conseil communal pour adoption. À noter que ce rapport n'est pas opposable : il est joint au dossier de PA à titre consultatif et n'est pas contraignant. Il est destiné à l'autorité cantonale chargée de l'approbation des plans.

→ Décision : Cavin indique que le plan en question sera modifié afin que la gare de Vermont soit représentée au bon emplacement dans le rapport 47 OAT qui sera joint au dossier transmis au Conseil communal pour adoption.

Réseau de bus

7. M. Paccaud explique que des études de fréquentation des lignes sont en cours et qu'elles sont prévues afin de traiter les questions liées à la mobilité et aux bus. L'objectif n'est évidemment pas de diminuer l'offre et le niveau de desserte, mais bien de s'adapter au mieux aux différents besoins. Une fois les projets réalisés, le réseau de transports publics (bus) sera adapté afin d'assurer une desserte optimale de l'ensemble du village.

Prolongation de la ligne du funiculaire jusqu'à de Vermont à Feydey

8. M. Paccaud indique qu'il a été envisagé de prolonger la ligne du funiculaire jusqu'à Feydey. Toutefois, l'installation technique que cela nécessiterait serait trop difficile à mettre en place, pour des raisons techniques et financières.

Affectation du sol

9. Mme Cavin précise que l'affectation du sol définie par le Plan d'affectation communal (PACom), à savoir la zone de verdure 15 LAT, n'est pas remise en question par le présent PA, qui définit une zone superposée. À noter que le PACom permettait déjà l'implantation d'un funiculaire.
10. M. Paccaud explique également que la zone présentée sur le plan est plus large que l'infrastructure du funiculaire qui sera réalisée.

Infrastructure projetée

11. M. Paccaud explique que la station B est souterraine. À la sortie, les rails se trouvent à quelques centimètres du sol puis, plus en amont, le funiculaire devient aérien (environ 7 m à la Route du Belvédère). Il s'agit d'une cabine unique d'une capacité d'environ 30 personnes, reliée à un câble qui est enroulé et déroulé (type ascenseur). La cabine est plate, à niveau. La totalité du projet concret ainsi que les détails du projet seront présentés au public le 25 septembre 2026. La présente procédure concerne uniquement l'affectation du tracé du funiculaire.

Plantations

12. Mme Cavin précise que c'est le projet de funiculaire qui déterminera quels arbres devront être abattus et qui définira les modalités de compensation relatives à ces éventuels abattages. Chaque abattage sera compensé, conformément à la loi cantonale (LPrPNP). Elle précise qu'aucun arbre remarquable n'a été recensé sur le secteur touché par le PA.
13. M. Paccaud explique que, lors de la mise à l'enquête du funiculaire, un plan sera présenté afin de démontrer la prise en compte des plantations existantes. Cette démarche est, dans tous les cas, exigée par le Canton.
14. M. Ryter explique qu'une étude a été réalisée afin d'identifier les arbres remarquables sur l'ensemble de la commune. Cette étude conclut qu'il n'y a pas d'arbres remarquables sur le territoire communal.

Protection de l'environnement

15. Mme Cavin explique que différentes variantes d'implantation ont été étudiées, ainsi qu'une étude d'impact sur l'environnement. Cette étude a démontré qu'il n'y a pas de biotopes particuliers, de faune ou d'arbres remarquables à protéger dans ce secteur.
16. Mme Cavin ajoute que le règlement du PA impose la réalisation d'un concept paysager ainsi que la prise en compte de la nouvelle LPrPNP. Cela implique que les modalités de protection de la nature et du paysage doivent, dans tous les cas, être prises en compte dans le projet de funiculaire. Le dossier du projet de construction du funiculaire intégrera un rapport d'impact sur l'environnement lors de sa mise à l'enquête.
17. Mme Cavin présente l'ancien plan d'affectation. La zone de verdure 15 LAT prévue par le PACom est bien plus large que celle figurant sur le plan d'affectation de 1979, ce qui démontre que la Commune a bien pour intention de conserver un espace de verdure dans ce secteur.

Information publique

18. Mme Cavin explique que l'information à la population, de manière globale, a notamment été faite dans le cadre du plan d'affectation communal, qui mentionnait déjà ce projet de funiculaire. L'information a été faite conformément à la loi cantonale, avec l'insertion d'un avis dans la Feuille des avis officiels (FAO) du Canton de Vaud, au pilier public ainsi qu'une publication dans le journal local.

Conflit d'intérêts

19. M. Ryter explique qu'il n'y a pas de conflit d'intérêts concernant le présent PA.
20. M. Paccaud ajoute que, depuis le rapport de la Cour des comptes, il est exigé que les membres de la Municipalité pouvant avoir un intérêt privé dans un sujet discuté en séance se récuse et ne participent pas aux discussions de la Municipalité portant sur le sujet en question. Cette règle est appliquée.

Suite de la procédure

21. Nous vous remercions de nous transmettre vos éventuelles observations sur le présent procès-verbal de la séance et de nous informer de votre position concernant le maintien ou le retrait de votre opposition d'ici au **14 août 2026**, compte tenu des impératifs de calendrier liés à l'adoption du plan d'affectation, qui imposent ce délai. Sans autre avis de votre part, notre Municipalité considérera votre opposition comme maintenue.
22. Un préavis de la Municipalité au Conseil communal sera ensuite rédigé afin que ce dernier puisse statuer sur la levée des oppositions et l'adoption du plan d'affectation. Une fois adopté par le Conseil communal, le plan d'affectation sera transmis au Département pour approbation. Pour les opposants qui souhaitent maintenir leur opposition, ils seront informés de la levée de leur opposition par le Canton après l'approbation du Département. Ils auront ensuite la possibilité de recourir auprès de la Cour de droit administratif et public (CDAP) contre cette décision.

Leysin, le 7 août 2026

Au nom de la Municipalité :

La Syndique

Laurence Habegger

Le Secrétaire

Martin Reist



Julianne Brown
Route de la Crétasse 6
1854 Leysin



Recommandé

La Municipalité de Leysin
Maison de Commune
Rue de village 39
1854 Leysin

12 août 2026

Madame la Syndique, Messieurs les Municipaux,

**Re: Commune de Leysin, Avis d'enquête Publique le Plan d'affectation
« Funiculaire »**

Je vous remercie de m'avoir transmis le procès-verbal de la séance de conciliation du 3 août 2026.

Je maintiens pour l'instant mon opposition. Le délai de réponse très court, fixé à 5 jours, ne me laisse pas le temps de réfléchir de manière adéquate à votre réponse ni aux informations que vous m'avez fournies.

Je trouve préoccupant qu'un plan d'affectation aussi important, entraînant un re-zonage qui réduira la superficie d'une zone de verdure, transformera une partie de cette zone, située sur un terrain privé, en zone touristique et autorisera la construction d'un funiculaire pour un coût de plusieurs millions de francs, ait été présenté à la fin d'une législature, pendant la période des vacances, et soit adopté à la hâte pour respecter une échéance imminente.

Par ailleurs, le procès-verbal ne rend pas compte du caractère unique de notre réunion ; il ressemble davantage à une liste de textes standardisés. Cela ne me rassure pas quant à la prise en compte de mes préoccupations.

Je tiens à vous remercier d'avoir reconnu l'erreur figurant dans le schéma « Évolution du tracé AL et projets de liaisons verticales actuels », à la page 3 du rapport 47 OAT, et d'avoir accepté de le modifier.

J'apprécie également que vous m'ayez informé que le conseil communal a été saisi du plan d'affectation lors de la séance du 30 avril 2026, comme l'indique le procès-verbal disponible sur le site Internet de la commune. Cette réunion s'est tenue à la Maison de Paroisse sans aucun micro, ce qui rendait presque impossible pour le public d'entendre ce qui se disait.

En ce qui concerne les arbres remarquables, je m'interroge sur l'impact de la réponse de M. Ryter, selon laquelle une étude sur les arbres remarquables a été réalisée et dont la conclusion est « qu'il n'y a pas d'arbres remarquables sur le territoire communal ».

La réponse apportée à mes préoccupations concernant d'éventuels conflits d'intérêts ne m'a pas rassuré. Ma demande visant à ce que les extraits des décisions municipales pour l'année 2026 soient mis à la disposition du public a été catégoriquement rejetée lors de la réunion de conciliation, et cela a été omis du procès-verbal.

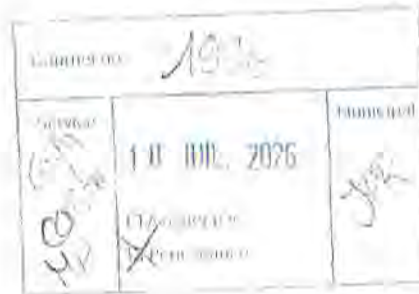
Je ne souhaite pas retirer mon opposition.

Je vous prie de croire, Madame la Syndique, Messieurs les Municipaux, à l'assurance de mes salutations distinguées.



Julianne Brown

Jessica Brown
Route de la Crétasse 6
1854 Leysin



Municipalité de Leysin
1854 Leysin

Leysin, le 8 juillet 2026

Madame la Syndique, Madame et Messieurs les Municipaux,

Je soussignée, Jessica Brown, résidente à Leysin, forme **opposition** au Plan d'affectation Funiculaire, mis à l'enquête, pour les motifs suivants.

Motif 1: Violation des droits fondamentaux des habitants de Leysin

Leysin dispose actuellement d'un système de mobilité et de transport public bien établi et bien intégré dans le village. En plus du train historique Aigle-Leysin qui relie les différents quartiers de Leysin sur la verticale, il existe aussi un réseau de bus navettes gratuits qui relie Leysin dans toutes ses dimensions, ainsi que des routes et des chemins piétons. Le train en particulier fait partie intégrale du quotidien d'un grand nombre des habitants de Leysin dont beaucoup habitent en proximité des quatre gares du village. Comme une grande partie de ces personnes, j'habite moi-même en proximité de la gare de Leysin-Versmont. Je prends le train à la gare de Leysin-Versmont pour descendre en plaine depuis l'âge de 12 ans, âge auquel j'ai commencé à fréquenter le Collège d'Aigle, et je l'utilise régulièrement pour monter dans les hauts de Leysin et pour me déplacer à l'intérieur du village de Leysin.

Le plan d'affectation Funiculaire figure parmi un grand nombre de mises à l'enquête récentes et futures qui visent la transformation intégrale du système de mobilité à Leysin et du village de Leysin lui-même. Malgré le fait qu'il serait possible de garder le tracé historique du train Aigle-Leysin avec ses quatre arrêts historiques (Leysin-Village, Leysin-Versmont, Leysin-Feydey et Leysin Grand-Hôtel), toutes les versions récentes et actuelles de cette transformation visent la suppression de la gare de Leysin-Versmont.

Il est déjà difficile d'habiter à Leysin avant la retraite en vue de la disponibilité restreinte de postes de travail. Comme pour beaucoup des habitants de Leysin, la gare de Leysin-Versmont représente mon accès au monde du travail, l'exercice de mon métier librement choisi et rend possible une vie à Leysin, village dans lequel j'ai grandi et dans lequel habite ma famille. Ces droits fondamentaux sont garantis par la Constitution, notamment par l'article 27 qui garantit la liberté économique, y inclus le libre choix de la profession, le libre accès à une activité économique lucrative et son libre exercice, ainsi que par l'article 24 qui garantit aux Suisses et aux Suissesses le droit de s'établir en un lieu quelconque du pays. Supprimer la gare de Leysin-Versmont contrevient ainsi à ma liberté économique et à ma liberté d'établissement tout comme celles de beaucoup des habitants de Leysin.

Pour moi, comme pour beaucoup des usagers de la gare de Leysin-Versmont, prendre le train à Leysin-Versmont représente un mode de vie qui découle de mes convictions philosophiques et politiques. En effet, j'ai choisi d'habiter où j'habite en raison des proximités aux transports publics, notamment à la gare de Leysin-Versmont, parce que je crois fermement à l'utilisation de transports publics accessibles à tous, à l'accessibilité à des espaces tiers qui regroupent une diversité de générations et de langues, et à la protection du patrimoine culturel que représente la descente et la montée en train à Leysin sur le tracé historique de l'Aigle-Leysin. Détruire la gare de Leysin-Versmont pour la recréer ailleurs contrevient à l'article 8 de la Constitution qui garantit que chacun sera libre de discrimination en raison de son mode de vie et de ses convictions philosophiques et politiques. En effet les versions actuelles du projet de transformation du village de Leysin et de son système de mobilité discriminent contre les personnes qui ont déjà choisi de s'établir en proximité de la gare de Leysin-Versmont et à qui la gare de Leysin-Versmont permet l'exercice de leur profession et de leur mode de vie.

Le présent dossier, tout comme les informations à la population jusqu'à maintenant, est rédigé de manière si incomplète qu'il relève de l'arbitraire. Il est impossible de comprendre la motivation des décisions prises par les autorités publiques et les acteurs du projet. Le tracé depuis Leysin-Centre à Leysin-Feydey remplacera-t-il le tracé de Leysin-Versmont à Leysin-Feydey? Il est impossible de savoir la réponse à cette question puisque le public ne sera informé de la plupart des informations concernant le Funiculaire Leysin Centre-Leysin Feydey, la transformation du train et l'éventuelle suppression de la gare de Leysin-Versmont qu'en septembre 2026 après la fin de la mise à l'enquête du présent plan d'affectation Funiculaire.

Aussi, il est écrit dans le présent dossier que certains propriétaires à Leysin et certains acteurs ont été informés et seront indemnisés. Dans le café-rencontre du 5 juillet 2026 organisé par le Forum, un responsable du projet nous a informé que ces accords resteront secrets. Pourquoi ces intéressés-là ont-ils été informés et indemnisés et pas d'autres? Pourquoi ces propriétaires et pas d'autres? Pourquoi les propriétaires mais non les habitants de Leysin? Existe-t-il des conflits d'intérêts? Les informations dans le présent dossier ne permettent une réponse à aucune de ces questions. Il n'y a aucune mention de la gestion des conflits d'intérêts ni aucune mention de la stratégie pour inclure ou exclure les nombreux groupes touchés par les projets de transformation à Leysin.

L'article 9 de la Constitution garantit la protection contre l'arbitraire, en particulier que toute personne a le droit d'être traitée par les organes de l'Etat sans arbitraire et conformément aux règles de la bonne foi. Cette mise à l'enquête heurte de manière choquante au sentiment de la justice et de l'équité et nuit à la confiance que les habitants de Leysin placent dans le comportement des autorités publiques. Elle contrevient ainsi à l'article 9 de la Constitution qui garantit la protection contre l'arbitraire.

Enfin, les usagers des liaisons actuelles et en particulier de la gare de Leysin-Versmont n'ont pas été consultés dans le nouveau projet de Funiculaire ce qui contrevient au droit d'être entendu (article 29 de la Constitution).

Motif 2: Le plan d'affectation porte atteinte au patrimoine arboré

Le tracé proposé dans le présent plan d'affectation Funiculaire traverse une zone verte historique. Entourée de trois sanatoria, elle est traversée par plusieurs chemins historiques, empruntés par des générations d'usagers depuis plus d'une centaine d'années. En particulier il y figure deux allées arborées historiques le long des escaliers de la Manufacture, et dans le jardin du SHMS, ainsi qu'une corde d'arbres massifs en plein milieu du tracé proposé pour le funiculaire dans ce plan d'affectation. Le dossier donne l'impression que l'espace traversé par le tracé du funiculaire est d'une valeur quelconque entouré de petits jardins. Au contraire, cet espace vert est un espace patrimonial magnifique, d'une valeur historique assurée, et constitue un des seuls espaces verts à usage public à Leysin. Il devient d'ailleurs de plus en plus chaud à Leysin pendant l'été et cet espace arboré joue un rôle vital dans le maintien d'une température confortable.

Le présent dossier ne donne aucune indication du nombre d'arbres qui devront être abattus ni d'une évaluation quelconque. Il donne l'impression que tous les arbres dans cette zone vont être abattus, mais même si ce nombre est plus restreint, l'absence d'informations rend impossible de juger de la valeur du patrimoine arboré qui sera détruit dans ce nouveau plan d'affectation funiculaire.

Aussi, il n'existe toujours aucun inventaire d'arbres remarquables à Leysin. A Aigle, il existe un inventaire d'arbres remarquables mis en valeur par des propositions de balades accessibles au public. A Leysin, nous avons vu abattre une corde d'arbres centenaires le long de la route cantonale, et nous attendons toujours l'inventaire d'arbres remarquables exigé par la nouvelle loi sur le patrimoine arboré. Il existe plusieurs arbres massifs sur le domaine traversé par le tracé du funiculaire dans le présent plan d'affectation et cependant aucune évaluation n'a été faite de la potentielle valeur de ces arbres.

Le patrimoine arboré est protégé dans le Canton de Vaud (art. 14 LPrPNP, art. 15 RLPrPNP) et en absence d'informations sur le nombre et la nature des arbres qui devront être détruits ainsi qu'en

absence d'un projet de compensation explicite, je m'oppose au projet d'abattage de ces arbres et par conséquent au présent projet du plan d'affectation Funiculaire.

Motif 3: L'exacerbation d'une situation routière déjà dangereuse

Il existe déjà au moment actuel à Leysin des dangers généralisés concernant l'accessibilité piétonne, la sécurité routière et l'accessibilité pour les personnes en situation d'handicap et à mobilité réduite. Ces dangers sont le résultat direct d'un manque d'investissement et de travaux pour assurer la sécurité des infrastructures publiques à Leysin. Le tracé proposé dans ce plan d'affectation Funiculaire ne va qu'empirer la situation.

Bien que tous les bénéfices de ce projet de funiculaire vont aux Transports Publics du Chablais (une entreprise privée avec des actionnaires non-connus du public), il sera à la Commune de Leysin et aux contribuables, dont je fais partie, de couvrir le coût pour sécuriser les sorties du funiculaire. De plus, il n'existe dans le présent dossier aucune information sur un tel projet d'aménagement qui met en question si les sorties seront réellement sécurisées ou accessibles pour les personnes en situation de handicap ou les personnes à mobilité réduite, ce qui contrevient à la loi LHand.

Motif 4: Une infrastructure de transports publics non-garantie

Le présent dossier ne donne aucune raison à croire que la construction d'un funiculaire sur le tracé proposé entraînera une diminution du trafic routier à Leysin. Au contraire, si ce plan d'affectation Funiculaire contribue à la suppression de la gare de Leysin-Versmont et par conséquent la suppression du pont qui traverse l'Avenue Rollier, le trafic routier pourra nettement augmenter. En effet, le pont qui traverse l'Avenue Rollier empêche actuellement les camions à poids lourds de passer et joue un rôle de modérateur de vitesse naturel qui ralentit le trafic routier sur une route déjà mal aménagée pour les différents usagers (conducteurs, piétons, etc.)

De plus, l'exploitation du nouveau funiculaire sera effectuée par une société privée, les TPC, plutôt que par un acteur public comme la Commune de Leysin, ce qui met en question la nature publique de l'infrastructure. Ni le présent dossier ni le café-rencontre du 5 juillet 2026 organisé par le Forum avec un responsable du projet a permis de comprendre quel en sera le coût et l'implication pour la Commune de Leysin et ses contribuables. Il n'est pas non plus clair dans le dossier pourquoi les TPC ont été choisis pour l'exploitation du funiculaire, ni si d'autres offres pour ce mandat public important ont été sollicitées, prises en considération ou évaluées.

— —
Je conclus, principalement, à la suspension de la procédure et à la reprise de l'enquête sur un dossier mis en conformité et complété ; subsidiairement, à ce que la Municipalité complète le dossier des pièces manquantes.

Je me réserve le droit de compléter ou de modifier la présente opposition dans le cadre de la conciliation (art. 40 LATC).

Veuillez agréer, Madame la Syndique, Madame et Messieurs les Municipaux, mes salutations les plus distinguées.

Leysin, le 8 juillet



Jessica Brown



MUNICIPALITE DE LEYSIN

COMMUNE DE LEYSIN ■ PLAN D'AFFECTATION COMMUNAL « FUNICULAIRE »

Enquête publique / Séance de conciliation du 3 août 2026 / 11h30 - Salle Oasis à Leysin

Opposition de : Mme Jessica Brown, datée du 8 juillet 2026

Présents

M.	Jean-Philippe RYTER	Municipal
M.	Christophe FLIPO	Technicien communal
M.	Michel PACCAUD	Délégué à la mobilité et à l'urbanisme
Mme	Géraldine CAVIN	Urbaniste (bureau GEA)
M.	Emile PRODOLLIET	Urbaniste (bureau GEA) et teneur du PV
Mme	Jessica BROWN	Opposante

Procès-verbal de la séance de conciliation

Le présent procès-verbal n'a pas pour vocation d'être littéral, mais synthétise les réponses apportées aux motifs d'opposition discutés lors de la séance.

Procédure du PA

1. M. Ryter explique que la présente procédure porte uniquement sur l'affectation permettant l'implantation d'un funiculaire. Le projet concret de funiculaire fera l'objet d'une mise à l'enquête distincte. Le dossier d'enquête contiendra tous les détails constructifs liés à la réalisation et à l'exploitation du funiculaire. Le plan d'affectation (PA) vise uniquement à répondre à l'exigence de la Confédération de disposer d'une affectation du sol permettant de prévoir un funiculaire, raison pour laquelle la présente procédure est menée. La mise en vigueur du PA n'implique pas le début des travaux relatifs au projet de funiculaire.
2. Mme Cavin explique que le Canton sera à nouveau amené à statuer sur le projet de construction du funiculaire au regard de ses exigences et du cadre légal. Elle ajoute que la Confédération se prononcera également sur le projet.
3. Mme Cavin ajoute que la présente procédure porte uniquement sur les questions d'affectation du sol et non sur les détails de l'infrastructure du funiculaire.

Expropriations

4. Mme Cavin explique qu'aucune procédure d'expropriation n'est prévue dans le cadre de la présente procédure, celle-ci impliquant uniquement la définition de l'affectation du sol par une zone superposée. Elle précise également que les propriétaires fonciers concernés ne sont, à ce jour, pas opposés au projet de PA. Des conventions sont en cours d'élaboration avec les propriétaires fonciers concernés par la surface de la zone superposée de transport 15 LAT, afin de régler les modalités liées au passage du funiculaire sur leurs parcelles.
5. M. Paccaud ajoute qu'en effet, des accords seront conclus dans le cadre du projet de construction du funiculaire avec les propriétaires fonciers.

Information des propriétaires touchés

6. Mme Cavin explique que seuls les propriétaires fonciers directement touchés par la zone superposée de transport 15 LAT ont été informés directement du projet de PA en amont de la procédure. Cette information a été effectuée conformément à la législation cantonale (art. 35 LATC). La loi n'impose pas une information de l'ensemble de la population.

Information publique

7. Mme Cavin explique que l'information à la population, de manière globale, a notamment été réalisée dans le cadre du plan d'affectation communal, qui mentionnait déjà ce projet de funiculaire. L'information a été effectuée conformément à la législation cantonale, notamment par l'insertion d'un avis dans la Feuille des avis officiels (FAO) du Canton de Vaud, par un affichage au pilier public ainsi que par une publication dans le journal local.
8. M. Paccaud explique que les études sont très longues et que les réflexions ont évolué au cours du temps. La mise à l'enquête du projet de funiculaire permettra de régler tous les détails ainsi que l'emplacement précis de chaque aménagement et infrastructure. La consultation précise des usagers et de la population sur l'ensemble des aspects liés à la réalisation et à l'exploitation du funiculaire sera effectuée dans le cadre de la mise à l'enquête du projet de funiculaire. Le projet de construction du funiculaire sera présenté au Conseil communal le 24 septembre, puis à la population le 25 septembre.
9. M. Paccaud explique que le Conseil communal a voté des budgets pour la réalisation des études visant à améliorer le réseau. La population a ainsi également été informée par ce biais.

Point 2.1 du rapport 47 OAT – plan Evolution du tracé AL et projets de liaisons verticales

10. Mme Cavin explique que ce plan contient effectivement une erreur. Celle-ci sera corrigée dans le rapport 47 OAT qui sera transmis au Conseil communal pour adoption. À noter que ce rapport n'est pas opposable : il est joint au dossier de PA à titre consultatif et n'est pas contraignant. Il est destiné à l'autorité cantonale chargée de l'approbation des plans.
 - Décision : Mme Cavin indique que le plan en question sera modifié afin que la gare de Versmont y figure au bon emplacement, dans le rapport 47 OAT qui sera joint au dossier transmis au Conseil communal pour adoption.

Coordination entre le projet de funiculaire et le concept de mobilité Leysin 365

11. M. Paccaud explique que la Confédération exige que, à la suite de la réalisation du projet ferroviaire, les habitants de Feydey et de Versmont continuent à être desservis comme c'est le cas actuellement. Il explique qu'un funiculaire est prévu pour relier Versmont à la gare de Leysin-Village, sur le tracé existant. Il peut être assimilé à un « ascenseur incliné ». Ce funiculaire sera mis à l'enquête en même temps que la prolongation du train. La présente planification concerne le funiculaire entre Feydey et Leysin-Centre. Les correspondances entre les funiculaires et les trains seront toujours garanties. En dehors des horaires des trains, il sera également possible d'appeler les funiculaires, à l'instar d'un ascenseur. Ainsi, lorsque la gare de Feydey ne sera plus desservie par le train, le funiculaire devra être opérationnel. Pour que le projet ferroviaire puisse être réalisé, le funiculaire doit donc être réalisé en premier. La mise à l'enquête du funiculaire ne pouvant pas être effectuée en même temps que celle du projet ferroviaire, ce projet est aujourd'hui prioritaire et fait l'objet de la présente démarche de planification. Les accès aux gares de Versmont et de Feydey sont ainsi garantis.
12. Mme Cavin explique également que la procédure diffère entre la réalisation d'une ligne de train et celle d'un funiculaire, ces deux infrastructures étant soumises à deux lois fédérales différentes, à savoir respectivement la LCdF et la LICa. Pour un projet ferroviaire, aucune question d'affectation ne doit être réglée de manière anticipée, contrairement à un projet de funiculaire.

Servitude

13. M. Ryter explique qu'une servitude permettant la réalisation d'un funiculaire existe dans le secteur depuis plusieurs années, ce qui explique que l'implantation d'un funiculaire dans ce secteur soit étudiée depuis un certain temps.

14. M. Flipo explique que la servitude date de 2003 et que le PA permet de mettre à jour le tracé imaginé à l'époque.
15. M. Paccaud explique également que le tracé mis à jour permet d'éviter de nombreux abattages d'arbres.

Plantations

16. Mme Cavin précise que c'est le projet de funiculaire qui déterminera quels arbres devront être abattus et qui définira les modalités de compensation relatives à ces éventuels abattages. Chaque abattage sera compensé, conformément à la loi cantonale (LPrPNP). Elle précise qu'aucun arbre remarquable n'a été recensé sur le secteur touché par le PA.
17. M. Paccaud précise que le tracé du futur funiculaire a été établi afin de toucher un minimum d'arbres. À noter que la surface de la zone superposée de transport 15 LAT présentée sur le plan d'affectation est plus large que l'infrastructure du funiculaire qui sera effectivement réalisée. Un relevé de chaque plantation présente dans le secteur a été établi par des spécialistes en environnement afin de déterminer la meilleure solution possible. Lors de l'enquête relative au projet de funiculaire, le plan de compensation sera présenté à la population. Il est probable qu'un nombre plus important d'arbres soient plantés que ceux qui auront été abattus. À ce stade, il n'est toutefois pas possible de déterminer précisément quels arbres seront touchés.

Protection de l'environnement

18. Mme Cavin explique que différentes variantes d'implantation ont été étudiées ainsi qu'une étude d'impact sur l'environnement. Cette étude a démontré qu'il n'y a pas de biotopes particuliers, de faune ou d'arbres remarquables à protéger dans ce secteur.
19. Mme Cavin ajoute que le règlement du PA impose la réalisation d'un concept paysager ainsi que la prise en compte de la nouvelle LPrPNP. Cela implique que les modalités de protection de la nature et du paysage devront, dans tous les cas, être prises en compte dans le projet de funiculaire.
20. M. Paccaud ajoute que l'Office fédéral de l'environnement (OFEV) sera également consulté sur le projet de construction du funiculaire.

Affectation du sol

21. Mme Cavin précise que l'affectation du sol définie par le Plan d'affectation communal (PACom), à savoir la zone de verdure 15 LAT, n'est pas remise en question par le présent PA, qui définit une zone superposée. À noter que le PACom permettait déjà l'implantation d'un funiculaire.

Funiculaire de Versmont

22. Mme Cavin explique qu'une démarche de planification visant à régler l'affectation du sol sera également établie pour ce funiculaire.

Conformité à la LHand et accessibilité pour les PMR

23. Mme Cavin explique que l'ensemble du projet de funiculaire sera conforme à la LHand, comme l'imposent par ailleurs les articles 7 et 14 du règlement. Les associations défendant les intérêts des personnes à mobilité réduite (PMR) analyseront le dossier d'enquête du projet de funiculaire lors de sa mise à l'enquête.

Trafic automobile

24. Mme Cavin explique que 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.
25. M. Ryter précise que la Municipalité ne peut pas décider des choix personnels en matière de déplacements.

26. M. Paccaud explique que, 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.

Aspects financiers et conflit d'intérêts

27. Mme Cavin explique que les coûts de l'infrastructure ne sont pas communiqués dans le cadre de la présente procédure, mais qu'ils le seront lors de la mise à l'enquête du projet de funiculaire.
28. Mme Brown se demande s'il existe un conflit d'intérêts, notamment en ce qui concerne les bénéfices financiers. M. Paccaud ajoute qu'aucune entreprise de transport public n'est bénéficiaire en Suisse ni ailleurs en Europe. Les bénéfices sont interdits par la législation, les transports étant subventionnés. L'actionnaire principal des TPC est la Confédération. Les actionnaires des TPC ne disposent donc d'aucun avantage financier lié au développement de ce projet.

Suite de la procédure

29. Nous vous remercions de nous transmettre vos éventuelles observations sur le présent procès-verbal de séance et de nous informer de votre position concernant le maintien ou le retrait de votre opposition d'ici au 14 août 2026, les impératifs de calendrier liés à l'adoption du plan d'affectation imposant ce délai. Sans autre avis de votre part, la Municipalité considérera votre opposition comme maintenue.
30. Un préavis de la Municipalité au Conseil communal sera ensuite rédigé afin que ce dernier puisse statuer sur la levée des oppositions et l'adoption du plan d'affectation. Une fois adopté par le Conseil communal, le plan sera transmis au Département pour approbation. Les opposants qui souhaitent maintenir leur opposition seront informés de la levée de leur opposition par le Canton après l'approbation du Département. Ils auront ensuite la possibilité de recourir auprès de la Cour de droit administratif et public (CDAP) contre cette décision.

Leysin, le 7 août 2026

Au nom de la Municipalité

La Syndique :

Laurence Habegger



Le Secrétaire :

Martin Reist

Jessica Brown
Route de la Crétasse 6
1854 Leysin

Communication		
Service	17 AOÛT 2026	Municipal
	☐ Attribué pour ☒ Pour réponse	

Municipalité de Leysin
1854 Leysin

Leysin, le 8 juillet 2026

Madame la Syndique, Madame et Messieurs les Municipaux,

Je vous remercie pour votre lettre datée le 7 août 2026, que j'ai reçue en début de semaine, ce lundi 10 août 2026.

Je maintiens mon opposition pour deux raisons:

- Premièrement, je trouve que le délai de cinq jours pour lire les quatre pages du procès-verbal et réfléchir aux points dont nous avons discutés lors de la séance du 3 août 2026 est trop court pour faire ce travail de manière sérieuse.
- Deuxièmement, je vous remercie de m'avoir expliqué que, comme il est écrit au point (11) du procès-verbal, «les habitants de Feydey et de Versmont continu[eront] à être desservis comme c'est le cas actuellement.» La raison principale pour laquelle je maintiens mon opposition est que je ne vois aucune possibilité que ce projet funiculaire puisse permettre d'atteindre cet objectif.

La gare de Leysin-Feydey est actuellement reliée en deux minutes à la gare de Leysin-Versmont. Si le train est enlevé de son tracé actuel (et historique), que la gare de train à Leysin-Versmont est déplacée à un nouveau emplacement à côté de la place du marché, et que l'accès se fait par funiculaire entre Leysin-Versmont et Leysin-Village, le trajet de Leysin-Feydey à Leysin-Versmont sera bien plus long que deux minutes, de sorte qu'il n'y aura plus de raison pour prendre les transports publics entre ses deux lieux. Personne ne va prendre deux funiculaires et un train pour se déplacer entre Leysin-Versmont et Leysin-Feydey. Cette réalité pénalise les personnes à mobilité réduite, les personnes qui n'ont pas de voiture, et les personnes qui ne peuvent pas se déplacer entre les deux gares par leurs propres moyens. Les piétons sont aussi pénalisés en général, comme est souvent le cas en ce moment à Leysin, puisque l'Avenue Rollier est mal aménagée pour les différents usagers et est très dangereuse pour les piétons.

Par ailleurs, en ce moment, il est possible de se rendre à son poste de travail en plaine depuis la gare de Leysin-Feydey et la gare de Leysin-Versmont. Cependant, même maintenant, il y a de plus en plus d'usagers du train, en particulier des groupes (par exemple écoles, camps d'été, visiteurs, randonneurs, cyclistes). Il est de plus en plus fréquent de ne pas pouvoir trouver de siège dans le train. Si l'on veut se rendre au travail pour une heure précise, surtout une heure où commence typiquement une journée de travail, comme 8h30 ou 9h, il faut réussir à prendre un train spécifique. Or, le funiculaire a beaucoup moins de capacité que le train, ce qui fait qu'il y a de bonnes chances, surtout si un groupe arrive, qu'il n'y aura pas de place dans le funiculaire pour tous les usagers. L'on m'a expliqué pendant la séance du 3 août 2026 que le funiculaire ne s'opérera pas de manière continue, mais plutôt en fonction de l'horaire du train. Par conséquent, s'il n'y a pas de place dans le funiculaire, nous raterons le train spécifique que nous devrions prendre pour se rendre au travail. Cette incertitude rend impossible l'utilisation du funiculaire et du train pour se rendre au travail. Pour prendre le train, la seule possibilité garantie sera de se rendre directement à un arrêt du train, soit Leysin-Village, ou les deux nouvelles gares. Les usagers de la gare de Feydey (et Versmont) ne continueront donc pas à être desservis comme c'est le cas actuellement.

Je vous remercie pour la décision sous point (10) de remettre la gare de Leysin-Versmont sur la figure comportant le tracé actuel du train.

Je me permets aussi de noter que lors de ma très brève lecture du présent procès-verbal, au moins deux des points contenaient des erreurs: au point (26), il est écrit que l'on m'a communiqué pendant la séance que le projet funiculaire vise une diminution du trafic automobile et qu'une étude sur la desserte par bus est en cours. Or, pendant la séance de conciliation le 3 août 2026, j'ai été informée qu'il n'était pas du devoir du projet funiculaire de diminuer le trafic automobile et qu'il n'y avait aucune étude prévue pour évaluer si le projet funiculaire avait réellement la capacité de diminuer le trafic automobile ou non. Au point (28), une question m'est attribuée que je n'ai pas posée, et je n'ai participé à une discussion sur cette thématique à aucun moment de la séance. Mme Cavin a introduit elle-même la thématique qui m'est attribuée plus tôt dans la séance, avant que la discussion ne passe à d'autres thématiques. A la fin de la séance, M. Paccaud m'a spontanément expliqué que le mot «bénéfice», que j'ai utilisé dans mon opposition écrite, ne s'appliquait que très mal à la situation des Transports Publics du Chablais, et que les seuls avantages que recevaient les actionnaires des TPCs étaient le droit de vote, un bon d'une valeur négligeable et un repas annuel.

Je vous remercie d'avoir organisé une séance d'information en septembre, même si je regrette que le présent plan d'affectation n'ait pas été mise à l'enquête après une telle séance.

Veuillez agréer, Madame la Syndique, Madame et Messieurs les Municipaux, mes salutations les plus distinguées.



Jessica Brown

Nicole Bigler
Rte de la Crétasse 10
1854 Leysin

Canton de Vaud		
Service	13 III 2026	Fonction
ETAT CIVIL		
N° 1854		

Recommandé

Municipalité de Leysin
Maison de Commune
Rue du Village 39
1854 Leysin

Enquête publique Plan d'affectation « Funiculaire » Du 13 juin au 12 juillet 2026

Leysin, le 9 juillet 2026

Madame la Syndique, Messieurs les Municipaux,

Je fais **OPPOSITION** à ce projet pour les raisons suivantes:

Projet

Ce projet s'inscrit dans le cadre de Leysin365 qui ne planifie pas le prolongement, mais **une déviation de la ligne AL vers la télécabine avec la suppression de la partie la plus spectaculaire du trajet historique et de 3 haltes/gares.**

Les haltes/gares actuelles qui seront supprimées sont bordées d'anciens hôtels et de sanatoriums réaffectés en résidences. Ces habitants seront privés de leur lien direct avec la plaine et parfois même de leur lien avec les autres parties du village.

