

CFF Immobilier : Mandats d'étude parallèles en procédure sélective

**Espace Sébeillon
à deux degrés**

Programme MEP

21.06.2024

Sommaire

1.	Synthèse de l'objet des Mandats d'Étude Parallèles.....	3
1.1.	Maître d'ouvrage et organisateur.....	3
1.2.	Type de marché.....	3
1.3.	Objet des MEP.....	4
1.4.	Déroulement général et calendrier.....	4
2.	Contexte.....	5
2.1.	Stratégie de développement urbain des CFF.....	5
2.2.	Site.....	5
2.3.	Historique, identité et patrimoine.....	8
2.4.	Enjeux climatiques.....	9
2.5.	Contraintes foncières.....	11
2.6.	Planifications supérieures et voisines.....	13
2.7.	Séance participative.....	14
2.8.	Etudes préalables.....	15
3.	Programme.....	17
3.1.	Programmation.....	17
3.2.	Hub logistique urbain.....	18
3.3.	Transport, mobilité.....	19
3.4.	Espaces publics.....	22
3.5.	Nature, arborisation et climat.....	22
3.6.	Environnement.....	23
3.7.	Enjeux et attentes pour le site – 1 ^{er} degré.....	26
3.8.	Enjeux et attentes pour le site – 2 ^{ème} degré.....	28
4.	Informations sur la procédure.....	31
4.1.	Procédure.....	31
4.2.	Bases légales.....	31
4.3.	Conditions de participation.....	32
4.4.	Collège d'experts.....	32
4.5.	Indemnités.....	34
4.6.	Traitement ultérieur.....	34
4.7.	Préimplication.....	34
4.1.	Droits de propriété intellectuelle et prétentions liées à la concurrence déloyale.....	34
4.2.	Communication des résultats.....	34
5.	Phase de préqualification.....	36
5.1.	Résultats de la phase de préqualification.....	36
5.2.	Confirmation de la participation et composition des équipes du MEP.....	36
6.	Phase de MEP.....	37
6.1.	Documents remis dans le cadre du MEP.....	37
6.2.	Visite des lieux.....	37
6.3.	Maquette.....	37
6.4.	Questions et réponses.....	37
6.5.	Documents à remettre dans le cadre du MEP.....	38
6.6.	Critères d'évaluation du MEP.....	41
6.7.	Evaluation des rendus.....	41
7.	Approbation.....	42

1. Synthèse de l'objet des Mandats d'Étude Parallèles

1.1. Maître d'ouvrage et organisateur

Le maître d'ouvrage de la procédure de mandats d'étude parallèles (MEP) d'urbanisme est CFF SA, représentée par la division CFF Immobilier, Développement Renens.

CFF SA
Florence Legast
Immobilier développement objet de placement urbain
Rue de la Gare de Triage 5
1020 Renens

Pour l'organisation ainsi que de l'examen préalable des candidatures et rendus soumis dans le cadre de la procédure de MEP, le maître d'ouvrage est assisté par un Bureau à la maîtrise d'ouvrage (BAMO) :

Techdata SA
Gwilherm Duré
Rue des Terreaux 23
1003 Lausanne
lausanne@techdata.net

1.2. Type de marché

La présente procédure porte sur des mandats d'étude parallèles (MEP) d'urbanisme en procédure sélective ouverte avec une préqualification à deux degrés sans poursuite de mandat, inspirés du règlement SIA 143.

L'objectif de cette démarche est de permettre de créer un dialogue constructif et ambitieux avec les équipes professionnelles et pluridisciplinaires retenues, dans le but de définir les grandes orientations du futur PA Espace-Sébeillon, qui sera ensuite développé par un mandataire choisi par CFF SA. La procédure du MEP a été choisie en raison de l'importance de dialoguer sur un projet qui laisse beaucoup de liberté d'action mais aussi afin de permettre de porter, lors du second degré, une plus grande attention sur le périmètre qui se développera en premier, en fonction des commentaires et recommandations reçus du collège d'experts à l'issue du premier degré.

Dans une première étape de préqualification publiée sur , 5 candidats sont sélectionnés en tant que participants aux deux degrés du MEP :

- 1er degré : les 5 participants retenus pour le MEP étudient l'ensemble des périmètres (Espace Sébeillon et Sébeillon logistique)
- 2ème degré : les 5 mêmes participants retenus pour le MEP se concentrent uniquement sur l'Espace Sébeillon

Les bureaux d'urbanisme admis au MEP sont associés sous la forme d'un groupement avec des planificateurs spécialisés issus des domaines suivants :

- Urbanisme (pilote responsable)
- Architecture du paysage
- Mobilité

Les bureaux compétents dans les domaines cités ci-dessus doivent être ceux annoncés dès l'étape de la préqualification. Les candidatures multiples sont exclues (les membres d'un groupement ne peuvent participer à plus d'un groupement).

La responsabilité générale incombe à l'urbaniste.

Pour la suite de la procédure, les participants au MEP peuvent s'adjoindre le support d'autres spécialités. Le Maître d'ouvrage encourage l'intégration d'expertises complémentaires au sein des équipes, dans domaine de la durabilité, du patrimoine et de la sociologie.

1.3. Objet des MEP

Le site concerné par la présente procédure de MEP se trouve dans la partie Ouest de la ville Lausanne, globalement délimité au nord par l'avenue de Morges, la rue de Genève, à l'est par l'avenue de Sévelin et au sud par la ligne CFF Lausanne-Genève. Le site est aujourd'hui occupé par des activités ferroviaires, l'ancienne halle de Sébeillon qui abrite des activités artisanales, culturelles et sportives, ainsi que des affectations commerciales : station-service, car-wash, Carnadis. Cette importante réserve de densification au cœur de l'agglomération doit amorcer sa mutation pour transformer le profil du quartier, dans le prolongement de la mutation en cours à Malley : Tram, halte CFF, bâtiments hauts, etc.

L'objet des MEP est de tester des réponses spatialisées et programmatiques aux enjeux urbanistiques, paysagers, environnementaux et de mobilité identifiés dans le présent cahier des charges. Les MEP portent sur l'étude de variantes de développement urbain en vue d'établir un concept urbanistique servant de base à l'élaboration de plans d'affectations. Les réflexions attendues portent également sur la requalification des espaces extérieurs et privés composant le quartier, ainsi que leur relation au domaine public.

Le premier degré doit s'attacher à établir un concept d'urbanisation synthétisé dans une image directrice portant sur la totalité du périmètre

Le deuxième degré a pour objectif de préciser l'image directrice issue du premier degré et de développer un concept architectural pour le secteur nord « Espace Sébeillon » comprenant la halle, ainsi que ses connexions aux quartiers avoisinant.

1.4. Déroulement général et calendrier

Notification résultats de la présélection	12 juin 2024
Envoi programme du MEP	21 juin 2024
Visite sur place	21 juin 2024, 9h-12h
Délai pour retrait des insert	à définir
Délai pour poser des questions	28 juin 2024
Réponses aux questions	5 juillet 2024
Dépôt des dossiers pour le 1 ^{er} degré (Le cachet de la poste <u>ne fait pas</u> foi)	8 novembre 2024 12h00
Dialogue 1 ^{er} degré avec collège d'experts	29 novembre 2024
Recommandations sur le 1 ^{er} degré et lancement 2 ^e degré	3 décembre 2024
Délai pour poser des questions	6 janvier 2025
Réponses aux questions	dès le 24 janvier 2025
Dépôt des dossiers pour le 2 ^{ème} degré (Le cachet de la poste <u>ne fait pas</u> foi)	1 ^{er} mai 2025 12h00
Dialogue 2 ^{ème} avec collège d'experts	22 mai 2025

2. Contexte

2.1. Stratégie de développement urbain des CFF

Le souhait des CFF est de transformer les abords des équipements et installations ferroviaires en quartiers urbains accueillant pour les générations actuelles et futures. Pour cela, il est important de :

- définir des affectations complémentaires (habitation, formation, santé, bureaux, vente) pour la population riveraine afin de créer des quartiers mixtes, animés à toutes les heures de la journée.
- concevoir des espaces extérieurs propices à la détente et aux rencontres, permettant aussi de réduire les îlots de chaleur et promouvoir la biodiversité.
- réduire la place des TIM pour promouvoir le report modal vers les transports publics, et activer les rez-de-chaussée pour répondre aux besoins des futurs habitants et utilisateurs ainsi que de la population riveraine.

Les CFF souhaitent densifier à proximité des nœuds de mobilité, en libérant des surfaces, en optimisant le système d'infrastructure dans le but d'améliorer l'image des villes et des communes et renforçant le sentiment de sécurité.

Les CFF désirent contribuer activement à la culture du bâti en organisant des procédures de recherche de parti urbanistique et architectural de qualité. Il s'agit notamment d'accorder dans les programmes une importance particulière à l'intégration urbanistique et architecturale des projets et de garantir des fonctions multiples et flexibles tout en considérant les critères d'aménagement, de fonctionnalité et d'entretien ultérieur.

Les CFF assurent un suivi étroit sur le plan de la communication du développement des anciens sites ferroviaires, ils gèrent de manière proactive les partenariats avec les cantons, villes et les communes, ainsi qu'avec les organisations représentant des intérêts aux niveaux régional et national.

Pour cela, les CFF développent des projets conformes aux besoins des villes et communes dans un esprit de densification urbaine. Afin de renforcer l'acceptation du projet, ces besoins sont intégrés très en amont avec la participation de la population, des administrations, les responsables politiques et des communautés d'intérêts.

En ce sens, les CFF et la VdL se sont accordés pour le projet Espace Sébeillon sur les lignes directrice du développement, ainsi que l'organisation de la présente procédure de MEP.

L'objectif des CFF est de garantir des revenus à long termes, en poursuivant le développement du portefeuille lancé en 2005 avec des investissements dans les terrains leur appartenant et bénéficiant d'une situation de premier plan. Ils souhaitent privilégier des relations contractuelles durables à long terme, avec des locataires participant activement à la vie du quartier. Ils veillent à développer des concepts d'utilisation permettant un développement urbain durable, en privilégiant l'habitation, la formation ou la santé par rapport aux bureaux. Ils souhaitent augmenter la part de logement à prix moyen/modéré et réduire la part des ventes.

2.2. Site

Le site de Sébeillon est entièrement propriété des CFF SA. Bien qu'il couvre plus de 12 ha, plus de la moitié reste en faisceau ferroviaire.

Moins de 6 hectares du site peuvent être réellement développés (périmètre bleu ci-dessous) et constituent deux secteurs :

- Au nord, « Espace Sébeillon », correspondant globalement à la parcelle No 598 ainsi que la parcelle No 812 actuellement occupé par l'ancienne halle marchandise, ci-après nommée halle Sébeillon, des zones de manœuvre et de dépôts, une station de lavage de voiture, une station essence et des voies ferrées ;
- Au sud-est, « Sébeillon logistique », la parcelle No 599 au sud-est sur laquelle se trouve un Droit Distinct et Permanent (DDP) au bénéfice de la société Locindus S.A jusqu'au 31.12.2041, plus connu par la boucherie Carnadis Sarl qui s'y trouve.

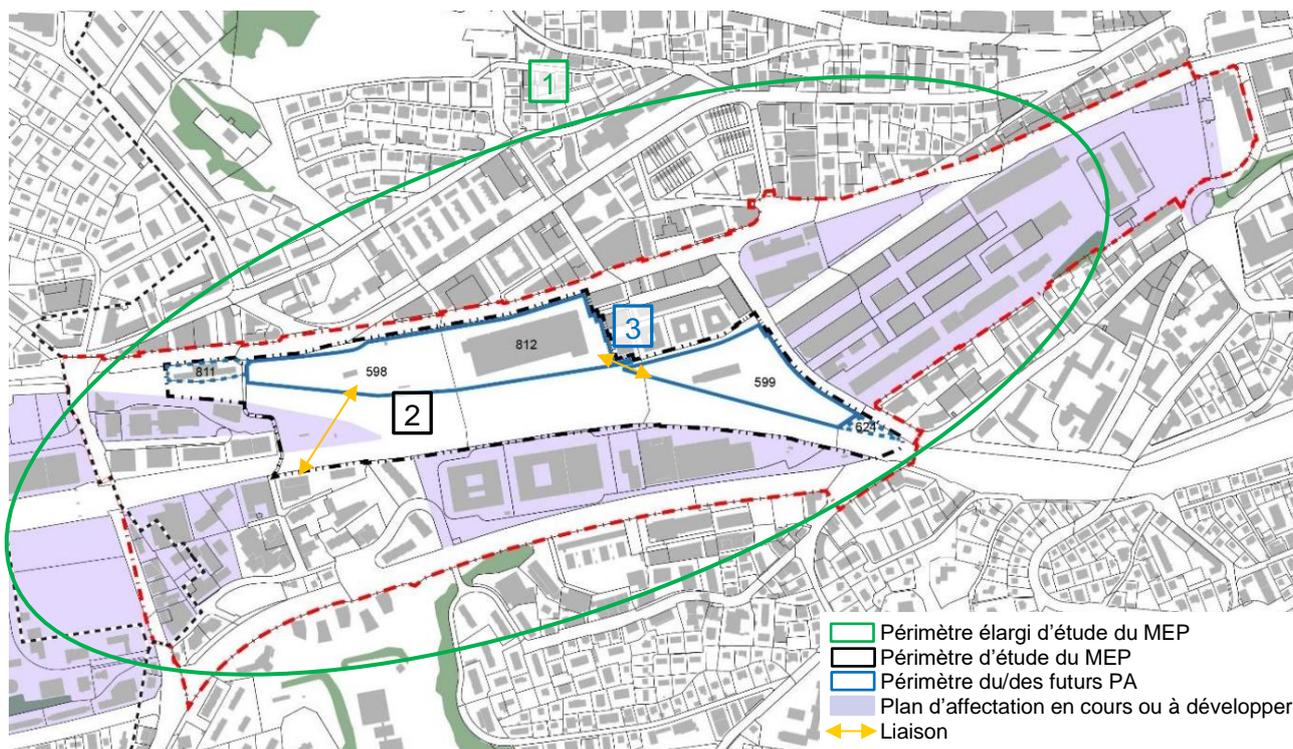


Figure 1 Localisation des parcelles et représentation des périmètres

Le plan ci-dessus représente trois périmètres imbriqués, à savoir :

1. Le périmètre d'étude élargi du MEP (en vert) comprenant le périmètre du site majeur de mutation urbaine « Sébeillon – Sévelin » qui fait l'objet d'un schéma directeur (en rouge) incluant d'autres procédures de PA à l'étude (en violet) ;
2. Les périmètres d'étude du MEP (en noir) avec surfaces effectives de projets et les éventuelles extensions ;
3. Le périmètre du ou des futur(s) PA (en bleu), sous réserve de remaniements parcellaires.

