

Commune de Leysin  
Mandats d'étude parallèles « Télécabine – Place large »

**Rapport final du collège**



Projet lauréat. © Equipe RDR

**Auteurs du rapport**

Dimitri Jaunin, géographe UNIL, urbaniste FSU REG A

Jérémy Jardin, géographe UNIL

avenue de Sévelin 32B  
CH-1004 Lausanne  
021 626 23 56  
lausanne@team-plus.ch

rue de Gruyères 53  
CH-1630 Bulle  
026 323 27 80  
bulle@team-plus.ch

rue du Simplon 17  
CH-1920 Martigny  
027 723 27 80  
martigny@team-plus.ch

**Contenu****RAPPELS DU PROGRAMME ET CAHIER DES CHARGES**

<b>1. Cadrage</b>	<b>7</b>
1.1 La Place large, la gare TPC, la station LTC : le site des MEP	7
1.2 Contexte	7
1.3 Localisation	9
1.4 Buts des MEP	10
<b>2. Acteurs</b>	<b>11</b>
2.1 Maître d'ouvrage	11
2.2 Organisation	11
2.3 Composition des équipes	11
2.4 Collège	12
2.5 Spécialistes et groupe d'accompagnement	12
<b>3. Clauses relatives aux mandats et déroulement des MEP</b>	<b>13</b>
3.1 Prescriptions officielles, engagements et bases juridiques	13
3.2 Choix des équipes	13
3.3 Déroulement	13
3.4 Calendrier	13
<b>4. Extraits du cahier des charges</b>	<b>15</b>
4.1 Portée de l'étude	15
4.2 Vision pour le développement du site	15
4.3 Secteurs d'intervention et intentions principales	17
4.4 Étapes de réalisation	18
4.5 Programme des locaux et surfaces	19
4.6 Mobilité	19
<b>PRESENTATION DES PROJETS</b>	<b>21</b>
<b>5. Présentation des projets – Degré 1</b>	<b>22</b>
5.1 Recommandations du collège à la suite du degré 1	30
5.2 Coordination avec les TPC	36
<b>6. Présentation des projets – Degré 2</b>	<b>40</b>
6.1 Recommandations du collège à la suite du degré 2	44
<b>7. Synthèse</b>	<b>49</b>
7.1 Recommandations du collège à la suite de la synthèse	50
<b>8. Suite de la procédure</b>	<b>51</b>
<b>9. Approbation</b>	<b>51</b>

*Les planches de rendu des équipes sont annexées au présent rapport. Elles figurent dans un document séparé.*



## RAPPELS DU PROGRAMME ET CAHIER DES CHARGES



## 1. Cadrage

### 1.1 La Place large, la gare TPC, la station LTC : le site des MEP

Le secteur où se situe la station de départ des remontées mécaniques de Leysin, englobant notamment le lieu-dit « Place large » fait l'objet d'une attention particulière. En effet, il est voué à accueillir la future gare terminus « Leysin-Télécabine » de la ligne ferroviaire Aigle-Leysin, exploitée par les TPC.

Le contexte de développement du village de Leysin et les potentiels induits par la connexion train-remontées mécaniques offrent une opportunité fantastique de revaloriser ce secteur stratégique communal. Compte tenu de l'importance de ce secteur pour la commune et des potentiels de développement qu'il incarne (création d'une interface multimodale, aménagement d'espaces publics majeurs, renforcement de la trame paysagère, amélioration de l'offre sportive et de loisirs « 4 saisons », etc.), cette dernière a décidé d'instaurer un processus de mandats d'étude parallèles (MEP). La proposition de processus de MEP permet d'accompagner l'élaboration du projet afin de mieux appréhender les enjeux du site et d'assurer un résultat de grande qualité urbanistique et paysagère.

Ces MEP doivent permettre la réalisation d'un projet urbain durable et mixte répondant à l'intention d'aménager un site central attractif aux caractéristiques ambitieuses dans leurs dimensions environnementales, économiques et sociales.

### 1.2 Contexte

Leysin est en fort développement et différents travaux sont déjà prévus dans le secteur. Ces projets, fortement liés au secteur des MEP, sont les suivants :

#### Ligne de train Aigle-Leysin : nouveau tracé dans le cadre de PRODES 2035

Les Transports Publics du Chablais (TPC) qui ont la charge de l'exploitation et de l'entretien de la ligne ferroviaire Aigle-Leysin (ci-après ligne AL), ont mandat de la Confédération (PRODES 2035) de prolonger cette dernière afin de mieux desservir la station de Leysin et d'amener le train au pied des remontées mécaniques. Ce nouveau tracé de la ligne AL (en rouge ci-dessous), qui partira de la gare actuelle de Leysin-Village jusqu'aux remontées mécaniques, desservira le centre de la station et comprendra trois nouveaux arrêts.



TPC, nouvelles lignes et haltes de Leysin. En orange : localisation des MEP

Trois gares souterraines ferroviaires seront ainsi construites, dont une au centre de Leysin, proche des commerces, et le terminus, en relation directe avec la station de départ de la télécabine (ci-après station LTC). L'entrée en fonction de la gare terminus, intégrée au périmètre des MEP, est prévue pour ~2030. Grâce aux perspectives qu'offre ce prolongement et par l'augmentation de la cadence, la ligne AL pourrait voir sa fréquentation passer de 1'000 à 2'000 voyageurs par jour à l'horizon 2030.

Le coût estimé de cette nouvelle infrastructure s'élève à CHF 106 millions de francs et sera financé partiellement par le Fonds fédéral d'infrastructure ferroviaire (FIF) et par le Canton de Vaud.

### **Nouvelle liaison verticale (funiculaire)**

Le nouveau tracé de train a pour conséquence l'abandon de la desserte des secteurs de Feydey (arrêt actuellement le plus fréquenté, notamment par les étudiants des écoles hôtelières) et du Grand Hôtel, dans le haut du village. En synergie avec le projet de prolongement de la ligne AL, une solution a été trouvée avec la construction d'une liaison verticale (un funiculaire, en violet dans le plan ci-dessus) entre le centre sportif de la patinoire et Feydey. Le coût de construction de cette liaison verticale, estimé à CHF 34 millions de francs, est financé par des partenaires locaux (essentiellement la commune de Leysin et le Canton de Vaud).

Cette liaison verticale fait partie du projet d'ensemble, mais elle ne doit pas faire l'objet de propositions dans le cadre des présents MEP.

### **Nouvelle télécabine de Télé Leysin-Les Mosses-La Lécherette (TLML)**

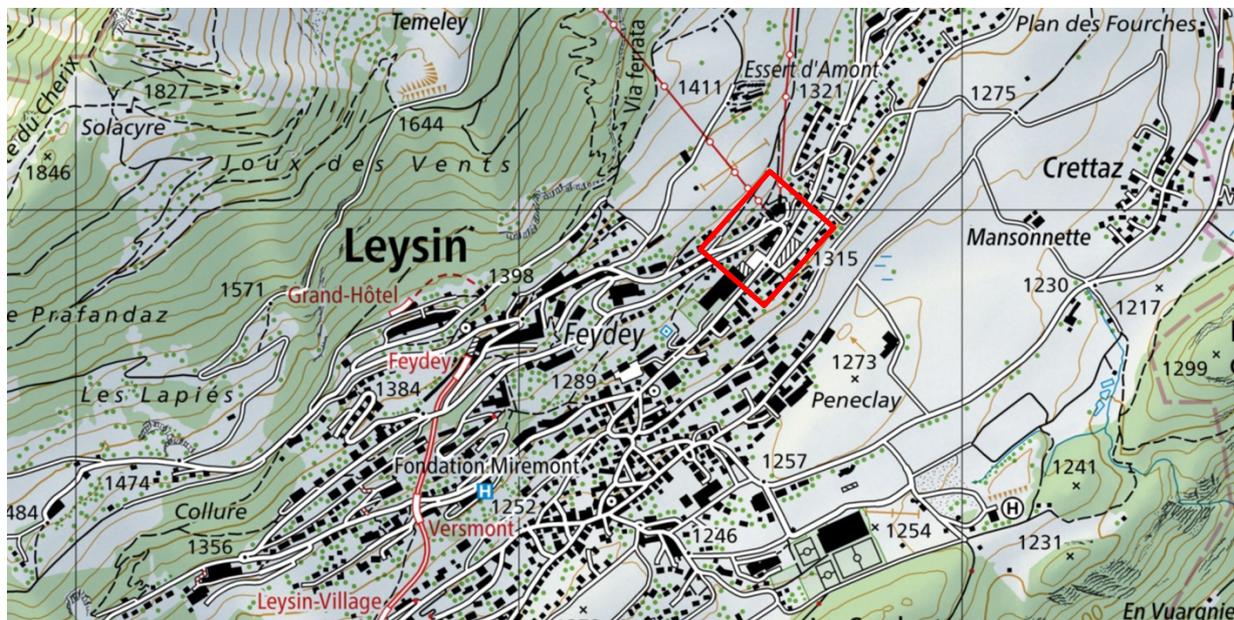
Le site concerné par les MEP compte actuellement la télécabine « Berneuse » et le télésiège « Tour d'Al ». Le bâtiment et les installations de la télécabine souffrent d'une obsolescence fonctionnelle. Une nouvelle installation et un nouveau bâtiment sont nécessaires pour moderniser l'ensemble. Leur réalisation sera synchronisée avec la future gare TPC. Cette perspective ouvre la possibilité de combiner la future gare TPC avec les installations de transport par câble. Durant les travaux, au moins une des deux installations sera maintenue en activité afin de maintenir l'offre aux visiteurs.



Télécabine et télésiège, situation actuelle, mars 2022

### 1.3 Localisation

Le site concerne la station LTC qui comprend la station de départ de la télécabine et celle du télésiège, la future gare terminus de la ligne de train Aigle-Leysin, ainsi que leurs abords, notamment l'espace public dit « Place large » et la zone de stationnement. Il comprend particulièrement le carrefour entre la route du Belvédère (vers l'amont de la station et Feydey), la route de la Cité (vers le centre du village) et la route des Esserts (vers le quartier nord des Esserts).



Localisation des MEP. © map.geo.admin.ch



Périmètre des MEP



## 2. Acteurs

### 2.1 Maître d'ouvrage

Les mandats d'étude parallèles sont adjugés par la commune de Leysin et TLML (ci-après désignés comme « maître d'ouvrage », MO).

### 2.2 Organisation

L'organisation des MEP est confiée à team+.

#### Personne de contact

Jérémy Jardin  
j.jardin@team-plus.ch

### 2.3 Composition des équipes

Quatre bureaux d'architecture sont mandatés pour établir des propositions. Ils constituent une équipe pluridisciplinaire composée d'un bureau d'ingénieur en mobilité, d'un bureau d'architecture du paysage et d'un bureau d'ingénieurs civils. Le bureau d'architecture officie comme pilote au sein de l'équipe.

#### Équipe Architram

Architram architecture et urbanisme  
Verzone Woods architecture et urbanisme  
Monod-Piguet + associés Ingénieurs conseils  
Emch + Berger

#### Équipe CCHE

CCHE  
In Situ architectes paysagistes  
IngeWood  
Christe & Gygax Ingénieurs Conseils

#### Équipe Pont12

Pont12 Architectes  
L'Atelier du Paysage  
DIC Ingénieurs  
Citec

#### Équipe RDR

RDR architectes  
Paysagestion  
Lüchinger+Meyer  
Citec

## 2.4 Collège

### Présidence

M. Jean-Marc Udriot Syndic, commune de Leysin

### Membres professionnels

M. Michel Paccaud Délégué à la mobilité et à l'urbanisme, commune de Leysin  
 M. Serge Dudan Spécialiste foncier, Estimafonds  
 M. Armon Cantieni Directeur, Télé Leysin-Les Mosses-La Lécherette SA (TLML)  
 M. Grégoire Praz Directeur, Transports publics du Chablais (TPC)

### Membres professionnels indépendants du MO

M. Alexandre Clerc Architecte HES-SIA, ACArchitectes  
 M. Maxime Monnier Architecte-paysagiste, MAP-paysage  
 M. Pascal Bovey Ingénieur civil indépendant  
 M. Cédric Bachmann Ingénieur en mobilité, Transitec  
 Mme Leïla Slama-Lambelet Direction générale de la mobilité et des routes

### Autres membres

Mme Véronique Chamorel Parcelles 436 et 4195 (PPE)  
 M. Blaise Hefti Propriétaire, parcelles 2221 et 4195 (PPE)

### Suppléants

M. Jean-Philippe Ryter Municipal  
 M. Cédric Sauser TLML  
 M. Grégoire Favre TPC  
 M. Alfonso Esposito Architecte, Esposito & Javet architectes  
 M. Jan Forster Architecte-paysagiste, FORSTER-PAYSAGE  
 M. Michele Porcelli Ingénieur civil, MPO  
 M. Alexandre Machu Ingénieur en mobilité, Transitec  
 Mme Alexa Wiskott Direction générale de la mobilité et des routes  
 M. Carmine Milano Propriétaire, parcelles 436 et 4195 (PPE)  
 M. André Hefti Parcelles 2221 et 4195 (PPE)

## 2.5 Spécialistes et groupe d'accompagnement

Afin d'apprécier certains aspects particuliers, le collège fait appel aux spécialistes-conseils et autres représentants ci-dessous. Ceux-ci ont une fonction consultative et ne disposent pas du droit de vote. D'autres spécialistes-conseils peuvent être consultés selon l'évolution et les besoins de la procédure.

Mme Géraldine Cavin Urbaniste, GEA Vallotton et Chanard  
 Mme Christel Giron Urbaniste, Urbaplan  
 M. François Blondel Architecte, Atelier Nova  
 M. Marc Buntschu ATALC  
 M. Vincent Epiney Garaventa  
 M. Christophe Brönnimann Romande Énergie  
 M. Éric Morard Ingénieur en environnement, BEB

### 3. Clauses relatives aux mandats et déroulement des MEP

#### 3.1 Prescriptions officielles, engagements et bases juridiques

La procédure est basée sur la norme SIA 143 – 2009 et en respecte la teneur qui a été vérifiée en détail avec la commission de la SIA. Néanmoins, le calendrier ne permettant pas une séance intermédiaire d'échange entre les équipes et le collège durant le degré 1, le présent document n'est pas labellisé. En ce sens, la participation à la procédure implique pour l'adjudicateur, l'organisateur, le collège d'experts et les participants, l'acceptation des clauses du présent document, des réponses aux questions, ainsi que du règlement SIA 143 hormis l'élément mentionné ci-dessus.