Un **projet qui semble servir le tourisme au détriment d'une partie des habitants** doit être questionné. Le Rapport n°91 de la Cour des Comptes du canton de Vaud sur la Gestion du risque de conflit d'intérêts de février 2026 rappelle que **"Conformément au cadre légal, les membres de la Municipalité de Leysin n'ont pas pris toutes les mesures nécessaires pour garantir des décisions exemptes de conflit d'intérêts. C'est en particulier le cas des membres qui, en raison de multiples fonctions, peinent parfois à identifier complètement les intérêts qu'ils représentent."** Merci à la Municipalité d'étudier le risque de conflit d'intérêt dans ce dossier.

Un funiculaire réellement utile à la population leysinoise ne peut se contenter du parcours Feydey - Place du Marché. Il doit relier le haut et le bas du village afin que tous aient accès au train. **L'école** est la grande oubliée de ce concept de mobilité qui n'en tient pas du tout compte.

Règlement

L'article 7 du règlement doit être complété. En effet, les installations accessibles au public sont également soumises à la législation fédérale dont la LHand. Pour rappel, son application aurait déjà dû être réalisée à Leysin depuis 2 ans afin de permettre l'accès aux personnes à mobilité réduite aux constructions et installations accessibles au public (bâtiments, salles, trottoirs, ...) ainsi qu'aux équipements des transports publics, y.c. véhicules (bus, arrêts de bus).

Procédure

Une séance publique aurait dû être organisée par les porteurs du projet avant la présente mise à l'enquête publique selon l'art. 2 de la Loi cantonale sur l'aménagement du territoire. La présente modification du PACom ne faisait pas partie des plans mis à l'enquête en 2024.

Un groupe de personnes a demandé à l'ancienne Municipalité de mettre le projet de détournement du train en votation populaire. La Municipalité a répondu en premier lieu qu'elle ne le pouvait pas. Après vérification et une nouvelle requête, elle a répondu qu'elle ne le souhaitait pas. Nous avons

également demandé une présentation publique qui sera finalement organisée en septembre, bien plus tard que la présente mise à l'enquête.

Dossier

Le dossier présente des plans obsolètes ou incomplets (p.3, la nouvelle ligne n'est pas correcte et l'ancienne est incomplète), voire qui donnent une image tronquée du projet (p.6: la servitude ne correspond pas au tracé, contrairement à ce que dit le texte).

Par ailleurs, un dossier mis à l'enquête pour un projet si important devrait à tout le moins satisfaire aux exigences des Services cantonaux.

Choix du tracé

Le choix du tracé soulève de nombreuses questions. Il ne tient pas compte de la valeur arborée de la parcelle touchée. Un cadastre des arbres remarquables selon la LPrPNP doit absolument être établi avant le choix final. Le tracé retenu devra absolument préserver l'échappée EE, l'allée historique et les arbres vénérables qui se trouvent à proximité, de même que l'escalier de la Manu et l'accès à l'esplanade de Feydey.

LHand

Les accès pour les personnes à mobilité réduite planifiés par le projet sont pour l'instant plus longs que celles des personnes mobiles. Ils doivent absolument être raccourcis et inclure un lien facilité avec le village (trottoirs, passages pour piétons) et les arrêts de bus.

Servitude

Le tracé de funiculaire ne concorde pas avec la servitude telle que présentée en page 6 qui n'est donc pas utilisable pour ce projet.

PACom... en vigueur ou non?

PQ "En Feydey" et "Chamossaire" 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.

Par ailleurs, 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.

Mobilité douce

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: passages pour piétons, trottoirs inclusifs, piste cyclable, arrêts de bus.

En vous remerciant d'avance de bien vouloir prêter attention à ce qui précède, je vous prie de recevoir, Madame la Syndique, Messieurs les Municipaux, mes salutations cordiales.



Nicole Bigler



MUNICIPALITE DE LEYSIN

COMMUNE DE LEYSIN ■ PLAN D'AFFECTATION COMMUNAL « FUNICULAIRE »

Enquête publique / Séance de conciliation du 3 août 2026 / 14h00 - Salle Oasis à Leysin

Opposition de : **Mme Nicole Bigler, datée du 9 juillet 2026**

Présents

M.	Jean-Philippe RYTER	Municipal
M.	Christophe FLIPO	Technicien communal
M.	Michel PACCAUD	Délégué à la mobilité et à l'urbanisme
Mme	Géraldine CAVIN	Urbaniste (bureau GEA)
M.	Emile PRODOLLIET	Urbaniste (bureau GEA) et teneur du PV
Mme	Nicole BIGLER	Opposante

Procès-verbal de la séance de conciliation

Le présent procès-verbal n'a pas pour vocation d'être littéral, mais synthétise les réponses apportées aux motifs d'opposition discutés lors de la séance.

Procédure du PA

1. M. Paccaud explique que la présente procédure porte uniquement sur l'affectation permettant l'implantation d'un funiculaire. Le projet concret de funiculaire fera l'objet d'une mise à l'enquête distincte. Le dossier d'enquête contiendra tous les détails constructifs liés à la réalisation et à l'exploitation du funiculaire. Le plan d'affectation (PA) vise uniquement à répondre à l'exigence de la Confédération de disposer d'une affectation du sol permettant de prévoir un funiculaire. La mise en vigueur du PA n'implique pas le début des travaux du projet de funiculaire.
2. Mme Cavin précise que l'opposition sera transmise au Canton. Toutefois, si celle-ci est retirée, elle ne sera pas traitée dans le préavis de la Municipalité au Conseil communal.

Coordination entre le projet de funiculaire et le concept de mobilité Leysin 365

3. Mme Cavin explique que la prolongation du train, impliquant la suppression des trois haltes ferroviaires, est en partie indépendante du projet de funiculaire. Ce dernier présente toutefois un intérêt en matière de desserte de Feydey, en reliant cette localité à Leysin-Centre.
4. M. Paccaud explique que, pour le projet ferroviaire, la Confédération a validé le budget alloué aux travaux de prolongation du train. Le projet ferroviaire suit ainsi son cours et ne peut plus être remis en question à ce stade. Les éventuelles oppositions ou recours peuvent toutefois retarder sa mise en service.
5. Il ajoute que le projet de funiculaire peut être réalisé indépendamment du projet ferroviaire. À noter que la mise à l'enquête du projet de funiculaire, prévue à ce stade en octobre, comprend déjà une partie du projet ferroviaire, à savoir la fin du tunnel de sortie, qui se trouve au même endroit que la station B.
6. M. Paccaud précise que le budget du projet de funiculaire s'élève à environ 15 millions de francs.

Amélioration du réseau de transport public

7. M. Paccaud explique que la réalisation du funiculaire permettra de réduire le temps de parcours entre Feydey et Aigle par rapport à la situation actuelle. Concernant la desserte interne du village, le concept de mobilité actuellement à l'étude prévoit de garantir, voire d'améliorer, le niveau de desserte existant. Des calculs sont en cours afin de dimensionner l'offre à mettre en place. De manière générale, le projet de

funiculaire bénéficiera tant aux touristes qu'aux habitants. Les transports scolaires étant organisés indépendamment du réseau de transport public, l'organisation future du réseau est actuellement à l'étude afin de prendre en compte les besoins du plus grand nombre. À terme, la gare de Feydey sera moins utilisée, le projet ferroviaire permettant d'amener directement les touristes au centre. M. Paccaud relève également que l'arrêt Grand-Hôtel sera, dans tous les cas, supprimé à terme. Le tunnel existant ne permet en effet pas le passage du nouveau matériel roulant et sa transformation aurait généré des coûts trop importants au regard de l'utilisation de cette gare.

Coordination entre le projet de funiculaire et le concept de mobilité Leysin 365

8. M. Ryter explique que les phases « funiculaire » et « ferroviaire » répondent à deux temporalités différentes, bien qu'elles s'inscrivent dans une même logique de requalification de la desserte à Leysin. Le projet ferroviaire devrait être mis à l'enquête en 2027. Pour permettre sa réalisation, le projet de funiculaire doit toutefois être assuré, au moins en termes d'affectation du sol, ce que prévoit la présente procédure. Il convient en effet de garantir la desserte de la gare de Feydey.

Information publique

9. M. Paccaud explique que le Conseil communal a voté des budgets pour les études relatives à ces projets. Il rappelle que, dans le cadre de la présente procédure, la population n'est pas consultée sur l'infrastructure du funiculaire, mais uniquement sur une affectation du sol permettant de développer un funiculaire.
10. Mme Cavin explique que le funiculaire était déjà mentionné dans le règlement du PACom, sans être identifié sur le plan, le tracé n'étant alors pas encore définitif. Pour des questions de calendrier, il n'était également pas possible d'intégrer le tracé du funiculaire au plan.
11. Mme Cavin précise que l'information globale à la population a notamment été réalisée dans le cadre du plan d'affectation communal, qui mentionnait déjà ce projet de funiculaire. L'information a été effectuée conformément à la législation cantonale, notamment par la publication d'un avis dans la Feuille des avis officiels (FAO) du Canton de Vaud, un affichage au pilier public ainsi qu'une publication dans le journal local.

Géologie

12. M. Paccaud répond que la géologie du secteur ne représente pas un risque pour le projet de funiculaire ni pour le projet ferroviaire. Des analyses ont été réalisées en amont, notamment afin d'évaluer les coûts de construction. Le dossier de mise à l'enquête du funiculaire indiquera les mesures qui seront mises en place afin de garantir la prise en compte de cet aspect. Les autorités cantonales et fédérales vérifieront la conformité du projet aux exigences techniques et légales en vigueur.
13. Mme Cavin ajoute que la mise à l'enquête du projet de construction comprendra notamment un rapport d'impact sur l'environnement présentant les éléments permettant de justifier la conformité du projet à la législation applicable.

Conflit d'intérêts

14. M. Ryter explique qu'il n'existe pas de conflit d'intérêts en lien avec le présent PA.
15. M. Paccaud ajoute que, depuis le rapport de la Cour des comptes, les membres de la Municipalité susceptibles d'avoir un intérêt privé dans un objet traité doivent se récuser et ne pas participer aux discussions de la Municipalité relatives à celui-ci. Cette règle est appliquée.

Prolongation de la ligne ferroviaire

16. Mme Bigler précise que l'évolution du projet péjore la situation de l'ensemble des habitants du nord de la Commune. M. Paccaud explique que la Confédération considère que le projet initial a été amélioré, notamment parce qu'il ne prévoyait pas d'accès compatibles avec les personnes à mobilité réduite (PMR). Il précise qu'un train à crémaillère ne peut que monter ou descendre et ne peut pas effectuer les deux mouvements dans un même sens. Une prolongation du train entre Feydey et la télécabine ne serait ainsi pas techniquement réalisable. Le projet ferroviaire permettra d'augmenter la vitesse des trains et de réduire les temps de parcours.

Point 2.1 du rapport 47 OAT – plan *Evolution du tracé AL et projets de liaisons verticales*

17. Mme Cavin explique que ce plan contient effectivement une erreur. Celle-ci sera corrigée dans le rapport 47 OAT qui sera transmis au Conseil communal pour adoption. Elle précise que ce rapport n'est pas opposable : il est joint au dossier de PA à titre consultatif et n'est pas contraignant. Il est destiné à l'autorité cantonale chargée de l'approbation des plans.

➔ Décision : Mme Cavin indique que le plan en question sera modifié afin que la gare de Vermont figure au bon emplacement dans le rapport 47 OAT qui sera joint au dossier transmis au Conseil communal pour adoption.

Servitude

18. M. Ryter explique qu'une servitude permettant la réalisation d'un funiculaire existe dans le secteur depuis 2003. Le PA permet de mettre à jour le tracé imaginé à l'époque. Le tracé mis à jour permet notamment de limiter les abattages d'arbres. Les propriétaires concernés ont accepté le tracé proposé.
19. Mme Cavin précise que la servitude ne constitue pas une affectation du sol et concerne les propriétaires fonciers. Elle sera adaptée au nouveau projet. Son existence met en évidence que la réflexion relative à l'implantation d'un funiculaire à cet emplacement remonte à plusieurs années.

Oiseaux protégés

20. Mme Cavin informe Mme Bigler que, à la suite d'une autre opposition, la Commune s'engage à prévoir le déplacement des nichoirs existants qui seraient impactés ainsi que la pose d'un ou deux nichoirs supplémentaires dans le secteur pour les espèces protégées susceptibles d'en bénéficier.

Arbres remarquables

21. M. Ryter explique qu'une étude a été réalisée afin d'identifier les arbres remarquables sur l'ensemble du territoire communal. Cette étude conclut à l'absence d'arbres remarquables sur le territoire communal.

Accessibilité PMR

22. Mme Cavin explique que l'ensemble du projet de funiculaire sera conforme à la LHand, conformément aux exigences des articles 7 et 14 du règlement.
23. M. Paccaud explique que, s'agissant de l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite (PMR), les associations concernées ainsi que le Canton suivront dans tous les cas le dossier et statueront sur la conformité des aménagements au regard des exigences applicables.

Protection du patrimoine

24. Mme Cavin explique que le Canton, par l'intermédiaire de la Direction générale des immeubles et du patrimoine (DGIP), a préavisé le dossier de PA et que ses remarques ont été intégrées au dossier. Le projet de construction du funiculaire lui sera également soumis.

Article 7 du PA et législations cantonale et fédérale

25. Mme Cavin explique que l'article 14 du règlement garantit l'application de l'ensemble des dispositions cantonales et fédérales. Toutefois, à la demande de Mme Bigler, la Commune accepte de compléter l'article 7.

→ Décision : Il est convenu que l'article 7 sera modifié afin d'ajouter la mention « cantonale et fédérale », afin de permettre le retrait de l'opposition par l'opposante.

Suite de la procédure

26. Nous vous remercions de nous transmettre vos éventuelles observations sur le présent procès-verbal de la séance et de nous informer de votre positionnement concernant le maintien ou le retrait de votre opposition d'ici au 14 août 2026, des impératifs de calendrier en ce qui concerne l'adoption du plan d'affectation imposant ce délai. Sans autre avis de votre part, notre Municipalité considérera votre opposition comme maintenue.
27. Un préavis de la Municipalité au Conseil communal sera ensuite rédigé afin que ce dernier puisse statuer sur la levée des oppositions et l'adoption du plan d'affectation. Une fois adopté par le Conseil communal, ce dernier est ensuite transmis au Département pour approbation. Pour les opposants qui souhaitent maintenir leur opposition, ils seront notifiés de la levée de leurs oppositions par le Canton après l'approbation du Département. Ils auront ensuite la possibilité de faire recours à la Cour de droit administratif et public (CDAP) contre cette décision.

Décision : Il est convenu que le courrier sera transmis par courrier simple, par courrier recommandé et par courriel, afin de permettre à l'opposante de répondre dans le délai imparti.

Leysin, le 7 août 2026

Au nom de la Municipalité :

La Syndique :

Laurence Habegger



Le Secrétaire :

Martin Reist



MUNICIPALITE DE LEYSIN

2229	
12 AOÛT 2026	Municipal
☒ Régler par Bureau central	

Casini HP

RETRAIT D'OPPOSITION

AU PLAN D'AFFECTATION « Funiculaire »

(enquête publique)

Par la présente, la soussignée, Mme Nicole Bigler, auteure de l'opposition formée par courrier daté du 9 juillet 2026 à l'encontre du projet de Plan d'affectation « Funiculaire » de la Commune de Leysin, déclare retirer formellement son opposition à ce projet, à condition que :

... le concept de funiculaire s'accompagne de mesures permettant des cheminements sûrs et conformes pour tous les utilisateurs.

La Place du Marché est un carrefour stratégique et très fréquenté. Il est nécessaire de mettre en place :

- des trottoirs réglementaires carrossables et suffisamment larges afin de permettre l'accès aux poussettes, chaises roulantes, valises, etc., sans dévers et sans orifices (pavés à proscrire) ;
- des passages pour piétons sûrs et carrossables ;
- des cheminements courts pour les personnes à mobilité réduite ;
- des parcours sûrs et continus vers les arrêts de bus ;
- des arrêts de bus accueillants pour les personnes à mobilité réduite et conformes à la LHand ;
- des bus conformes à la LHand ;
- un concept général de mobilité douce pour une circulation sans danger dans le carrefour.

... qu'un inventaire sérieux des arbres remarquables (y.c. groupements, allées, haies), soit réalisé conformément à la LPrPNP. Les mesures de compensation d'abattage des arbres dans le cadre de ce projet proposeront entre autres la reconstitution de l'allée historique des escaliers de la Manufacture.

Date et lieu de la signature :

Leysin, le 8 août 2026

Une annexe a été ajoutée au PV



MUNICIPALITE DE LEYSIN

COMMUNE DE LEYSIN ■ PLAN D'AFFECTATION COMMUNAL « FUNICULAIRE »

Enquête publique / Séance de conciliation du 3 août 2026 / 14h00 - Salle Oasis à Leysin

Opposition de : **Mme Nicole Bigler**, datée du 9 juillet 2026

Présents

M.	Jean-Philippe RYTER	Municipal
M.	Christophe FLIPO	Technicien communal
M.	Michel PACCAUD	Délégué à la mobilité et à l'urbanisme
Mme	Géraldine CAVIN	Urbaniste (bureau GEA)
M.	Emile PRODOLLIET	Urbaniste (bureau GEA) et teneur du PV
Mme	Nicole BIGLER	Opposante

Procès-verbal de la séance de conciliation

Le présent procès-verbal n'a pas pour vocation d'être littéral, mais synthétise les réponses apportées aux motifs d'opposition discutés lors de la séance.

Procédure du PA

1. M. Paccaud explique que la présente procédure porte uniquement sur l'affectation permettant l'implantation d'un funiculaire. Le projet concret de funiculaire fera l'objet d'une mise à l'enquête distincte. Le dossier d'enquête contiendra tous les détails constructifs liés à la réalisation et à l'exploitation du funiculaire. Le plan d'affectation (PA) vise uniquement à répondre à l'exigence de la Confédération de disposer d'une affectation du sol permettant de prévoir un funiculaire. La mise en vigueur du PA n'implique pas le début des travaux du projet de funiculaire.
2. Mme Cavin précise que l'opposition sera transmise au Canton. Toutefois, si celle-ci est retirée, elle ne sera pas traitée dans le préavis de la Municipalité au Conseil communal.

Coordination entre le projet de funiculaire et le concept de mobilité Leysin 365

3. Mme Cavin explique que la prolongation du train, impliquant la suppression des trois haltes ferroviaires, est en partie indépendante du projet de funiculaire. Ce dernier présente toutefois un intérêt en matière de desserte de Feydey, en reliant cette localité à Leysin-Centre.
4. M. Paccaud explique que, pour le projet ferroviaire, la Confédération a validé le budget alloué aux travaux de prolongation du train. Le projet ferroviaire suit ainsi son cours et ne peut plus être remis en question à ce stade. Les éventuelles oppositions ou recours peuvent toutefois retarder sa mise en service.
5. Il ajoute que le projet de funiculaire peut être réalisé indépendamment du projet ferroviaire. À noter que la mise à l'enquête du projet de funiculaire, prévue à ce stade en octobre, comprend déjà une partie du projet ferroviaire, à savoir la fin du tunnel de sortie, qui se trouve au même endroit que la station B.
6. M. Paccaud précise que le budget du projet de funiculaire s'élève à environ 15 millions de francs.

Amélioration du réseau de transport public

7. M. Paccaud explique que la réalisation du funiculaire permettra de réduire le temps de parcours entre Feydey et Aigle par rapport à la situation actuelle. Concernant la desserte interne du village, le concept de mobilité actuellement à l'étude prévoit de garantir, voire d'améliorer, le niveau de desserte existant. Des calculs sont en cours afin de dimensionner l'offre à mettre en place. De manière générale, le projet de

funiculaire bénéficiera tant aux touristes qu'aux habitants. Les transports scolaires étant organisés indépendamment du réseau de transport public, l'organisation future du réseau est actuellement à l'étude afin de prendre en compte les besoins du plus grand nombre. À terme, la gare de Feydey sera moins utilisée, le projet ferroviaire permettant d'amener directement les touristes au centre. M. Paccaud relève également que l'arrêt Grand-Hôtel sera, dans tous les cas, supprimé à terme. Le tunnel existant ne permet en effet pas le passage du nouveau matériel roulant et sa transformation aurait généré des coûts trop importants au regard de l'utilisation de cette gare.

Coordination entre le projet de funiculaire et le concept de mobilité Leysin 365

8. M. Ryter explique que les phases « funiculaire » et « ferroviaire » répondent à deux temporalités différentes, bien qu'elles s'inscrivent dans une même logique de requalification de la desserte à Leysin. Le projet ferroviaire devrait être mis à l'enquête en 2027. Pour permettre sa réalisation, le projet de funiculaire doit toutefois être assuré, au moins en termes d'affectation du sol, ce que prévoit la présente procédure. Il convient en effet de garantir la desserte de la gare de Feydey.

Information publique

9. M. Paccaud explique que le Conseil communal a voté des budgets pour les études relatives à ces projets. Il rappelle que, dans le cadre de la présente procédure, la population n'est pas consultée sur l'infrastructure du funiculaire, mais uniquement sur une affectation du sol permettant de développer un funiculaire.
10. Mme Cavin explique que le funiculaire était déjà mentionné dans le règlement du PACom, sans être identifié sur le plan, le tracé n'étant alors pas encore définitif. Pour des questions de calendrier, il n'était également pas possible d'intégrer le tracé du funiculaire au plan.
11. Mme Cavin précise que l'information globale à la population a notamment été réalisée dans le cadre du plan d'affectation communal, qui mentionnait déjà ce projet de funiculaire. L'information a été effectuée conformément à la législation cantonale, notamment par la publication d'un avis dans la Feuille des avis officiels (FAO) du Canton de Vaud, un affichage au pilier public ainsi qu'une publication dans le journal local.

Géologie

12. M. Paccaud répond que la géologie du secteur ne représente pas un risque pour le projet de funiculaire ni pour le projet ferroviaire. Des analyses ont été réalisées en amont, notamment afin d'évaluer les coûts de construction. Le dossier de mise à l'enquête du funiculaire indiquera les mesures qui seront mises en place afin de garantir la prise en compte de cet aspect. Les autorités cantonales et fédérales vérifieront la conformité du projet aux exigences techniques et légales en vigueur.
13. Mme Cavin ajoute que la mise à l'enquête du projet de construction comprendra notamment un rapport d'impact sur l'environnement présentant les éléments permettant de justifier la conformité du projet à la législation applicable.

Conflit d'intérêts

14. M. Ryter explique qu'il n'existe pas de conflit d'intérêts en lien avec le présent PA.
15. M. Paccaud ajoute que, depuis le rapport de la Cour des comptes, les membres de la Municipalité susceptibles d'avoir un intérêt privé dans un objet traité doivent se récuser et ne pas participer aux discussions de la Municipalité relatives à celui-ci. Cette règle est appliquée.

Prolongation de la ligne ferroviaire

16. Mme Bigler précise que l'évolution du projet péjore la situation de l'ensemble des habitants du nord de la Commune. M. Paccaud explique que la Confédération considère que le projet initial a été amélioré, notamment parce qu'il ne prévoyait pas d'accès compatibles avec les personnes à mobilité réduite (PMR). Il précise qu'un train à crémaillère ne peut que monter ou descendre et ne peut pas effectuer les deux mouvements dans un même sens. Une prolongation du train entre Feydey et la télécabine ne serait ainsi pas techniquement réalisable. Le projet ferroviaire permettra d'augmenter la vitesse des trains et de réduire les temps de parcours.

Point 2.1 du rapport 47 OAT – plan Evolution du tracé AL et projets de liaisons verticales

17. Mme Cavin explique que ce plan contient effectivement une erreur. Celle-ci sera corrigée dans le rapport 47 OAT qui sera transmis au Conseil communal pour adoption. Elle précise que ce rapport n'est pas opposable : il est joint au dossier de PA à titre consultatif et n'est pas contraignant. Il est destiné à l'autorité cantonale chargée de l'approbation des plans.

→ Décision : Mme Cavin indique que le plan en question sera modifié afin que la gare de Versmont figure au bon emplacement dans le rapport 47 OAT qui sera joint au dossier transmis au Conseil communal pour adoption.

Servitude

18. M. Ryter explique qu'une servitude permettant la réalisation d'un funiculaire existe dans le secteur depuis 2003. Le PA permet de mettre à jour le tracé imaginé à l'époque. Le tracé mis à jour permet notamment de limiter les abattages d'arbres. Les propriétaires concernés ont accepté le tracé proposé.
19. Mme Cavin précise que la servitude ne constitue pas une affectation du sol et concerne les propriétaires fonciers. Elle sera adaptée au nouveau projet. Son existence met en évidence que la réflexion relative à l'implantation d'un funiculaire à cet emplacement remonte à plusieurs années.

Oiseaux protégés

20. Mme Cavin informe Mme Bigler que, à la suite d'une autre opposition, la Commune s'engage à prévoir le déplacement des nichoirs existants qui seraient impactés ainsi que la pose d'un ou deux nichoirs supplémentaires dans le secteur pour les espèces protégées susceptibles d'en bénéficier.

Arbres remarquables

21. M. Ryter explique qu'une étude a été réalisée afin d'identifier les arbres remarquables sur l'ensemble du territoire communal. Cette étude conclut à l'absence d'arbres remarquables sur le territoire communal.

Accessibilité PMR

22. Mme Cavin explique que l'ensemble du projet de funiculaire sera conforme à la LHand, conformément aux exigences des articles 7 et 14 du règlement.
23. M. Paccaud explique que, s'agissant de l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite (PMR), les associations concernées ainsi que le Canton suivront dans tous les cas le dossier et statueront sur la conformité des aménagements au regard des exigences applicables.

Protection du patrimoine

24. Mme Cavin explique que le Canton, par l'intermédiaire de la Direction générale des immeubles et du patrimoine (DGIP), a préavisé le dossier de PA et que ses remarques ont été intégrées au dossier. Le projet de construction du funiculaire lui sera également soumis.

Article 7 du PA et législations cantonale et fédérale

25. Mme Cavin explique que l'article 14 du règlement garantit l'application de l'ensemble des dispositions cantonales et fédérales. Toutefois, à la demande de Mme Bigler, la Commune accepte de compléter l'article 7.

→ Décision : Il est convenu que l'article 7 sera modifié afin d'ajouter la mention « cantonale et fédérale », afin de permettre le retrait de l'opposition par l'opposante.

Suite de la procédure

26. Nous vous remercions de nous transmettre vos éventuelles observations sur le présent procès-verbal de la séance et de nous informer de votre positionnement concernant le maintien ou le retrait de votre opposition d'ici au 14 août 2026, des impératifs de calendrier en ce qui concerne l'adoption du plan d'affectation imposant ce délai. Sans autre avis de votre part, notre Municipalité considérera votre opposition comme maintenue.
27. Un préavis de la Municipalité au Conseil communal sera ensuite rédigé afin que ce dernier puisse statuer sur la levée des oppositions et l'adoption du plan d'affectation. Une fois adopté par le Conseil communal, ce dernier est ensuite transmis au Département pour approbation. Pour les opposants qui souhaitent maintenir leur opposition, ils seront notifiés de la levée de leurs oppositions par le Canton après l'approbation du Département. Ils auront ensuite la possibilité de faire recours à la Cour de droit administratif et public (CDAP) contre cette décision.

Décision : Il est convenu que le courrier sera transmis par courrier simple, par courrier recommandé et par courriel, afin de permettre à l'opposante de répondre dans le délai imparti.

Leysin, le 7 août 2026

Au nom de la Municipalité :

La Syndique :

Laurence Habegger

Le Secrétaire

Martin Reist



Compléments de Nicole Bigler à annexer au PV de la séance du 3 août 2026 concernant le plan d'affectation communal « Funiculaire »

Point 1

M. Ryter a ouvert la séance.

Point 7

J'ai rappelé que le Préavis pour le projet de funiculaire voté au Conseil communal prévoyait de créer un lien entre le haut et le bas du village. Ce lien direct existe actuellement par le biais des bus qui partent du Feydey. Avec le déplacement vers la télécabine des départs de bus grâce au projet Leysin 365, il est probable qu'il n'y ait plus de lien direct entre le haut et le bas du village (ni entre Versmont et la majeure partie des autres zones du village).

A Leysin, l'école se trouve tout en bas du village, près de la patinoire. J'ai expliqué que le service de bus scolaire est mis en place pour les plus jeunes élèves qui habitent loin de l'école. La plupart des écoliers se rend donc à l'école par ses propres moyens. Il est faux d'affirmer que les transports scolaires sont organisés de manière indépendante.

Concernant Leysin 365, j'ai aussi rappelé que la ligne de train actuelle est bordée d'anciens hôtels et sanatoriums réaffectés. Les immeubles sont donc nombreux dans cette zone densément habitée, souvent par des personnes qui ont choisi la proximité des gares actuelles.

Le projet doit s'inscrire dans une logique qui tienne compte des besoins des habitants avant ceux des touristes.

Point 11

J'ai rappelé que cette mise à l'enquête a été organisée avant la présentation au Conseil communal et aux habitants. Le plan et le règlement du PACom présentés au public ne comportaient pas le funiculaire.

Point 12

J'ai demandé s'il y aurait une modification du tracé et on m'a répondu que non.

Point 14

J'ai rappelé le conflit d'intérêts relevé dans le Rapport de la Cour des Comptes dans le cadre du projet Leysin365. Il m'a été répondu que le problème avait été résolu.

Point 16

J'ai rappelé que le projet Leysin365 n'est pas une prolongation de la ligne mais un détournement.

Point 21

Il ne me semble pas avoir entendu qu'il n'y avait pas d'arbres remarquable sur le territoire communal lors de cette séance, ce qui serait extraordinaire. J'ai demandé à ce que cet inventaire soit réalisé et que l'allée remarquable qui a été partiellement détruite soit reconstituée.

Point 22

Ma question concernait le cheminement de tous les utilisateurs du carrefour de la Place du Marché où arrive le Funiculaire. L'intégration des piétons et de la mobilité douce est la grande absente du concept Leysin365. Ce projet doit s'accompagner de mesures concrètes concernant la réalisation de trottoirs réglementaires, de passages pour piétons sécurisés, de cheminements continus vers les arrêts de bus, d'arrêts de bus compatibles LHand, de bus compatibles LHand. Aucune réponse n'a été apportée à ce sujet.

Leysin, le 9 août 2026

Nicole Bigler





MUNICIPALITE DE LEYSIN

Leysin, le 17 août 2026/CFO

Case postale 14
Rue du Village 39
1854 Leysin

Tél. : +41 (0)24 493 45 40

Fax : +41 (0)24 493 45 49

E-mail : greffe@leysin.ch

www.leysin-commune.ch

Madame
Nicole Bigler
Rte de la Crétaise 10
1854 Leysin

Affaire traitée par : M. Jean-Philippe Ryter
Référence : 2229

Enquête publique du Plan d'affectation « Funiculaire » du 13 juin au 12 juillet 2026
Retrait conditionnel de l'opposition

Madame,

La Municipalité accuse réception de votre courrier du 9 août 2026, par lequel vous déclarez retirer votre opposition du 9 juillet 2026 à l'encontre du projet de Plan d'affectation « Funiculaire », sous réserve de plusieurs conditions.

Après examen de votre courrier et du procès-verbal de la séance de conciliation du 3 août 2026, la Municipalité constate que les conditions mentionnées dans votre courrier du 9 août 2026 n'ont pas fait l'objet d'un accord de la Municipalité dans leur ensemble.

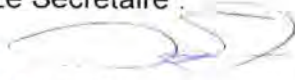
En particulier, si la Municipalité a accepté, lors de la séance de conciliation, de compléter l'article 7 du règlement par la mention « cantonale et fédérale », elle n'a pas accepté les différentes mesures supplémentaires que vous mentionnez dans votre courrier, notamment celles relatives aux aménagements de mobilité, aux arrêts et aux bus, ainsi qu'à l'inventaire et à la compensation des arbres.

Dès lors, la Municipalité ne peut pas considérer votre déclaration comme un retrait pur et simple de votre opposition.

En conséquence, votre opposition est considérée comme maintenue dans le cadre de la présente procédure. Elle sera dès lors traitée conformément aux dispositions applicables dans le cadre de la suite de la procédure d'adoption du Plan d'affectation « Funiculaire ».

La présente prise de position ne préjuge en rien de l'examen des différents éléments soulevés dans votre opposition ni des procédures ultérieures qui pourraient concerner le projet concret de funiculaire.

En vous remerciant de prendre bonne note de ce qui précède, nous vous prions de croire, Madame, à l'assurance de notre considération distinguée.

Au nom de la Municipalité :
La Syndique :  Laurence Habegger
Le Secrétaire :  Martin Reist



Copie : GEA Vallotton et Chanard SA
Service communal des constructions



RECOMMANDE

A la Municipalité de Leysin
Rue du Village 39
1854 Leysin

Leysin, le 10 juillet 2026

Concerne: Plan d'affectation « Funiculaire »

Madame la Syndique, Messieurs les Municipaux,

Les plans, règlement et rapport justificatif du dossier « Funiculaire » ont retenu toute notre attention. Nous avons ainsi pris connaissance d'une première partie d'un grand projet devant régler la mobilité dans la commune. Nous pensons pourtant que l'on ne peut pas traiter le dossier « Funiculaire » sans celui du prolongement du train, ces deux dossiers étant étroitement liés. Il est donc impossible de parler du projet de funiculaire sans parler du nouveau tracé de prolongement de la ligne A-L vers la Place Large.

Préambule

- dans l'opération « Leysin 365 » on parle de **prolongement** de la ligne ferroviaire Aigle-Leysin, mais on oublie sciemment de mentionner que la ligne existante entre la gare du Village et celle du Grand-Hôtel sera démantelée; il s'agit donc d'une **modification complète** et non d'un prolongement de la ligne A-L à travers Leysin.

Un projet insensé

- il s'agit donc de supprimer une ligne existante qui permet aux voyageurs de rejoindre la gare du Feydey en 5 minutes depuis la gare de Leysin-Village (v. horaire A-L);
- le projet prévoit un tracé souterrain de 1,3 km avec un arrêt à Leysin-Centre où les voyageurs devront quitter le train, se déplacer dans un couloir d'une bonne centaine de mètres et prendre le funiculaire. Temps de parcours estimé entre la gare du Village et la Place de la gare du Feydey: 15 minutes. Et pour autant que le funiculaire soit disponible immédiatement;
- qu'en sera-t-il en cas de forte affluence vers le Feydey avec une cabine de 32 places?
- comment le funiculaire pourra-t-il absorber des voyageurs avec valises, skis, vélos?
- le déplacement des voyageurs se fera en grande partie en tunnel alors que le tracé actuel offre une vue exceptionnelle;

- le tracé du funiculaire présente des difficultés majeures de réalisation: la construction en souterrain de la station inférieure à proximité immédiate de bâtiments existants et la traversée des routes du Belvédère;
- certes la configuration des gares du Village et de Vermont ne répond pas aux normes LHand; par contre la gare du Feydey est facilement adaptable à ces normes et à moindre coût; à noter qu'une tolérance de 1% sur les pentes est tolérée; la gare du Village et l'arrêt de Vermont pourraient être desservis différemment pour les personnes à mobilité réduite;
- on semble oublier dans ce projet que de nombreux utilisateurs sont résidents permanents ou temporaires au Feydey: les habitants, les écoles internationales, les maisons de vacances pour groupes.

Un projet inutile

- le projet ne résout qu'une infime partie des problèmes de mobilité, mais en crée bien d'autres;
- le train actuel fonctionne parfaitement en desservant 4 gares ou haltes;
- un service de bus restera indispensable, funiculaire ou pas, pour desservir toute l'étendue de la station; la coordination train - bus navette actuelle fonctionne très bien;
- l'accès à la Berneuse par télécabine restera-t-il encore si attractif une fois la pratique du ski finie dans notre région?

Un projet impayable

- l'argument de la participation de la Confédération et du Canton est trompeur et cache les nombreuses et importantes dépenses qui seront à charge de la Commune et dont on ne parle pas.

Conclusion

- à l'heure des économies d'énergie et à l'heure des économies de matières premières, il est inconcevable de démanteler une ligne de train fonctionnant parfaitement pour la remplacer par un funiculaire dont le tracé pose de nombreux problèmes et qui sera moins efficace que le train actuel;
- le projet global est peu visionnaire de l'avenir de Leysin; par contre, un prolongement de la ligne entre la gare du Grand-Hôtel et les Chamois le serait au vu du projet de développement qui s'y prépare.

Les soussigné-es font donc opposition à la mise à l'enquête du plan d'affectation « Funiculaire ».

En vous remerciant d'avoir pris connaissance de ce qui précède, nous vous prions d'agréer, Madame la Syndique et Messieurs les Municipaux, nos respectueuses salutations.

