



# Commune de Leysin

Leysin, le 13 mai 2022/JMU/mp

AU CONSEIL COMMUNAL  
DE ET A  
1854 LEYSIN

## PREAVIS NO 07/2022

### Mandats d'Etudes Parallèles (MEP) – Interface Leysin Télécabine (LTC)

Délégués de la Municipalité : Municipalité in corpore

Monsieur le Président,  
Mesdames et Messieurs les Conseillers Communaux,

## **1. Préambule**

En 2019, le Parlement a adopté l'arrêté fédéral relatif au programme du développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire vision 2035 (PRODES 2035). Dans ce cadre, les Transports Publics du Chablais (TPC) ont reçu le mandat de l'Office Fédéral des Transports (OFT) de prolonger la ligne Aigle-Leysin (AL) jusqu'au départ des remontées mécaniques.

Communiqué officiellement en septembre 2021, le projet d'extension de la ligne AL est complété par l'intention d'une liaison verticale entre Crettex Jaquet et Feydey. Ces deux programmes feront l'objet d'une mise à l'enquête publique simultanée en 2024 selon la procédure fédérale d'approbation des plans (PAP). La mise en service est prévue à l'horizon 2030.

Le prolongement de la ligne AL implique la création des gares souterraines Leysin Village-Versmont, Leysin Centre ainsi que le terminus de Leysin Télécabine (LTC).

## **2. Contexte**

L'attractivité du train avec une nouvelle cadence, la liaison avec les bus ainsi que les nouvelles gares, va bénéficier autant aux habitants pendulaires ou non, qu'aux visiteurs sportifs et touristes.

Le transfert modal induit par cette nouvelle attractivité du transport public va révolutionner la mobilité à Leysin. Sur le site de la nouvelle gare LTC convergent le train, les bus, les véhicules privés, les vélos, les piétons, la télécabine et le télésiège. C'est également le lieu où skieurs, vététistes ou randonneurs reviennent au Village. La Commune de Leysin y voit une opportunité unique de moderniser ce pôle urbain pour concrétiser ses ambitions de station touristique et sportive 4 saisons et de lieu de vie et d'études agréable.

Inscrite dans cette dynamique, Télé Leysin-Col des Mosses-La Lécherette SA (TLML) a décidé de bénéficier du projet des TPC et de l'initiative de la Commune pour reconstruire un nouveau bâtiment considérant que l'actuel, vétuste, revêt un déficit fonctionnel.

Ainsi, la Commune a décidé d'introduire une réflexion globale et engager les ressources nécessaires à la définition de ce nouveau carrefour multimodal appelé interface LTC.

## **3. Coordination avec le projet TPC**

D'ici à 2030, trois procédures seront menées de front :

- 1) procédure fédérale PAP réalisée par les TPC avec l'objectif d'obtenir le permis de construire pour la prolongation de la ligne AL et de la liaison verticale,
- 2) procédure fédérale PAP réalisée par TLML avec l'objectif d'obtenir le permis de construire pour une nouvelle télécabine,
- 3) procédure cantonale LATC de demande d'un permis de construire pour le bâtiment LTC hors gare LTC et hors station télécabine déposée par TLML auprès de la Commune. Selon le projet et la phase de réalisation qui sera retenue, il n'est pas exclu que cette demande soit couplée avec une demande de permis de construire pour les espaces publics déposée par la Commune.

## **4. Organisation des études**

### **Phase I : Etude de faisabilité**

En mesure préparatoire et avec la participation des TPC, le 3 décembre 2021 la Commune a démarré une étude de faisabilité auprès des bureaux d'architectes et urbanistes Urbaplan et Atelier Nova en procédure de gré à gré.

Dans l'optique d'offrir aux habitants de Leysin une nouvelle centralité en équilibre avec le Village historique, l'objectif est d'évaluer les avantages et inconvénients des différentes variantes d'implantation de la gare LTC. L'accent doit être mis sur une optimisation des flux multimodaux, non seulement pour les remontées mécaniques mais également pour le trafic piétonnier ainsi que pour les moyens de transport privés et publics.