Le tableau ci-dessous illustre le développement possible du ou des futurs PA sur une surface effective de 58'524 m² * (voir la dernière colonne « Surfaces effectives de projets ») :

	N° parcelle	Surface parcelle (m ²)	Emprise voies (m ²)	Emprise tram + accès (m ²)	Surface de projet (m ²)
"Néon-ABC" *	811	2'581 *	-	-244	(2'337)
Espace Sébeillon	598 + 812	91'302	40'397	-3'135	39'232
Sébeillon Logistique	599	30'560	12'913	-	19'292
"Pont de Tivoli" **	624	4'420 **		-	(4'220)
Total		130'508	61'848	-3'379	58'524

Figure 2 Tableau des surfaces de projet

- * Les parcelles n°811 et partie de la parcelle n° 624 ne sont pas prises en compte dans les surfaces de projet mais dans le périmètre d'étude élargi à prendre en compte dans le 1^{er} degré pour les questions d'accès, fonctionnement, développement et cohérence d'ensemble.
- ** La parcelle n° 624 n'est prise que partiellement en compte. Elle totalise 19'742 m² qui s'étendent sur les voies au Sud-Est du secteur. Seule la portion au nord du pont de Tivoli est comptabilisée ici pour des raisons de cohérence d'ensemble.

2.2.1. Situation

Le site s'insère dans un secteur urbanisé en pleine mutation à l'ouest avec le quartier de Malley et l'arrivée du tramway le long de la rue de Genève. L'annexe [A03] comprend les différents projets réalisés, en cours de réalisation ou en concours, avec des liens actifs ("*.+ d'informations*") vers les différents projets. La figure ci-après reprend le plan de cette annexe.

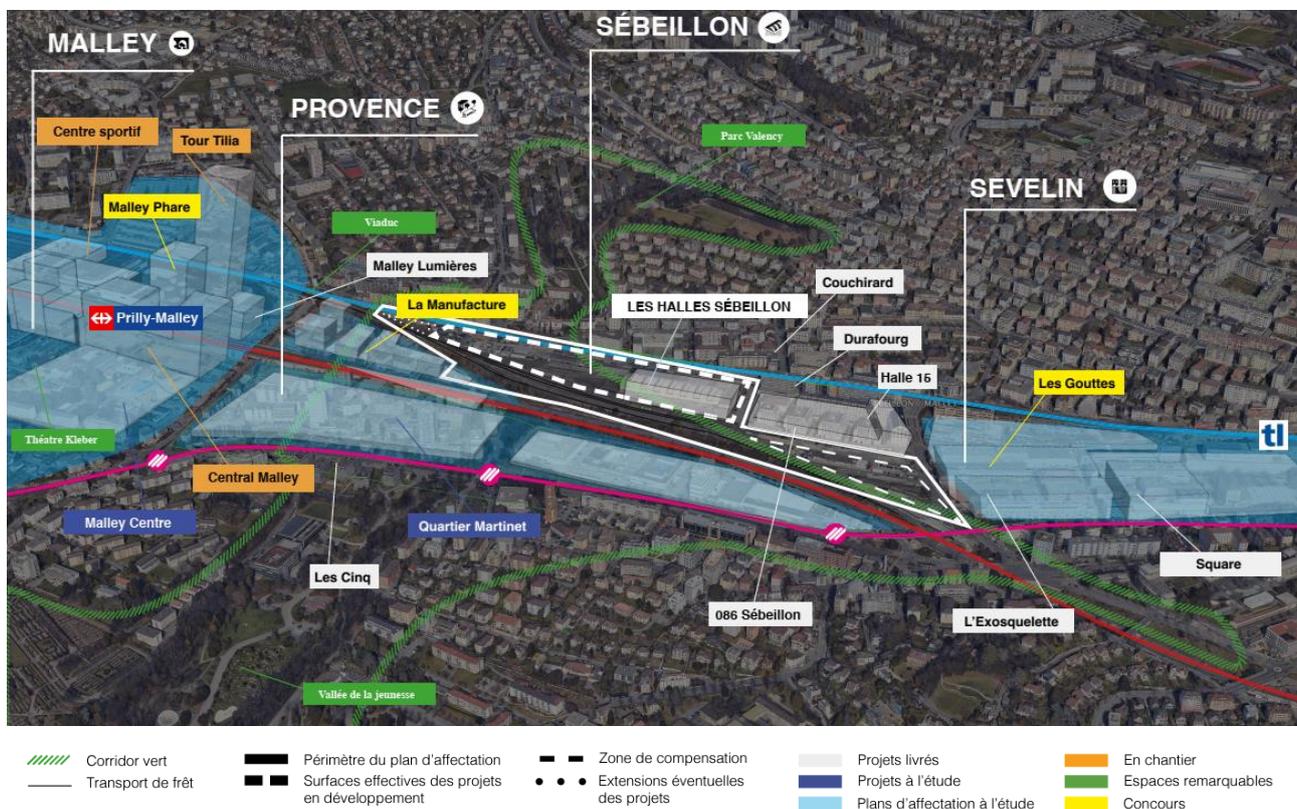


Figure 3 Contexte du site avec projets à proximité

2.2.2. Périmètre du MEP

S'agissant d'un MEP à deux degrés, il est convenu qu'au 1^{er} degré, le périmètre considérera l'ensemble du site et son contexte élargi selon *Figure 1*.

Le contexte élargi inclut à minima :

- les domaines publics environnants et notamment l'avenue de Sévelin jusqu'à l'accroche au carrefour de Tivoli ;
- le site de l'entreprise Néon ABC (parcelle No 811) ;
- le lien avec le Nord, la rue de Genève, support du tram t1 entre Lausanne-Flon et Renens-Gare et avec l'avenue de Morges autour de l'interface t1 ;
- la liaison avec la Manufacture, la halte CFF de Prilly-Malley et spécifiquement la connexion Nord-Sud à créer (flèche orange indicative à l'ouest sur la *Figure 1*) ;

- une réflexion concernant une liaison piétonne au Nord du faisceau de voies qui enjambe la voie Tridel (flèche orange à l'est sur la *Figure 1*).

Lors du 2ème degré du MEP, le périmètre d'étude sera réduit à l'Espace-Sébeillon (parcelles No 598 et 812) en affinant le travail effectué au 1^{er} degré, pour le futur quartier à l'ouest, la halle Sébeillon, et le projet de connexion Nord-Sud à créer (flèche orange indicative à l'ouest sur la *Figure 1*), reliant le futur quartier aux équipements publics (halte CFF de Prilly-Malley, école du Martinet, etc.).

2.3. Historique, identité et patrimoine

2.3.1. Phases de développement du site

La phase de construction initiale s'étend de 1949 à 1956.

Dès 1979 la première rupture majeure avec l'affectation historique a lieu. La suppression du raccordement ferroviaire à la gare de Lausanne Flon entraîne une première transformation, une partie du transfert des marchandises du rail vers les camions s'effectuant désormais sans le rail.

Cette suppression de la fonction de gare aux marchandises entraîne d'importantes modifications, dont la suppression des lignes aériennes et la fermeture de la façade Ouest.

Dès 1990 interviennent divers travaux sur le second-œuvre du bâtiment et en 2000, la démolition des voies extérieures et du couvert. Ce processus de transformation continu s'est poursuivi avec de nombreuses conversions et adaptations en raison de changements d'utilisation, et beaucoup de travaux de rénovation et d'entretien.

La dernière entreprise de transport quitte les lieux en 2018 et les CFF lancent un appel à projets pour des usages transitoires. Des travaux de rénovation et transformation sont alors entrepris de 2020 à 2021 dans le but de morceler le grand volume afin d'accueillir de nouveaux usages dans la halle, essentiellement sportifs et artistiques.

2.3.2. Site construit d'importance nationale (ISOS) et monuments historiques

Site construit

Le périmètre fait partie de l'ISOS, il est situé dans l'Echappée dans l'Environnement EE LXXIX « Plates-formes ferroviaires créées à flanc de coteau au moyen de remblais et de tranchées, importante césure dans la ville, dès 1856, équipements de service et techniques, 20e s. », avec l'objectif de sauvegarde « b » la halle marchandise est mentionnée à titre d'observation (LXXIX.0.2).

Monument historiques

La Halle marchandise est inscrite au recensement architectural du Canton de Vaud, avec la note *2* ainsi que dans l'inventaire des objets et installations CFF dignes de protection (ISBA), avec l'importance nationale.

La convention de Davos traitant de la culture du bâti doit servir de guide pour le développement du quartier : Système Davos de qualité pour la culture du bâti (admin.ch)

2.3.3. Halle de Sébeillon

La gare de marchandises de Sébeillon a été édiée en 1953 afin de succéder aux installations de la Rasude devenues obsolètes. Desservie depuis la gare de Renens par le pont du Galicien, elle était à l'origine un élément essentiel d'un réseau de voies de chemin de fer destiné spécifiquement aux marchandises, mettant en liaison la gare principale avec les plates-formes du Flon et de Sévelin.

L'ingénieur Alexandre Sarrasin propose une solution optimale au problème de la couverture de ce grand espace et à l'apport de lumière naturelle. La structure en béton armé, laissée nue, est composée de 8 voûtes transversales de 36 m de longueur et de 7 dalles suspendues de seulement 8 cm d'épaisseur qui leur servent de tirants. Les espaces entre les voûtes et les dalles, les tympans, sont fermés par 16 verrières de 36 x 5.70 m.

Les locaux attenants, dévolus au tri et au stockage, encadrent l'ancienne halle de transbordement (dim. 144 x 36.5 m) où pénétraient les wagons depuis l'ouest, se caractérisant par une architecture fonctionnaliste. La lecture horizontale de la façade est donnée par les différences de taille et de forme de chaque ouverture et le rapport vide/plein. Verticalement, le rythme de la façade est souligné par les noyaux de circulation (cages d'escalier et monte-charges) qui modulent l'espace intérieur et rythment la façade en quatre séquences. Un système structurel régulier de poteaux et poutres en béton armé, qui diffère par sa simplicité de la halle principale, marque davantage la sobriété de ce volume. Ce système constructif qui épouse le nord et l'est du volume principal, sert de contreventement à la halle plus fragile structurellement.

La gare aux marchandises de Sébeillon figure en note *2* au recensement cantonal.

2.3.4. Objectifs de sauvegarde Halle marchandise de Sébeillon

L'étude patrimoniale « Gare aux marchandises Sébeillon à Lausanne, un coup de génie » rédigée en 2021 par le bureau 0815 Architekten, transmise avec le programme de préqualification et jointe en annexe [A04], met l'accent sur les qualités intrinsèques de l'objet en conformité avec la préservation de la substance du bâtiment, et définit des objectifs de sauvegarde.

L'étude rappelle que les exigences et les conditions de la période de construction de la gare aux marchandises ont constitué la base de ce bâtiment précis et perfectionné, un fait qui doit également être pris en compte dans la transformation. Elle préconise pour l'avenir que l'idée initiale de « la forme suit la fonction » soit inversée en « la fonction suit la forme », à comprendre comme une opportunité de préserver la qualité exceptionnelle du bâtiment pour les générations futures. L'étude souligne que la halle de transbordement présente des caractéristiques remarquables non seulement d'un point de vue architectural et structurel, mais qu'elle est aussi pertinente pour l'histoire des techniques et de l'économie (rationalisation, motorisation...) et, dans une large mesure, l'histoire du développement du transport de marchandises en Suisse et des CFF.

Les recommandations de cette étude, en particulier pour la physique du bâtiment doivent être suivies. Pour les futurs développements, la présence de la halle Sébeillon qui couvre plus de 5'200 m2 constitue un atout identitaire susceptible d'accueillir une programmation à forte attractivité.

L'objectif dans le cadre du MEP est de valoriser ce volume unique en l'intégrant comme lieu identitaire et point d'ancrage du quartier. Il est demandé de :

1. proposer des affectations réalistes mettant en valeur ce patrimoine exceptionnel ;
2. évaluer sa relation avec les prolongements extérieurs ;
3. maintenir certaines caractéristiques industrielles et ferroviaires du site.

2.4. Enjeux climatiques

La VdL s'est fixée des objectifs climatiques ambitieux en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) mais aussi d'adaptation aux changements climatiques. Le [Plan climat](#) (PC) lausannois adopté en janvier 2021 s'articule autour de plusieurs axes d'action, notamment dans les domaines de l'urbanisme, de la mobilité et du bâtiment. Ces objectifs sont à prendre en considération dans le cadre du développement de nouveaux quartiers (plans d'affectation).

En matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre (volet atténuation), un catalogue proposant 12 domaines ralliant les questions énergétiques, de mobilité et d'urbanisme, figure dans le PC. Le développement du site de Sébeillon sera notamment concerné par les axes suivants :

- remplacement des carburants fossiles par des modes de propulsion alternatifs (axe 3) ;
- développement de la production d'électricité d'origine renouvelable (axe 4) ;
- augmentation de la part modale de la mobilité active (axe 8) ;
- augmentation de la part modale des transports publics (axe 9) ;
- diminution de la part modale des transports individuels motorisés (TIM) et propulsions ;
- alternatives pour les TIM restants (axes 10 et 27) ;
- réduction des km pour le transport de marchandises et passage à un transport décarboné (axe 11) ;
- hauts standards énergétiques pour les nouvelles constructions (axe 14) ;
- utilisation de technologies de chauffage bas carbone (axe 17) ;
- utilisation de matériaux de construction bas carbone (axe 18) ;
- concentration du développement urbain (axe 25) ;
- performances énergétiques et utilisation d'énergie bas carbone (axe 26).

Les développements futurs du site de Sébeillon impliqueront des besoins en énergie et en mobilité supplémentaires auxquels il faudra répondre conformément aux exigences légales et de façon à s'aligner sur les ambitions du PC.

Le site présente actuellement une très faible part de surfaces perméables ou végétalisées, et à l'échelle de la ville, participe à la création d'un îlot de chaleur continu jusqu'au centre-ville.