Jean-Rolf Wacker

Monique Wacker



MUNICIPALITE DE LEYSIN

COMMUNE DE LEYSIN ■ PLAN D'AFFECTATION COMMUNAL « FUNICULAIRE »

Enquête publique / Séance de conciliation du 3 août 2026 / 15h00 - Salle Oasis à Leysin

Opposition de : **Mme Monique et M. Jean-Rolf Wacker, datée du 10 juillet 2026**

Présents

M.	Jean-Philippe RYTER	Municipal
M.	Christophe FLIPO	Technicien communal
M.	Michel PACCAUD	Délégué à la mobilité et à l'urbanisme
Mme	Géraldine CAVIN	Urbaniste (bureau GEA)
M.	Emile PRODOLLIET	Urbaniste (bureau GEA) et teneur du PV
Mme	Monique WACKER	Opposante
M.	Jean-Rolf WACKER	Opposant

Procès-verbal de la séance de conciliation

Le présent procès-verbal n'a pas pour vocation d'être littéral, mais synthétise les réponses apportées aux motifs d'opposition discutés lors de la séance.

Procédure du PA

1. M. Ryter explique que la présente procédure porte uniquement sur l'affectation permettant l'implantation d'un funiculaire. Le projet concret de funiculaire fera l'objet d'une mise à l'enquête distincte. Le dossier d'enquête contiendra tous les détails constructifs liés à la réalisation et à l'exploitation du funiculaire. Le plan d'affectation (PA) vise uniquement à répondre à l'exigence de la Confédération de disposer d'une affectation du sol permettant de prévoir un funiculaire. La mise en vigueur du PA n'implique pas le début des travaux du projet de funiculaire.
2. Il ajoute que le projet ferroviaire de prolongation de la ligne est validé par la Confédération. La prolongation du train ne fait toutefois pas l'objet de la présente enquête publique.

Coordination entre le projet de funiculaire et le projet de prolongation du train Aigle - Leysin

3. M. Paccaud explique que le projet ferroviaire constitue le déclencheur du concept de mobilité Leysin 365, qui sera présenté le 25 septembre. La prolongation de la ligne ferroviaire a été décidée par la Confédération, qui détermine les projets ferroviaires à réaliser à l'échelle nationale. L'infrastructure ferroviaire étant propriété de la Confédération, celle-ci assume également les coûts d'entretien et de réalisation des nouvelles infrastructures.

Plusieurs variantes ont été étudiées afin de déterminer la solution permettant de desservir le centre et le nord-est de la Commune, tout en permettant notamment une liaison avec la télécabine. Parallèlement, l'entrée en vigueur de la LHand et les coûts liés à la mise aux normes des gares existantes ont également constitué des éléments ayant conduit au choix de prolonger la ligne ferroviaire.

Parmi les autres éléments pris en considération figurent l'augmentation envisagée de la cadence à une course toutes les 30 minutes ainsi que l'introduction de nouveau matériel roulant. Ces évolutions nécessiteraient également des travaux sur la ligne actuelle, notamment afin de permettre le croisement des rames, en particulier au niveau du viaduc.

Il convient également de relever que l'arrêt Grand-Hôtel sera, dans tous les cas, supprimé à terme, le tunnel existant ne permettant pas le passage du nouveau matériel roulant. Sa transformation aurait engendré des coûts trop importants au regard de l'utilisation de cette gare.

Le maintien de la ligne jusqu'à Feydey, avec une prolongation du train entre Feydey et la télécabine, n'est techniquement pas possible. Un train à crémaillère ne peut en effet que monter ou descendre et ne peut pas effectuer ces deux mouvements dans un même sens.

Il a ainsi été décidé qu'un tunnel permettant d'amener les touristes et les habitants directement au centre et à la télécabine constituait la meilleure solution. La Confédération a toutefois fixé deux conditions, à savoir maintenir une desserte de Feydey et de Versmont afin de ne pas supprimer les dessertes actuellement existantes.

4. M. Paccaud ajoute que, le projet ferroviaire ayant été décidé par la Confédération, il ne peut désormais plus être remis en question. La Commune doit donc trouver les solutions permettant de s'adapter au mieux à cette nouvelle configuration, tout en garantissant une desserte optimale pour les habitants et les touristes. Le projet de funiculaire entre Leysin-Centre et Feydey constitue une solution permettant de maintenir la desserte de Feydey.
5. M. Paccaud précise que les projets de funiculaires sont soumis à la Loi fédérale sur les installations à câbles (LICa), tandis que les projets ferroviaires sont soumis à la Loi fédérale sur les chemins de fer (LCdF). Ces deux types de projets sont ainsi soumis à des procédures distinctes.

Il précise que, lors de la future mise à l'enquête du projet de funiculaire, si des oppositions devaient démontrer que le projet ne peut pas être réalisé, celui-ci ne le serait pas ou devrait être adapté en conséquence.

6. M. Paccaud précise que le funiculaire prévu pour relier Versmont à la gare de Leysin-Village ne peut pas être prolongé jusqu'à Feydey. En raison de la longueur du tracé, cela nécessiterait notamment la réalisation de deux cabines ainsi que d'un point de croisement à mi-parcours, ce qui impliquerait une adaptation importante de l'infrastructure.
7. M. Ryter ajoute que la ligne ferroviaire actuelle est le résultat du développement historique de Leysin. La configuration du village ayant évolué depuis, l'objectif de la Municipalité est d'adapter les infrastructures de transport à cette nouvelle réalité.

Financement

8. M. Paccaud explique que le projet ferroviaire est entièrement financé par la Confédération, y compris les éventuels surcoûts. En ce qui concerne le funiculaire, son financement et sa construction sont à la charge du Canton et de la Commune. Le coût du projet est estimé à 15 millions de francs.

De manière générale, le Canton prend en charge 50 % des coûts. Pour la station B, située en aval, la Confédération participe en outre à hauteur de 30 %, cette station devant également servir au projet ferroviaire.

Il est prévu que la Commune participe au financement notamment en prenant en charge, dans le cadre des frais d'exploitation, les intérêts liés à la part de financement qui lui incombe.

9. M. Wacker demande si la Commune considère que, dans un horizon de 10 à 20 ans, les conditions permettront encore la pratique du ski en hiver. M. Paccaud répond que le ski n'est plus la seule priorité et que l'objectif est de développer une station quatre saisons.
10. M. Wacker estime que l'arrivée du train sur la Place Large n'est pas optimale. M. Paccaud explique que l'emplacement de l'arrivée du train a également été défini de manière à permettre, à l'avenir et si nécessaire, une éventuelle prolongation de la ligne afin de desservir potentiellement le fond de la vallée.

11. M. Wacker indique qu'il n'est pas convaincu par le projet et qu'il attend avec intérêt la mise à l'enquête du projet de funiculaire.
12. M. Ryter explique que, pour l'avenir, le funiculaire permettant de relier Feydey au centre de Leysin constitue un réel atout pour la Commune.

Réseau de bus

13. M. Paccaud explique que des études de fréquentation des lignes sont actuellement en cours afin d'évaluer les besoins en matière de mobilité et de desserte par bus. L'objectif n'est pas de diminuer l'offre ou le niveau de desserte, mais de l'adapter au mieux aux différents besoins.

Une fois les différents projets réalisés, le réseau de transports publics, notamment le réseau de bus, sera adapté afin d'assurer une desserte optimale de l'ensemble du village.

Conformité à la LHand et accessibilité pour les PMR

14. Mme Cavin explique que les deux stations du funiculaire seront conformes à la LHand, conformément aux exigences légales ainsi qu'aux articles 7 et 14 du RPA.

Suite de la procédure

15. Nous vous remercions de nous transmettre vos éventuelles observations sur le présent procès-verbal de la séance et de nous informer de votre positionnement concernant le maintien ou le retrait de votre opposition d'ici au 14 août 2026, des impératifs de calendrier en ce qui concerne l'adoption du plan d'affectation imposant ce délai. Sans autre avis de votre part, notre Municipalité considérera votre opposition comme maintenue.
16. Un préavis de la Municipalité au Conseil communal sera ensuite rédigé afin que ce dernier puisse statuer sur la levée des oppositions et l'adoption du plan d'affectation. Une fois adopté par le Conseil communal, ce dernier est ensuite transmis au Département pour approbation. Pour les opposants qui souhaitent maintenir leur opposition, ils seront notifiés de la levée de leurs oppositions par le Canton après l'approbation du Département. Ils auront ensuite la possibilité de faire recours à la Cour de droit administratif et public (CDAP) contre cette décision.

Leysin, le 7 août 2026

Au nom de la Municipalité :

La Syndique :


Laurence Habegger

Le Secrétaire


Martin Reist



Alfred Grüter
Avenue Léopold de Reynier 17
1854 Leysin
E-mail: gral2230@icloud.com

Dossier no. 223	
Service com	13 JUL 2026 DARBY X
Municipal	

RECOMMANDÉ

Municipalité de Leysin
Rue du Village 39
1854 Leysin

Leysin, le 10 juillet 2026

Objet : Plan d'affectation « Funiculaire »

Madame la Syndique, Messieurs les Municipaux,

Nous avons accordé une attention particulière aux plans, règlement ainsi qu'au rapport justificatif du dossier « Funiculaire » et avons pris connaissance d'une première partie d'un projet global visant à régler la mobilité dans la commune. Nous estimons toutefois qu'il est impossible de traiter ce dossier sans examiner simultanément celui du prolongement du train, les deux dossiers étant étroitement liés. Il en résulte qu'on ne peut valablement présenter le projet de funiculaire indépendamment du nouveau tracé envisagé pour le prolongement de la ligne.

INTRODUCTION

Dans l'opération « Leysin 365 », il est fait état d'un « prolongement de la ligne ferroviaire ». Or, il ressort de la présentation du projet que la ligne existante entre la gare de Leysin-Village et celle du Grand-Hôtel sera démantelée. Il ne s'agit donc pas d'un simple prolongement, mais d'une modification substantielle du réseau, impliquant la suppression d'une desserte existante.

PROJET DÉRAISONNABLE

Nous relevons plusieurs incohérences et difficultés majeures dans ce projet de funiculaire.

- le projet conduit à supprimer une ligne existante qui permettait aux voyageurs de rejoindre la gare de Leysin-Feydey en environ 5 minutes depuis la gare de Leysin-Village (selon l'horaire indiqué dans le dossier)

- le projet prévoit un tracé souterrain d'environ 1,3 km, avec un arrêt à Leysin-Centre où les voyageurs devront quitter le train, se déplacer dans un couloir d'environ une centaine de mètres, puis emprunter le funiculaire.
- le temps de parcours estimé entre la gare de Leysin-Village et de la gare de Leysin-Feydey est indiqué à 15 minutes, sous réserve notamment d'une disponibilité immédiate du funiculaire.
- la question de la capacité en situation de forte affluence demeure entière, notamment au vu d'une cabine annoncée de 32 places.
- le dossier ne traite pas de manière suffisamment concrète la logistique d'accès pour les usagers transportant des bagages, skis ou vélos.
- une part importante des déplacements se ferait en tunnel, alors que le tracé actuel offre une vue imprenable et un parcours directement lisibles pour les voyageurs.
- les difficultés techniques de réalisation sont considérables, en particulier la construction en souterrain de la station inférieure à proximité immédiate de bâtiments existants, ainsi que la traversée de routes (Belvédère en l'occurrence) et toutes les contraintes associées.
- la configuration des gares de Leysin-Village et de Vermont ne répond pas aux normes LHand. Toutefois, la gare de Leysin-Feydey est facilement adaptable à moindre coût, avec une tolérance de 1% sur les pentes. Enfin, une desserte alternative pourrait être mise en place pour les personnes à mobilité réduite au niveau du Village et de Vermont.
- enfin, ce projet ne tient pas suffisamment compte des usages réels: de nombreux utilisateurs sont des résidents permanents ou temporaires au Feydey, notamment habitants, écoles internationales et maison de vacances pour groupes.

PROJET INEFFICACE

Le projet ne répond qu'à une fraction limitée des problématiques de mobilité, tout en en créant de nouvelles.

- le train actuel fonctionne de manière satisfaisante en desservant 4 gares (haltes).
- un service de bus restera indispensable, funiculaire ou pas, afin d'assurer la desserte sur l'ensemble de la station.
- la coordination train-bus (navette) actuelle fonctionne correctement; le projet ne démontre pas, de manière convaincante, qu'il serait supérieur ou qu'il améliorerait significativement la chaîne de mobilité existante.
- concernant l'accès à la Berneuse par télécabine, il a y lieu de s'interroger sur son attractivité au vu du changement climatique en cours et de la possibilité de pratiquer des sports d'hiver.

PROJET TROP COÛTEUX

L'argument relatif à une participation de la Confédération et du Canton nous paraît trompeur dans sa présentation. En effet, il semble que les charges principales reposant sur la Commune ne soient pas suffisamment explicitées, ni suffisamment détaillées dans le dossier. Le coût global et ses impacts budgétaires doivent être présentés de façon claire, complète et comparable.

CONCLUSION

À l'heure des économies d'énergie et autres, il est totalement contradictoire de défaire une ligne de train fonctionnant parfaitement, pour la remplacer par un funiculaire hors de prix dont le tracé soulève de nombreux problèmes, et dont l'efficacité apparaît inférieure à celle du train actuel, notamment au regard du parcours imposant plusieurs étapes de transfert.

Par ailleurs, le projet global apparaît peu visionnaire au regard des perspectives d'avenir de la commune. À cet égard, un prolongement de la ligne entre la gare du Grand-Hôtel et les Chamois, au vu du projet de développement annoncé, semblerait davantage cohérent avec les besoins à long terme.

En conséquence, les soussigné-es s'opposent à la mise à l'enquête du plan d'affectation lié à ce projet.

Nous vous remercions d'avoir pris en considération de ce qui précède et vous prions d'agréer, Madame la Syndique et Messieurs les Municipaux, l'expression de nos salutations distinguées.



Alfred Grüter



Clarisse Linda Grüter



MUNICIPALITE DE LEYSIN

COMMUNE DE LEYSIN ■ PLAN D'AFFECTATION COMMUNAL « FUNICULAIRE »

Enquête publique / Séance de conciliation du 5 août 2026 / 10h30 - Salle Oasis à Leysin

Opposition de : M. Alfred Grüter, datée du 10 juillet 2026

Présents

M.	Jean-Philippe RYTER	Municipal
M.	Christophe FLIPO	Technicien communal
M.	Michel PACCAUD	Délégué à la mobilité et à l'urbanisme
Mme	Géraldine CAVIN	Urbaniste (bureau GEA)
M.	Emile PRODOLLIET	Urbaniste (bureau GEA) et teneur du PV
M.	Alfred GRÜTER	Opposant

Procès-verbal de la séance de conciliation

Ce procès-verbal n'a pas pour vocation d'être littéral mais il synthétise les réponses apportées aux motifs d'opposition discutés en séance.

Procédure du PA

1. M. Ryter explique que la présente procédure porte uniquement sur l'affectation permettant l'implantation d'un funiculaire. Le projet concret de funiculaire fera l'objet d'une mise à l'enquête distincte. Le dossier d'enquête contiendra tous les détails constructifs liés à la réalisation et à l'exploitation du funiculaire. Le plan d'affectation (PA) vise uniquement à répondre à l'exigence de la Confédération de disposer d'une affectation du sol permettant de prévoir un funiculaire. La mise en vigueur du PA n'implique pas le début des travaux du projet de funiculaire.

Affectation du sol

2. Mme Cavin explique que la Loi sur les installations à câbles (LICa) exige qu'une affectation du sol conforme à l'utilisation prévue soit planifiée avant la mise à l'enquête du projet de funiculaire. C'est pourquoi les détails techniques du projet ne sont pas renseignés dans le cadre de la présente procédure.

Elle précise que le Plan d'affectation communal (PACom), mis à l'enquête en 2024, prévoyait déjà la possibilité de construire un funiculaire. L'étendue exacte du périmètre à affecter n'étant toutefois pas connue à cette époque, la présente planification permet désormais de préciser et de stabiliser cet élément.

Coordination entre le projet de funiculaire et le projet de prolongation du train Aigle - Leysin

3. M. Paccaud explique que le projet ferroviaire constitue le déclencheur du concept de mobilité Leysin 365, qui sera présenté le 25 septembre. La prolongation de la ligne ferroviaire a été décidée par la Confédération, qui détermine les projets ferroviaires à réaliser à l'échelle nationale en fonction des budgets qui leur sont alloués.

La répartition des budgets fédéraux destinés aux projets ferroviaires prévoit notamment quatre projets en Suisse romande, dont celui de Leysin. Ces budgets sont validés par la Confédération. Les projets retenus répondent à des intérêts et à des stratégies qui dépassent les limites communales, voire régionales.

4. M. Paccaud rappelle que l'infrastructure ferroviaire appartient à la Confédération, qui en finance l'entretien ainsi que la réalisation des nouvelles lignes.

Un projet de prolongation du train de Feydey vers la télécabine avait initialement été voté et approuvé. Le projet approuvé a ensuite été réévalué en raison de trois problématiques techniques principales.

Premièrement, la redescente depuis Feydey vers la télécabine n'était pas techniquement réalisable en raison 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.

Deuxièmement, l'entrée en vigueur de la LHand implique que les gares doivent être accessibles aux personnes à mobilité réduite (PMR). La mise en conformité des gares existantes aurait engendré des coûts trop importants.

Enfin, la voie ferrée entre Leysin-Village et Versmont aurait nécessité des travaux importants, 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 l'accessibilité aux PMR.

Le projet actuellement prévu permet ainsi de répondre à ces différentes problématiques et présente des avantages tant sur le plan financier que technique par rapport au projet initial. Il permet notamment de relier Aigle au centre de Leysin et à la télécabine par un tunnel, d'assurer la desserte des habitants de Leysin entre la ligne ferroviaire et les gares de Feydey et de Versmont au moyen de funiculaires, également assimilables à des ascenseurs inclinés, et de garantir l'accessibilité de toutes les gares aux PMR, conformément à la LHand.

5. Afin de permettre la réalisation du projet ferroviaire, la Confédération a émis une obligation consistant à trouver une solution permettant de relier le futur train à Feydey et à Versmont, afin de ne pas supprimer les dessertes actuellement existantes.

6. M. Paccaud précise que la décision de supprimer la ligne ferroviaire existante à partir de Leysin-Village est confirmée par le Conseil fédéral. Si la Commune avait souhaité s'opposer à ce projet, elle aurait dû le faire il y a une quinzaine d'années.

Il relève également que l'arrêt Grand-Hôtel sera, dans tous les cas, supprimé à terme, le tunnel existant ne permettant pas le passage du nouveau matériel roulant. Sa transformation aurait généré des coûts trop importants au regard de l'utilisation de cette gare.

7. Mme Cavin ajoute que le projet de funiculaire présente également un intérêt indépendamment du projet ferroviaire, puisqu'il permet de relier les plateaux de Leysin-Centre et de Feydey.

Cadence à la demi-heure

8. M. Paccaud explique que la Confédération exige qu'une cadence à la demi-heure soit assurée à Leysin, conformément aux politiques fédérale et cantonale en matière de transports publics, dont l'objectif est notamment de limiter l'utilisation de la voiture.

Cette cadence correspond au niveau de desserte proposé dans de nombreuses régions de Suisse pour des lignes ferroviaires comparables.

Bus

9. M. Paccaud explique que l'objectif est actuellement de garantir les correspondances entre les trains et les bus à Feydey. Afin de maintenir le niveau de desserte actuel pour les habitants de Feydey, une étude sur les transports publics internes est en cours.

La desserte interne sera également assurée durant les phases de travaux du train et du funiculaire. Il relève qu'une grande partie des personnes descendant actuellement du train à Feydey pourront, à l'avenir, accéder directement au centre ou à la télécabine.

Des études de fréquentation des lignes sont en cours afin d'obtenir des données précises sur l'utilisation des services existants et de dimensionner en conséquence la future desserte par bus.

10. M. Ryter ajoute que le réseau de transports publics internes à la Commune sera ainsi défini ultérieurement, lorsque le train existant entre Leysin-Village et Feydey aura été mis hors service et que les funiculaires seront en fonction.

Financement

11. M. Paccaud explique que la Confédération finance l'intégralité du projet ferroviaire, y compris le funiculaire reliant Versmout à Leysin-Centre.

Le Canton et la Commune cofinancent la construction et l'exploitation du funiculaire. La séance du 25 septembre permettra d'apporter des précisions complémentaires concernant les coûts d'exploitation.

La construction du funiculaire représente un coût d'environ 15 millions de francs, garanti par un contrat. Le Canton prend en charge sa moitié du financement et avance également la part de la Commune. Cette dernière rembourse ensuite cette avance sur une période de 40 à 50 ans, notamment au travers de sa participation aux coûts d'exploitation et aux intérêts.

12. M. Ryter précise que l'un des avantages du funiculaire réside dans le fait que le Canton participe également aux coûts d'exploitation. Actuellement, la Commune assume seule les coûts d'exploitation du réseau de bus communal.

Infrastructure projetée

13. M. Paccaud explique que la station B est souterraine. À sa sortie, les rails se trouvent à quelques centimètres du sol, puis le funiculaire devient aérien plus en amont, à environ 7 mètres de hauteur au niveau de la Route du Belvédère.

Le fonctionnement repose sur une cabine reliée à un câble enroulé et déroulé, selon un principe similaire à celui d'un ascenseur. Le cheminement piéton existant sur le site sera conservé.

Les propriétaires concernés n'ont pas formé opposition à la présente procédure. Il est également précisé que la zone superposée figurant sur le PA est plus large que l'infrastructure qui sera effectivement construite.

Temps de parcours

14. Mme Cavin explique que le temps de parcours entre la gare d'Aigle et Feydey sera réduit de cinq minutes.

Suite de la procédure

15. Nous vous remercions de nous transmettre vos éventuelles observations sur le présent procès-verbal de la séance et de nous informer de votre positionnement concernant le maintien ou le retrait de votre opposition d'ici au 14 août 2026, des impératifs de calendrier en ce qui concerne l'adoption du plan d'affectation imposant ce délai. Sans autre avis de votre part, notre Municipalité considérera votre opposition comme maintenue.
16. Un préavis de la Municipalité au Conseil communal sera ensuite rédigé afin que ce dernier puisse statuer sur la levée des oppositions et l'adoption du plan d'affectation. Une fois adopté par le Conseil communal, ce dernier est ensuite transmis au Département pour approbation. Pour les opposants qui souhaitent maintenir leur opposition, ils seront notifiés de la levée de leurs oppositions par le Canton après l'approbation du Département. Ils auront ensuite la possibilité de faire recours à la Cour de droit administratif et public (CDAP) contre cette décision.

Leysin, le 7 août 2026

Au nom de la Municipalité :

La Syndique :


Laurence Habegger

Le Secrétaire :


Martin Reist



Lucia Kaeppli
Route des Quatre Chalets 5
1854 Leysin

RECOMMANDE
A la Municipalité de Leysin
Rue du Village 39
1854 Leysin

L. Kaeppli		
Service	13 JUL. 2026	Municipal
COMP	☐ Affectation	50
11P	☒ Proposition	

Leysin, le 10 juillet 2026

Concerne: Plan d'affectation « Funiculaire »

Madame la Syndique, Messieurs les Municipaux,

Les plans, règlement et rapport justificatif du dossier « Funiculaire » ont retenu toute notre attention. Nous avons ainsi pris connaissance d'une première partie d'un grand projet devant régler la mobilité dans la commune. Nous pensons pourtant que l'on ne peut pas traiter le dossier « Funiculaire » sans celui du prolongement du train, ces deux dossiers étant étroitement liés. Il est donc impossible de parler du projet de funiculaire sans parler du nouveau tracé de prolongement de la ligne A-L vers la Place Large.

Préambule

- dans l'opération « Leysin 365 » on parle de **prolongement** de la ligne ferroviaire Aigle-Leysin, mais on oublie sciemment de mentionner que la ligne existante entre la gare du Village et celle du Grand-Hôtel sera démantelée; il s'agit donc d'une **modification complète** et non d'un prolongement de la ligne A-L à travers Leysin.

Un projet insensé

- Il s'agit donc de supprimer une ligne existante qui permet aux voyageurs de rejoindre la gare du Feydey en 5 minutes depuis la gare de Leysin-Village (v. horaire A-L);
- le projet prévoit un tracé souterrain de 1,3 km avec un arrêt à Leysin-Centre où les voyageurs devront quitter le train, se déplacer dans un couloir d'une bonne centaine de mètres et prendre le funiculaire. Temps de parcours estimé entre la gare du Village et la Place de la gare du Feydey: 15 minutes. Et pour autant que le funiculaire soit disponible immédiatement;
- qu'en sera-t-il en cas de forte affluence vers le Feydey avec une cabine de 38 places?

- comment le funiculaire pourra-t-il absorber des voyageurs avec valises, skis, vélos?
- le déplacement des voyageurs se fera en grande partie en tunnel alors que le tracé actuel offre une vue exceptionnelle;
- le tracé du funiculaire présente des difficultés majeures de réalisation: la construction en souterrain de la station inférieure à proximité immédiate de bâtiments existants et la traversée des routes du Belvédère;
- certes la configuration des gares du Village et de Vermont ne répond pas aux normes LHand; par contre la gare du Feydey est facilement adaptable à ces normes et à moindre coût;
- on semble oublier dans ce projet que ne nombreux utilisateurs sont résidents permanents ou temporaires au Feydey: les habitants, les écoles internationales, les maisons de vacances pour groupes.

Un projet inutile

- le projet ne résout qu'une infime partie des problèmes de mobilité, mais en crée bien d'autres;
- le train actuel fonctionne parfaitement en desservant 4 gares ou haltes;
- un service de bus restera indispensable, funiculaire ou pas, pour desservir toute l'étendue de la station; la coordination train - bus navette actuelle fonctionne très bien;
- l'accès à la Berneuse par télécabine restera-t-il encore si attractif une fois la pratique du ski finie dans notre région?

Un projet impayable

- l'argument de la participation de la Confédération et du Canton est trompeur et cache les nombreuses dépenses qui seront à charge de la Commune et dont on ne parle pas.

Conclusion

- À l'heure des économies d'énergie et à l'heure des économies de matières premières, il est inconcevable de démanteler une ligne de train fonctionnant parfaitement pour la remplacer par un funiculaire dont le tracé pose de nombreux problèmes et qui sera moins efficace que le train actuel;

- le projet global est peu visionnaire de l'avenir de Leysin; par contre, un prolongement de la ligne entre la gare du Grand-Hôtel et les Chamois le serait au vu du projet de développement qui s'y prépare.

Les soussigné-es font donc opposition à la mise à l'enquête du plan d'affectation « Funiculaire » .

En vous remerciant d'avoir pris connaissance de ce qui précède, nous vous prions d'agréer, Madame la Syndique et Messieurs les Municipaux, nos respectueuses salutations.

Lucia Kaeppli





MUNICIPALITE DE LEYSIN

COMMUNE DE LEYSIN ■ PLAN D'AFFECTATION COMMUNAL « FUNICULAIRE »

Enquête publique / Séance de conciliation du 5 août 2026 / 9h30 - Salle Oasis à Leysin

Opposition de : **Mme Lucia Kaeppli, datée du 10 juillet 2026**

Présents

M.	Jean-Philippe RYTER	Municipal
M.	Christophe FLIPO	Technicien communal
M.	Michel PACCAUD	Délégué à la mobilité et à l'urbanisme
Mme	Géraldine CAVIN	Urbaniste (bureau GEA)
M.	Emile PRODOLLIET	Urbaniste (bureau GEA) et teneur du PV
Mme	Lucia KAEPPALI	Opposante

Procès-verbal de la séance de conciliation

Le présent procès-verbal n'a pas pour vocation d'être littéral, mais synthétise les réponses apportées aux motifs d'opposition discutés lors de la séance.

Procédure du PA

1. M. Ryter explique que la présente procédure porte uniquement sur l'affectation permettant l'implantation d'un funiculaire. Le projet concret de funiculaire fera l'objet d'une mise à l'enquête distincte. Le dossier d'enquête contiendra tous les détails constructifs liés à la réalisation et à l'exploitation du funiculaire. Le plan d'affectation (PA) vise uniquement à répondre à l'exigence de la Confédération de disposer d'une affectation du sol permettant de prévoir un funiculaire. La mise en vigueur du PA n'implique pas le début des travaux du projet de funiculaire.

Travaux

2. M. Paccaud précise que le PA prévoit uniquement une affectation permettant la construction d'un funiculaire. Les questions relatives à la gestion du chantier, aux impacts des travaux, au bruit, ainsi qu'aux mesures prises pour limiter ces nuisances seront traitées dans le cadre de la mise à l'enquête du projet de funiculaire.

La durée des travaux sera de quelques mois pour la réalisation de la gare de départ, puis se poursuivra avec la pose des pylônes et des rails.

S'agissant du projet ferroviaire, l'organisation du chantier sera différente. La Confédération et la Commune veilleront toutefois à limiter autant que possible les nuisances que les travaux pourraient occasionner pour les habitants et l'activité touristique. Une analyse est actuellement en cours afin d'identifier des solutions permettant de réduire ces nuisances, notamment au moyen de bandes transporteuses pour l'évacuation des matériaux d'excavation.

L'ensemble des inquiétudes soulevées par l'opposante devra être examiné dans le cadre de la mise à l'enquête du projet de funiculaire.

Affectation du sol

3. Mme Cavin explique que la présente démarche de planification permet de préciser le tracé du funiculaire. Le Plan d'affectation communal (PACom), mis à l'enquête en 2024, prévoyait déjà la possibilité de réaliser un funiculaire, mais le tracé précis n'était alors pas connu.

Elle précise que l'affectation en zone de verdure 15 LAT prévue par le PACom est conservée, le présent PA définissant une zone superposée à l'affectation de base.

Elle relève également que l'emprise de la zone superposée de transport 15 LAT est plus large que l'infrastructure qui sera effectivement construite.

Protection de l'environnement

4. Mme Cavin précise que c'est le projet de funiculaire qui déterminera les arbres devant être abattus et qui définira les modalités de compensation relatives à ces éventuels abattages. Chaque abattage sera compensé conformément à la législation cantonale, notamment à la LPrNP.
5. Mme Cavin explique qu'une étude d'impact sur l'environnement a été réalisée. Celle-ci a démontré qu'il n'y a pas, dans le secteur concerné, de biotopes particuliers, de faune ou d'arbres remarquables nécessitant une protection particulière.
6. Mme Cavin ajoute que le règlement du PA impose la réalisation d'un concept paysager ainsi que la prise en compte de la nouvelle LPrNP. Les mesures relatives à la protection de la nature et du paysage devront ainsi, dans tous les cas, être intégrées au projet de funiculaire.

Infrastructure projetée

7. M. Paccaud explique que la station B sera souterraine. À sa sortie, les rails se trouveront à quelques centimètres du sol, puis le funiculaire deviendra aérien plus en amont, à environ 7 mètres de hauteur au niveau de la Route du Belvédère.

Le projet prévoit une cabine unique d'une capacité d'environ 30 personnes, reliée à un câble qui est enroulé et déroulé selon un principe similaire à celui d'un ascenseur.

Les correspondances entre les funiculaires et les trains seront garanties. En dehors des horaires des trains, il sera également possible d'appeler les funiculaires, selon un fonctionnement similaire à celui d'un ascenseur.

Les horaires précis de fonctionnement du funiculaire seront définis ultérieurement.

M. Paccaud précise également que la cabine sera en grande partie autonome sur le plan énergétique, grâce notamment à une batterie qui se recharge lors de la descente ainsi qu'à des panneaux solaires.

Coordination entre le projet de funiculaire et le projet de prolongation du train Aigle - Leysin

8. M. Paccaud explique que la prolongation du train a été décidée par la Confédération, qui détermine les projets ferroviaires à réaliser à l'échelle nationale en fonction des budgets qui leur sont alloués. La répartition des budgets fédéraux destinés aux projets ferroviaires prévoit quatre projets en Suisse romande, dont celui de Leysin. Ces budgets sont validés par la Confédération.

Les projets retenus par la Confédération répondent à des intérêts et à des stratégies qui dépassent les limites communales, voire régionales.

9. M. Paccaud rappelle que l'infrastructure ferroviaire appartient à la Confédération, qui en finance l'entretien ainsi que la réalisation des nouvelles lignes.

Un projet de prolongation du train de Feydey vers la télécabine avait initialement été voté puis approuvé. Le projet approuvé a ensuite été réévalué en raison de trois problématiques techniques principales.

Premièrement, la redescente depuis Feydey vers la télécabine n'était pas techniquement réalisable en raison 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.

Deuxièmement, l'entrée en vigueur de la LHand implique que les gares doivent être accessibles aux personnes à mobilité réduite (PMR). La mise en conformité des gares existantes aurait engendré des coûts trop importants.

Enfin, la voie ferrée entre Leysin-Village et Versmont aurait nécessité des travaux importants, 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 l'accessibilité aux PMR.

Le projet actuellement prévu permet ainsi de répondre à ces différentes problématiques et présente des avantages tant sur le plan financier que technique par rapport au projet initial. Il permet notamment de relier Aigle au centre de Leysin et à la télécabine par un tunnel, d'assurer la desserte des habitants de Leysin entre la ligne ferroviaire et les gares de Feydey et de Versmont au moyen de funiculaires, également assimilables à des ascenseurs inclinés, et de garantir l'accessibilité de toutes les gares aux PMR, conformément à la LHand.

10. Afin de permettre la réalisation du projet ferroviaire, la Confédération a émis une obligation consistant à trouver une solution permettant de relier le futur train à Feydey et à Versmont, afin de ne pas supprimer les dessertes actuellement existantes.

11. M. Paccaud précise que la décision de supprimer la ligne ferroviaire existante à partir de Leysin-Village est confirmée par le Conseil fédéral. Si la Commune avait souhaité s'opposer à ce projet, elle aurait dû le faire il y a une quinzaine d'années.

Il relève également que l'arrêt Grand-Hôtel sera, dans tous les cas, supprimé à terme, le tunnel existant ne permettant pas le passage du nouveau matériel roulant. Sa transformation aurait généré des coûts trop importants au regard de l'utilisation de cette gare.

12. Mme Cavin ajoute que le projet de funiculaire présente également un intérêt indépendamment du projet ferroviaire, puisqu'il permettra de relier les plateaux de Leysin-Centre et de Feydey.
13. M. Paccaud explique qu'avec le projet de funiculaire, le temps de parcours entre Feydey et Aigle sera réduit par rapport à la situation actuelle.

Cadence à la demi-heure

14. M. Paccaud explique que la Confédération exige qu'une cadence à la demi-heure soit assurée à Leysin, conformément aux politiques fédérale et cantonale en matière de transports publics, dont l'objectif est notamment de limiter l'utilisation de la voiture.

Cette cadence correspond au niveau de desserte proposé en Suisse sur des lignes ferroviaires similaires.

Accessibilité PMR

15. M. Paccaud précise que, conformément aux exigences de la LHand, une sortie accessible aux personnes à mobilité réduite est nécessaire. Il relève que, dans les différentes gares, les parcours destinés aux PMR peuvent être différents et sont souvent légèrement plus longs.

Calendrier

16. M. Paccaud explique que, pour le projet de funiculaire, une mise à l'enquête est prévue en octobre 2026. Le début des travaux est ensuite prévu pour juillet-août 2027, avec une mise en service envisagée au début de l'année 2028.

La mise en service complète, intégrant également le projet ferroviaire, est prévue à l'horizon 2033-2034.

Transports publics internes à la commune

17. M. Paccaud explique que des études de fréquentation des lignes sont actuellement 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.

Evolution du contexte

18. M. Ryter explique que la ligne ferroviaire actuelle est le résultat du développement historique de Leysin. La configuration du village ayant évolué depuis, l'objectif de la Municipalité est d'adapter les infrastructures à cette nouvelle réalité.

Il relève que la population de l'arc lémanique a doublé depuis les années 1970 et que le Canton et la Commune souhaitent favoriser l'accès des touristes à la montagne.

Le projet ferroviaire, notamment grâce à l'augmentation de la fréquence des trains, doit également contribuer à favoriser l'arrivée de nouveaux habitants à Leysin et, ainsi, à réduire la proportion de résidences secondaires et de lits froids.

Suite de la procédure

19. Nous vous remercions de nous transmettre vos éventuelles observations sur le présent procès-verbal de la séance et de nous informer de votre positionnement concernant le maintien ou le retrait de votre opposition d'ici au 14 août 2026, des impératifs de calendrier en ce qui concerne l'adoption du plan d'affectation imposant ce délai. Sans autre avis de votre part, notre Municipalité considérera votre opposition comme maintenue.
20. Un préavis de la Municipalité au Conseil communal sera ensuite rédigé afin que ce dernier puisse statuer sur la levée des oppositions et l'adoption du plan d'affectation. Une fois adopté par le Conseil communal, ce dernier est ensuite transmis au Département pour approbation. Pour les opposants qui souhaitent maintenir leur opposition, ils seront notifiés de la levée de leurs oppositions par le Canton après l'approbation du Département. Ils auront ensuite la possibilité de faire recours à la Cour de droit administratif et public (CDAP) contre cette décision.