Il est relevé que, pour le projet, les lois, ordonnances, règlements et normes suisses et vaudoises seront applicables pour les propositions à établir dans le cadre des MEP, en particulier celles relatives à l'aménagement du territoire et aux constructions, à la protection de l'environnement ainsi que celles sur le Droit du travail.

#### 3.2 Choix des équipes

La maîtrise d'ouvrage est répartie entre l'entreprise Télé Leysin-Les Mosses-La Lécherette SA (TLML), non soumise aux marchés publics, et la commune de Leysin qui est soumise aux marchés publics. La rémunération des équipes n'atteignant pas le seuil de 250'000 CHF HT et la suite de mandat étant octroyée par TLML, le choix des bureaux d'architecture a été établi par procédure sur invitation selon l'art. 8 de la norme SIA 143 (2009).

Les autres bureaux constituant les équipes sont choisis par les bureaux d'architecture.

#### 3.3 Déroulement

Les MEP se déroulent en deux degrés. Un dialogue est prévu au terme de chaque degré. Quatre équipes participent au premier degré ; deux équipes au second degré.

Le projet lauréat est désigné par le collège au terme du second degré.

L'équipe dont le projet a été désigné comme lauréat établit une synthèse de son projet sur la base des recommandations formulées par le collège à l'issue du second degré.

#### 3.4 Calendrier

Séance de lancement et visite de site	16 septembre 2022, 8h45
Dialogue 1	9 décembre 2022, 8h
Séance de coordination avec les TPC	11 janvier 2023, 8h
Séance de coordination spécifique TPC-Équipe RDR	25 janvier 2023, 8h
Visite du bâtiment des remontées mécaniques	25 janvier 2023, 13h30
Dialogue 2	3 mars 2023, 7h
Séance de coordination spécifique Garage Milano-Équipe RDR	13 mars 2023, 16h15
Présentation du projet lauréat au Conseil d'administration TLML	15 mars 2023, 10h
Séance de coordination spécifique Hefti Sports-Équipe RDR	15 mars 2023, 13h30
Synthèse	5 avril 2023, 9h30
Exposition publique	13 mai 2023, 8h



## 4. Extraits du cahier des charges

### 4.1 Portée de l'étude

Le projet doit comprendre :

- > Un « complexe architectural détaillé » (en un ou plusieurs bâtiments) regroupant la gare terminus « Leysin-Télécabine » de la ligne AL, les stations de départ de la télécabine et du télésiège, les locaux répondant aux besoins de TLML, de l'ATALC, de Hefti Sports Leysins et de Carmine Milano, ainsi que son articulation avec l'ensemble.
- > Un « ensemble urbanistique » avec un niveau de détail moins approfondi permettant d'obtenir des propositions qui contribuent à prendre des décisions d'ordre conceptuel ou qui résolvent des problèmes complexes définis et délimités uniquement dans les grandes lignes, soit :
  - Des espaces publics de qualité, appropriables et identitaires ainsi que de nouvelles constructions, tout en veillant à la parfaite intégration du complexe architectural ;
  - Une interface de mobilité complémentaire à la gare TPC regroupant les lignes de bus régionale et urbaines (dont navette skieurs), la gestion des cars de tourisme, le passage des TIM et leur stationnement ;
  - La gestion des mobilités douces.

### 4.2 Vision pour le développement du site

#### Une nouvelle centralité rayonnante en lien avec le centre du village

Le développement de ce secteur, en particulier par l'aménagement d'une nouvelle interface de mobilité et d'espaces publics de qualité, agit comme levier pour redynamiser l'entier du site en vue de créer une nouvelle centralité proposant divers usages et activités en toutes saisons, en complémentarité du centre du village.

#### Un espace unitaire jouant avec la topographie et les infrastructures

Le site est aujourd'hui caractérisé par une forte pente et différentes infrastructures qui constituent des plateaux (Place large, route, parking TLML, départ des remontées mécaniques). Le projet doit développer une vision du site définissant un espace unitaire perçu comme un ensemble s'intégrant à la topographie complexe.

#### Une interface de mobilité multimodale

Le site est voué à accueillir le terminus, le départ et le passage de plusieurs modes de transports publics (gare TPC, station télécabine et télésiège, bus touristiques, régional et urbains, dont navette skieurs), le transit et le stationnement de véhicules individuels motorisés (desserte de quartiers, parking P+R, etc.) ainsi que des réseaux de mobilités douces et le stationnement vélo. Il se positionne ainsi comme une interface de mobilité multimodale dont le fonctionnement et la gestion des flux doivent être optimisés afin d'assurer la cohabitation et la sécurité de tous.

#### Un lieu de passage, de vie, de tourisme et de loisir

Le site doit proposer une mixité d'usages et d'affectations. Ainsi, des activités diverses telles que commerces, bureaux, espaces de co-working, hôtellerie, parahôtellerie, espace sportif, divertissement, etc. y prendront place, en complémentarité avec des logements touristiques ou de fonction (compatibles avec le plan d'aménagement communal, PACom), des services, etc. Des locaux collectifs spécifiques aux usagers du site, en lien avec les activités sportives, doivent être proposés : vestiaires, douches, casiers, etc. Ceci offrira aux visiteurs un service efficace leur permettant de passer du train aux pistes ou toutes autres activités sportives avec le moins de désagréments possibles.

### **Un contexte paysager à valoriser et des espaces extérieurs de qualité**

Par sa topographie et sa situation géographique au cœur des Alpes vaudoises, le site offre des ouvertures spectaculaires sur le grand paysage et des vues rapprochées intéressantes sur le tissu bâti villageois et des espaces ouverts. Ce contexte paysager particulier doit être mis en valeur par le projet. Des espaces extérieurs de qualité, appropriables par les usagers et supports de lien social, doivent compléter le site.

### **Un projet ambitieux en termes de durabilité**

Ce projet ambitieux doit revêtir un caractère de « vitrine » pour la commune. Cette ambition doit transparaître au travers de l'architecture du projet et des aménagements du site, mais aussi par l'intégration de principes de durabilité. La durabilité doit être un élément fort du projet, de son élaboration à sa réalisation, tant de ses dimensions économiques que sociales et environnementales. En ce sens, une attention doit être portée sur le traitement et le choix des matériaux et revêtements, la gestion des eaux et les composantes végétales ou encore les dimensions sociales (lien social, appropriation des espaces, cohabitation entre les différents usages et usagers, etc.).

### **Des spécificités 4 saisons**

Le site doit contribuer à renforcer l'offre 4 saisons développée à Leysin selon la vision communale exposée dans le projet de territoire « Vision 2030 » et l'attractivité générale de la station. En ce sens, les propositions doivent intégrer des usages et équipements destinés tant à des activités et services estivaux (randonnée pédestre, vélo, etc.) que pour les activités de neige (ski, raquettes, etc.). L'offre sera destinée aux touristes mais également à la population leysenoude.

Dans cette idée, l'aménagement d'un espace au pied des pistes proposant des services de type restauration, bar, voire crèche, etc. est attendu. Cet espace doit être exploité durant toute l'année. Il doit incarner un vecteur d'animation pour le site, tant comme espace « d'après-ski » (esplanade enneigée ou « front de neige ») durant la période hivernale que comme lieu public de qualité durant le reste de l'année.

### 4.3 Secteurs d'intervention et intentions principales

Le périmètre des MEP a été découpé en 5 secteurs selon les enjeux et intentions principales de développement. Ce chapitre donne des indications générales. Les éléments de détails propres aux besoins des propriétaires et acteurs locaux ainsi que ceux concernant les éléments de mobilités sont renseignés aux chapitres 5.9 et suivants.



#### Secteur 1, propriétés de TLML et Romande Énergie

- > Ce secteur accueille actuellement la station LTC, les locaux administratifs de TLML, un bar-restaurant et des chambres pour les employés de TLML, un bâtiment d'habitation ainsi qu'une sous-station électrique.
- > Il doit être entièrement repensé à court terme.
- > Il est voué à accueillir le complexe architectural regroupant les gares TPC et la station LTC ainsi que leur interface. La position des stations de départ de la télécabine et du télésiège sont des éléments fournis. Ils ne peuvent pas être modifiés.
- > Le bâtiment des locaux administratifs de TLML peut être démolit et les locaux relocalisés.
- > Les bâtiments d'habitation peuvent être démolis ; les surfaces ne doivent pas forcément être relocalisées.
- > En principe, la sous-station électrique devrait être maintenue à son emplacement. Si le projet le nécessite et que la plus-value engendrée est clairement démontrée, le déplacement de la station électrique sur une distance de maximum 50 m en direction du futur complexe architectural peut être envisagé. Dans ce cas, les éléments suivants doivent être considérés :
  - Son fonctionnement doit être garanti en continu ;
  - Aucun lieu à usage sensible (LUS) ne doit être prévu dans un rayon de 15 m autour de la station (ORNI) ;
  - Elle doit être en tout temps accessible par des véhicules lourds (camion) ;
  - Le coût du déplacement est estimé à environ 1'500'000 CHF, travaux de génie civil (gros œuvre) et honoraires inclus.

### Secteur 2, propriétés de TLML et de la commune de Leysin

- > Ce secteur est actuellement utilisé quasi exclusivement pour du stationnement.
- > L'intention de la commune et de TLML, propriétaires, est de le valoriser à court terme.
- > Les places de stationnement voitures répondant à des besoins privés doivent être restituées.
- > Le couvert servant de terrain de tennis peut être démoli sans nécessité de le restituer.
- > Le parking sur deux niveaux ne pourra plus être exploité à court-moyen terme pour des raisons de sécurité (structure défaillante).
- > Le secteur peut accueillir de nouvelles constructions. Dans ce cas, des propositions d'affectations sont attendues de la part des équipes, en respect du PACom.
- > Le périmètre des MEP doit accueillir des infrastructures de transports publics pour les bus urbains et régionaux (quais) et des places de stationnement P+R.
- > Ces infrastructures peuvent prendre place dans ce secteur ou être prévues dans les secteurs 1 ou 3.

### Secteur 3, propriétés de MM. Hefti et Milano

- > Ce secteur accueille actuellement des activités (un magasin de sport, un garage et une station essence) ainsi que des logements.
- > Les bâtiments existants peuvent être démolis, y compris la station d'essence. Les surfaces doivent être restituées selon les indications fournies.
- > Les concurrents sont libres de faire des propositions ambitieuses pour ce secteur afin de viser une grande qualité pour l'ensemble du site.

### Secteur 4, propriétés de MM. Gadd et Riposi

- > Ce secteur accueille des habitations.
- > Aucune intervention n'est attendue de la part des équipes.
- > Ces deux parcelles sont au bénéfice de servitudes de passage jusqu'à la route du Belvédère.
- > Une solution garantissant l'accès aux constructions existantes doit être proposée, par exemple depuis la route des Esserts.

### Secteur 5, route de la Cité

- > Des propositions sommaires de réaménagement de la route de la Cité, notamment en vue d'une meilleure sécurisation des piétons, peuvent être présentées en tenant compte des usagers et des enjeux de mobilité (passage des bus, etc.).
- > Une réflexion sur les abords de ce tronçon peut être menée, notamment sur les circulations piétonnes et l'implantation du stationnement. A ce stade, le nombre de places doit être maintenu.

## 4.4 Étapes de réalisation

- > En principe, l'intention est de développer rapidement les secteurs 1 et 2. Une priorité est donnée au secteur 1 :
  - La gare TPC doit être réalisée avant 2030 ;
  - La nouvelle liaison câblée doit être réalisée simultanément ou avant la gare TPC ;
  - La gare TPC et la station LTC doivent pouvoir être réalisées indépendamment l'une de l'autre ;
  - L'intention est de réaliser le secteur 2 dans la continuité ou simultanément.
- > Les autres secteurs seront développés au fil des besoins et selon les solutions retenues.
- > Durant les phases de réalisation, au moins une liaison câblée doit être maintenue en activité en permanence, avec une garantie d'accès durant les heures d'ouverture.

#### 4.5 Programme des locaux et surfaces

Le présent chapitre renseigne les surfaces à prévoir dans le périmètre d'étude. Certaines de ces surfaces doivent être localisées à l'intérieur du complexe architectural. Les autres surfaces peuvent être situées ailleurs dans le site ou également dans le complexe architectural. Leur localisation exacte est laissée à la libre appréciation des équipes.

[Remarque : Le détail des éléments de programme figure dans le cahier des charges. Ils ne sont pas retranscrits dans le présent rapport pour des raisons de simplification.]

##### Gare terminus de la ligne AL

Comme mentionné en préambule, une équipe pluridisciplinaire (dont génie civil et architecture) a la charge d'élaboration de l'avant-projet (phase 31 SIA 112, 2001) des lignes ferroviaires AL et funiculaire, ainsi que des nouvelles gares liées. La gare terminus de la ligne AL, intégrée dans le périmètre des MEP, fait partie de cet avant-projet de l'AL. L'intention est de concevoir cette gare en tranchée couverte dont le toit pourrait être aménagé.

Même si cette étude se déroule en parallèle des MEP, des propositions d'implantation et d'aménagement de la gare TPC sont attendues des équipes dans le cadre des MEP. La coordination entre les deux études assurera le bon avancement du projet. En particulier, l'emplacement exact de la gare TPC doit être renseigné afin de garantir le fonctionnement de l'ensemble du projet.

Indépendamment de son emplacement exact, l'intégration de la gare TPC doit être assurée afin de créer une interface de mobilité de qualité, sûre et attractive pour tous les usagers du site. En ce sens, le fonctionnement et les connexions avec les stations de départ du télésiège et de la télécabine doivent être optimales. De même, l'accès à la gare depuis l'espace public doit être accueillant et fonctionnel. Enfin, selon l'emplacement fixé, le toit de la gare TPC peut être aménagé en espace public (espace d'après-ski, etc.). Néanmoins, aucune construction (aucun bâtiment) ne peut y être prévu.