L'interface multimodal devra permettre la création de deux espaces publics essentiels à l'attractivité du site :

- en amont avec la montagne,
- en aval avec le village.

Les critères d'appréciation reposent sur trois thématiques :

- 1) la valorisation des espaces publics et l'attractivité du lieu pour les habitants,
- 2) l'optimisation des interfaces entre la gare et les remontées mécaniques,
- 3) la fluidité des accès.

La variante la plus intéressante indiquera aux TPC le positionnement de la gare au niveau altimétrique ainsi que son axe en sortie de tunnel. Ce choix permettra également à TLML d'implanter la station de départ de la télécabine, la combinaison avec le télésiège et servira également de ligne directrice dans le concept architectural du nouveau bâtiment LTC.

Le résultat final est attendu d'ici au 2 juin 2022.

## **Phase II : Mandats d'études parallèles**

Les enjeux sont complexes et de natures diverses :

- la gare LTC projet PRODES 2035 nouveau train,
- la nouvelle télécabine,
- les espaces de vie publics,
- le nouveau concept de mobilité de la Commune,
- le nouveau pôle urbain et son attractivité pour les Leysenouds.

Les études dans un tel environnement engageant de multiples compétences se prêtent bien à la procédure en mandats d'études parallèles (MEP). En effet, l'organisation des MEP vise à mettre plusieurs équipes pluridisciplinaires en concurrence afin d'obtenir le meilleur concept ou le meilleur projet. La procédure MEP convient particulièrement bien aux projets qui ne peuvent pas être préalablement déterminés précisément en raison de leur complexité comme c'est le cas pour l'interface LTC.

L'avantage des MEP par rapport à un concours ou un appel d'offres est que le choix est déterminé au terme d'une évaluation conduite par un collège composé d'experts et de représentants des parties prenantes, en particulier la Commune, TLML et les TPC.

Par ailleurs, les MEP permettent l'appropriation et l'évolution du projet lauréat, atout déterminant dans un contexte évolutif. **Le Maître d'Ouvrage (la Commune) peut ainsi adapter le projet lauréat selon des éléments structurants qui seraient définis ultérieurement.**

Simultanément aux évaluations des projets présentés, les MEP engagent un dialogue avec les équipes, dans l'objectif de préciser tout au long de l'élaboration des projets les alternatives ou variantes qui conviennent le mieux.

La procédure MEP permet d'obtenir des rendus d'un très haut niveau qualitatif pour un coût raisonnable. La motivation première des équipes sera de produire un projet le plus attractif possible afin d'être lauréat et poursuivre ainsi sa concrétisation avec la phase de conception.

Pour le Maître d'Ouvrage, le gain est double en phase conception :

- d'une part, il s'épargne l'appel d'offres et de sélection de mandataires. En effet, l'équipe lauréate fonctionne comme un consortium,

- d'autre part, l'équipe lauréate des MEP est immédiatement productive car elle s'est déjà approprié le contexte et connaît les intervenants.