Le PC prévoit une série de principes et de mesures pour adapter la ville aux changements climatiques et en assurer la résilience, notamment en matière de fortes chaleurs et de risques d'inondations (volet adaptation) et aussi de mobilité, notamment :

- Augmentation de la part modale des modes actifs
- Diminution par 2 du taux de motorisation
- Suppression du transit TIM au centre-ville
- Réduction du trafic entrant
- Fin des véhicules thermiques

Le site de Sébeillon se doit de contribuer à l'atteinte de ses objectifs d'adaptation (cf. chapitre 11 du rapport-préavis 2020/54) par les actions suivantes :

- arborisation et présence accrue d'espaces verts ;
- désimperméabilisation et présence renforcée de l'eau ;
- réduction du stress thermique dans les bâtiments et à proximité ;
- préservation de la biodiversité.

2.5. Contraintes foncières

Le plan listant les contraintes foncières de l'emprise du projet Sébeillon est indiqué en annexe [A05]

Néon ABC (parcelle n°811)

L'entreprise Neon ABC possède la parcelle n°811, située à l'extrémité ouest du site de Sébeillon. Bien que cette parcelle ne soit pas actuellement incluse dans le périmètre du futur Plan d'affectation, elle doit être intégrée dans le périmètre du MEP, notamment en ce qui concerne les questions d'accessibilité.

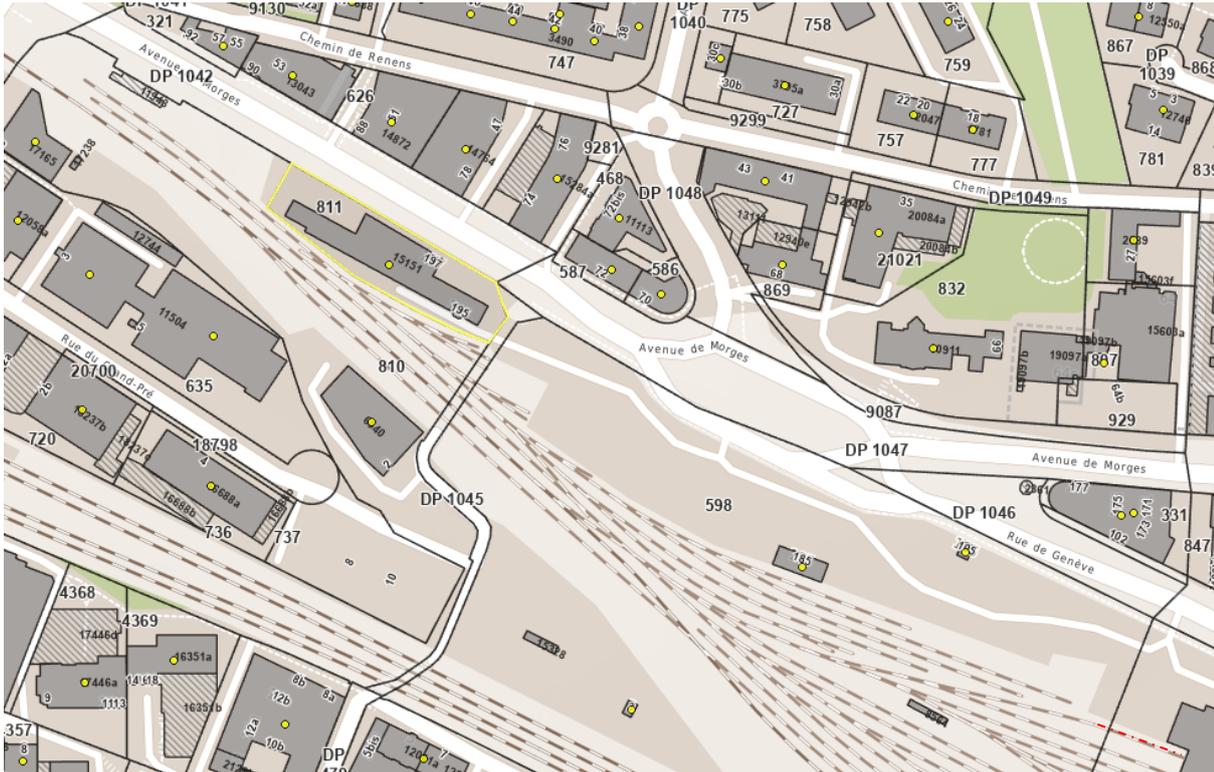


Figure 4 Extrait portail géographique Geo Vaud (parcelle n° 811)

Les constructions situées sur la parcelle n°811 sont implantées sur le talus à l'extrémité du site. Elles comprennent un bâtiment administratif abritant les bureaux de Neon ABC (accessible depuis le sud) ainsi que les bureaux de KWC et Consortium 378, en tant que locataires de Neon ABC, (accessibles depuis l'avenue de Morges au nord), et un atelier utilisé pour les activités de production de Neon ABC (accessible depuis la parcelle n°598).

À l'est des bâtiments, 21 places de parking pour véhicules légers sont disponibles pour Neon ABC et ses locataires. Actuellement, ces places sont en partie situées sur la parcelle n°811 et en partie sur la parcelle CFF n°598, sous forme d'une servitude de passage octroyant l'usage pour place de parc. Le nombre de places de parking Neon ABC doit être maintenu sur le site. Ces places pourront être réparties sur la parcelle n°598, mais il faudra également envisager la possibilité d'en implanter certaines sur la parcelle n°811.

Les autres places de parking situées sur la parcelle n°598 sont provisoires et destinées au chantier du tramway. Elles ne doivent pas être prises en compte ni dans le MEP, ni dans le futur PA.



Figure 5 Extrait portail géographique Geo Vaud (places de parc)

Les horaires de travail à considérer pour le stationnement et les livraisons sont des horaires standard, avec une plage maximale allant de 6h à 19h.

L'atelier est desservi uniquement par la route de la manière suivante :

- Camionnettes type DHL / DPD : jusqu'à 4 par jours
- Camion 17 tonnes : 3 par semaine environ
- 40 tonnes : 1 par semaine environ (notamment pour la livraison de profilés métalliques de maximum 12m de long)

Les camions de 40 tonnes entrent en marche avant au niveau de la future station de tramway en direction de la station-service (voir flèche rouge sur la figure ci-dessous), puis reculent en marche arrière pour se garer à l'entrée de l'atelier. La zone marquée en jaune doit être plane pour faciliter le déchargement des camions, qui peut se faire par l'arrière ou par les côtés.

Neon ABC bénéficie d'une servitude permettant l'accès des voitures ainsi que des camionnettes et camions de livraison.

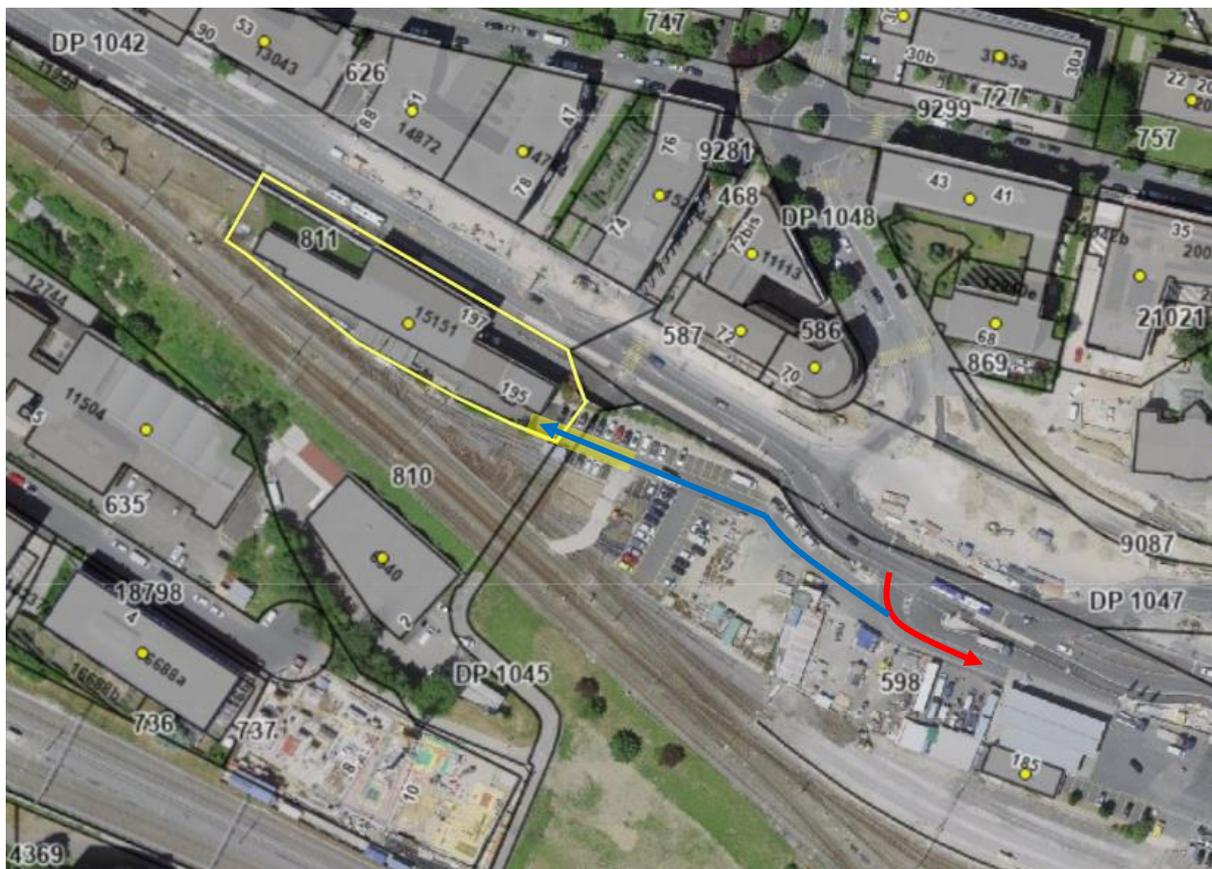


Figure 6 Extrait portail géographique Geo Vaud (livraisons)

Les participants au MEP devront examiner la question de la parcelle n°811 (hors PA) et proposer des solutions permettant de maintenir les fonctionnalités décrites ci-dessus (accessibilité à la parcelle pour les activités de Neon ABC et stationnement pour véhicules légers), tout en maximisant l'espace au sol pour le futur PA (implantation des bâtiments, espaces publics et zones de circulation). Il faudra proposer une cohabitation harmonieuse et sécuritaire entre les différentes fonctionnalités à l'extrémité ouest de la parcelle n°598 et celles de la parcelle n°811, en séparant les flux logistiques, les zones de stationnement et les flux piétons du projet immobilier.

Les participants pourront proposer un réaménagement cohérent des servitudes, en examinant toutes les solutions alternatives (accès en sous-sol, zones de manœuvre, stationnement des voitures en fond de parcelle n°811, etc.), dans la mesure où les fonctionnalités sont préservées.

2.6. Planifications supérieures et voisines

2.6.1. Planification supérieures

Les planifications directrices supérieures à respecter sont les suivantes :

- [Loi cantonale sur l'aménagement du territoire et les constructions](#)

- [Règlement d'application de la loi cantonale sur l'aménagement du territoire et les constructions](#)
- [Plan directeur cantonal](#)
- [Projet d'agglomération Lausanne-Morges](#)
- [Plan général d'affectation Lausanne](#)
- [Plan directeur communal Lausanne](#)
- [Stratégie cantonale du transport de marchandises](#)

Les données cartographiques sont consultables sur les sites suivants

- [Guichet cartographique Ville de Lausanne](#)
- [Guichet cartographique Canton de Vaud](#)
- [Autres guichets cartographiques vaudois](#)

Les documents cadre VdL peuvent être consultés directement en ligne sous les liens suivants :

- [Plan climat lausannois](#)
- [Adaptations au climat / plan canopée](#)
- [Voie verte d'agglomération Lausanne-Morges](#)
- [Plan lumière II](#)

2.6.2. Projets connexes et de tiers

Le projet Espace Sébeillon doit garantir une compatibilité ascendante avec le projet de gare souterraine de Lausanne. Ce projet n'est pas encore stabilisé. Néanmoins les participants au MEP devront prendre comme hypothèse que la voie d'accès à la gare souterraine passe sous la partie sud du périmètre Espace Sébeillon, avec une altitude de la dalle de couverture de la voie d'accès de 415m en dessous du secteur Espace Sébeillon et 420m en dessous du secteur Logistique Sébeillon. Les informations vers les projets de tiers sont disponibles dans l'annexe [A05] - Plan des contraintes (AETC, 2024).

2.7. Séance participative

Le site de Sébeillon est connu de tous les Lausannois. Une séance participative a eu lieu le 21 septembre 2023 avec l'objectif général double : d'une part d'informer les personnes présentes que le site était aux prémices de sa mutation et d'autre part, d'intégrer les apports de la population en tant qu'experte de l'usage. Cette séance était organisée en world café autour de 4 thèmes. Les échanges et souhaits des participants figurent en annexes [A06] et [A07] au présent programme et les plus saillants sont synthétisés ci-après.

À la suite de cette séance, les personnes intéressées à poursuivre les interactions avec la VdL et les CFF SA, ont été invités à participer au Groupe de Suivi (GS). Ce groupe pourra suivre l'ensemble du développement du quartier et pourra se réunir lors des différentes phases clés du projet.

Dans le cadre du MEP, le GS sera formé par la VdL aux enjeux de la participation, et deux représentants du GS seront élus pour porter la voix du GS lors des différentes étapes du MEP et suivront les journées de dialogue en tant que spécialistes conseils représentant le GS. Ces derniers représenteront le GS lors des journées de dialogue des projets. Ils n'auront pas le droit de vote, mais porteront la voix du GS et restitueront l'analyse des rendus du MEP faite par les membres du GS.

De manière plus générale, une communication active et continue du projet sera faite durant le MEP, via le site internet du projet et les réseaux sociaux des CFF SA et VdL. Une exposition publique et une séance d'information auront par exemple lieu à la fin du MEP, après la parution du rapport de recommandations du collège d'experts.

Les attentes et réflexions des participants à cette démarche sont indiquées dans les annexes [A06] et [A07] au] et une synthèse de ces réflexion rappelée ci-après. Les formulations ci-dessous sont

reprises du rapport et de la restitution des démarches participatives, telles qu'elles ont été exprimées lors de des démarches participatives et prises de parole des participants.