##### Besoins à localiser dans le complexe architectural

Les éléments à développer en lien avec le complexe architectural sont :

- > Les liaisons avec la gare TPC ;
- > Les stations de départ de la télécabine et du télésiège, leurs accès (piétons, skis, vélos) ;
- > Différents locaux de services tels que guichets (et locaux liés), espace d'attente, locaux de stockages pour le matériel des particuliers, etc. ;
- > Un espace d'accueil généreux et porteur de l'identité du site (front de neige en hiver par exemple). Cet espace pourrait être prévu sur le toit de la gare TPC, en tenant compte des contraintes techniques liées (par ex. : exutoires de fumée) ;
- > Des affectations commerciales : bureaux, magasin de sport, bar, tea-room, boulangerie, restaurant, espace de jeux, zone de détente, etc. ;
- > Un bancomat.

##### Besoins à localiser dans le périmètre des MEP

*Se référer au cahier des charges des MEP, cf. remarque ci-avant.*

#### 4.6 Mobilité

Le projet prévoit la concentration de plusieurs modes de transports (train, remontées mécaniques, bus et cars de tourisme, voitures et motos, piétons et cyclistes). Les mobilités représentent donc un enjeu majeur pour le développement du site. En ce sens, les équipes doivent proposer un projet présentant une interface de mobilité fonctionnelle, accueillante et sécuritaire pour tous les usages et usagers du site.



## PRESENTATION DES PROJETS

## 5. Présentation des projets – Degré 1

Équipe Architram



Plan 1 :500, degré 1. © Équipe Architram.

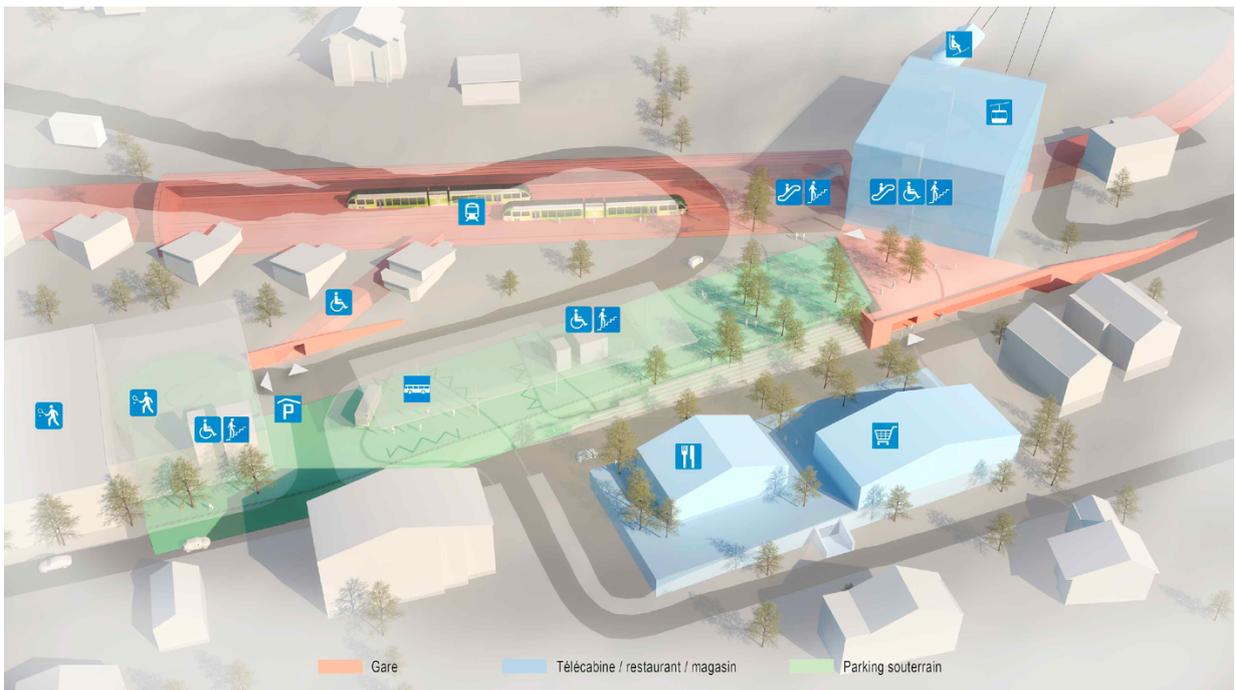
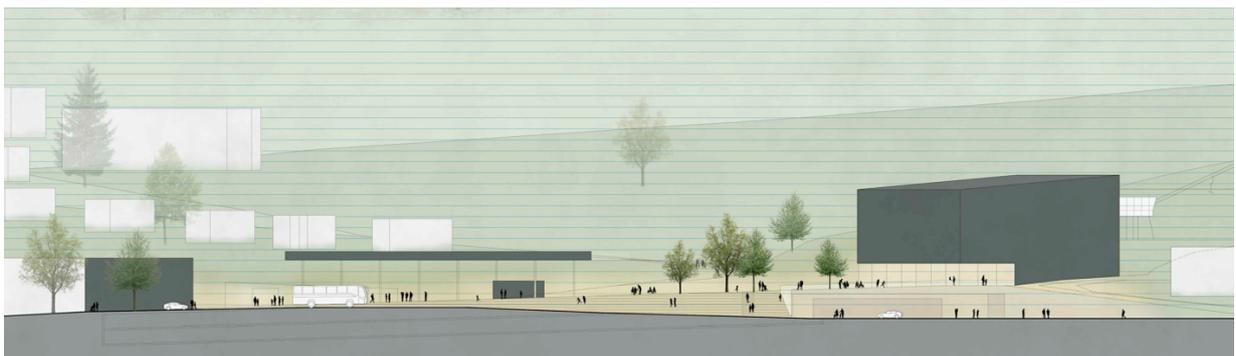


Schéma fonctionnel, degré 1. © Équipe Architram.



Élévation 1 :500, degré 1. © Équipe Architram.

## Description

Le projet propose un espace central unitaire, libéré des véhicules motorisés par la modification du tracé de la route du Belvédère. La place ainsi créée constitue une nouvelle centralité qui accueille des activités de services et commerciales, l'arrivée des skieurs (front de neige) ainsi que les arrêts de bus, abrités sous un grand couvert.

La gare est enterrée, sous la route modifiée. Des escalators en bout de quais permettent un accès au niveau de la place et une relation directe avec les remontées mécaniques. Les infrastructures liées aux remontées mécaniques sont concentrées dans un volume en lien avec la place.

Sur l'actuel parking TLML, deux volumes dont les surfaces sont affectées à des activités et à du logement sont proposés. Un volume supplémentaire est prévu en prolongement du bâtiment de la piscine, le long de la route de la Cité, offrant des surfaces à destination de la commune dont l'affectation reste à définir selon les besoins.

La place est aménagée en paliers, avec un revêtement essentiellement minéral et ponctuée d'une arborisation principalement plantée en bac. Cet aménagement offre une diversité d'usages tant pour des animations saisonnières que pour des manifestations ponctuelles.

Les places de stationnement sont restituées pour l'essentiel dans un parking souterrain de deux niveaux, situé sous la place centrale. L'accès au parking se fait par une trémie située dans le volume en prolongement du bâtiment de la piscine.

## Analyse

La dissociation du trafic motorisé des autres activités est intéressante. Elle permet de libérer un espace central majeur qui officie comme place d'accueil pour les sports. La position de la gare par rapport à la place est appréciée et offre une bonne connexion avec les remontées mécaniques. Néanmoins, la proposition de gare enterrée, sans apport de lumière naturelle et avec un accès principal en bout de quais, est peu attractive.

Le fonctionnement de l'ensemble soulève des questions, notamment en termes d'animation. Les services et activités semblent éparpillés sur le site, sans interaction directe, ce qui conduit le collège à s'interroger sur l'animation de cette nouvelle centralité.

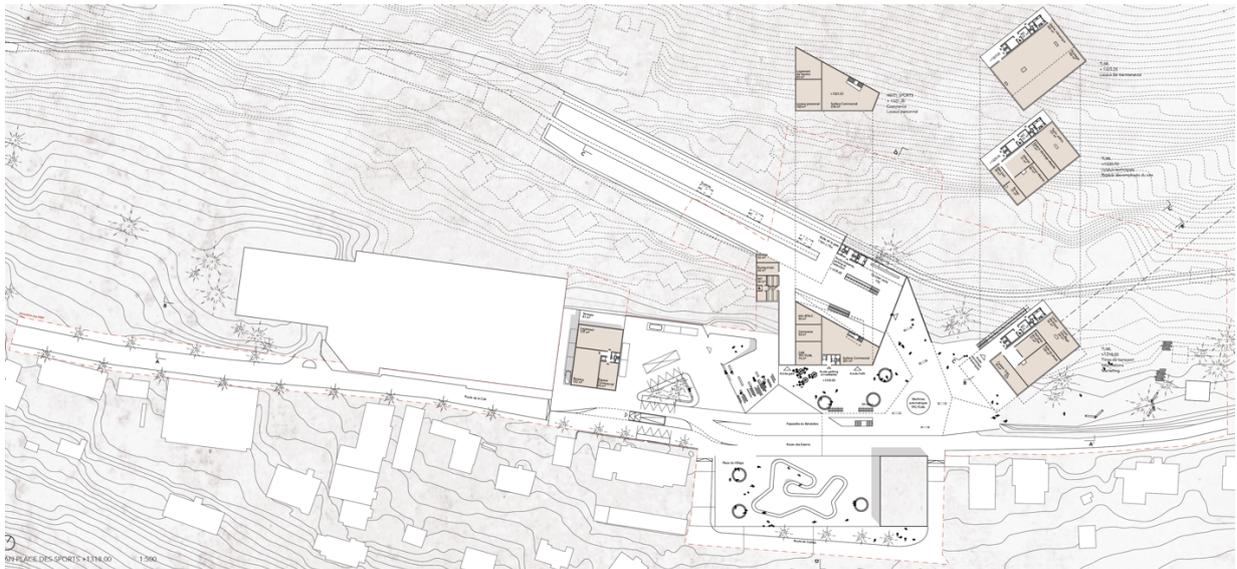
Le schéma de mobilité risque de poser des problèmes de fonctionnement, en particulier pour les transports publics. Le collège craint que cela conduise à des conflits de circulation.

Le stationnement souterrain induit une forte imperméabilisation des sols, réduisant ainsi la possibilité de prévoir des plantations en pleine terre. Les qualités paysagères et écologiques du projet sont donc limitées.

Les surfaces liées aux activités de M. Milano, en particulier le garage automobile, ne sont pas restituées dans le projet. Ce choix ne répond pas aux attentes du propriétaire.

Pour ces raisons, le collège a décidé à l'unanimité de ne pas retenir ce projet pour la suite des études.

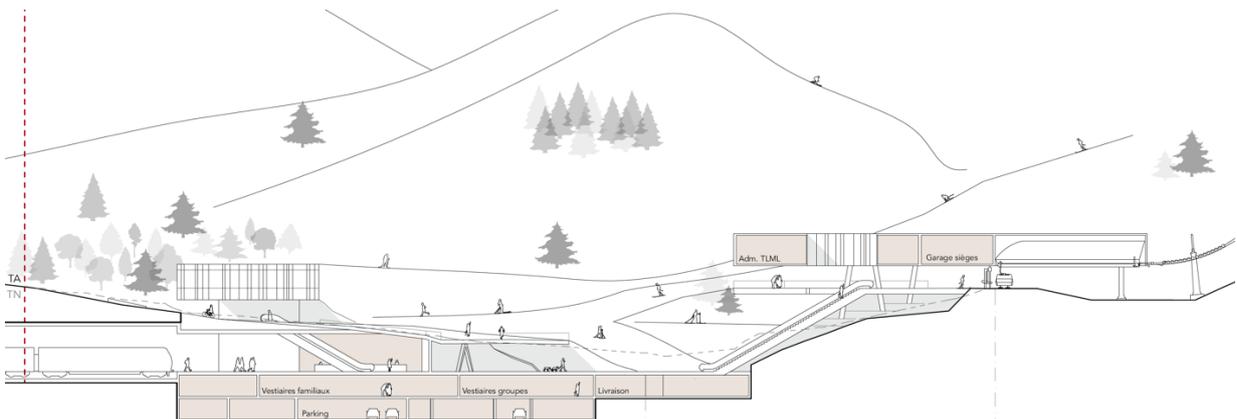
### Équipe CCHE – Au pied de la montagne



Plan 1 :500, degré 1. © Équipe CCHE.



Vue schématique 3D, degré 1. © Équipe CCHE.



Coupe 1 :500, degré 1. © Équipe CCHE.

## Description

Le point de départ du projet est la recherche d'une interface entre urbain et nature. Cette interface se matérialise par un espace central, la place des sports, autour duquel s'articulent quatre pôles aux usages différenciés, répartis sur trois plateaux interconnectés.

La place des sports constitue un espace central généreux permettant de gérer les flux de personnes. Elle revêt une fonction distributive entre la gare et le bâtiment des remontées mécaniques, des activités de services (restauration, guichets, office du tourisme, etc.) et commerciales (Hefti Sports). Elle assure aussi le lien entre les autres plateaux. L'accès à la gare se fait directement depuis la place.

L'interface de mobilité est située sur le plateau inférieur. Elle concentre les arrêts de bus, les places taxis et dépose-minute ainsi que l'accès au parking souterrain prévu sur un niveau. Les surfaces liées au garage Milano sont situées dans ce secteur. Les locaux techniques (stockage, vestiaires, casiers, etc.) et les livraisons sont situés sous la place des sports et les bâtiments, en relation directe avec les niveaux supérieurs.

La place du village s'installe sur l'actuel parking TLML. Ce secteur est essentiellement libre de construction afin d'offrir un espace ouvert propice à l'accueil de manifestations saisonnières ou ponctuelles. Un volume proposé comme centre de congrès ou salle polyvalente délimite la place et complète cet espace.

Le plateau supérieur officie comme front de neige. Espace généreux directement en lien avec les remontées mécaniques, il endosse le rôle de support des activités sportives quatre saisons.

