

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

Rapport final du collègue
Annexes



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

PRESENTATION DES PROJETS – DEGRE 1

Équipe Architram

SITUATION



1/2000

Village néo-touristique par excellence, Leysin désire revaloriser son offre en matière d'activités sportives et de loisirs. Ceci passe par une attractivité augmentée de ce village de montagne qui peine à offrir un cadre urbanistique lisible et sécuritaire. Pour ce faire, une connexion facilitée depuis le train aux remontées mécaniques, la construction d'un funiculaire reliant le site au bas du village, la réalisation d'un terminus d'autobus et de cheminements piétons et cyclables sécurisés, la création d'une nouvelle centralité, puis finalement le renouvellement des installations permettront d'améliorer l'accès aux installations et de renforcer l'identité de ce lieu à fort potentiel récréatif et sportif.

Le projet propose donc la création d'un large espace rassembleur qui se déploie en pente douce et s'intègre de façon naturelle à la topographie du site. Assurant une accessibilité universelle, il invite promeneurs, skieurs, randonneurs, mountain bikers et habitants à converger vers ce nouveau point de rencontre. Par sa forme simplifiée, sa large couverture, ses gradins et son balcon qui s'ouvrent sur le grand paysage, il facilite la lecture du site et offre de multiples modes d'appréhension été comme hiver. Un revêtement de sol uniforme et semi-perméable s'étend depuis la place haute, englobe la rue et recouvre une partie du sol devant les bâtiments commerciaux. Ce principe renforce la lecture du site comme espace public à priorité piétonne et en sécurité la traversée.

Un espace couvert accueille une scène pour l'animation culturelle du lieu. Une série de gradins permettent de franchir le dénivelé entre le haut et le bas de la place. Ils offrent un espace de repos et de rencontre confortable. Un large espace ouvert, au pied de la pente et du télécabine, accueille les divers événements au cours de l'année. De généreuses franges de verdure descendent depuis la montagne et traversent la place offrant ombrage aux usagers. Des fosses réservées dans le parking souterrain assurent la plantation d'arbres majeurs en pleine-terre réduisant l'impact de l'îlot de chaleur créé par ces espaces grands espaces minéraux. Des essences s'adaptant au contexte alpin mais également aux réchauffements climatiques à prévoir sont à considérer.

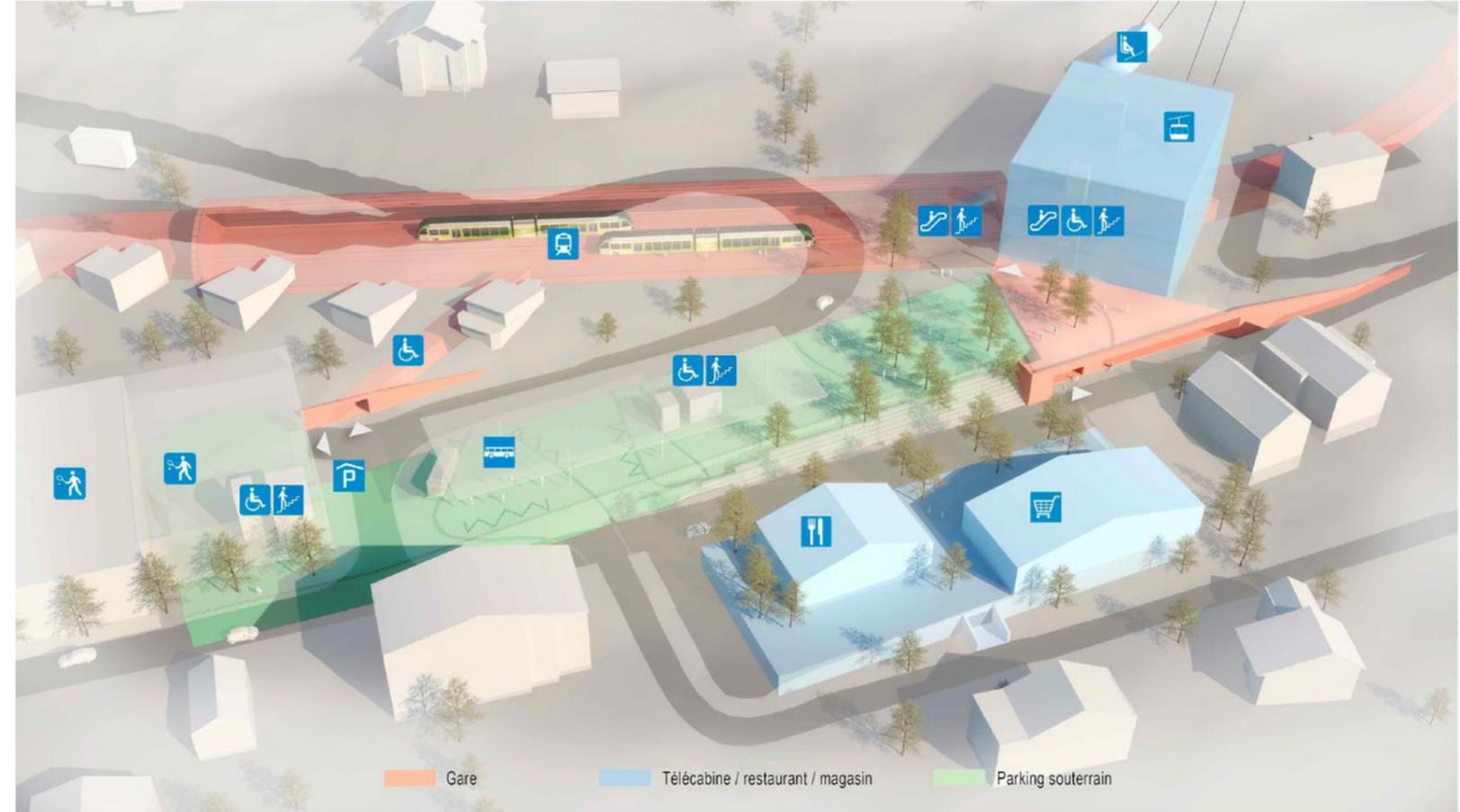
La liaison avec le centre du village est aménagée de façon conviviale et partagée entre les divers modes. Elle est accompagnée d'un alignement d'arbres qui contribue à améliorer la qualité paysagère du village ainsi que le lien entre la place et ce dernier.

Nous proposons donc un projet fort qui promeut la simplicité tout en favorisant l'unité au sein du village.

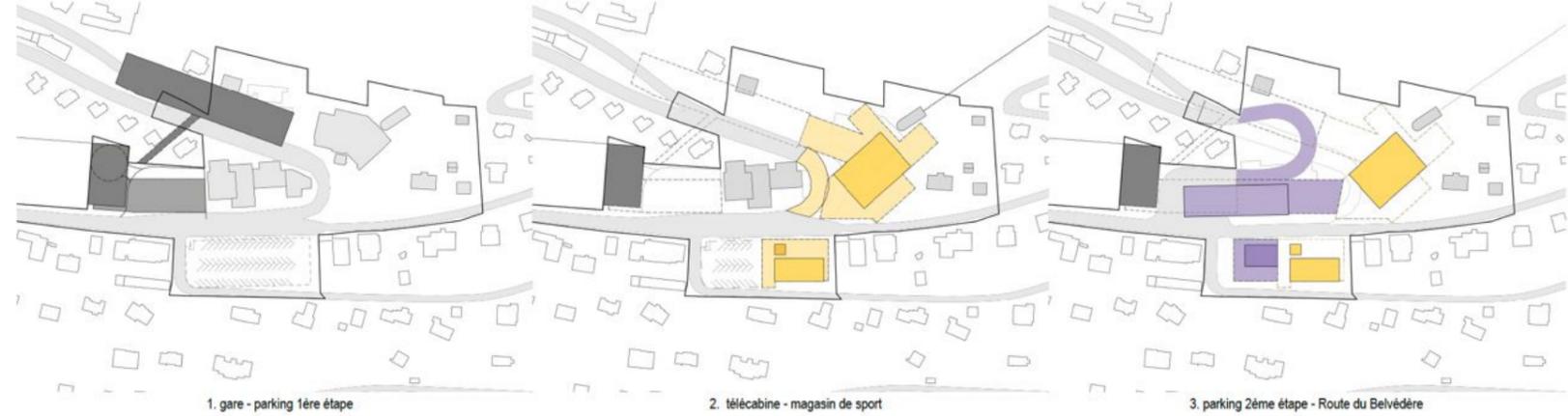


LEYSIN - MEP TELECABINE - PLACE LARGE

SCHEMA FONCTIONNEL



ETAPES



1. gare - parking 1ère étape

2. télécabine - magasin de sport

3. parking 2ème étape - Route du Belvédère



Coupe transversale

Coupe longitudinale



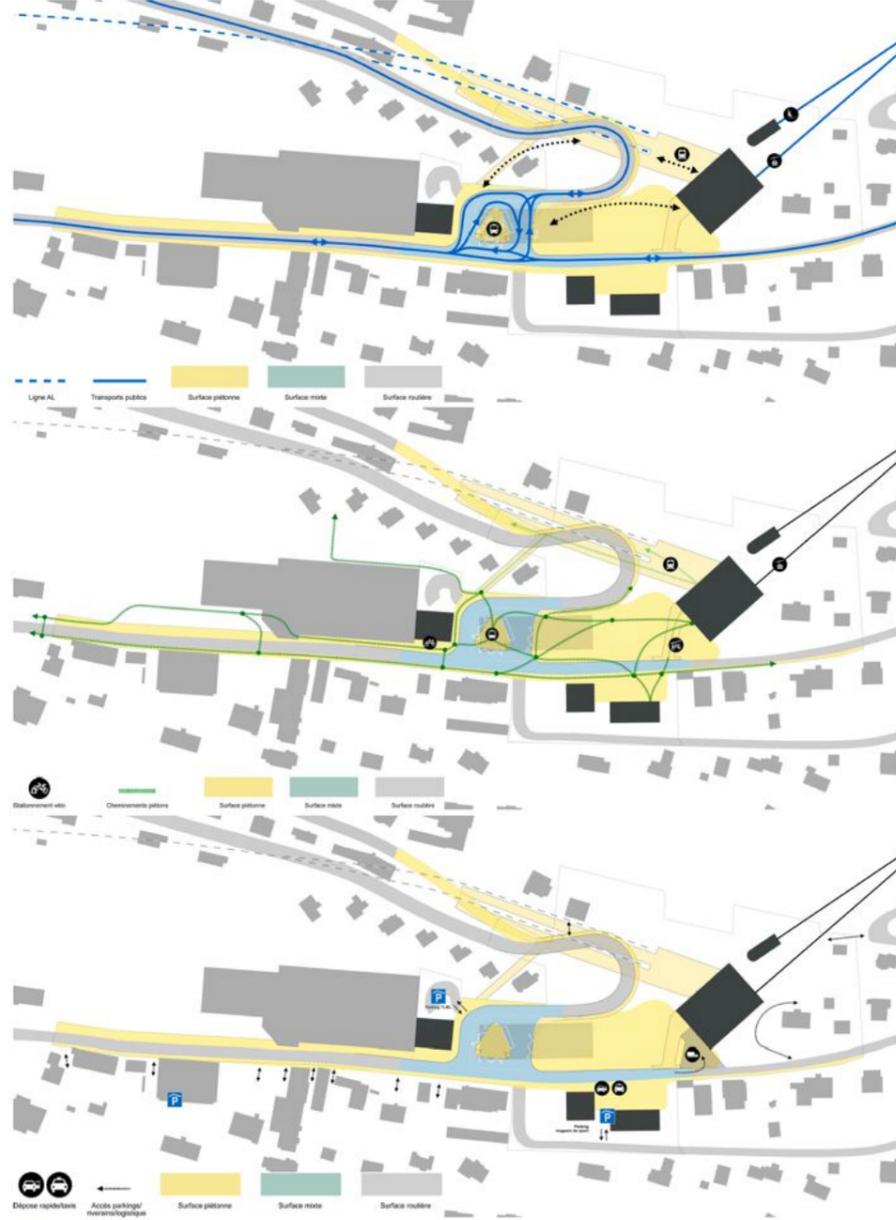
Plan Masse 1:500



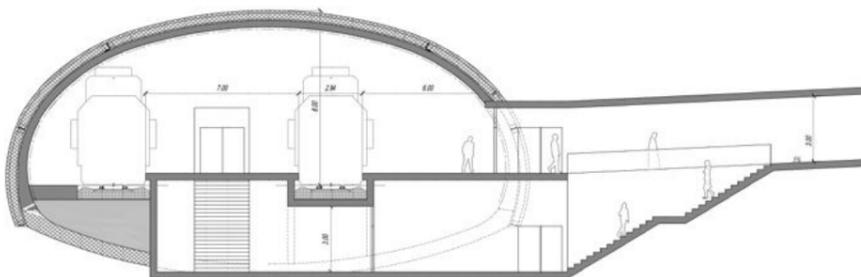
Elévation Les Esserts 1:500



MOBILITE



GARE



Transports publics

La partie Est de la place est articulée autour des transports publics. Les trois connexions tram-télécabine, train-bus et bus-télécabine sont optimisées et directes pour encourager le report modal.

La gare est reliée directement au bâtiment de la Télécabine offrant un cheminement direct. Le quai sud sert de quai principal et est accessible depuis la place et aux bus par un passage souterrain servant également de sortie de secours. La gare est au même niveau de la route des Esserts permettant un accès de plain-pied.

L'interface bus est aménagée à l'endroit de l'actuelle place Large. Les quatre quais de 12m sont conformes aux normes L'Hand avec une aire d'attente généreuse et couverte. Les arrêts sont hors-circulation et l'îlot permet à tous les bus de rebrousser chemin. Cette conception offre une flexibilité quant aux terminus et à l'exploitation future du réseau de navettes, bus et cars. L'arrêt adjoint à la place est prévu pour la navette venant depuis le parking de la patinoire en saison hivernale. Les skieurs accèdent confortablement aux remontées mécaniques sans croiser de flux motorisés.



Mobilités douces

La place est libérée d'obstacles visuels, offrant une lisibilité aux usagers. Les éléments autour de la place sont ainsi clairement identifiables : interface bus, télécabine, etc. ce qui permet aux utilisateurs de s'orienter. L'esplanade invite à l'appropriation piétonne et devient un lieu de rencontre avec vue sur le grand paysage.

Cette place en légère pente résulte en une bonne perméabilité malgré les fortes contraintes d'altitude. Les piétons peuvent facilement se rendre aux différents lieux autour de la place. La zone de rencontre permet de fluidifier l'espace routier et de relier la place Large avec l'interface bus et l'esplanade sud. Des passages souterrains permettent l'accès de plain-pied à la gare, à la télécabine et au parking souterrain pour les PMR.

À plus grande échelle, une véritable continuité piétonne est créée entre le centre du village et la place Large. Un trottoir généreux est aménagé tout au long du côté sud de la rue de la Cité et la route des Esserts et connecte tous les lieux importants du périmètre.

À cause des faibles flux de voitures, les cyclistes évoluent avec le trafic, en réservant plus d'espace pour les piétons. Sur la nouvelle route, les cyclistes peuvent emprunter le trottoir à la montée. Des points de stationnement vélo sont disposés aux entrées de la gare et de la télécabine.

Transports individuels motorisés / logistique

La principale modification du réseau routier est la liaison entre la rue de la Cité et la route du Belvédère. Ceci permet de constituer une place large libre de circulation. Le trafic étant faible, la route du Belvédère est maintenue en double-sens. Une matérialisation du sol permet d'orienter les véhicules sur cette liaison autour de l'interface bus. Une signalisation interdit aux véhicules privés de tourner autour de l'îlot.

Le faible trafic permet d'aménager une zone de rencontre modérant la circulation et offrant aux piétons la possibilité de traverser librement. Les autres tronçons restent à la limite générale de vitesse avec l'aménagement de la rue de la Cité encourageant à l'apaisement de la vitesse. Le gabarit de cette rue permet toutefois le croisement de deux bus à faible allure.

Un parking souterrain d'environ 200 places regroupe les besoins TLM, P+R, Mobility, des places privées liées aux activités ainsi que des places publiques supprimées en surface. L'accès à ce parking est localisé dans le coin à l'ouest de la place. Ceci libère la route des Esserts de ce trafic et favorise la liaison piétonne entre la place Large et la rue de la Cité. Un parking des collaborateurs pour le magasin de sport est prévu en souterrain. En outre, des places taxi et de dépôt-minute sont prévues sur la route des Esserts.

Le quai logistique du complexe permet à des camions d'accoster en marche-arrière depuis la route des Esserts et de repartir vers le village.



La gare

La gare Loysin-Belvédère, terminus de la ligne, sera entièrement souterraine. En effet l'éventuel prolongement à long terme de la ligne en direction du Sepoy doit se faire en tunnel pour ne pas représenter une coupure à travers le quartier des Esserts. Compte tenu de la topographie du site, le niveau du rail en gare doit être platonné sous le niveau +1317 m.

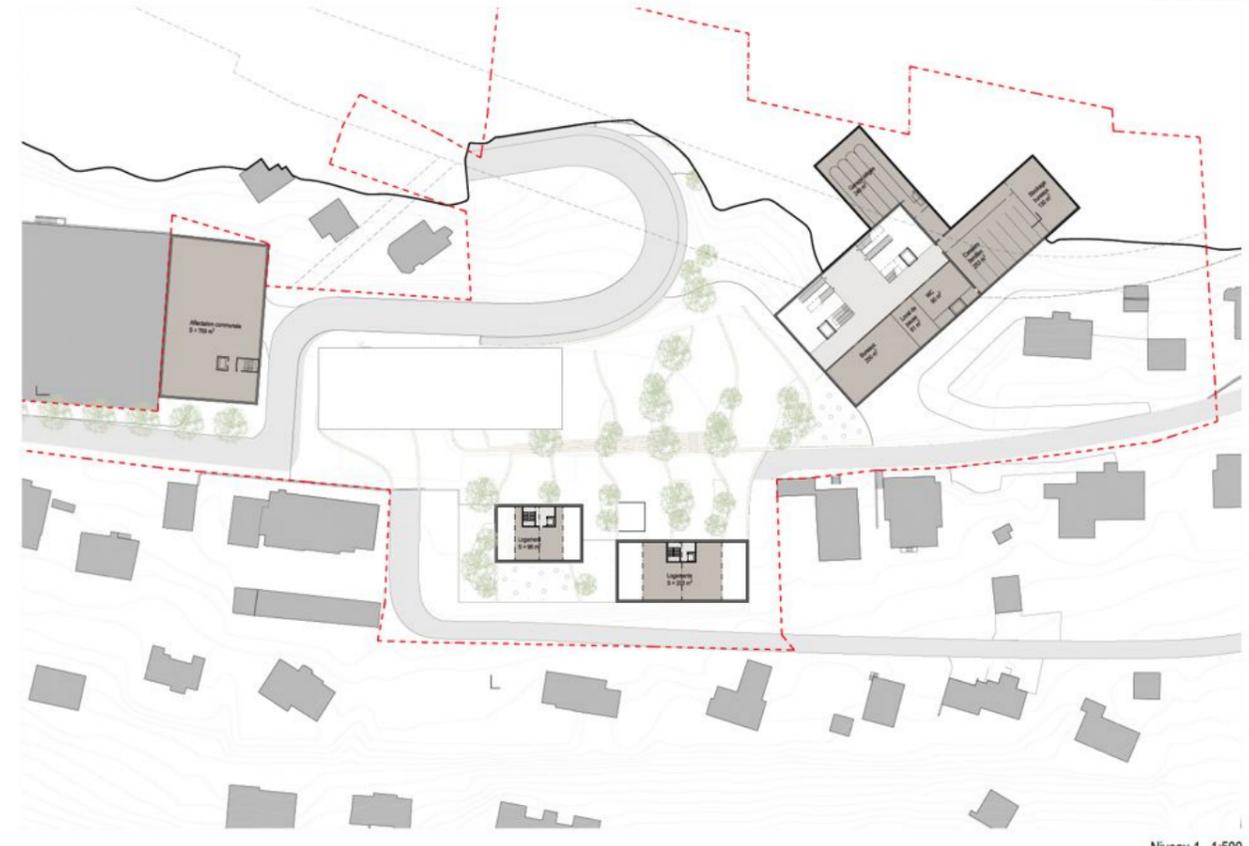
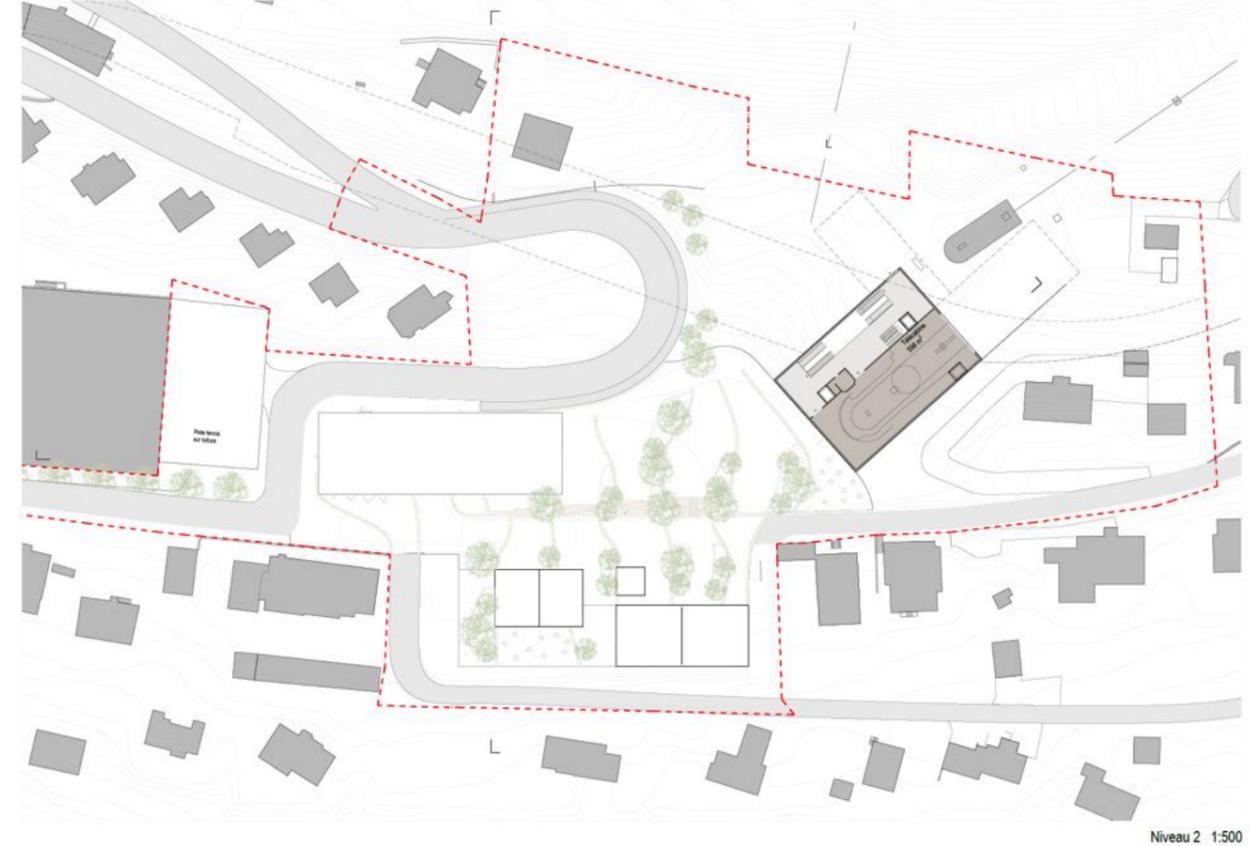
L'altitude du rail est adoptée sous ce plafond, au niveau +1313 m. La gare laisse ainsi place libre à la coulée blanche atteignant la place Large renouvelée. Le quai est alors au niveau de la route des Esserts, ce qui permet l'aménagement d'un espace commun aux logistiques ferroviaires et routières des TLM.