Leysin, le 7 août 2026

Au nom de la Municipalité :

La Syndique :


Laurence Habegger



Le Secrétaire :


Martin Reist

Leysin 365
 8-7-2026
 Leysin 12-24

Commune		Aigle
Servant	16 JUL. 2026	Municipal
☐ Aigle ☐ Leysin		

RECOMMANDE
 A la Municipalité de Leysin
 Rue du Village 39
 1854 Leysin

Leysin, le 10 juillet 2026

Concerne: Plan d'affectation « Funiculaire »

Madame la Syndique, Messieurs les Municipaux,

Les plans, règlement et rapport justificatif du dossier « Funiculaire » ont retenu toute notre attention. Nous avons ainsi pris connaissance d'une première partie d'un grand projet devant régler la mobilité dans la commune. Nous pensons pourtant que l'on ne peut pas traiter le dossier « Funiculaire » sans celui du prolongement du train, ces deux dossiers étant étroitement liés. Il est donc impossible de parler du projet de funiculaire sans parler du nouveau tracé de prolongement de la ligne A-L vers la Place Large.

Préambule

- dans l'opération « Leysin 365 » on parle de **prolongement** de la ligne ferroviaire Aigle-Leysin, mais on oublie sciemment de mentionner que la ligne existante entre la gare du Village et celle du Grand-Hôtel sera démantelée; il s'agit donc d'une **modification complète** et non d'un prolongement de la ligne A-L à travers Leysin.

Un projet insensé

- Il s'agit donc de supprimer une ligne existante qui permet aux voyageurs de rejoindre la gare du Feydey en 5 minutes depuis la gare de Leysin-Village (v. horaire A-L);
- le projet prévoit un tracé souterrain de 1,3 km avec un arrêt à Leysin-Centre où les voyageurs devront quitter le train, se déplacer dans un couloir d'une bonne centaine de mètres et prendre le funiculaire. Temps de parcours estimé entre la gare du Village et la Place de la gare du Feydey: 15 minutes. Et pour autant que le funiculaire soit disponible immédiatement;
- qu'en sera-t-il en cas de forte affluence vers le Feydey avec une cabine de 38 places?

- comment le funiculaire pourra-t-il absorber des voyageurs avec valises, skis, vélos?
- le déplacement des voyageurs se fera en grande partie en tunnel alors que le tracé actuel offre une vue exceptionnelle;
- le tracé du funiculaire présente des difficultés majeures de réalisation: la construction en souterrain de la station inférieure à proximité immédiate de bâtiments existants et la traversée des routes du Belvédère;
- certes la configuration des gares du Village et de Vermont ne répond pas aux normes LHand; par contre la gare du Feydey est facilement adaptable à ces normes et à moindre coût;
- on semble oublier dans ce projet que ne nombreux utilisateurs sont résidents permanents ou temporaires au Feydey: les habitants, les écoles internationales, les maisons de vacances pour groupes.

Un projet inutile

- le projet ne résout qu'une infime partie des problèmes de mobilité, mais en crée bien d'autres;
- le train actuel fonctionne parfaitement en desservant 4 gares ou haltes;
- un service de bus restera indispensable, funiculaire ou pas, pour desservir toute l'étendue de la station; la coordination train - bus navette actuelle fonctionne très bien;
- l'accès à la Berneuse par télécabine restera-t-il encore si attractif une fois la pratique du ski finie dans notre région?

Un projet impayable

- l'argument de la participation de la Confédération et du Canton est trompeur et cache les nombreuses dépenses qui seront à charge de la Commune et dont on ne parle pas.

Conclusion

- À l'heure des économies d'énergie et à l'heure des économies de matières premières, il est inconcevable de démanteler une ligne de train fonctionnant parfaitement pour la remplacer par un funiculaire dont le tracé pose de nombreux problèmes et qui sera moins efficace que le train actuel;

- le projet global est peu visionnaire de l'avenir de Leysin; par contre, un prolongement de la ligne entre la gare du Grand-Hôtel et les Chamois le serait au vu du projet de développement qui s'y prépare.

Les soussigné-es font donc opposition à la mise à l'enquête du plan d'affectation
« Funiculaire ».

En vous remerciant d'avoir pris connaissance de ce qui précède, nous vous prions
d'agréer, Madame la Syndique et Messieurs les Municipaux, nos respectueuses
salutations.

A handwritten signature in dark ink, appearing to be 'M. L. S.', is located below the text of the letter.



MUNICIPALITE DE LEYSIN

COMMUNE DE LEYSIN ■ PLAN D'AFFECTATION COMMUNAL « FUNICULAIRE »

Enquête publique / Séance de conciliation du 5 août 2026 / 8h30 - Salle Oasis à Leysin

Opposition de : M. Lawrence Ware, datée du 10 juillet 2026

Présents

M.	Jean-Philippe RYTER	Municipal
M.	Christophe FLIPO	Technicien communal
M.	Michel PACCAUD	Délégué à la mobilité et à l'urbanisme
Mme	Géraldine CAVIN	Urbaniste (bureau GEA)
M.	Emile PRODOLLIET	Urbaniste (bureau GEA) et teneur du PV
M.	Lawrence WARE	Opposant

Procès-verbal de la séance de conciliation

Le présent procès-verbal n'a pas pour vocation d'être littéral, mais synthétise les réponses apportées aux motifs d'opposition discutés lors de la séance.

Procédure du PA

1. M. Ryter explique que la présente procédure porte uniquement sur l'affectation permettant l'implantation d'un funiculaire. Le projet concret de funiculaire fera l'objet d'une mise à l'enquête distincte. Le dossier d'enquête contiendra tous les détails constructifs liés à la réalisation et à l'exploitation du funiculaire. Le plan d'affectation (PA) vise uniquement à répondre à l'exigence de la Confédération de disposer d'une affectation du sol permettant de prévoir un funiculaire. La mise en vigueur du PA n'implique pas le début des travaux du projet de funiculaire.
2. M. Ryter ajoute que la séance d'information du 25 septembre présentera l'ensemble des projets liés à la mobilité qui seront réalisés sur le territoire communal.
3. Mme Cavin explique que la Loi sur les installations à câbles (LICa) exige qu'une affectation du sol conforme à l'utilisation prévue soit planifiée avant la mise à l'enquête du projet de funiculaire. C'est pourquoi les détails techniques du projet ne sont pas renseignés dans le cadre de la présente procédure.

Elle précise que le Plan d'affectation communal (PACom), mis à l'enquête en 2024, prévoyait déjà la possibilité de construire un funiculaire. L'étendue exacte du périmètre à affecter n'étant toutefois pas connue à cette époque, la présente planification permet de préciser et de stabiliser cet élément.

Coordination entre le projet de funiculaire et le projet de prolongation du train Aigle - Leysin

4. M. Paccaud explique que le projet ferroviaire constitue le déclencheur du concept de mobilité Leysin 365, qui sera présenté le 25 septembre. La prolongation de la ligne ferroviaire a été décidée par la Confédération, qui détermine les projets ferroviaires à réaliser à l'échelle nationale en fonction des budgets qui leur sont alloués.

La répartition des budgets fédéraux destinés aux projets ferroviaires prévoit quatre projets en Suisse romande, dont celui de Leysin. Ces budgets sont validés par la Confédération. Les projets retenus répondent à des intérêts et à des stratégies qui dépassent les limites communales, voire régionales.

5. M. Paccaud rappelle que l'infrastructure ferroviaire appartient à la Confédération, qui en finance l'entretien ainsi que la réalisation des nouvelles lignes.

Un projet de prolongation du train de Feydey vers la télécabine avait initialement été voté et approuvé. Le projet approuvé a ensuite été réévalué en raison de trois problématiques techniques principales.

Premièrement, la redescente depuis Feydey vers la télécabine n'était pas techniquement réalisable en raison 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.

Deuxièmement, l'entrée en vigueur de la LHand implique que les gares doivent être accessibles aux personnes à mobilité réduite (PMR). La mise en conformité des gares existantes aurait engendré des coûts trop importants.

Enfin, la voie ferrée entre Leysin-Village et Versmont aurait nécessité des travaux importants, 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 l'accessibilité aux PMR.

Le projet actuellement prévu permet ainsi de répondre à ces différentes problématiques et présente des avantages tant sur le plan financier que technique par rapport au projet initial. Il permet notamment de relier Aigle au centre de Leysin et à la télécabine par un tunnel, d'assurer la desserte des habitants de Leysin entre la ligne ferroviaire et les gares de Feydey et de Versmont au moyen de funiculaires, également assimilables à des ascenseurs inclinés, et de garantir l'accessibilité de toutes les gares aux PMR, conformément à la LHand.

6. Il convient également de relever que l'arrêt Grand-Hôtel sera, dans tous les cas, supprimé à terme, le tunnel existant ne permettant pas le passage du nouveau matériel roulant. Sa transformation aurait généré des coûts trop importants au regard de l'utilisation de cette gare.
7. Afin de permettre la réalisation du projet ferroviaire, la Confédération a émis une obligation consistant à trouver une solution permettant de relier le futur train à Feydey et à Versmont, afin de ne pas supprimer les dessertes actuellement existantes.
8. M. Paccaud indique que le projet ferroviaire devrait être mis à l'enquête en 2027.
9. M. Paccaud précise que la décision de supprimer la ligne ferroviaire existante à partir de Leysin-Village est confirmée par le Conseil fédéral. Si la Commune avait souhaité s'opposer à ce projet, elle aurait dû le faire il y a une quinzaine d'années.

Bénéfices

10. M. Paccaud explique qu'aucune entreprise de transport public n'est bénéficiaire en Suisse ni ailleurs en Europe. Les bénéfices sont interdits par la législation, les transports publics étant subventionnés.

Cadence à la demi-heure

11. M. Paccaud explique que la Confédération exige qu'une cadence à la demi-heure soit assurée à Leysin, conformément aux politiques fédérale et cantonale en matière de transports publics, dont l'objectif est notamment de limiter l'utilisation de la voiture. Cette cadence correspond au niveau de desserte proposé en Suisse sur des lignes ferroviaires similaires.

Evolution du contexte

12. M. Ryter explique que la ligne ferroviaire actuelle est le résultat du développement historique de Leysin. La configuration du village ayant évolué depuis, l'objectif de la Municipalité est d'adapter les infrastructures à cette nouvelle réalité.

Il relève que la population de l'arc lémanique a doublé depuis les années 1970 et que le Canton et la Commune souhaitent favoriser l'accès des touristes à la montagne. Le projet ferroviaire, notamment grâce à l'augmentation de la fréquence des trains, doit également contribuer à favoriser l'arrivée de nouveaux habitants à Leysin et, ainsi, à réduire la proportion de résidences secondaires et de lits froids.

Diminution du trafic automobile

13. M. Paccaud explique que le projet est prioritairement destiné aux habitants de Leysin qui travaillent en plaine. Il vise également à améliorer l'accessibilité touristique de la station tout au long de l'année. L'ensemble de ces mesures doit permettre, à terme, de réduire le trafic automobile.

Il relève que la diminution du trafic automobile résultant d'une amélioration de l'accessibilité en transports publics a déjà été constatée dans de nombreux cas.

Travaux et impacts du chantier

14. M. Paccaud explique qu'une zone de chantier sera mise en place pendant environ une année au niveau de la station B pour la réalisation du funiculaire. La durée du chantier ne signifie toutefois pas qu'il y aura des nuisances durant toute cette période, notamment en raison d'une pause hivernale. Une fois l'enveloppe de la station B construite, les travaux se poursuivront principalement à l'intérieur de celle-ci, avant la pose des rails du funiculaire.

Dans le cadre du projet ferroviaire, une zone de chantier sera également prévue sur le parking de la Place Large. Des analyses sont en cours afin de trouver des solutions permettant de limiter les nuisances, notamment au moyen de bandes transporteuses pour l'évacuation des matériaux d'excavation.

15. M. Ryter explique que les travaux ont été planifiés de manière à limiter autant que possible les perturbations pour la population de Leysin et l'attractivité touristique de la Commune.
16. M. Paccaud précise que le projet ferroviaire impliquera une interruption du trafic ferroviaire d'environ trois mois. Le projet comprend également des travaux à Aigle, qui seront réalisés prochainement.

17. Aspects financiers et conflit d'intérêts

M. Ryter explique que le funiculaire sera financé à parts égales par la Commune et le Canton. La Commune prendra toutefois en charge l'exploitation ainsi que les intérêts liés à sa part de financement, sans devoir s'endetter directement.

L'un des avantages du funiculaire réside dans le fait que le Canton participe également aux coûts d'exploitation. Actuellement, la Commune assume seule les coûts d'exploitation des bus sur le territoire communal.

Le projet ferroviaire ainsi que le funiculaire reliant Versmont seront, quant à eux, intégralement pris en charge par la Confédération.

Accessibilité des Esserts

18. M. Paccaud explique que l'accessibilité du secteur des Esserts sera améliorée grâce au projet ferroviaire, qui permettra de rejoindre directement la télécabine. La gare qui sera construite à proximité de la télécabine sera conçue de manière à permettre une éventuelle prolongation de la ligne ferroviaire à l'avenir.

Prolongation du funiculaire vers la patinoire

19. M. Paccaud explique qu'une prolongation du funiculaire vers la patinoire a été étudiée, mais abandonnée. Elle nécessiterait une infrastructure différente et nettement plus coûteuse, représentant un budget estimé à environ 70 millions de francs.

Prolongation du funiculaire vers Feydey

20. M. Paccaud précise que le funiculaire prévu pour relier Versmont à la gare de Leysin-Village ne peut pas être prolongé jusqu'à Feydey. En raison de la longueur du tracé, une telle prolongation nécessiterait notamment deux cabines ainsi qu'un point de croisement à mi-parcours, impliquant une adaptation importante de l'infrastructure.

Infrastructure projetée

21. M. Paccaud explique que la station B sera souterraine. À sa sortie, les rails se trouveront à quelques centimètres du sol, puis le funiculaire deviendra aérien plus en amont, à environ 7 mètres de hauteur au niveau de la Route du Belvédère.

Le projet prévoit une cabine unique d'une capacité d'environ 30 personnes, reliée à un câble enroulé et déroulé selon un principe similaire à celui d'un ascenseur.

Les correspondances entre les funiculaires et les trains seront garanties. En dehors des horaires des trains, il sera également possible d'appeler les funiculaires, selon un fonctionnement similaire à celui d'un ascenseur.

Suite de la procédure

22. Nous vous remercions de nous transmettre vos éventuelles observations sur le présent procès-verbal de la séance et de nous informer de votre positionnement concernant le maintien ou le retrait de votre opposition d'ici au 14 août 2026, des impératifs de calendrier en ce qui concerne l'adoption du plan d'affectation imposant ce délai. Sans autre avis de votre part, notre Municipalité considérera votre opposition comme maintenue.
23. Un préavis de la Municipalité au Conseil communal sera ensuite rédigé afin que ce dernier puisse statuer sur la levée des oppositions et l'adoption du plan d'affectation. Une fois adopté par le Conseil communal, ce dernier est ensuite transmis au Département pour approbation. Pour les opposants qui souhaitent maintenir leur opposition, ils seront notifiés de la levée de leurs oppositions par le Canton après l'approbation du Département. Ils auront ensuite la possibilité de faire recours à la Cour de droit administratif et public (CDAP) contre cette décision.

Leysin, le 7 août 2026

Au nom de la Municipalité :

La Syndique :


Laurence Habegger

Le Secrétaire :


Martin Reist



Compte no: 2004		
Service	10 JUL. 2026	Municipal
Cost	13A regim per De Pontes e Santos	504

- le tracé du funiculaire présente des difficultés majeures de réalisation: la construction en souterrain de la station inférieure à proximité immédiate de bâtiments existants et la traversée des routes du Belvédère. Nous sommes également préoccupés par les incidences du projet sur le paysage. La construction impliquera la réalisation d'un ouvrage surélevé de grande ampleur, dont la présence visuelle sera particulièrement marquée. Compte tenu de ses dimensions, cette infrastructure introduira un élément artificiel de grande visibilité, susceptible de porter atteinte à la cohérence paysagère du site.

- certes la configuration des gares du Village et de Vermont ne répond pas aux normes LHand; par contre la gare du Feydey est facilement adaptable à ces normes et à moindre coût; à noter qu'une tolérance de 1% sur les pentes est tolérée. La gare du Village peut être adaptée et celle de Vermont desservie différemment.

- on semble oublier dans ce projet que de nombreux utilisateurs sont résidents permanents ou temporaires au Feydey: les habitants, les écoles internationales, les maisons de vacances pour groupes.

Un projet inutile

- le projet ne résout qu'une infime partie des problèmes de mobilité, mais en crée bien d'autres;

- le train actuel fonctionne parfaitement en desservant le Feydey en considérant les adaptations citées plus haut.

- un service de bus restera indispensable, funiculaire ou pas, pour desservir toute l'étendue de la station; la coordination train - bus navette actuelle fonctionne très bien;

Un projet impayable

- l'argument de la participation de la Confédération et du Canton est trompeur et cache les nombreuses dépenses qui seront à charge de la Commune et dont on ne parle pas.

Conclusion

- à l'heure des économies d'énergie et à l'heure des économies de matières premières, il est inconcevable de démanteler une ligne de train fonctionnant parfaitement pour la remplacer par un funiculaire dont le tracé pose de nombreux problèmes et qui sera moins efficace que le train actuel;

Les soussignés font donc opposition à la mise à l'enquête du plan d'affectation « Funiculaire » .

En vous remerciant d'avoir pris connaissance de ce qui précède, nous vous prions d'agréer, Madame la Syndique et Messieurs les Municipaux, nos salutations les meilleures.

Bernard et Marlène Droz

Route des Chamois 11

1854 Leysin



Leysin, le 10 juillet 2026



MUNICIPALITE DE LEYSIN

COMMUNE DE LEYSIN ■ PLAN D'AFFECTATION COMMUNAL « FUNICULAIRE »

Enquête publique / Séance de conciliation du 5 août 2026 / 11h30 - Salle Oasis à Leysin

Opposition de : **Mme Marlène et M. Bernard Droz, datée du 10 juillet 2026**

Présents

M.	Jean-Philippe RYTER	Municipal
M.	Christophe FLIPO	Technicien communal
M.	Michel PACCAUD	Délégué à la mobilité et à l'urbanisme
Mme	Géraldine CAVIN	Urbaniste (bureau GEA)
M.	Emile PRODOLLIET	Urbaniste (bureau GEA) et teneur du PV
Mme	Marlène DROZ	Opposante
M.	Bernard DROZ	Opposant

Procès-verbal de la séance de conciliation

Le présent procès-verbal n'a pas pour vocation d'être littéral, mais synthétise les réponses apportées aux motifs d'opposition discutés lors de la séance.

Procédure du PA

1. M. Ryter explique que la présente procédure porte uniquement sur l'affectation permettant l'implantation d'un funiculaire. Le projet concret de funiculaire fera l'objet d'une procédure distincte de mise à l'enquête. Le dossier d'enquête contiendra l'ensemble des détails constructifs liés à la réalisation et à l'exploitation du funiculaire.

Le plan d'affectation (PA) vise uniquement à répondre à l'exigence de la Confédération de disposer d'une affectation du sol permettant de prévoir l'implantation d'un funiculaire. La mise en vigueur du PA n'implique donc pas le début des travaux du projet de funiculaire.

2. M. Ryter explique qu'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.
3. Mme Cavin explique que la Loi sur les installations à câbles (LICa) exige qu'une affectation du sol conforme à l'utilisation prévue soit planifiée avant la mise à l'enquête du projet de funiculaire. C'est la raison pour laquelle l'ensemble des détails techniques ne sont pas renseignés dans le cadre de la présente procédure.

Elle précise que le Plan d'affectation communal (PACom), mis à l'enquête en 2024, prévoyait déjà la possibilité de construire un funiculaire. L'étendue exacte du périmètre à affecter n'étant toutefois pas connue à cette époque, la présente planification permet désormais de préciser et de stabiliser cet élément.

Desserte de Versmont

4. M. Paccaud explique que le funiculaire prévu sur le viaduc permettra de relier la future ligne ferroviaire à Versmont, afin de garantir le maintien de la desserte de Versmont dans le cadre du projet ferroviaire.

Cette liaison verticale est financée par la Confédération dans le cadre du projet ferroviaire. L'entretien du viaduc sera donc également pris en charge par la Confédération. L'ensemble de ces éléments fait déjà l'objet d'accords.

Calendrier

5. M. Paccaud explique que, pour le projet de funiculaire, une mise à l'enquête est prévue en octobre 2026. Le début des travaux est ensuite prévu pour juillet-août 2027, avec une mise en service envisagée au début de l'année 2028.

Coordination entre le projet de funiculaire et le projet de prolongation du train Aigle - Leysin

6. M. Paccaud explique que le projet ferroviaire est à l'origine du concept de mobilité Leysin 365. Ce concept sera présenté le 25 septembre.

La prolongation du train a été décidée par la Confédération, qui détermine les projets ferroviaires à engager sur l'ensemble du territoire suisse en fonction des budgets qui leur sont alloués. La répartition des budgets fédéraux destinés aux projets ferroviaires prévoit quatre projets en Suisse romande, dont celui de Leysin. Ces budgets sont validés par la Confédération.

Les projets retenus par la Confédération répondent à des intérêts et à des stratégies qui dépassent les limites communales, voire régionales.

7. L'infrastructure ferroviaire appartient à la Confédération, qui en finance l'entretien ainsi que la réalisation des nouvelles lignes.

À l'époque, un projet de prolongation du train de Feydey vers la télécabine avait été voté puis approuvé. Par la suite, ce projet a été réévalué en raison de trois problématiques techniques.

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.

Deuxièmement, la votation relative à la LHand a impliqué l'obligation de rendre l'ensemble des gares accessibles aux personnes à mobilité réduite (PMR), ce qui aurait entraîné des coûts de mise en conformité des gares existantes trop importants.

Enfin, 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 actuellement prévu permet ainsi de répondre à ces différentes problématiques et présente des avantages tant financiers que techniques par rapport au projet initial. Il permet notamment de relier Aigle au centre de Leysin et à la télécabine par un tunnel, d'assurer la desserte des habitants de Leysin entre la ligne ferroviaire et les gares de Feydey et Versmont au moyen de funiculaires ou d'ascenseurs inclinés, ainsi que de garantir l'accessibilité de toutes les gares aux PMR, conformément à la LHand.

8. Il convient notamment de relever que l'arrêt Grand-Hôtel sera, dans tous les cas, supprimé à terme. Le tunnel existant ne permet pas le passage du nouveau matériel roulant et sa transformation générerait des coûts trop importants au regard de l'utilisation de cette gare.
9. 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.
10. M. Paccaud précise que la décision de supprimer la ligne ferroviaire existante à partir de Leysin-Village est confirmée par le Conseil fédéral. Si la Commune avait souhaité s'opposer à ce projet, il aurait fallu le faire il y a environ quinze ans.
11. Mme Cavin ajoute que le projet de funiculaire présente 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.

Foncier

12. M. Paccaud explique que les parcelles situées sur le tracé des lignes ferroviaires sont détenues par les TPC, tandis que la Confédération gère l'ensemble des décisions relatives à l'exploitation et devient, de fait, responsable de ces infrastructures.

Il précise que les TPC ne peuvent pas réaliser de bénéfices sur les projets ferroviaires, ceux-ci étant subventionnés par des fonds publics.

Esthétique et intégration du funiculaire

13. M. Paccaud explique que l'aspect esthétique du funiculaire sera présenté à la population lors de la séance d'information du 25 septembre.
14. Mme Cavin explique qu'en matière d'intégration paysagère, une coordination a été effectuée avec la Direction générale des immeubles et du patrimoine (DGIP) dans le cadre de l'examen préalable du projet.

La DGIP, chargée notamment d'assurer la préservation du patrimoine au sens large, a préavisé favorablement le projet de PA et sera également amenée à examiner le projet de funiculaire et à se prononcer à son sujet.

Infrastructure projetée

15. M. Paccaud explique que la station B est souterraine. À sa sortie, les rails se trouvent à quelques centimètres du sol, puis le funiculaire devient aérien, jusqu'à atteindre environ 7 mètres de hauteur au niveau de la Route du Belvédère.

Il s'agit d'une cabine d'une capacité de 32 personnes, reliée à un câble qui est enroulé et déroulé selon un principe similaire à celui d'un ascenseur.

Cadence à la demi-heure

16. M. Paccaud explique que la Confédération exige qu'une cadence à la demi-heure soit assurée pour Leysin, conformément aux politiques fédérale et cantonale en matière de transports publics, dont l'un des objectifs est notamment de limiter l'utilisation de la voiture.

Cette cadence correspond à celle qui est proposée sur des lignes ferroviaires similaires en Suisse. Elle nécessiterait toutefois le croisement des rames sur le viaduc, ce qui, comme expliqué précédemment, serait techniquement trop complexe.

17. M. Paccaud explique que, dans le cadre du futur projet ferroviaire, aucun autre croisement ne sera prévu sur la ligne, hormis ceux situés à l'Avenue des Ormonts à Aigle et à Rennaz.

Financement

18. M. Paccaud explique que la Confédération finance l'intégralité du projet ferroviaire, y compris le funiculaire entre Versmont et Leysin-Centre ainsi que les éventuelles plus-values.

Le Canton et la Commune cofinancent la construction et l'exploitation du funiculaire. La séance du 25 septembre apportera des précisions complémentaires concernant les coûts d'exploitation.

La construction du funiculaire représente un coût d'environ CHF 15 millions, garanti par un contrat. En résumé, le Canton finance sa moitié et avance à la Commune la part qui lui revient. La Commune rembourse ensuite cette avance sur une période de 40 à 50 ans, au travers de sa participation aux coûts d'exploitation et aux intérêts.

Il convient également de relever que le Canton prend à sa charge environ 12 % des frais d'exploitation du funiculaire, contrairement aux bus, dont l'exploitation n'est actuellement pas subventionnée. Si le bus est aujourd'hui gratuit pour les usagers, c'est parce que la Commune prend en charge l'intégralité des coûts d'exploitation au moyen de fonds publics. Un mode d'exploitation similaire pourrait être envisagé pour le funiculaire. Dans tous les cas, les transports publics ne sont pas, au sens économique, des prestations fondamentalement gratuites.

19. M. Paccaud ajoute que l'ensemble des coûts liés aux gares ferroviaires sera pris en charge par la Confédération. La Commune finance pour sa part les interfaces, les places de stationnement et les espaces publics. Une partie des dépenses liées aux interfaces pourrait potentiellement être prise en charge par le Canton.
20. M. Ryter ajoute que la Commune prévoit la réalisation de ces travaux, mais que les budgets communaux nécessaires n'ont pas encore été arrêtés. La Commune est consciente de la nécessité de procéder à une priorisation et à une répartition des budgets en fonction des différents projets à développer.

Stationnement au Feydey

21. M. Paccaud explique que quatre places de parc à Feydey seront supprimées en raison de l'implantation de la station du funiculaire.

Un réaménagement de la zone permettant de créer de nouvelles places pourrait être envisagé, notamment au niveau de l'arrêt du bus 175.

Ces questions seront intégrées au dossier d'enquête du projet de funiculaire. Elles ne font toutefois pas l'objet de la présente procédure, laquelle porte uniquement sur l'affectation du sol.

Matériel roulant

22. M. Paccaud explique que les TPC recherchent actuellement des solutions permettant de transporter des vélos et des skis.

En partant de la gare d'Aigle, il n'est pas possible, pour des raisons légales et techniques, d'ajouter une voiture destinée aux vélos et aux skis à l'avant du train. Si une telle voiture était placée à l'arrière du train, elle se retrouverait à l'avant lors de la redescente, ce qui ne serait à nouveau pas possible pour des raisons légales et techniques.

L'ajout d'une voiture supplémentaire au milieu du train nécessiterait par ailleurs des quais plus longs que ceux actuellement prévus, ce qui n'est pas techniquement possible.

Le nombre de places dans les trains sera toutefois augmenté et des solutions seront recherchées afin de tenir compte de cette problématique. Les futures rames pourront notamment accueillir davantage de vélos et de passagers.

Travaux

23. M. Paccaud explique qu'il est prévu qu'aucun travail ne soit réalisé durant la nuit, les samedis, les dimanches et les jours fériés.

Une zone de chantier sera aménagée durant environ une année au niveau de la station B pour la réalisation du funiculaire. Cette période ne générera toutefois pas de nuisances de manière continue durant une année, notamment en raison d'une pause hivernale.

Une fois l'enveloppe de la station B construite, les travaux seront réalisés à l'intérieur de celle-ci. La pose des rails du funiculaire interviendra ensuite.

Suite de la procédure

24. Nous vous remercions de nous transmettre vos éventuelles observations sur le présent procès-verbal de la séance et de nous informer de votre positionnement concernant le maintien ou le retrait de votre opposition d'ici au 14 août 2026, des impératifs de calendrier en ce qui concerne l'adoption du plan d'affectation imposant ce délai. Sans autre avis de votre part, notre Municipalité considérera votre opposition comme maintenue.

25. Un préavis de la Municipalité au Conseil communal sera ensuite rédigé afin que ce dernier puisse statuer sur la levée des oppositions et l'adoption du plan d'affectation. Une fois adopté par le Conseil communal, ce dernier est ensuite transmis au Département pour approbation. Pour les opposants qui souhaitent maintenir leur opposition, ils seront notifiés de la levée de leurs oppositions par le Canton après l'approbation du Département. Ils auront ensuite la possibilité de faire recours à la Cour de droit administratif et public (CDAP) contre cette décision.

Leysin, le 7 août 2026

Au nom de la Municipalité :

La Syndique :

Laurence Habegger



Le Secrétaire :

Martin Reist

Christophe Flipo

De: bernard.droz@bluewin.ch
Envoyé: lundi, 10 août 2026 16:25
À: Christophe Flipo
Objet: Fwd: Re: Séance de conciliation / PA Funiculaire

Bonjour Monsieur Flipo,

Merci pour le PV reçu 3 fois. J'ai oublié de préciser à la fin de la séance qu'un envoi par voie électronique était suffisant, afin d'éviter des coûts superflus et d'économiser du papier.

Nous acceptons le PV tel quel mais avons néanmoins quelques remarques :

- Le PV relate les interventions de Madame Cavin et de Messieurs Ryter et Paccaud. Il n'y a pas de mention concernant Monsieur Flipo et nous-mêmes Marlène et Bernard Droz.
- Au point 5, Monsieur Paccaud nous a dit que la durée des travaux serait d'environ 1 année avec une interruption hivernale. Le début des travaux étant prévu pour juillet-août 2027, une mise en service début 2028 est utopique.
- Au point 10, la décision de supprimer la ligne existante à partir de Leysin-Village est confirmée par le Conseil fédéral. En consultant la documentation disponible en ligne, on voit que la décision a été prise conjointement par l'OFT, le canton, la commune et les TPC.
- Au point 11, nous n'avons pas enregistré l'intervention de Madame Cavin déclarant que le temps de parcours entre Aigle et Leysin-Feydey serait diminué de 5 minutes. Certes les trains circulant un peu plus vite et le passage direct au dépôt entraîneront un gain de temps, mais le transfert à pied à Leysin-Centre aura l'effet contraire.
- Au point 18, la Confédération finance l'intégralité du projet ferroviaire y compris le funiculaire entre Versmont et Leysin-Centre, il s'agit donc de la liaison entre Versmont et Leysin-Village.

Dans notre opposition, nous avons également soulevé la question de la distance à parcourir entre la gare du funiculaire et la gare de Leysin-Centre, qui nous paraît difficilement compatible avec les besoins des personnes en fauteuil roulant, à mobilité réduite ou des personnes âgées, notamment en termes d'accessibilité et de facilité de déplacement. Malheureusement, nous n'avons pas eu le temps d'aborder ce point lors de notre discussion, alors qu'il constitue pour nous un élément important du dossier. Nous sommes conscients que le PA vise principalement à répondre à l'exigence de la Confédération en matière d'affectation du sol permettant l'implantation du funiculaire. Il nous paraît toutefois important que les conséquences de cette implantation, notamment en matière d'accessibilité et de correspondance entre les différentes infrastructures de transport, soient également prises en considération.

Cette problématique constitue ainsi également l'un des motifs de notre opposition au PA, compte tenu des difficultés qu'elle pourrait engendrer pour les personnes à mobilité réduite et les personnes âgées.

En vous remerciant de prendre note de ce qui précède, nous vous confirmons que nous maintenons notre opposition telle quelle.

Veuillez agréer nos salutations les meilleures.

Bernard & Marlène Droz
Route des Chamois 11
CH-1854 Leysin

+4124 494 1139
+4179 377 4109

Le 07.08.2026 14:24 CEST, Christophe Flipo <christophe.flipo@leysin.ch> a écrit :

Monsieur,

Pour votre information, je vous transmets, en annexe, une copie du courrier recommandé adressé ce jour concernant la séance de conciliation relative à la mise à l'enquête publique du plan d'affectation « Funiculaire ».

Avec mes cordiales salutations

Christophe Flipo

Technicien communal

COMMUNE DE LEYSIN

Rue du Village 39 - CP 14 - 1854 Leysin

Tél.: +41 (0)24 493 45 44 / Web : www.leysin.ch



Didier Deladoey
Route des Esserts 102
1854 Leysin

Cognome: 2023		
Service: 102	14 JUL 2026	Municipal
TPC () Poste ()		

Courrier RECOMMANDE

Municipalité de Leysin
Maison de Commune
Rue du Village 39
1854 Leysin

Leysin, le 12 juillet 2026

Opposition au Plan d'affectation « Funiculaire » Enquête publique du 13 juin au 12 juillet 2026

Objet : opposition, au Plan d'affectation « Funiculaire » — défaut de coordination avec le PACom, Leysin365, le secteur de la Place Large et les autres projets de mobilité

Madame la Syndique, Messieurs les Municipaux,

Par la présente, je forme opposition au Plan d'affectation « Funiculaire » soumis à l'enquête publique.

Ma qualité d'opposant découle notamment de ma situation de propriétaire directement touché par le PACom de Leysin et des oppositions que j'ai formées contre celui-ci, en particulier au sujet de l'absence de coordination entre le PACom, Leysin365, le secteur de la Place Large et les projets de mobilité connexes. Le présent PA constitue précisément l'une des planifications liées à cette coordination différée.

1. Position de principe

Je ne suis pas opposé par principe à la réalisation d'une liaison verticale entre Leysin-Centre et Feydey. Une telle infrastructure peut répondre à un besoin réel de mobilité et contribuer au maintien d'une desserte du secteur de Feydey.

Mon opposition porte sur la manière dont ce projet est planifié séparément, alors que la Commune, les TPC et le Canton le présentent comme une composante d'un ensemble plus vaste comprenant notamment :

- le prolongement ferroviaire Aigle-Leysin ;
- la future halte Leysin-Centre ;
- la gare Leysin-Télécabine ;
- le secteur et l'interface multimodale de la Place Large ;
- la future télécabine ;
- les bus, navettes, cheminements piétons et cyclables ;
- le stationnement et les flux touristiques.

Le présent grief s'inscrit dans la continuité directe de mon opposition au PACom.

Le rapport 47 OAT du présent PA se réfère au PACom pour démontrer la cohérence territoriale et urbanistique du projet. Or ce PACom n'est pas encore entré en force et fait lui-même l'objet d'oppositions et d'une procédure d'approbation toujours pendante.

De plus, le rapport 47 OAT du PACom indique que le secteur stratégique de la future gare, de la liaison verticale et des infrastructures associées n'est pas traité dans ce plan et qu'il doit faire l'objet d'une planification spécifique ultérieure.

Le présent PA constitue précisément l'une des planifications spécifiques annoncées par le PACom. Il devait dès lors apporter la coordination qui avait été différée. Or cette démonstration demeure incomplète, le dossier ne présentant toujours pas une vision consolidée des interfaces, du hub de la Place Large et des autres composantes du système Leysin365.

2. Défaut de coordination avec Leysin365 et la Place Large

Le rapport 47 OAT du PA « Funiculaire » rattache expressément le projet à l'opération Leysin365 et au futur réseau ferroviaire.

Le règlement confirme cette interdépendance, puisqu'il prévoit notamment :

- une infrastructure commune avec une exploitation ferroviaire ;
- une interface d'accès commune à une halte ferroviaire ;
- les ouvrages et mouvements de terre nécessaires à la connexion avec la future halte du nouveau tracé Aigle-Leysin ;
- une superposition aux affectations existantes ou futures.

Le funiculaire n'est donc pas présenté comme une infrastructure isolée. Son utilité, son implantation et son fonctionnement dépendent directement du système auquel il doit s'intégrer.

Or le dossier ne présente pas de document consolidé exposant la coordination entre :

- le PACom ;
- le PA « Funiculaire » ;
- la future procédure fédérale d'approbation des plans ;
- le prolongement ferroviaire ;
- les gares Leysin-Centre et Leysin-Télécabine ;
- le futur hub ou l'interface de la Place Large ;
- la future télécabine ;
- les autres modes de transport et cheminements.

Le présent PA devait précisément apporter la coordination qui avait été différée par le PACom. Or le dossier ne présente toujours pas une vision consolidée des interfaces, dépendances et interactions entre les différentes composantes du système Leysin365.