Plus généralement, le jeu de plateaux permet une mise en valeur des vues sur le grand paysage depuis une multitude d'endroits, tant sur la partie basse que sur le front de neige. L'accès au haut du village pour les véhicules motorisés et les bus est assuré par une passerelle mixte qui surplombe la place des sports.

## Analyse

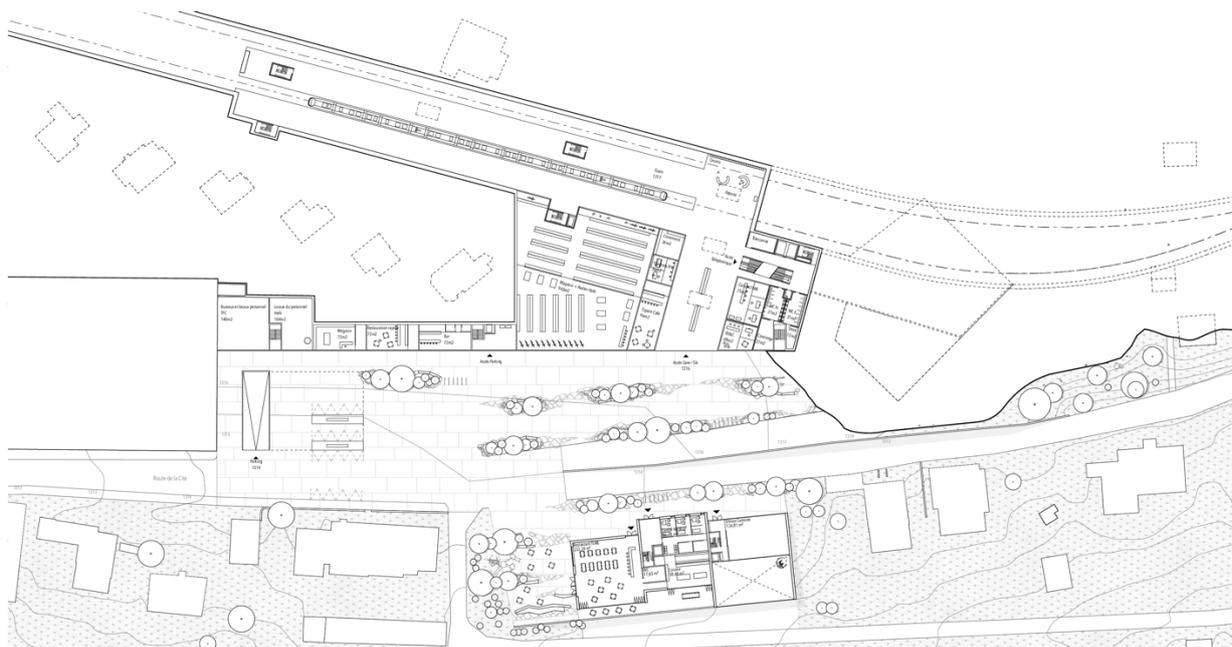
La concentration des bus à l'entrée du site et l'enfouissement rapide des voitures accédant au parking permettent de libérer l'espace pour le reste du programme. L'éloignement des arrêts de bus par rapport à la gare et les remontées mécaniques est néanmoins jugé trop important pour constituer un hub multimodal efficace.

Bien que le jeu de plateaux permette de créer des espaces aux usages distincts et de valoriser les vues sur le paysage, cela induit une grande complexité qui prétérite la lisibilité du site et des parcours. Le collège s'interroge également sur la multiplication des espaces et craint un manque d'animation et de cohésion d'ensemble. Plus généralement, la complexité du projet risque de conduire à des difficultés dans sa réalisation, notamment concernant le phasage.

Enfin, le site est fortement minéralisé au détriment d'aménagements végétaux et perméables, altérant les qualités paysagères et écologiques du projet.

Pour ces raisons, le collège a décidé à l'unanimité de ne pas retenir ce projet pour la suite des études.

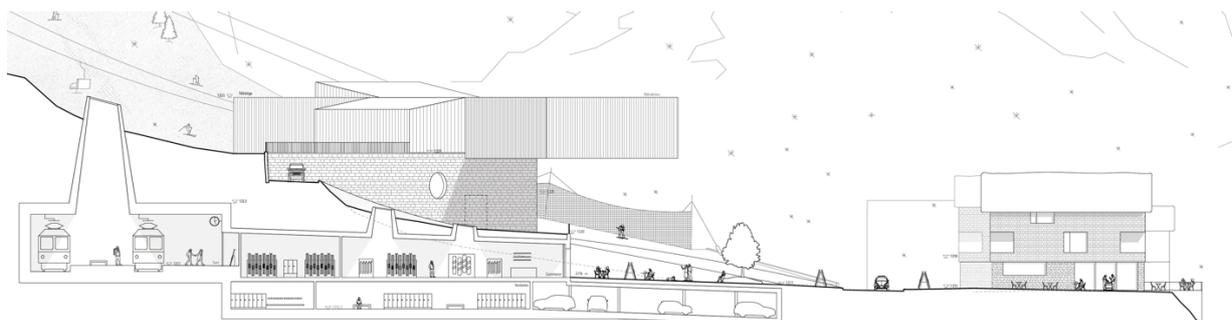
### Équipe Pont12 – The Place to Ski



Plan 1 :500, degré 1. © Équipe Pont12.



Vue schématique 3D, degré 1. © Équipe Pont12.



Coupe 1 :500, degré 1. © Équipe Pont12.

## Description

Le projet s'articule autour de deux interventions fortes :

- > La création d'un mur de soutènement en bordure amont de la route du Belvédère afin d'aménager un « plateau haut », en lien avec les départs de la télécabine et du télésiège ;
- > La création d'un second mur aménagé en arcades commerciales en bordure aval de la route du Belvédère afin de prolonger l'actuelle Place Large.

Ces interventions délimitent de nouveaux espaces et permettent de gérer la topographie marquée du site. Ainsi, la place redéfinie devient un espace public majeur, regroupant les bus et différents usages. Cet espace de référence joue un rôle à la fois fonctionnel (échange des flux) et identitaire. La galerie commerciale assure l'animation de la place en toute saison. Le niveau des quais étant au même niveau que la place, la gare est accessible de plain-pied depuis les arcades. L'accès aux remontées mécaniques est également garanti.

La partie haute est aménagée en front de neige. Il est directement connecté aux remontées mécaniques qui prennent place dans un volume caractérisé en porte-à-faux sur la rue du Belvédère. Ces deux espaces sont reliés par le prolongement de la piste de ski qui contourne le bâtiment des remontées mécaniques et aboutit sur la place. L'actuel parking TLML accueille des volumes affectés essentiellement à des activités.

Les places de stationnement sont prévues sous la place, avec un accès depuis la route de la Cité, à l'entrée du site.

D'un point de vue paysager, des îlots rocheux, plantés d'arbres et arbustes, créent un avant-plan de montagnes miniatures qui se lient dans la perspective au paysage préalpin pour accueillir les visiteurs et usagers dans le territoire à grande échelle.

## Analyse

Le projet proposé se base sur un concept clair et lisible. L'apparente simplicité du projet est remarquable et laisse percevoir un potentiel d'évolution sans perte de substance.

Le caractère donné à la place confère à ce secteur une véritable identité, notamment grâce à l'attractivité induite par les arcades commerciales.

Les liaisons entre la gare et les remontées mécaniques sont fonctionnelles et permettent une gestion adéquate des flux. En revanche, les arrêts de bus sont éloignés de la gare et des remontées mécaniques, ce qui n'est pas optimal.

Le principe d'arrivée des pistes directement sur la place est intéressant. Il nécessite cependant des approfondissements, en particulier en lien avec la traversée de la route et l'accès aux remontées mécaniques.

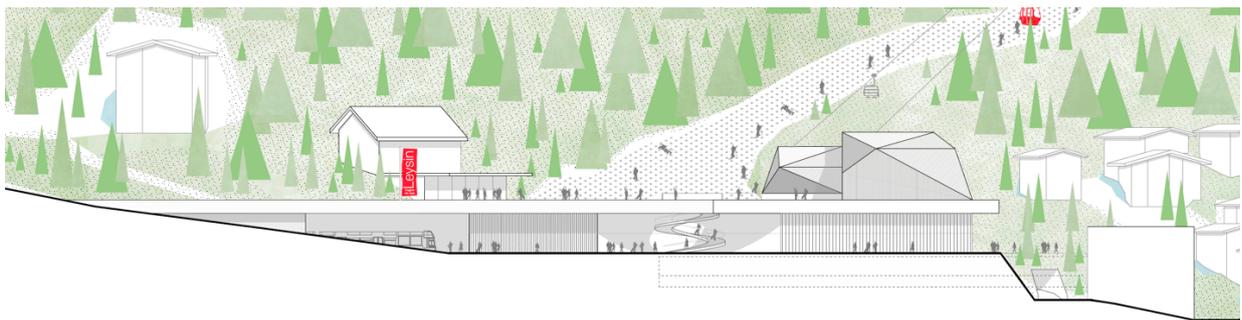
Les qualités environnementales du projet, notamment par la revalorisation des matériaux sur le site (béton du parking TLML réutilisé pour le revêtement de la place) et les aménagements paysagers favorables à la gestion des eaux (« fractures » végétales permettant l'infiltration), sont à relever.

Le collège apprécie le concept de base du projet et perçoit un important potentiel d'évolution. En ce sens, il a décidé à l'unanimité de retenir ce projet pour le second degré.

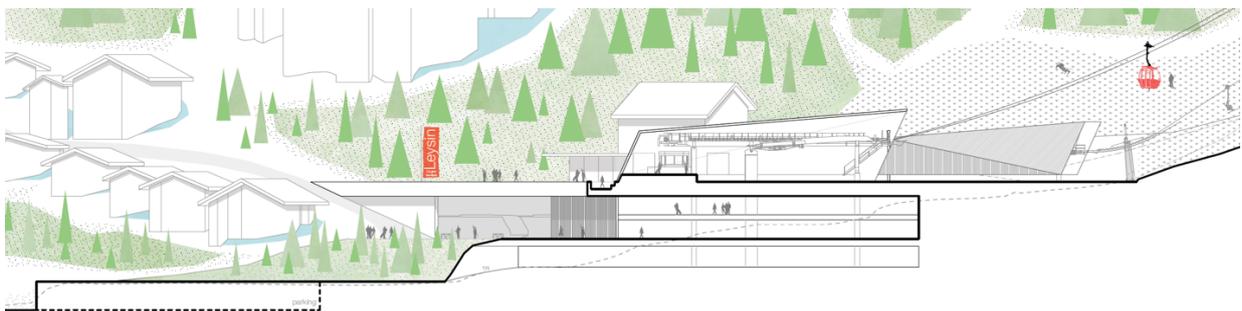
### Équipe RDR – Wild Goats



Plan 1 :500, degré 1. © Équipe RDR.



Coupe 1 :500, degré 1. © Équipe RDR.



Coupe 1 :500, degré 1. © Équipe RDR.

### Description

L'approche est basée sur la mise en valeur du grand paysage et des interventions visant à préserver un maximum d'espace libre et de pleine terre. L'essentiel du programme est concentré dans le complexe architectural sur la partie haute, abrité sous un couvert en « casquette » prolongeant la pente.

Sur le couvert, un espace d'accueil généreux est ainsi créé, point d'arrivée des activités sportives. Il permet un accès facilité aux remontées mécaniques et offre des services et équipements (restauration, etc.). Il offre un espace de détente jouissant d'un dégagement sur le grand paysage. Il est connecté avec le plateau inférieur par un escalator et un escalier en colimaçon monumental.

Sous le couvert, la gare est positionnée de façon à permettre un accès de plain-pied par une large ouverture à l'air libre vers un « parvis de la gare », partiellement situé sous la casquette et accueillant les bus. Les différentes activités commerciales et de services (TLML, TPC, Hefti Sports) sont également sous le couvert, dans un bâtiment compact.

En prolongement de la place, un parc paysager restitue la pente naturelle et une « coulée verte » qui ponctue une vision à large échelle de traversée paysagère du coteau villageois.

Le stationnement est restitué dans la situation actuelle, soit un parking sur deux niveaux à l'emplacement du parking TLML. Dans une étape ultérieure, la partie supérieure du parking pourrait accueillir des nouvelles constructions répondant à des besoins encore à définir.

### Analyse

La principale force du projet réside dans sa compacité. Elle permet de limiter l'impact des constructions au profit d'espaces fonctionnels ou d'aménagements paysagers ou publics de qualité.

Les connexions entre les différents espaces, la gestion des flux et la position de la gare, en lien direct avec la place et avec une grande visibilité depuis l'extérieur, sont appréciées.

La concentration des infrastructures de transports publics est pertinente et permet de créer un véritable hub. La cohabitation entre les différents usages et usagers, en particulier entre mobilités douces et véhicules, reste néanmoins à affiner.

Les qualités écologiques et environnementales du projet sont affirmées, notamment par les aménagements végétaux prévus et la réflexion sur le ré-usage des matériaux d'excavation sur le site.

Le collège salue les qualités indéniables du projet et perçoit un important potentiel d'évolution. En ce sens, il a décidé à l'unanimité de retenir ce projet pour le second degré.

## 5.1 Recommandations du collège à la suite du degré 1

À la suite des présentations du dialogue 1, le collège a décidé à l'unanimité de retenir les projets The Place to Ski, par l'équipe Pont12, et Wild Goats, par l'équipe RDR, pour le second degré. Le collège a formulé ses recommandations à l'attention des deux projets. Elles sont retranscrites ci-après.

### Recommandations à l'attention des deux projets

#### Général

- > Le parti pris du projet, apprécié du collège, doit être conservé, tout en veillant à l'adapter aux besoins du cahier des charges et aux nouvelles recommandations.
- > La viabilité et l'animation du secteur durant les 4 saisons doit être visé, dans une vision touristique et de vie de village.

#### Fonctionnement hivernal

- > Un principe de gestion de la neige en hiver est à établir, notamment pour visualiser et étudier les zones de stockage de neige et leur influence visuelle sur les aménagements (utilisation du parc comme zone de stockage ou non).