La gare sera excavée sous la forme d'une cavité souterraine, à l'instar de la station Loysin-Village. Les emprises en surface lors de la construction sont réduites au minimum si bien que le programme de la gare TPC s'autonomise du renouvellement de la télécabine.

Deux accès desserviront les quais :

- L'accès principal au plus proche de la future télécabine, en bout de quai. Cet accès est intégré au renouvellement de la télécabine.
- L'accès secondaire en galerie depuis la place Neuve, menant au milieu des quais. Cet accès est mis en service dès la construction de la gare et sert alors d'accès provisoire avant renouvellement de la télécabine. À terme, la galerie sera l'accès privilégié des pendulaires en correspondance bus, et aura fonction d'issue de secours. Suivant le concept de ventilation et désenfumage de la gare et du tunnel, la galerie d'accès secondaire depuis la place Neuve pourra aussi être mutualisée pour l'extraction des fumées.

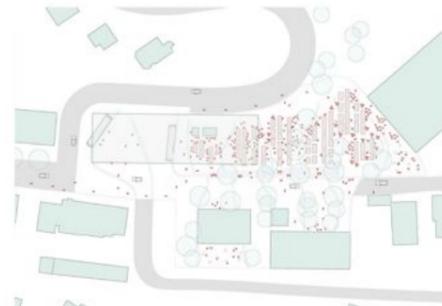
ORGANISATION DU PROGRAMME



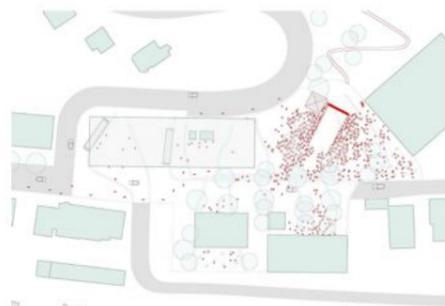
USAGES



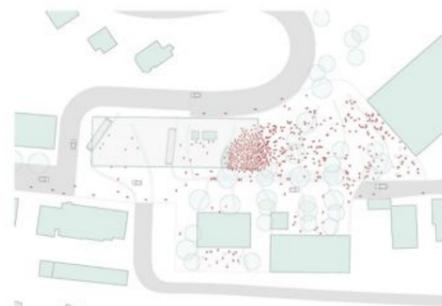
Exposition en plein air



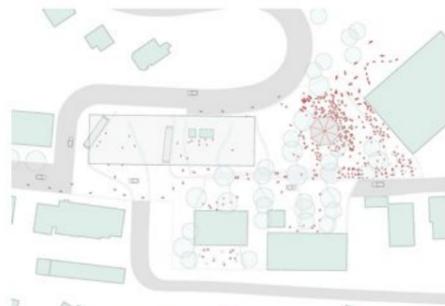
Marché



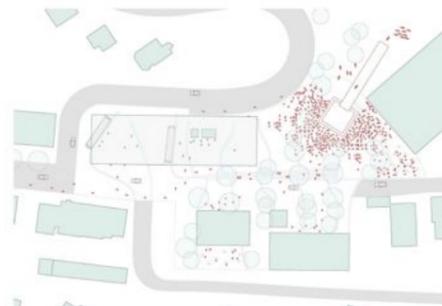
Compétition de VTT



Spectacle en plein air

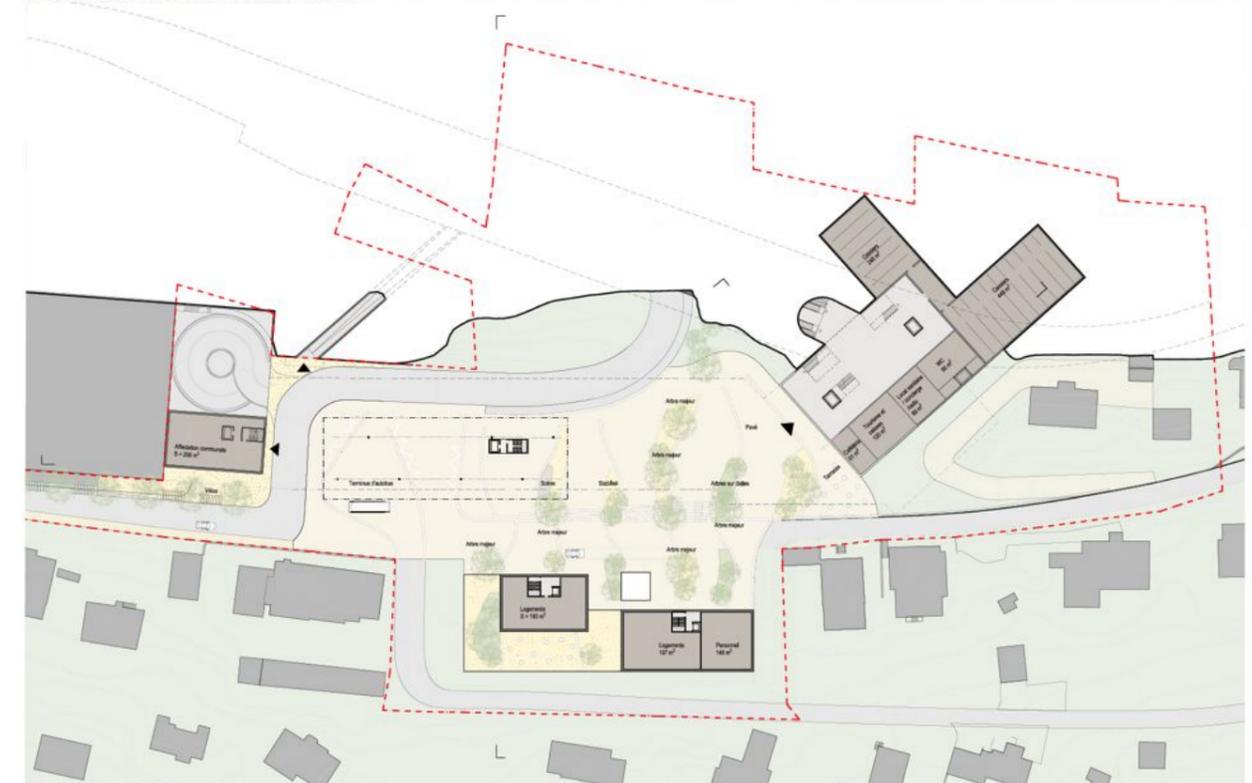


Après-ski

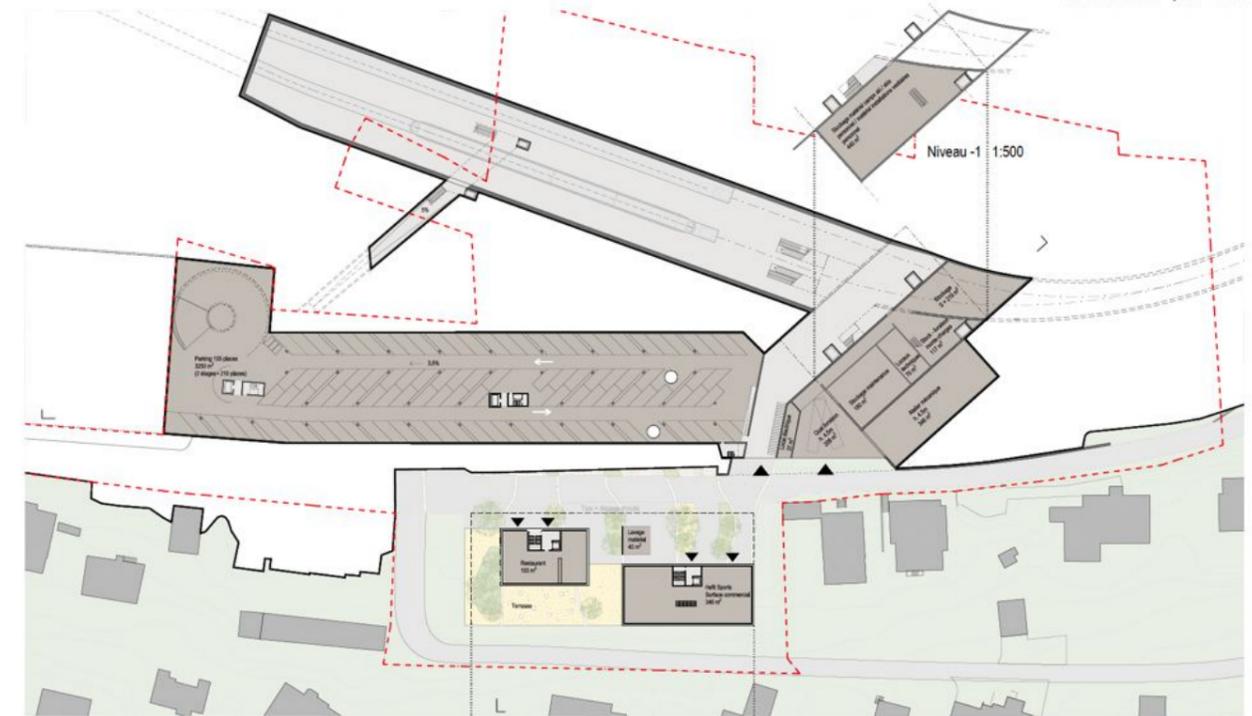


Compétition de ski

ORGANISATION DU PROGRAMME

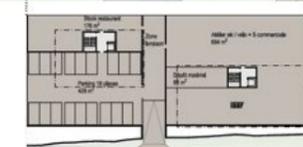


Rez-de-chaussée - place 1:500



Niveau -1 1:500

Niveau -2 1:500



Sous-sol restaurant et Hefti Sport 1:500



Équipe CCHE – Au pied de la montagne



PLAN DE SITUATION 1:2000



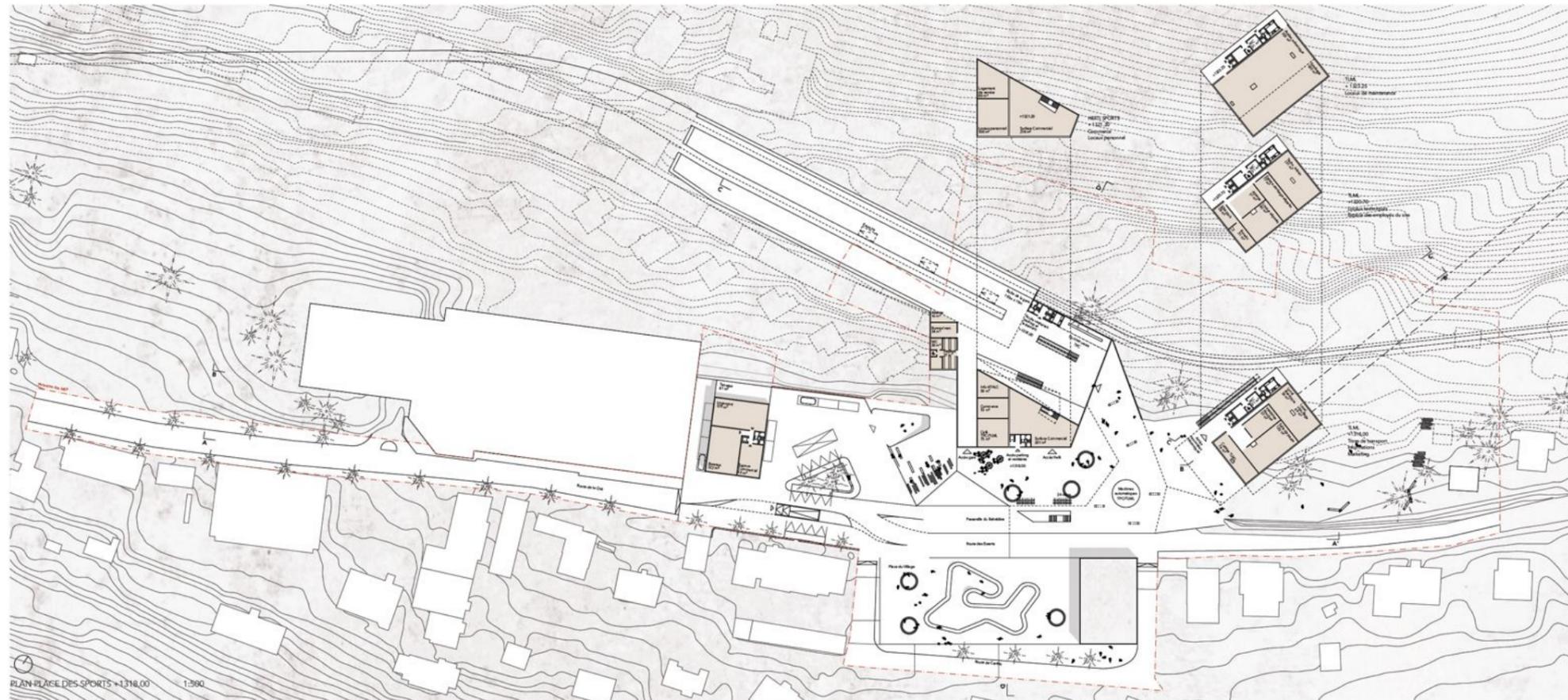
UN HÉRITAGE NATUREL À RESTITUER
 Leysin a une longue histoire et un solide héritage en matière de relation nature et bien-être. Le village connaît sa prospérité au milieu du 19^{ème} siècle grâce à ses atouts naturels et à la douceur du climat. Ce village de montagne à l'accès difficile, grandie en suivant la forme de la topographie et en profitant de la durée d'ensoleillement accrue et des vues sur les Dents du Midi. Depuis l'arrivée de sanatoriums dans le village, Leysin a vu son attractivité et son urbanisation augmentées estompant ainsi sa relation avec la nature. L'ambition pour le nouveau complexe architectural est de valoriser l'atout principal de Leysin dans un contexte naturel pour les habitants, où le construit devient secondaire et cherche une intégration à la topographie existante. Le projet est basé sur le principe de la complète symbiose entre ville et nature : une ville de forte caractère urbain et en évolution, qui a l'ambition d'être des infrastructures de mobilité, des commerces variés, des cafés et plein de services liés aux activités sportives pratiquées dans la région, toute en étant respectueuse de sa meilleure qualité : le paysage naturel.

LA PLACE DES SPORTS, UN LIEU DE CONNEXION
 Les contraintes actuelles sur place – la Route du Belvédère et le trafic routier – empêchent la fluidité des parcours piétons et sont des barrières physiques importantes entre la ville et la montagne. Le projet pour but primordial l'effacement de la route et l'exclusion des voitures là où les piétons se regroupent le plus, pour faire place à la création d'un lieu de rencontre dédié uniquement aux piétons où les trajets publics et le domaine naturel sont reconçus, sécurisés pour un confort maximal des usagers – LA PLACE DES SPORTS. L'interaction entre ville et paysage naturelle est ainsi renforcée par cette place centrale dans le périmètre du MEP qui regroupe et connecte plusieurs programmes autour d'elle : la Gare au nord, le front de neige à l'est, la place du village au sud et l'interface de mobilité à l'ouest. Implantée à l'altitude +1318.00, la place des sports abrite sur un seul toit les services clientèle de la TLM / TPC, les programmes commerciaux d'HEFTI Sports et des TPC, le point d'information de l'ATALC, le café et salle d'attente TLM / TPC.

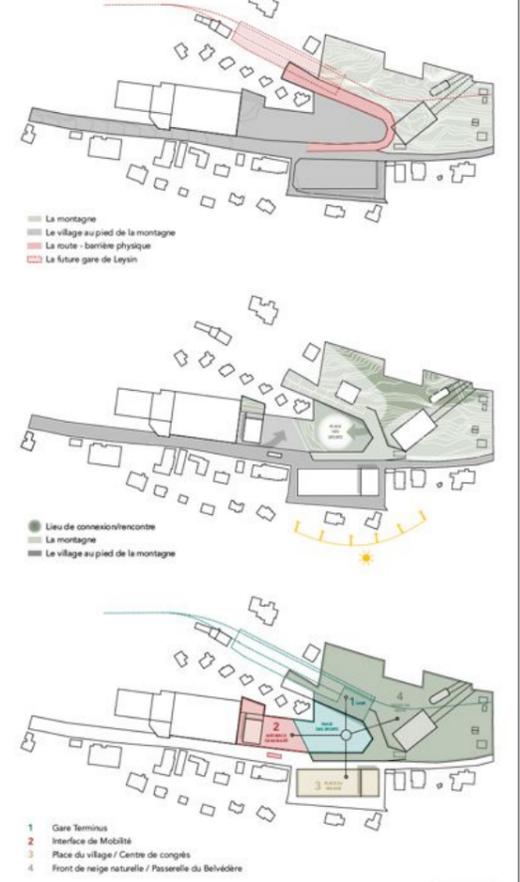
LA PASSERELLE DU BELVÉDÈRE
 La Route du Belvédère est réécrite en tant que passerelle piétonne au lieu de routière, dédiée aux piétons qui se l'approprient pour la pratique de sport, des connexions rapides entre le front de neige et les transports publics, entre les pistes de ski et la gare, les parcours VTT, la pratique de luge ou simplement comme balcon pour les spectateurs regardant l'arrivée de la fin d'une compétition sportive. Grâce à l'ouverture du passage de l'avenue du Rollier et à la fermeture de la Rue du Commerce, la Passerelle du Belvédère se voit réduire le trafic routier existant et augmente la présence des piétons pour maximiser l'interface entre la ville et le paysage naturel. Elle garde une exception pour le passage motorisé de la navette qui relie la Place du Marché à Feydey ainsi que les voitures des riverains de la Rue du Belvédère.

LES PIÉTONS EN SÉCURITÉ
 Située au point le plus à l'ouest du MEP et le plus proche du centre de Leysin, l'interface de mobilité accueille les quais terminus des bus et cars de tourisme ainsi que l'entrée couverte des voitures et motos dans le parking souterrain. À cet endroit, est aussi implanté le programme de Carrière Milano, car il dépend d'un accès permanent de voitures pour le bon fonctionnement de son établissement. Cette intention de conception apporte des avantages liés à la sécurité des piétons et cyclistes ressentie au centre et à l'est du MEP et augmente la distance entre les voitures et la montagne. La Route de la Cité voit son caractère routier s'effacer avec l'introduction d'une rampe qui marque une différence de niveau entre l'ancien espace routier bitumeux et la nouvelle place publique recouverte de grands pavés en granite, où les bus et voitures sont soumis aux règles des zones 30 jusqu'à la zone de livraison dans la Route des Eserts.

LA PLACE DU VILLAGE
 Situé au point le plus bas du périmètre d'étude, la place du village fait partie de la place publique, avec 1500m² de surface libre pour l'aménagement de tous types événements et d'un bâtiment de 450 m² (centre de congrès ou salle polyvalente), sur l'ancien plateau de stationnement propriétaire de la Commune et de la TLM. Un espace attractif et agréable qui met en valeur le paysage naturel de Leysin avec des vues dégagées de partout – un espace de référence pour la ville, idéal pour le marché de Noël, les concerts ou l'attribution des prix d'une compétition sportive. La place, autrefois occupée par les véhicules, offre maintenant une diversité d'usages et est investie par les skieurs, randonneurs, les riverains, les travailleurs ou les clients des commerces. Les bancs amovibles sont utilisés pour discuter, se détacher, ou pour passer la croûte durant les pauses de midi. Des manifestations, expositions, spectacles y sont organisés, attirant la population et les visiteurs. Tous ces usages augmentent la densité sociale et fonctionnelle du lieu. Son aménagement vise à accroître la densité humaine et non bâtie et à donner de la vie à Leysin.

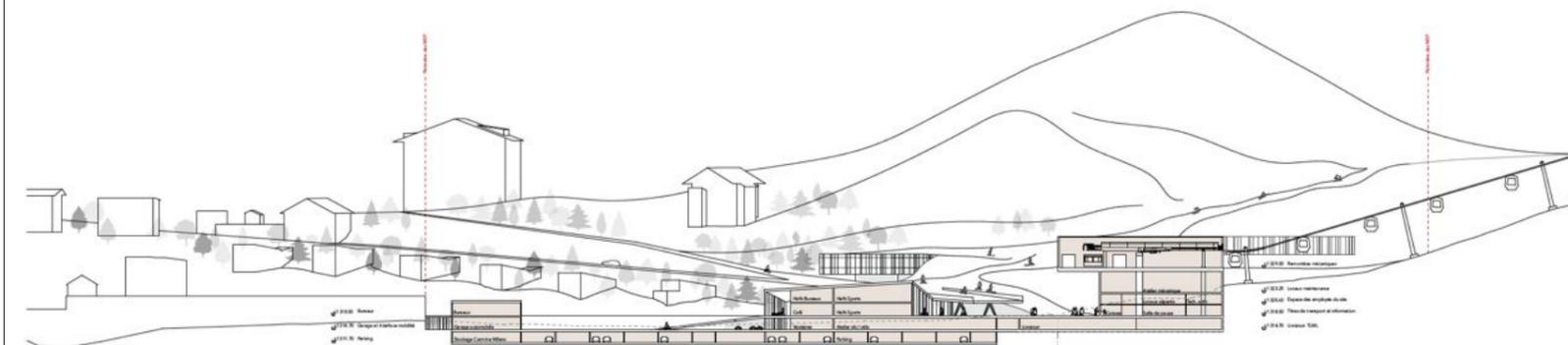


PLAN PLACE DES SPORTS +1318,00 1:990
 CONCOURS LEYSIN | MEP « TÉLÉCABINE – PLACE LARGE »

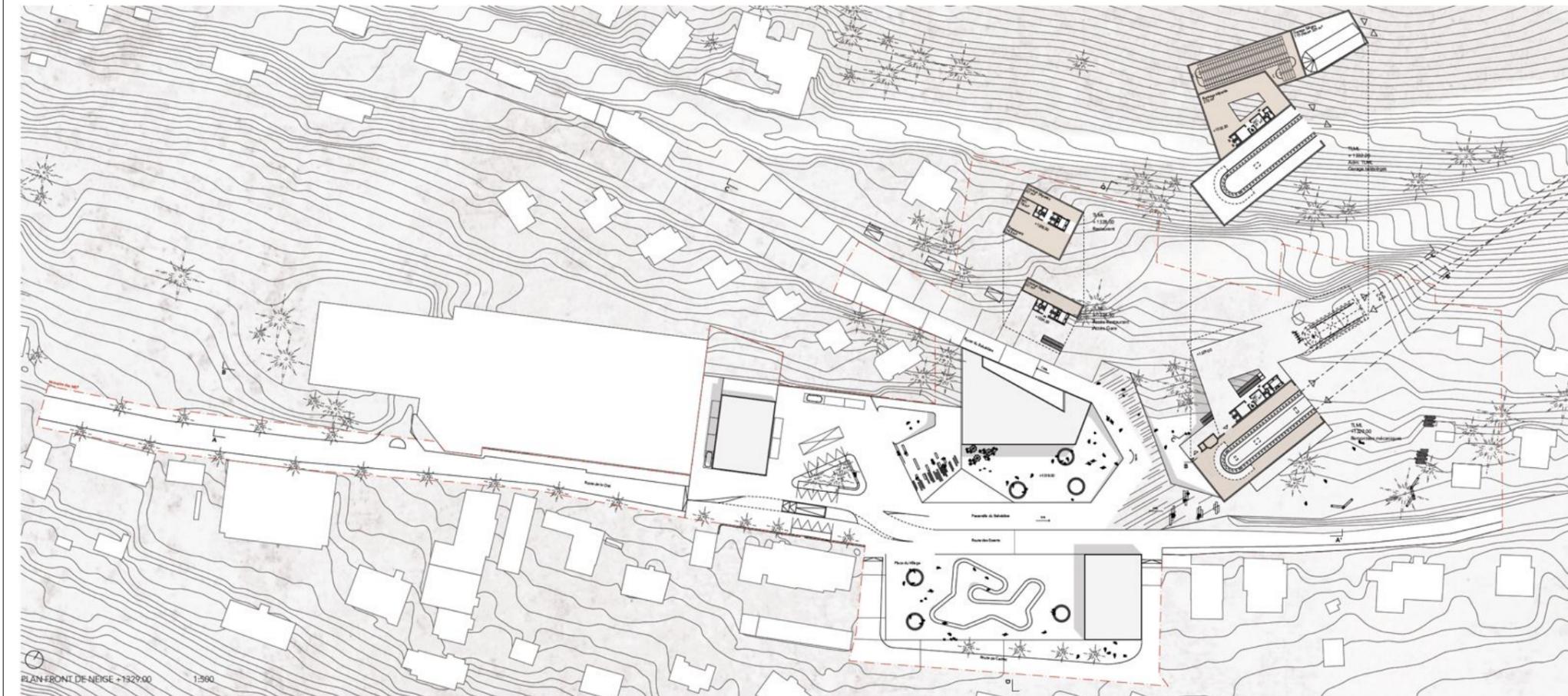




ÉLEVATION AA' ROUTE DES ESSERTS 1:500



COUPE LONGITUDINALE BB' 1:500



PLAN FRONT DE NEIGE - 1329/00 1:500

CONCEPT PAYSAGER : VALORISATION DU PAYSAGE IDENTITAIRE

Située sur les hauteurs de la vallée de la Grand Eau, la commune de Leysin fait face à un paysage remarquable qui s'ancre dans son identité et sa pratique du territoire. Malgré une écriture très routière, le site actuel se tourne vers cette ouverture offerte par la topographie. Présente au niveau du restaurant, de la passerelle piétonne et du parking sur dalles, ces différents lieux orientent cette fonction dans un usage secondaire de leur pratique primaire. Le nouveau projet tend à soutenir et renforcer ce regard sur la vallée en offrant des espaces publics et de bâtiments tournés vers la vallée et la montagne.