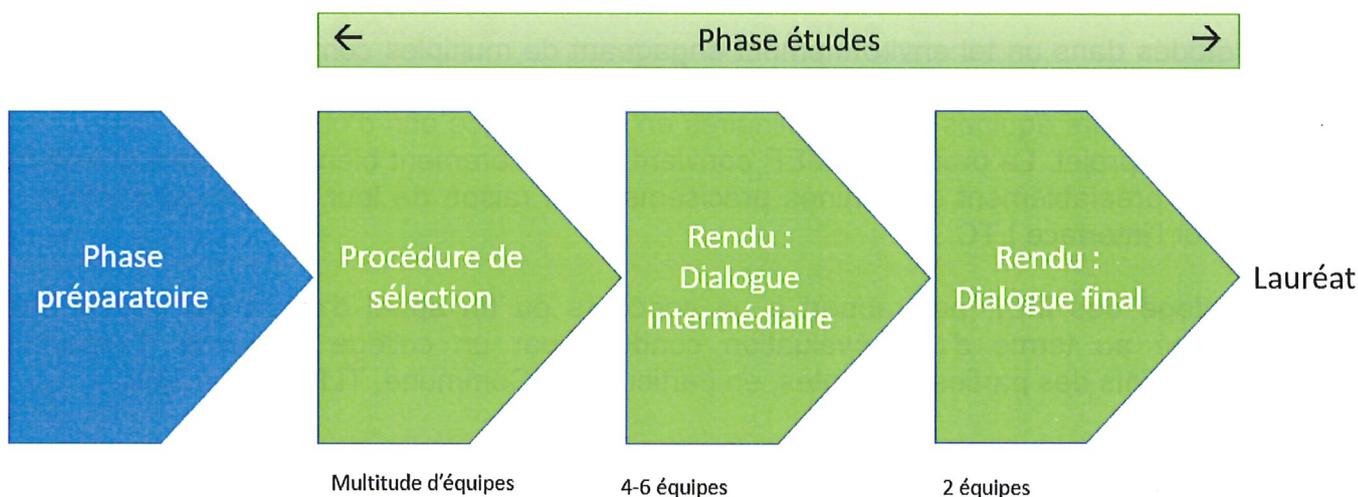
Le 2 mars 2022, la Commune a lancé la procédure de sélection d'un bureau pour l'organisation des MEP. Le choix de la Municipalité s'est porté sur le bureau Team+ à Lausanne qui a débuté la phase préparatoire le 22 mars 2022.

## 5. Les MEP

### Étapes des MEP

Les MEP se déroulent en quatre étapes :

- 1) phase préparatoire
- 2) procédure de sélection des mandataires (les équipes) par appel à candidature sur SIMAP<sup>1</sup>,
- 3) lancement des MEP avec 4 à 6 équipes sélectionnées, rendu intermédiaire avec premier dialogue (dialogue degré 1) et sélection des deux meilleurs projets,
- 4) deuxième dialogue (dialogue degré 2) pour le rendu final et sélection du lauréat.  
Synthèse et rapport final



### But des MEP

Les MEP visent à obtenir un concept d'interface de mobilité repensant la gare LTC et l'espace de départ des remontées mécaniques comme une centralité villageoise attractive. La réflexion devra intégrer :

- un ensemble architectural regroupant la gare LTC, les stations de départ télécabine et télésiège et des surfaces de services et commerciales
- un ensemble urbanistique repensant l'aménagement de l'espace public (rue, stationnement, espaces extérieurs) et pouvant intégrer de nouvelles constructions.

Le but intermédiaire des MEP est de remettre aux TPC au plus tard mi-janvier 2023 la position exacte de la gare LTC (dans les trois dimensions) et les interfaces gare.

<sup>1</sup> SIMAP : Système d'Information sur les Marchés Publics en Suisse, simap.ch

La finalité des MEP est d'obtenir un avant-projet sous forme d'étude préliminaire aboutie qui répond optimalement aux attentes. L'équipe lauréate se voit attribuer les mandats d'avant-projet (SIA 31) et de projet (SIA 32) et enfin de demande du permis de construire (SIA 33). L'objectif est d'obtenir les permis de construire du bâtiment, du projet ferroviaire et de la télécabine simultanément.

## **Calendrier**

Les principaux jalons de la procédure MEP sont les suivants :

- |  |                     |
|--|---------------------|
| - Publication SIMAP de l'appel à candidatures                | 20-24 juin 2022     |
| - Approbation du financement des MEP par le Conseil communal | 30 juin 2022        |
| - Lancement des MEP  | 22-26 août 2022     |
| - MEP étape 1 (premier dialogue) : sélection de deux équipes | 19-23 décembre 2022 |
| - MEP étape 2 (deuxième dialogue) : choix du lauréat         | 20-24 mars 2023     |

Le planning détaillé est remis en annexe.

En coordination avec le planning d'avant-projet des TPC, la position de la gare et de ses interfaces sera fixée à l'issue de l'étape 1 du MEP (premier dialogue).

La réalisation du projet sera coordonnée avec l'Office Fédéral des Transports et les TPC pour la construction de la gare et la Commune pour la réalisation des interfaces d'espaces publics.

## **Organisation**

Le pouvoir adjudicateur est représenté par la Commune.