Programmation

- Espaces de convivialité pour tous les âges et profils, mais sans déranger la tranquillité des habitants,
- Un cœur de quartier piéton et des espaces permettant plus grande sécurité pour les habitants,
- Des équipements sportifs (indoor et/ou outdoor) et de culture partagés,
- Programmation polyvalente, répondant aux besoins actuels et anticipant les évolutions futures.

Aménagement et vocation de la halle

- Ouvrage au cœur d'un nouveau centre pour Lausanne,
- Rassembler des éléments qui n'ont pas été développés dans d'autres quartiers,
- Espace public ouvert, modulable, flexible, avec des affectations respectant le patrimoine bâti tout en limitant les interventions techniques et architecturales,
- Diversité d'activités pouvant permettre de pérenniser certaines activités actuelles tout en anticipant les besoins futurs.

Espaces ouverts et paysages

- Espaces extérieurs autour de la halle plus verts et ombragés, notamment en y intégrant des arbres,
- Améliorer l'éclairage public la nuit,
- Maintenir des places de parc pour charger et décharger des marchandises,
- Cafés avec des terrasses, des WC publics et des bancs.

Mobilité et connexion

- Desserte actuelle en TP jugée bonne,
- Elargissement des plages horaires des TL notamment afin de répondre aux nouvelles affectations envisagées (restaurants, activités de loisirs),
- Quartier avec le moins de voitures possible en surface (avec un parking enterré), pour favoriser la mobilité active (vélos, trottinettes, piétons) ,
- Maintenir néanmoins une circulation automobile sur le site pour les livraisons et l'accessibilité des clients,
- Mise en place de mesures d'accompagnement (vitesse réduite et mesurée, mobilier urbain obligeant/incitant à la prudence et renforçant la sécurité, etc.), voire d'isolement des différentes formes de mobilité pour fluidifier et sécuriser les flux,
- Stations Publibike et Mobility sur site, ainsi que des bornes de recharge électriques,
- « Hub » à vélos sécurisé sur l'ensemble du site (cf. gares CFF).

2.8. Etudes préalables

Les documents et études préparatoires suivantes sont à disposition des participants au MEP :

- [A03] Carte contextuelle, AETC, mars 2024
- [A04] Etude historique halle Sébeillon, 0815 Architekten, février 2022
- [A05] Plan des contraintes AETC, juin 2024
- [A06] Restitution démarche participative, Dynamics Group, décembre 2023
- [A07] Rapport démarche participative, Dynamics Group, décembre 2023
- [A08] Rapport RAPP, novembre 2019

- [A09] Extrait rapport Citec, novembre 2022
- [A10] Etude de flux, CFF, avril 2024
- [A11] Etude environnementale, CSD 2021
- [A12] Analyse OPAM – OPB – ORNI, BG du 28.04.24
- [A13] Investigation technique de pollution et étude géotechnique, CSD janvier 2021
- [A14] Rapport diagnostic des polluants Halle Sébeillon, HSE Conseils janvier 2019

3. Programme

Sébeillon constitue la dernière réserve de développement urbain au centre de l'agglomération. Il s'agit ainsi d'un projet prioritaire et stratégique, autant pour VdL – pour laquelle il fait partie du prolongement des développements des quartiers ouest – que pour les CFF, propriétaires du foncier. La génération d'une réelle qualité urbaine nécessitera de tirer parti des grands atouts du site, en particulier :

- sa localisation centrale entre les sites de Malley et Sévelin, actuellement en développement ;
- son excellente desserte en transport public : futur tram, halte CFF de Prilly-Malley, futur Bus à Haut Niveau de Service (BHNS), métro m1 ;
- sa topographie exceptionnelle en plateau et les dégagements sur le grand paysage ;
- son histoire ferroviaire et industrielle caractéristique du lieu.

Les objectifs majeurs de développement pour l'Espace-Sébeillon sont de :

- concevoir une morphologie urbaine de centre-ville
- viser une grande mixité d'affectations
- intégrer des activités productives de plain-pied
- prévoir les équipements publics convenus entre les CFF et VdL (maison de quartier ou un espace socio-culturel, garderie)

Le futur quartier a vocation à marier harmonieusement des logements, des commerces, de l'artisanat, des bureaux, des activités de loisirs et de culture, tout en conservant une caractéristique logistique favorisant les circuits courts et l'utilisation rationnelle de la mobilité. Cet espace aujourd'hui presque entièrement minéral va devenir un quartier plus végétalisé avec une biodiversité émergente, tout en s'inscrivant dans un axe nord-sud de mobilité active et d'espaces verts, par-delà la barrière créée par les voies de train.

3.1. Programmation

3.1.1. Densité

La nouvelle pièce urbaine Espace Sébeillon devra s'insérer dans le site de manière qualitative et harmonieuse, et viser une densité située entre 50'000 et 55'000 m² SPd, hors surfaces de la halle Sébeillon et du hub logistique à créer sur le secteur Sébeillon Logistique.

Les valeurs cibles citées ci-dessus seront testées par les participants au MEP. Ces derniers étant libres de proposer des densités, inférieures ou supérieures, justifiées par une proposition urbanistique de qualité.

Selon les premières études test menées, une densité urbaine permettrait de dégager des espaces libres de constructions généreux, tout en permettant une masse humaine à même d'engendrer une réelle vie de quartier. La réalisation d'un ou plusieurs bâtiments plus hauts peut être envisagée.

3.1.2. Activités

La halle marchandises historique de Sébeillon sera maintenue et valorisée, par une programmation à forte attractivité, comme un point d'ancrage du futur quartier, en tirant en particulier parti de certaines caractéristiques industrielles du site, en suivant les recommandations de l'étude patrimoniale (voir chapitre 2.3).

Sur l'ensemble du site, les rez-de-chaussée doivent être réservés aux activités productives, particulièrement le long des voies de communication bruyantes (voies CFF, rue de Genève et avenue de Sévelin).

Sous « activités productives », sont entendues des activités secondaires, artisanales, fabrication, agriculture urbaine, etc. Les rez-de-chaussée en lien avec l'espace public doivent autant que possible contribuer à leur animation, tels qu'épicerie, bistrot, échoppe, terrasse de restaurant, pub, négoce, boutique, brocante, etc.

La mixité d'activités et le commerce local seront encouragés par le biais d'une programmation intégrant des petites activités diversifiées et locales.

Sur le Triangle logistique, un hub logistique urbain (voir chap.3.2) est projeté. Il pourra être accompagné d'un « hôtel logistique », un « hôtel d'entreprise », ou d'autres activités de type loisir ou sport.

3.1.3. Logements

Sur l'ensemble du site, 2/3 des surfaces au maximum seront destinées au logement (la halle Sébeillon et le secteur Sébeillon logistique étant exempts de logement).

3.1.4. Équipements publics

Le quartier de Sébeillon devra inclure quelques équipements publics, en particulier une maison de quartier de 450 m² ou un espace socio-culturel plus important de 2'000 m², ainsi qu'une garderie.

Afin de connecter l'établissement scolaire primaire du Martinet au futur quartier de Sébeillon / Malley, une connexion Nord-Sud, permettant de relier aisément le futur quartier Espace Sébeillon est indispensable.

3.2. Hub logistique urbain

La logistique urbaine est un enjeu crucial dans le contexte des villes en Suisse (voir annexe [A08] sur les marges de manœuvre des villes dans la logistique urbaine et leur donnant des orientations sur la planification). Avec une croissance démographique et économique constante, les défis liés à la gestion des flux de marchandises et à la réduction des émissions de CO₂ sont devenus des priorités. Dans ce contexte, les hubs de logistique urbaine rail-route émergent comme des solutions prometteuses pour optimiser le transport de marchandises tout en réduisant l'empreinte environnementale. En combinant les avantages du transport ferroviaire et routier, ces hubs visent à améliorer l'efficacité, la durabilité et la gestion des flux logistiques dans les zones urbaines de la Suisse romande.

Considérant ces enjeux, les pouvoirs publics vaudois ont initié l'élaboration d'une stratégie cantonale relative au transport de marchandises. Ce travail a abouti sur la publication, en mai 2021, du [premier volet de cette stratégie cantonale](#) à travers un document de diagnostic et d'orientation. Afin d'élaborer un concept logistique pour l'agglomération lausannoise (orientation 2A de la stratégie cantonale), la DGMR a mené, entre 2021 et 2023, une étude, en partenariat avec VdL, le SDOL, Région Morges et les CFF, en s'appuyant sur les bureaux Citec ingénieurs conseils SA et Interface Transport (voir annexe [A09] contenant les extraits du rapport Citec de novembre 2022)

Ce travail a permis d'identifier plusieurs sites de l'agglomération lausannoise répondant aux enjeux et contraintes d'une implantation d'un hub de logistique urbaine. Le triangle Logistique Sébeillon et le site de Sévelin, de l'autre côté de l'avenue de Sévelin font partie de ces sites.

Suite à la définition du site Sébeillon comme potentiel lieu d'implantation d'un hub logistique, une étude de faisabilité a été menée par les CFF permettant d'évaluer les besoins pour une logistique urbaine sur le site de Sébeillon :

- Longueur de la bordure de quai pour le déchargement / chargement: min. 200 m
- Largeur zone de transbordement: minimum 12 m.
- Surface de manœuvre dans la halle : minimum 2'400 m²

- Espace de stockage ~7500 m²
- Superficie totale de la halle 10 000 m².
- Débord : 1 voie de 200m de longueur utile avec un dégagement de 9m pour l'accès routier
- Accès véhicules logistique entre les activités générant du trafic (halle, voie de débord) et l'avenue de Sévelin

Ces besoins ont été examinés sous l'angle de la faisabilité ferroviaire, qui ont permis d'aboutir à une implantation des voies de logistique, cohérente avec l'exploitation ferroviaire.

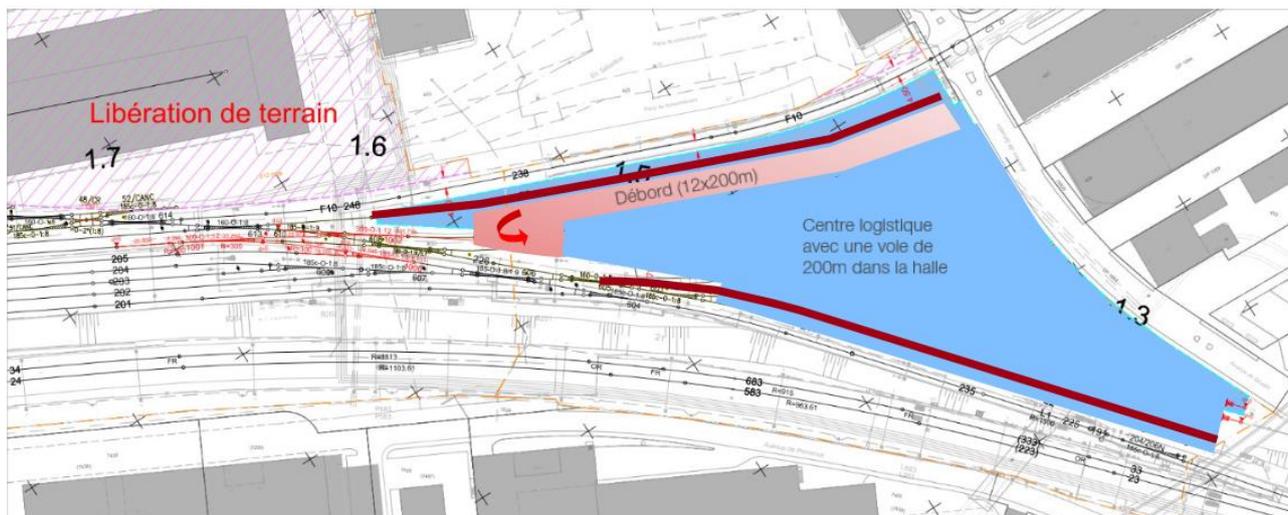


Figure 7 Faisabilité de l'implantation d'un hub logistique à Sébeillon (CFF janvier 2024)

3.3. Transport, mobilité

3.3.1. Mobilité

Le site de Sébeillon-Sévelin est qualifié de site majeur de mutation urbaine à l'échelle de la ville, soit l'un des principaux secteurs de développement urbain de Lausanne. Son développement s'inscrit dans les objectifs figurant dans les divers documents directeurs que sont le Plan Directeur Cantonal (PDCn) et le Projet d'Agglomération Lausanne-Morges (PALM). Ces objectifs sont repris dans le Plan Directeur Communal ([PDCom](#)) VdL.

Le quartier Sébeillon à Lausanne occupe une position centrale stratégique, tant sur le plan géographique que sur celui des transports en commun. Situé au cœur de la ville, il constitue un carrefour majeur où convergent différents modes de transport.

Cette centralité de Sébeillon dans le réseau de transports en commun confère au quartier une accessibilité remarquable, favorisant la mobilité durable et la réduction de la congestion routière. De plus, sa position centrale en fait un lieu propice au développement économique et commercial, attirant ainsi diverses activités et services qui bénéficient de sa connectivité exceptionnelle. En somme, le quartier Sébeillon à Lausanne joue un rôle essentiel dans la dynamique urbaine de la ville, incarnant un modèle de développement urbain centré sur une mobilité efficace et durable.

Compte tenu de la topographie du site et de sa localisation, les itinéraires d'accès aux futurs arrêts de transports publics, ainsi que l'utilisation du vélo, doivent être mis en valeur. Il s'agit de développer un quartier accessible, attractif et compatible avec les objectifs de mobilité du plan climat (voir chapitre 2.4), notamment :

- viser un quartier zéro émission directe et une part modale TIM de maximum 15%, un quartier essentiellement sans voiture (maximum 0,3 places / 100 m² de logement) ;
- assurer les connexions en mobilité active à tous les arrêts de transport public environnants ;

- proposer une liaison de mobilité active structurante Nord-Sud permettant de connecter le futur quartier à la halte CFF de Malley, à la Vallée de la Jeunesse et au projet de voie verte, sous la forme d'un franchissement des voies majeur de qualité ;
- prévoir du stationnement vélo (voir site [Pro-vélo Lausanne](#)) en suffisance et de qualité, facilement accessible depuis les itinéraires cyclables ;
- lier les deux sous-secteurs de la Halle Sébeillon et Sébeillon Logistique coupés par la voie Tridel ;
- minimiser le trafic individuel motorisé généré par le quartier et développer des services de mobilité alternative.