Développé au travers de la rencontre du végétal et du minéral reprenant la relation de la montagne et la ville. Le végétal vient ici unir et requalifier l'espace au travers de deux grandes dynamiques :

- Une relation villes montagne par la mise en place de jalons : afin de tisser un lien du cœur de ville au secteur du MER, la route de la Cité vient être requalifiée pour soutenir un accès piéton et vélo par la mise en place d'un espace vélo et le renforcement de son trottoir droit dans le sens montant. Pour cela, un alignement d'arbres vient servir de guide, mais également de jalon par la présence d'arbres repères qui viennent s'étendre et marquer la continuité vers la montagne. Au niveau de la place multimodale, le cadrage de la vue par les arbres vient marquer l'entrée du site.

- Les prairies alpines : extension de l'univers alpin au travers de l'espace des pistes de ski, celles-ci viennent être prolongées pour venir se connecter en deux endroits sur la place des sports. Cette continuité vient ainsi être étendue aux espaces de toiture qui permet une intégration des bâtiments dans le paysage tout en permettant la symbiose de l'urbain et la nature. Ces prairies viennent ainsi être structurées par la mise en place de massifs alpins qui permettent un renforcement des continuités écologiques.

DES PLACES ÉVÉNEMENTIELLES

Rythmé par les saisonnalités et les activités qui s'y lient, l'aménagement des espaces publics est conçu pour offrir des espaces modulables au gré des saisons. Structuré en trois niveaux, le projet vient s'insérer dans la topographie afin de proposer trois niveaux de lecture.

- Le plateau multimodal et événementiel : composé par la place multimodale qui vient soutenir l'accessibilité au site par la route et la place du village qui tend à devenir un lieu central pour l'accueil de divers événements tels que le marché de Noël, compétitions sportives, marché local et artisanal.

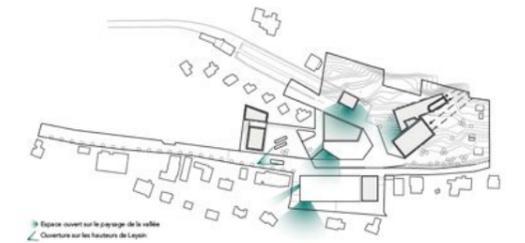
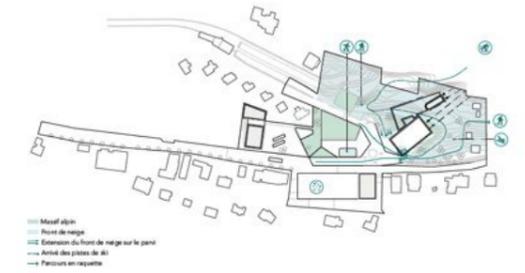
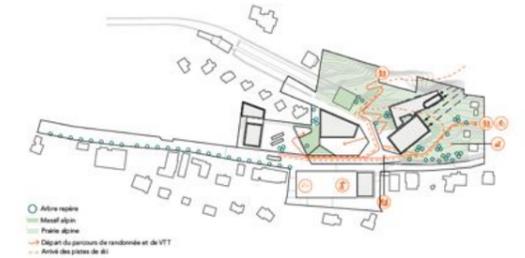
Afin de limiter l'effet de rupture que pourrait occasionner la route des Esserts une zone mixte où le piéton est prioritaire vient être définie par une mise à niveau de la chaussée et de l'espace piéton. Cette vision permet d'unir la place du village au reste du complexe. La route des Essert pourra être fermée lors d'événement, l'accessibilité TIM sera reportée sur la route de Crettez et le nouveau contournement.

- La place des sports : située à l'altitude 1318m, cette esplanade vient connecter la gare au remonteur mécanique, mais également au plateau inférieur par un travail topographique du bâtiment. Lieu de croisement de flux intense en fonction des saisons, celui-ci est pensé comme un grand espace ouvert afin de limiter au maximum les nuisances dans les déplacements des masses de personnes. Cette composition ouverte permet une extension du domaine montagnard par le prolongement de l'arrivée des pistes de ski directement sur la place. Mais également la mise en place d'activités sportive et récréative comme une patinoire en hiver qui permet de renforcer l'animation de la place.

- La porte d'entrée à la montagne : ce dernier niveau correspond au départ des remontées mécaniques qui permettent un accès rapide au sommet, mais également un lieu de départ des randonnées pédestres, vélos...

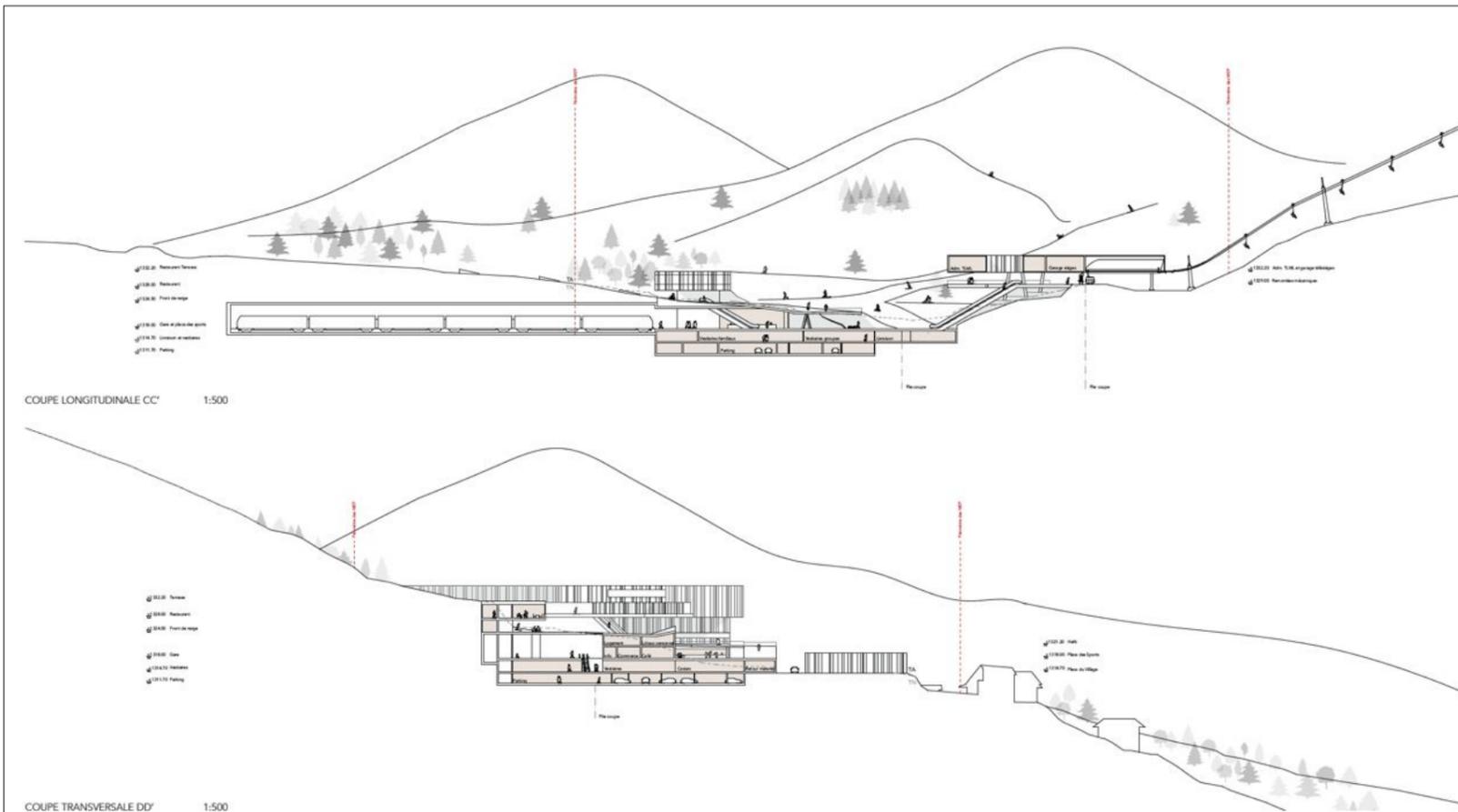
UN MOBILIER MODULAIRE

Afin de s'inscrire dans la continuité d'une réversibilité des espaces en fonction des saisons, la nouvelle place du village et la place des Sports viennent être animées par la présence de mobilier modulaire. Nous retrouvons ainsi deux grandes catégories : Les Assises et les mobiliers récréatifs. Les mobiliers d'assise viennent être pensés comme des modules déplaçable et transformable afin d'offrir des espaces adapter aux demandes des usages. Les mobiliers récréatifs comme les mobiliers de skate ou pumptrack viendraient prendre place au niveau de la place du village permettant de renforcer l'attractivité de celle-ci pour les jeunes générations tout en limitant les nuisances sonores éventuelles par sa morphologie ouverte sur le paysage et assez éloigné des habitations.



RÉFÉRENCES AMBIANCES DES AMÉNAGEMENTS EXTÉRIEURS





UNE JOURNÉE DE SKI

L'accent a été mis sur la nature et ses utilisateurs. Une avalanche de courbes naturelles défile sur les bâtiments de la télécabine et du téléski, couvrant le restaurant et nous amènent jusqu'à la gare sans obstacle bâti. Les skieurs et randonneurs peuvent rejoindre les transports publics et les commerces par une multiplicité de pistes et parcoures, plus ou moins difficiles, qui contournent les installations de la T.M.M. jusqu'à la place des sports. Le front de neige est ainsi éparpillé dans la montagne et répond aux différents niveaux de difficulté – les écoles de ski finissent dans la place des sports où les parents attendent dans le café ; les groupes d'amis finissent dans la terrasse du restaurant avec les vins aux pieds ; les fatigues se multiplient dans la Passerelle du Belvédère jusqu'à l'atelier d'HEFTI. À la fermeture des pistes, la Place des Sports se remplit de groupes, familles et enfants qui profitent de la passerelle pour pratiquer de la luge, de la patinoire devant le magasin d'HEFTI et d'un dernier chocolat chaud sur la terrasse du café.

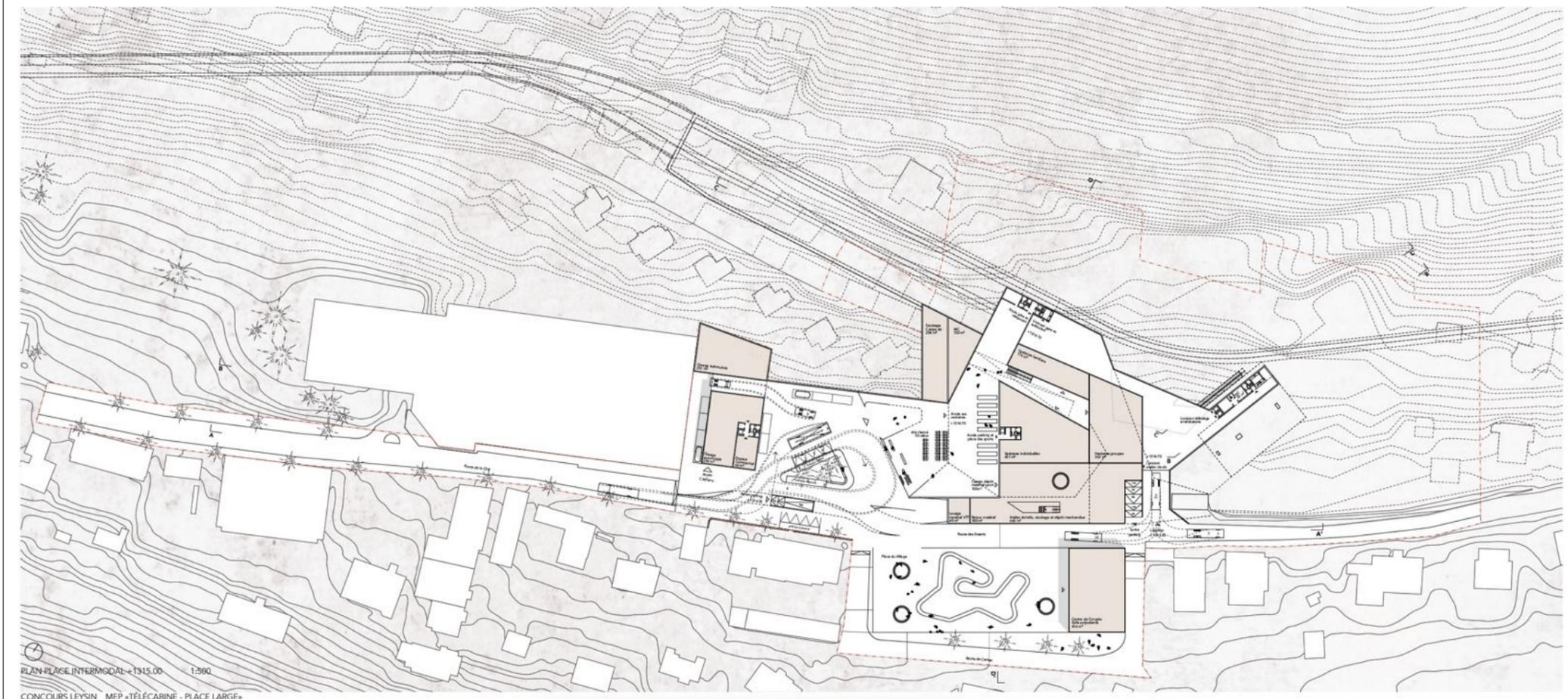
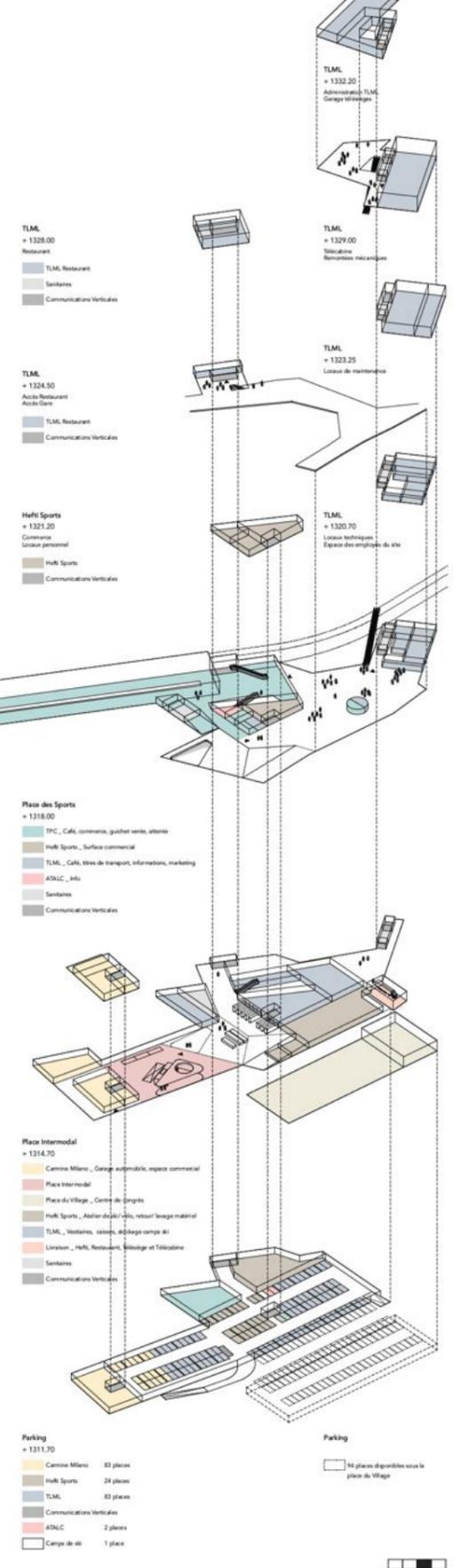
UN BÂTI QUI SE FOND DANS LE PAYSAGE

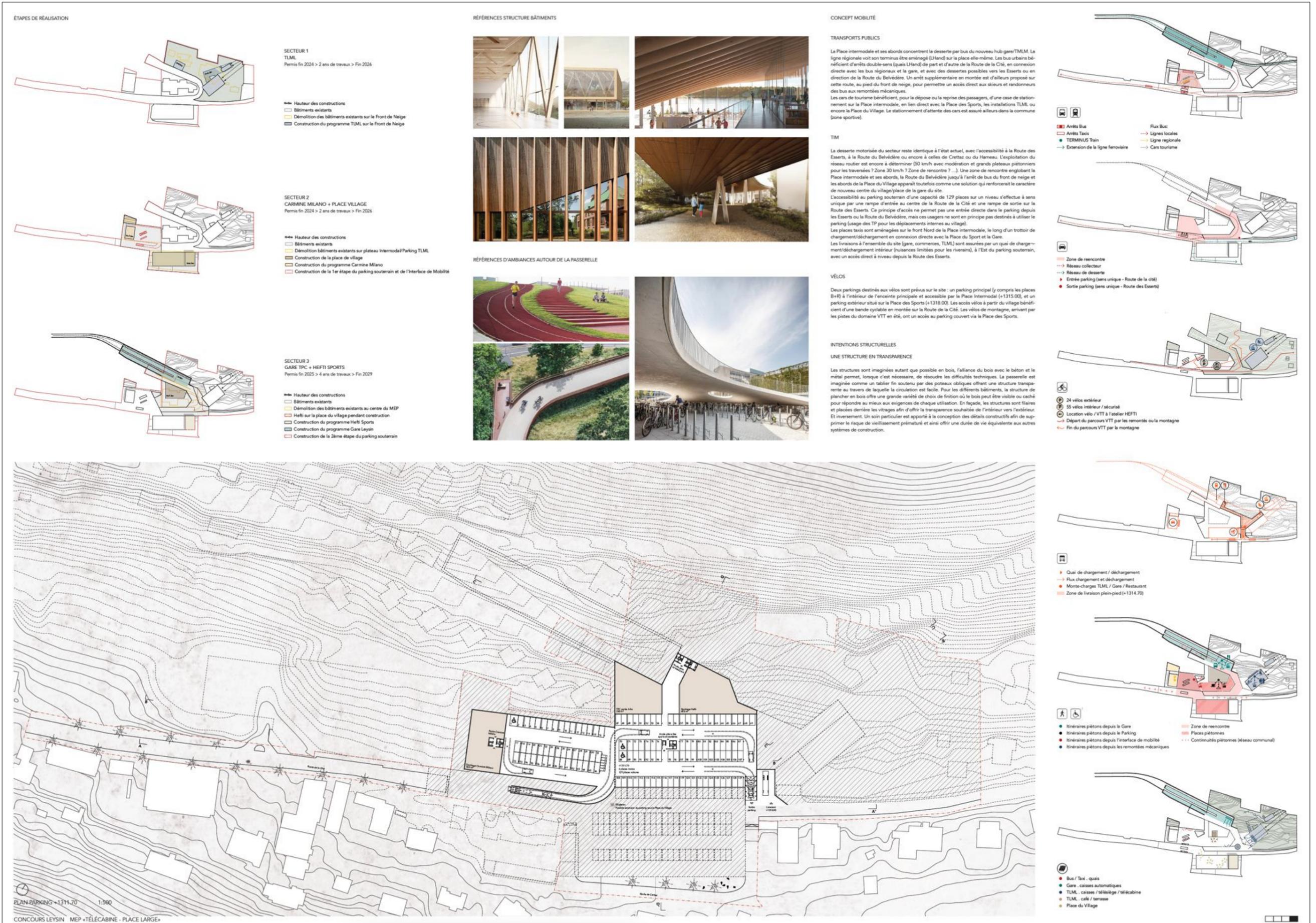
Situé au point le plus bas de la vallée, le bâtiment du complexe architectural est en grande partie recouvert de terre et n'est visible, dans toute sa dimension, que du côté sud. Le grand volume du bâtiment s'intègre parfaitement dans le paysage et la pente existante grâce à une hiérarchie claire. Les programmes commerciaux et de services, qui regroupent beaucoup d'utilisateurs, sont situés hors terre sur la place des sports, avec une bonne visibilité depuis l'extérieur et l'intérieur de la gare T.P.C. Les programmes de services secondaires, comme les vestiaires, les caissiers et les locaux de stockage sont situés au rez-entrant, sous la place des sports et bien connectés à la gare et à l'interface de mobilité. Cette intention de conception se reflète aussi dans le bâtiment du restaurant, isolé, comme une lanterne lumineuse incrustée dans la montagne, qui annonce à la fois la fin des pistes et l'entrée directe dans la gare. Des halls inondés de lumière naturelle, renforcés par les doubles hauteurs, offrent des vues ciblées et magnifiques sur les montagnes et le pied des remontées mécaniques. L'aménagement des façades translucides et rythmées par la structure, met en valeur la gare T.P.C., le magasin d'HEFTI et la T.M.M. en tant qu'acteurs principaux du complexe et se rapporte à la construction en bois traditionnelle du village. Les bâtiments symbolisent la force de la région de montagne : massifs, ancrés, intemporels, durables et fiables. Les matériaux sont authentiques, utilisés de manière moderne et créent une ambiance unique. La station de la télécabine est en grande partie construite dans la roche. La volumétrie du bâtiment, puriste et fonctionnelle, qui émerge de la roche, pose sur la place des sports et est reliée au téléski par un plateau de connexion à l'altitude +1329.00. Ce balcon ancré sur la roche accueille les utilisateurs par des escalators ou ascenseurs et offre une vue à couper le souffle sur le paysage montagneux environnant. Sur lui le garage des sièges et le programme de l'administration des T.M.M. inondé de lumière naturelle et beaux dégagements.