La constitution du cahier des charges et de la procédure est une décision collégiale. Le collège est constitué de 9 représentants ayant chacun une voix. La Commune, TLML et les TPC sont représentés. Plusieurs experts apportent un regard professionnel sur chaque compétence-clé du projet : architecture, urbanisme, paysagisme, ingénierie civile et ingénierie mobilité.

Le collège peut faire appel ponctuellement à des spécialistes pour l'éclairer sur des thématiques précises en particulier les remontées mécaniques, l'urbanisme, la gestion de l'énergie électrique ou encore le tourisme.

## COLLEGE

### Commune de Leysin

**Présidence** M. Jean-Marc Udriot – Syndic  
M. Michel Paccaud – Délégué à la mobilité et à l'urbanisme  
M. Serge Dudan – Spécialiste foncier – Estimafonds

### TLML

M. Armon Cantieni - Directeur

### TPC

M. Grégoire Praz – Directeur

### Membres professionnels indépendants

M. Alexandre Clerc – Architecte urbaniste – ACArchitecte  
M. Maxime Monnier – Architecte paysagiste – MAP-paysage  
M. Pascal Bovey – Ingénieur civil - Indépendant  
M. Cédric Bachmann - Ingénieur mobilité – Transitec

## SUPPLEANTS

### Commune de Leysin

M. Jean-Philippe Ryter

### TLML

M. Cédric Sauser

### TPC

M. Grégoire Favre

### Membres professionnels

Discussions en cours  
M. Jan Forster – Forster Paysage  
M. Michele Porcelli – MPO  
M. Alexandre Machu – Transitec

## SPECIALISTES

### Groupe d'accompagnement

Mme Christel Giron – Architecte urbaniste – Urbaplan  
M. François Blondel – Architecte – Atelier Nova  
Mme Géraldine Cavin – Architecte urbaniste – GEA Vallotton et Chanard SA  
M. Patrick Burgin – ATALC  
M. Vincent Epiney - Garaventa  
M. Christophe Bronnimann – Romande Energie

### Composition des équipes des MEP

Les équipes mandatées pour les études sont constituées au minimum des compétences suivantes :

- Architecte
- Ingénieur en mobilité
- Architecte paysagiste
- Ingénieur civil

Placées sous le pilotage du bureau d'architectes, les équipes peuvent librement faire appel à d'autres compétences.

## Budget total des études

### Ventilation du coût total des études

Le budget des études se ventile comme suit :

1. Organisation, animation des dialogues, administration	Fr.	40'000
2. Rémunération des mandataires	Fr.	240'000
3. Rémunération du Collège	Fr.	70'000
4. Rémunération du Groupe d'accompagnement	Fr.	30'000
5. Autres frais (maquette)	Fr.	10'000
6. Divers & imprévus	Fr.	25'000
7. TVA 7,7% (arr)	Fr.	35'000
<b>TOTAL TTC</b>	<b>Fr.</b>	<b>450'000</b>

Le budget au point 1 correspond au mandat de Team+ et couvre la totalité de leur engagement depuis la phase préparatoire actuelle, à la phase sélection et au pilotage des MEP.

### Calcul des rémunérations

La rémunération des **mandataires** est déterminée sur une estimation du temps de travail à défaut de pouvoir se baser sur une estimation du coût de construction.

Le budget au point 2 est déterminé comme suit :

Degré 1 (4 équipes)	mandat de 231 h	Fr.	120'000
Degré 2 (2 équipes)	mandat de 385 h	Fr.	100'000
Synthèse	mandat de 154 h	Fr.	20'000
<b>TOTAL HT</b>		<b>Fr.</b>	<b>240'000</b>

La rémunération des **experts du Collège** est basée sur un tarif horaire de 180.-/h Fr. HT et calculée sur le temps effectif passé en séances. Le budget est calculé sur 8 membres du Collège (4 experts et 4 suppléants).

La rémunération des **spécialistes du Groupe d'accompagnement** est basée sur un tarif horaire de 150.-/h Fr. HT et calculée sur le temps effectif passé en séances. Le budget est calculé sur 5 membres.