#### Impact environnemental

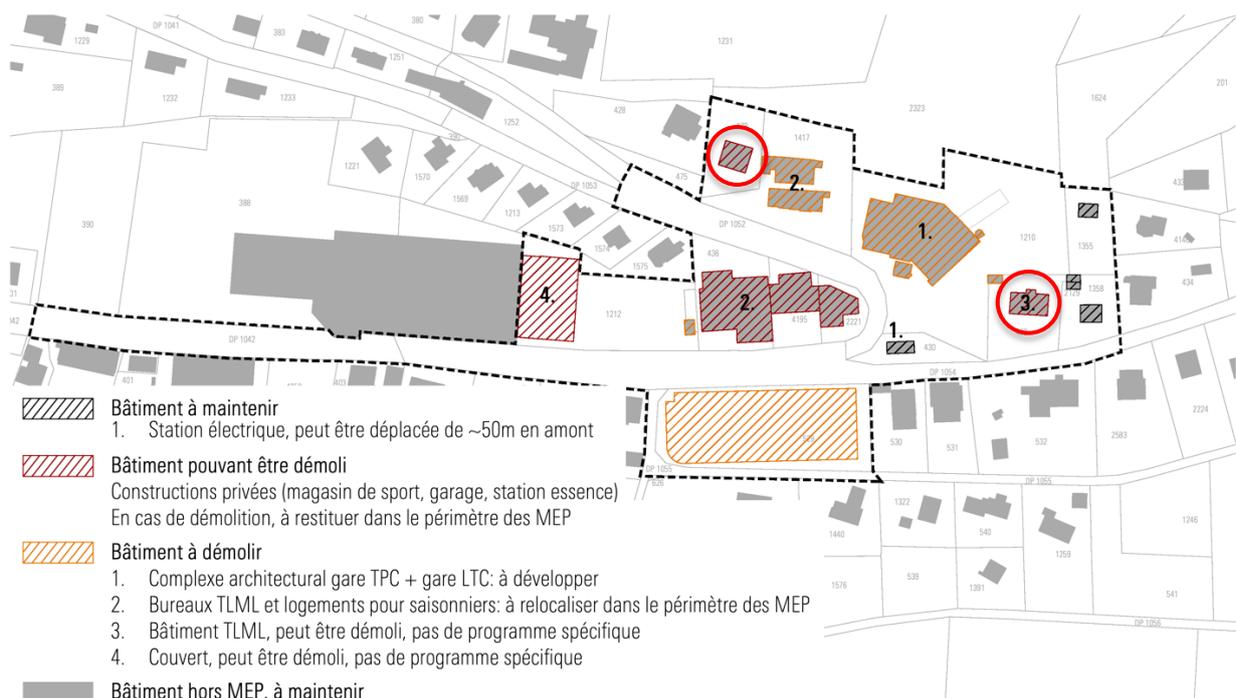
- > Le volume de matériaux excavés pour la réalisation du projet doit être évalué.
- > Le potentiel de réutilisation de ce volume doit être démontré dans le projet.

#### Ferroviaire

- > La faisabilité du prolongement de la ligne ferroviaire (long terme) et son impact sur le projet doivent être précisés.
- > Les voies d'évacuation incendie doivent être démontrées.

#### Maintien de l'existant

- > Le maintien des bâtiments dits « pouvant être démolis » sur le schéma ci-dessous (entourés en rouge) doit être évalué. Dans la mesure du possible, il faut viser à les maintenir. Dans le cas contraire, les équipes doivent en justifier les raisons.



### Concept de vie sociale et commerciale, hiérarchisation spatiale

- > L'intensité des différents espaces publics, leurs caractéristiques et les usages 4 saisons qui s'y développeront doivent être renseignés.
- > En lien avec le concept de vie sociale, la vie commerciale qui se développe le long de la route de la Cité jusqu'au complexe architectural doit être explicitée :
  - Où sont les points attractifs du complexe architectural et du secteur MEP ?
  - Où se développeraient les éventuelles animations (usages à renseigner) ?
  - Où sont les vitrines ?
  - Quelle connexion avec la route de la Cité est amenée par le projet ?
  - Comment accueillir des manifestations ponctuelles ?
- > La cohabitation et les interactions entre les différents usages d'une part (activités 4 saisons, usages pérennes, manifestations ponctuelles, circulations, etc.) et les usagers liés d'autre part (habitants, skieurs, randonneurs, pendulaires, etc.).

### Mobilités

- > Le fonctionnement et la faisabilité du dispositif lié aux bus doivent être démontrés.
- > Les rayons de giration des bus doivent figurer sur les rendus.
- > La route du Belvédère doit être maintenue en trafic bidirectionnel.
- > Le transbordement des livraisons entre le train et les monte-charge doit être précisé.

### Stationnement Hefti sports

- > A ce jour, le magasin Hefti sports dispose de 5 places extérieures courte-durée destinée à la clientèle, à proximité directe du magasin. Elles servent au chargement-déchargement de matériel de location, aux achats rapides ; elles sont essentielles au bon fonctionnement de l'entreprise.
- > Les équipes doivent viser à restituer ces places au plus proche de la surface de vente du magasin et démontrer le fonctionnement en lien avec l'activité commerciale. En cas de non-restitution de l'entier des places, les équipes doivent le justifier clairement.

### Station électrique

- > Les agencements prévus autour de la station électrique doivent être précisés afin de garantir le respect des normes (accès, incendie, ventilation, etc.).

### Principes statiques

- > Les principes des concepts statiques et sismiques doivent être mieux expliqués.

### Route du Belvédère

- > Un profil en long sommaire de la route du Belvédère doit être fourni.

## Recommandations à l'attention du projet The Place to Ski

### Complexe architectural

- > La faisabilité du porte-à-faux du bâtiment doit être démontrée. Plus spécifiquement, un équilibrage de la structure devrait être étudié afin d'éviter les piliers de soutien.
- > La matérialité et les principes architecturaux du bâtiment doivent être renseignés.
- > Les ouvertures visuelles sur le grand paysage depuis l'intérieur du complexe doivent être valorisées, notamment pour les affectations à usage public (cafétéria, restaurant, etc.).
- > Le corps de bâtiment ouest des remontées mécaniques (entrée niveau ski) doit être plus soigné tant dans ses aspects fonctionnels que dans sa relation aux vues.
- > Les relations entre les niveaux haut (départ du télésiège), intermédiaire (route du Belvédère) et bas (Place Large) doivent être sensiblement améliorées, en réfléchissant aux parcours entre ces niveaux, à la visibilité des entrées, à la relation visuelle avec les espaces extérieurs.

### Gare ferroviaire

- > L'altitude du plancher de la gare est de 1317.00 msm. Il faut tester jusqu'à quelle altitude le plancher peut être remonté sans que les qualités et le fonctionnement du projet soient remis en cause.
- > Une importante épaisseur de remblai semble nécessaire au-dessus de la gare et des arcades commerciales. La possibilité de réduire la hauteur du remblai doit être évaluée.
- > Plus généralement une vision des mouvements de terre dans les étapes de constructions avec une minimisation des intrants et sortants doit être présentée.
- > L'accès vertical aux quais depuis le parking souterrain doit être supprimé.
- > L'accessibilité à la gare depuis la rue du Commerce et la Rue du Belvédère doit être renseignée.

### Remontées mécaniques

- > Même si le télésiège est « reculé » dans le complexe, la hauteur entre le sol de la piste (sans neige) et le niveau d'embarquement doit être de 5.50 m afin de garantir le passage de la piste (et du ratrack) sous le télésiège. En ce sens, le terrain de la piste de ski doit être retravaillé.
- > Dans tous les cas, le passage du ratrack doit être garanti.

### Mobilités

- > L'interface bus n'est pas fonctionnelle. L'accès aux quais LHand et les rebroussements doivent être garantis et leur fonctionnement démontré en plan.
- > Le projet doit veiller à limiter les conflits entre les flux TIM vers le parking et les bus en accès à la gare routière.
- > Le traitement de la zone de rencontre en lien avec les espaces routiers doit être précisé.
- > Plus largement, le collège s'interroge si une zone de rencontre est l'outil adéquat pour ce secteur. La fonctionnalité du projet avec un dispositif de zone 30km/h devrait également être étudiée.
- > La sécurisation des traversées piétonnes suivantes doit être précisées :
  - Entre la Place large et les commerces et activités ;
  - Entre le bas des pistes, le complexe architectural et la Place large ;
  - Entre la route du Belvédère et la Place large.
- > Le fonctionnement du dispositif de livraison (accès poids lourd et manœuvres) doit être démontré en plan.
- > L'accès aux villas à maintenir doit être garanti et renseigné clairement en plan.
- > La dépose minute et la dépose taxi doivent être renseignés en plan.

### Espace public et aménagement paysagers

- > L'activation et les usages de la place durant les 4 saisons doit être précisée. Sa complémentarité avec l'espace « front de neige » sur la partie haute doit être développée.
- > Plus spécifiquement, il s'agit de renseigner le fonctionnement de ces espaces durant les 4 saisons du point de vue de « l'expérience utilisateur » (après-ski ? Quels usages à quels endroits, etc.).
- > La place doit être affinée : gestion et intégration de la route (bidirectionnelle), gestion des niveaux (rampes et emmarchements), en profitant de la souplesse des « failles » proposées.
- > Le principe de plantation doit être mieux renseigné, en particulier en lien avec les surfaces en pleine terre. Le choix des essences sera démontré au second tour.
- > La matérialité, texture, relief et inclinaison des murs de soutènement extérieurs devront être précisés et approfondis. Une attention particulière devra être apportée à la finition du béton apparent (lisse, bouchardé, criblé, sablé, etc.) pour préciser et affiner leur intégration tant au contexte local que territorial.
- > La faisabilité d'un revêtement en dallage béton doit être démontrée en termes de praticabilité en hiver, de déneigement et de salage.

### Garage Milano et Hefti Sports

- > Le fonctionnement des accès, du stationnement et des livraisons doit être démontré.
- > Une à deux places de (dé)chargement doivent être prévues proches du magasin Hefti Sports et doivent figurer en plan.
- > Les surfaces de bureaux liées à l'activité de M. Milano doivent être adjacentes à l'atelier.

### Divers

- > Une profondeur suffisante (minimum 7.00 m) doit être proposée pour les commerces. La faisabilité de cette profondeur doit être démontrée ainsi que son intérêt économique en lien avec le concept de vie commerciale.
- > Les surfaces hors programme proposées (studios) sont bienvenues et doivent être approfondies dans la proposition.

## Recommandations à l'attention du projet Wild Goats

### Complexe architectural

- > La disposition des locaux « publics » (restaurant, cafétéria, commerces, etc.) doit être approfondie afin de mieux valoriser les activités offrant une « animation », en lien avec les places et les vues sur le grand paysage, et une localisation plus en retrait des locaux moins qualitatifs (casiers par exemple).
- > La matérialité et les principes architecturaux du bâtiment doivent être précisés, de même que pour l'escalier en colimaçon et son usage hivernal.
- > La relation volumétrique entre les corps de bâtiments et leur socle doit être précisée.

### Gare ferroviaire

- > L'altitude du plancher de la gare est de 1320.00 msm. Il s'agit de tester jusqu'à quelle altitude le plancher pourrait être abaissé sans que les qualités et le fonctionnement du projet soient remis en cause.

### Mobilités

- > Le fonctionnement de l'interface de mobilités doit être explicité afin d'assurer la sécurité des piétons et des cycles et de limiter les conflits et les usages indésirables (par ex. : dépose sauvage).
- > La Place large est vouée à accueillir de nombreux flux tous modes (MD, TP et TIM, livraison, dépose-minute, etc.) Le dispositif envisagé pour la gestion de ces flux et la démarcation des espaces doit être finement étudié (marquage au sol ? différenciation des revêtements ? différence de niveau ? etc.).
- > L'accès aux quais LHand et les rebroussements doivent être garantis et leur fonctionnement démontré en plan.
- > La disposition des arrêts de bus pourrait être revue, notamment en vue de permettre une meilleure lisibilité et compacité des espaces à caractère routier.
- > Le concept d'accès et de circulation des transports individuels motorisés doit être présenté et son fonctionnement démontré.
- > La relation entre le parking et le complexe doit être précisée pour les mobilités douces et les personnes à mobilité réduite.
- > Le dispositif de livraison doit être mieux démontré, en particulier le principe d'entrée-sortie des véhicules de livraison et l'accès au quai de déchargement.
- > La dépose minute et la dépose taxi doivent être renseignés en plan.

### Garage Milano et Hefti Sports

- > Le fonctionnement des accès, du stationnement et des livraisons pour les deux activités doit être démontré.
- > Le garage Milano doit être plus clairement renseigné. Un espace offrant plus de fonctionnalité doit être étudié.

### Espace public

- > L'interface mobilité est présentée comme une place mais son attractivité n'est pas démontrée. De même, la place supérieure, si elle paraît attractive pour le front de neige, ne semble pas de nature à attirer les événements villageois, notamment hors saison hivernale. Le dispositif et les usages doivent être approfondis.
- > Le statut du parc, ses usages et ses parcours doivent être approfondis. Ses proportions peuvent être questionnées, notamment au profit de l'interface de mobilité.
- > La continuité entre le parc et le village doit être clarifiée et renforcée.
- > Les parcours piétons entre le bas (route de la Cité, Place Large actuelle) et le haut (gare puis front de neige) doivent être plus clairs et renforcés, pour créer un lien entre ces lieux.
- > La proposition du maintien du parking (rénovation) permet une relative sobriété environnementale. Néanmoins, ce statu quo interroge quant à la qualité spatiale offerte. En tous les cas, soit le plan présente une situation avec des volumes et les places de parc associées, soit le plan présente une situation sans volume et renseigne des usages de cette situation.
- > La « place de neige » étant sur dalle, il s'agira de démontrer comment la végétaliser durablement l'été tout en assurant sa praticabilité l'hiver. Quelle épaisseur, substrat, végétation et comment gérer l'entretien pérenne de cette dernière ?
- > Le style graphique choisi pour les perspectives visuelles, bien que très attrayant, laisse planer un doute quant aux vues panoramiques réelles, en particulier au regard du parking et du tissu bâti existant et futur. Des précisions seront à apporter à ce sujet, en particulier pour les ouvertures visuelles depuis la place du front de neige et la place intermodale.