FLUIDITÉ DES PARCOURS

L'articulation des flux piétons se fait de manière simple. Sous la place des sports, la grande surface de vestiaires et caissiers de la T.M.M. occupe la majorité du plateau, accessible depuis des larges couloirs éclairés par les doubles hauteurs de lumière naturelle. L'atelier de ski et vélo, ainsi que la location et retour de matériel d'HEFTI, prennent place sur le sud du plateau avec une belle vue sur les montagnes et une connexion directe à la place des sports. Cet emplacement permet aussi une livraison en plein pied depuis le quai de déchargement, situé entre le pied de la télécabine et le parking. Les utilisateurs peuvent joindre le parking en sous-sol à travers deux connexions verticales (une depuis le quai des trains et autre depuis la place des sports). Le gare T.P.C. est implantée de niveau avec la place des sports (+1318.00) et trouve son programme principal à ce même étage. Le café avec terrasse et la vente de billets automatiques se sont des programmes mutualisés entre la T.M.M. et les T.P.C. Le restant du programme se situe soit en sous-sol (partie infra) soit à la même altitude que le quai. Plusieurs itinéraires sont possibles depuis l'arrivée en train et la relation avec l'extérieur est bien visible depuis le quai. Le prolongement futur de la ligne a été réfléchi sans obstacle du côté amont de la montagne ou des bâtiments sur son emprise.

AXONOMÉTRIE PROGRAMMATIQUE

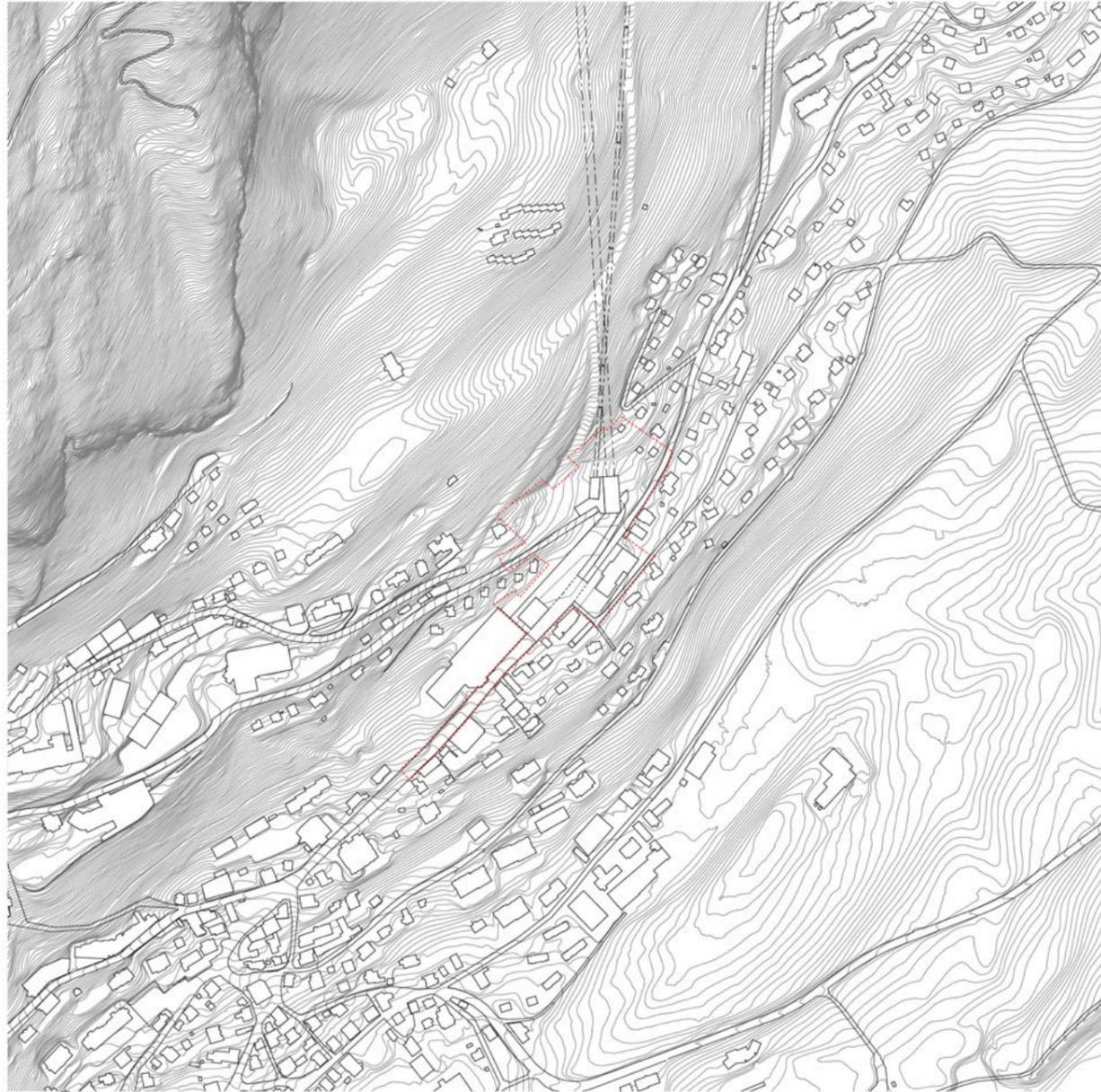




Équipe Pont12 – The Place to Ski

The Place to Ski !
Leyzin - MEP Télécabine Place Large

Pont12 - Atelier du paysage - Dic - Citer



PLAN MASSE
1:2000



CONCEPT GENERAL

Une intervention modeste et spectaculaire : deux murs habités transforment le visage de la rue du Commerce en hub multimodal et en place généreuse, conviviale et inclusive pour Leyzin.

La gare :
Elle se situe proche du niveau de la place large actuelle, pour une connexion privilégiée avec le contexte urbain existant. Des spatiales généreuses orientent le voyageur dès sa sortie du train, vers la place, les remontées mécaniques ou encore les commerces directement accessibles depuis le quai. Le niveau cabotant permet également d'anticiper une éventuelle extension des voies ferrées sous tension sans impact pour les charniers de la route des Esports d'ici à la gare, dans l'optique d'un raccordement à la ligne Aigle-Sâvey-les-Diablettes et d'une optimisation à terme du réseau à voie étroite des Omroms, pourqu岸 pas un jour jusqu'à Gstaad permettant de boucher la boucle avec le MATO... Une ligne sans rail de transports publics - métro alpin - contribuant à l'essor régional à long terme.

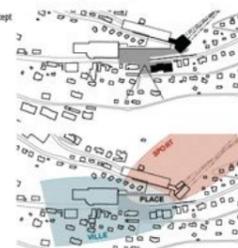
La place :
Polyvalente, généreuse, conviviale. Elle s'étend du centre sportif au pied des pistes, de la gare au nouveau restaurant/belvédère. Nouvelle centralité assumée de Leyzin, elle accueille aussi bien les voyageurs en train, en bus ou en mobilité individuelle (jante à côté du centre sportif), mais aussi les skieurs d'hiver et VTTistes Fête pour l'après-ski sur une des terrasses du bar du café ou du restaurant, face au panorama des Alpes.

Les remontées mécaniques :
Le départ du télésiège et des cabines sont rassemblés sur le même niveau et sous un même toit. Le départ du télésiège est translaté vers l'arrière pour une enveloppe compacte et un transit efficace des usagers, aussi bien depuis les pistes que depuis la gare. Depuis l'air de départ, la pente naturelle contourne l'installation pour se connecter directement à la place.

La route :

Plutôt que détourner la route, elle est intégrée à la place et pacifiée, le trafic sera fortement réduit suite à la fermeture de la rue du Commerce et d'une circulation à sens unique, le transit résiduel cohabite avec les flux piétons devenus prioritaires.

Synthèse - concept



CONCEPT MOBILITE

- Les transports publics :
- La distance entre la gare et le départ des remontées mécaniques est minimale afin d'assurer un transbordement efficace.
- Le schéma de circulation des bus n'est pas modifié.
- La gare routière se trouve sur la place centrale du hub. Tous les quais sont situés dans le



LA NOUVELLE PLACE LARGE

même périmètre, ce qui permet une fluidité idéale pour les usagers.

- Les quais pour la ligne urbaine sont situés aux abords de la route, ce qui optimise la fluidité et la vitesse commerciale du bus.
- Les quais en terminus sont situés sur la place et sont couverts.
- L'accès aux arrêts de bus est sécurisé pour tous les piétons en lien direct avec la gare et les remontées mécaniques sans point de conflit avec un autre mode de transport.

Voitures :

- Le tronçon de route devant la télécabine est mis en sens unique, dans le sens de la descente.
- Cette mise en sens unique a des avantages non négligeables pour la mobilité douce :
- La réduction de trafic sur une interface dédiée à la mobilité douce et aux transports publics (pacifie la place).
- Améliore la sécurité des piétons souhaitant traverser la route en limitant le flux qui passe sur la route.

- La mise en sens unique dans le sens de la descente ne pénalise pas l'accessibilité au parking souterrain, car ce dernier est toujours accessible en double sens. Elle ne modifie pas non plus la boucle de la ligne urbaine et limite également les conflits dans le carrefour entre la rue de la Cité et la route du Belvédère.
- La mise en sens unique n'impacte pas l'accessibilité aux habitations par la route des Esports.
- Il est possible d'imaginer une stagnation ou une baisse du trafic sur cet axe lié à la nouvelle gare, ce qui implique un report de trafic ailleurs.
- Les habitants peuvent effectuer sous les remontées mécaniques, avec un accès direct à la route.
- L'accès rapide au parking depuis la rue de la Cité limite le trafic le long de la place et pacifie cette dernière.

Piétons :

- L'accessibilité piétonne est renforcée sur la rue de la Cité avec la création d'un trottoir armé.
- Le cadastre est fondé directement sur le rocher en place et la dalle est renforcée par une série de colonnes.
- La réalisation de la partie « quais » de la nouvelle gare pourrait être partiellement établie

devant la place se situe une zone de traversée privilégiée : les flux piétons peuvent ici aisément se croiser et attendre les différents axes existants, qu'il s'agisse des itinéraires piétons vers le centre du village.

- L'accès privilégié à la gare s'effectue depuis la place. Les remontées mécaniques sont accessibles directement depuis la place à l'aide d'un couloir souterrain puis d'escaliers. La fluidité est idéale et les piétons sont en sécurité sur tout le parcours.

Vélos :

- L'usage du vélo est encouragé et valorisé à l'aide de poches de stationnement placées à divers endroits de la place.
- La majorité du stationnement sera couvert et sécurisé.
- Des casiers sécurisés et aménagés de prises électriques seront mis à disposition des cyclistes avec des vélos électriques pour qu'ils puissent stocker et recharger leur batterie.

Ski et VTT :

- Le départ et l'arrivée des skieurs d'hiver, cycliste Fête est clarifié, les parcsours à pied redéfinis :
- Le niveau haut, point de départ du télésiège et de la télécabine est également directement connecté à la gare via des escaliers.
- La mise en sens unique à l'entrée et au niveau de la place de la gare accueille les skieurs et cyclistes en fin de journée.

CONCEPT STRUCTURE

Gare TPC :
La nouvelle gare est construite entièrement en sous-sol à la cote 1317 m (niveau des quais), à cette profondeur la gare se trouve entièrement dans du rocher selon les résultats des sondages géotechniques.

Elle est composée de murs périphériques, d'un radier généralisé et d'une dalle en béton armé. Le radier est fondé directement sur le rocher en place et la dalle est renforcée par une série de colonnes.

La réalisation de la partie « quais » de la nouvelle gare pourrait être partiellement établie

en ouvrage de tunnel. Néanmoins, le recours à des travaux spéciaux est nécessaire pour la stabilisation du rocher dans les parois de la fouille de la gare (tel que construction en taque, stabilisation par clous, réalisation d'une paroi berlinoise ou d'une paroi pleine, etc.).

L'évacuation des matériaux d'excavation pourrait être réalisée via le nouveau tunnel TPC afin de minimiser le trafic des camions. La prolongation éventuelle de la ligne de chemin de fer passe sous le bâtiment de la nouvelle télécabine dont le niveau bas se situe à 1325 m.

Le bâtiment du parking sous terrain et les commerces se développent sur 2 niveaux, constitués de murs, de colonnes, de radier et de dalles superposées en béton armé. Il est fondé directement sur le rocher.

Des travaux spéciaux pour la stabilisation de la paroi rocheuse sont nécessaires en raison de la proximité des propriétés privées se trouvant en amont. Le tunnel TPC pourra également servir à l'évacuation des matériaux d'excavation.

Bâtiment télécabine et télésiège :
La partie partiellement enterrée du bâtiment continue dans le mur de soutènement est composé de murs, de radier et de dalles superposées en béton armé. L'étage hors sol abrite la nouvelle télécabine et le télésiège est géré sur le socle avec un accès à l'air allant jusqu'à 20m. Cet ouvrage d'art est réalisé avec des poutres à treillis métalliques qui profitent de la hauteur de 6m à disposition.

Bâtiment aval :
Le nouveau bâtiment aval se développe sur 4 étages dont 1 étage partiellement enterré. Ce dernier est construit en béton armé tandis que les étages hors sol sont construits avec une ossature en bois avec des dalles mâtes bobonnées.

Murs de soutènement permanents :
Le choix de murs poids sera privilégié afin de réduire les coûts d'entretien et de surveillance de ces ouvrages. Ces murs sont réalisés soit en pierres naturelles soit en béton armé plaqué de pierres naturelles pour les murs les plus sollicités.