## Cadre juridique

La procédure est soumise aux marchés publics et doit satisfaire au cadre juridique de l'Accord intercantonal sur les marchés publics (AIMP), la loi fédérale sur le marché intérieur (LMI) et la loi sur les marchés publics (RMP, RSF).

La procédure sera conforme au règlement SIA 143<sup>2</sup> et à la ligne directrice n°142i-202f « Conflit d'intérêts et motifs de renonciation ». Il sera procédé à une validation officielle par la SIA.

<sup>2</sup> SIA 143 Mandats d'étude parallèles d'architecture et d'ingénierie (édition 2009)

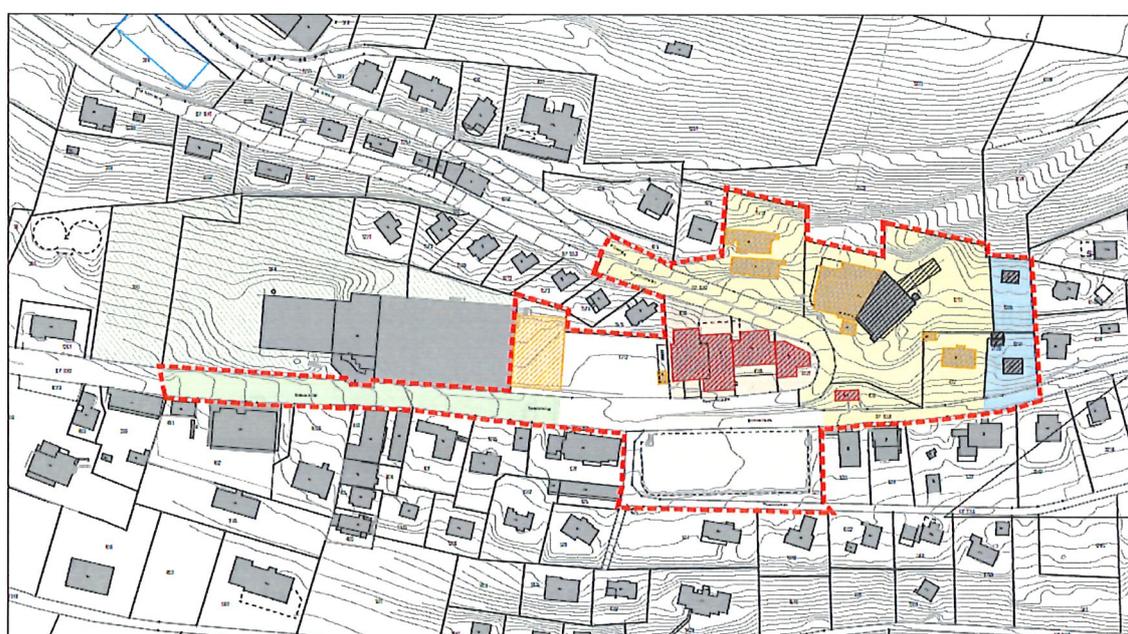
## Périmètre d'étude

Le périmètre d'étude contient 6 secteurs.

- 1) Gare LTC et départ des remontées mécaniques, parcelles propriété de TLML à l'exception de la sous-station électrique de la Romande Energie
- 2) Zone de stationnement voitures et bus
- 3) Garage de la Place Large et Hefti Sports
- 4) Habitations en bordure Est
- 5) Portion supérieure de la Route de la Cité
- 6) Centre sportif sur parcelles de la Commune

Commune de Leysin | MEP Télécabine  
Périmètre des MEP et secteurs d'étude

team+



Légende		
	Périmètre des MEP	Secteur 1
	Bâtiment à maintenir	Secteur 2
	Bâtiment pouvant être démolir	Secteur 3
	Maintenance à évaluer	Secteur 4
		Secteur 5
		Secteur 6 (hors MEP)

Echelle : 1:1500  
Format : A3  
(28.04.2022)

Les secteurs 1 et 2 sont au cœur de la réflexion et permettent une mise en œuvre du projet sous contrôle des deux propriétaires fonciers que sont la Commune et TLML.