## 5.2 Coordination avec les TPC

A la suite du dialogue 1 et considérant les enjeux en présence, une coordination a été menée entre les équipes retenues pour le second degré et les TPC, accompagnés de leurs mandataires. Les TPC ont rencontré chaque équipe séparément afin de préciser les attentes et recommandations en vue du second degré. Ces précisions complètent les recommandations formulées par le collègue à la suite du dialogue 1. Elles sont retranscrites ci-après.

### Compléments communs aux deux projets

#### Besoins des TPC

##### Positionnement de la gare

- > Les équipes doivent affiner, vérifier et confirmer l'altitude de la gare TPC dans leur projet.
- > La boîte gare peut être décalée plus en amont (dans la montagne) pour autant que le maintien des bâtiments hors MEP soit garanti.
- > Une légère rotation de la boîte gare peut être opérée pour autant que le maintien des bâtiments hors MEP soit garanti, en particulier celui situé sur la parcelle 1252.
- > La rotation possible dépend de la position en plan et de la profondeur de la gare. En ce sens, elle devra être vérifiée et confirmée pour chaque projet par les TPC.

##### Quais

- > Une pente de 5/1000 doit être prévue pour les quais, en direction des buttoirs.
- > Les quais doivent être rectilignes sur toute leur longueur.

##### Locaux TPC

- > Les locaux techniques liés au fonctionnement de la gare doivent être localisés à proximité directe de celle-ci, tant pour des raisons d'exploitation que de procédure PAP. Il n'est pas possible de prévoir leur déplacement ailleurs dans le périmètre dans une phase ultérieure.
- > Les équipements liés aux TPC (guichet, locaux du personnel, etc.) peuvent être prévus à proximité de la gare en première phase, puis déplacés ailleurs dans le périmètre en phase ultérieure, selon les besoins du projet et les étapes de réalisation.

##### Accès aux quais

- > Aucun accès piéton public destiné à d'autres usagers que les voyageurs utilisant le train ne peut être prévu sur les quais ou impliquer un transit par les quais.
- > Si un accès piéton public principal à destination d'autres usagers que ceux du train existe sans emprise sur les quais, alors un accès piéton secondaire peut avoir une emprise sur les quais (par exemple : liaison entre des vestiaires et les quais).

##### Prolongement de la ligne

- > Les prescriptions du DE-OCF doivent s'appliquer au prolongement de la ligne. Les rayons minimaux sont de 80.00 m. Il est recommandé d'utiliser les rayons les plus grands possibles.

### Besoins de la commune

- > A-t-elle la volonté d'avoir une place de village ?
  - La place du village de Leysin est la Place du Marché, au centre du village. Le projet ne doit donc pas proposer une seconde place du village, mais une place polyvalente, complémentaire, qui permettra d'accueillir des manifestations ponctuelles, tels que des évènements sportifs.
- > Une place en pente peut-elle être envisagée ?
  - Pour des questions d'usages et de logistique, une place en pente n'est pas souhaitée.
- > Le projet doit-il viser une nouvelle centralité de village ? Une centralité complémentaire avec le centre du village ?
  - Les projets doivent proposer une centralité secondaire, en complémentarité avec le centre du village.
- > Le projet doit-il viser un public particulier (jeunes, familles, seniors, etc.) ?
  - Non.
- > A-t-elle la volonté d'avoir un parc paysager, de repos, etc. ?
  - Pour ce site, la Commune souhaite sortir du contexte urbain et souligner le rapport à la nature et au grand paysage.
- > A-t-elle la volonté d'avoir une place avec gradins pour des évènements ponctuels ?
  - Non.
- > A-t-elle la volonté d'avoir un élément « spectaculaire » ou identitaire (complexe architectural) ?
  - Oui, la Commune souhaite casser l'image actuelle du bâtiment de la télécabine en proposant un nouvel élément identitaire, à l'image du restaurant Kuklos qui reste d'actualité plus de trente ans après sa construction, en restant dans des coûts mesurés.
- > Le besoin d'un complexe permettant l'organisation de séminaires, congrès, etc. doit-il être ajouté au programme des surfaces ?
  - La Commune organise de nombreuses manifestations en intérieur. Celles-ci prennent place dans la salle de gymnastique du collège du Suchet, au bas du village, ce qui nécessite de gros moyens logistiques et économiques.
  - La Commune souhaite donc disposer d'une salle d'environ 500 places pour accueillir ces manifestations ponctuelles sans recourir à la salle de gymnastique.

### Autres éléments

#### Phasage

- > Comme mentionné, le projet sera soumis à 3 procédures distinctes selon les objets. En ce sens, il est important que le phasage garantisse la faisabilité des objets indépendamment les uns des autres, sans ordre de réalisation.
- > Les rendus doivent clairement illustrer la séparation de ces objets et démontrer leur faisabilité de façon indépendante tant du point de vue constructif que temporel.
- > Chaque objet doit être autonome tant pour la procédure que pour la réalisation.

#### Remontées mécaniques

- > Les équipes peuvent contacter M. Vincent Epinay (vincent.epinay@garaventa.com) pour obtenir des précisions sur le fonctionnement du stockage des sièges et leur cheminement entre le local de stockage et l'installation (merci de mettre team+ en copie, j.jardin@team-plus.ch).

### Mobilité

- > Le profil en long de la route du Belvédère peut être retravaillé en dehors du périmètre des MEP si le projet le nécessite, mais le bâtiment sis sur la parcelle 1252 ne doit pas être impacté par le nouveau profil.
- > Les indications relatives au fonctionnement des bus contenus dans le cahier des charges sont maintenues. En ce sens, le terminus de la ligne 175 doit être prévu dans le périmètre des MEP.
- > Les girations des bus doivent être vérifiées et démontrées en plan.
- > Les normes LHand doivent être respectées.
  - En cas de besoin, les équipes peuvent contacter Mme Alexa Wiskott (DGMR, alexa.wiskott@vd.ch, merci de mettre team+ en copie, j.jardin@team-plus.ch).

### Transformateur électrique

- > Le transformateur électrique doit être accessible en tout temps par des véhicules lourds.
  - En cas de besoin, les équipes peuvent contacter M. Christophe Brönnimann (Romande Energie, Christophe.Bronnimann@romande-energie.ch, merci de mettre team+ en copie, j.jardin@team-plus.ch).

### **Modification des recommandations transmises le 22.12.2022**

- > Le maintien du bâtiment dit « pouvant être démoli » sur le schéma ci-dessous (parcelle 432, entouré en rouge) doit être évalué. Dans la mesure du possible, il faut viser à le maintenir. Dans le cas contraire, les équipes doivent en justifier les raisons.
- > Le bâtiment sis sur la parcelle 429 peut être démoli si le projet le nécessite.



**Compléments spécifiques à l'attention du projet The Place to Ski**

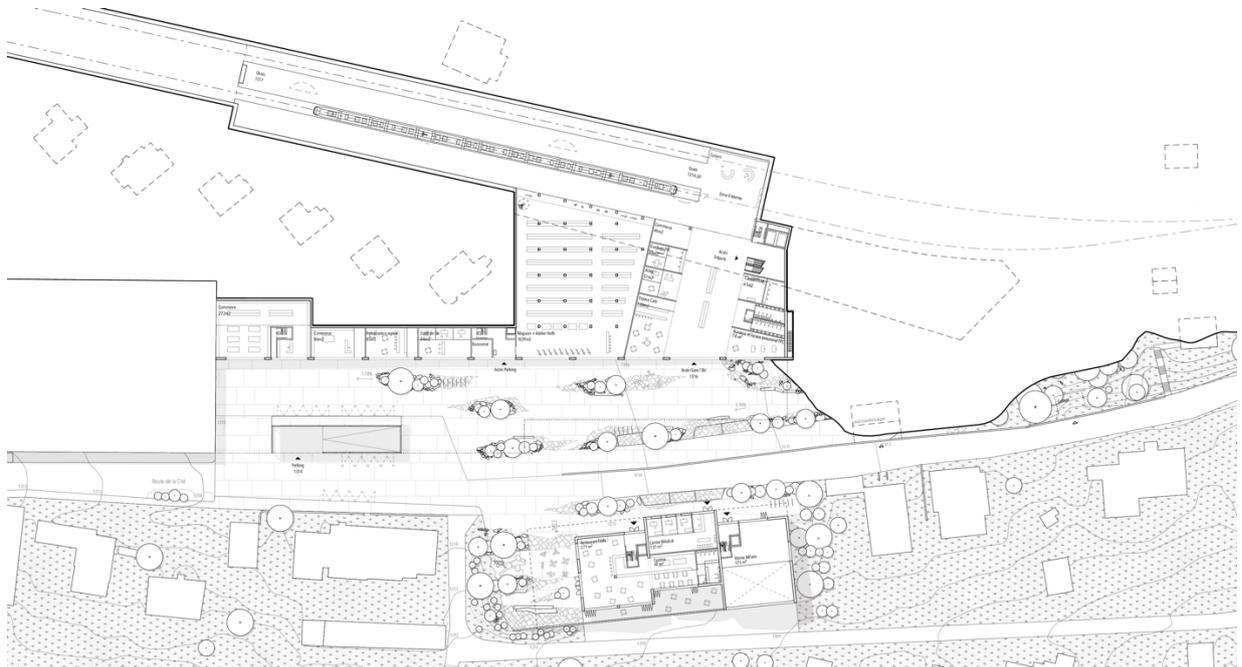
- > La position de la gare proposée au degré 1 est légèrement pivotée par rapport à l'axe initial transmis. Cette position est toutefois validée par les TPC.
- > En cas de modification pour le degré 2 (altitude, rotation plus importante, décalage par rapport à l'axe, etc.), l'équipe a la possibilité de faire vérifier et valider la nouvelle position de la gare par les TPC en leur transmettant les documents nécessaires à cette vérification d'ici le vendredi 3 février 2023. Passé ce délai, la vérification sera effectuée uniquement au moment du contrôle des rendus.
- > La quantité de remblai sur le toit de la gare TPC est trop importante. Des solutions pour la réduire doivent être étudiées, par exemple en réhaussant le toit de la gare.
- > Ceci pourrait permettre de créer un second niveau et de valoriser ces surfaces dans le projet.

**Compléments spécifiques à l'attention du projet Wild Goats**

- > La possibilité d'abaisser l'altitude des quais au plus bas possible sans dénaturer les principes forts du projet doit être étudiée.
- > RDR renseignera les TPC au plus tard le 27.01.2023 de l'altitude des quais la plus basse possible permise par leur projet.
- > Les données transmises (pdf et dwg) indiquent l'emplacement de la gare avec la rotation maximale par rapport à l'altitude des quais projetée dans le projet.

## 6. Présentation des projets – Degré 2

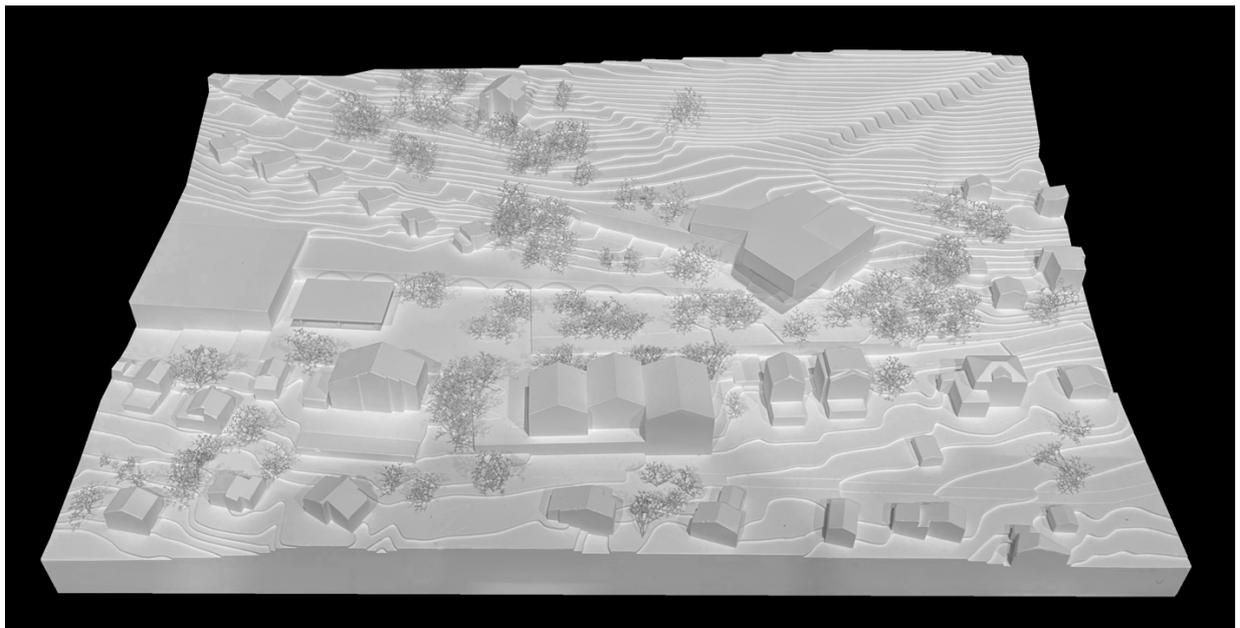
### Équipe Pont12 – The Place to Ski



Plan 1 :500, degré 2. © Équipe Pont12.



Image de synthèse, degré 2. © Équipe Pont12.



Maquette 1 :500, degré 2. © Équipe Pont12.

### **Description**

Le parti pris du premier degré est maintenu et renforcé. L'accessibilité à la partie haute et les liaisons entre la gare et la place du village sont approfondies. Le langage architectural du complexe est affiné afin d'assurer une meilleure intégration dans le contexte du site tout en préservant le caractère identitaire de ce volume, notamment par son porte-à-faux.

La gestion des mobilités et des flux est retravaillée. En particulier, le schéma de circulation des bus est consolidé. Les liaisons entre les différents secteurs du site, notamment entre la place, la gare et les remontées mécaniques, sont également précisées.