Plusage - Etape 01



Plusage - Etape 02

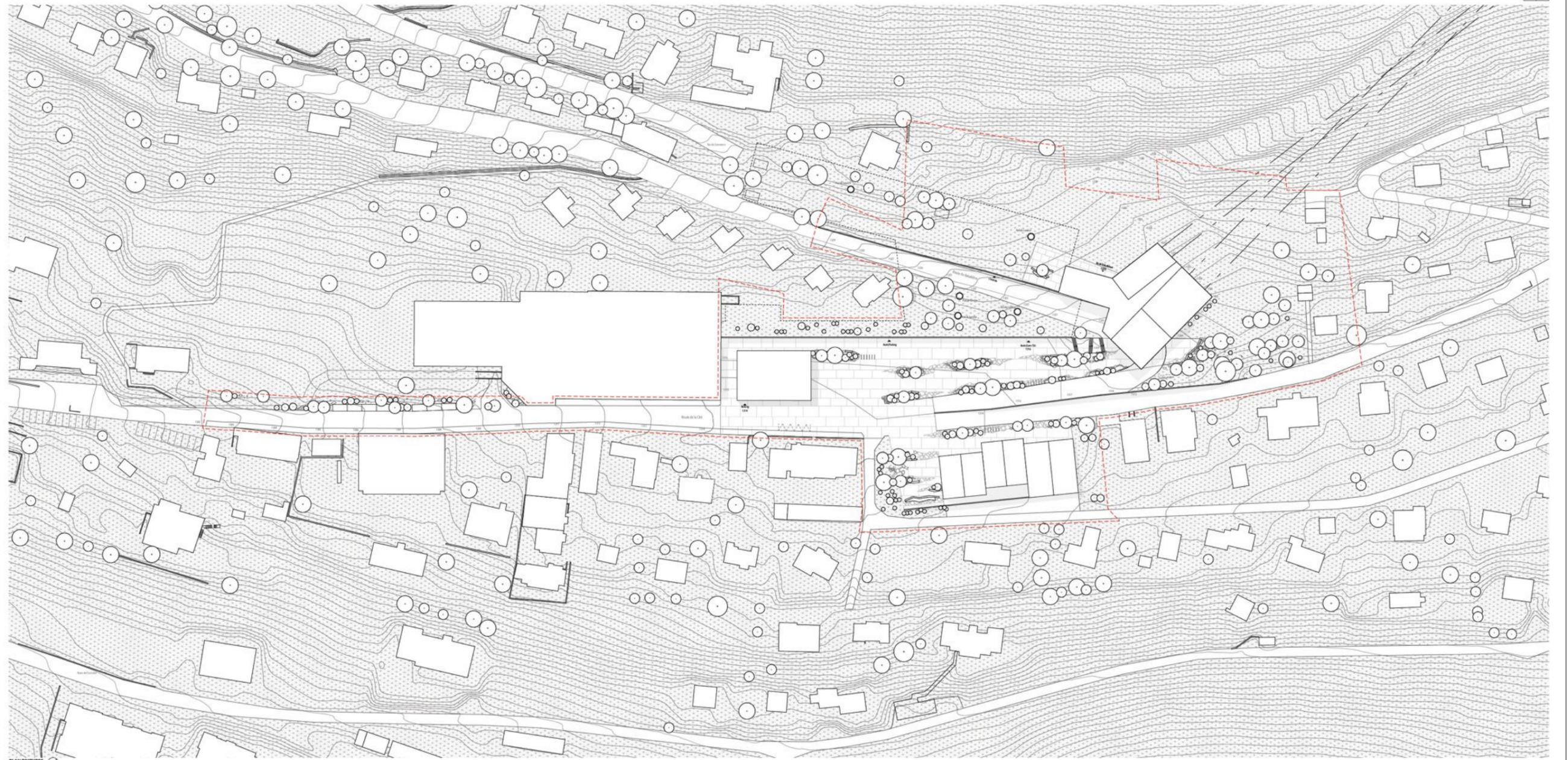


Plusage - Etape 03

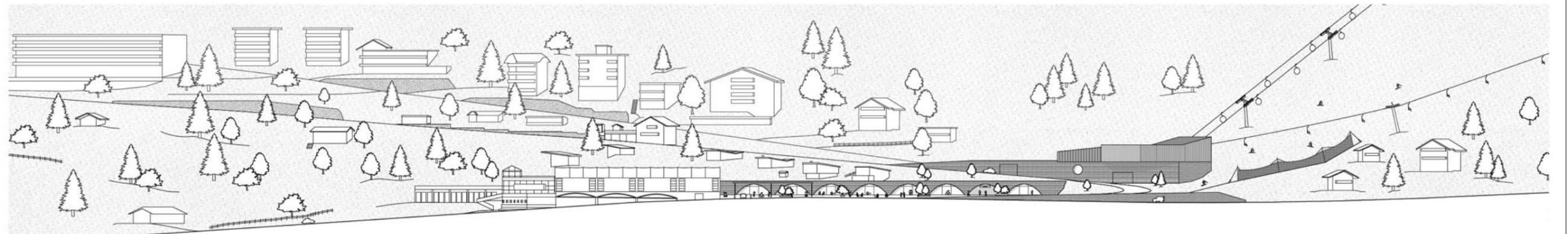


The Place to Ski !
Leyzin - MEP Télécabine Place Large

Pont12 - Atelier du paysage - Drc - Ctrc



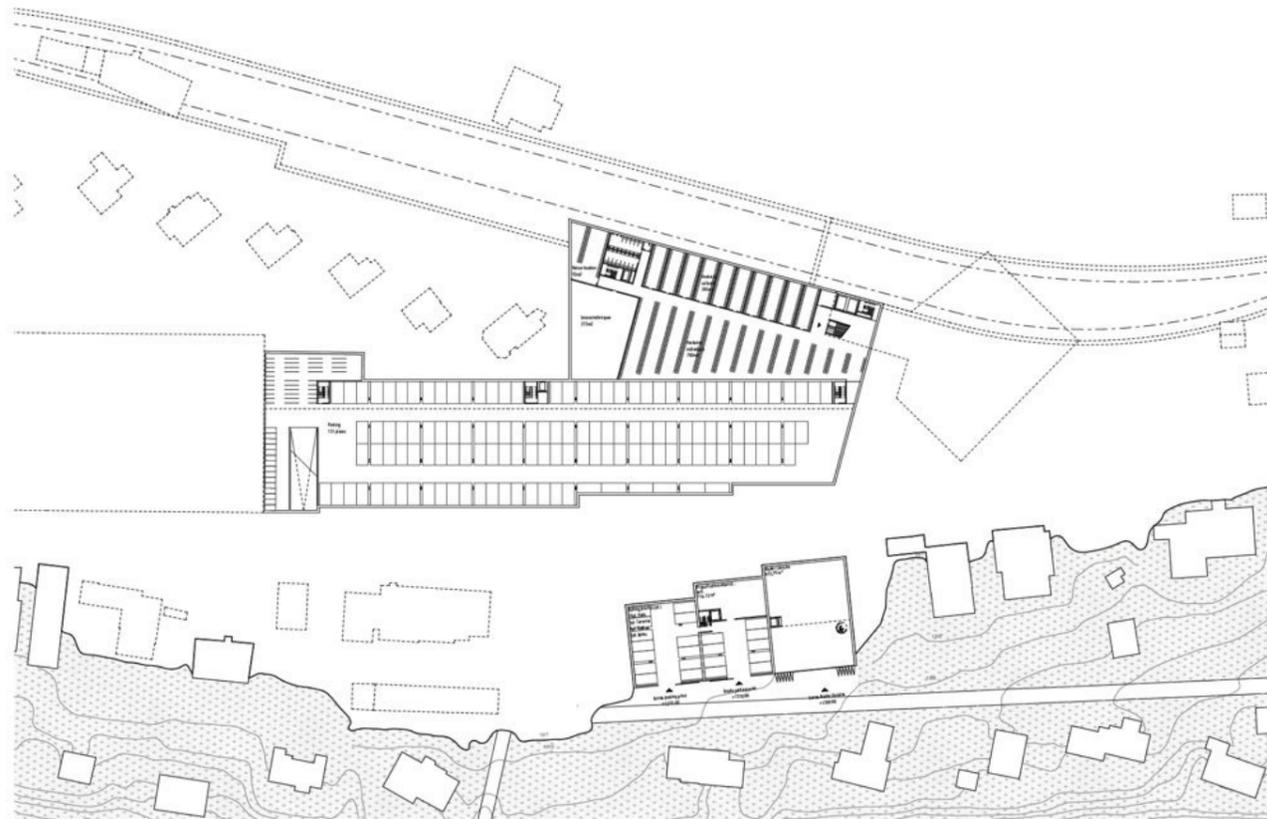
PLAN TOITURES
1:500



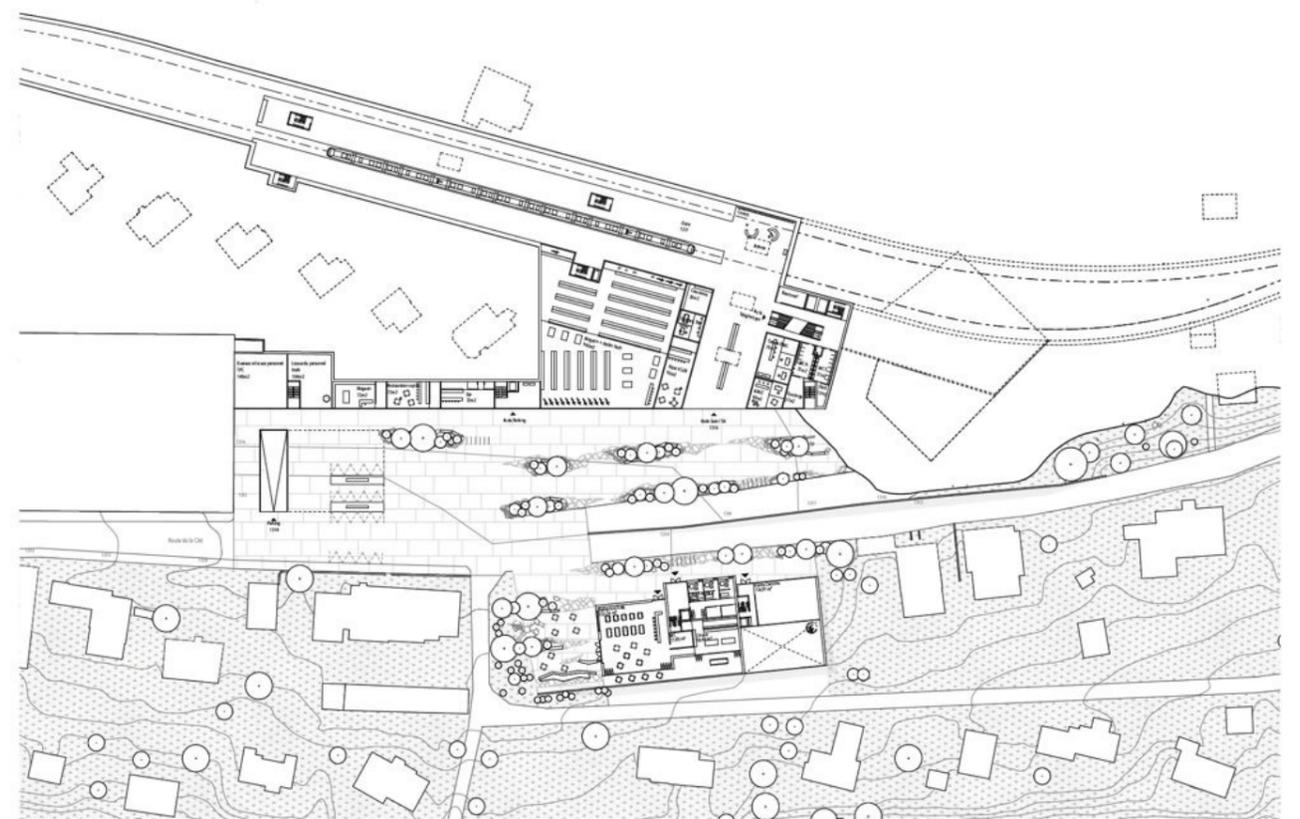
COUPE PAYSAGERE
1:500

The Place to Ski !
Leyzin - MEP Télécabine Place Large

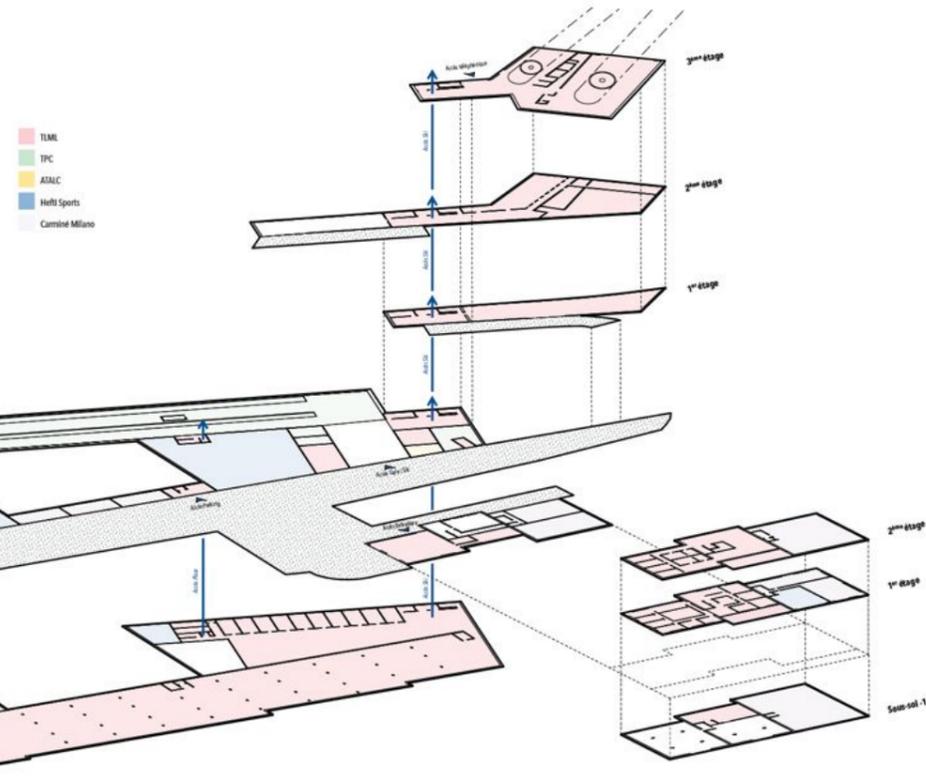
Pont12 - Atelier du paysage - Dic - Citec



PLAN SOUS-SOL
1:500



PLAN DU REZ-DE-CHAUSSEE
1:500



AXONOMÉTRIE PROGRAMMATIQUE

PROGRAMME

L'entier du programme est intimement connecté à la nouvelle place. Contenu dans les deux murs structurants le projet, ainsi qu'un nouveau bâtiment qui prend place sur l'ancien parking, il se déploie en strates successives suivant la topographie du lieu :

Le mur haut :

En son sommet le départ des installations. Un premier niveau intermédiaire accueille les vestiaires « camp », le garage des sièges ainsi qu'une zone de livraison connectée à la route. Un deuxième niveau, également de plain-pied en aval contiennent les stocks et l'atelier mécanique.

Le mur bas :

C'est le niveau des quais. Il accueille les différents commerces, en lien avec la gare et/ou la place, les guichets, des locaux administratifs dont le local pour l'ATAIC, des locaux de service et des caisses.

Le sous-sol :

Il accueille sur un seul niveau toutes les places de parc sous la place, les vestiaires individuels et collectifs ainsi que les locaux techniques sous le quai et les commerces.

Le bâtiment :

Le niveau inférieur qui donne sur la route de Cortaz accueille les places de parc privées pour Heli, Carminé et le TLM, l'atelier Carminé et les stocks du restaurant. Le rez accueille le restaurant orienté sur la place en belvédère, un centre médical et la vitrine Carminé sur la route des Esports. Le 1^{er} étage contiennent les bureaux ainsi que les logements pour Heli et Carminé, le deuxième étage les studios à louer + des surfaces en résines.

AMÉNAGEMENTS PAYSAGERS

Une place, un belvédère : L'implantation de la gare et du front commercial permet la création d'une grande place multimodale, qui concentre les activités et points d'intérêt en un lieu convivial et rassembleur : flux liés à la gare et aux bus, commerces, café-bar, restaurants, ainsi que l'aménagement d'un grand belvédère ouvert vers le sud. Le plateau est prioritaire sur ce généreux espace : il peut rejoindre la gare et la télécabine par l'intérieur du hub, ou en surface par une nouvelle traversée qui vient connecter directement la place à l'arrivée des pistes de ski. Skieurs, randonneurs et cyclistes peuvent donc rejoindre la place par des marches ou une rampe, en toute sécurité. C'est belvédère, du mobilier, des jeux et la généreuse terrasse du restaurant accueillent habitants et touristes, profitant de la vue et d'une situation calme, en dehors des flux. L'aménagement s'inspire du paysage alpin, fait de fractures minérales croisées au fil du temps par le vent et l'eau. Le travail de l'érosion et l'abandon entre un langage d'infrastructures et d'éboulis inspire le travail végétal et minéral sur la place.

Confort et usages :

Les activités 4 saisons sont favorisées par ce nouvel espace, profitant aux touristes et à la population lyonnaise. L'espace dégagé permet d'accueillir des manifestations villageoises et sportives, et offre un large belvédère s'ouvrant sur le paysage alpin. De grands éléments de mobilier en bois animent la place et garantissent le confort d'usage en toute saison. Les piétons cheminent abrités d'un espace à l'autre, grâce à une circulation apaisée.

Le sol et l'eau :

Le travail du sol repose sur un travail fin d'alternance de matériaux, par une rencontre entre le béton rééquilibré et la pierre naturelle accompagnant les fractures végétales. Le béton rééquilibré est issu de la démolition du parking existant. Rééquilibré sous la forme de grandes dalles au sol, il permet de limiter au maximum le bilan carbone de l'aménagement, tout en offrant des surfaces faciles d'entretien. Le béton naturel, taroté sèche et taroté mouillé, anime le sol en exprimant l'aspect changeant des éléments. Le calage de revêtements permet de canaliser les flux, les usages, et garantir une grande polyvalence pour la place.

Les fractures végétales :

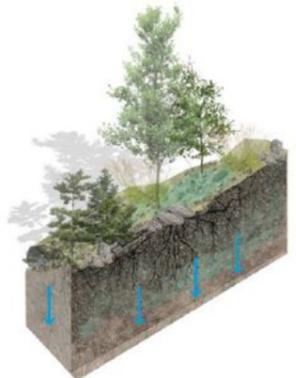
Le concept végétal est directement inspiré des éboulis et infrastructures naturelles qui vient nuire une végétation pionnière, adaptée au climat alpin et aux sols calcaireux. Ainsi, des groupes serrés de peupliers tremblés, de bouleaux et de sorbiers créent une strate plus basse de pins, genévriers, saules et graminées, et animent la place par leur texture changeante et leur diversité. Les arbres sont issus de milieux rudéraux (surfaces en érosion, reproduisant un milieu d'éboulis) et alluvionnaires (surfaces en infrastructures, résultant les eaux pluviales). La strate de graminées et de vivaces alpines est surmontée d'arbustes en cimes, aux couleurs et textures variées. Les mélanges d'essences s'adaptent à la situation sèche ou humide, selon leur emplacement par rapport à la dalle du parking. Le choix de la palette végétale, parfaitement en adéquation avec le site, garantit également une bonne résistance aux sels de dévergèlage. La richesse floristique développée dans les fractures végétales créant des milieux diversifiés apporte une qualité biologique essentielle dans l'aménagement. De larges surfaces de prairie complètent le système, avec des mélanges alpins adaptés à la station.

La rue de la Cité :

Réaménagée, la rue de Cité accueille un trottoir confortable et des poches végétalisées qui participent à la modulation de trafic. Des places de parc latérales sont maintenues. Le dispositif d'alternance entre places de parc et poches plantées peut être poursuivi en direction du village, par étapes successives.

Matérialité de la place multimodale

Rééquilibré des plaques de béton extrait du parking détruit.

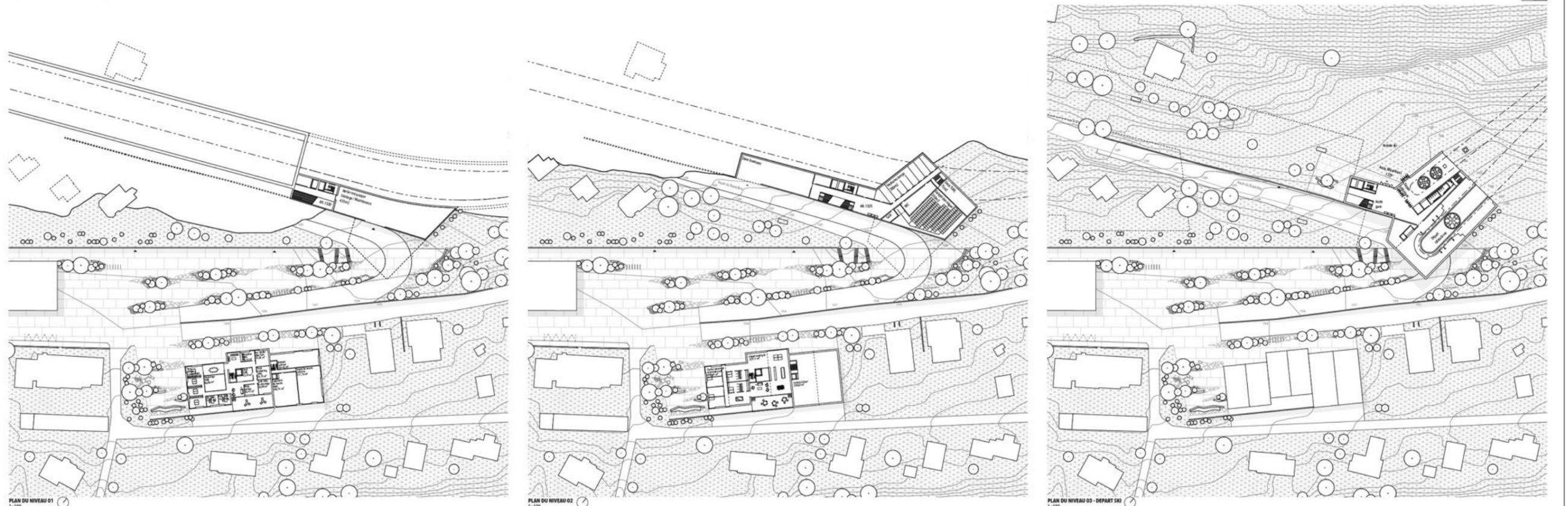


La fracture végétale permettant l'infiltration des eaux pluviales dans les plantations en pleine terre.



The Place to Ski !
Leyzin - MEP Télécabine Place Large

Pont12 - Atelier du paysage - Dic - Citac



PLAN DU NIVEAU 01
1:500

PLAN DU NIVEAU 02
1:500

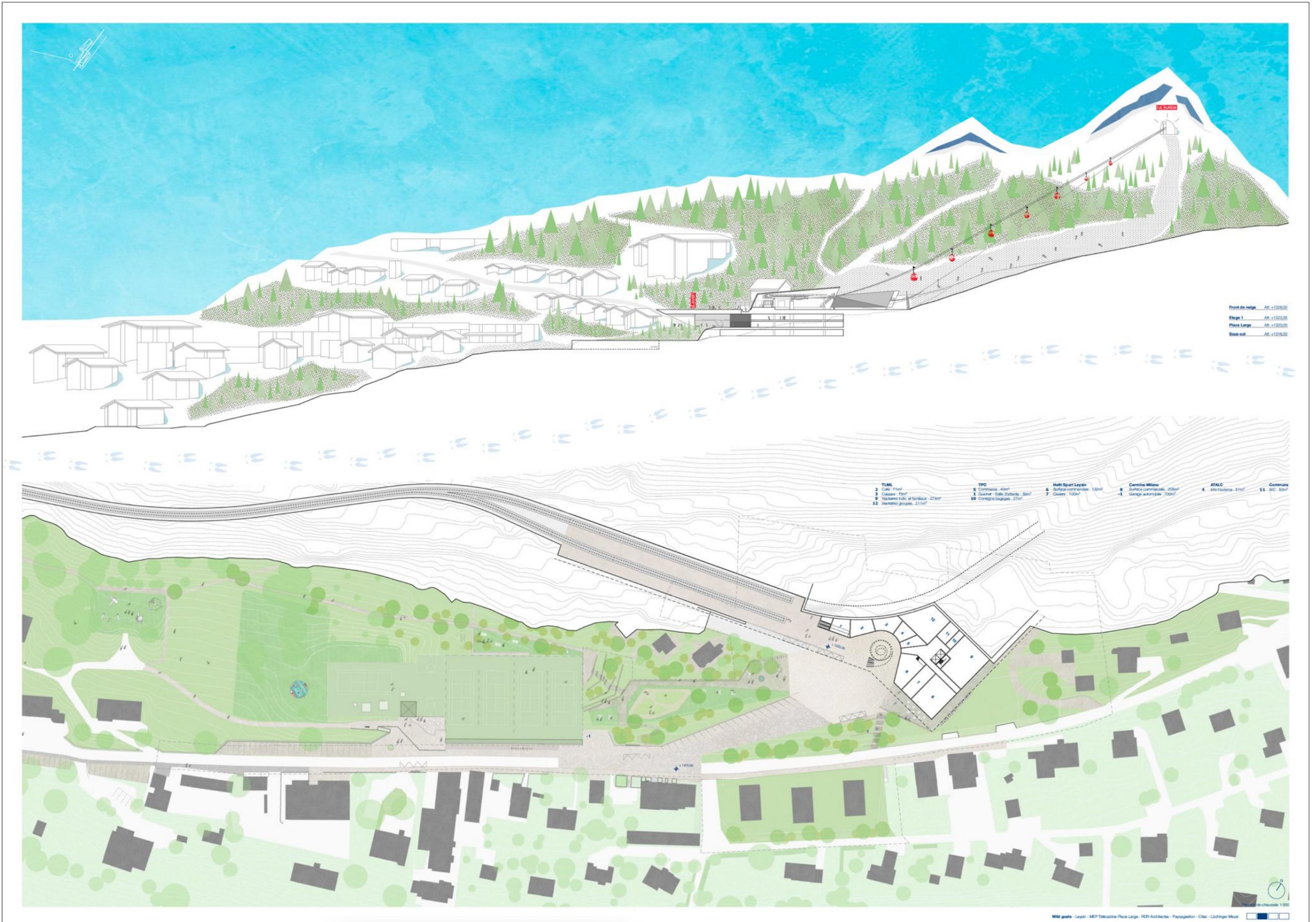
PLAN DU NIVEAU 03 - DÉPART SKI
1:500

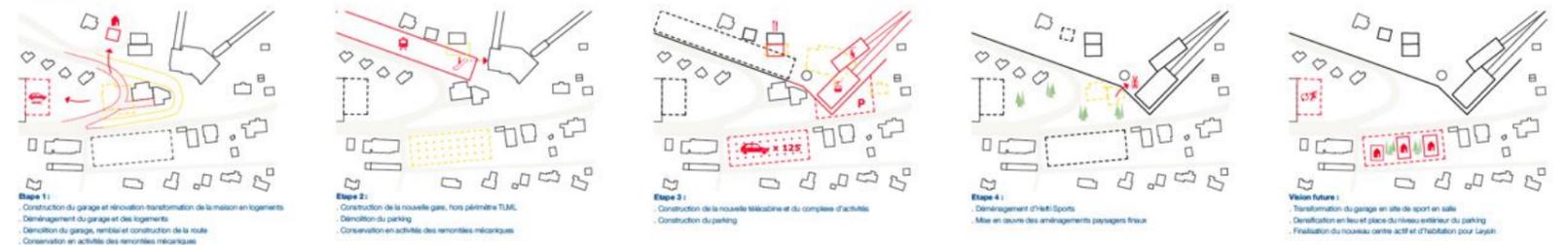
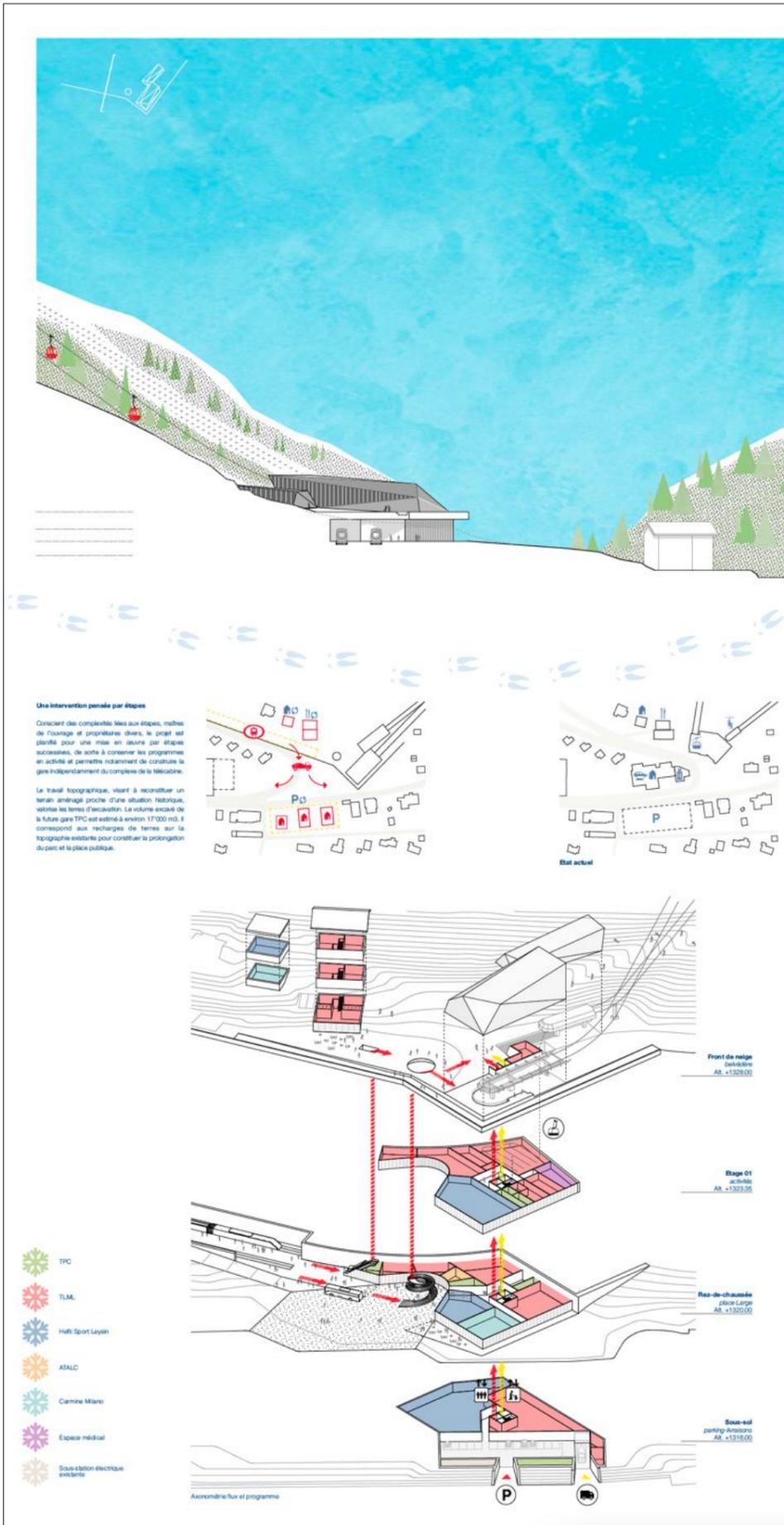


COUPE 200 TRANSVERSALE

Équipe RDR – Wild Goats





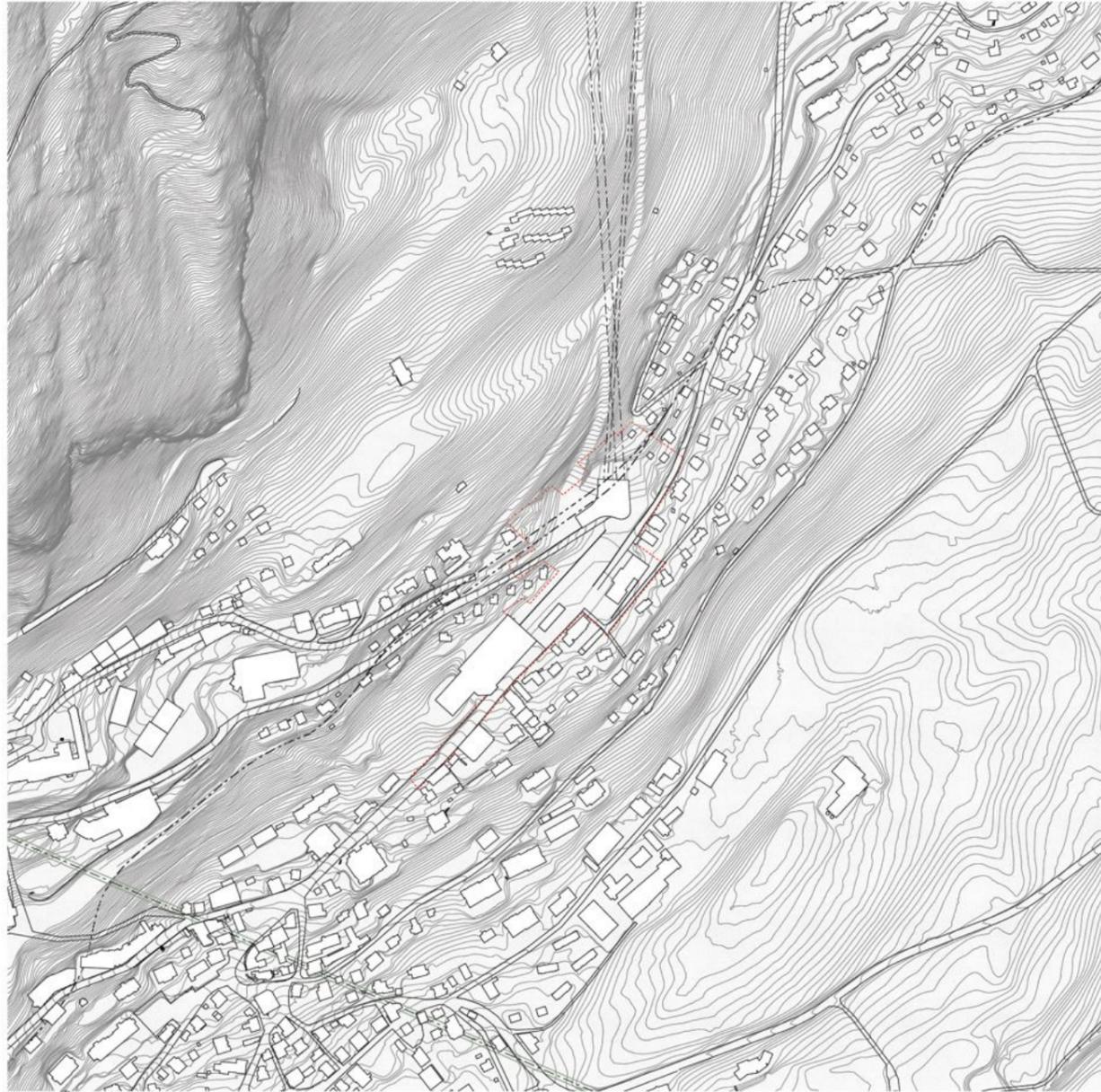


PRESENTATION DES PROJETS – DEGRE 2

Équipe Pont12 – The Place to Ski

The Place to Ski !
Leyzin - MEP Télécabine Place Large - degré 2

Pont12 - Atelier du paysage - Dic - Cine



PLAN MASSE
1:2000



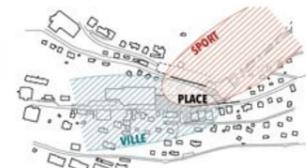
LA NOUVELLE PLACE LARGE



CONCEPT GENERAL

Une intervention modeste et spectaculaire : deux murs habillés transforment le village de la gare au nouveau restaurant/belvédère. Nouvelle centralité assumée de Leyzin, elle accueille aussi bien les voyageurs en train, en bus ou en mobilité individuelle (jante à côté du centre sportif), mais aussi les skieurs l'hiver et VTTistes l'été pour l'après-ski sur une des terrasses du bar ou du restaurant, face au panorama des Alpes.