3.3.2. Transports en commun

Sébeillon est desservi par un dense réseau de transports en commun, comprenant notamment plusieurs lignes de bus, la présence de la station de métro M1 au sud des voies qui offre une liaison directe vers divers quartiers de Lausanne et ses environs et la halte de Prilly-Malley à l'ouest qui permet une accessibilité au réseau ferroviaire.

- halte CFF de Prilly-Malley située à l'ouest du périmètre de projet, desservie par 3 lignes du RER Vaud ;
- métro m1 (Lausanne – Renens via Chavannes-près-Renens et Ecublens) situé au sud sur l'avenue de Provence, qui permet de rejoindre le site des hautes écoles ;
- réseau de bus TL avec plusieurs lignes (lignes 7, 17, 18, 19, 32 et 33) vers l'est, l'ouest et le nord lausannois ;

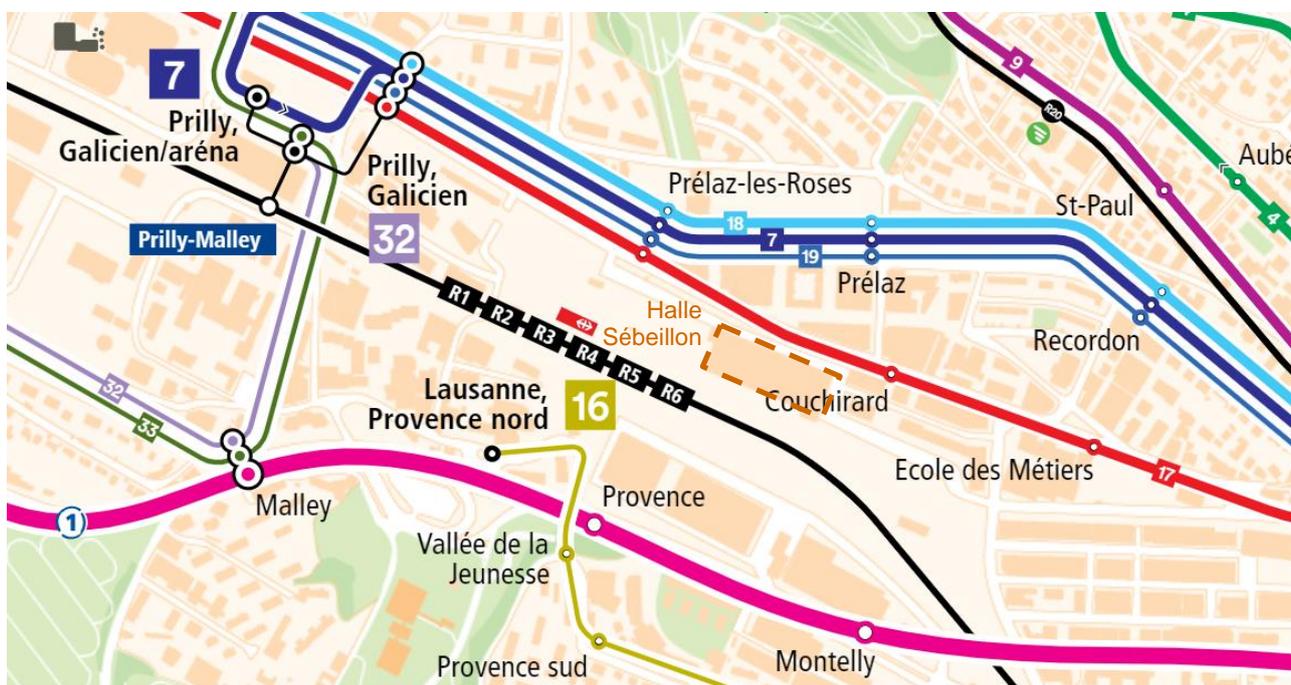


Figure 8 Desserte en transport public actuelle (juin 2024)

L'accessibilité en transport public du futur du site Espace Sébeillon sera par ailleurs encore renforcée par les éléments suivants :

- le tram t1 (Lausanne – Renens – Villars-Ste-Croix) en construction, dont la station Prélaz-les-Roses sera située à l'avenue de Morges (mise en service en 2026) ;
- le BHNS qui permettra de relier Crissier à Lutry, réalisé par étapes.
- le déplacement de l'arrêt Montelly et la suppression de l'arrêt Provence.

3.3.3. Mobilité active

Les axes routiers desservant le site sont pour la plupart équipés d'aménagements cyclables (ou le seront avec le t1). Il existe également une possibilité de franchir les voies, via un passage souterrain (chemin du Martinet) situé à l'ouest du site où seuls les vélos et piétons (trottoir) sont autorisés.

Au niveau de la mobilité piétonne, les arrêts de TP à proximité permettent tous d'atteindre le site à pied, de manière rapide. Enfin, un itinéraire SuisseMobile (le Sentier nature Grand Lausanne, qui relie Ouchy à Sauvabelin) passe à proximité du site et permet une connexion directe avec la Vallée de la Jeunesse et les espaces de loisirs sur les rives du lac.

A futur le secteur bénéficiera de la réalisation de la Voie Verte le long des voies ferrées et d'un ouvrage franchissant les voies et reliant Espace Sébeillon à l'avenue de Provence (voir [voie verte d'agglomération Lausanne Morges](#)). Cette connexion nord – sud franchissant le faisceau ferroviaire permettra au secteur Espace Sébeillon de s'accrocher au quartier de la Manufacture au sud des voies. Cette connexion dont la nature et le positionnement est à proposer par les participants au MEP permettra en particulier de d'accéder depuis Espace Sébeillon au groupe scolaire Provence.

Une étude de flux établie par CFF sur le modèle 2040 de l'Office Fédéral de la Statistique (OFS) annexée au présent programme (Annexe [A10]) permet d'identifier les ordre de grandeur de flux depuis et vers la gare CFF de Prilly-Malley. Les valeurs indiquées sont des valeurs moyennes dans la journée sans pic par saison, ni événement spécifique. Elles ne prennent pas en compte les flux automobiles, ni les personnes qui ne prennent pas le train ou ceux qui se rendent à la gare pour faire du shopping. Une mise à jour de cette étude sera disponible à l'automne 2024, sur la base du nouveau modèle.

3.3.4. Trafic individuel motorisé (TIM)

Le périmètre de projet est ceinturé par le réseau routier, hormis la coupure induite par les rails CFF.

Le secteur de projet étant « fermé » au sud par les rails, l'accès routier au site ne peut se faire que par la rue de Genève et l'avenue de Sévelin. Le projet de développement du PA Sébeillon a pour objectif de ne pas dépasser l'état de référence de 2015 pour les charges de trafic futur en 2030. Le projet se situe à proximité de carrefours importants, dont le fonctionnement devra être garanti.

Le principal objectif du Plan Climat (voir chapitre 2.4) est d'atteindre 0 émission directe de gaz à effet de serre à l'horizon 2030 sur le territoire communal dans le domaine de la mobilité. Le report modal est l'élément privilégié pour atteindre cet objectif (voir chapitres 3.3.2 et 3.3.3). Néanmoins, cet objectif se traduit aussi par une disparition des véhicules thermiques et un développement fort de la mobilité électrique et des infrastructures qui lui sont liées.

Le développement du quartier Espace Sébeillon devra s'inscrire dans cet objectif.

3.3.5. Connexion nord-sud

Le franchissement du faisceau de voies ferrées afin de connecter le quartier de Sébeillon aux équipements publics (halte CFF de Prilly-Malley, école du Martinet, etc.) nécessite une approche intégrée, tenant compte des aspects de sécurité, d'accessibilité, d'esthétique et de durabilité pour créer des solutions de connexion efficaces et harmonieuses entre les quartiers au nord et au sud des voies.

Les participants s'approprient cette problématique et proposeront les solutions permettant de répondre aux différents enjeux, notamment :

- Connecter le quartier de Sébeillon aux équipements publics au sud des voies (halte CFF de Prilly-Malley, école du Martinet, etc.)
- Garantir la sécurité des piétons et des cyclistes en proposant un franchissement du faisceau de voie.

- Préserver la cohérence esthétique et architecturale de l'espace urbain, en intégrant harmonieusement l'infrastructure de franchissement dans le paysage urbain existant.
- Assurer la connectivité et l'accessibilité pour tous les usagers, y compris les personnes à mobilité réduite.
- Minimiser l'empreinte environnementale avec des solutions innovantes et écoresponsables tout au long du processus de conception et de construction.

3.4. Espaces publics

Afin d'accompagner la transformation de ce territoire – d'un site ferroviaire vers un nouveau quartier actif et d'habitation – une attention particulière sera portée au maillage des espaces publics et à la pluralité des usages accueillis. Ces espaces publics devront s'intégrer dans le concept de [ville éponge](#).

Il s'agit de viser la production d'espaces publics en réseau de qualité, pour renforcer l'intégration de ce nouveau quartier dans son contexte.

- créer au moins une place publique inclusive, essentiellement perméable et ombragée, à proximité des attracteurs (halle Sébeillon, interface du tram, etc.) ;
- offrir des lieux de vie polyvalents, en utilisant un vocabulaire différencié, soulignant la fonction des espaces, répondant aux besoins des futurs usagers et habitants, pour leur offrir un quartier dynamique ;
- viser des allées favorisant la déambulation et des jeux pour enfants ;
- assurer des lieux de repos et/ou de pause ;
- maintenir au moins une échappée visuelle majeure, dans la mesure du possible, sur le grand paysage (le Jura), en particulier en provenant de Sévelin, ainsi que des perméabilités visuelles et fonctionnelles entre la rue de Genève (support du linéaire du tram), le quartier et l'avenue de Provence, afin de tisser des liens avec les franges du site et en particulier la Vallée de la jeunesse ;
- renforcer l'identité du lieu, révéler son histoire, pour valoriser ses spécificités et notamment son lien avec la vallée du Flon.

3.5. Nature, arborisation et climat

3.5.1. Protection de la nature

L'ensemble du site de Sébeillon est compris dans le sous-réseau des milieux secs identifié par le réseau écologique urbain de Lausanne et de l'ouest lausannois. Deux liaisons biologiques stratégiques pour ce sous-réseau traversent le site sur un axe est-ouest, le long des voies ferroviaires, et sur un axe nord-sud entre le Parc de Valency et la Vallée de la Jeunesse. Une liaison biologique discontinue, relative au sous-réseau forestier, est également présente sur un axe nord-sud dans le secteur Espace Sébeillon.

Le parc de Valency et la Vallée de la Jeunesse constituent des zones nodales pour le réseau écologique lausannois. Dans ce contexte, le site de Sébeillon représente une césure marquée entre ces deux zones et restreint fortement les échanges biologiques sur le secteur.

Une surface de compensation, relative au projet de construction de la 4e voie CFF Lausanne - Renens est projetée sur la parcelle 598, au sud du secteur Espace Sébeillon. Située dans l'axe de la liaison biologique nord-sud du sous-réseau des milieux secs, cette surface assurera un rôle de biotope-relais entre les zones nodales du parc de Valency et de la Vallée de la Jeunesse.

3.5.2. Approche paysagère, arborisation et biodiversité

Pauvre en végétation, le plateau de Sébeillon jusqu'au centre-ville de Lausanne est soumis à un risque élevé de ruissellement (parcelle No 812 en particulier) et contribue à créer un îlot de chaleur continu.

Le réseau écologique des milieux secs accompagne l'axe ferroviaire d'Est en Ouest et est le milieu le mieux représenté actuellement dans le périmètre. Cette trame écologique, qui peut être relativement diffuse (multiplication de petits biotopes relais de quelques dizaines de m²), a été en partie mise à mal par la 4^{ème} voie et mérite d'être renforcée, notamment aux abords des voies CFF.

Le site représente par ailleurs une césure du point de vue du sous-réseau écologique arboré dans un axe Nord-Sud entre le Parc de Valency et la Vallée de la Jeunesse.

À futur, il s'agit de créer un quartier intégrant les objectifs du Plan climat lausannois, en particulier le [volet « objectif canopée »](#) et le [plan biodiversité](#) pour créer un quartier verdoyant, connecté au réseau écologique et perméable qui contribue au rafraîchissement urbain et à la réduction des risques d'inondations.

Il s'agit de créer un quartier verdoyant et perméable qui contribue au rafraîchissement urbain et à la réduction des risques d'inondations :

- projeter un parc public urbain arborisé d'environ 5'000 m² d'un seul tenant sur la trame verte Nord-Sud, conformément aux préconisations du PDCom ;
- planter une arborisation en quantité et qualité suffisante de manière à obtenir un recouvrement de canopée ambitieux (ombrage offert par les arbres sur le sol), compter une surface de canopée de 30% du périmètre effectif de projet, situés majoritairement en pleine terre, compter avec un développement d'arbre adulte en pleine terre de 50 à 75 m²/arbre ;
- mettre en place des espaces verts et perméables (hors secteur ferroviaire et toitures végétalisées non accessibles) dédiés à la biodiversité, viser 30% du périmètre effectif de projet en pleine terre, c'est-à-dire au moins 15'000 m² et aménager 20% des SPd projetés en espaces verts ;
- renforcer la connexion Nord-Sud en créant des bosquets boisés « relais » (écureuils, lucanes cerf-volant, muscardins, etc.) dans des lieux stratégiques permettant de renforcer la trame forestière entre le parc de Valency et la Vallée de la Jeunesse ;
- promouvoir la biodiversité urbaine, notamment en renforçant le réseau écologique des milieux secs (flore rudérale et maigre, papillons, sauterelles, lézards) dans un axe Est-Ouest;
- désimperméabiliser des sols dans un but de gestion des eaux, d'arborisation et de biodiversité ;
- végétaliser les toitures non accessibles de manière à favoriser la biodiversité et le cycle de l'eau ;
- mettre en place d'autres milieux écologiques de substitution (milieux prairiaux, rocheux et pionniers) dans un but de soutien aux réseaux écologiques présents et/ou utiles pour la gestion des eaux de surfaces et le climat (murgiers, arbustes, plans d'eau temporaires) sur la base d'une analyse fine de la connectivité écologique à l'intérieur du site et en lien avec l'extérieur.

3.6. Environnement

Le site est fortement contraint par des nuisances existantes dues à l'exploitation ferroviaire (bruit, ORNI, accidents majeurs), au trafic routier (bruit) et aux sols pollués dont la présence devra

être examinée au regard des enjeux de perméabilité. Il convient de pouvoir développer un projet urbanistique intégrant ces éléments le plus en amont possible afin de démontrer la faisabilité et la viabilité des futures constructions.