3. Coordination au sens de l'art. 25a LAT

L'art. 25a LAT exige que les décisions relatives à des projets matériellement interdépendants soient coordonnées et concordantes.

Je ne soutiens pas que cette disposition impose nécessairement une procédure unique dans tous les cas. En revanche, lorsque plusieurs procédures sont séparées, l'autorité doit démontrer comment leur coordination matérielle est assurée.

Le dossier ne permet pas de déterminer clairement :

- quelle autorité assume la coordination générale ;
- quelles procédures doivent encore intervenir ;
- dans quel ordre elles seront conduites ;
- comment les emprises et interfaces sont garanties ;
- comment seront évitées des décisions contradictoires ;
- quelles seraient les conséquences d'un retard, d'une modification ou de l'abandon d'un des projets connexes.

Deux lectures sont possibles.

Soit le funiculaire est une composante dépendante de Leysin365 et du futur hub de la Place Large. Dans ce cas, ses interfaces, son besoin, sa fréquentation, son financement et son calendrier doivent être coordonnés avec les autres composantes.

Soit il est réellement autonome. Dans ce cas, le dossier doit démontrer qu'il conserve une utilité publique suffisante, une exploitation viable et des stations fonctionnelles même si le prolongement ferroviaire, le futur hub ou la télécabine sont retardés, modifiés ou abandonnés.

4. Coordination entre le PA « Funiculaire » et la liaison Est-Ouest prévue par le PDCom

Dans mon opposition au PACom, j'ai expressément attiré l'attention de la Commune sur les parcelles nos **389 et 4215**, situées sur le corridor de mobilité douce prévu par le PDCom entre les quartiers Ouest (Vermont) et Est (télécabines).

J'avais relevé que la mise en œuvre d'une obligation de construire sur ces parcelles pouvait compromettre, voire condamner définitivement, une possibilité d'aménagement public avant même que celle-ci n'ait été étudiée. Cette question dépassait donc largement le seul intérêt des propriétaires concernés et relevait de la planification générale de la mobilité. Or, lors de la séance de conciliation, aucune réponse matérielle n'a été apportée à ce grief.

Lors de la conciliation PACom, il a uniquement été répondu que le propriétaire de la parcelle n°389 ne s'était pas opposé à une obligation de construire. J'ai alors rappelé que cette parcelle appartenait à la Commune, ce qui a été confirmé séance tenante par le Syndic. Cette réponse ne traite toutefois

ni de la liaison Est-Ouest prévue par le PDCom, ni de la fonction territoriale potentielle de ces parcelles, ni de la nécessité de préserver cette option de mobilité.

Cette absence de réponse confirme que cette interaction n'a pas fait l'objet d'une pesée identifiable des intérêts, alors même qu'elle avait été expressément soulevée dans mon opposition au PACom.

Par ailleurs, lorsque l'urbaniste a indiqué que le rapport 47 OAT avait été complété sur demande des services cantonaux en matière de mobilité douce, les compléments produits concernent essentiellement les itinéraires de randonnée et les parcours VTT. Ils ne répondent pas au grief soulevé dans mon opposition relatif à une liaison structurante de mobilité quotidienne entre les quartiers Est et Ouest.

Le présent PA constituait précisément la procédure dans laquelle cette interaction devait être examinée.

Or le dossier ne permet toujours pas de déterminer si la liaison prévue par le PDCom a été mise en relation avec le corridor du funiculaire, ni si la possibilité d'une interface — notamment sous la forme d'un arrêt intermédiaire — a été étudiée.

Une telle hypothèse méritait au minimum d'être examinée, dès lors qu'elle pourrait permettre aux habitants des quartiers situés tant à l'Est qu'à l'Ouest d'accéder directement au funiculaire par la liaison de mobilité douce prévue par le PDCom.

Je ne demande pas qu'une telle solution soit imposée.

Je demande uniquement que cette interaction fasse l'objet d'une véritable pesée des intérêts et que, si cette variante a été examinée puis écartée, les motifs de cette décision soient exposés.

Le présent dossier ne répond pas au grief déjà formulé dans l'opposition au PACom ; il confirme au contraire que cette interaction n'a pas fait l'objet d'une pesée identifiable des intérêts.

5. Faisabilité du projet et visibilité financière

Le rapport 47 OAT ne présente pas les éléments permettant d'apprécier de manière suffisamment complète la faisabilité du projet dans son contexte global.

Lors de la séance publique du 5 juillet 2026 organisée par le Forum, un montant d'environ **20 millions de francs** a été évoqué pour le funiculaire par le préposé à la mobilité, M Paccaud, après avoir fait état d'un coût estimé entre **10 et 15 millions de francs**, tout en précisant qu'aucun montant définitif n'était encore arrêté.

Sans attacher d'importance décisive à ces montants, leur divergence montre que les hypothèses financières du projet ne sont pas présentées de manière suffisamment stabilisée pour permettre une appréciation complète de la faisabilité du système.

Or le funiculaire est présenté comme une composante du système **Leysin365**, dont plusieurs infrastructures demeurent interdépendantes.

Dans ce contexte, il est difficile tant pour le public que pour le Conseil communal d'apprécier la faisabilité générale du projet et les conséquences d'une modification de l'une de ses composantes.

Sans exiger un budget d'exécution détaillé, le dossier devrait permettre de comprendre notamment:

- les hypothèses générales retenues pour apprécier la faisabilité du projet ;
- les principales composantes comprises dans le coût annoncé et celles qui en sont exclues ;
- les conséquences techniques et financières des contraintes particulières du projet, notamment celles liées à la traversée de la zone S3 ;
- les engagements qui resteraient à la charge de la Commune ;
- les conditions auxquelles sont subordonnées les participations financières annoncées, notamment si le prolongement ferroviaire, le futur hub de la Place Large ou une autre composante essentielle de Leysin365 devaient être retardés, modifiés ou ne pas se réaliser ;
- les conséquences d'un dépassement important des coûts.

Le présent grief ne porte pas sur le principe du financement du projet, mais sur l'absence d'une vision suffisamment claire permettant au public et au Conseil communal d'apprécier la faisabilité du système présenté dans son ensemble.

6. Contraintes liées à la zone S3

La question de la zone S3 ne constitue pas le grief principal de la présente opposition.

Elle demeure néanmoins pertinente dans la mesure où les contraintes techniques qu'elle impose sont susceptibles d'avoir une incidence sur la faisabilité générale du projet et sur ses conditions de réalisation.

Ces exigences techniques constituent un élément supplémentaire démontrant que le projet reste soumis à des conditions d'exécution importantes, dont les incidences techniques et financières doivent pouvoir être appréciées dans le cadre d'une vision globale du projet.

Le dossier ne permet pas de déterminer si ces contraintes ont été pleinement intégrées dans les hypothèses générales du projet, notamment sous l'angle de leur incidence sur sa faisabilité technique et financière.

7. Information du Conseil communal

Le Conseil communal sera appelé à lever les oppositions et à adopter le plan.

Il 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.

À défaut d'un dossier présentant une vision consolidée du système, le Conseil communal ne pourra apprécier qu'une infrastructure isolée alors même que son intérêt public est justifié par un ensemble beaucoup plus vaste.

Il en va également de la capacité du Conseil communal à exercer pleinement son pouvoir d'appréciation avant de lever les oppositions et d'adopter le plan.

8. Conclusions

Par ces motifs, je demande :

Principalement

Que le PA « Funiculaire » ne soit pas adopté dans sa teneur actuelle, faute de coordination matérielle suffisamment démontrée avec le PACom, Leysin365, le prolongement ferroviaire, le secteur de la Place Large et la future télécabine.

Subsidiairement

Que la procédure soit suspendue jusqu'à la production d'un dossier global de coordination permettant une appréciation complète du projet, comprenant au minimum :

1. un document de coordination entre le PACom, le PA « Funiculaire », la future PAP, le train, les gares, la Place Large, le hub, la télécabine, les bus, la mobilité douce et le stationnement ;
2. un tableau des procédures, autorités compétentes, calendriers, dépendances et scénarios en cas de retard, modification ou abandon ;
3. une analyse de l'interaction entre la liaison Est-Ouest prévue par le PDCom et le corridor du funiculaire ;
4. les données de fréquentation et le concept général d'exploitation ;
5. un tableau présentant les principales hypothèses de faisabilité du projet, comprenant notamment le coût de référence, les postes compris et exclus, les participations annoncées, les annuités communales, les charges d'exploitation, les provisions pour risques et le traitement des dépassements ;
6. l'évaluation financière des conditions et mesures liées à la zone S3 ;
7. un tableau de concordance entre le droit en vigueur, le PA « Funiculaire » et le PACom en cours ;

Je vous prie d'agréer, Madame la Syndique, Messieurs les Municipaux, l'expression de ma considération distinguée.

Didier Deladoey

De: deladoey didier <deladoey.d@bluewin.ch>
Envoyé: mardi, 28 juillet 2026 02:44
À: Greffe de Leysin; Bureau Technique
Objet: Objet : PA « Funiculaire » - séance de conciliation du 5 août 2026 - demande de report

Madame la Syndique,
Mesdames et Messieurs les Municipaux,

J'accuse réception de votre convocation à la séance de conciliation fixée au 5 août 2026, reçue le 23 juillet 2026, avec demande de confirmation d'ici au 28 juillet 2026.

Je vous informe que je serai absent jusqu'au 25 août 2026 pour des raisons professionnelles et en raison de délais impératifs. Je ne pourrai dès lors pas participer à la séance fixée au 5 août 2026.

Je vous demande par conséquent de bien vouloir reporter cette séance à une date postérieure au 25 août 2026, en me laissant un délai de convocation suffisant pour organiser ma disponibilité professionnelle.

Cette demande de report ne vaut en aucun cas retrait, limitation ou affaiblissement de mon opposition, laquelle demeure intégralement maintenue. Elle ne saurait davantage être interprétée comme un refus de participer à la conciliation. Je souhaite au contraire qu'une séance utile et effective puisse se tenir dans des conditions permettant un examen concret des griefs soulevés.

Ceux-ci portent notamment sur la coordination matérielle, au sens de l'art. 25a LAT, entre le PA « Funiculaire », le PACom, Leysin365, le secteur de la Place Large, le projet ferroviaire, la future télécabine et les autres procédures connexes. La séance refixée devra dès lors permettre d'examiner les questions soulevées sur la base des documents et éléments nécessaires.

Je vous prie également de m'indiquer, avant la nouvelle séance, si les éléments et documents demandés dans mon opposition seront produits ou mis à disposition. Il importe en effet que la séance ne se limite pas à des affirmations orales non vérifiables ou non confrontables, comme cela a été le cas lors de la séance du 15 juin 2026 relative au PACom. Dans la négative, je vous remercie de préciser les motifs pour lesquels ces éléments ne seraient pas produits, ainsi que la manière dont la Municipalité entend néanmoins répondre aux griefs concernés.

Ma participation à cette séance exige que je prenne les dispositions professionnelles nécessaires et implique la perte d'une journée de travail. Si la séance refixée devait se tenir sans production des éléments indispensables ou sans réponse motivée concernant leur absence, je me réserve d'en tirer toutes conséquences utiles quant au caractère effectif de la conciliation et de faire valoir, le cas échéant, les frais ou le préjudice qui en résulteraient.

Je vous remercie de me confirmer par écrit l'annulation de la séance du 5 août 2026 et son report à une date postérieure au 25 août 2026.

Veuillez agréer, Madame la Syndique, Mesdames et Messieurs les Municipaux, mes salutations distinguées.

Didier Deladoey



MUNICIPALITE DE LEYSIN

Leysin, le 7 août 2026/CFO

Case postale 14
Rue du Village 39
1854 Leysin
Tél. : +41 (0)24 493 45 40
E-mail : greffe@leysin.ch
www.leysin.ch

RECOMMANDE

Monsieur
Didier Deladoey
Rte des Esserts 102
1854 Leysin



Affaire traitée par : Municipalité
Référence : 2028

Séance de conciliation du 05.08.2026 / Votre demande de report
Enquête publique du Plan d'affectation « Funiculaire » du 13 juin au 12 juillet 2026
Votre opposition datée du 12 juillet 2026

Monsieur,

Nous accusons réception de votre courriel du 28 juillet 2026 auquel nous répondons comme il suit.

Selon le texte légal (art. 40 LATC), la Municipalité, ou une délégation de celle-ci, doit inviter les opposants à une séance de conciliation, ce que la Municipalité a fait par courrier du 22 juillet 2026, remplissant ainsi son obligation légale. Il n'y a pas de droit pour l'opposant à obtenir un report de cette séance. Compte tenu du calendrier pour l'adoption du plan d'affectation par le Conseil communal, il n'est au demeurant pas possible de prévoir une séance au-delà du 25 août ; il s'agit là d'une date trop tardive au regard du calendrier d'adoption.

Cela étant, nous vous impartissons un unique et non prolongeable délai au 14 août 2026, pour compléter le cas échéant votre opposition. Nous précisons que la réponse à celle-ci, y compris s'agissant des éléments requis au niveau de la coordination des procédures, sera contenue dans le préavis municipal soumis au Conseil communal. Vos droits sont naturellement réservés à cet égard et vous aurez l'occasion, dans la suite de la procédure, de faire valoir vos droits si la réponse par hypothèse adoptée par le Conseil communal ne vous convient pas.

En vous remerciant de prendre bonne note de ce qui précède et dans l'attente de vos nouvelles, nous vous prions de croire, Monsieur, à l'assurance de notre considération distinguée.

Au nom de la Municipalité :

La Syndique : 
Laurence Habegger

Le Secrétaire : 
Martin Reist



Copie : Service communal des constructions

Deladoey Didier
Rte des Esserts 102
1854 Leysin

Courrier no. 2311		
Service CSC	19 AOÛT 2026 ☐ A régler par ☒ Pour séance	Municipal JPR

Municipalité de Leysin
Rue du Village 39
1854 Leysin

leysin le 18 août 2026

Objet : PA « Funiculaire » – votre courrier du 7 août 2026

Madame la Syndique,
Mesdames et Messieurs les Municipaux,

Je fais suite à votre courrier recommandé du 7 août 2026, dont j'ai pris connaissance le 15 août 2026.

1. Délai au 14 août 2026

Votre courrier m'impartit un « unique et non prolongeable délai au 14 août 2026 » pour compléter, le cas échéant, mon opposition.

Or le pli n'a été retiré et porté à ma connaissance que le 15 août 2026, alors que son délai postal de retrait courait jusqu'au 17 août 2026. Je vous avais en outre expressément informés, le 28 juillet, de mon absence pour raisons professionnelles jusqu'au 25 août.

Je conteste dès lors qu'une quelconque conséquence procédurale puisse être tirée de l'échéance du 14 août.

2. Convocation du 22 juillet 2026

Une difficulté comparable s'était déjà présentée avec votre convocation du 22 juillet : une confirmation était exigée pour le 28 juillet, alors que le recommandé pouvait être retiré jusqu'au 30 juillet.

Mon indisponibilité professionnelle avait précisément motivé ma demande de report, sans que je renonce à participer à la conciliation.

./.

3. Maintien de l'opposition

Je n'ai aucun complément à apporter à mon opposition du 12 juillet 2026, laquelle est intégralement maintenue.

Je relève toutefois que votre courrier du 7 août ne répond pas matériellement aux griefs soulevés et renvoie ces réponses, notamment sur la coordination des procédures, au futur préavis municipal soumis au Conseil communal.

4. Courrier émis « au nom de la Municipalité »

Votre courrier du 7 août est émis « au nom de la Municipalité » et arrête plusieurs positions procédurales.

Or il m'a été confirmé que les séances de la Municipalité avaient été interrompues pendant trois semaines et n'avaient repris que le 10 août 2026.

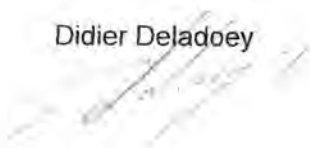
Je vous remercie dès lors de m'indiquer sur quelle base ces déterminations ont pu être arrêtées, au 7 août 2026, au nom de la Municipalité, et notamment s'il existait à cette date une décision du collège ou une délégation de compétence permettant leur adoption.

Je vous remercie, le cas échéant, de me communiquer l'extrait décisionnel ou l'acte de délégation correspondant.

Mon opposition demeure intégralement maintenue et l'ensemble de mes droits est réservé.

Avec mes salutations distinguées.

Didier Deladoey



COMMUNE DE LEYSIN		1854
Service	7 JUL. 2026	Municipal
Const	☐ A régler par ☒ A régler par	

Mme Dominique Bourquin Tièche
Route de la Collure 23
1854 Leysin

Leysin, le 6 juillet 2026

Municipalité de Leysin
1854 Leysin

**Objet : opposition au Plan d'affectation « Funiculaire » —
abattages d'arbres et patrimoine arboré (enquête du 13 juin au 12
juillet 2026)**

Madame la Syndique, Monsieur le Syndic, Mesdames et Messieurs les Municipaux,

Je suis locataire depuis 1991 dans le secteur du Feydey et, attachée au caractère arborisé et paysager du secteur de Feydey que le tracé du funiculaire traverse.

Le secteur traversé par le funiculaire est, selon le dossier lui-même, « largement accompagné d'arbres en bouquets, en haies ou isolés » — érables sycomores, épicéas, frênes — qui façonnent le paysage villageois de Feydey. Le projet implique la suppression de plusieurs de ces arbres. Or le dossier soumis à l'enquête ne contient pas les éléments permettant de savoir lesquels, combien, ni comment ils seront remplacés. Je m'oppose à cette absence d'information sur un élément aussi sensible.

En particulier, je relève les points suivants:

1. Un relevé seulement « potentiel », pas d'inventaire arboricole. Le dossier présente un « relevé des arbres potentiellement touchés par le tracé », c'est-à-dire une indication provisoire. Il manque l'inventaire arboricole précis — espèces, circonférences, état sanitaire, localisation, statut de protection — sans lequel il est impossible d'apprécier la valeur réelle des sujets concernés ni le bien-fondé de l'affirmation d'un « impact faible ».

2. Le concept paysager, qui seul détaille les coupes et leur compensation, est renvoyé hors de l'enquête. Le règlement (art. 6) exige un concept paysager « détaillant la compensation prévue pour les arbres abattus selon les critères de la LPrPNP », mais précise qu'il sera établi dans le cadre de la procédure fédérale d'approbation des plans (PAP). Le document déterminant — celui qui dira quels arbres tombent et ce qui les remplace — n'est donc pas consultable pendant l'enquête. Les opposants sont privés de l'élément central pour se prononcer.

3. Les services cantonaux ont eux-mêmes jugé ce volet non conforme. La Direction générale de l'environnement – Biodiversité a rendu un avis « protection des arbres : non conforme à transcrire », rappelant que le patrimoine arboré hors forêt et son espace vital sont protégés (art. 14 LPrPNP, art. 15 RLPrPNP), et exigeant que les plantations compensatoires soient précisées et, surtout, que **leur exécution soit garantie par des accords formels des propriétaires** accompagnant le dossier. Ces exigences ne sont pas satisfaites dans les documents mis à l'enquête.

4. Une compensation annoncée mais non garantie. Le dossier renvoie la compensation à des « conventions ou accords formels » avec les propriétaires concernés — accords qui n'existent pas encore. Rien n'assure donc, au stade de l'enquête, que les arbres supprimés seront effectivement remplacés. Une compensation hypothétique ne saurait justifier une suppression certaine.

5. Une appréciation interne contradictoire. Le dossier minimise la valeur écologique des arbres tout en reconnaissant leur intégration paysagère et leur caractère typique du lieu. La protection de l'art. 14 LPrPNP ne dépend pas de la seule « valeur écologique » : elle vise aussi la fonction paysagère et patrimoniale, précisément celle que le dossier admet ici. L'abattage ne peut être banalisé.

6. Perte de biodiversité et d'îlots de fraîcheur. en tant que biologiste et médecin, j'estime que l'abattage d'arbres sains, de haies et de bosquets est une aberration, car ils assurent des îlots de fraîcheur nécessaires au bien-être de la population dans le village, surtout dans ces périodes de canicules liées au dérèglement climatique qui ne va que s'aggraver. Quand bien même il serait décidé de compensation en replantant des arbres, leurs croissances demanderaient des décennies pour qu'ils puissent fournir des îlots de fraîcheur. L'abattage des arbres, haies et bosquets entraînerait la disparition d'une grande biodiversité, en particulier le Rougequeue à front blanc, qui fait partie des espèces d'oiseaux prioritaire pour une conservation ciblée, ses effectifs ayant fortement déclinés au cours de ces dernières décennies. La biodiversité détruite ne pourra en aucun cas être compensée. De plus, il faudrait connaître le lieu de la compensation car, si ce n'est pas dans le village, cela n'a aucun sens.

Je conclus :

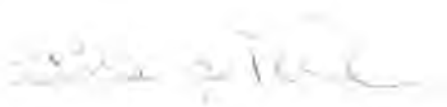
1. **Principalement** : à la suspension de la procédure jusqu'à ce que soient versés au dossier et soumis à l'enquête (i) l'**inventaire arboricole détaillé** des arbres touchés et (ii) le **concept paysager** détaillant les abattages et leur compensation, afin que l'atteinte au patrimoine arboré puisse être réellement appréciée.
2. **Subsidiairement** : à ce que l'autorisation d'abattage et la compensation au sens de la LPrPNP soient instruites et **garanties** (accords formels des propriétaires) **avant** l'adoption du plan, et non reportées à une procédure ultérieure soustraite à l'enquête.
3. **En tout état** : à ce que la suppression de tout arbre protégé au sens de l'art. 14 LPrPNP soit subordonnée à une dérogation dûment justifiée et à une compensation effectivement assurée.

Je me réserve le droit de compléter ou modifier la présente opposition dans le cadre de la conciliation (art. 40 LATC).

Veuillez agréer, Madame la Syndique, Monsieur le Syndic, Mesdames et Messieurs les Municipaux, mes salutations distinguées.

Leysin, le 6 juillet 2026

Dominique Bourquin Tièche





MUNICIPALITE DE LEYSIN

Leysin, le 7 août 2026/CFO

Case postale 14
Rue du Village 39
1854 Leysin
Tél. : +41 (0)24 493 45 40
E-mail : greffe@leysin.ch
www.leysin.ch

RECOMMANDE



Madame
Dominique Bourquin Tièche
Rte de la Collure 23
1854 Leysin

Affaire traitée par : Municipalité
Référence : 1937

Séance de conciliation du 03.08.2026 / Votre demande de report
Enquête publique du Plan d'affectation « Funiculaire » du 13 juin au 12 juillet 2026
Votre opposition datée du 6 juillet 2026

Madame,

Nous accusons réception de votre courriel du 29 juillet 2026 auquel nous répondons comme il suit.

Selon le texte légal (art. 40 LATC), la Municipalité, ou une délégation de celle-ci, doit inviter les opposants à une séance de conciliation, ce que la Municipalité a fait par courrier du 22 juillet 2026, remplissant ainsi son obligation légale. Il n'y a pas de droit pour l'opposant à obtenir un report de cette séance. Compte tenu du calendrier pour l'adoption du plan d'affectation par le Conseil communal, il n'est au demeurant pas possible de prévoir une séance au-delà du 25 août ; il s'agit là d'une date trop tardive au regard du calendrier d'adoption.

Cela étant, nous vous impartissons un unique et non prolongeable délai au 14 août 2026, pour compléter le cas échéant votre opposition. Nous précisons que la réponse à celle-ci, y compris s'agissant des éléments requis au niveau de la coordination des procédures, sera contenue dans le préavis municipal soumis au Conseil communal. Vos droits sont naturellement réservés à cet égard et vous aurez l'occasion, dans la suite de la procédure, de faire valoir vos droits si la réponse par hypothèse adoptée par le Conseil communal ne vous convient pas.

En vous remerciant de prendre bonne note de ce qui précède et dans l'attente de vos nouvelles, nous vous prions de croire, Madame, à l'assurance de notre considération distinguée.

Au nom de la Municipalité :

La Syndique : 
Laurence Habegger

Le Secrétaire : 
Martin Reist



Copie : Service communal des constructions

Christophe Flipo

De: Bourquin Tièche Dominiue <dobourquin@bluewin.ch>
Envoyé: lundi, 10 août 2026 11:57
À: Christophe Flipo
Objet: Re: Séance de conciliation / PA Funiculaire

Cher Monsieur,

Je vous remercie pour votre mail et vos informations!

Je vous souhaite une bonne semaine et vous envoie, cher Monsieur, mes meilleures salutations

D. Bourquin Tièche

Envoyé de mon iPhone

Le 10 août 2026 à 09:17, Christophe Flipo <Christophe.Flipo@leysin.ch> a écrit :

Bonjour Madame,

Faisant suite à notre entretien de ce jour, je prends note du maintien de votre opposition au plan d'affectation « Funiculaire ».

Comme discuté, il ne nous est malheureusement pas possible de reporter la séance de conciliation prévue le 3 août 2026.

S'agissant de votre opposition relative aux arbres et au patrimoine arboré, il convient de préciser que la procédure se déroule en deux phases distinctes :

1. l'enquête publique relative au plan d'affectation « Funiculaire », qui définit notamment la zone d'implantation du projet ;
2. l'enquête publique relative au projet de réalisation du funiculaire, qui fera l'objet d'un dossier de détail.

La problématique liée aux éventuels abattages d'arbres et à la protection du patrimoine arboré sera examinée dans le cadre de la seconde mise à l'enquête publique, relative à la réalisation du funiculaire, conformément aux dispositions de la loi sur la protection du patrimoine naturel et paysager (LPrPNP).

Le projet détaillé du funiculaire permettra notamment de déterminer les arbres qui seraient susceptibles de devoir être abattus et de définir les mesures de compensation correspondantes. Les éventuels abattages devront être compensés conformément aux exigences de la LPrPNP et de ses dispositions d'application.

À ce stade, aucun arbre remarquable n'a été recensé dans le secteur concerné par le plan d'affectation.

Par ailleurs, le règlement du plan d'affectation prévoit l'établissement d'un concept paysager et impose la prise en compte des dispositions de la LPrPNP. Les mesures relatives à la protection de la nature et du paysage devront ainsi être intégrées au projet de réalisation du funiculaire.

Enfin, le dossier relatif au projet de construction du funiculaire sera accompagné des études et rapports requis par la législation applicable, notamment, d'un rapport d'impact sur l'environnement lors de sa mise à l'enquête publique.

Dans l'attente de votre retour, je vous adresse, Madame, mes cordiales salutations.

Christophe Flipo

Technicien communal

COMMUNE DE LEYSIN

Rue du Village 39 - CP 14 - 1854 Leysin

Tél.: +41 (0)24 493 45 44 / Web : www.leysin.ch

<image001.png>

De : Bourquin Tièche Dominieue <dobourquin@bluewin.ch>

Envoyé : vendredi, 7 août 2026 17:09

À : Christophe Flipo <Christophe.Flipo@leysin.ch>

Objet : Re: Séance de conciliation / PA Funiculaire

Cher Monsieur,

Je vous remercie pour votre lettre recommandée!

Je pourrais être disponible le jeudi 13 août si cela vous convient et plutôt en fin de matinée ou l'après-midi!

Dans l'attente de votre réponse, je vous envoie, cher Monsieur, mes salutations distinguées

Dominique Bourquin Tièche!

PS: merci de me dire si cela mail vous est bien parvenu, car mon ordinateur est en panne
Envoyé de mon iPhone

Le 7 août 2026 à 15:49, Christophe Flipo <Christophe.Flipo@leysin.ch> a écrit :

Madame,

Pour votre information, je vous transmets, en annexe, une copie du courrier recommandé adressé ce jour concernant la séance de conciliation relative à la mise à l'enquête publique du plan d'affectation « Funiculaire ».

Avec mes cordiales salutations

Christophe Flipo

Technicien communal

COMMUNE DE LEYSIN

Rue du Village 39 - CP 14 - 1854 Leysin

Tél.: +41 (0)24 493 45 44 / Web : www.leysin.ch

<image001.png>

<Correspondance_Mme_Tièche.pdf>



Cherryl Clivaz
Chemin du Narzon 20
1893 Muraz
079 528 41 62
cherryl.clivaz@bluewin.ch

Courrier no : 1848		
Service Censtr	24 JUIN 2026 ☐ A régler par ☒ Pour séance	Municipal JPR Jmy

Municipalité
de la commune de Leysin
Maison de Commune
Rue du Village 39
1854 Leysin

Muraz, le 22 juin 2026

Plan d'affectation funiculaire Opposition de principe

Monsieur le Syndic, Madame la Municipale, Messieurs les Municipaux,

Les normes suisses VSS contiennent des données techniques ainsi que des directives intéressantes, telles que l'accessibilité des parcs ou locaux à vélos ainsi que le nombre de places prévues par nouvelle construction :

Norme VSS 640 065, éd. 08.2011 - Stationnement

Détermination des besoins et choix de l'emplacement des aménagements de stationnement pour vélos

Norme VSS 640.066, éd. 08.2011 – Stationnement

Conception des aménagements de stationnement pour vélos

Pro Velo Chablais a consulté le dossier et constaté qu'aucune place de stationnement pour les vélos n'est prévue à proximité des stations et que l'intégration d'aménagement de voies cyclables fait défaut.

Notre association partage les remarques faites à ce sujet par la DGMR en pages 18/21 et 19/21 de la correspondance du DGTL du 10 novembre 2025 (avis préliminaire valant examen préalable) figurant en page 41 du rapport 47 OAT et des demandes qui en résultent.

Pro Velo Chablais formule une opposition de principe.

Notre association s'en remettra aux conclusions délivrées et modifications apportées au projet par votre autorité à la suite des demandes de la DGMR selon les remarques susmentionnées pour retirer son opposition de principe.

Nous joignons à la présente l'infrastructure que notre association préconise pour le stationnement des vélos.

Nous vous remercions de l'intérêt porté à ces considérations et vous prions de croire, Monsieur le Syndic, Madame la Municipale, Messieurs les Municipaux, à nos sentiments distingués.

A stylized, cursive signature in black ink, consisting of a large, flowing 'C' followed by a few strokes.

Cherryl Clivaz
Président

A cursive signature in black ink, with the first letter 'L' being large and prominent, followed by the name 'Farine'.

Léonard Farine
Membre comité

Annexe : ment.



MUNICIPALITE DE LEYSIN

Leysin, le 16 juillet 2026/CFO

Case postale 14
Rue du Village 39
1854 Leysin

Tél. : +41 (0)24 493 45 40

Fax : +41 (0)24 493 45 49

E-mail : greffe@leysin.ch

www.leysin-commune.ch

Affaire traitée par : M. Jean-Philippe Ryter

Référence : 1848

RECOMMANDE

Pro Vélo Chablais
M. Cherryl Clivaz
Ch. du Narzon 20
1893 Muraz

Enquête publique du Plan d'affectation « Funiculaire » du 13 juin au 12 juillet 2026 composée des pièces suivantes :

- Le plan d'affectation (échelle 1 : 1'000),
- Le règlement sur le plan d'affectation « Funiculaire »
- Rapport justificatif selon l'article 47 OAT, ses annexes et le rapport d'examen préalable des Services cantonaux.

Monsieur,

Notre Municipalité a bien pris connaissance de votre opposition du 22 juin 2026 et du point litigieux soulevé. Nous souhaitons, par la présente, apporter les précisions et observations suivantes en réponse au point litigieux invoqué.

En préambule, nous souhaitons vous rappeler que le PA a pour but d'affecter une zone superposée de transport 15 LAT. Cela signifie que cette affectation se superpose aux affectations du Plan d'affectation communal (PACom) qui restent contraignantes, comme précisé à l'art.8, al. 2 du PA : *La présente zone complète les dispositions prévues par les affectations de base.* A ce titre, nous souhaitons vous renvoyer à l'art. 63, al. 2 du règlement du PACom soumis à enquête publique complémentaire en 2025 qui précise que :

Le nombre de places et la conception des aménagements de stationnement pour véhicules et vélos sont déterminés conformément aux normes VSS en vigueur lors de la demande de permis de construire.

Même si le PACom n'est pas en vigueur, ses dispositions sont d'ores et déjà applicables du moment qu'il a été mis à l'enquête. Ainsi le PACom garantit la prise en compte des normes VSS lors de la demande de permis de construire du funiculaire.

A noter que la demande de permis de construire pour le funiculaire devra faire l'objet d'une Procédure d'approbation des plans (PAP) au cours de laquelle les plans et coupes du projet seront mis à l'enquête publique. Ainsi, c'est dans le cadre de cette PAP que les besoins en termes de stationnement pour vélos seront identifiés et planifiés en fonction des besoins, comme cela est indiqué dans le rapport 47 OAT du PA, p.10 :

La place au droit de la station supérieure sera aménagée dans le cadre du projet (PAP) et les aspects de mobilité seront traités et planifiés en garantissant la continuité piétonne et le respect des normes, LHand notamment. Les deux stations et la cabine du funiculaire seront également toutes compatibles à la LHand, conformément aux objectifs définis au chapitre 2.1. Les besoins en termes de stationnement vélo seront identifiés et planifiés en fonction des besoins, dans le cadre de la PAP également.

Comme indiqué dans votre courrier, la DGMR a formulé une remarque sur la question du stationnement pour vélos dans son avis préliminaire valant examen préalable en date du 10 novembre 2025. Toutefois, par suite de cela, au cours d'échanges avec la Direction générale du territoire et du logement, qui assure la coordination entre les entités cantonales, il nous a été précisé qu'il ne devait pas y avoir de doublons ou de contradictions entre les différentes planifications et que les éléments traités par le PACom devaient être supprimés du PA. Ainsi, c'est bien le PACom qui est applicable sur la question du stationnement pour vélos.

Suite à l'examen préalable cantonal, le rapport 47 OAT a été complété afin de préciser que les besoins en termes de stationnement vélo seront planifiés dans le cadre de la PAP. Il n'est ainsi pas prévu de modifier le projet sur les points soulevés dans le cadre de votre opposition, au vu de l'ensemble des arguments susmentionnés et de la garantie apportée, par le PACom, de la réalisation des besoins en stationnement vélo et de la prise en compte des normes VSS dans le cadre de leur conception.

Au vu de ce qui précède, nous vous saurions gré de nous faire part de vos intentions quant à votre opposition. Si nos explications vous conviennent et que vous souhaitez retirer votre opposition, nous vous remercions de bien vouloir remplir le formulaire de retrait ci-joint. Vous avez également la possibilité de maintenir votre opposition en attendant la mise à l'enquête complémentaire du dossier.

Si ces éléments ne devaient toutefois pas s'avérer suffisants pour vous décider à retirer votre opposition, nous vous proposons une séance de conciliation conformément à l'article 40 LATC, afin d'échanger avec vous sur vos motifs d'opposition et sur les points évoqués dans ce courrier.

Le cas échéant, nous vous remercions de bien vouloir nous confirmer, par retour de courrier, votre accord de principe pour participer à une séance de conciliation. Les date, heure et lieu de cette séance seront fixés et vous seront communiqués ultérieurement.

À défaut, nous vous saurions gré de bien vouloir nous indiquer si vous entendez maintenir ou retirer votre opposition.

En vous remerciant de prendre bonne note de ce qui précède, nous vous prions de croire, Monsieur, à l'assurance de notre considération distinguée.

Au nom de la Municipalité :

La Syndique :


Laurence Habegger

Le Secrétaire :


Martin Reist

Annexe : Formulaire de retrait d'opposition

Copie : GEA Vallotton et Chanard SA
Service communal des constructions



Cherryl Clivaz
Chemin du Narzon 20
1893 Muraz
079 528 41 62
cherryl.clivaz@bluewin.ch

Courrier no : 2087		
Service	22 JUL. 2026	Municipal
Costr. MP	☐ A régler par ☒ Pour séance	JPR

Municipalité
de la commune de Leysin
Maison de Commune
Rue du Village 39
1854 Leysin

Muraz, le 20 juillet 2026

**Plan d'affectation funiculaire
Retrait opposition de principe**

Madame la Syndique, Messieurs les Municipaux,

A la suite des remarques et considérations du courrier recommandé du 16 juillet écoulé de votre autorité, dont copie est jointe à la présente, Pro Velo Chablais retire son opposition de principe du 22 juin 2026.

Notre association demeurera attentive à la mise à l'enquête publique du projet de construction du funiculaire.

Dans cette attente, nous vous prions de croire, Madame la Syndique, Messieurs les Municipaux, à nos sentiments distingués.



Cherryl Clivaz
Président



Léonard Farine
Membre comité

Annexe : ment.