La gare :
Elle se situe proche du niveau de la place large actuelle, pour une connexion privilégiée avec le contexte urbain existant. Des spatiales généreuses orientent le voyageur de sa sortie du train, vers la place, les remontées mécaniques ou encore les commerces directement accessibles depuis le quai. Le niveau subissant permet également d'anticiper une éventuelle extension des voies ferrées souterraine sans impact pour les exercices de la route des Sports d'hiver en direction du Sépey, dans l'optique d'un raccordement à la ligne Algè-Sépey Les Diablons et d'une optimisation à terme du réseau à voie étroite des Omonts, pourquoi pas un jour jusqu'à Gironard permettant de boucler la boucle avec le M103... Une ligne sans rail de sac de transports publics - métro algés - contribuant à l'essor régional à long terme.

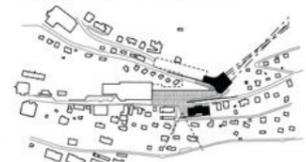


La place :

Polyvalente, générique, connectée. Elle s'inscrit du centre sportif au pied des pistes, de la gare au nouveau restaurant/belvédère. Nouvelle centralité assumée de Leyzin, elle accueille aussi bien les voyageurs en train, en bus ou en mobilité individuelle (jante à côté du centre sportif), mais aussi les skieurs l'hiver et VTTistes l'été pour l'après-ski sur une des terrasses du bar ou du restaurant, face au panorama des Alpes.

Les remontées mécaniques :
Le départ de télésiège et des cabines sont rassemblés sur le même niveau et sous un même toit. Le départ de télésiège est traité vers l'arrière pour une enveloppe compacte et un transit efficace des usagers, aussi bien depuis les pistes que depuis la gare. Depuis l'aire de départ, la pente naturelle continue l'installation pour se connecter directement à la place.

La route :
Plutôt que détourner la route, elle est intégrée à la place et pacifiée, le trafic sera fortement réduit suite à la fermeture de la rue du commerce et d'une circulation à sens unique, le transit résiduel cohabite avec les flux piétons devenus prioritaires.



EVOLUTION DU PROJET

Dans son ensemble le projet confirme le parti du 'Ten tout', tant au niveau du concept urbain, de l'expansion architecturale que de la disposition du programme. Une évolution fine de certains éléments permet d'optimiser le fonctionnement et le phasage (détailé dans annexe « phasage de réalisation ») de chaque partie d'ouvrage pour une qualité spatiale et une valeur d'usage maximale.

Gare :

- Correction légère de l'axe des voies vers l'intérieur du terrain pour donner plus de générosité au dispositif de halage avec les remontées mécaniques et augmenter la surface des commerces.
- Création d'un niveau complet au-dessus du gabarit des voies qui offre opportunément des surfaces exploitables au cas du dispositif tout en réduisant les charges de terre sur l'ouvrage. L'espace gagné permet d'héberger l'entrée des casiers/vestiaires. Celui-ci prend place dans le sens du flux entre train et remontées mécaniques, proche du retour location Helti et permet de réduire le sous sol et clarifier la limite entre gare et TUM, en coupe.
- Déplacement des bureaux + locaux du personnel TFC proche de la gare ainsi que des locaux de pause et vestiaires Helti proche du magasin afin de valoir toutes les arcades sur la place avec des surfaces commerciales.
- Intégration de l'école de ski dans une des arcades.

Remontées mécaniques :

- La liaison entre la gare et les remontées est fluidifiée avec un étage intermédiaire qui devient un véritable Hub de transfert vers le ski (casiers/vestiaires, retours location, vestiaires).
- Une entrée à l'étage intermédiaire de plain pied avec la route offre un deuxième accès à la gare et aux remontées mécaniques.
- Intégration de la livraison au niveau bas du socle à côté des ateliers mécaniques pour une manœuvrabilité sûre et à l'abri (couvert par le départ des télécabines).
- Réaménagement de l'aire de départ des remontées pour séparer les flux entre télésièges et télécabines et gagner de l'espace pour mieux gérer les files en cas de forte affluence.
- Evolution vers une forme plus organique de l'émergence de départ en cohérence avec l'ensemble architectural et l'ergonomie du plan, qui permet également de réduire le porte-à-faux.
- Intégration de la salle polyvalente dans le socle des remontées mécaniques, au centre du dispositif et bénéficiant d'une vue magnifique.

Parties d'ouvrages et emprises de chantier

La dalle sur quais constitue également un appui horizontal des murs périphériques réduisant par conséquent leur sollicitation.

EVOLUTION DU PROJET

La place :

- L'accès au parking est tourné dans le sens de circulation et du quel des entrées de bus afin de dégager un maximum d'espace devant les arcades et d'anticiper l'intégration à la place d'un futur front bâti côté centre-sportif.
- Les différentes contraintes logistiques telles que places livraison, dépose-minute, véhicules de secours et places vélos sont intégrées sur la place.
- L'ensemble de la place côté départ est réadapté pour intégrer la pente sans marches difficiles à entretenir.

Le bâtiment belvédère :

- Le programme est réorganisé pour une utilisation plus ergonomique de l'espace et une répartition plus claire entre utilisateurs. Milano conserve son garage au rez inférieur et son show room au rez dans la partie est. Son bureau est déplacé à côté de l'atelier. Le restaurant est réorganisé pour une meilleure exposition des zones dédiées vers la vue. Les TUM bénéficient d'un plateau entier pour l'ensemble de leurs bureaux à l'étage et les 213 du dernier niveau pour l'hébergement du personnel. Le dernier tiers accueille les logements de service de Milano et Helti.

CONCEPT STRUCTUREL

La gare :
Un niveau supplémentaire est ajouté sur le niveau des quais. Ce dernier permet de réduire considérablement le poids des remblais sur la dalle supérieure de la gare tout en conservant le même volume d'excavation.

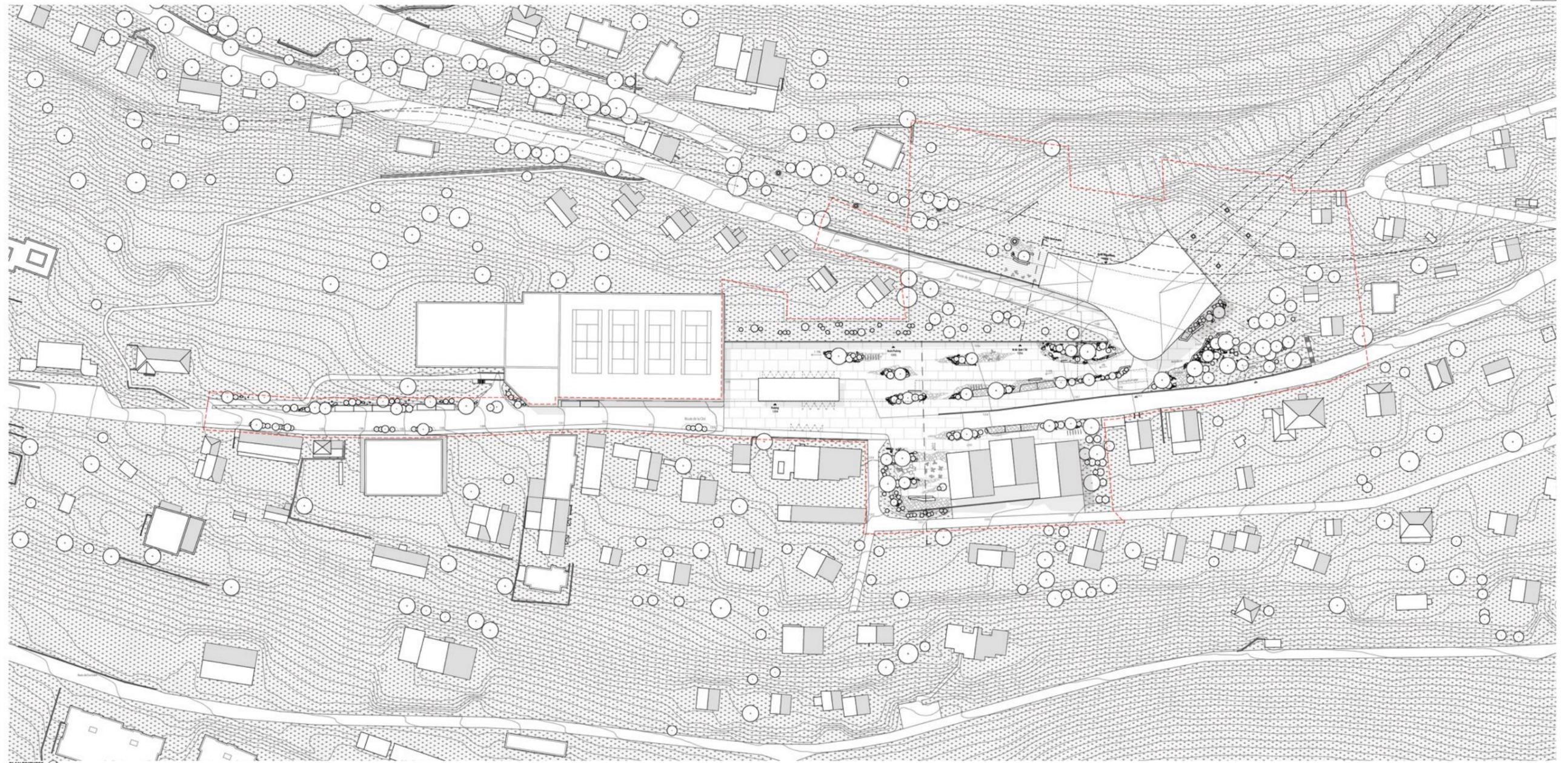
Le système statique de la dalle supérieure est une poutre simple rectifiée par des nervures en béton précontraint. Cette dalle permet de supporter le poids des remblais et de la neige couvrant la gare et soutien par l'intermédiaire de supports la dalle sur les quais, libérant ainsi le niveau des quais de tout porteur intermédiaire.

Bâtiment télécabine et télésiège :
La façade du porte-à-faux de l'étage hors sol abritant la nouvelle télécabine et le télésiège est courbe et forme une onde. La structure portive du porte-à-faux est une membrane verticale constituée d'une structure métallique triangulaire qui suit la façade. Cette membrane est stabilisée transversalement par les planchers inférieur et supérieur permettant ainsi d'avoir une structure suffisamment rigide et résistante pour supporter le poids propre et les charges utiles. Elle permet également d'éviter des déformations largement en dessous de la limite acceptable de la norme SIA 263.

La position du centre de gravité de l'étage hors sol se situe dans le volume des étages inférieurs. Le poids du bâtiment permet de garantir sa stabilité sans le recours à des moyens de levage dans le sol tel que des tirants d'ancrage. Le effet, le résultat des charges verticales se trouve dans le noyau de la surface de fondation.

The Place to Ski !
Leyzin - MEP Télécabine Place Large - degré 2

Point 12 - Atelier du paysage - Dic - Citac

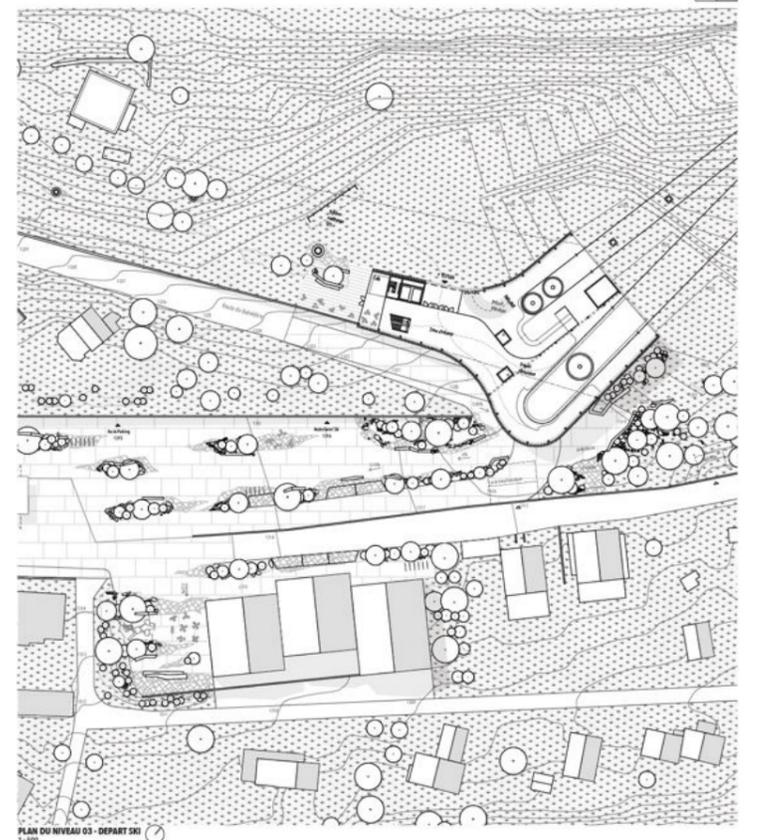
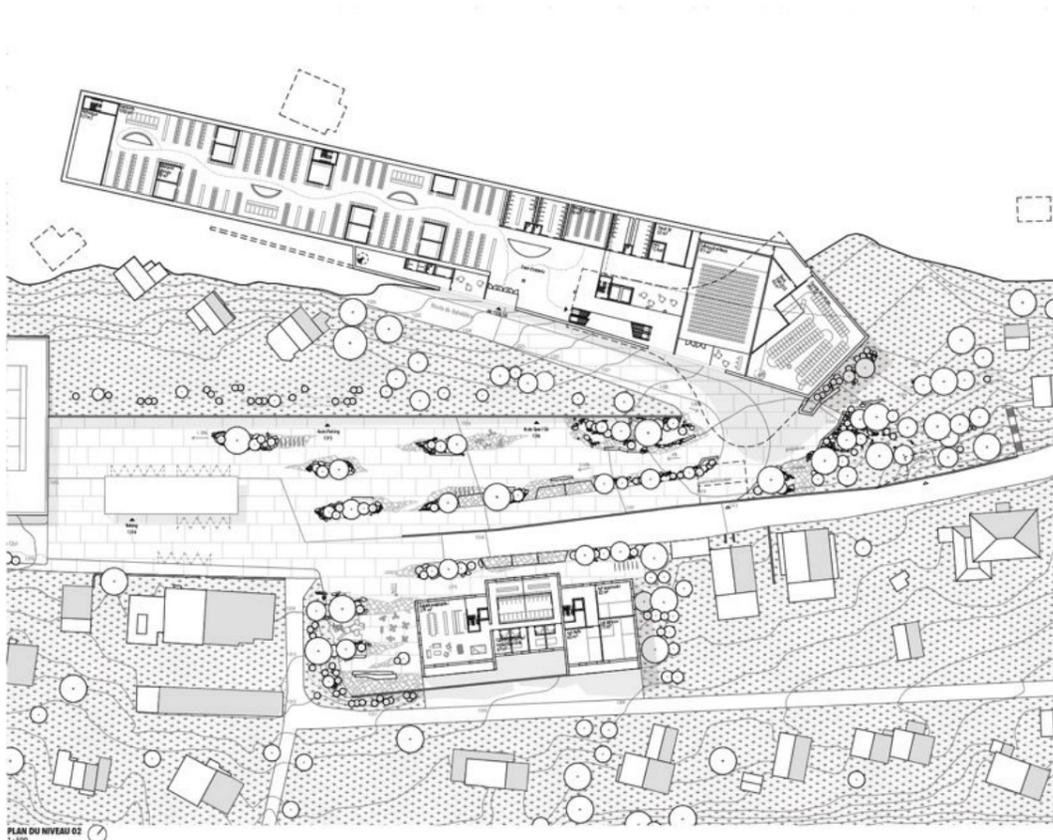
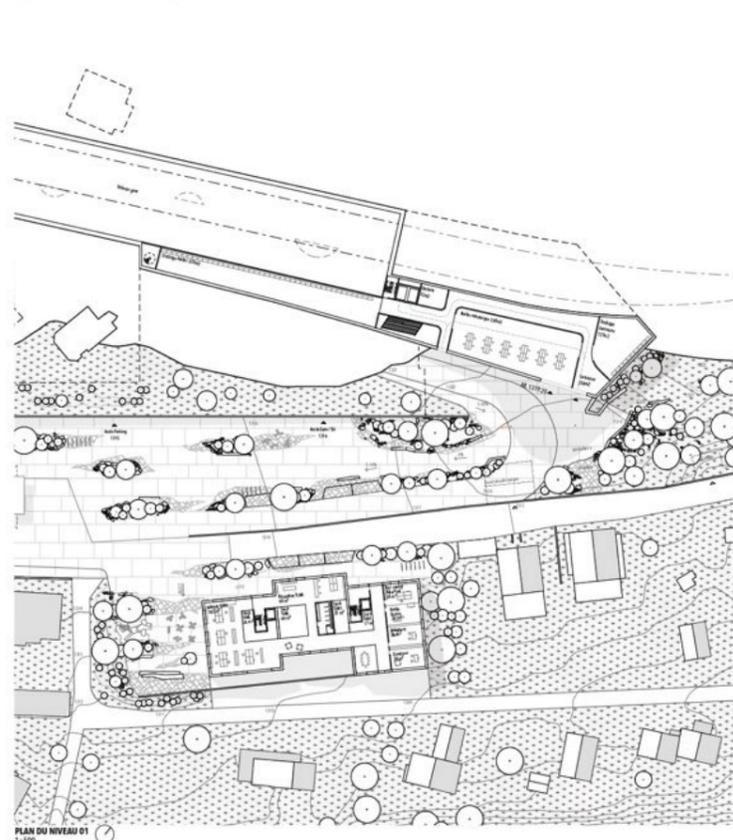