Du point de vue énergétique, le site devra notamment contribuer à la production d'énergie par des installations photovoltaïques sur l'ensemble des surfaces qui s'y prêtent. Les futurs projets viseront une labellisation, Minergie-Quartier ou SNBS-Quartier, qui sera déterminée dans la suite du développement des projets.

Une préanalyse des contraintes environnementales (dont la note de synthèse est jointe en annexe [A11]) a été réalisée par le bureau CSD en 2020 et actualisée en 2021.

3.6.1. Protection contre le bruit

Le site concerné par le projet est affecté en zone ferroviaire et mixte de forte densité et dispose actuellement d'un degré de sensibilité au bruit III (DS III). Il est soumis à différentes sources de nuisances sonores, le bruit ferroviaire, le bruit routier et le bruit industriel.

Le secteur concerné par le projet est actuellement affecté en « zone ferroviaire et mixte de forte densité ». L'établissement d'un Plan d'Affectation (PA) pour un secteur actuellement affecté en zone à bâtir et suffisamment équipée implique que les valeurs limites d'immission (VLI) s'appliquent. Pour les secteurs considérés comme insuffisamment équipés, le respect des valeurs de planification doit être démontré dès la phase de planification, conformément aux exigences de l'art. 30 OPB.

Dans le cas présent, c'est l'état d'équipement qui détermine quelles valeurs limites s'appliquent. L'état d'équipement s'évalue, conformément à l'art. 30 OPB, au moment de l'entrée en vigueur de la loi, soit au 01.01.1985. Il en ressort que les VLI pourront s'appliquer sur la parcelle 812 (gare aux marchandises) tandis qu'il faudra appliquer les VP pour les parcelles 598 et 599. Ce point sera à préciser avec le Canton lors du développement du PA.

Au-delà des valeurs limites ou de planification, les contraintes seront également fixées par les degrés de sensibilité au bruit (DS) affectés par le nouveau PA selon l'affectation : DS II pour des zones d'habitation exclusivement, DS III pour des zones mixtes (habitations et activités moyennement gênantes : commerces ou artisanats).

Globalement, compte tenu des contraintes attendues en ce qui concerne les nuisances liées aux bruit ferroviaire et routier, l'étude et la mise en œuvre de mesures spécifiques va s'imposer (éloignement des sources, affectation des locaux, position des bâtiments, etc.).

Un complément d'étude environnemental traitant de l'OPB a été établi par le bureau BG en avril 2024. Cette étude est annexée au présent programme (annexe [A12]).

3.6.2. Protection contre les rayonnements non ionisants

Les lignes électriques (haute tension), les installations de lignes de contact de chemins de fer, les infrastructures de transport d'électricité, les transformateurs ainsi que les installations émettrices pour la téléphonie mobile sont des sources de rayonnements non ionisants soumises à l'Ordonnance sur la protection contre le rayonnement non ionisant (ORNI).

Le périmètre du projet est situé à proximité de plusieurs installations existantes sources de rayonnement non ionisant, à savoir des infrastructures ferroviaires (lignes de contact CFF et tram, lignes TL) et des antennes de téléphonie mobile. Le tramway t1 prévu à l'avenue de Morges et à la rue de Genève fonctionne au courant continu et n'est pas soumis à l'annexe 1 de l'ORNI.

En vertu de l'art. 3 LAT, les principes de l'ORNI doivent être pris en compte dans l'élaboration du projet. Les distances exactes permettant de respecter la limitation préventive des installations pour les lieux à utilisation sensibles (LUS) et les lieux de séjour régulier doivent être déterminées sur la base des calculs ORNI fournis par les propriétaires des installations.

Un complément d'étude environnemental traitant de l'ORNI a été établi par le bureau BG en avril 2024. Cette étude est annexée au présent programme (annexe [A12]).

3.6.3. Lignes électriques

Les prescriptions de l'ordonnance sur les lignes électriques (OLEI) sont à respecter.

3.6.4. Sites pollués

Le site de Sébeillon se trouve à l'emplacement de l'ancienne Gare de Sébeillon, qui comportait divers sites de stockage liés aux infrastructures ferroviaires, tels que places de débords, du dépôt de ferrailles, halles de marchandises, ou encore des lieux de stationnement de locomotives. De nombreux sites potentiellement pollués ont été recensés et ont fait l'objet d'investigations dans le cadre du projet CFF « Traitement des sites contaminés », à partir de 2004.

En particulier, le secteur Espace Sébeillon est situé sur une partie de la décharge de Sébeillon, active de 1875 à 1927, classée site pollué ne nécessitant ni surveillance ni assainissement.

Une étude géologique, géotechnique et de pollution a été réalisée par le bureau CSD en 2020 (voir annexe [A13]) afin de caractériser les terrains présents au droit des secteurs Espace Sébeillon et Sébeillon Logistique.

Les principaux risques identifiés dans le cadre de cette étude portent sur :

- les matériaux pollués à des degrés variables de type A, B, E ou > E selon les secteurs pouvant engendrer des surcoûts liés au suivi des matériaux et à leur évacuation ;
- la présence de venues d'eau souterraine potentiellement polluées pouvant engendrer des surcoûts pour leur gestion, traitement et évacuation, ou des travaux spéciaux ;
- les caractéristiques géotechniques faibles à moyennes des matériaux meubles situés au-dessus des moraines qui vont influencer les types de fondations.

Le canton a demandé des investigations supplémentaires. Ces dernières ont démarré en mars 2024, avec une étude historique qui permettra d'orienter les études supplémentaires à mener. Les résultats seront transmis aux participants au MEP quand ils seront finalisés.

Par ailleurs une étude des airs interstitiels (gaz sous-sol) a débuté mi-avril 2024. Les résultats de cette étude seront transmis aux participants au MEP quand ils seront finalisés.

Halle Sébeillon (polluants bâtiments)

Un diagnostic partiel (dont le rapport est joint en annexe [A14]) a été réalisé par le bureau HSE Conseils en 2019 en vue des travaux pour les usagers transitoires.

Des matériaux et installations susceptibles de contenir de l'amiante ont été identifiés.

3.6.5. Prévention en cas d'accident majeur

La proximité immédiate des parcelles concernées avec les voies CFF sur lesquelles sont transportées des marchandises dangereuses implique une coordination entre l'aménagement du territoire et l'OPAM (Ordonnance pour la Protection contre les Accidents Majeurs), à laquelle sont soumises les voies de communication.

Le passage de marchandises dangereuses transportées par rail à proximité des secteurs Espace Sébeillon et de Sébeillon Logistique est un risque pour les futurs habitant.e.s et utilisateurs des projets de développement dont les impacts varient selon la substance transportée. À noter que seule la ligne principale est assujettie à l'OPAM dans la mesure où le seuil de 200'000 tonnes par an est dépassé.

L'ensemble du réseau des CFF fait l'objet, depuis 2011, d'une évaluation du risque mise à jour périodiquement. Cette dernière permet de relier la probabilité d'occurrence d'un accident ferroviaire

et l'atteinte subie par la population et l'environnement. Selon le résultat obtenu, le risque peut être qualifié d'acceptable, d'inacceptable ou nécessitant des mesures de sécurité supplémentaires afin d'être réduit. Dans le cadre de l'étude de préanalyse seul le risque pour la population est pris en compte.

Le complément d'étude OPAM réalisé en avril 2024 par BG indique que le risque OPAM selon méthode du screening CFF est acceptable tant pour la population que pour l'environnement.

Le développement territorial préconisé va générer une augmentation de la densité de personnes à proximité des voies CFF. Le risque étant influencé aussi bien par la probabilité qu'un accident survienne que par le nombre de personnes recensées à proximité des voies, une augmentation de la densité d'habitants et d'emplois liée au développement urbain préconisé, exercera une influence plus ou moins importante sur le risque.

Dans le cadre du guide fédéral de planification Coordination aménagement du territoire et prévention des accidents majeurs, il y a lieu, lorsqu'un développement territorial se trouve tout ou partie dans une bande de 100 mètres de part et d'autre de la voie CFF, d'évaluer la significativité de l'augmentation du risque, sans que des critères de significativité ne soient néanmoins présentés.

Le complément d'étude OPAM réalisé en avril 2024 par BG référence les mesures constructives à prévoir en lien avec le risque OPAM.

3.7. Enjeux et attentes pour le site – 1^{er} degré

Le premier degré doit s'attacher à établir un concept d'urbanisation synthétisé dans une image directrice portant sur la totalité du périmètre Espace Sébeillon et Sébeillon Logistique.

3.7.1. Structuration urbaine

Les projets devront favoriser une intégration harmonieuse, une structuration efficace et une adéquation judicieuse de la densité et de l'architecture au contexte urbain, contribuant ainsi à renforcer l'identité et la qualité de vie de l'Espace Sébeillon.

La structuration urbaine des propositions des participants au MEP seront analysées, dans le premier degré, en regard des enjeux cités ci-dessus, en particulier sous les angles suivants :

- définition de principes directeurs pour l'organisation spatiale du quartier au sein de la ville, en veillant à ce que le nouveau quartier contribue à une distribution équilibrée des fonctions urbaines (logements, activités, etc.) et à une accessibilité optimale aux services et aux infrastructures.
- conception d'espaces publics accessibles, sûrs, et écologiquement durables, répondant aux besoins des citoyens et contribuant à la qualité de vie du quartier.
- création des connexions efficaces entre les différents secteurs au sein du quartier (circulation au sein du quartier, accès aux fonctionnalités existantes par exemple Néon ABC), et liaisons avec quartiers avoisinants (connexion nord-sud), favorisant la mobilité active et réduisant la dépendance à la voiture.

3.7.2. Proposition programmatique

Les participants au MEP devront proposer un programme adapté aux enjeux du quartier notamment en termes de densité, mixité, identité, affectations et formes urbaines, ainsi qu'aux ambitions d'activité logistique du secteur Sébeillon Logistique (implantation, infrastructures liées) et ses synergies avec le rail.

Afin de répondre aux enjeux du quartier et exigences rappelés au chapitres ci-dessus, les participants devront proposer un programme qui prend en compte l'ensemble aspects clés.

- densité qui optimise l'utilisation de l'espace disponible tout en préservant une qualité de vie adéquate pour les résidents.
- mixité sociale et fonctionnelle favorisant la diversité et la vitalité du quartier,
- préservation et mise en valeur de l'identité locale reflétant le caractère unique du quartier.
- implantation d'infrastructures adaptées pour soutenir efficacement les activités logistiques tout en minimisant les impacts négatifs sur l'environnement et la qualité de vie.
- considérer les synergies avec le rail, en intégrant des solutions de transport ferroviaire pour optimiser les flux de marchandises et réduire la dépendance aux transports routiers, contribuant ainsi à la durabilité et à l'efficacité globale du quartier.

3.7.3. Utilisation de la halle

La halle historique de Sébeillon est un bâtiment emblématique de la Ville de Lausanne. Ainsi, une programmation adaptée au contexte urbain est cruciale afin d'assurer une revitalisation réussie de cet espace. Les enjeux de préservation de son patrimoine tout en créant un espace dynamique, polyvalent, durable et inclusif qui répond aux besoins et aux aspirations de la communauté urbaine devront être traités dans le travail des participants du MEP, dans le détail :

- préserver l'identité historique de la halle (voir chapitre 2.3) en menant une réflexion approfondie sur la manière d'intégrer de manière harmonieuse des fonctionnalités modernes, tout en conservant le caractère architectural et culturel de l'édifice.
- programmation visant à maximiser l'utilisation polyvalente de l'espace, en offrant des installations pour des événements culturels, des marchés, des expositions, ou d'autres activités communautaires.
- tenir compte des besoins et des aspirations de la population locale (voir chapitre 2.7), en favorisant la participation communautaire et en offrant des espaces inclusifs qui contribuent à renforcer le tissu social de Lausanne.

Une réflexion et des propositions sur l'utilisation de la halle Sébeillon sont attendues, avec un programme fonctionnel, (articulation interne et externe, gestion des flux, etc.), en tenant compte des atouts et contraintes de la halle, en particulier patrimoniales, ainsi que des attentes des habitants.

3.7.4. Concept logistique

Sur le secteur Sébeillon Logistique, un hub logistique urbain, ainsi que des activités liées, est à projeter.

Cette infrastructure de logistique urbaine sera définie en utilisant les atouts de sa situation afin de mettre en valeur les modes de transport durable pour la ville de demain, sur la base de l'analyse préalable du Canton (DGMR) et des CFF (voir chapitre 3.2).

Ainsi, dans le cadre du présent MEP, les participants sont invités à examiner l'intégration d'un hub logistique urbain dans le secteur Sébeillon Logistique, en identifiant les volumétries cohérentes à l'échelle de ce site spécifique, son intégration avec son contexte urbain, les espaces extérieurs et le type d'accessibilité, en tâchant de préserver au maximum le dégagement vers le grand paysage depuis Sévelin vers le Jura.

Le hub logistique urbain sera développé par la suite en tant que projet indépendant sur la base d'utilisations et fonctionnalités concrètes. Une adaptation de la volumétrie et de l'accessibilité doit être assurée en vue de cette étape ultérieure.

3.7.5. Concept paysager et des espaces publics

Proposition d'un concept paysager et des espaces publics répondant aux enjeux développés plus haut afin de proposer un environnement attrayant, durable et fonctionnel, en particulier :

- Identification et mise en valeur des différentes trames écologiques, verte (parcs, jardins, espaces verts), bleue (rivières, lacs, plans d'eau), brune (espaces naturels non aménagés) et jaune (espaces urbains et bâtis).
- Création d'un parc public contribuant aux enjeux de la biodiversité, la qualité de l'air et la régulation thermique, tout en offrant des espaces de loisirs et de détente pour les habitants.
- Espaces ouverts avec dégagements sur le grand paysage et création de perspectives visuelles contribuant à l'identité et à la qualité esthétique du lieu et préservant des corridors visuels avec les quartiers environnants.
- Réponses adaptées sur les sujets de canopée, pleine terre et surfaces vertes du plan climat font référence aux objectifs de protection et d'expansion des espaces arborés, des sols perméables et des surfaces végétalisées dans le cadre de la lutte contre le changement climatique.