COMMUNE DE LEYSIN

PLAN D'AFFECTATION "FUNICULAIRE"

Approuvé par la Municipalité de Leysin dans sa séance du 08 JUIN 2026

Le Syndic : Jean-Marc UDRIOT



Le Secrétaire : Martin REIST

Soumis à l'enquête publique du 13 JUIN 2026 au 12 JUL 2026

Le Syndic : Jean-Marc UDRIOT



Le Secrétaire : Martin REIST

Adopté par le Conseil communal de Leysin dans sa séance du

Le/La Président/e :

Le/La Secrétaire :

Approuvé par le Département compétent, Lausanne, le

La Cheffe du département :

Entrée en vigueur, le



vallotton et chanard SA architectes - urbanistes FSU
rue de Bourg 26 1003 Lausanne tél. 021 310 01 40 info@geapartners.ch

Lausanne, le 2 juin 2026

SITUATION

échelle 1:10 000



Plan de base établi conformément aux données cadastrales fournies le 2 novembre 2023 par VIAGEO.ch, contrôlé par :

Géosolutions ingénieurs SA
Chemin du Plan 35
1865 Les Diablerets

Authentifié conformément à l'article 15 RLAT par
Diablerets, le : 3.6.26...
Etienne BORLOZ
Ing. HES / géom. officiel
Ingénieur géomètre breveté aux

COMMUNE DE LEYSIN

PLAN D'AFFECTATION "FUNICULAIRE"

Approuvé par la Municipalité de Leysin dans sa séance du

Le Syndic : Jean-Marc UDRIOT Le Secrétaire : Martin REIST

Soumis à l'enquête publique du au

Le Syndic : Jean-Marc UDRIOT Le Secrétaire : Martin REIST

Adopté par le Conseil communal de Leysin dans sa séance du

Le/La Président/e : Le/La Secrétaire :

Approuvé par le Département compétent, Lausanne, le

La Cheffe du département :

Entrée en vigueur, le

GEA valloton et chanard SA architectes - urbanistes FSU Lausanne, le 2 juin 2026
rue de Bourg 28 1003 Lausanne tél. 021 310 01 40 info@geapartners.ch
25012 GC TS MSP Leysin/25012_Funiculaire/05_plans/25012_PA_Funiculaire_v05_enq_pub.qgz

SITUATION

échelle 1:10 000



Plan de base établi conformément aux données cadastrales fournies le 2 novembre 2023 par VIAGEO.ch, contrôlé par :

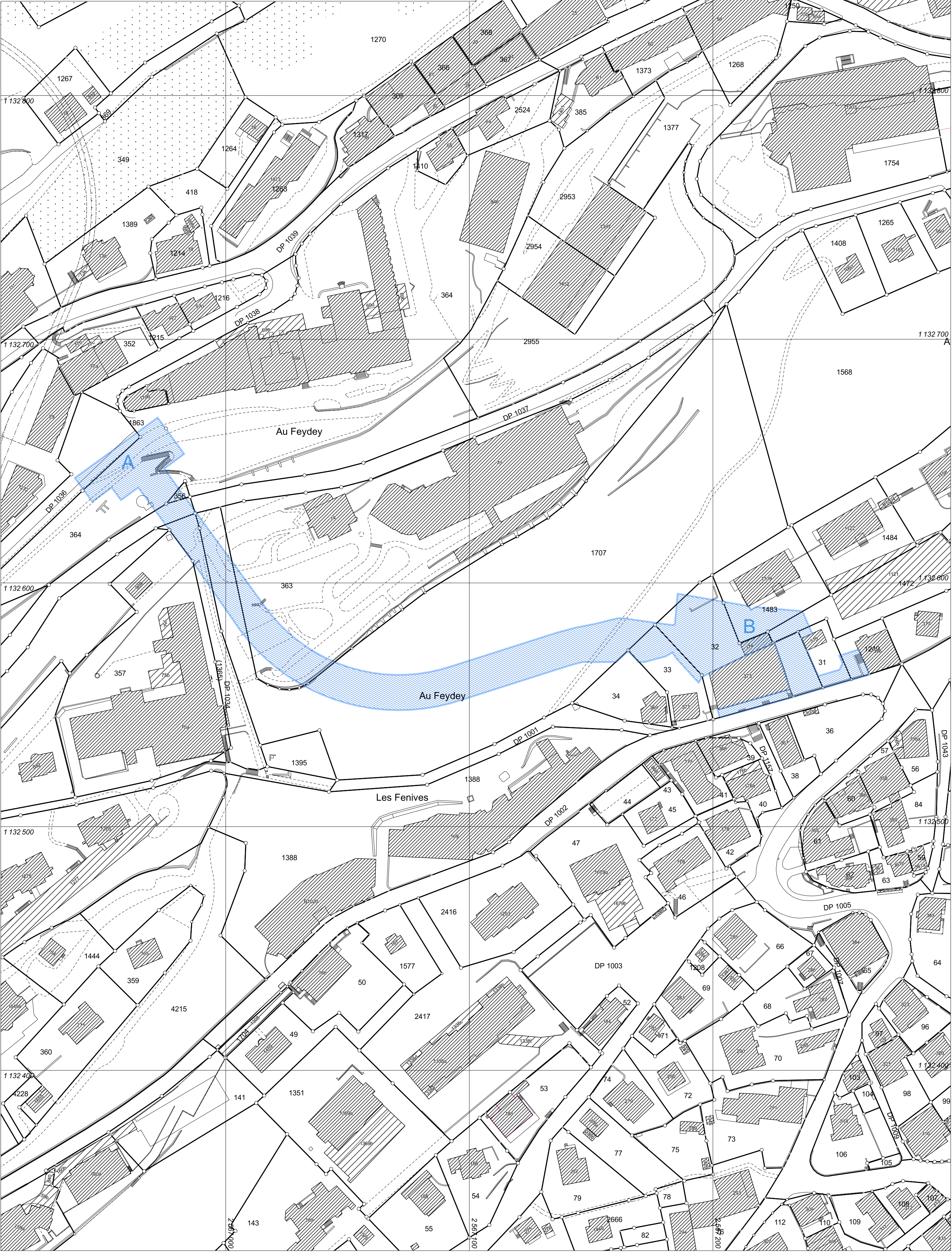
Géosolutions ingénieurs SA
Chemin du Plan 35
1865 Les Diablerets

Authentifié conformément à l'article 15 RLAT par, ingénieur géomètre breveté aux Diablerets, le :

LÉGENDE

échelle 1:1 000

- périmètre du plan d'affectation
- zone superposée de transport 15 LAT
- station A et B



COMMUNE DE LEYSIN

PLAN D'AFFECTATION ■ "FUNICULAIRE"

règlement



GEA vallonnet et chanard SA
architectes - urbanistes FSU
rue de bourg 28
1 0 0 3 L a u s a n n e
tél + 41 21 310 01 40
fax + 41 21 310 01 49
info@geapartners.ch
www.geapartners.ch

25012 GC TS MSP

Leysin / 25012_Funiculaire / 06_réglements /
25012_reglement_v4_enq_pub

SCEAUX ET SIGNATURES

Approuvé par la Municipalité de Leysin dans sa séance du 08 JUIN 2026

Le Syndic : Jean-Marc Udriot



Le Secrétaire : Martin Reist

Soumis à l'enquête publique du 13 JUIN 2026 au 12 JUIL 2026

Le Syndic : Jean-Marc Udriot



Le Secrétaire : Martin Reist

Adopté par le Conseil communal de Leysin dans sa séance du

Le / la Président/e : Le/la Secrétaire :

Approuvé par le Département compétent, Lausanne, le

La Cheffe du Département :

Entrée en vigueur, le.....

ABRÉVIATIONS

al.	Alinéa(s)
BLV	Base législative vaudoise
DS	Degré de sensibilité au bruit
LAT	Loi fédérale sur l'aménagement du territoire du 22 juin 1979 (RS 700)
LATC	Loi cantonale sur l'aménagement du territoire et les constructions du 4 décembre 1985 (BLV 700.11)
LCdF	Loi fédérale sur les chemins de fer du 20 décembre 1957 (RS 742.101)
LICa	Loi fédérale sur les installations à câbles transportant des personnes du 23 juin 2006 (RS 743.01)
LPDP	Loi sur la police des eaux dépendant du domaine public du 3 décembre 1957 (BLV 721.01)
msm	mètres au-dessus du niveau de la mer
OPB	Ordonnance sur la protection contre le bruit du 15 décembre 1986 (RS 814.41)
PA	Plan d'affectation
RS	Recueil systématique du droit fédéral
SIA	Société suisse des ingénieurs et des architectes
ECA	Etablissement Cantonal d'Assurance
ELR	Evaluation locale du risque
LPrPNP	Loi cantonale sur la protection du patrimoine naturel et paysager du 1 ^{er} janvier 2023 (BLV 450.11)
OFEV	Office fédéral de l'environnement
PAP	Procédure d'approbation des plans

SOMMAIRE

TITRE 1	DISPOSITIONS PRÉLIMINAIRES	7
Article 1	Périmètre et affectation	7
Article 2	Buts	7
Article 3	Composition du dossier.....	7
TITRE 2	DISPOSITIONS GÉNÉRALES	7
Article 4	Protection des eaux	7
Article 5	Infiltration des eaux claires.....	7
Article 6	Concept paysager et arborisation	7
Article 7	Suppression des barrières architecturales.....	7
TITRE 3	ZONE SUPERPOSÉE DE TRANSPORT 15 LAT	8
Article 8	Destination	8
Article 9	Mesure de l'utilisation du sol et dispositions constructives	8
Article 10	Constructions autorisées.....	8
Article 11	Constructions souterraines	8
Article 12	Mouvements de terre	9
TITRE 4	DISPOSITIONS FINALES	9
Article 13	Dérogations	9
Article 14	Dispositions complémentaires	9
Article 15	Abrogation	9
Article 16	Entrée en vigueur	9

TITRE 1 DISPOSITIONS PRÉLIMINAIRES

Article 1 Périmètre et affectation

¹ Le périmètre du plan d'affectation (PA) "Funiculaire" est délimité par un trait bleu sur le plan d'affectation.

² Le PA affecte le périmètre considéré à la zone superposée de transport 15 LAT. Cette affectation se superpose aux affectations de base, fixées par les plans d'affectation existants ou à venir.

Article 2 Buts

Le PA "Funiculaire" a pour but de légaliser l'affectation du sol pour la réalisation d'un funiculaire (installation à câble).

Article 3 Composition du dossier

Le PA "Funiculaire" est composé des éléments suivants :

- a. le plan d'affectation (échelle 1:1'000),
- b. le présent règlement.

TITRE 2 DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article 4 Protection des eaux

¹ Le périmètre du présent PA se situe en zone S3 de protection des eaux et en secteur Au de protection des eaux selon les cartes de protection des eaux approuvées par le Canton.

² En zone S3, seules les constructions situées au-dessus du niveau piézométrique maximum sont autorisées et l'évacuation des eaux par infiltration est interdite. Les impacts sur les couches protectrices doivent être minimisés. Une autorisation doit être demandée au service compétent du Canton (DGE-Eaux) lors de la procédure d'approbation des plans (PAP).

³ En secteur Au, les constructions et installations doivent se situer au-dessus du niveau moyen des nappes d'eaux souterraines. L'autorité peut accorder des dérogations lorsque la capacité d'écoulement des eaux du sous-sol est réduite de 10 % au plus par rapport à l'état non influencé. Une telle intervention ne doit pas modifier sensiblement le niveau piézométrique.

⁴ Au surplus, sont applicables notamment la législation fédérale et cantonale sur la protection des eaux.

Article 5 Infiltration des eaux claires

En cas d'évacuation des eaux par infiltration, une autorisation cantonale au sens de l'article 12a de la loi sur la police des eaux dépendant du domaine public (LPDP) est requise.

Article 6 Concept paysager et arborisation

¹ La protection des arbres non soumis à la législation forestière est garantie par le droit cantonal applicable en la matière, ainsi que par le règlement communal sur la protection des arbres.

² 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.

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 ainsi que les normes SIA y relatives.

TITRE 3 ZONE SUPERPOSÉE DE TRANSPORT 15 LAT

Article 8 Destination

¹ 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.

² La présente zone complète les dispositions prévues par les affectations de base.

Article 9 Mesure de l'utilisation du sol et dispositions constructives

¹ En plus des possibilités de construire définies dans les affectations de base, dans le périmètre du présent plan d'affectation, les possibilités de construire supplémentaires sont définies par la mesure d'utilisation définie ci-après.

² La mesure de l'utilisation du sol des stations est donnée par la surface de bâtiment déterminante (SBd) ainsi que par la hauteur. Font également partie de la SBd, les parties de construction entièrement souterraines des stations.

³ La SBd se calcule, sous réserve des dispositions spécifiques du présent règlement, conformément aux normes SIA applicables au moment de l'entrée en vigueur de la présente planification.

⁴ La hauteur des constructions se mesure à l'arête supérieure de la toiture. Elle est limitée à l'altitude maximale définie par station à l'alinéa 5.

⁵ Pour chaque station figurée sur le plan de détail, les constructions ne peuvent pas excéder les mesures suivantes :

<i>Station</i>	<i>SBd maximale</i>	<i>Altitude maximale</i>
A	220 m ²	1'396 msm
B	1'100 m ²	1'300 msm

⁶ Les installations liées aux rails ne comptent pas dans la mesure d'utilisation du sol.

⁷ Dans tous les cas, l'emprise et la hauteur des constructions est limitée au strict nécessaire, selon les impératifs techniques et d'exploitation du funiculaire.

Article 10 Constructions autorisées

¹ 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.) sont autorisés à l'intérieur de la zone superposée de transport 15 LAT. Leur localisation exacte doit être définie dans le cadre de la procédure fédérale d'approbation des plans prévue par la LICa.

² 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.

³ Au surplus, toute construction doit respecter les conditions de protection des eaux conformément à l'article 4 du présent règlement.

Article 11 Constructions souterraines

¹ Conformément à l'article 84 LATC, les constructions souterraines et semi-enterrées ne sont pas prises en considération dans le calcul de la distance aux limites de propriété ou entre bâtiments.

² Au surplus, toute construction doit respecter les conditions de protection des eaux conformément à l'article 4 du présent règlement.

Article 12 Mouvements de terre

¹ Seuls sont autorisés les mouvements de terre nécessaires à la réalisation de l'infrastructure du funiculaire, de ses stations, de sa connexion à la future halte ferroviaire du nouveau tracé ferroviaire de la ligne Aigle-Leysin, ainsi que ceux nécessaires à l'intégration de l'infrastructure dans le site. Ils sont limités au strict nécessaire et doivent faire l'objet d'un traitement soigné.

² La continuité au terrain naturel ou aménagé doit être garantie.

TITRE 4 DISPOSITIONS FINALES

Article 13 Dérogations

Dans les limites des articles 85 et 85a LATC, la Municipalité peut accorder des dérogations au présent plan d'affectation.

Article 14 Dispositions complémentaires

Sont applicables notamment – à titre de droit supplétif ou de droit supérieur – les dispositions fédérales, cantonales et communales en matière d'aménagement du territoire, de protection de l'environnement et de protection des sols.

Article 15 Abrogation

Le présent PA abroge toutes dispositions contraires des plans en vigueur à l'intérieur de son périmètre.

Article 16 Entrée en vigueur

En vertu de l'article 43 al. 1 et 3 LATC, les présents plan et règlement d'affectation sont approuvés par le Département compétent et le Service compétent constate son entrée en vigueur.

COMMUNE DE LEYSIN

PLAN D'AFFECTATION "FUNICULAIRE"

rapport justificatif selon l'article 47 oat



source : geo.vd.ch



GEA valotton et chanard SA

architectes - urbanistes FSU

rue de bourg 28

1 0 0 3 L a u s a n n e

tél + 41 21 310 01 40

fax + 41 21 310 01 49

info@geapartners.ch

www.geapartners.ch

25012 GC TS MSP

SCEAUX ET SIGNATURES

Approuvé par la Municipalité de Leysin dans sa séance du 08 JUIN 2026

Le Syndic : Jean-Marc UDRIOT



Le Secrétaire : Martin REIST

Mis en consultation lors de l'enquête publique du 13 JUIN 2026 au 12 JUIL. 2026

SOMMAIRE

1	INTRODUCTION	1
1.1	Préambule	1
1.2	Contexte et objectifs	1
1.3	Eléments du dossier de planification	1
1.4	Information et concertation	2
2	PROJET ET JUSTIFICATIONS	3
2.1	Situation générale.....	3
2.2	Description du projet.....	4
2.3	Planifications supérieures.....	5
2.4	Foncier et servitudes	5
2.5	Statut du sol.....	7
2.6	Equipement.....	9
2.7	Plus-value	9
2.8	Limites des constructions	9
2.9	Mobilité	10
2.10	Patrimoine.....	11
2.11	Environnement.....	15
3	ANNEXES	17
3.1	Préavis d'examen préalable du 10 novembre 2025.....	17
3.2	Complément à l'examen préalable du 29 avril 2026.....	17
3.3	Courrier du 14 juillet 2025 de validation des Transports Publics du Chablais SA.....	17
3.4	Courriel du 2 juin 2026 de validation des Transports Publics du Chablais SA.....	17

ABRÉVIATIONS

AL	Ligne ferroviaire Aigle - Leysin
BLV	Base législative vaudoise
DGE	Direction générale de l'environnement
DGTL	Direction générale du territoire et du logement
EIE	Etude d'impact sur l'environnement
FAO	Feuille des avis officiels
LAT	Loi fédérale sur l'aménagement du territoire du 22 juin 1979 (RS 700)
LATC	Loi cantonale sur l'aménagement du territoire et les constructions du 4 décembre 1985 (RSV 700.11)
LHand	Loi fédérale sur l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées du 13 décembre 2002 (RS 151.3)
LICa	Loi fédérale sur les installations à câbles transportant des personnes du 23 juin 2006 (RS 743.01)
LPE	Loi fédérale sur la protection de l'environnement du 7 octobre 1983 RS 814.01
LPrPNP	Loi cantonale sur la protection du patrimoine naturel et paysager du 30 août 2022 (BLV 450.11)
LRou	Loi cantonale sur les routes du 10 décembre 1991 (BLV 725.01)
OAT	Ordonnance sur l'aménagement du territoire du 28 juin 2000 (RS 700.1)
OFT	Office fédéral des transports
OPB	Ordonnance sur la protection contre le bruit du 15 décembre 1986 (RS 814.11)
ORNI	Ordonnance sur la protection contre le rayonnement non ionisant du 23 décembre 1999 (RS 814.710)
PA	Plan d'affectation
PACom	Plan d'affectation communal
PAP	Procédure d'approbation des plans
PDCn	Plan directeur cantonal
PDCom	Plan directeur communal
PDRt-AV	Plan directeur régional touristique des Alpes vaudoises
PEP	Plan d'extension partiel
PQ	Plan de quartier
RPA	Règlement du plan d'affectation
RPE	Règlement communal concernant le plan d'extension et la police des constructions
RS	Recueil systématique
TPC	Transports publics du Chablais

1.1 Préambule

Le présent rapport, rédigé à l'attention de l'autorité cantonale compétente, est établi conformément à l'article 47 de l'Ordonnance fédérale sur l'aménagement du territoire (OAT) du 1^{er} septembre 2000. Il présente les éléments justificatifs qui ont guidé le travail d'élaboration du plan d'affectation (PA) "Funiculaire" qu'il accompagne.

Des séances de coordinations d'ores et déjà menées dans le cadre de l'élaboration du Plan d'affectation communal (PACom) de Leysin ont permis de discuter et fixer les bases du présent dossier avec la Direction générale du territoire et du logement (DGTL) autant qu'avec l'Office fédéral des transports (OFT). Aussi, et conformément à l'accord donné par M. Dezuari de la DGTL, la présente procédure d'examen préliminaire vaut examen préalable.

1.2 Contexte et objectifs

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". Il prévoit un nouveau tracé 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 améliorer la desserte touristique de la station. Parallèlement, une liaison verticale est envisagée pour 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.

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 d'installations à câble (PAP), 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.).

1.3 Eléments du dossier de planification

Le dossier du PA "Funiculaire" est constitué des documents suivants :

- le plan d'affectation,
- le règlement y relatif,
- le présent rapport justificatif selon l'article 47 OAT.

1.4 Information et concertation

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 d'ores et déjà été faite dans le cadre de l'enquête publique du plan d'affectation communal (du 8 juin au 7 juillet 2024), ce projet étant mentionné dans le rapport 47 OAT du PACom. Tous les propriétaires privés et les administrateurs des PPE concernés ont également été informés.

Conformément à l'article 2 de la Loi cantonale sur l'aménagement du territoire et des constructions (LATC), une information au conseil communal est prévue avant l'enquête publique du dossier et l'avis d'enquête sera publié dans la FAO et dans un journal local.

2.1 Situation générale

Dans le cadre de l'étape d'aménagement 2035 du programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire (PRODES), les 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.

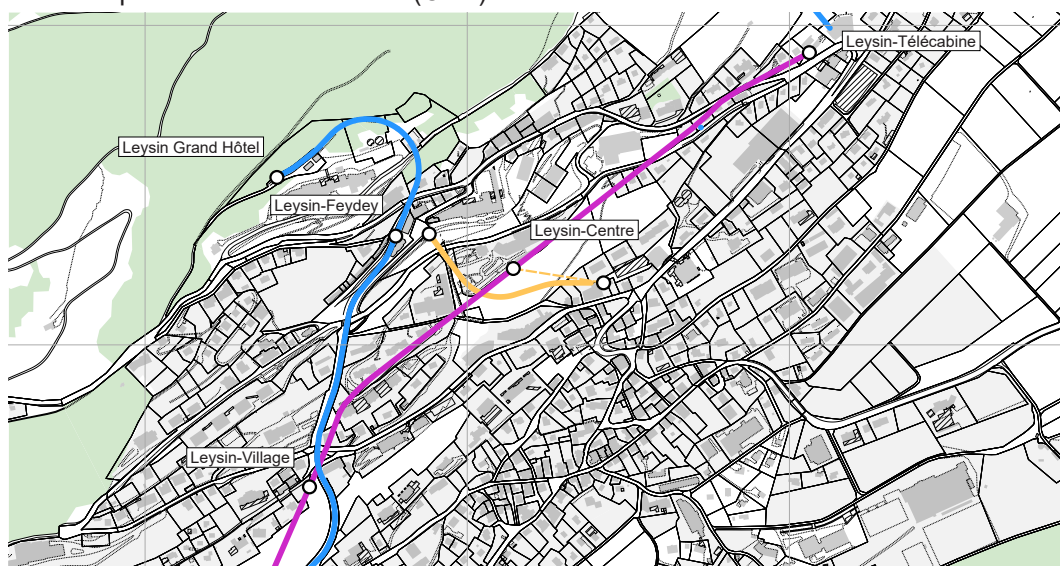
D'entente entre les TPC, la Confédération, le Canton de Vaud et la Commune, un deuxième projet de liaison verticale, nécessaire indépendamment de la prolongation de l'Aigle-Leysin, est prévu sous la forme d'un funiculaire à ciel ouvert entre Leysin-Centre et Leysin-Feydey, afin de:

- compléter l'offre locale de transports publics et compenser la suppression de certaines dessertes ferroviaires,
- assurer une desserte sûre et fiable du centre de Leysin et du secteur Feydey,
- mettre en oeuvre 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).

Evolution du tracé AL et projets de liaisons verticales

-  tracé existant - Aigle-Leysin
-  nouveau tracé et extension - Aigle-Leysin, projet TPC
-  projet communal de liaison verticale, Centre - Feydey, avec connexion piétonne souterraine

 sans échelle



Au stade de l'avant-projet, quatre variantes du tracé ont été étudiées. La variante "jaune" B12 a été retenue. Elle 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 la servitude de passage à pied et funiculaire, notamment en amont, tout en assurant une plus grande distance par rapport aux bâtiments à l'ouest.

Etude de variantes des tracés de funiculaire

(source: TPC)

 sans échelle

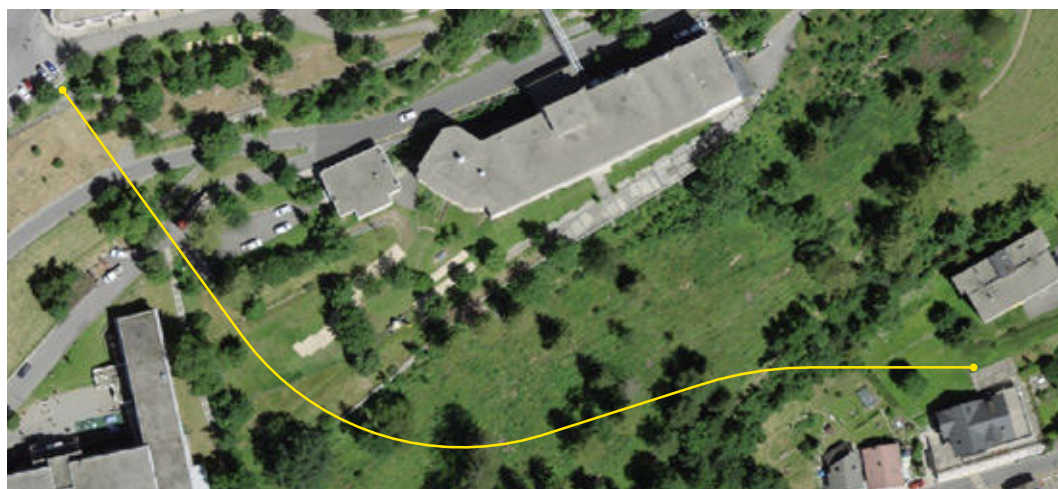


2.2 Description du projet

Le projet est établi sur la base de la variante jaune ci-avant. Il comprend une station supérieure et inférieure, respectivement Leysin-Feydey et Leysin-Centre. Compte tenu de la topographie, la station de Feydey débouche 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 en service va-et-vient, 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).

Tracé sélectionné (variante jaune) - représentation schématique (à titre indicatif)



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 tenant compte d'une marge de manoeuvre par rapport au projet, justifiée dans le tableau suivant.

station	SBd maximale		altitude maximale	
A	220 m ²	La surface se base sur les extrémités du bâtiment, auxquelles s'ajoutent 1 m de marge autour de celles-ci. L'infrastructure est en partie souterraine	1'396 msm	Son estimation se base sur l'altitude maximale du toit, à laquelle s'ajoute une marge de 1 mètre.
B	1'100 m ²	La surface se base sur les extrémités du bâtiment, auxquelles s'ajoutent 1 m de marge autour de celles-ci. L'infrastructure est en grande majorité souterraine.	1'300 msm	Son estimation se base sur l'altitude maximale du toit, à laquelle s'ajoute une marge de 1 mètre.

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.

2.3 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 *coeur 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.

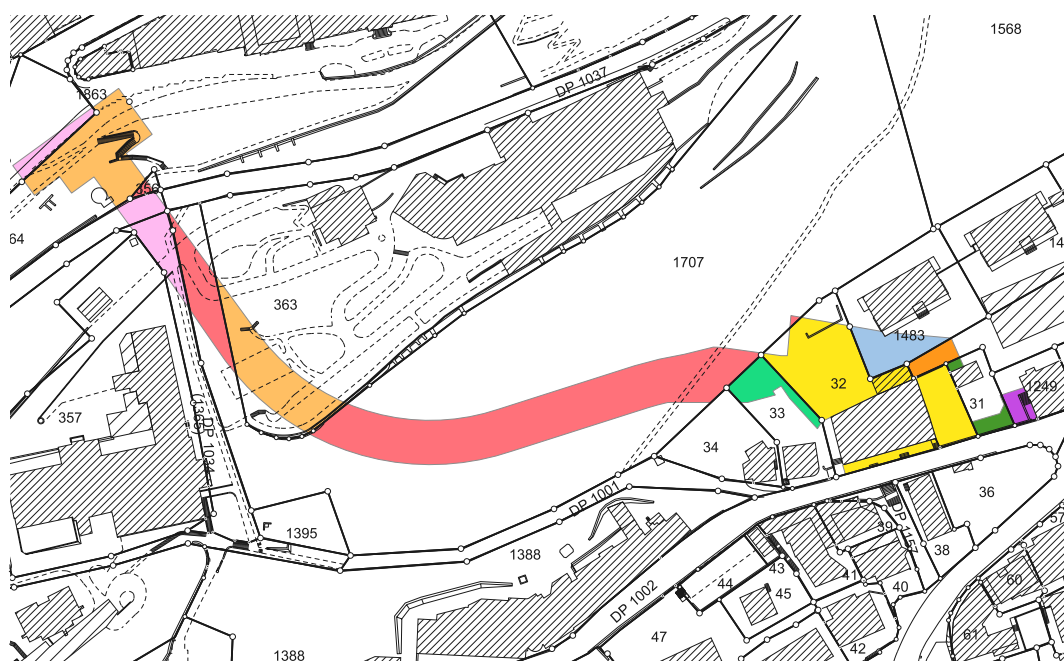
Au niveau communal, Leysin est au bénéfice d'un Plan directeur communal (PDCom) daté de 2008. Il identifie le secteur comme une zone de centre à mettre en valeur et aménager. Aussi, dans le cadre de l'élaboration de son PACom, la commune a engagé une nouvelle réflexion en matière de planification directrice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

2.4 Foncier et servitudes

Les parcelles suivantes sont concernées par le présent PA, soit par l'affectation en zone superposée de transport 15 LAT. Les chiffres ci-dessous précisent l'emprise de la zone d'affectation et non l'emprise de l'infrastructure du funiculaire, qui sera définie et approuvée dans le cadre de la PAP (la surface d'emprise sera plus réduite que la zone d'affectation).

n° parcelle	surface comprise dans le PA
31	~81 m ²
32	~1135 m ²
33	~203 m ²
356	~18 m ²
363	~610 m ²
364	~716 m ²
1249	~81 m ²
1472	~95 m ²
1483	~262 m ²
1707	~2274 m ²
DP 1033	~98 m ²
DP 1034	~206 m ²
DP 1036	~123 m ²
	~5902 m ²

Plan du parcellaire



Selon le registre foncier, plusieurs servitudes grèvent le périmètre du PA. Les plus pertinentes sont celles prévoyant le passage à pied et de funiculaire illustrées ci-dessous. Elles confèrent à la Commune de Leysin, le droit de *réaliser une installation de type funiculaire ou autre permettant une liaison entre le haut du village et son centre*.

Le tracé du projet de funiculaire est conforme au principe de la servitude, en étant quelque peu modifié pour des raisons techniques et pour assurer une distance adéquate aux bâtiments existants. Le principe de la servitude est ainsi respecté.

Les autres servitudes existantes sur les parcelles concernées par le présent PA ne sont pas impactées par le tracé du funiculaire. Le droit de passage concrétisé par le chemin et l'escalier existant sur la parcelle 364 est garanti, le projet prévoyant le réaménagement de cet escalier (chapitre 2.9).

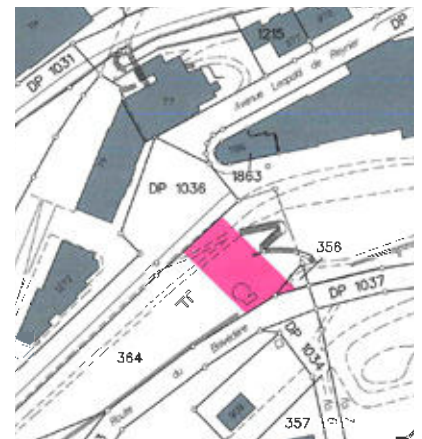
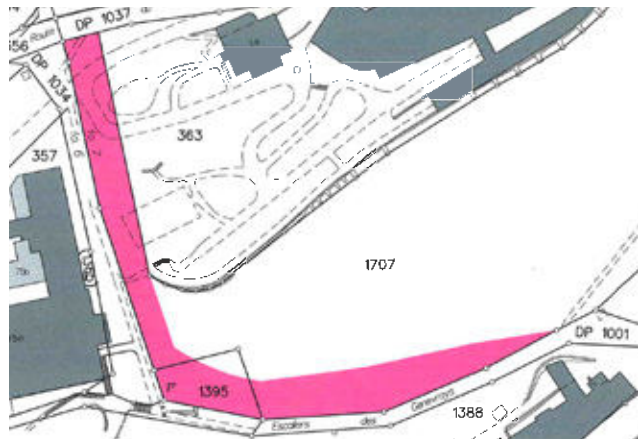
Tous les propriétaires, ainsi que les administrateurs des PPE concernées ont été rencontrés, notamment entre juillet 2024 et mai 2026. Des discussions sont en cours dans le cadre de la PAP pour l'établissement des conventions et servitudes de superficie nécessaires, en faveur des TPC, ou pour l'acquisition de portions de parcelles. La disponibilité foncière des surfaces dédiées au funiculaire est donc traitée.

Servitude de passage à pied et de funiculaire

(source: intercapi)



sans échelle



2.5 Statut du sol

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.

Dans le détail les parcelles sont soumises aux planifications et affectations en vigueur suivantes:

<i>n° parcelle</i>	<i>planification en vigueur</i>	<i>affectation en vigueur</i>
31	PZ / RPE du 10.01.1979	zone du centre urbain (zone à restructurer)
32	PZ / RPE du 10.01.1979	zone du centre urbain (zone à restructurer)
33	PZ / RPE du 10.01.1979	zone du centre urbain (zone à restructurer)
356	PQ "En Feydey" et "Chamossaire" du 17.02.1982 Addenda du 13.08.1986	aménagements extérieurs, plantations
363	PEP "Belvédère" du 13.08.1996	zone de verdure
364	PQ "En Feydey" et "Chamossaire" du 17.02.1982 Addenda du 13.08.1986	aménagements extérieurs, plantations
1249	PZ / RPE du 10.01.1979	zone du centre urbain (zone à restructurer)
1472	PZ / RPE du 10.01.1979	zone du centre urbain (zone à restructurer)
1483	PZ / RPE du 10.01.1979	zone du centre urbain (zone à restructurer)
1707	PZ / RPE du 10.01.1979	zone du centre urbain (zone à restructurer) et zone de verdure
DP1033	PZ / RPE du 10.01.1979	domaine public
DP1034	PZ / RPE du 10.01.1979	domaine public
DP1036	PZ / RPE du 10.01.1979	domaine public
DP 1037	PZ / RPE du 10.01.1979	domaine public

Les PQ "En Feydey" et "Chamossaire" renvoient à la LCAT et au RPE pour tout élément non traité. Son addenda indique à l'article 10 que *les espaces non construits dans le périmètre du plan de quartier forment l'ensemble des aménagements extérieurs. Ils sont inconstructibles à l'exclusion des constructions souterraines. Toutefois, des aménagements tels que escaliers, rampes, sorties, accès des parkings, etc. sont autorisés.* Les pylones, les constructions souterraines et stations d'accès du funiculaire ne sont donc pas contraires à cette zone des aménagements extérieurs. Ils peuvent être assimilés aux éléments d'accès cités.

Le PEP "Belvédère" renvoie quant à lui au RPE pour les dispositions de la zone de verdure. Ce dernier autorise des dérogations pour des installations d'utilité publique (article 40) : *Cette zone est destinée à sauvegarder des sites, à créer des îlots de verdure, des places de jeux et de sports. Elle est caractérisée par l'interdiction de bâtir. Toutefois, la construction d'installations publiques indispensables à l'affectation de la zone y est autorisée.* A noter que pour la zone de centre à restructurer, une planification de type PA était de toute façon à prévoir pour tous travaux de construction, reconstruction ou transformation modifiant le

volume ou l'implantation de l'affectation principale des bâtiments existants ou impliquant l'occupation de terrains nus. Le présent PA répond ainsi à cette exigence.

Au surplus, l'art. 79 du RPE précise que *La Municipalité peut autoriser des dérogations aux prescriptions du présent règlement pour permettre l'édification de bâtiments ou d'ouvrages d'utilité publique qui, par leur destination ou leur nature exigent des dispositions particulières.* Au vu de ce qui précède, le projet de funiculaire est ainsi jugé conforme aux affectations du Plan des zones de 1979, ainsi que du PQ "En Feydey" et "Chamossaire" et du PEP "Belvédère"

Certaines des affectations sont modifiées par le projet de Plan d'affectation communal (PACom) soumis à enquête publique du 8 juin au 7 juillet 2024 (le document n'est donc pas en vigueur au moment de l'élaboration du présent dossier). Pour le périmètre du PA concerné, le PACom abroge l'ensemble des zones, excepté le PQ "En Feydey" et "Chamossaire" qui reste en vigueur.

Le PACom prévoit les interfaces de transports publics dans la destination des différentes zones touchées par le funiculaire (cf. légende ci-dessus). Les articles ad hoc prévoient que *des interfaces et ligne de transports pour une liaison verticale peuvent compléter l'affectation définie pour cette zone, à condition d'être prévues par un plan d'affectation définissant ladite liaison entre la patinoire ou le centre de Leysin et Feydey.* Ainsi, le projet envisagé est conforme aux dispositions constructives prévues dans le futur PACom.