PLAN TOITURES
1:500



The Place to Ski !
Leyzin - MEP Télécabine Place Large

Pont12 - Atelier du paysage - Drc - Ctrac



COUPE TRANSVERSALE
1:200

Équipe RDR – Wild Goats

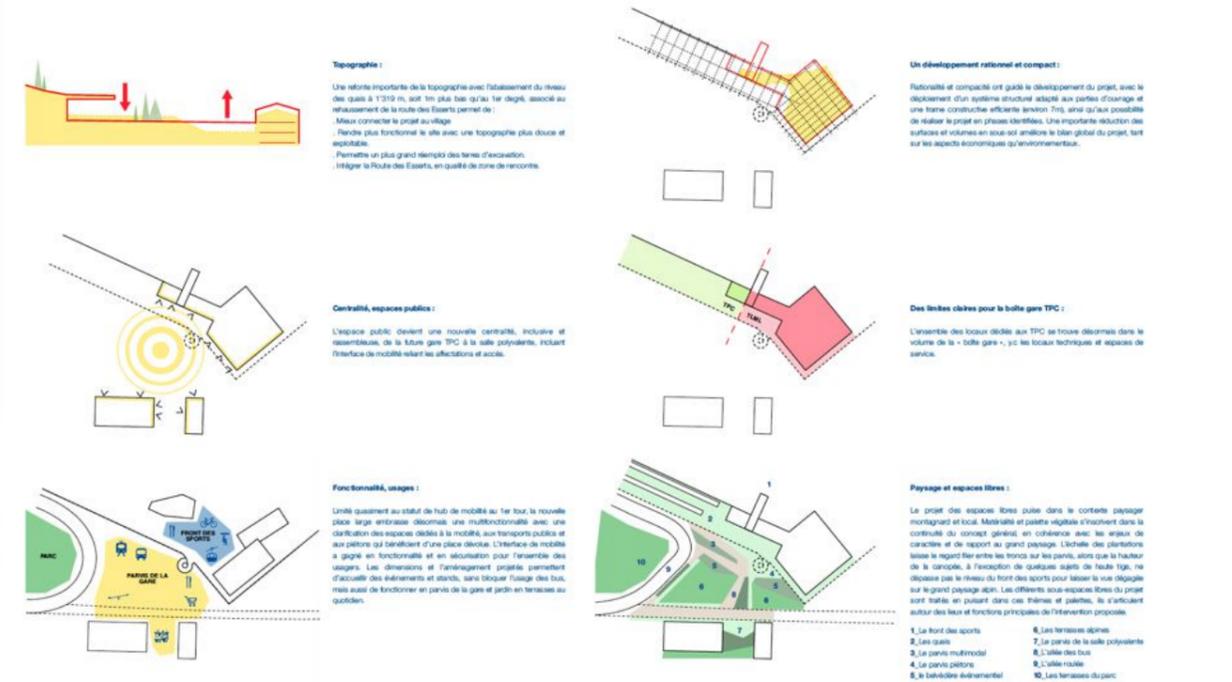


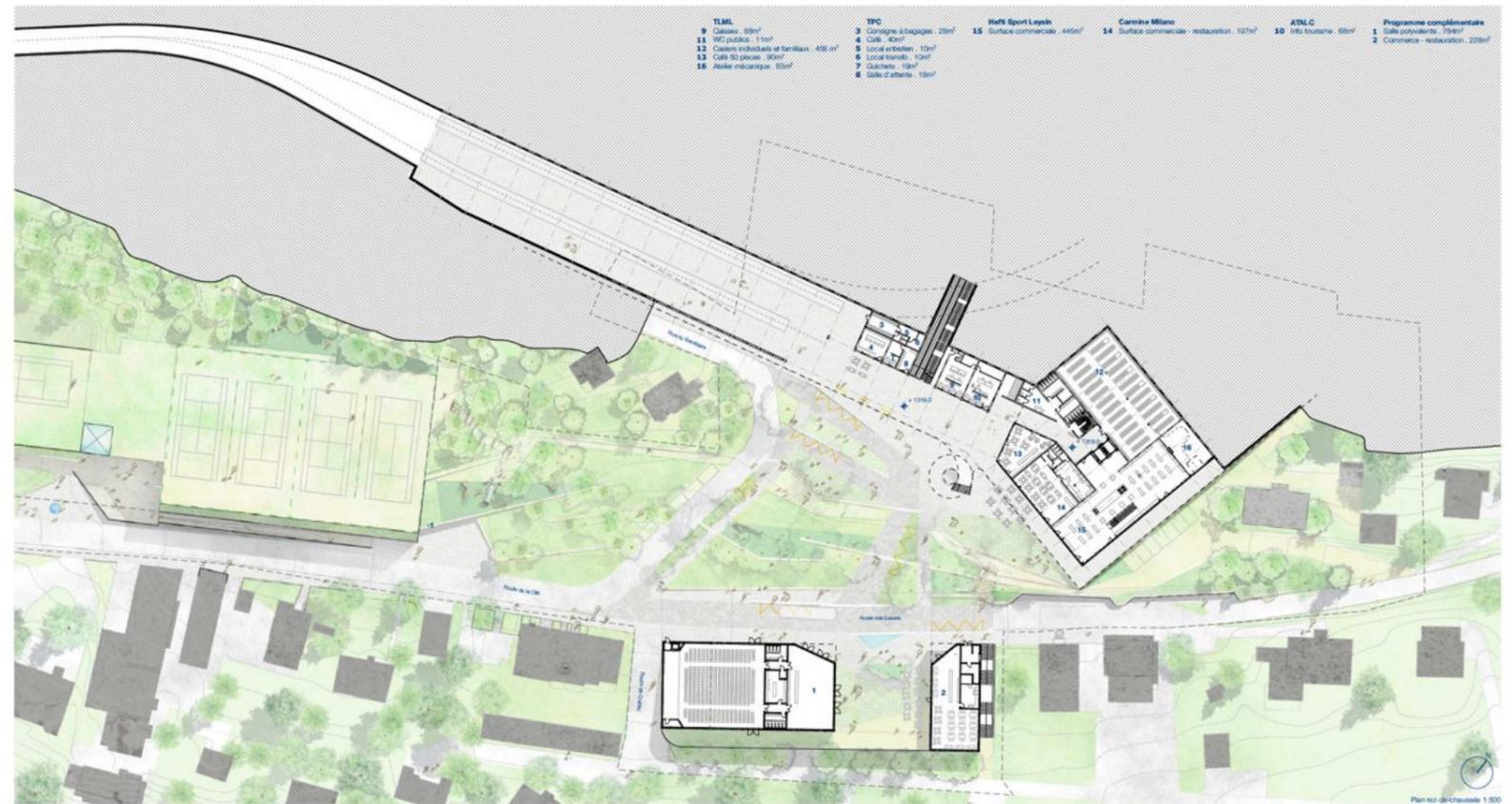
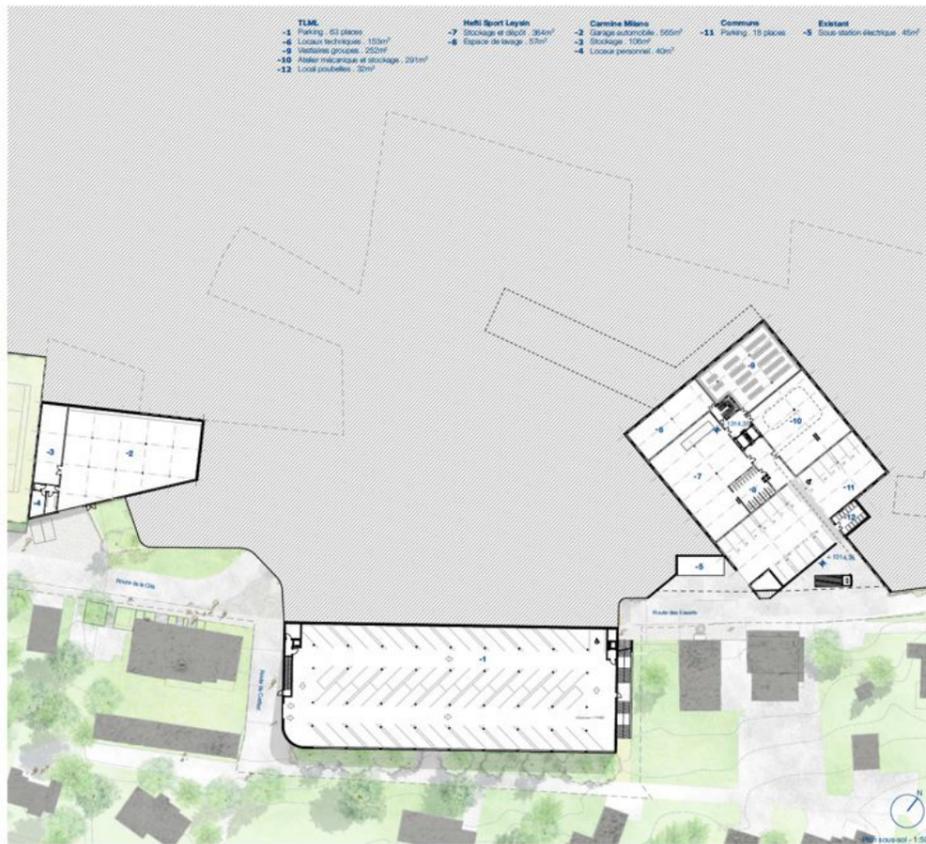
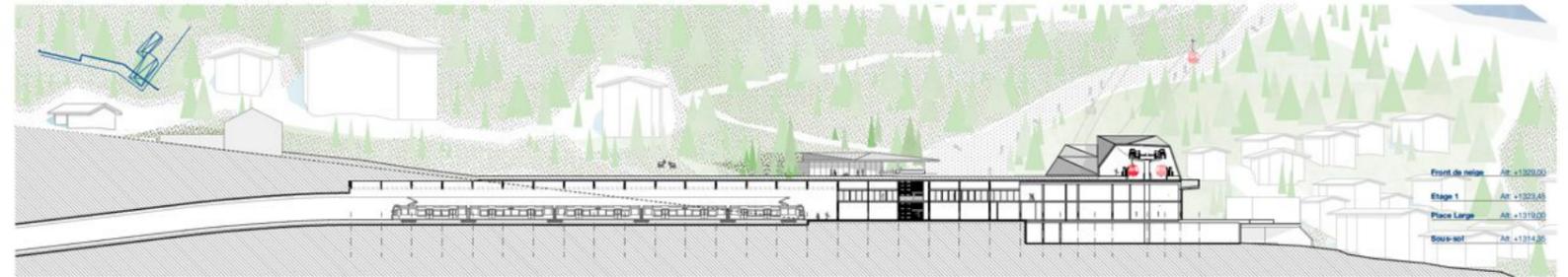
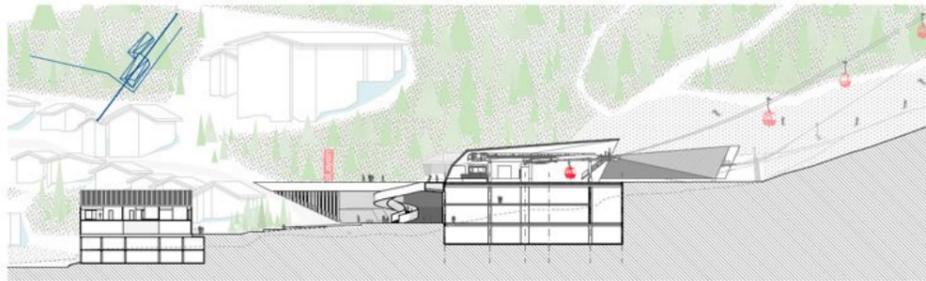
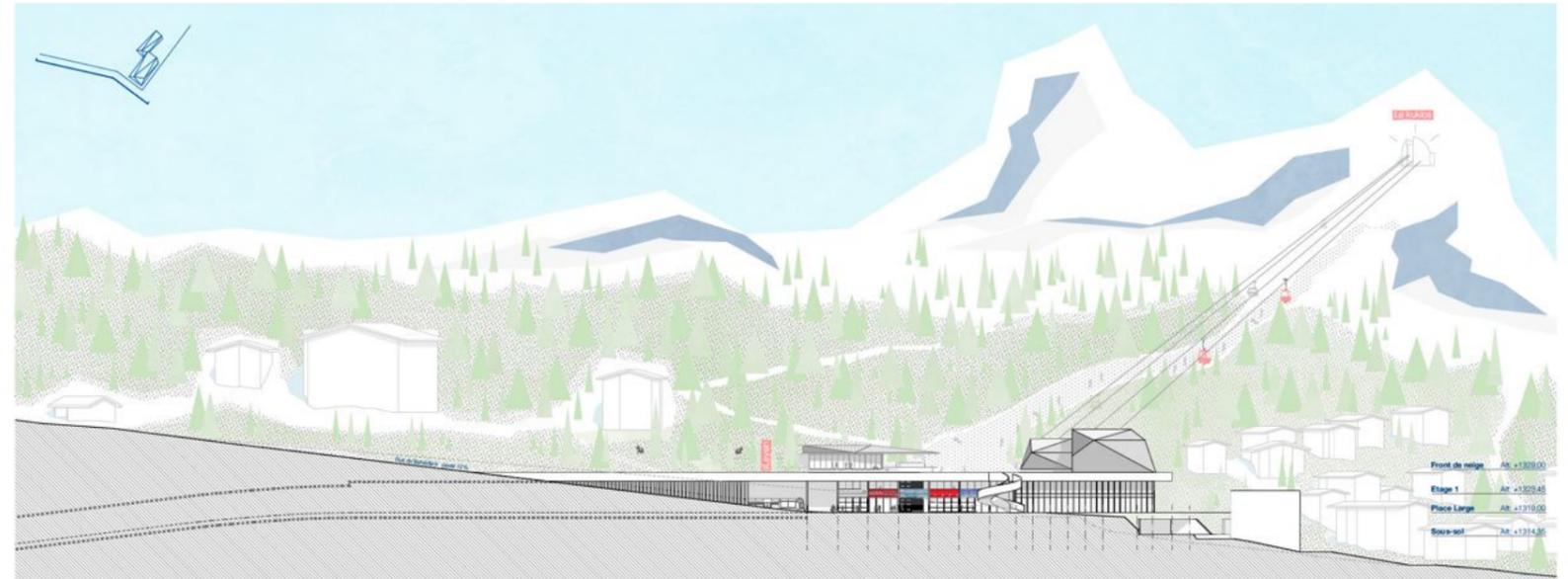
Des enjeux majeurs pour Leysin et les exploitants :

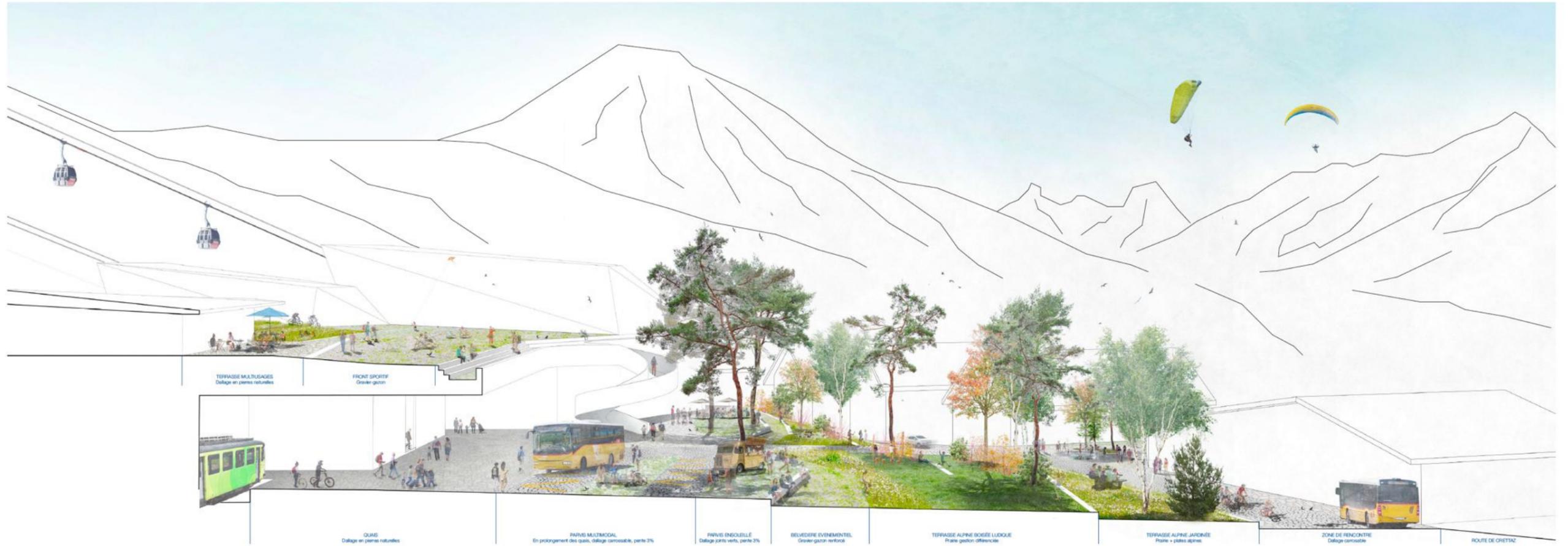
Le projet « Leysin télécabine » constitue une nouvelle étape pour le village et est une magnifique opportunité d'apporter une vision contemporaine et innovante de la vie à la montagne, grâce à l'intégration des infrastructures fermées et sportives, au service des habitants, scolaires, sportifs et touristes. Wild Goats s'est fixé les qualités du cadre de vie et les conditions du cadre des charges budgétaires, déclinées, modérées, programmées... pour penser l'avenir d'un village station de moyenne montagne, avec dans des perspectives durables, saines et heureuses à long terme. Attaché aux enjeux de saisonnalité, et à l'opportunité de concevoir un projet non focalisé sur l'unique pratique des sports d'hiver, il en ressort une démultiplication des possibilités. L'espace public est conçu comme une valeur en partage pérenne, qui offre aux transports publics une place privilégiée et en facilite l'usage quotidien en les rendant attractifs, fonctionnels et conviviaux. Les enjeux indépendants des Matières d'Usage et divers exploitants sont traités dans un projet clair et durable, supportant un partage et des interfaces identifiées. La fonctionnalité en tout temps et toute condition climatique est assurée, pour une gestion logistique durable et efficace. Là où grand paysage, Wild Goats y puise un caractère et une atmosphère spécifiques, contextualisés et inspirés, naturels et non urbains.

Évolution de projet :

À l'issue du 1er degré, le projet a évolué de manière notable, tout en conservant ses forces et la clarté du parti, avec l'objectif d'améliorer son intégration topographique, son attractivité, sa fonctionnalité mais aussi de le rationaliser.







TERRASSE MULTUSAGES
Dallage en pierres naturelles

FRONT SPORTIF
Gravier-gazon

QUAIS
Dallage en pierres naturelles

PARKING MULTIMODAL
En prolongement des quais, dallage carrossable, pente 3%

PARKING ENSOLEILLÉ
Dallage joints verts, pente 3%

BELVEDÈRE ÉVÉNEMENTIEL
Gravier-gazon renforcé

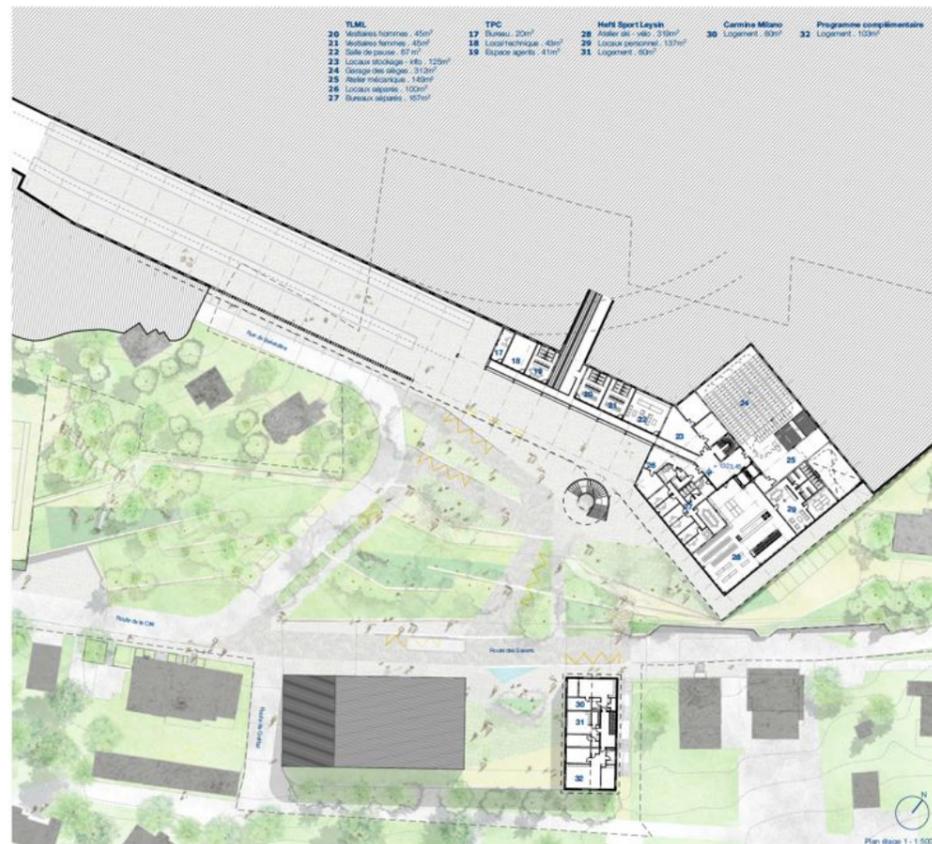
TERRASSE ALPINE BOISÉE LINDQUIST
Plaine gazon d'entretien

TERRASSE ALPINE JARDINÉE
Plaine + pelles alpines

ZONE DE RENCONTRE
Dallage carrossable

ROUTE DE GRETZ

Croquis perspective 1:100



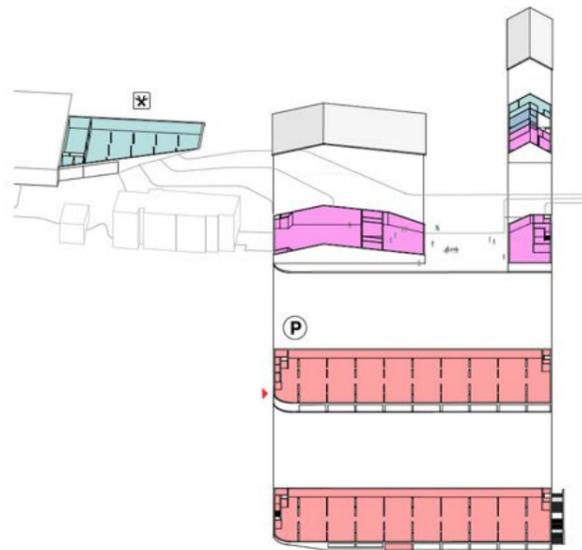
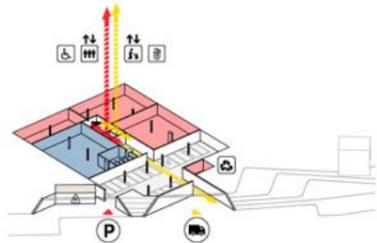
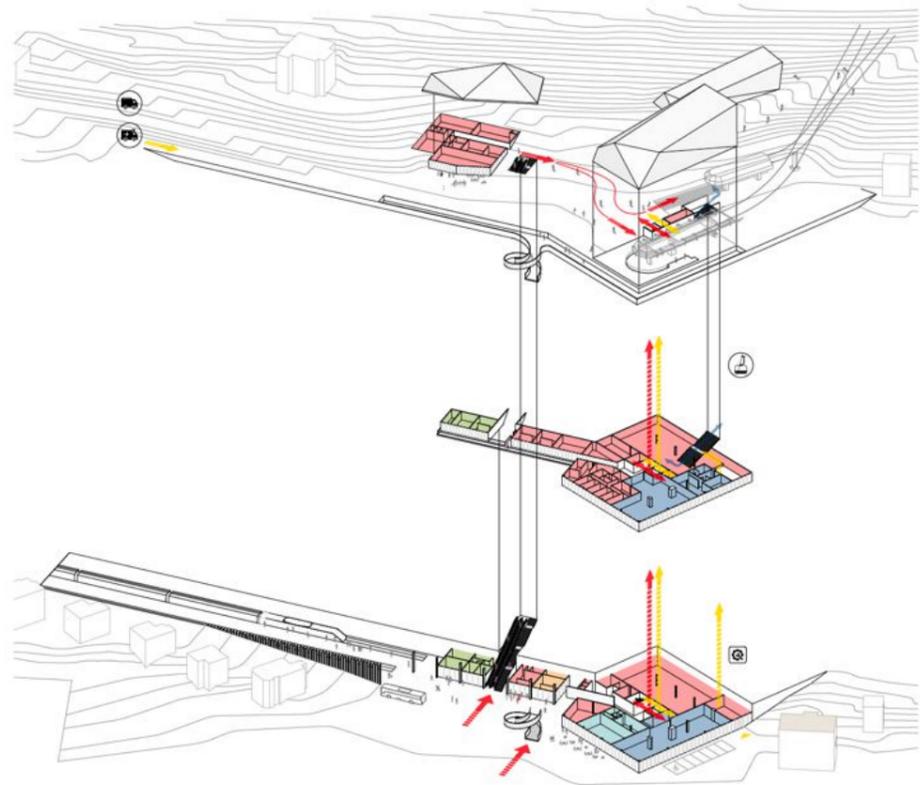
- | | | | | |
|---------------------------------|---------------------------|----------------------------|----------------------|---------------------------------|
| TLML | TPC | Hall Sport Leysin | Carrée Milano | Programme complémentaire |
| 20 Médiathèque hommes, 450m² | 17 Bureau, 320m² | 28 Atelier de vidéo, 210m² | 30 Logement, 830m² | 32 Logement, 1030m² |
| 21 Médiathèque femmes, 450m² | 18 Local technique, 430m² | 29 Local personnel, 137m² | | |
| 22 Salle de réunion, 87m² | 19 Espace ouvert, 41m² | 31 Logement, 830m² | | |
| 23 Locaux stockage - VHS, 125m² | | | | |
| 24 Garage des vélos, 313m² | | | | |
| 25 Atelier mécanique, 149m² | | | | |
| 26 Locaux vépiste, 100m² | | | | |
| 27 Bureau vépiste, 107m² | | | | |