3.7.6. Mobilité

Conception d'une mobilité du quartier adaptée aux enjeux d'accessibilité, gestion des flux et environnementaux développés plus haut :

- Optimiser la circulation interne avec une réduction du trafic de véhicules motorisés
- Connecter le quartier aux solutions de transport public et mobilité active existantes et futures (bus, tramway, voie verte).
- Permettre d'accéder à l'ensemble des fonctionnalités futures et existantes (Néon ABC) du quartier
- Intégrer les flux nécessaires à la vie du quartier et activités liées (logistique de la halle et des surfaces d'activités)
- Proposer une perméabilité cohérente et adaptée pour franchir du faisceau ferroviaire et relier le quartier.
- Définir les principes de stationnement adaptés aux enjeux du quartier.

3.7.7. Enjeux environnementaux liés à la transition écologique et climatique

Conception générale et propositions de mesures adaptées aux enjeux de transition écologique, climatique et environnementaux, notamment :

- Conception de bâtiments et d'infrastructures durables, préservant l'énergie et les ressources naturelles.
- Lutte contre les îlots de chaleur.
- mobilité pacifiée favorisant les modes de transport doux et durables, tels que la marche, le vélo et les transports publics, réduisant ainsi les émissions de gaz à effet de serre et la pollution atmosphérique.
- Préservation de la biodiversité, de l'eau, de l'air et des sols.
- Perméabilité des sols.
- Intégration des contraintes liées à la pollution, l'OPB, l'ORNI, l'OPAM.

3.8. Enjeux et attentes pour le site – 2^{ème} degré

Le deuxième degré a pour objectif d'intégrer les remarques émises par le collège d'experts et spécialistes conseils, en précisant l'image directrice issue du premier degré, et de développer un concept architectural pour le secteur « Espace Sébeillon » comprenant le futur quartier à l'ouest et la halle Sébeillon, ainsi que le projet de connexion Nord-Sud reliant le futur quartier aux équipements publics (halte CFF de Prilly-Malley, école du Martinet, etc.).

3.8.1. Intégration architecturale

La justesse de l'architecture au contexte de l'Espace Sébeillon sera analysée de manière détaillée au cours du second degré, en particulier et de manière non limitative :

- Les participants au MEP devront proposer un projet définissant un équilibre entre la densification urbaine nécessaire pour répondre aux besoins de logements et d'activités et l'impact sur le paysage urbain et la qualité de vie.
- Les bâtiments et les espaces urbains devront être réfléchis afin de respecter l'échelle et le caractère des quartiers environnants, tout en maximisant l'utilisation efficace de l'espace disponible.
- L'architecture doit également refléter les spécificités du contexte local, en utilisant des matériaux et des formes qui s'inspirent de l'histoire et du patrimoine du quartier de Sébeillon, tout en intégrant des innovations contemporaines afin de répondre aux exigences de durabilité et de confort des habitants.
- Un détail sera porté sur les toitures des bâtiments, en tant que cinquième façade, jouant un rôle essentiel dans la conception durable, fonctionnelle et esthétique des bâtiments. Les candidats au MEP devront proposer des solutions adaptées aux enjeux d'intégration urbanistique, énergétiques et de durabilité du projet dans son contexte, avec des réflexions sur la gestion efficace de l'énergie et de la lumière naturelle, l'utilisation comme espace fonctionnel supplémentaire, par exemple pour des jardins, des terrasses ou des panneaux solaires, ou la création d'une identité architecturale pouvant refléter le caractère historique du site de Sébeillon.

3.8.2. Programmation Espace Sébeillon et halle

Dans le second degré, les candidats approfondiront la programmation de l'Espace Sébeillon, y compris programmation de la halle, en particulier, à titre indicatif, sous les angles suivants :

- La connexion entre les rez-de-chaussée et les espaces extérieurs sera approfondie afin de permettre une intégration harmonieuse des activités intérieures et extérieures, de faciliter l'accès aux commerces, aux services et aux espaces publics, de créer des lieux vivants et animés et de favoriser les interactions sociales et la convivialité.
- L'articulation interne et externe de la halle

3.8.3. Concept paysager et espaces publics

Développer le concept paysager et d'espaces publics d'Espace Sébeillon proposé au 1er degré sur la base des retours du 1er dialogue, en approfondissant notamment et de manière non exhaustive :

- Les accroches au sein du quartier (sous-espaces, valeurs d'usage, fonctions) et avec l'extérieur (articulation route de Genève, tram t1, etc.).
- Les connexions fluides entre les bâtiments et les espaces paysagers, avec l'ouverture des rez-de-chaussée des bâtiments sur ces espaces.
- La végétalisation des toitures.
- La flexibilité et la modularité des espaces extérieurs.
- Les réponses adaptées favorisant l'intégration d'arbres matures, la préservation des sols naturels et la création de surfaces végétalisées adaptées au climat local.

3.8.4. Mobilité

Approfondissement du concept de mobilité de l'Espace Sébeillon selon les recommandations du 1er degré, notamment et de manière non limitative :

- Proposer des solutions adaptées aux personnes à mobilité réduite (ascenseurs, rampes, signalétique).
- Affiner les liaisons de mobilité active (circulations piétonnes et vélos, parkings à vélos, stations de vélos en libre-service, etc.)
- Approfondir les accès et circulations internes pour zones de livraisons, accès pour artisans et logistique.
- Approfondir le franchissement du faisceau ferroviaire pour relier Espace Sébeillon avec le quartier Martinet (liaison du futur quartier Espace Sébeillon à la rue du Grand-Pré Manufacture), notamment l'intégration fine des accroches des sorties au sein des deux quartier et le dimensionnement de ce franchissement afin de répondre aux flux projetés.
- Développer le concept de stationnement avec précisions sur la localisation des places en sous-sol, proposer des mutualisations.
- Propositions de réflexions pour véhicules électriques
- Evaluation de nouvelles technologies (plateforme numérique pour planifier trajets, réserver des vélos ou voitures partagées, navettes autonomes, etc.)

3.8.5. Environnement, transition écologique et climatique

Approfondissement des mesures proposées selon les recommandations du 1er degré, notamment et non exhaustivement :

- Le concept de trame verte-bleue- brune-jaune.
- Les nouvelles constructions envisagées dans le cadre du développement du site de Sébeillon devraient présenter des performances énergétiques très élevées et s'affranchir autant que possible des énergies fossiles pour leur approvisionnement. Le choix des matériaux de construction devrait se porter autant que possible sur des matériaux permettant de réduire l'impact climatique.
- prévoir des surfaces (toitures et façades) équipées en panneaux solaires photovoltaïques combinés à une végétation appropriée et adaptée au microclimat actuel.

4. Informations sur la procédure

4.1. Procédure

Pour le développement du projet Espace Sébeillon, une procédure de mandats d'étude parallèles (MEP) d'urbanisme à deux degrés est organisée en procédure sélective avec une préqualification.

Dans une première étape (préqualification), 5 candidats sont sélectionnés en tant que participants aux deux degrés du MEP :

- 1er degré : les 5 participants retenus pour le MEP étudient l'ensemble des périmètres (Espace Sébeillon et Sébeillon logistique)
- 2ème degré : les 5 mêmes participants retenus pour le MEP se concentrent uniquement sur l'Espace Sébeillon

Les bureaux d'urbanisme admis au MEP sont associés sous la forme d'un groupement avec des planificateurs spécialisés issus des domaines suivants :

- Urbanisme (pilote responsable)
- Architecture du paysage
- Mobilité

Les bureaux compétents dans les domaines cités ci-dessus doivent être ceux annoncés dès l'étape de la préqualification. Les candidatures multiples sont exclues (les membres d'un groupement ne peuvent participer à plus d'un groupement).

La responsabilité générale incombe à l'urbaniste.

Pour la suite de la procédure, les participants au MEP peuvent s'adjoindre le support d'autres spécialités. Le Maître d'ouvrage encourage l'intégration d'expertises complémentaires au sein des équipes, dans domaine de la durabilité, du patrimoine et de la sociologie.

4.2. Bases légales

Cette procédure n'est pas soumise à la LMP/OMP.

Le MEP se déroule en application du règlement des mandats d'étude parallèles SIA 143 (édition 2009) sauf mention contraire dans le présent programme.

4.2.1. Caractère obligatoire

Les dispositions de ce programme et les réponses aux questions dans le cadre du MEP subséquent présentent un caractère obligatoire pour l'organisateur, le collège d'experts ainsi que les candidats/participants. En participant à la préqualification et au MEP, les soumissionnaires et équipes retenues pour la phase MEP déclarent accepter les dispositions relatives au MEP et au programme, les réponses aux questions, ainsi que la décision du collège d'experts.

4.2.2. Dialogue et concrétisation

La procédure de MEP se déroule de manière non anonyme. Un dialogue entre les participants au MEP et le collège d'experts est organisé au 1^{er} et 2^{ème} degré. Ce dialogue vise un travail de qualité permettant de clarifier des questions pendant le MEP, de préciser le cahier des charges, puis de concrétiser davantage le programme du MEP sur la base de conclusions supplémentaires.

4.2.3. Décision du collège d'experts

A l'issue du MEP, le collège d'experts rend son rapport de synthèse avec les conclusions finales, les commentaires sur les études et les recommandations sur la suite à donner.

4.2.4. Confidentialité

L'intégralité des bases (y c. du présent programme), les études de projet et les résultats du concours doivent être traitées de manière confidentielle jusqu'à la date de validation écrite de l'adjudicateur.

4.2.5. Langue de la procédure

La procédure a lieu en français. En conséquence, seuls les documents en français sont admis dans le cadre de la procédure.

4.3. Conditions de participation

4.3.1. Equipes autorisées à participer

Sont autorisés à participer au MEP les équipes pluridisciplinaires composée d'un bureau d'architecture-urbanisme, accompagnés des planificateurs spécialisés dans les domaines de l'architecture du paysage et de la mobilité, sélectionnés par le collège d'experts dans le cadre de la procédure de préqualification.

Les participations doubles et multiples de membres d'équipe à d'autres équipes ne sont pas admises. Ceci reste également valable pour les spécialistes des domaines supplémentaires à ceux indiqués dans le dossier de candidature.

L'association de bureaux pour chacun des domaines de compétence des équipes participant au MEP est autorisée avec deux bureaux maximum par domaine. Dans le cas d'une association, chacun des membres doit remplir les conditions de participation.

4.3.2. Exclusion de la procédure

Sont exclus de toute participation à la procédure les spécialistes, y compris pour les spécialistes des domaines supplémentaires à ceux indiqués dans le dossier de candidature qui, selon le règlement SIA 143, article 12.2, entretiennent une relation non admise avec l'un des membres du collège d'expert.

Sont notamment exclus les planificateurs employés par le maître d'ouvrage ou par un membre du collège d'experts (y c spécialiste-conseil, groupe de suivi et organisateur de la procédure) ainsi que les planificateurs spécialisés apparentés à un membre du collège d'experts ou entretenant une relation professionnelle étroite avec ce dernier.

4.4. Collège d'experts

4.4.1. Membres

En vue de l'évaluation des travaux remis, le maître d'ouvrage fait appel au collège d'experts suivant:

Membres professionnels

- Madame Ariane Widmer, architecte-urbaniste indépendante, Genève, Présidente

- Monsieur Han Van de Wetering, architecte-urbaniste, Fondateur et Partner, Van de Wetering Atelier für Städtebau GmbH, Zürich
- Monsieur Alexandre Theriot, architecte, fondateur et partner, Bruther, Paris
- Monsieur Christoph Hüsler, architecte paysagiste, approches Sa, Lausanne
- Monsieur Alberto Corbella, conservateur cantonal des monuments et des sites, Canton de Vaud

Autres membres

- Madame Barbara Zeleny, architecte-urbaniste, responsable immobilier développement objet de placement urbain, CFF
- Monsieur Frédéric Lampin, responsable objet de placement, responsable objets de placement Ouest, CFF
- Monsieur Julien Guérin, géographe-urbaniste, chef de service de l'urbanisme, VdL
- Madame Caroline Chausson, architecte paysagiste, chef de section pôles majeurs, VdL

Aucun remplaçant n'est désigné en cas d'absence d'un membre. La proportion ci-dessus, entre membres professionnels et les autres membres doit être respectée.

4.4.2. Spécialistes-conseil

Les spécialistes-conseil réalisent l'examen préliminaire formel et technique et/ou conseillent le collège d'experts pour toute question spécialisée ou technique. Ils ne disposent d'aucun droit de vote.

- Madame Florence Legast, experte en immobilier, cheffe de projet, CFF IM-DV-AEU
- Madame Salomé Burckhardt Zbinden, architecte urbaniste, Cheffe de projet, VdL
- Monsieur Michael Sandoz, ingénieur mobilité, Chef de projet, VdL
- Monsieur Jérôme Duval, Ingénieur d'étude environnement, Directeur, Ecoscan SA, Lausanne
- Monsieur Emmanuel Graz, architecte paysagiste, Coordinateur grands projets, VdL
- Monsieur Nicolas Chollet, architecte, Architecte-conseil / Service du patrimoine CFF, CFF I-NAT-LPM-DPF
- Monsieur Yvan Baumgartner, ingénieur ferroviaire, chef de projet, CFF I-NAT- RWT-ALEM
- Madame Alexandra Gandoulf, gestionnaire en immobilier, spécialiste location, CFF IM-BW-NAK-RW15
- Monsieur François Guisan, écologiste appliqué, Membre de la direction MAGENTA EKO, Crissier
- Madame Marie-Paule Thomas, sociologue-urbaniste, cheffe de projet, CBRE, Lausanne
- Monsieur Frédéric Clerc, spécialiste logistique, chef de projet responsable du transport de marchandises, DGMR, Canton de Vaud

Le maître d'ouvrage peut, le cas échéant, faire appel à d'autres experts pour examiner des questions particulières, par exemple Néon ABC pour le fonctionnement des accès à leur entreprise dans sa partie ouest.

4.4.3. Groupe de suivi

Le groupe de suivi constitué à l'issue de la démarche participative est consulté tout au long de la procédure au travers de leur expertise des usages et du terrain. Le groupe in corpore se réunit en amont des présentations et établit à deux reprises une note à l'attention du collège d'experts, avec son analyse sur les projets rendus. Lors des deux degrés, deux membres, restant encore à désigner

et en principe les mêmes à chacun des deux degrés, suivent les présentations des projets par les participants et les débats qui s'en suivent en tant que spécialistes des usages. Ces représentants prennent par ce biais part aux différentes discussions et défendent le point de vue majoritaire du groupe de suivi, mais ne disposent pas de droit de vote.