La disposition du programme des surfaces est revue afin de viser une meilleure fonctionnalité d'ensemble, en lien avec la place du village. Le rôle de cette dernière comme support de vie sociale et d'activités quatre saisons est précisé et renforcé. Les arcades accueillant des activités diversifiées valorisent l'aspect commercial du site.

### **Analyse**

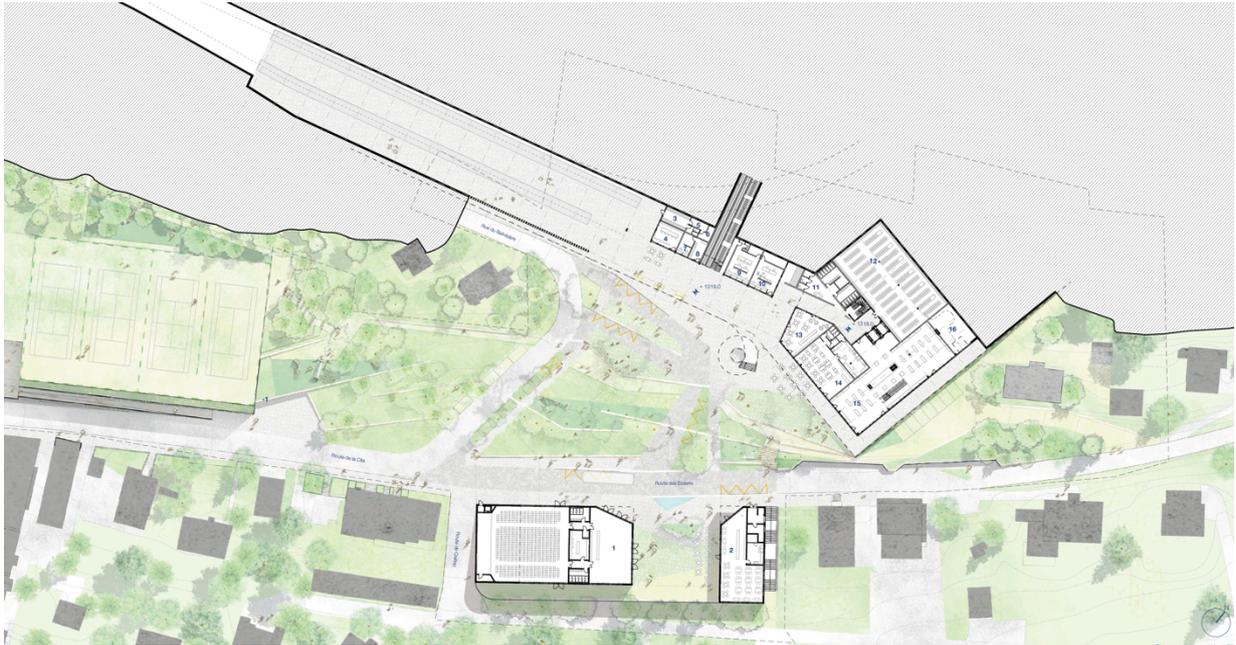
Les qualités du projet sont indéniables. La place du village, par sa polyvalence et son rôle central, est un élément fort, apprécié du collège. Le concept paysager et le choix des matériaux favorisent l'intégration du projet dans le contexte villageois. La partie haute, présentée comme un espace d'arrivée au pied de la montagne, assure un bon fonctionnement avec les remontées mécaniques.

Le traitement de la partie intermédiaire, entre la place et la rue du Belvédère, est encore insuffisamment développé et la gestion des flux à ce niveau, notamment des bus, ne semble pas pleinement fonctionnelle. Au niveau de la place, l'arrivée des skieurs par rapport à la route reste problématique.

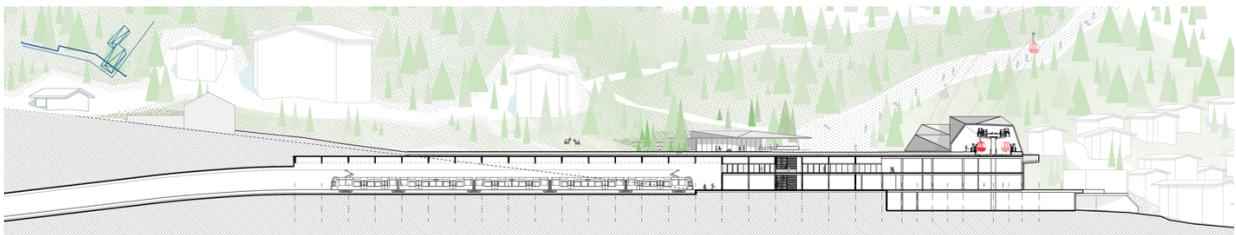
Plus généralement, le parti pris affirmé du projet, élément fort aux premiers abords, semble devenir contraignant et bloquer l'évolution du projet. Le collège craint un manque de flexibilité dans les étapes ultérieures.

Pour ces raisons, le collège a décidé à l'unanimité de ne pas retenir ce projet pour la suite des études.

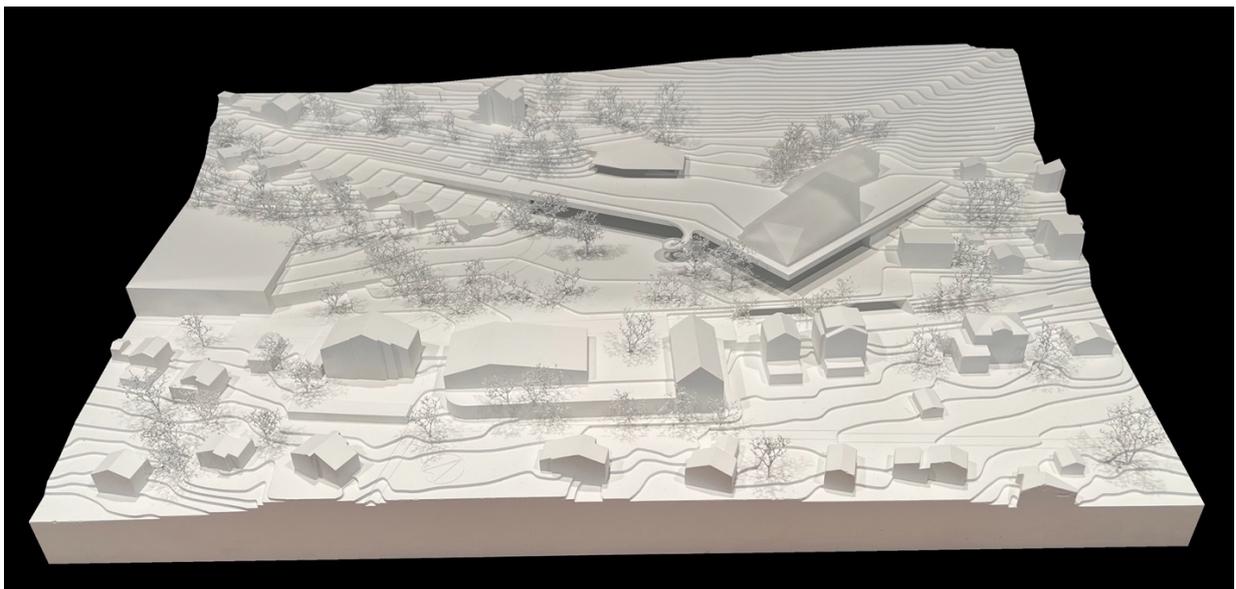
### Équipe RDR – Wild Goats



Plan 1 :500, degré 2. © Équipe RDR.



Coupe 1 :500, degré 2. © Équipe RDR.



Maquette 1 :500, degré 2. © Équipe RDR.

### Description

Les principes du premier degré sont maintenus et approfondis.

L'abaissement de la gare d'environ 1.00 m et le rehaussement d'une partie de la route des Esserts permettent d'offrir un espace central presque plat, avec une légère déclivité gérée par des paliers aménagés. Ce geste induit une meilleure gestion des flux tout en améliorant les qualités paysagères du site.

La circulation automobile, maintenue sur la rue du Belvédère, est dissociée des bus et ne transite plus à travers le parvis de la gare. Désormais, seuls les arrêts de bus y sont prévus.

Le front des sports est retravaillé, notamment les liaisons entre les différents niveaux selon les types d'utilisateurs. Ainsi, l'accès au front des sports depuis la gare est déplacé pour déboucher à la hauteur du restaurant, à l'abri. La visibilité de l'escalier en colimaçon proposé au degré 1 est renforcée, offrant une liaison alternative entre les niveaux.

La partie basse est également revue afin d'intégrer les recommandations du collège. Le remodelage du terrain permet de garantir deux niveaux de parking couverts. Une salle polyvalente est prévue à long terme sur le toit du parking, ainsi qu'un espace public aménagé en continuité de l'espace central.

Plus globalement, l'organisation des surfaces est adaptée afin de proposer une meilleure fonctionnalité d'ensemble d'une part et, d'autre part, d'améliorer la visibilité des locaux commerciaux.

### Analyse

Le collège apprécie particulièrement l'évolution du projet et la prise en compte des recommandations et besoins complémentaires. L'adaptation du niveau de la gare et le remodelage du terrain impliquent un gain qualitatif notable du projet, tant pour les aspects fonctionnels que pour les espaces publics et les aménagements paysagers.

Plus spécifiquement, les schémas de mobilités sont sensiblement améliorés. De même, la gestion du stationnement et la rationalité du parking sont soulignées.

Enfin, l'attitude résolument durable du projet concernant la gestion des excavations est saluée.

Pour ces raisons, le collège a décidé à l'unanimité de désigner le projet Wild Goats comme lauréat des MEP.

## 6.1 Recommandations du collège à la suite du degré 2

A la suite des présentations du dialogue 2, le collège a décidé à l'unanimité de désigner le projet Wild Goats, par l'équipe RDR, comme lauréat des MEP. Le collège a formulé ses recommandations à l'attention du projet, en vue de la synthèse. Une coordination a été menée entre l'équipe RDR, la commune, Hefti Sports et le garage Milano afin de préciser les besoins programmatiques de ces deux activités. Le projet lauréat a également été présenté au Conseil d'administration de Télé-Leysin – Les Mosses – La Léchère (TLML). Ces séances ont conduit à des recommandations complémentaires à celles du collège. Elles sont retranscrites ci-après.

### Recommandations formulées par le collège

#### Appréciation générale

En plus des éléments déjà salués lors du 1<sup>er</sup> degré, le collège a particulièrement apprécié :

- > L'évolution générale du projet et la prise en compte approfondie des recommandations et besoins complémentaires exprimés par le collège ;
- > Le soin apporté au remodelage du terrain permettant une amélioration générale du projet et une meilleure accessibilité à la gare ;
- > L'amélioration du système de mobilité ;
- > L'attitude résolument durable concernant la gestion des excavations ;
- > La présentation très claire de cet ensemble complexe.

Les éléments principaux et essentiels à améliorer sont :

- > Conférer aux façades du complexe architecturale (sous la « casquette ») un caractère plus intégré au contexte villageois, moins urbain et « international » ;
- > Rechercher une meilleure valorisation commerciale générale du projet, en particulier concernant la localisation et l'agencement du magasin Hefti Sports ;
- > Garantir un accès fonctionnel et réalisable (foncier) aux maisons individuelles à l'est du périmètre d'étude ;
- > La durabilité et les caractéristiques environnementales du projet doivent être précisées et mieux affirmées (énergie, matériaux, etc.) ;
- > Les surfaces de plancher du projet doivent être mieux renseignées et affinées.

#### Architecture

- > Un affinage du langage architectural devrait être réfléchi en vue d'une meilleure adéquation avec les spécificités du lieu.
- > Le caractère du bâtiment accueillant l'école de ski doit être précisé et affirmé (volontairement plus adouci ? Plus structuré pour « répondre » à l'enveloppe des remontées mécaniques ?).
- > La matérialité et les principes architecturaux des bâtiments doivent être précisés, en tenant compte de besoins différenciés :
  - Détaillés pour les éléments liés au complexe architectural ;
  - Intentions sommaires pour les bâtiments sur le parking.
- > En cas de revêtement en bois, la durabilité et l'évolution (changement de couleur, entretien, durée de vie, etc.) doivent être démontrées et garanties dans le temps. Si possible, des illustrations ou une simulation de l'évolution de la couleur du bois doivent être présentées.

#### Remontées mécaniques et phasage

- > Le phasage doit garantir la faisabilité du projet sans interruption du fonctionnement des remontées mécaniques.
- > En principe, il faudra assurer un chantier sans interruption de fonctionnement de la télécabine en période hivernale.

### Locaux techniques TLML

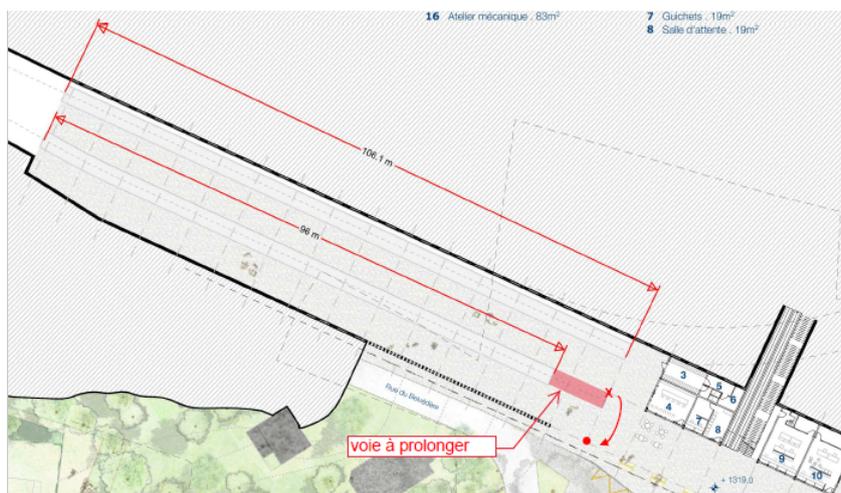
- > Le programme demandé est :
  - 350 m<sup>2</sup> d'atelier avec 4.00 m de hauteur sous plafond pour l'utilisation d'un pont roulant de 5 tonnes et une fosse de maintenance pour les véhicules ;
  - 180 m<sup>2</sup> de stockage avec 4.00 m de hauteur sous plafond.
- > Le projet prévoit ~370 m<sup>2</sup> pour ces surfaces, sur deux niveaux.
- > Pour des raisons fonctionnelles, le programme doit être restitué. S'il est prévu sur deux niveaux, la circulation des pièces à réviser entre les niveaux doit être démontrée.
- > Une coordination avec TLML et Garaventa est possible avant la synthèse (cedric.sausser@ttml.ch | vincent.epiney@garaventa.com).