Plan Stage 1:1500



- | | | |
|--------------------------|--------------|------------------------------------|
| TLML | Commu | Programme complémentaire |
| 34 Stockage vélos, 710m² | 36 WC, 300m² | 33 Stockage - médiane école, 750m² |
| 37 Restaurant, 1150m² | | 35 Ecole de ski, 540m² |
| 38 Cuisine, 740m² | | |
| 39 Bureau, 140m² | | |
| 40 Site park, 320m² | | |

Plan Final de stage 1:1000



- TPC
- TML
- Héli Sport Leysin
- ATALL
- Cinema Milano
- Programme complémentaire
- Programme existant

Axonométrie flux et programme



Synthèse – Projet Wild Goats, équipe RDR

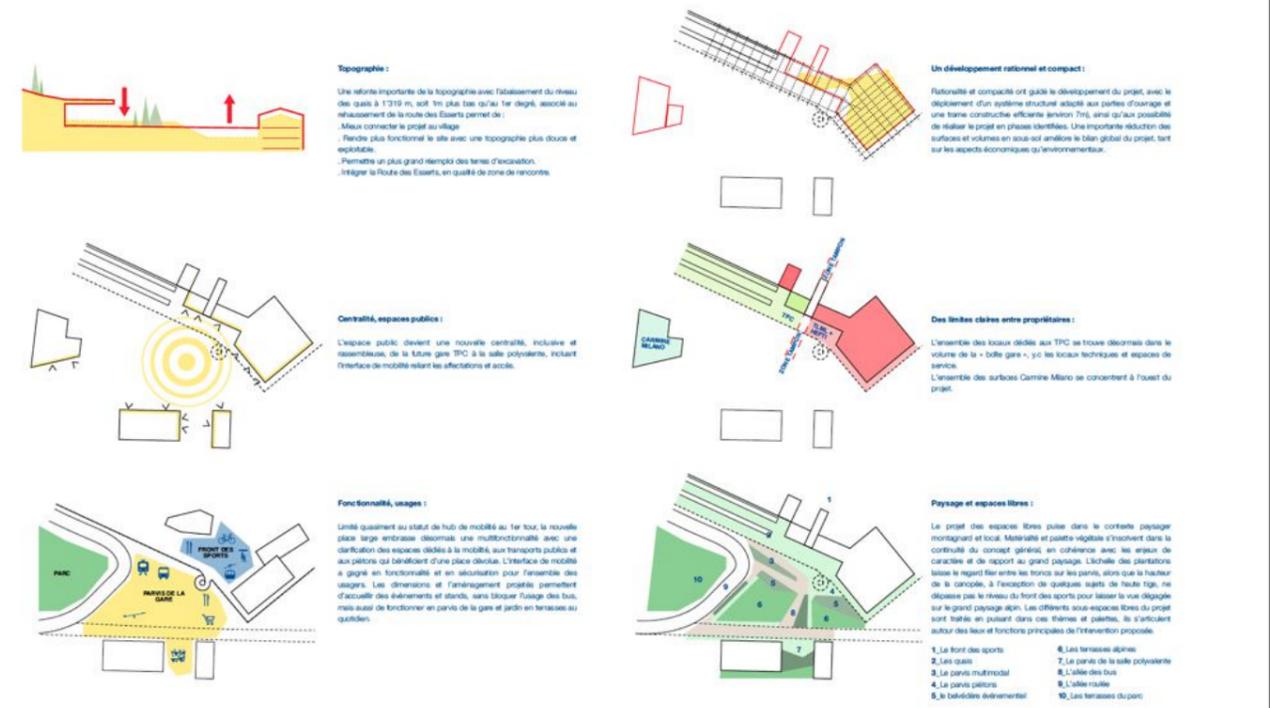


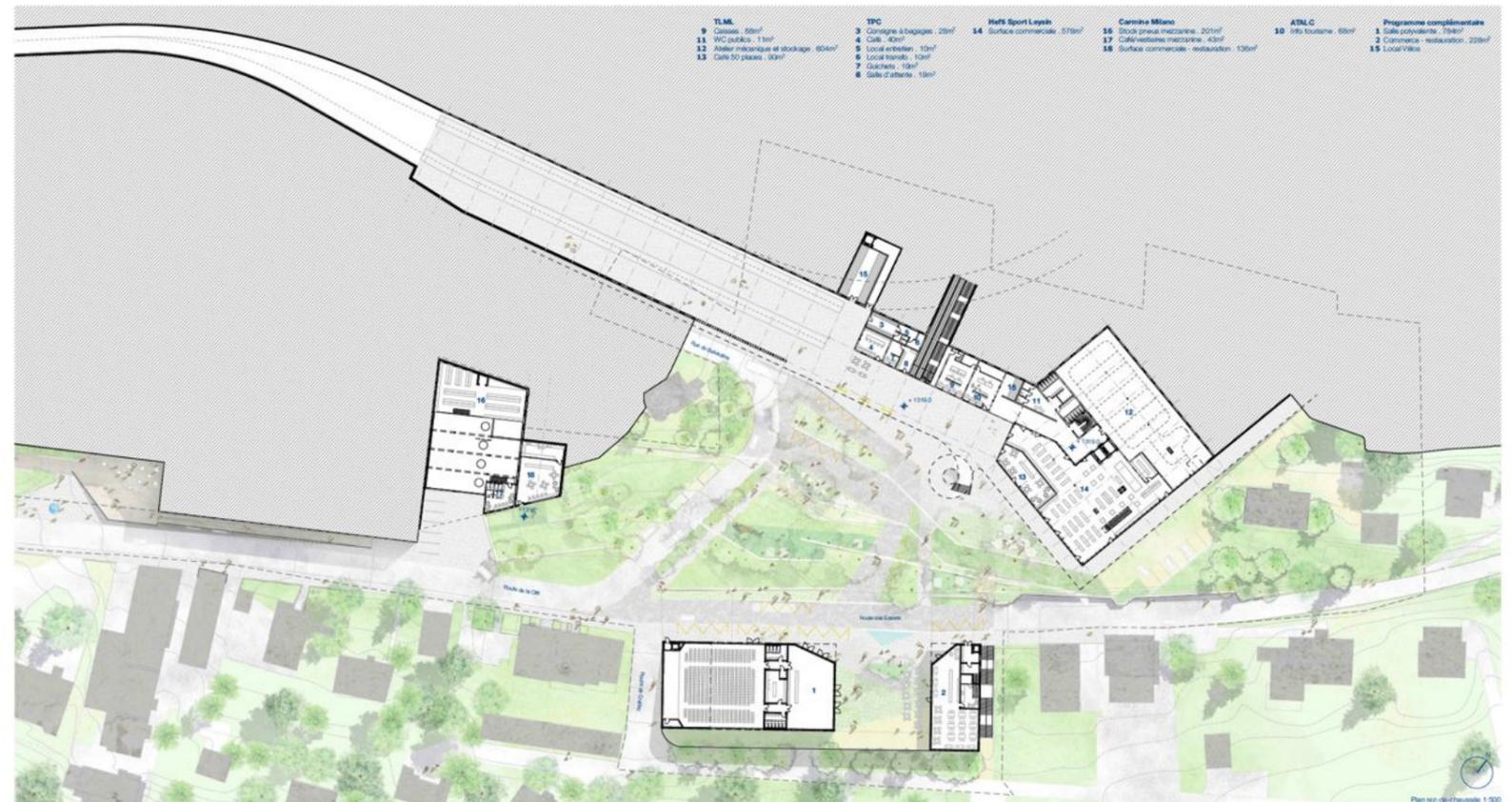
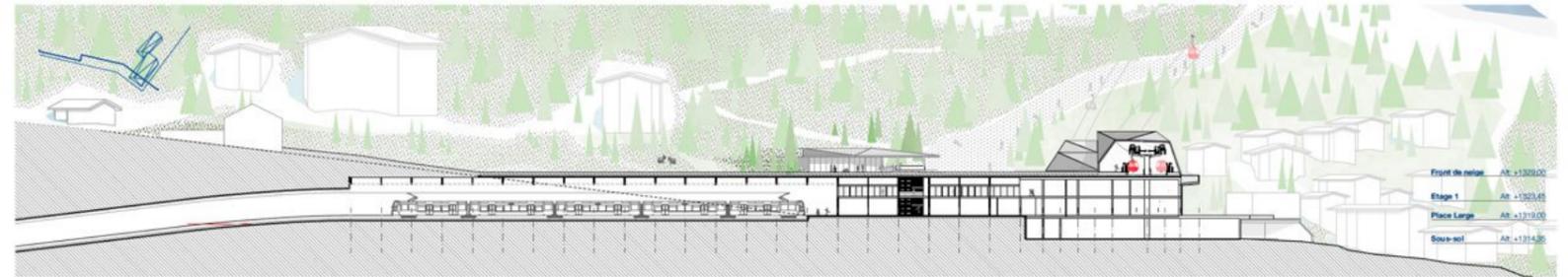
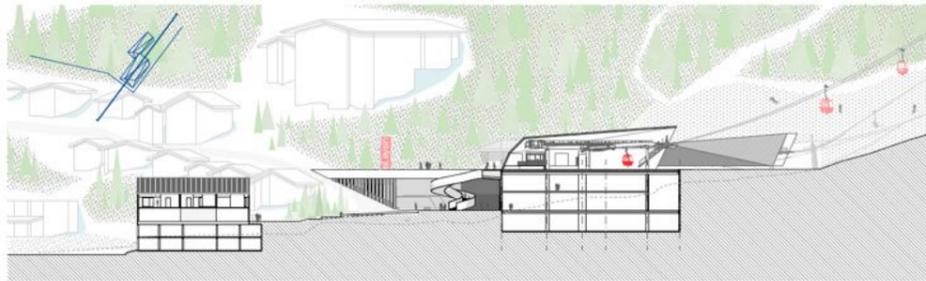
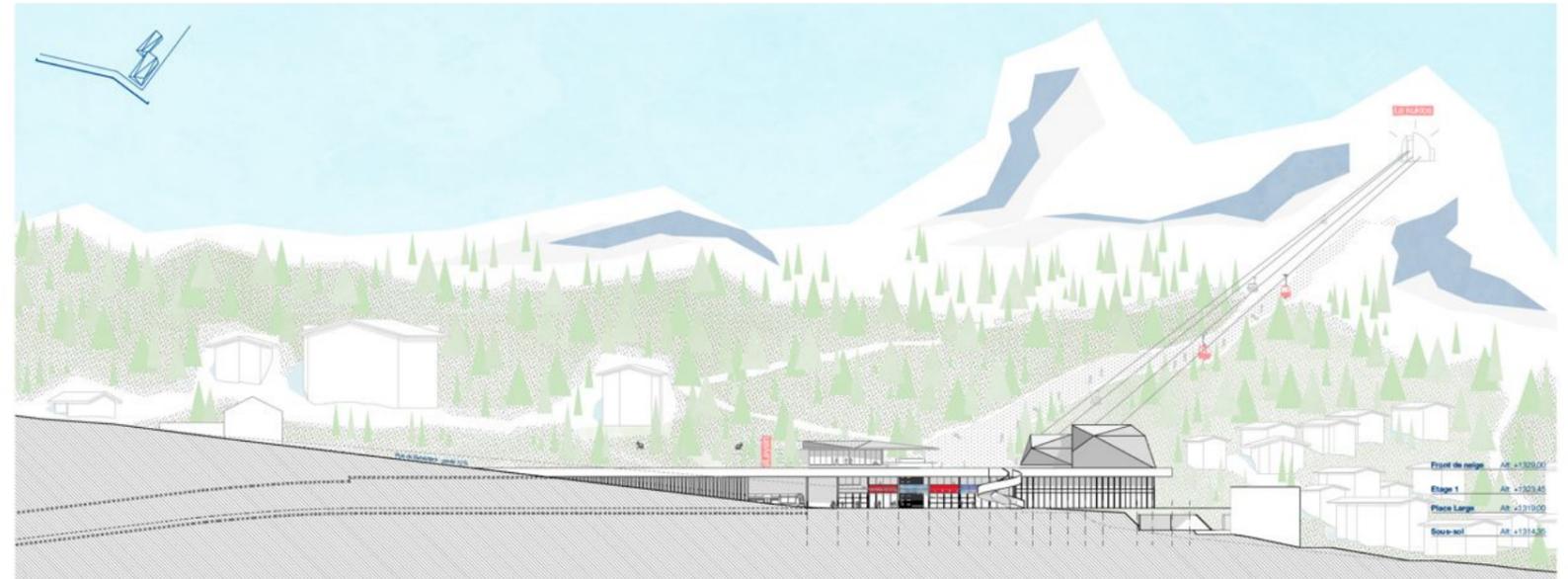
Des enjeux majeurs pour Leysin et les exploitants :

Le projet « Leysin Télécabine », constitue une nouvelle étape pour le village et est une magnifique opportunité d'apporter une vision contemporaine et innovante de la vie à la montagne, grâce à l'intégration des infrastructures ferroviaires et sportives, au service des habitants, écoles, sports et touristes. Wild Goats sait les qualités du site et les conditions du cahier des charges (voir, dégroupement, maillage programmatique...) pour penser l'avenir d'un village et d'un de moyenne montagne, ancré dans des perspectives durables, résilientes et hautes en couleurs. Attaché aux enjeux de saisonnalité, et à l'opportunité de concevoir un projet non focalisé sur l'unique pratique des sports d'hiver, il en ressort une diversification des possibles. L'espace public est conçu comme une valeur en partage pérenne, qui offre aux transports publics une place privilégiée et en facilite l'usage quotidien en les rendant attractifs, fonctionnels et conviviaux. Les intérêts indépendants des Maîtres d'Œuvre et clients exploitants sont harmonisés dans un projet clair et durable, supportant un passage et des interfaces identifiées. La fonctionnalité en tout temps et toute condition climatique est assurée, pour une gestion légitime, durable et efficace. Lié au grand paysage, Wild Goats y puise un caractère et une atmosphère spécifique, contextualisée et inspirée, naturelle et non urbaine.

Évolutions de projet :

À l'issue du 1er degré, le projet a évolué de manière notable, tout en conservant ses forces et la clarté du parti, avec l'objectif d'améliorer son intégration topographique, son attractivité, sa fonctionnalité mais aussi de le rationaliser.







TERRASSE MULTUSAGES
Dalage en pierres naturelles

FRONT SPORTIF
Gestion-gazon

QUAIS
Dalage en pierres naturelles

PARKS MULTIMODAL
En prolongement des quais, dalage carrossable, pente 3%

PARKS ENQUÊLLE
Dalage joints verts, pente 3%

BEVEDIERE EVENEMENTIEL
Gestion-gazon territorial

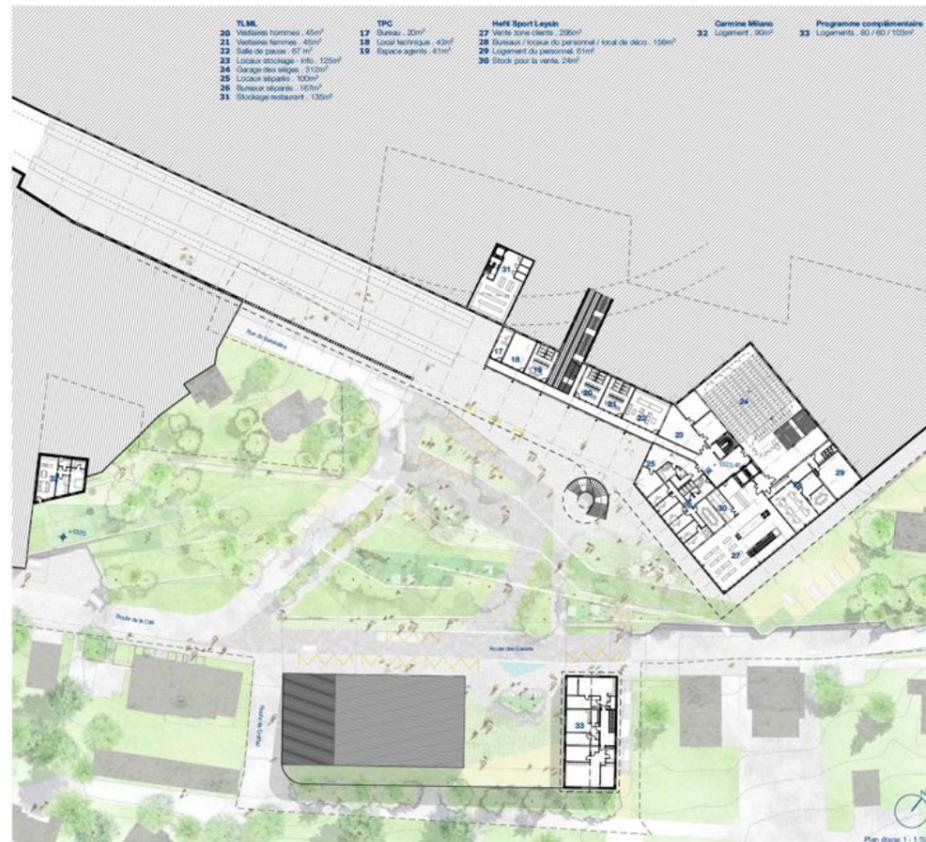
TERRASSE ALPINE BOISÉE LUDIQUE
Plante gestion différenciée

TERRASSE ALPINE JARDINÉE
Plante + plates alpines

ZONE DE RENCONTRE
Dalage carrossable

ROUTE DE CRETAZ

Coupe perspective 1:100



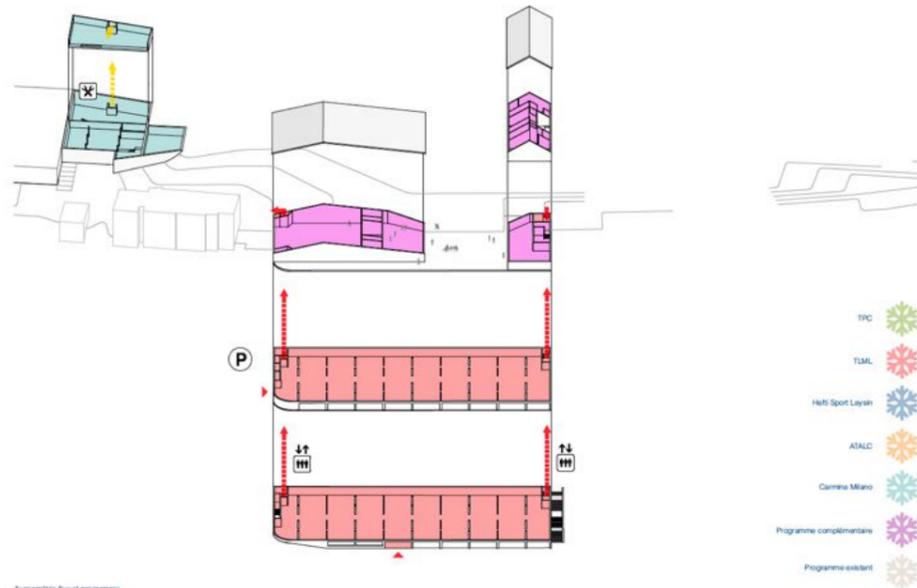
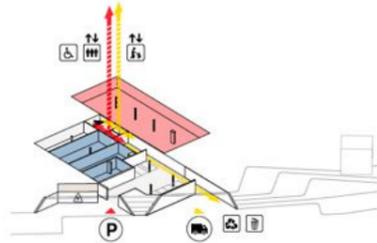
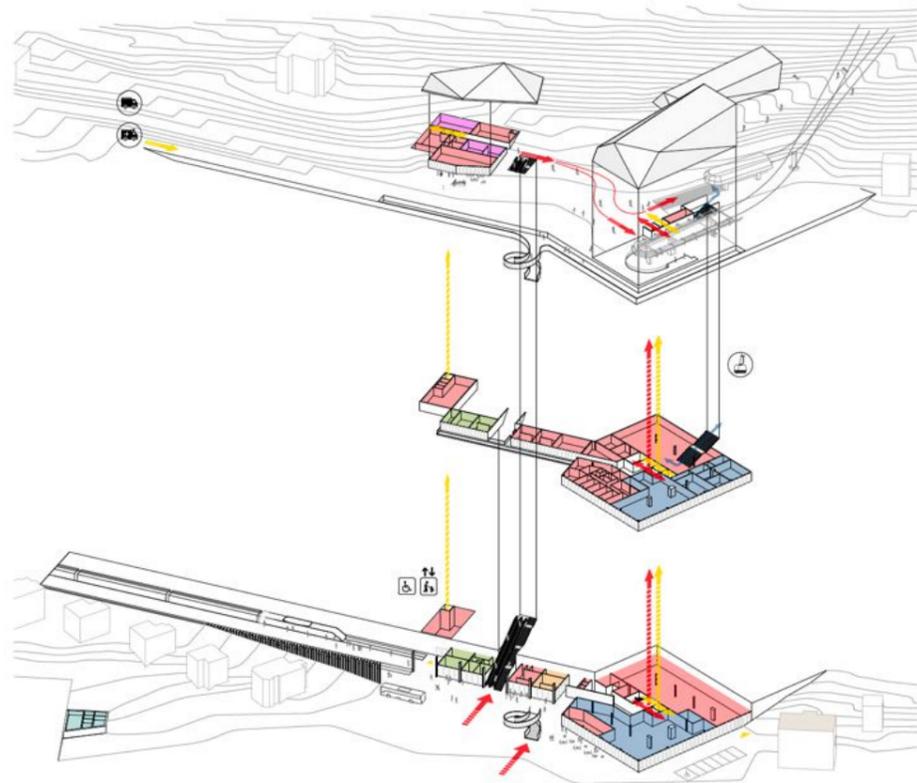
- | | | | | |
|--|---------------------------------------|--|---|---|
| TLM | TPC | Haut Sport Leysin | Centrale Milano | Programme complémentaire |
| 20 Vestiaires hommes - 45m ² | 17 Bureau - 30m ² | 27 Vente d'été d'été - 200m ² | 32 Logement - 40m ² | 33 Logement - 60 / 60 / 150m ² |
| 21 Vestiaires femmes - 45m ² | 18 Local technique - 40m ² | 28 Bureau / local de personnel / local de déco - 150m ² | 33 Logement - 60 / 60 / 150m ² | 33 Logement - 60 / 60 / 150m ² |
| 22 Salle de pause - 107m ² | 19 Espace sport - 45m ² | 29 Logement du personnel - 50m ² | | |
| 23 Local stockage - 90m ² | | 30 Stock pour la vente - 20m ² | | |
| 24 Garage des vélos - 310m ² | | | | |
| 25 Local vélos - 500m ² | | | | |
| 26 Bureau départ - 105m ² | | | | |
| 31 Stockage restaurant - 100m ² | | | | |

Plan étage 1:1.500



- | | | |
|--------------------------------------|--------------------------|---|
| TLM | Communs | Programme complémentaire |
| 34 Stockage vélos - 70m ² | 36 WC - 20m ² | 33 Stockage - vestiaire école - 150m ² |
| 37 Restauration - 110m ² | | 35 Ecole de ski - 60m ² |
| 38 Cabanon - 74m ² | | |
| 39 Bureau - 14m ² | | |
| 40 Site park - 30m ² | | |

Plan fond de neige - 1:500



Assemblage flux et programme