Les secteurs 3 à 6 participent à la réflexion dans une optique de long terme et des ambitions de la Commune sur le plus long terme.

## Cahier des charges et critères de sélection des candidatures aux MEP

Le collège avec le concours de Team+ définira les critères dans la semaine durant la phase de préparation menée parallèlement à la rédaction du présent préavis.

## **Genre de MEP**

A la suite de la procédure sélective, les MEP sont des mandats de projets selon l'art. 3 du règlement SIA 143. Ils permettront d'obtenir une réponse pour l'interface LTC dont la réalisation est envisagée.

Etant donné la complexité du projet et du contexte, il sera explicitement précisé dans le cahier des charges MEP que le projet lauréat pourra être amendé tout au long de la phase de conception (2023-2027). Ainsi, la Commune aura la totale liberté d'intervenir et de modifier le projet lauréat contrairement à une procédure de mise au concours.

Pour le premier degré, les prestations à exécuter par les équipes candidates pour les MEP correspondent à des prestations partielles d'avant-projet définies par les règlements SIA 102, 103, 105 et 108.

## **Critères d'appréciation des projets**

Les projets seront évalués selon les critères suivants, sans ordre d'importance :

- Utilité et avantages pour la population leysenoude
- Pertinence de la réponse aux enjeux et aux autres éléments du cahier des charges
- Qualité de la réponse urbanistique au contexte spécifique
- Qualité de l'aménagement des espaces publics
- Qualité de la solution du point de vue de la mobilité
- Pertinence de la mise en place du programme et du phasage
- Prise en compte des problématiques environnementales
- Réponse aux enjeux de durabilité
- Rationalité et économie du projet

## **Poursuite du mandat pour le lauréat**

L'équipe lauréate obtient la poursuite des études pour la finalisation de l'avant-projet, l'élaboration du projet et la demande de permis de construire (phase SIA 31, 32 et 33).

## **Communication**

La communication publique du processus des MEP est du ressort de la Commune. Elle sera coordonnée avec l'OFT, le Canton et les TPC dans le cadre de leur stratégie de communication du projet ferroviaire.

## **5. Financement**

Le coût des études est supporté à raison de 2/3 par la Commune et 1/3 par TLML.

## 6. Conclusions

Au vu de ce qui précède, la Municipalité vous propose, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les Conseillers communaux, de prendre la résolution suivante :

LE CONSEIL COMMUNAL DE LEYSIN DANS SA SEANCE DU 30 JUIN 2022

Vu le préavis municipal no 07/2022 du 13 mai 2022

Oui le rapport de la Commission des finances chargée d'étudier cette affaire

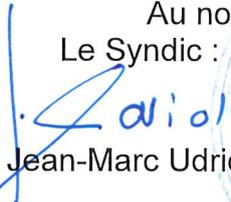
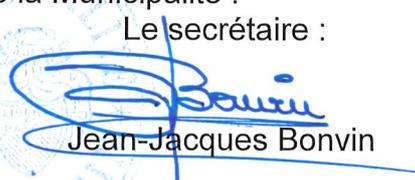
Attendu que cet objet a été régulièrement porté à l'ordre du jour

### DECIDE

1. d'accorder à la Municipalité un crédit de Fr. 450'000.-- TTC pour les Mandats d'Etudes Parallèles (MEP) – Interface Leysin Télécabine (LTC),
2. d'autoriser la Municipalité à financer cet investissement sur les liquidités courantes ou par le biais d'un emprunt auprès d'un établissement bancaire aux meilleures conditions du marché dans le cadre du plafond d'endettement de Fr. 60'000'000.-- adopté par le Conseil communal lors de sa séance du 16 décembre 2021 ; plafond utilisé au 31 décembre 2021 à hauteur de Fr. 36'628'304.--,
3. d'amortir cet investissement sur une période de 15 ans au maximum

Ainsi délibéré par la Municipalité dans sa séance du 16 mai 2022 pour être soumis à l'approbation 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 :  
Le Syndic :  Jean-Marc Udriot  
Le secrétaire :  Jean-Jacques Bonvin