4.4.4. Invités/auditeurs

Au besoin, le maître d'ouvrage a la possibilité d'inviter des personnes en tant qu'auditeurs (sans droit de vote) aux discussions.

4.5. Indemnités

Chaque équipe admises à participer au MEP à l'issue de la préqualification qui remet un travail d'étude complet au 1^{er} et 2^{ème} degré et répondant aux dispositions dans les délais prescrits, reçoit, contre facture au Maître de l'ouvrage, une indemnité forfaitaire de CHF 120'000.- HT chacune, pour les prestations de l'ensemble des membres et spécialités de chaque équipe.

Une répartition équitable des honoraires au sein des équipes impliquées dans le projet est attendue. Les coûts supplémentaires liés aux ingénieurs spécialisés ou spécialistes, maquettes, copies de plans, etc. ne sont pas indemnisés séparément.

Le mandat est réputé clôturé dès le paiement de l'indemnité susmentionnée

4.6. Traitement ultérieur

Aucun mandat ne sera attribué de plein droit aux participants du MEP. Les résultats du MEP permettront de définir les lignes directrices du futur PA à réaliser par un mandataire des CFF SA.

4.7. Préimplication

En cas de procédure de concours subséquente au présent mandat d'étude, la participation au mandat d'étude n'est pas considérée comme un critère d'exclusion au sens de la préimplication. Les équipes invitées sont donc libres de se présenter à une éventuelle procédure de concours subséquente dans le cadre des préqualifications.

4.1. Droits de propriété intellectuelle et prétentions liées à la concurrence déloyale

Dans tous cas, les droits moraux de l'auteur demeurent acquis aux rédacteurs. Par ailleurs, les candidats / participants s'engagent à transférer à CFF SA l'intégralité des droits sur les résultats des travaux. CFF SA dispose alors librement de ces résultats et à les laisser utiliser par un tiers (notamment dans le cadre d'autres étapes de planification). L'indemnité versée aux équipes participantes selon chapitre 4.5 couvre également le transfert de l'intégralité des droits sur les résultats des travaux. Une indemnisation supplémentaire est exclue.

4.2. Communication des résultats

Les résultats de la procédure globale sont consignés par le collège d'experts dans un rapport écrit (rapport du collège d'experts) au terme de la procédure.

Le maître d'ouvrage rend les projets publics au terme de la procédure. Avant cela, toutes les informations préalablement reçues, notamment celles sur la décision finale du collège d'experts, doivent être traitées de manière confidentielle.

5. Phase de préqualification

5.1. Résultats de la phase de préqualification

La décision de préqualification a été notifiée par courriers datés du .. juin 2024 aux candidats qui ont participé à la procédure.

Les candidats retenus à l'issue de la phase de préqualification sont les suivants (classement par ordre alphabétique) :

- Charles Bouscasse EI
- Made In SàRL
- Sergison Bates architekten
- Studio Paola Viganò
- TRIBU architecture SA

5.2. Confirmation de la participation et composition des équipes du MEP

Les équipes sélectionnées à l'issue de la phase de préqualification reçoivent, lors du lancement de la phase du MEP, le présent programme (programme du MEP) contenant toutes les bases nécessaires à l'accomplissement de la mission ainsi qu'une description détaillée du cahier des charges.

Les équipes transmettent leur confirmation de participation (cf. documents remis pour le MEP) à la date qui sera indiquée à l'issue de la phase de préqualification, à l'adresse suivante, :

lausanne@techdata.net

Mention: Espace Sébeillon - Confirmation de participation

Par ailleurs, les noms des spécialistes des domaines supplémentaires à ceux indiqués dans le dossier de candidature (cf., devront être envoyés à l'adresse mail susmentionnée, à la date qui sera indiquée à l'issue de la phase de préqualification. Le maître d'ouvrage se réserve le droit d'influer sur la composition de l'équipe de planificateurs.

6. Phase de MEP

6.1. Documents remis dans le cadre du MEP

- [A01] Programme détaillé du MEP (présent document)
- [A02] Plans de base dwg, AETC, juin 2024
- [A03] Carte contextuelle, AETC, mars 2024
- [A04] Etude historique halle Sébeillon, 0815 Architekten, février 2022
- [A05] Plan des contraintes AETC, juin 2024
- [A06] Restitution démarche participative, Dynamics Group, décembre 2023
- [A07] Rapport démarche participative, Dynamics Group, décembre 2023
- [A08] Rapport RAPP, novembre 2019
- [A09] Extrait rapport Citec, novembre 2022
- [A10] Etude de flux, CFF, avril 2024
- [A11] Etude environnementale, CSD 2021
- [A12] Analyse OPAM – OPB – ORNI, BG du 28.04.24
- [A13] Investigation technique de pollution et étude géotechnique, CSD, janvier 2021
- [A14] Rapport diagnostic des polluants Halle Sébeillon, HSE Conseils, janvier 2019
- [B01] Confirmation de la participation (fichier Word)
- [B02] Bon de retrait insert

6.2. Visite des lieux

Une visite sur place est prévue selon le calendrier de la procédure (chapitre 1.4).

Cette visite locale permettra également de rencontrer une délégation du collège d'experts

6.3. Maquette

Un fond de maquette en plâtre au 1/1000ème sera mis à disposition du collège d'experts et des participants au MEP lors des dialogues.

Un insert en plâtre au 1/1000ème avec la halle historique sera mis à disposition de chacun des participants afin qu'ils puissent y intégrer leur maquette de travail en carton. Cet insert pourra être retiré à partir de la date indiquée au chapitre 1.4 au moyen du bon de retrait (document B02), qui est nominal, à l'adresse suivante : [à préciser](#).

Les inserts ne sont pas envoyées par poste. Les participants doivent impérativement prendre rendez-vous avec le maquettiste avant de venir les chercher. Le maquettiste n'exécutera aucune maintenance ni emballage supplémentaire.

Les participants impriment et signent (avec mention du nom et prénom en toutes lettres) la page titre du bon et remet le bon de retrait ainsi complété et signé au maquettiste lors du retrait de la maquette.

6.4. Questions et réponses

Les questions doivent être adressées à l'adresse mail de l'organisateur de la procédure (chapitre 1.1) dans les délais fixés dans le calendrier de la procédure (chapitre 1.4)

Les réponses seront transmises de manière anonyme à l'ensemble des participants au MEP par courrier électronique. Aucune demande ne sera traitée par téléphone. Les questions traitées sont un complément obligatoire au programme du mandat d'étude.

6.5. Documents à remettre dans le cadre du MEP

Le contenu indicatif suivant est susceptible d'être modifié au lancement de la phase du MEP.

6.5.1. 1er degré

Le premier degré porte sur l'ensemble du périmètre : Espace-Sébeillon et Sébeillon Logistique. Les équipes doivent fournir, sous forme de planches A0, un **concept d'urbanisation** comprenant les aspects suivants :

- un **diagnostic orienté** du site et son rayonnement, notamment dans le cadre du développement urbain du Quartier-Ouest, de la compréhension des infrastructures ferroviaires (TRIDEL, accès hub logistique, etc.) et des liaisons nord-sud (trames verte et jaune) existantes et/ou à créer,
- une **proposition programmatique** répondant aux objectifs du MEP, notamment en termes de densité, mixité, identité, affectations et formes urbaines, ainsi qu'aux ambitions d'activité logistique du secteur Sébeillon Logistique (implantation, infrastructures liées) et ses synergies avec le rail,
- un concept d'**utilisation de la halle** Sébeillon (programme fonctionnel) tenant compte des atouts et contraintes de la halle, en particulier patrimoniales,
- les **principes de mobilité généraux** : accessibilité, perméabilités (liaisons de mobilité active internes et externes, Nord-Sud notamment), relations TP et interfaces de transport, réseaux et charges de trafic TIM, premiers principes de stationnement,
- un **concept paysager et des espaces publics**, qui identifie notamment les trames verte-bleue-brune-jaune, les espaces ouverts et les dégagements sur le grand paysage, ainsi que les contraintes de canopée, pleine terre et surfaces vertes du plan climat.
- les mesures prises en compte pour intégration dans le projet des **principes de la transition écologique et climatique**.

Le dossier à remettre à la date indiquée au chapitre 1.4 et à l'adresse de l'organisateur de la procédure indiquée au chapitre 1.1 se compose des documents suivants :

- 4 planches au maximum format A0 horizontal non plié et non roulé,
- réduction A3 des planches,
- une clé USB comprenant le pdf de la réduction A3 des planches.

Ces documents seront présentés lors d'un dialogue entre les différentes équipes participant au MEP et les membres du collège d'experts auxquels participeront les spécialistes conseils et des usages.

En plus des documents indiqués ci-dessus, les participants au MEP apporteront, pour le dialogue les éléments suivants :

- insert avec maquette de travail au 1/1000ème en carton pour chacun des secteurs Espace Sébeillon et Logistique Sébeillon s'insérant dans le fond de maquette exposé lors du dialogue
- support de présentation de type Powerpoint présentant les rendus de 1er degré de manière synthétique.

Le dialogue prévoit que chaque équipe ait à disposition environ 60 minutes, organisées de la manière suivante :

- 15 minutes pour la présentation du projet
- 45 minutes de dialogue avec le collège d'experts et pour les questions techniques des spécialistes-conseils.

6.5.2. 2ème degré

Pour le deuxième degré, les cinq équipes doivent dans un premier temps reprendre et consolider les réflexions du 1er rendu sur le périmètre entier, en tenant compte des propositions des autres équipes, des échanges lors du premier degré et du rapport de recommandations du collège d'experts.

Elles approfondissent et ciblent ensuite le développement sur l'Espace Sébeillon à l'échelle du piéton, sous forme de planches A0, notamment en :

- approfondissant le **programme** (affectations, forme urbaine, etc.), et les volumétries du site (répartition verticale du programme, traitement de la connexion entre les rez-de chaussée et les espaces extérieurs),
- détaillant le concept d'**utilisation de la halle** Sébeillon adapté aux atouts et contraintes de la halle, en particulier patrimoniales ainsi que de gestion des flux et de durabilité,
- définissant un **concept des espaces publics** à l'échelle du quartier et ses accroches (sous-espaces, valeurs d'usage, fonctions, articulation route de Genève, tram t1, etc.),
- définissant un **concept des aménagements paysagers** (parc, canopée, pleine terre, toitures et façades végétalisées, etc.) en respect des contraintes fixées par le plan climat VdL,
- détaillant les mesures prises en compte pour intégration dans le projet des **principes de la transition écologique et climatique**,
- définissant un **concept de stationnement** motorisé et cycles (mutualisation, principes, nombre de places, localisation, matérialisation, etc.),
- définissant un **concept d'accessibilité** multimodale (piétons, cycles, interface TP, livraisons, PMR, véhicules motorisés, perméabilités avec le quartier de Sébeillon, etc.) et vérifiant/ précisant/ affinant les besoins en liaisons de mobilité active,
- décrivant le **phasage** du projet (bâti, halle Sébeillon, liaisons de mobilité active).

Le dossier à remettre à la date indiquée au chapitre 1.4 et à l'adresse de l'organisateur de la procédure indiquée au chapitre 1.1 se compose des documents suivants :

- 5 planches au maximum format A0 horizontal non plié et non roulé,
- réduction A3 des planches,
- une clé USB comprenant le pdf de la réduction A3 des planches.

Ces documents seront présentés lors d'un dialogue entre les différentes équipes participant au MEP et les membres du collège d'experts auxquels participeront les spécialistes conseils et des usages.

En plus des documents indiqués ci-dessus, les participants au MEP apporteront, pour le dialogue les éléments suivants :

- maquette (la nature de la maquette pour le 2^{ème} degré sera précisée à l'issue du premier degré)
- support de présentation de type Powerpoint présentant les rendus de 2ème degré de manière synthétique.

Le dialogue prévoit que chaque équipe ait à disposition environ 60 minutes, organisées de la manière suivante :

- 15 minutes pour la présentation du projet
- 45 minutes de dialogue avec le collège d'experts et pour les questions techniques des spécialistes-conseils.

6.6. Critères d'évaluation du MEP

Lors du 1^{er} degré, les travaux présentés au MEP sont évalués en fonction des critères suivants:

- Pertinence de la proposition de structuration urbaine et des espaces publics ;
- Justesse de la densité au contexte ;
- Identité, âme du quartier et rayonnement du concept ;
- Mise en valeur judicieuse de la Halle ;
- Intégration d'un concept logistique réaliste ;
- Cohérence entre coûts et plus-value urbaine ;
- Pertinence des connexions MA, en particulier celle Nord-Sud ;
- Respect du cahier des charges et des éléments du programme ;
- Force de proposition du concept paysager ;
- Prise en compte de la transition écologique et climatique ;
- Correspondance aux contraintes ferroviaires ;
- Réponses aux contraintes environnementales (bruit, OPAM, pollution, etc.) ;
- Clarté des documents fournis.

Lors du 2^{ème} degré, les travaux présentés au MEP sont évalués en fonction des critères suivants:

- Pertinence de la proposition de structuration urbaine ;
- Justesse de l'architecture au contexte ;
- Respect du cahier des charges et des contraintes ferroviaires ;
- Bonne intégration des remarques du 1^{er} degré ;
- Identité et rayonnement de la Halle ;
- Mise en valeur de la Halle et de ses abords ;
- Cohérence entre coûts, densités et programmation ;
- Qualité des espaces publics, sentiment de bien-être, modularité ;
- Faisabilité, qualité et coût de la connexion Nord-Sud ;
- Qualité du concept paysager ;
- Exemplarité en lien avec la transition écologique et climatique ;
- Réponses aux contraintes environnementales (bruit, OPAM, pollution, etc.) ;
- Clarté des documents fournis.

Les critères d'évaluation sont considérés comme équivalents.

6.7. Evaluation des rendus

Après le 1^{er} degré, le collège d'experts définira les grandes orientations et établira les recommandations propres à chaque projet pour le dialogue du degré suivant. A l'issue de la procédure, le collège d'experts transmettra le résultat des dialogues, ses recommandations à l'intention du maître de l'ouvrage pour la poursuite du projet.

7. Approbation

Le présent programme a été approuvé par le collège d'experts le 21 juin 2024 à Lausanne

Madame Ariane Widmer



Monsieur Han Van de Wetering



Monsieur Alexandre Theriot



Monsieur Christoph Hüsler



Monsieur Alberto Corbella



Madame Barbara Zeleny



Monsieur Frédéric Lampin



Monsieur Julien Guérin



Madame Caroline Chausson