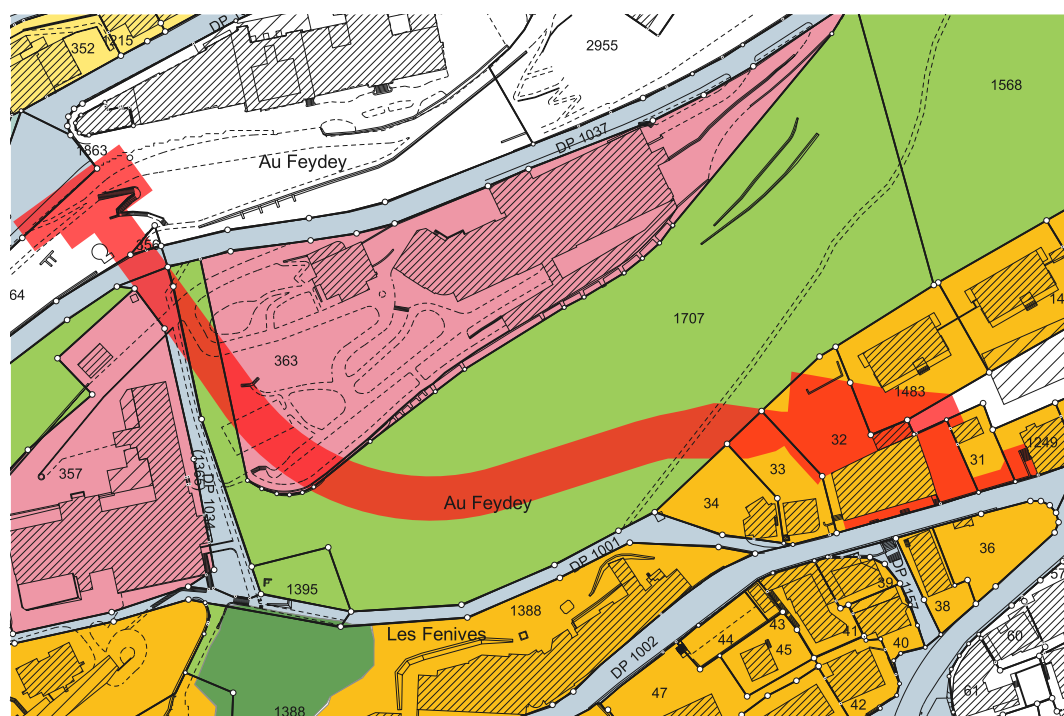
Le présent PA affecte le tracé du funiculaire à la zone superposée de transport 15 LAT. Cette zone permet d'exploiter une installation à câbles ainsi que ses stations de départ et d'arrivée. Elle se superpose aux affectations principales, fixées par les plans d'affectation, en vigueur ou en cours de 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.

**Extrait du PACom
(version mise à
l'enquête du 8
juin au 7 juillet
2024)**

- zone centrale
15 LAT C
- zone de
tourisme et de
loisirs 15 LAT B
- zone de verdure
15 LAT A
- zone de
desserte 15 LAT



sans échelle



2.6 Equipement

Les parcelles concernées par le PA "Funiculaire" sont équipées, conformément aux dispositions de l'article 19 LAT. Il est possible de se raccorder aux canalisations existantes pour l'alimentation en eau et en énergie, ainsi que pour l'évacuation des eaux usées.

2.7 Plus-value

Certaines parcelles sont potentiellement concernées par la plus-value, en raison des possibilités de construire le funiculaire. Cela concerne les parcelles dont l'affectation de base est une zone de verdure ou des aménagements extérieurs, à savoir les parcelles 356, 364 et 1707. Cependant, l'analyse de détail qui vise à déterminer si une parcelle réalise une plus-value et, cas échéant, à combien celle-ci s'élève, est du ressort exclusif du Canton (DGTL), conformément à la législation cantonale (articles 64 à 70 LATC et article 38 RLAT).

2.8 Limites des constructions

Une limite des constructions se trouve au sud de la station de Leysin-Centre. Le projet empiète sur la limite, avec un accès à la station par des aménagements extérieurs tels que des escaliers et un mur de soutènement. Ces éléments sont toutefois jugés conformes aux art. 2 et 39 let. d LRou, ce qui ne nécessite donc pas la modification de cette limite pour permettre la réalisation de l'ouvrage.

À Leysin-Feydey, la construction de l'ouvrage en surface empiète potentiellement sur la distance inconstructible à l'axe de l'Avenue Léopold de Reynier selon l'art. 39 let. a LRou. Concrètement, l'ouvrage n'empiète que sur des places de stationnement. Dans le cas d'un éventuel projet routier, il serait *de facto* coordonné avec la station : la route est de propriété et de compétence communale.

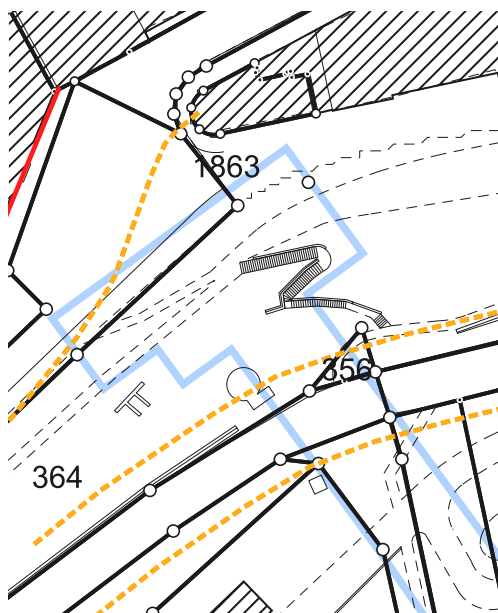
La zone de transport définie par le PA définit l'implantation des constructions futures, qui doivent s'implanter à l'intérieur de celle-ci. Elle fixe ainsi le périmètre d'implantation.

Emprise du projet sur les limites des constructions

-  périmètre du PA
-  limite théorique applicable par la LRou, selon le géoportail du canton de Vaud
-  limite de construction des routes légalisée



sans échelle



2.9 Mobilité

Le projet de funiculaire a pour but de faciliter la mobilité interne au village de Leysin, pour relier le centre et le secteur de Feydey. Le funiculaire est coordonné avec le projet ferroviaire du chemin de fer Aigle-Leysin. En ce sens, il ne génère pas d'impact supplémentaire sur le trafic, mais tend à réduire le recours à l'automobile et favoriser les modes doux.

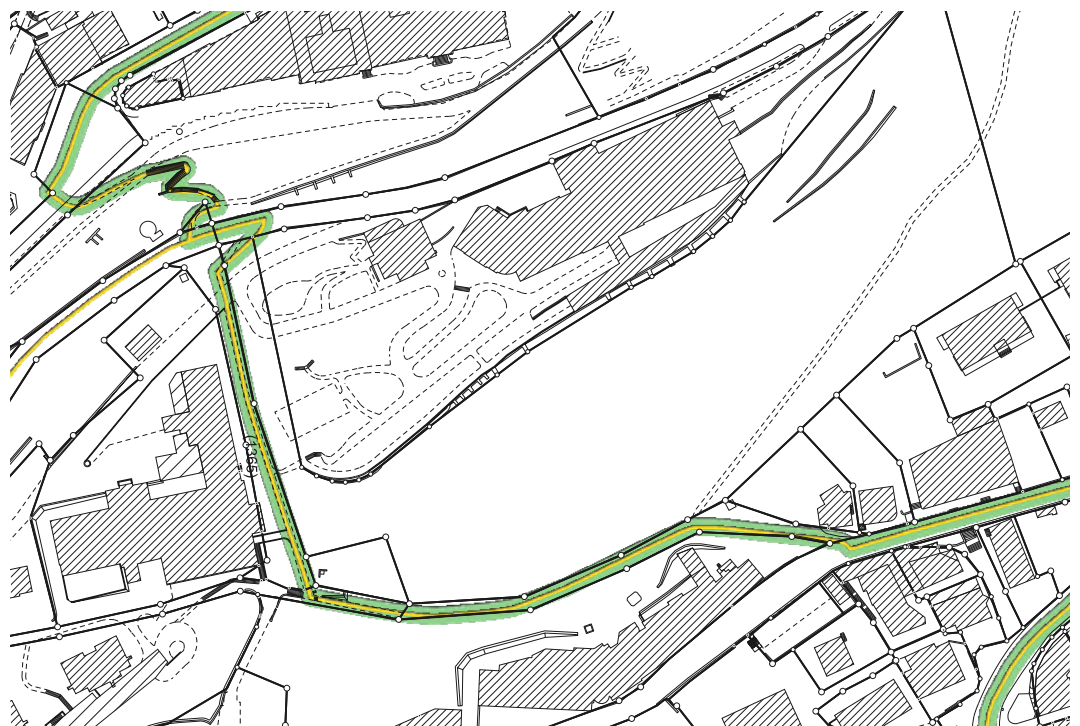
Le funiculaire traverse la route du Belvédère, dont la fonction sera assurée pendant et après les travaux. À cet effet, un viaduc métallique assure le dégagement du gabarit suffisant pour le passage des poids lourds, et lors des travaux, d'éventuelles restrictions ponctuelles (quelques heures) seront prévues avec circulation alternée ou des mesures de gestion de trafic lors de l'amenée des engins de chantier.

La place au droit de la station supérieure sera aménagée dans le cadre du projet (PAP) et les aspects de mobilité seront traités et planifiés en garantissant la continuité piétonne et le respect des normes, LHand notamment. Les deux stations et la cabine du funiculaire seront également toutes compatibles à la LHand, conformément aux objectifs définis au chapitre 2.1. Les besoins en termes de stationnement vélo seront identifiés et planifiés en fonction des besoins, dans le cadre de la PAP également.

Des chemins de randonnée pédestre se situent à proximité du projet. L'un d'eux est concerné par le projet au niveau de la station de Feydey et de la première partie du tracé, qui se superpose directement à l'un des chemins. Ces liaisons devront être assurées pendant les travaux et réaménagées ensuite. Un chemin piéton continu est ainsi maintenu à terme. La localisation du funiculaire est coordonnée avec cette liaison et amène une plus-value par rapport à cet itinéraire de mobilité douce, au vu de la déclivité du secteur.

Itinéraires de mobilité piétonne

-  itinéraire SuisseMobile
-  itinéraire de randonnée pédestre



sans échelle

2.10 Patrimoine

La conformité à une charte architecturale est attendue dans le projet de PAP, afin que les stations soient cohérentes entre elles et avec les autres de la région.

Le projet ne porte pas atteinte aux bâtiments recensés à proximité du projet.

Il n'y a pas de jardin historique ou recensé à l'ICOMOS. En revanche, le tracé et les stations touchent les périmètres de l'inventaire des sites construits d'importance régionale (ISR) de Leysin.

Conformément à la demande des services cantonaux, le traitement de l'ISR doit faire l'objet d'une pesée des intérêts en cas d'atteinte aux objectifs de sauvegarde, en tenant compte de principes de protection équivalents à ceux de l'ISOS. Le tableau ci-dessous identifie une éventuelle atteinte et, s'il y en a, analyse sa portée :

<i>n°</i>	<i>dénomination</i>	<i>respect de l'objectif de sauvegarde</i>
EE III	Côteau en partie boisé, réalisant la transition entre les groupements hôteliers	Cette échappée dans l'environnement (EE) est catégorisée ab (indispensable pour le site construit, et sensible pour l'image du site), de signification prépondérante, avec un objectif de sauvegarde a. Cet objectif consiste à sauvegarder l'état existant en tant qu'espace libre, c'est-à-dire conserver la végétation et les constructions anciennes ainsi que supprimer les altérations. Par sa nature de tracé continu en surface, le projet porte une atteinte à cette échappée, jugée en tant qu'atteinte minimale, au vu de sa structure légère et construction en partie souterraine pour la station supérieure de Leysin Feydey et au vu de la station inférieure souterraine de Leysin Centre. L'étendue finale du funiculaire reste minimale au sein de cette vaste aire de verdure préservée, et dont la topographie en pente limite également l'impact paysager. Notons également que cette échappée n'est pas dénuée de constructions, composée de groupements d'hôtels et de résidences, dont une partie a été construite depuis l'élaboration de l'inventaire. Elle comporte également le chemin de fer Aigle-Leysin (objet n°0.0.33). Le projet de funiculaire fait donc perdurer l'identité ferroviaire et touristique du site, d'autant plus qu'il offre aux visiteurs un point de vue sur cette échappée. L'exigence d'un concept paysager dans le règlement permet de garantir l'intégration de l'infrastructure dans le site, en cohérence avec le site actuel, d'ores et déjà en partie boisé. Le projet de construction impliquera la réalisation d'une ouverture dans le mur de soutènement longeant la limite sud de la parcelle 363 en aval de l'Hôtel Belvédère (ECA 73). La variante jaune permet de minimiser cette ouverture. Traversant ce mur, le projet de construction va porter un soin particulier à son intégration, notamment par une jointure soignée entre le mur et le talus ou le mur lié au funiculaire, avec l'engagement d'un spécialiste dans le cadre du projet d'exécution. L'ouverture dans le mur sera limitée au strict nécessaire à la construction de l'infrastructure du funiculaire.



Affiche de l'Aigle-Leysin, 1905 (source : Galerie1991)

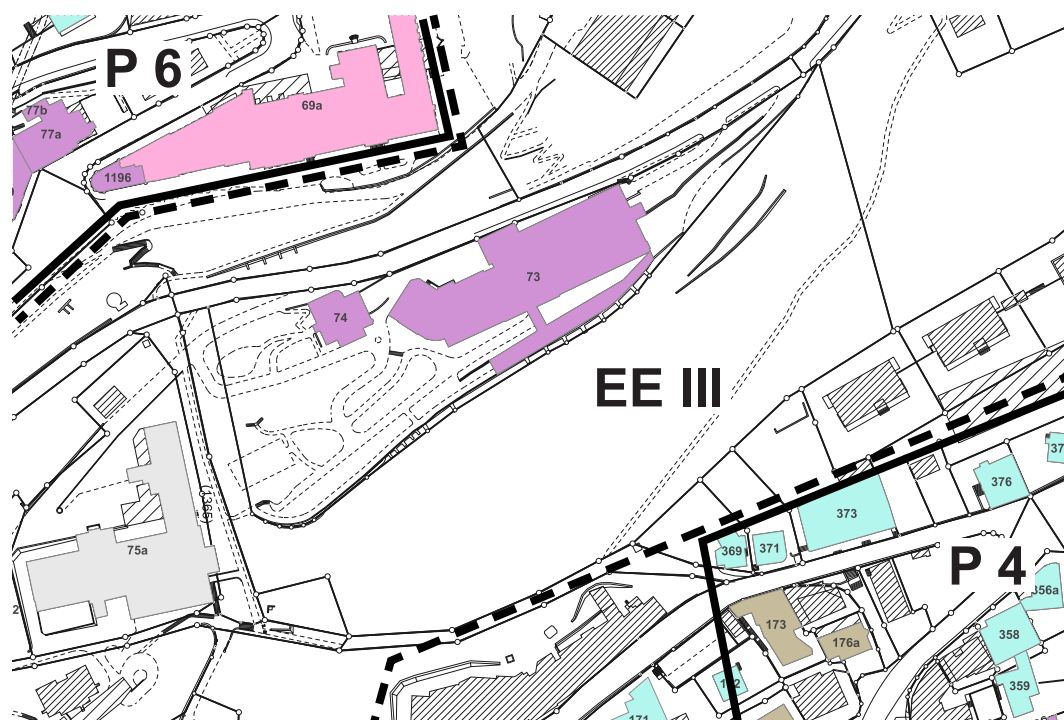
<i>n°</i>	<i>dénomination</i>	<i>respect de l'objectif de sauvegarde</i>
P6	Agglomération dans la partie élevée du site, en relation avec une gare de chemin de fer	Ce périmètre (P) est catégorisé B (organisation spatiale historique), de qualité spatiale et historico-architecturale évidente, de signification prépondérante, avec un objectif de sauvegarde B. Cet objectif de sauvegarde consiste à conserver la disposition et l'aspect des constructions et espaces libres essentiels à la structure du site. Le projet de funiculaire ne porte pas atteinte à la structure existante, étant donné que la station supérieure prévoit l'émergence d'une construction légère de petite dimension, une grande partie de la construction étant semi-enterrée / souterraine. La station supérieure débouche sur un espace routier qui sera réaménagé dans le cadre de la PAP. Comme évoqué, le projet de funiculaire participe à faire perdurer l'identité ferroviaire du site, il met en valeur l'espace public intrinsèque à cette interface de transports. Il donne donc l'opportunité d'animer et donc valoriser cet espace.
P4	Extension de l'agglomération au 20 ^e siècle	Ce périmètre (P) est catégorisé C (caractère d'origine, constructions nouvelles et anciennes mélangées), de qualité spatiale, historico-architecturale, de signification évidente, avec un objectif de sauvegarde C. Cet objectif consiste à maintenir l'équilibre entre les constructions anciennes et nouvelles, et sauvegarder les éléments essentiels à la conservation du caractère. En marge de ce périmètre, la station inférieure se positionne en retrait du front bâti et est de plus souterraine. L'emprise de la station sur le périmètre n'a pas d'atteinte sur l'équilibre des constructions anciennes et nouvelles.

Recensement architectural et ISR du Canton de Vaud

- note 2 - d'intérêt régional
- note 3 - d'intérêt local
- note 4 - bien intégré
- note 5 - présentant des qualités et des défauts
- note 6 - sans intérêt



sans échelle



Le projet porte ainsi seulement une atteinte minimale à l'objectif de sauvegarde de l'échappée environnementale III. Il convient ici de rappeler que sa localisation a fait l'objet d'une pesée des intérêts, afin de répondre notamment aux enjeux de mobilité de Leysin et au besoin de créer un lien entre le centre de Leysin et le quartier de Feydey, en cohérence avec le projet de prolongation du train Aigle-Leysin. La station de Leysin Centre permet une interface commune au train et au funiculaire et offre une nette amélioration de l'accessibilité pour la mobilité douce, en diminuant également la nécessité de recourir à la mobilité motorisée.

Une pesée d'intérêts soignée 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 (voir chap. 2.1). 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. Elle a donc un avantage en matière de conservation de l'échappée paysagère. L'infrastructure projetée permet de répondre à un enjeu d'intérêt public en matière de mobilité pour l'habitat et les loisirs, tout en prenant des mesures pour garantir son intégration paysagère. Les aspects fonciers sont également pris en considération (cf. chap. 2.4). L'intérêt public local et régional est ainsi prépondérant et justifie ainsi une atteinte légère.

Enfin, les planifications communales doivent intégrer les mesures de protection provenant de l'ISR, conformément à l'art. 8 al. 1 let. b LPrPCI. Or selon le guide destiné à cet effet, *"l'ISOS [en l'occurrence, interpréter l'ISR] définit ce qui mérite d'être protégé, mais il ne constitue pas une mesure de protection absolue"* (Guide de l'ISOS, 2022, p.19). A défaut d'éviter toute atteinte, le projet permet de respecter l'esprit de l'ISR, notamment :

- A travers le funiculaire, en faisant perdurer le lien historique entre le chemin de fer, l'offre hôtelière et touristique, et la mise en valeur du paysage de montagne.
- Par l'établissement d'un projet finement étudié, en termes notamment d'emplacement, d'intégration dans la topographie et de conception des stations.
- En accompagnant le projet d'un concept paysager veillant à préserver le caractère d'échappée et limiter l'impact de l'infrastructure sur le paysage.

Le PA "Funiculaire" n'est pas soumis à étude d'impact sur l'environnement (EIE). Toutefois, un Rapport d'enquête préliminaire - étude d'impact sur l'environnement (REP EIE) a été produit dans le cadre de l'avant-projet et un RIE sera produit dans le cadre de la PAP et fera partie intégrante du dossier mis à l'enquête publique.

Protection contre le bruit

Une analyse acoustique est réalisée dans le cadre de la PAP pour prendre toutes les éventuelles mesures nécessaires afin de respecter les normes en vigueur en matière de bruit.

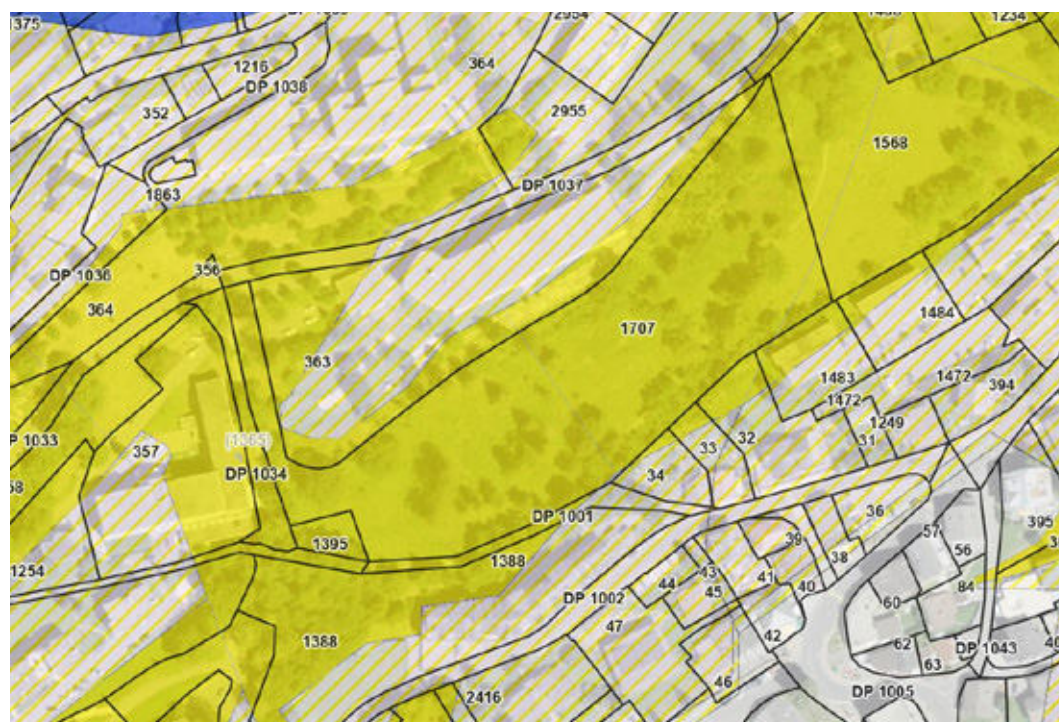
Le projet de funiculaire n'implique pas la création (construction) de nouveaux lieux à utilisation sensible (LUS), ni la modification de LUS. Les gares, les quais et la cabine de funiculaire constituent des lieux de séjour momentané (LSM).

Concernant l'installation du funiculaire elle-même; celle-ci est mue par un moteur alimenté en basse tension. L'installation de funiculaire ne comprend ainsi aucun équipement électrique entrant dans le champ d'application de l'ORNI.

Des dangers de glissement de terrain spontané peuvent affecter les nouvelles stations. Le danger est toutefois considéré comme faible à cet endroit. Les éventuelles mesures seront définies dans le cadre du RIE établi lors de la PAP.

(source: geo.vd.ch)

-  *degré de danger faible*
-  *degré de danger résiduel*



sans échelle

Protection des eaux

Le projet se situe en zone S3 de protection des eaux souterraines au niveau de la station de Leysin-Feydey et pour la plupart du tracé du funiculaire ainsi qu'en secteur Au de protection des eaux souterraines au niveau de la station de Leysin-Centre.

Le secteur Au et la zone S3 de protection des eaux souterraines sont contraignants selon la législation en vigueur. Les exigences, reprises dans le règlement, sont les suivantes :

- seules les constructions situées au-dessus du niveau piézométrique maximum sont autorisées en zone S3 et l'évacuation des eaux par infiltration est interdite. Une autorisation doit être demandée à la DGE,
- les constructions et installations prévues en secteur Au doivent se situer au-dessus du niveau moyen des nappes d'eaux souterraines. L'autorité peut accorder des dérogations lorsque la capacité d'écoulement des eaux du sous-sol est réduite de 10 % au plus par rapport à l'état non influencé. Une telle intervention ne doit pas modifier sensiblement le niveau piézométrique.

Le funiculaire, d'intérêt public, est le résultat de plusieurs variantes dont le choix final s'est porté sur la variante générant le moins d'impacts. La majeure partie de Leysin se situe en secteur S1-S3, il n'y a donc pas d'alternative évidente de localisation, ce qui favorise la présente solution. Compte-tenu de ces éléments, des mesures constructives plus précises seront indiquées dans le RIE qui accompagne la PAP.

Protection de la nature

Le secteur du funiculaire est très escarpé et exploité de manière extensive, principalement comme prairie, même si l'affectation du site n'est pas de nature agricole. Plusieurs chemins piétons sillonnent ce périmètre et sont largement accompagnés d'arbres en bouquets, en haies ou isolés, qui sont souvent des arbres spontanés en station, majoritairement des érables sycomores, des épicéas et des frênes communs. Les futures stations supérieure et inférieure sont situées à proximité de zones urbanisées et sont en relation avec des zones de jardins, entretenues de manière plus intensive.

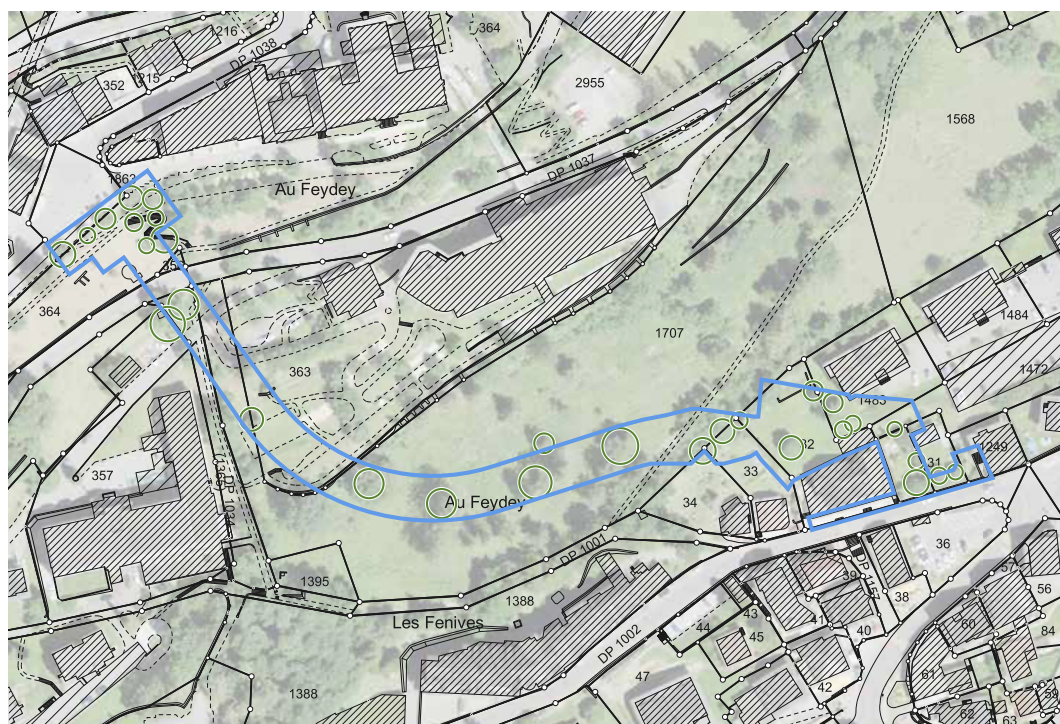
Le périmètre du PA se situe en dehors de tout inventaire de protection de la nature et du paysage, de portée nationale ou cantonale. Le projet ne touche pas non plus de biotopes connus ou reconnus, ni le réseau écologique cantonal.

Plusieurs arbres devront être supprimés. Leur valeur écologique est relativement faible, ne concernant pas d'arborisation patrimoniale, ni de surfaces de végétation caractéristique de milieux rares. Toutefois, il s'agit d'arbres bien intégrés dans le paysage du village et typiques pour cette strate.

Aussi, un concept paysager est exigé par le règlement. Il est établi dans le cadre de la PAP, afin d'intégrer au mieux la nouvelle infrastructure en tenant compte :

- de la valeur écologique intrinsèque de la zone (milieu extensif riche en structure, typique de l'étage de végétation montagnard),
- d'une arborisation assez soutenue, qui confère un caractère relativement cloisonné de cette zone de verdure,
- de la présence de propriétés privées, en créant des limites aux jardins privatifs respectant un vocabulaire paysage villageois,
- d'une compensation de l'arborisation supprimée conformément aux critères de la LPrPNP. Le dossier d'approbation des plans inclura ces plantations compensatoires ainsi qu'une garantie avec les propriétaires concernés (convention ou accord formel).

**Relevé des arbres
potentiellement
touchés par
le tracé du
funiculaire**



sans échelle

3 ANNEXES

- 3.1 Préavis d'examen préalable du 10 novembre 2025**
- 3.2 Complément à l'examen préalable du 29 avril 2026**
- 3.3 Courrier du 14 juillet 2025 de validation des Transports Publics du Chablais SA**
- 3.4 Courriel du 2 juin 2026 de validation des Transports Publics du Chablais SA**

3.1 Préavis d'examen préalable

**Direction générale du territoire
et du logement**

Avenue de l'Université 5
1014 Lausanne
www.vd.ch/dgtl

Municipalité
de la Commune de Leysin
Rue du Village 39 / CP 14
1854 Leysin

Personne de contact : Edgard Dezuari
T 021 316 74 42
E edgard.dezuari@vd.ch
N/réf. 227241/EDI-nva

Lausanne, le 10 novembre 2025

Commune de Leysin
Plan d'affectation Funiculaire
Avis préliminaire valant examen préalable

Monsieur le Syndic, Madame et Messieurs les Municipaux,

Par votre courriel du 15.05.2025, l'objet cité en titre nous est bien parvenu pour avis préliminaire, conformément à l'article 36 de la loi du 4 décembre 1985 sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATC ; BLV 700.11), et a retenu notre meilleure attention. Il est composé des pièces suivantes :

- lettre de la Municipalité du 15.05.2025 ;
- questionnaire complété du 15.05.2025 ;
- rapport 47 OAT ;
- annexe au rapport 47OAT : étude préliminaire pour l'étude d'impact sur l'environnement lié à la procédure fédérale d'approbation des plans du projet de funiculaire ;
- plan ;
- règlement.

Au vu de l'avancement du projet et de son degré de complexité, nous avons décidé d'établir un avis préliminaire valant examen préalable selon l'article 36 alinéa 3 LATC. Vous trouverez ci-dessous notre analyse, ainsi que les préavis des services consultés. Notre analyse se fonde sur les bases légales actuellement en vigueur. Nous vous prions également de prendre connaissance de nos remarques figurant sur le questionnaire en annexe.

HISTORIQUE DU DOSSIER

Étape	Date	Documents
Réception du dossier pour examen préliminaire valant examen préalable	15.05.2025	
Examen préliminaire valant examen préalable	Ce jour	Préavis des services cantonaux

COMPOSITION DU DOSSIER

Documents	Date
Plan au 1 :1000	13.05.2025
Règlement	13.05.2025
Rapport d'aménagement selon l'article 47 OAT	10.04.2025
Questionnaire de l'examen préliminaire	13.05.2025
Etude préliminaire pour l'étude d'impact sur l'environnement du projet de funiculaire	18.12.2024

PRÉSENTATION DU PROJET

Ce plan d'affectation (PA) est coordonné avec un projet de funiculaire, soumis à une procédure d'approbation des plans de compétence fédérale, selon la loi fédérale sur les installations à câbles transportant des personnes (LICa).

Selon la LICa, les installations de transport à câbles doivent être conformes à l'aménagement du territoire.

Le PA permet de garantir cette condition.

Le périmètre du PA correspond aux surfaces concernées par les stations et les voies du funiculaire.

Il affecte une zone de transport, superposée aux affectations de base.

AVIS

Le questionnaire rempli par la Commune fait partie intégrante de l'examen préliminaire valant examen préalable. Il est à considérer avec attention en vue de l'élaboration du projet. La table des matières du rapport d'aménagement selon l'article 47 OAT se basera sur les thématiques identifiées par le questionnaire.

Le tableau ci-dessous représente une vision synthétique des thématiques devant être prises en compte dans le projet de planification. Les thématiques ont été classées en trois catégories sur la base des préavis détaillés des services cantonaux consultés et de notre appréciation.

La définition de chaque catégorie est la suivante :

- **Conforme:** le traitement de la thématique répond au cadre légal.
- **Non conforme :** le traitement de la thématique ne répond pas au cadre légal :

- **A transcrire** : Les modifications nécessaires sont clairement identifiées par les demandes des services cantonaux.
- **A analyser** : Les modifications nécessaires impliquent une analyse / étude complémentaire dont les résultats ne sont pas encore clairement connus.

Le présent examen préliminaire valant examen préalable est unique. Les préavis des services contiennent tous les éléments permettant à la Commune de modifier son projet afin de le rendre conforme à la loi et au plan directeur cantonal.

Thématiques		Conforme	Non conforme A transcrire	Non conforme A analyser
Principes d'aménagement	Planification directrice	DGTL-DAM		
Principes d'aménagement	Faisabilité foncière	DGTL-AF		
Principes d'aménagement	Plus-value	DGTL-DAM		
Principes d'aménagement	Equipements	DGE-AI		
Mobilité	Accès			DGMR-P
Mobilité	Stationnement			DGMR-P
Mobilité	Mobilité douce			DGMR-P
Mobilité	Transports publics	DGMR-MT		
Patrimoine culturel	Monuments et sites naturels	DGE-BIODIV		
Patrimoine culturel	Archéologie	DGIP-ARCHE		
Patrimoine culturel	Jardin à valeur patrimoniale / au recensement des parcs et jardins historiques de suisse (ICOMOS)	DGIP-MS		
Patrimoine culturel	Objet/site classé et objet/site inscrit à l'inventaire	DGIP-MS		
Patrimoine culturel	Inventaire des sites construits		DGIP-MS	
Patrimoine naturel	Protection des arbres		DGE-BIODIV	
Patrimoine naturel	Forêt	DGE-FORET		
Protection de l'homme et de l'environnement	Etude d'impact sur l'environnement	CIPE		
Protection de l'homme et de l'environnement	Mesures énergétiques	DIREN		
Protection de l'homme et de l'environnement	Sites pollués	DGE-ASS		
Protection de l'homme et de l'environnement	Bruit	DGE-ARC		
Protection de l'homme et de l'environnement	Sols	DGE-SOL		
Protection de l'homme	Eaux souterraines		DGE-HG	

et de l'environnement				
Protection de l'homme et de l'environnement	Eaux météoriques		DGE-HG	
Protection de l'homme et de l'environnement	Dangers naturels		DGE-DN	
Modifications formelles	Modification de détails		DGTL-DAM	

La Commune doit également prendre en compte les demandes d'adaptation de forme des services.

PESÉE DES INTÉRÊTS

Après analyse des différents préavis des services, il apparaît qu'ils ne contiennent pas d'aspect contradictoire.

NORMAT

Les fichiers informatiques (géodonnées) respectant la directive cantonale sur la normalisation des données de l'aménagement du territoire (NORMAT 2) devront être transmis à la DGTL (interlis.normat@vd.ch) simultanément à l'envoi du dossier pour approbation. Celle-ci ne pourra intervenir qu'après la validation des géodonnées (art. 22 al. 3 RLAT).

SUITE DE LA PROCÉDURE

Au vu du traitement non conforme de certaines thématiques, nous estimons que le projet n'est, en l'état, pas compatible avec le cadre légal.

Les thématiques concernées peuvent être mises en conformité en suivant les demandes des services. Si vous souhaitez poursuivre la procédure sans modification, nous proposerons au Département de ne pas approuver cette planification.

Nous vous rappelons qu'en application de l'article 20, alinéa 1 du règlement sur l'aménagement du territoire (RLAT ; BLV 700.11.2), le présent rapport d'examen préliminaire valant examen préalable devra être joint au dossier soumis à l'enquête publique.

Par ailleurs, en application de l'article 25a de la loi du 22 juin 1979 sur l'aménagement du territoire (LAT ; RS 700), le projet doit être coordonné à la procédure suivante :

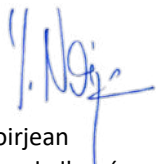
- Procédure fédérale d'approbation des plans, selon la LICa, pour le funiculaire.

Pour plus de précisions, nous vous prions de vous référer aux deux fiches d'application relatives à la procédure de légalisation des plans disponibles sur notre site internet.

Le présent examen préliminaire valant examen préalable repose sur les bases légales applicables. Nous réservons notre avis sur les adaptations du projet qui découleraient d'une évolution du cadre légal.

Tout droit du département pour l'approbation demeure expressément réservé.

Nous vous prions de recevoir, Monsieur le Syndic, Madame et Messieurs les Municipaux, nos meilleures salutations.



Yves Noirjean
directeur de l'aménagement



Edgard Dezuari
urbaniste

Annexe

Questionnaire de l'examen préliminaire, renvoyé par courriel

Copie

DGE-USJ

DIL

Bureau GEA

Services cantonaux

PRÉAVIS DES SERVICES CANTONAUX - COMMUNE DE LEYSIN, PLAN D'AFFECTATION FUNICULAIRE, N° 227241

EXAMEN PRÉLIMINAIRE VALANT EXAMEN PRÉALABLE

DIRECTION GÉNÉRALE DU TERRITOIRE ET DU LOGEMENT (DGTL)

1. DGTL - DIRECTION DE L'AMÉNAGEMENT (DGTL-DAM)

Répondant : Edgard Dezuari

T: 021 316 74 42

M : edgard.dezuari@vd.ch

Date du préavis : 22.05.2025

1.1 AFFECTATION : CONFORME

Pour garantir la conformité des installations à câble avec l'aménagement du territoire, un plan d'affectation du funiculaire doit être établi et coordonné (mises à l'enquête, approbations simultanées) avec la procédure fédérale d'approbation des plans du funiculaire.