### Valorisation commerciale

- > Le projet doit viser à valoriser autant que possible les commerces du site, tant d'un point de vue fonctionnel qu'économique (location-vente ciblée, mais aussi « shopping élargi » et déambulation).
- > La disposition du magasin Hefti Sports doit être améliorée : l'accès (piétons et véhicules) et la visibilité sont à retravailler (cf. chapitre spécifique suite à la séance de coordination).
- > Pour Hefti Sports, il est confirmé que les locaux peuvent être prévus sur deux étages pour autant qu'un espace de vente, location et stock tampon (pas nécessairement la totalité du stock) soit prévu sur un seul niveau.

### Gare ferroviaire

- > La voie aval est plus courte que ce qui est nécessaire. Elle doit être prolongée en direction des télécabines pour avoir la même longueur que la voie amont.
- > Le poteau situé face à la voie aval devra ainsi être déplacé en façade.
- > Des optimisations des locaux TPC seront possibles en phase projet si besoin d'agrandir l'espace à la sortie des quais.
- > Les TPC se tiennent à disposition pour tout éventuel besoin de coordination (edouard.thebault@tpc.ch).



### Mobilités

- > Le projet doit garantir qu'un bus à l'arrêt n'empêche pas la circulation des autres véhicules (assurer la faisabilité d'un dépassement).
  - > L'espace entre les deux arrêts de bus (côté gare TPC) doit être modifié afin de permettre aux bus stationnés côté gare de repartir en direction de la rue de la Cité.
  - > La possibilité d'accueillir plusieurs cars touristiques simultanément doit être garantie sans que ça ne bloque la circulation des autres véhicules.
  - > Le fonctionnement du quai en pente doit être garanti et le principe bien expliqué. La possibilité d'aménager les quais le plus plat possible doit être évaluée.
  - > Un espace vélos fermé (sécurisé) doit être prévu à proximité de la gare pour les voyageurs et pour les employés du site.
  - > Plus largement, des secteurs de réserve pouvant accueillir des espaces vélos doivent être identifiés, notamment en vue d'une évolution plus importante de la demande à moyen-long terme (les sites déjà prévus à cet effet pourraient par exemple prévoir une dimension doublée en cas de besoin, pour autant que l'aménagement le permette).
  - > L'accès aux habitations privées à l'est du site n'est pas acceptable. Une solution fonctionnelle et réalisable doit être recherchée.
- 
- > La faisabilité du nouveau profil de la route des Esserts doit être vérifiée et le raccord à l'existant garanti et renseigné. En ce sens, les éléments suivants sont attendus :
    - Profil en long de la route des Esserts, depuis la route de la Cité ;
    - Des coupes sur la route des Esserts, depuis les quais de bus et au niveau du raccord avec l'existant, à l'est du périmètre.
  - > Dans la mesure du possible, un profil en long simplifié (sans nécessairement tout le détail du projet en arrière-plan) de la route de la Cité et de la rue du Belvédère serait souhaité, avec indication des pentes et des altitudes, à des fins de vérification.

### Précision du programme Milano

- > Durant la séance de coordination avec Mme Véronique Chamorel, les éléments de programme et les attentes pour la synthèse ont été précisés. Ils figurent dans le PV relatif à cette séance.
- > Les éléments à considérer dans le cadre des recommandations du collège sont retranscrits ci-dessous.

### Besoins liés à l'exploitation du garage

- > Le projet doit prévoir :
  - Un local de lavage fermé et étanche ;
  - Un espace pour le grand lift (véhicules lourds) ;
  - Un espace pour deux lifts (véhicules légers) ;
  - Un espace d'atelier incluant les diverses machines (pneus, etc.) ;
  - Un espace de stockage pour les pièces et les pneus (peut être prévu en mezzanine) ;
  - Deux portes d'accès pour les véhicules ;
  - Six places de parc extérieures ;
  - Un espace café, vestiaires (pour 8 employés) et bureaux.
- > Le projet doit favoriser autant que possible l'apport de lumière naturelle, par exemple en prévoyant des puits de lumière sur le toit.
- > L'espace de circulation des véhicules doit être dépourvu autant que possible d'obstacles et de poteaux de soutien.
- > Si possible, l'espace à destination des employés doit être prévu en contact avec l'espace végétalisé.
- > La géométrie du bâtiment doit viser une forme plus simple. Les surfaces et dimensions des espaces (y compris extérieurs) doivent être renseignées (cotations sur un schéma séparé possible).
- > Cet objet doit être illustré pour la synthèse.

### Logement de fonction

- > Le logement de fonction représente un élément essentiel à la rentabilité des activités.
- > En ce sens, une solution de restitution de ce logement à court terme doit être envisagée.
- > A noter qu'en cas de localisation du logement dans le complexe architectural, le coût de ces surfaces pourrait être sensiblement plus élevé que la situation actuelle.

### Précision du programme Hefti Sports

- > Durant la séance de coordination avec MM. André et Blaise Hefti, les éléments de programme et les attentes pour la synthèse ont été précisés. Ils figurent dans le PV relatif à cette séance.
- > Les éléments à considérer dans le cadre des recommandations du collège sont retranscrits ci-dessous.
- > Un tableau précisant les besoins de Hefti Sports est également joint au présent document. Il doit être considéré pour l'évolution du projet en vue de la synthèse.

### Besoins liés à l'exploitation du magasin

- > Améliorer la visibilité du magasin, notamment depuis le parvis de la gare.
- > Maintenir les places de parc en surface, avec un accès direct au rez-de-chaussée du magasin.
- > L'espace de vente doit être dissocié de l'espace de location.
- > L'espace de location et les surfaces liées (stockage, entretien, etc.) doivent être sur le même niveau, si possible au rez-de-chaussée.

### Logement de fonction

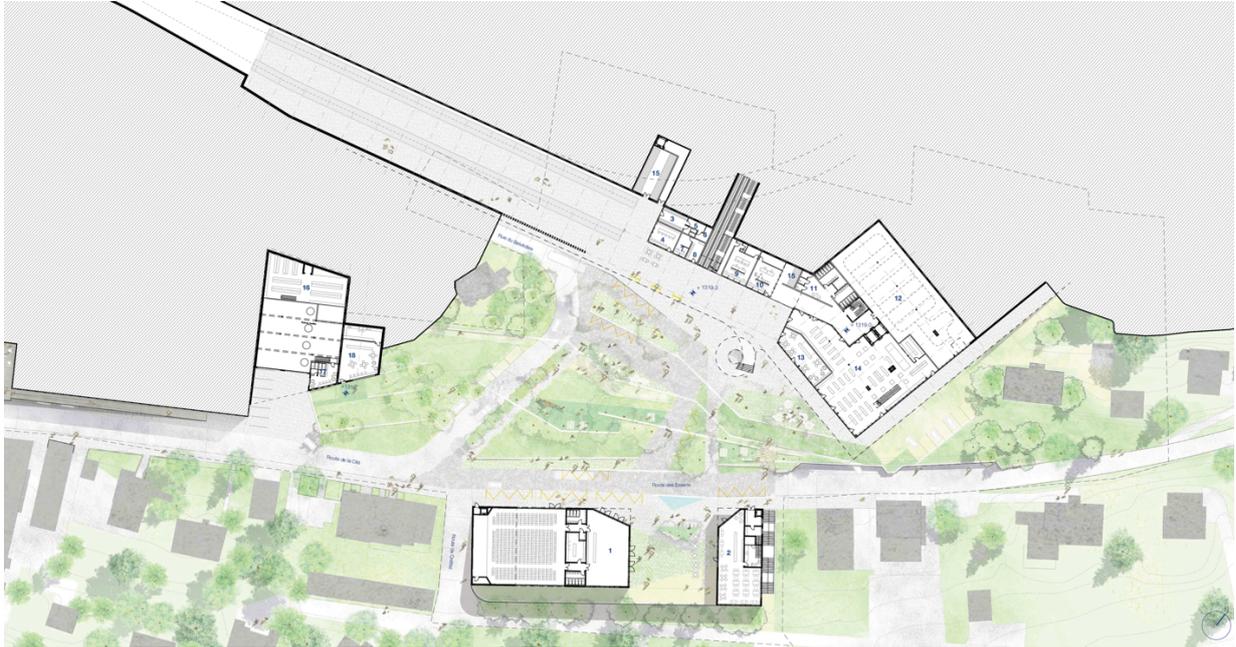
- > Le logement de fonction répond à des besoins ponctuels d'employés saisonniers. Il ne représente pas un élément essentiel à la rentabilité du magasin.
- > En ce sens, une solution de restitution de ce logement à court terme doit être envisagée.
- > En cas de non-restitution de ce programme, MM. Hefti seraient ouverts à des solutions alternatives ailleurs dans la commune. Ces solutions devraient alors être discutées avec la Commune.
- > A noter qu'en cas de localisation du logement dans le complexe architectural, le coût de ces surfaces pourrait être sensiblement plus élevé que la situation actuelle.

### Recommandations formulées par le Conseil d'administration TLML

- > L'escalier hélicoïdale est perçu comme un « symbole » du projet, apprécié par le Conseil. Ce dernier s'interroge si son caractère ne devrait pas encore être renforcé. Il devrait être praticable par les vélos et incarner une alternative fonctionnelle pour relier le front des sports et la place, en complément de la liaison projetée avec la rue du Belvédère.
  - La dimension de l'ouvrage (~3.50 m de largeur d'escalier) et la hauteur restreinte des marches permettent déjà aux cyclistes d'emprunter cette voie en poussant leur vélo. RDR étudiera la possibilité d'encore améliorer cette liaison pour les cyclistes.
- > La séparation des flux et la fonctionnalité des remontées mécaniques sont appréciées du Conseil. En revanche, l'accès livraison sur le front des sports ne semble pas fonctionnel. Une solution alternative doit être envisagée, par exemple un tunnel de livraison entre le monte-charge et le restaurant, passant sous le front des sports. Les flux à l'intérieur du complexe architectural doivent être précisés et illustrés (accès aux différents locaux selon les étages, etc.).

## 7. Synthèse

### Équipe RDR – Wild Goats



Plan 1 :500, synthèse. © Équipe RDR.



Coupe-perspective 1 :100, synthèse. © Équipe RDR.



Coupe 1 :500, synthèse. © Équipe RDR.

## 7.1 Recommandations du collège à la suite de la synthèse

La phase de synthèse a pour objectif d'affiner et de consolider la proposition du degré 2 en vue de la suite des études et de l'exposition publique. Lors de cette phase, l'équipe RDR a pu échanger à plusieurs reprises avec les acteurs locaux afin de préciser les attentes et besoins de chacun. Ainsi, l'évolution du projet s'oriente essentiellement vers une consolidation des propositions afin d'assurer leur fonctionnalité et leur faisabilité. Les principales interventions sont portées sur la visibilité des locaux commerciaux de Hefti Sports et du garage Milano et le fonctionnement des livraisons sur le site.

Le collège a émis des recommandations en vue de l'évolution du projet dans les prochaines étapes. À la suite de la présentation du projet, trois thématiques doivent être améliorées.

### Livraisons

- > Le dispositif de livraison proposé pour le restaurant situé sur le front des sports présente des risques de conflits avec les flux liés à l'arrivée des trains.
- > Une réglementation de l'horaire des livraisons n'est pas jugée suffisante pour éviter ces conflits.
- > En ce sens, une autre solution doit être proposée, en coordination avec TLML et les TPC.

### Accès aux parcelles privées

- > L'accès aux places clientèle du magasin Hefti Sports entre en conflit avec la circulation des bus et des piétons.
- > Il implique une circulation de véhicules motorisés, même marginale, à travers un espace initialement voulu sans circulation.
- > Il pose des questions de visibilité et de sécurisation entre les différents usagers. Le contrôle des « ayant droit » sera également difficile à mettre en place.
- > De manière analogue, l'accès aux parcelles privées situées du côté est du périmètre présente les mêmes conflits avec la circulation des bus et des piétons.
- > Il est indispensable que l'accès à ces parcelles pour les voitures individuelles soit entièrement repensé (autre solution d'accès ? localisation dans un parking commun prévu par le projet ?).
- > Cet élément doit être affiné, voire modifié, en coordination avec la commune, Hefti Sports et les propriétaires privés concernés.

### Durabilité du projet

- > Les qualités environnementales et durables du projet doivent être mieux définies et renforcées.
- > Ceci s'applique également au complexe dont le langage architectural doit être affiné, notamment en termes de matérialité et d'intégration dans le contexte villageois de Leysin.

## 8. Suite de la procédure

La procédure de MEP se termine par la validation du présent rapport par le collège d'experts. Une exposition publique des projets et de la procédure a lieu le 13 mai 2023, à Leysin. Elle est organisée par la Commune de Leysin, en collaboration avec TLML et les TPC.

## 9. Approbation

### Collège d'experts

M. Jean-Marc Udriot



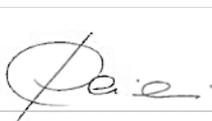
M. Michel Paccaud



M. Serge Dudan



M. Armon Cantieni



M. Grégoire Praz



M. Alexandre Clerc



M. Maxime Monnier



M. Pascal Bovey



M. Cédric Bachmann



Mme Leïla Slama-Lambelet



Mme Véronique Chamorel



M. Blaise Hefti



**Suppléants**

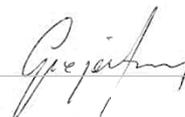
M. Jean-Philippe Ryter



M. Cédric Sauser



M. Grégoire Favre



M. Alfonso Esposito



M. Jan Forster



M. Michele Porcelli



M. Alexandre Machu



Mme Alexa Wiskott



M. Carmine Milano

*Par procuration, signature de Mme Véronique Chamorel*

M. André Hefti



Dimitri Jaunin  
Jérémy Jardin  
Team+ | 17 mai 2023