Le tracé du funiculaire traverse plusieurs plans de quartier et le plan des zones, en vigueur. Le secteur traversé par le tracé est aussi localisé dans le plan d'affectation communal en cours de procédure.

L'ensemble de ces plans traitent d'autres problématiques que la question de la liaison verticale et n'incluent pas le tracé de cette dernière.

Afin de coordonner la planification du funiculaire et la procédure fédérale d'approbation des plans d'installation à câble, il est proposé de délimiter un plan d'affectation superposé aux plans de bases et qui ne traite que le funiculaire.

1.2 LE PLAN DÉLIMITE UNE ZONE SUPERPOSÉE - ZONE DE TRANSPORT - POUR LE FUNICULAIRE. MODIFICATION DE DÉTAILS : NON CONFORME À TRANSCRIRE

Règlement

Demandes :

- Supprimer les articles 4, 7, 9, 11 qui ne doivent pas concerner le plan d'affectation superposé ce dernier ne traitant que de l'installation à câbles.
- Art. 8, al. 2 : Supprimer, car inutile, puisqu'il s'agit de l'application d'une base légale.
- Art 13 : Compléter ainsi : En plus des possibilités de construire définies dans les affectations de base, dans le périmètre du présent plan d'affectation, les possibilités de construire supplémentaires sont... (ajouter une mesure d'utilisation du sol).

Plan

Demande :

- Légende du plan : Harmoniser la légende du plan avec le règlement en remplaçant « Zone de transport 15 LAT » par « Zone de transport 18 LAT » conformément à la directive Normat ; vérifier dans l'ensemble du dossier de PA.
- Dans les cartouches de signature, remplacer « Approuvé par le Conseil communal... » par « Adopté par le Conseil communal... ».

Rapport d'aménagement

Demandes:

- Illustrer le PA Funiculaire en superposition au PACom qui a été mis à l'enquête publique.
- Compléter le chapitre « 2.7 Plus-value » avec le tableau qui indique les parcelles susceptibles d'être concernées par la plus-value, auquel il est fait référence dans le texte.

2. DGTL – SERVICE JURIDIQUE – AMÉLIORATIONS FONCIÈRES (DGTL-SJ/AF)

Répondant : Denis Leroy
T: 021 316 64 42
M : denis.leroy@vd.ch
Date du préavis : 05.06.25

2.1 FAISABILITÉ FONCIÈRE : CONFORME

Le rapport 47 OAT précise que des discussions sont en cours pour l'établissement des conventions et servitudes de superficie nécessaires, ou pour l'acquisition de portions de parcelles par les TPC.

La coordination entre les aspects fonciers et l'aménagement du territoire est donc assurée en regard des art. 50 LATC et 4 LAF.

Demande :

- Les conventions signées accompagneront le dossier du plan d'affectation lors de son approbation par le Département compétent.

DIRECTION GÉNÉRALE DE L'ENVIRONNEMENT (DGE)

3. DGE - DIRECTION DE L'ÉNERGIE (DGE-DIREN)

Répondant : Antoine Boss
T: 021 316 75 86

M : antoine.boss@vd.ch

Date du préavis : 17.06.2025

3.1 PLANIFICATION ÉNERGÉTIQUE : CONFORME

N'a pas de remarque à formuler.

4. DGE - DIRECTION DE L'ENVIRONNEMENT INDUSTRIEL, URBAIN ET RURAL (DGE-DIREV) - DIVISION AIR, CLIMAT ET RISQUES TECHNOLOGIQUES (DGE-ARC)

Répondant : Bertrand Belly

T: 021 316 43 66

M : bertrand.belly@vd.ch

Date du préavis : 23.6.2025

4.1 DEGRÉS DE SENSIBILITÉ AU BRUIT : CONFORME

Il n'est pas attribué de DS à la zone superposée de transport 15 LAT (art 4 al. 1 RPA)

Demande : néant

4.2 BRUIT D'EXPLOITATION : CONFORME

L'EIE documente plusieurs variantes de projet sur la base d'une évaluation succincte.

Elle montre que la variante retenue est la plus favorable du point de vue des impacts acoustiques.

Ces impacts seront déterminés de manière détaillée au stade du permis de construire en tenant compte des spécificités du projet.

L'article 4 al. 2 RPA précise ce dernier point (étude acoustique détaillée en phase permis de construire).

Demande : néant

5. DGE - DIRECTION DE L'ENVIRONNEMENT INDUSTRIEL, URBAIN ET RURAL (DGE-DIREV) - DIVISION PROTECTION DES EAUX – ASSAINISSEMENT URBAIN ET RURAL (DGE-PRE/AUR)

Répondant : Simon Pérusse-Fortier

T: 021 316 75 39

M : simon.perusse-fortier@vd.ch

Date du préavis : 23.05.2025

5.1 EQUIPEMENT : CONFORME

N'a pas de remarque à formuler.

6. DGE - DIRECTION DE L'ENVIRONNEMENT INDUSTRIEL, URBAIN ET RURAL (DGE-DIREV) – DIVISION ASSAINISSEMENT - ASSAINISSEMENT INDUSTRIEL (DGE-ASS/AI)

Répondant : Guilhem Chanson

T: 021 316 75 54

M : guilhem.chanson@vd.ch

Date du préavis : 28.05.2025

6.1 EQUIPEMENT : CONFORME

7. DGE - DIRECTION DE L'ENVIRONNEMENT INDUSTRIEL, URBAIN ET RURAL (DGE-DIREV) – DIVISION ASSAINISSEMENT – SITES CONTAMINÉS (DGE-ASS/SIPO)

Répondante : Denise Bussien-Grosjean

T: 021 316 00 37

M : denise.bussien-grosjean@vd.ch

Date du préavis : 21.05.2025

7.1 SITES POLLUÉS : CONFORME

8. DGE - DIRECTION DES RESSOURCES ET DU PATRIMOINE NATURELS (DGE-DIRNA) - DIVISION GÉOLOGIE, SOLS, DÉCHETS ET EAUX SOUTERRAINES (DGE-GEODES) - DANGERS NATURELS (DGE-GEODES/DN)

Répondant : Nicolas Gendre

T: +41 21 316 47 94

M : nicolas.gendre@vd.ch

Date du préavis : 18.07.2025

8.1 DANGERS NATURELS : NON CONFORME À TRANSCRIRE

[Rapport 47 OAT, plan d'aménagement, règlement](#)

La DGE constate que la problématique des dangers naturels a bien été prise en considération dans le rapport d'aménagement concernant le PA. Le périmètre de ce dernier est situé dans une zone de danger faible de glissement superficiels.

Demande :

- Inscrire un paragraphe spécifique au ruissellement dans le règlement, dont voici un exemple :

« La problématique de ruissellement est susceptible de concerner toutes les parcelles du territoire communal. Les propriétaires sont tenus de considérer le danger de ruissellement lors de la conception de tout projet. ».

9. DGE - DIRECTION DES RESSOURCES ET DU PATRIMOINE NATURELS (DGE-DIRNA) - DIVISION GÉOLOGIE, SOLS, DÉCHETS ET EAUX SOUTERRAINES (DGE-GEODES) - PROTECTION DES SOLS (DGE-GEODES/SOLS)

Répondante : Alyssa Deluz
T: 021 316 76 40
M : alyssa.deluz@vd.ch
Date du préavis : 27.06.2025

9.1 SOL : CONFORME

Pas de remarques au stade du plan d'affectation. Des conditions seront formulées au stade du permis de construire.

10. DGE - DIRECTION DES RESSOURCES ET DU PATRIMOINE NATURELS (DGE-DIRNA) - DIVISION GÉOLOGIE, SOLS, DÉCHETS ET EAUX SOUTERRAINES (DGE-GEODES) – EAUX SOUTERRAINES (DGE-GEODES/HG)

Répondant : Thierry Lavanchy
T : 0213167543
M : thierry.lavanchy@vd.ch
Date du préavis : 23.06.2025

10.1 EAUX SOUTERRAINES : NON CONFORME À TRANSCRIRE

Le plan d'affectation « Funiculaire » sur la commune de Leysin (ci-après : PA) se situe majoritairement dans la zone S3 de protection des eaux des captages de Fontanney et Fontaine Claire, alimentant le réseau de distribution d'eau potable de la commune d'Aigle. La partie aval du PA, notamment la halte « Leysin-Centre » se situe en secteur Au de protection des eaux.

Dans le cadre du projet de prolongement de la ligne ferroviaire « Aigle-Leysin » en souterrain dans le village de Leysin, plusieurs campagnes de reconnaissances par forages ont déjà été menées pour préciser les conditions géologiques et hydrogéologiques locales.

Selon ces dernières, deux nappes superposées en rocher ont été identifiées sous une couche de terrains meubles de protection d'une épaisseur de 5 à 10 mètres, où peuvent également avoir lieu des circulations d'eaux localisées. La première nappe supérieure est en lien avec la formation géologique du Flysch qui correspond à un aquifère fissural, peu productif.

La deuxième nappe correspond à l'aquifère karstique des calcaires du Malm. Il s'agit de l'aquifère principal avec des débits élevés, utilisé pour l'alimentation en eau d'intérêt public. Ces deux aquifères sont séparés par des formations géologiques peu perméables, associées au Wildflysch et aux Couches Rouges. Selon les reconnaissances effectuées et sur la base des quelques extraits accompagnant le dossier, le projet de funiculaire ne devrait pas intercepter la nappe de l'aquifère du Malm et devrait rester dans la zone non saturée (vadose) du sol.

Au niveau constructif de la halte « Leysin-Feydey », il est pris note que la solution préconisée consiste à un forage tubé des pieux primaires dans les terrains meubles (diamètre 1000 mm) et à un forage non tubé dans le rocher (diamètre 900 mm). Les pieux sont forés à sec grâce à la présence du tubage pour les terrains meubles. D'après l'expertise du bureau Norbert SA, il serait préférable de réaliser une paroi microberlinoise qui n'aura pas d'impact sur l'écoulement de la nappe. Les tirants d'ancrages ne seront pas dans la zone saturée et une dérogation pourrait être demandée.

Dans tous les cas, ces travaux nécessitent une autorisation de la DGE-Eaux souterraines au stade de la demande de permis de construire. En zone S3 de protection des eaux, il est interdit de réduire les couches protectrices (sol et couches de couverture) de manière préjudiciable. De plus, l'autorité peut accorder des dérogations pour la réalisation de projet de construction diminuant le volume d'emmagasinement ou la section d'écoulement de l'aquifère moyennant des motifs importants et si toute menace pour l'utilisation de l'eau potable peut être exclue.

Dans le secteur Au de protection des eaux, il est notamment interdit de mettre en place des installations qui sont situées au-dessous du niveau piézométrique moyen de la nappe souterraine (OEaux, al. 2 du point 211 de l'Annexe 4) ou d'infiltrer des eaux pluviales altérées dans le sol. Les installations de stockage de liquides de nature à polluer les eaux sont soumises aux articles 22 à 25 de la LEaux, aux articles 32 et 32a de l'OEaux, ainsi qu'à son annexe 4 chiffres 211.

En l'occurrence, l'entrave aux écoulements de la nappe (aquifère du Flysch) devra être évaluée au stade de la demande de permis de construire afin d'en vérifier l'admissibilité. Il est recommandé de prévoir à l'état définitif une étanchéité complète pour les parties dans la nappe, ce qui minimisera les risques d'abaissement/drainage des écoulements souterrains.

Au niveau de la halte « Leysin-Centre », l'enjeu au regard de la protection des eaux souterraines consiste principalement à éviter, lors des travaux et pour les ouvrages finis, de mise en communication avec la nappe profonde de l'aquifère du Malm, dans lequel circulent les eaux souterraines alimentant les captages d'Aigle.

Étude d'impact sur l'environnement

Il est pris note selon le rapport de l'étude d'impact sur l'environnement (RIE), qu'il sera nécessaire de mettre à jour la première campagne de reconnaissance pour lever les incertitudes, affiner le projet localement et le présenter à l'autorité compétente (DGE-Eaux souterraines), adapter le concept de gestion/protection des eaux souterraines avec le projet. Ensuite, une demande d'autorisation spéciale pour la construction (projet en secteur Au et zone S3 de protection des eaux) sera soumise à la DGE-Eaux souterraines au sens de l'art. 19 LEaux.

En complément, il y a lieu de mentionner que l'Annexe 4 OEaux, chiffre 221, lettres b et d devra être respectée. Concrètement, il est interdit de réduire les couches protectrices (sol et couches de

couverture) de manière préjudiciable et toute menace par la réalisation et l'exploitation des constructions projetées pour l'utilisation de l'eau potable doit être exclue.

En conséquence, la DGE-Eaux souterraines exige d'effectuer des investigations complémentaires au niveau des terrains de couverture au droit du tracé du projet définitif de funiculaire ainsi que des haltes amont et aval. Le projet devra être développé afin de limiter les excavations nécessaires à sa réalisation de manière générale et éviter strictement ces dernières dans le Malm en particulier.

De plus, les exigences du 09.07.2024 de l'OFT concernant l'abandon des produits contenant des PFAS pour les ouvrages d'art ferroviaires devra être strictement respectées. Ce point est extrêmement sensible pour le tronçon en zone S3 afin d'éviter toute pollution des eaux souterraines de l'aquifère du Malm.

Demandes :

- Compléter le rapport en mentionnant les contraintes légales ci-dessus et la nécessité de réaliser des investigations complémentaires. Une coupe géologique prévisionnelle le long du tracé du funiculaire projeté, y compris les emprises souterraines des haltes, sera pour le moins présentée dans le rapport complémentaire.
- Compléter le rapport au niveau des mesures de protection des eaux souterraines en mentionnant l'interdiction d'utiliser des produits contenant des PFAS.

NB : Les pièces auxquelles se réfèrent le RIE, notamment les plans et coupes de l'avant-projet, rapport technique général, expertise du bureau Norbert SA, devront être fournies à la DGE-Eaux souterraines.

Rapport d'aménagement 47 OAT

Le chapitre « Protection des eaux » consacré entièrement aux eaux souterraines fait référence au RIE. Compte tenu des contraintes constructives importantes en matière de protection des eaux souterraines, ce chapitre doit être développé.

Demande :

- Compléter le rapport en indiquant notamment la justification des travaux projetés (intérêt public, emplacement selon étude de variante, impacts minimisés, etc.) vis-à-vis des eaux souterraines. Les demandes complémentaires du RIE seront également reprises dans le rapport d'aménagement.

Règlement

Il est pris note de l'article 6. Il devra toutefois être complété des contraintes mentionnées dans la demande émise pour le rapport d'aménagement ci-dessus (justification, intérêt public, limitation des impacts sur les couches protectrices) et des contraintes légales figurant à l'Annexe 4 OEaux, chiffre 221, lettres b et d.

Demandes :

- Corriger le premier alinéa de l'article 6 en adoptant la terminologie des bases légales fédérales, soit la zone S3 de protection des eaux et le secteur Au de protection des eaux (supprimer les éléments entre parenthèses).
- Compléter le second alinéa de l'article 6 avec l'obligation de justifier la réalisation du projet (intérêt public) et de minimiser ses impacts sur les couches protectrices sur la base de reconnaissances hydrogéologiques complémentaires.
- Compléter les articles 14 et 15 d'une réserve en référence à l'article 6.

10.2 EAUX MÉTÉORIQUES : NON CONFORME À TRANSCRIRE

Règlement

Demande :

- Introduire un article mentionnant qu'une autorisation cantonale au sens de l'article 12a de la loi sur la police des eaux dépendant du domaine public (LPDP) est requise en cas d'évacuation des eaux par infiltration et joindre la LPDP dans la liste des abréviations.

11. DGE - DIRECTION DES RESSOURCES ET DU PATRIMOINE NATURELS (DGE-DIRNA) - DIVISION RESSOURCES EN EAU ET ÉCONOMIE HYDRAULIQUE (DGE-EAU) - ECONOMIE HYDRAULIQUE (DGE-EAU/EH)

Répondante : Céline Gay

T : 021 316 18 49

M : celine.gay@vd.ch

Date du préavis : 23.07.2025

Se référer au préavis DGE-GEODEs/DN.

12. DGE - DIRECTION DES RESSOURCES ET DU PATRIMOINE NATURELS (DGE-DIRNA) - DIVISION BIODIVERSITÉ ET PAYSAGE (DGE-BIODIV)

Répondant : Guy Rochat

T : 021 557 82 13

M : guy.rochat@vd.ch

Date du préavis : 02.06.2025

12.1 ÉLÉMENTS PAYSAGERS FÉDÉRAUX ET CANTONAUX : CONFORME

Le traitement de la thématique est conforme au cadre légal et ne suscite pas de remarque.

12.2 PROTECTION DES ARBRES : NON CONFORME À TRANSCRIRE

Le patrimoine arboré hors forêt ainsi que leur espace vital sont protégés (art. 14 LPrPNP et 15 RLPrPNP). La demande de dérogation à la protection du patrimoine arboré devra être conforme aux bases légales cantonales.

Rapport 47 OAT

Demande :

- Préciser dans le rapport 47 OAT et son annexe 3.2 (rapport EIE) que le concept paysager devra inclure les plantations compensatoires conformément aux bases légales cantonales en vigueur et être inclus dans le dossier d'approbation des plans. Préciser également que l'exécution des plantations compensatoires devra être garantie (accords formels des propriétaires des bien-fonds concernés) et que ces garanties accompagneront le dossier d'approbation des plans.

Note de la DGTL : Ces plantations compensatoires devront être garanties par le biais de la décision finale du projet de funiculaire.

Règlement

Demande :

- Compléter l'art. 8 al. 2 et 3 en précisant : « ... LPrPNP et son règlement ».

13. DGE - DIRECTION DES RESSOURCES ET DU PATRIMOINE NATURELS (DGE-DIRNA) - DIVISION INSPECTION CANTONALE DES FORÊTS (DGE-FORET)

Préaviseuse : Aline Sciacca

T : 024 557 68 67

Répondant : Cédric Amacker

T : 021 316 61 63

M : cedric.amacker@vd.ch

Date du préavis : 05.06.2025

13.1 FORET : CONFORME

Le projet est à plus de 10 m. de la lisière forestière et n'a pas d'influence sur la conservation de la forêt ou la gestion forestière. Sa réalisation ne nécessite pas l'octroi d'autorisation en lien avec la législation sur les forêts.

DIRECTION GÉNÉRALE DES IMMEUBLES ET DU PATRIMOINE (DGIP)

14. DGIP - DIVISION MONUMENTS ET SITES (DGIP-MS)

Répondante : Caroline Caulet Cellery

T : 021 316 73 34

M : dap-planification@vd.ch

Date du préavis : 11.08.2025

14.1 INVENTAIRE DES SITES CONSTRUITS : NON CONFORME À ANALYSER

14.1.1 Contexte

La commune de Leysin figure à l'inventaire des sites construits d'importance régionale à protéger en Suisse. Les communes doivent prendre en compte les inventaires d'importance régionale dans leur planification selon l'art. 8 al. b LPrPCI.

Le périmètre du PA concerne deux secteurs portés à l'inventaire des sites construits d'importance régionale :

- l'échappée dans l'environnement EE III « Coteau en partie boisé, réalisant la transition entre les groupements hôteliers » avec un objectif de sauvegarde maximal a : sauvegarde de l'état existant en tant qu'espace libre
- périmètre 6 P6 « Agglomération dans la partie élevée du site, en relation avec une gare de chemin de fer » avec un objectif de sauvegarde B : sauvegarde de la structure

Le PA prévoit une zone superposée de transport 18 LAT. Celle-ci fait office de périmètre d'évolution des constructions au niveau des haltes et de leurs aménagements d'accès. Le PA ne détaille pas comment les objectifs de sauvegarde émis par l'inventaire sont garantis.

Règlement

Demande :

- Compléter l'art. 8 al. 3 en ajoutant que le concept paysager doit être établi par un bureau spécialisé reconnu par la FSAP et joint à la première demande de permis de construire.
- Art. 13 : cadrer davantage la mesure d'utilisation du sol en particulier pour les deux haltes en fixant par exemple une hauteur max et une surface par construction max etc.

Rapport 47OAT

Demandes :

- Compléter le rapport par une analyse détaillée incluant le report de l'inventaire des sites construits d'importance régionale sur le projet de PA, l'identification des différents périmètres (EE III et P6) et la démonstration de comment les objectifs de sauvegarde de ces derniers sont garantis (par exemple dans un tableau indiquant : Périmètres/objectifs de sauvegarde/affectation-dispositions/Atteinte-Pas d'atteinte). En cas d'atteinte, évaluer

l'atteinte et justifier par une pesée des intérêts en présence (intérêt public prépondérant etc...).

**14.2 INVENTAIRE FÉDÉRAL DES VOIES DE COMMUNICATION HISTORIQUES DE LA SUISSE (IVS) :
CONFORME**

Pas de remarques

14.3 OBJET/SITE CLASSÉ ET OBJET/SITE INSCRIT À L'INVENTAIRE : CONFORME

Pas de remarques

14.4 OBJET/SITE AU RECENSEMENT ARCHITECTURAL : CONFORME

14.4.1 Contexte

Le projet se situe aux abords des bâtiments ECA 73 Sanatorium Hôtel Belvédère et ECA 74 Maison locative, ancienne maison des médecins et du personnel. Le projet ne porte pas atteinte à ces derniers.

Pas de remarques

**14.5 JARDIN À VALEUR PATRIMONIALE / AU RECENSEMENT DES PARCS ET JARDINS HISTORIQUES
DE SUISSE (ICOMOS) : CONFORME**

Pas de remarques.

15. DGIP - DIVISION ARCHÉOLOGIE CANTONALE (DGIP-ARCHE)

Répondant : Benoît Montandon

T : 021 316 74 73

M : benoit.montandon@vd.ch

Date du préavis : 25.07.2025

15.1 ARCHÉOLOGIE : CONFORME

N'a pas de remarque à formuler.

**ETABLISSEMENT CANTONAL D'ASSURANCE CONTRE L'INCENDIE ET LES ÉLÉMENTS NATURELS
(ECA)**

16. ECA - PRÉVENTION DES INCENDIES ET DES ÉLÉMENTS NATURELS

Répondants : Didier Guignard et Rémy Courbat - Référence : 2025D0430/DGU/RCT/gse

T : 058 721 21 21

M : prevention@eca-vaud.ch

Date du préavis : 23.05.2025

N'a pas de remarque à formuler.

DIRECTION GÉNÉRALE DE LA MOBILITÉ ET DES ROUTES (DGMR)

17. DGMR - DIVISION PLANIFICATION (DGMR-P)

Répondante : Sophie Douziech

T : 021 316 28 52

M : secretariat.dgmr-p@vd.ch

Date du préavis : 24.06.2025

17.1 ACCESSIBILITÉ MOTORISÉE : NON CONFORME À ANALYSER

17.1.1 *Emprise sur une route communale*

Sur la base de l'article 3 al. 1 LROU, et en référence aux articles 3, alinéa 3a, et 19 de la Loi sur l'aménagement du territoire (LAT; RS 700) et à l'article 32, alinéa 2, de la Loi sur les routes (LRou; RS 725.01), le plan d'aménagement doit s'assurer que le réseau routier est en mesure de supporter la charge de trafic générée par les nouvelles mesures d'aménagement.

La route du Belvédère se situe sur le tracé du futur funiculaire. Le rapport 47 OAT ne mentionne pas cette route, ni son devenir dans le cadre du développement du PA. Si cette route est coupée de manière définitive ou provisoire durant les travaux, une analyse des impacts de cette coupure doit être faite et d'éventuelles mesures d'accompagnement étudiées.

Rapport 47 OAT

Demande :

- Expliciter le devenir de la route du Belvédère pendant les travaux et après les travaux. Dans le cas d'une fermeture de la route, étudier les impacts sur l'accessibilité locale.

17.2 STATIONNEMENT : NON CONFORME À ANALYSER

17.2.1 *Besoin en stationnement pour vélos*

Sur la base de la fiche A23 du Plan Directeur Cantonal, la qualité des interfaces doit être améliorée en développant la complémentarité entre transports publics et déplacements doux.

Le Règlement et le rapport 47 OAT ne mentionnent pas la possibilité de réaliser des places de stationnement pour vélos à proximité des stations du funiculaire.

Rapport 47 OAT et Plan

Demande :

- Étudier les besoins en termes de dimensionnement des places de stationnement pour vélos au niveau des deux stations du funiculaire.

18. DGMR - DIVISION MANAGEMENT DES TRANSPORTS (DGMR-MT)

Répondante : Sophie Douziech

T : 021 316 28 52

M : secretariat.dgmr-p@vd.ch

Date du préavis : 24.06.2025

18.1 ACCESSIBILITÉ AU TP POUR LES PERSONNES HANDICAPÉES : NON CONFORME À ANALYSER

18.1.1 *Aménagement de la station basse*

Conformément aux dispositions fixées par l'article 5 de l'ordonnance fédérale sur les aménagements visant à assurer l'accès des personnes handicapées aux transports publics du 12 novembre 2003 (OTHand; RS 151.34), la DGMR-P rappelle que l'accès aux équipements et aux véhicules des transports publics doit être garanti pour les chaises roulantes. Concernant les dimensions géométriques à respecter, la DGMR-P recommande au requérant de se référer à la norme VSS SN 640075 « Espace de circulation sans obstacles ».

Les extraits de plans d'aménagement de la station basse du funiculaire prévoient uniquement des escaliers pour accéder au funiculaire. Cet accès n'est donc pas compatible à tous types d'utilisateurs, chaises roulantes comprises.

Rapport 47 OAT

Demande :

- Revoir l'aménagement de la station basse du funiculaire pour assurer une accessibilité pour les PMR.

18.2 MOBILITÉ DOUCE QUOTIDIENNE : NON CONFORME À ANALYSER

18.2.1 Accessibilité du site en mobilité douce

Sur la base des articles 3 al. 3c de la Loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT; RS 700), de l'article 2 al. 3 de la Loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (LCPR; RS 704), il convient d'aménager des voies cyclables et des chemins pour piétons dans les territoires réservés à l'habitat et à l'exercice des activités économiques selon les besoins de la population et leur étendue limitée. Dans le même sens et selon l'article 19 de la Loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT; RS 700), les terrains dits équipés doivent être desservis d'une manière adaptée à l'utilisation prévue par des voies d'accès.

Il est mentionné dans le chapitre 2.9 du rapport 47 OAT, qu'il est prévu un trottoir, un passage pour piétons et un dépose-minute au niveau de la station haute. Toutefois, ceux-ci n'apparaissent pas sur les plans.

Rapport 47 OAT

Demande :

- Compléter les plans d'aménagement de la station haute pour intégrer les infrastructures mentionnées au chapitre 2.9 du 47 OAT.

18.3 MOBILITÉ DOUCE TOURISTIQUE : NON CONFORME À ANALYSER

18.3.1 Conservation des chemins portés à l'inventaire cantonal des chemins de randonnée pédestre

Sur la base de l'article 6 let. c de la Loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (LCPR; RS 704), de l'article 3 al. 3c de la Loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT; RS 700), de l'article 6° de l'ordonnance sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (OCPR; RC 704.1) et des mesures A23 et D21 du Plan directeur cantonal, la continuité, la qualité et la sécurité des itinéraires portés à l'inventaire cantonal des chemins de randonnée doivent être garanties. L'inventaire peut être visualisé sur www.geo.vd.ch (thème mobilité, puis mobilité douce).

La DGMR-MT constate que l'itinéraire pédestre de « l'inventaire cantonal des chemins de randonnée pédestre » et Suisse Mobile (n°46 – Tour des Alpes Vaudoises) traversant le PA Funiculaire est bien mentionné dans le Règlement. Cependant, le funiculaire coupera ce tracé et aucun plan ne propose un aménagement alternatif permettant d'assurer la continuité de l'itinéraire.

De plus, l'itinéraire actuel n'est pas non plus représenté sur le Plan.

Plan et Rapport 47 OAT

Demande :

- Reporter la portion du tracé de l'itinéraire pédestre de « l'inventaire cantonal des chemins de randonnée pédestre » et Suisse Mobile qui traverse le périmètre du Plan.
- Etudier un itinéraire alternatif permettant de conserver un cheminement piéton continue à terme.

18.4 INSTALLATION FERROVIAIRE : CONFORME

18.4.1 Présence d'un domaine ferroviaire TPC

Le périmètre de la présente planification est traversé par le prolongement de la ligne ferroviaire Aigle-Leysin. Il est par conséquent soumis aux dispositions de l'art. 18m de la Loi fédérale sur les chemins de fer du 20 décembre 1957 (LCdF ; RS 742.101).

Conformément à ces dispositions légales, l'entreprise concernée a été consultée. Elle s'est déterminée favorablement par lettre du 14 juillet 2025.

La DGMR-MT attire l'attention sur les dispositions de l'art. 18m, al. 3 LCdF (droit de recours de l'OFT en cas de décision contraire aux intérêts de l'entreprise).

19. DGMR - DIVISION FINANCES ET SUPPORT – ROUTES (DGMR/FS)

Répondante : Isabelle Buchs

T: 021 316 70 46

M : dp-preavis.dgmr@vd.ch

Date du préavis : 11.07.2025

En l'absence d'une coupe permettant de vérifier les espaces libres au-dessus de la route communale, route du Belvédère, la DGMR FS conseille vivement à l'autorité communale de faire produire ce plan afin de garantir la sécurité des usagers.

COMMISSION INTERDÉPARTEMENTALE POUR LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT (CIPE)

20. CIPE – ETUDES D'IMPACT

Répondant : Jérôme Grand

T : 021 316 60 17

M : dge.cipe@vd.ch

Date du préavis : 22.08.2025

20.1 ETUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT : CONFORME

Le plan d'affectation Funiculaire sur la Commune de Leysin a pour objectif d'affecter le sol pour la réalisation d'une installation à câble.

Les installations à câble sont des installations soumises à étude de l'impact sur l'environnement (installation 60.1 de l'annexe OEIE).

Le traitement de cette procédure se fera toutefois lors de la procédure d'approbation des plans, qui est de compétence fédérale, et non au niveau actuel du plan d'affectation, de compétence communale.

La procédure d'approbation des plans présentera d'abord un rapport d'enquête préliminaire (déjà intégré au plan d'affectation pour information), puis un rapport d'impact sur l'environnement.

3.2 Complément à l'examen préalable du 29 avril 2026



**Direction générale du territoire
et du logement**

Avenue de l'Université 5
1014 Lausanne
www.vd.ch/dgtl

Municipalité
de la Commune de Leysin
Rue du Village 39 / CP 14
1854 Leysin

Personne de contact : Edgard Dezuari
T 021 316 74 42
E edgard.dezuari@vd.ch
N/réf. 227241

Lausanne, le 29 avril 2026

**Commune de Leysin
Plan d'affectation Funiculaire
Complément à l'examen préalable**

Monsieur le Syndic, Madame et Messieurs les Municipaux,

Veuillez trouver ci-dessous le complément à l'examen préalable du plan d'affectation Funiculaire.

HISTORIQUE DU DOSSIER

Étape	Date	Documents
Examen préliminaire valant examen préalable	10.11.2025	
Réception du dossier pour complément à l'examen préalable	17.04.2026	
Complément à l'examen préalable	Ce jour	

COMPOSITION DU DOSSIER SOUMIS POUR EXAMEN PREALABLE

Documents	Date
Plan au 1 :1000	15.04.2026
Règlement	15.04.2026
Rapport d'aménagement selon l'article 47 OAT	15.04.2026

PRÉSENTATION DU PROJET

Le présent complément à l'examen préalable porte sur des modifications du périmètre de la zone superposée de transport 15 LAT, destinée au funiculaire. La modification du périmètre de cette zone permet d'inclure les modifications de terrain, ainsi que les ouvrages nécessaires en périphérie de la voie ferrée elle-même.

Des ajouts ont également été apportés aux articles 13 « Destination », 15 « Constructions autorisées » et 17 « Mouvements de terre », du règlement. Ces modifications du règlement visent à permettre tous les travaux aux abords de la voie ferrée et nécessaires à la réalisation de celle-ci.

De plus, dans le dossier soumis à examen préalable, le statut de la zone de transport était indiqué en tant que 15 LAT sur le plan et en 18 LAT dans le règlement. Nous avons formulé la demande d'uniformiser ce statut par le biais de l'examen préalable en recommandant une zone 18 LAT. La Commune a choisi une zone 15 LAT en considérant que cette dernière se superpose à des zones 15 LAT en affectation de base.

Finalement, la liste des propriétaires a été retirée du plan.

Les modifications listées ci-dessus ne sont pas concernées par de nouvelles thématiques par rapport au projet qui a fait l'objet d'un examen préliminaire valant examen préalable le 10.11.2025. Elles ont été par ailleurs validées par la compagnie des transports publics du Chablais (TPC).

Les autres corrections apportées dans le règlement et le rapport 47 OAT constituent selon nous à des réponses aux demandes de l'examen préalable. Elles ne sont ainsi pas préavisées par notre Direction. En ce sens, le présent examen ne peut être considéré comme une validation du dossier global avant enquête publique. Il est d'ailleurs à relever qu'à l'avenir, seules les modifications qui ne sont pas issues de demandes transmises par le biais d'un examen préalable initial doivent nous être transmises pour complément à l'examen préalable.

ANALYSE DU PROJET

Nous estimons que les modifications soumises relatives au plan d'affectation Funiculaire est conforme au cadre légal et nous vous invitons à poursuivre la procédure.

Nous vous rappelons qu'en application de l'article 20, alinéa 1 du règlement sur l'aménagement du territoire (RLAT ; BLV 700.11.2), le présent rapport d'examen préalable devra être joint au dossier soumis à l'enquête publique.

Le présent complément à l'examen préalable repose sur les bases légales applicables. Nous réservons notre avis sur les adaptations du projet qui découleraient d'une évolution du cadre légal.

Tout droit du département pour l'approbation demeure expressément réservé.

Nous vous prions de recevoir, Monsieur le Syndic, Madame et Messieurs les Municipaux, nos meilleures salutations.



Yves Noirjean
directeur de l'aménagement



Edgard Dezuari
urbaniste

Copie

Bureau GEA
TPC, Monsieur Hicham Benchemled

Annexe

Courriel de validation des TPC

3.3 Courrier du 14 juillet 2025 de validation des Transports Publics du Chablais SA



Transports Publics du Chablais SA
Place de la Gare 5 / CP 85
CH-1860 Aigle

Tél. +41 24 468 03 30
info@tpc.ch
www.tpc.ch

Direction générale du territoire et du logement
M. Edgard Dezuari
Avenue de l'Université 5
1014 Lausanne

N/réf. : maa/dace

Aigle, le 14 juillet 2025

Commune de Leysin– Plan d’affectation communal de Leysin Funiculaire Centre-Feydey

Monsieur,

Votre courriel du 14 mai 2025 de GEA Vallotton et Chanard SA, relatif à l’objet précité, nous est bien parvenu et a retenu toute notre attention.

Après avoir pris connaissance du projet, nous sommes en mesure de vous communiquer que nous n’avons pas d’objection à formuler et pouvons vous confirmer notre accord pour ce projet tel que présenté.

Notre collaboratrice Ana Mateos (ana.mateos@tpc.ch) se tient volontiers à votre disposition pour tout complément d’information.

Nous vous souhaitons bonne réception de la présente et vous prions de recevoir, Monsieur, nos salutations les meilleures.

Transports Publics du Chablais SA

Grégoire Praz
Directeur

Christophe Genoud
Vice - Directeur

3.4 Courriel du 2 juin 2026 de validation des Transports Publics du Chablais SA

Emile Prodolliet

De: Hicham Benchemled <hicham.benchemled@tpc.ch>
Envoyé: mardi, 2 juin 2026 18:16
À: Géraldine Cavin-GEA; Mark Spurgeon; Emile Prodolliet
Cc: Jean-Marc Udriot; Jean-Philippe Ryter; michel.paccaud@leysin.ch; Grégoire Favre; Pierre Ferbus; Petittlouis Jean; Martin Reist; Dezuari Edgard
Objet: RE: Dossier PA Funiculaire actualisé pour enquête publique
Pièces jointes: 25012_47oat_v5_enq_pub_suivi_modifs.pdf; 25012_PA_Funiculaire_v05_enq_pub.pdf; 25012_reglement_v4_enq_pub.pdf

Bonjour,

Je vous remercie pour les éléments transmis, et vous confirme que les documents sont conformes aux besoins des TPC concernant le projet de funiculaire Centre-Feydey.

Je joins les fichiers dans le présent mail.

Meilleures salutations

Hicham Benchemled

Chef de Projets – Grands Projets

Transports Publics du Chablais SA

Place de la gare 5 / CP 85

T : +41 24 468 07 75

M : +41 79 396 58 99

1860 Aigle

www.tpc.ch

