

# ESPACE SÉBEILLON

Rapport du collège d'experts  
Mandat d'études parallèles







# Sommaire

|                                                                                                                                    |           |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| Éditorial de la Ville de Lausanne                                                                                                  | 1         |
| Éditorial des CFF                                                                                                                  | 2         |
| Éditorial de la Présidente du collège d'experts                                                                                    | 3         |
| <b>1.      Projet</b>                                                                                                              | <b>4</b>  |
| <b>2.      Contexte</b>                                                                                                            | <b>5</b>  |
| <b>3.      Procédure</b>                                                                                                           | <b>6</b>  |
| <b>4.      Collège d'experts</b>                                                                                                   | <b>8</b>  |
| <b>5.      Préqualification</b>                                                                                                    | <b>10</b> |
| <b>6.      Critères d'évaluation des rendus de MEP</b>                                                                             | <b>12</b> |
| <b>7.      Cahier des charges de la procédure de MEP</b>                                                                           | <b>13</b> |
| <b>8.      1<sup>er</sup> degré du MEP</b>                                                                                         | <b>16</b> |
| <b>9.      2<sup>ème</sup> degré</b>                                                                                               | <b>22</b> |
| Charles Bouscasse                                                                                                                  | 24        |
| Made in                                                                                                                            | 36        |
| Sergison Bates                                                                                                                     | 46        |
| Studio Paola Vigano                                                                                                                | 58        |
| Tribu                                                                                                                              | 70        |
| <b>10.     Recommandations du collège d'experts: douze fondamentaux pour la suite du développement du secteur Espace Sébeillon</b> | <b>85</b> |
| <b>11.     Suite de la procédure de MEP</b>                                                                                        | <b>89</b> |



# Éditoriaux

## Éditorial de la Ville de Lausanne

Le site de Sébeillon constitue l'un des territoires de mutation majeurs de la Ville de Lausanne. Inscrit de longue date dans les planifications stratégiques communales et intercommunales, il représente une opportunité unique de transformation urbaine, tant par sa localisation que par son potentiel de requalification. À l'interface entre le centre de Lausanne et les nouvelles centralités de l'Ouest lausannois, le site s'inscrit pleinement dans une logique de continuité et de couture urbaine, renforcée par l'arrivée prochaine du tram t1, infrastructure structurante appelée à redessiner les mobilités, les usages et l'urbanité le long de son tracé.

Ancien secteur industriel et ferroviaire, Sébeillon est aujourd'hui largement en friche. Sa reconfiguration ouvre la possibilité de faire renaître un morceau de ville, articulé autour de la halle emblématique de Sébeillon, témoin de l'histoire industrielle du lieu. Cette transformation implique toutefois une attention particulière à l'insertion du nouveau quartier dans son contexte bâti et paysager. La notion de couture urbaine est ici centrale: il s'agit de créer des continuités, de retisser des liens avec les quartiers voisins et de structurer un réseau d'espaces publics et ouverts — une véritable trame des vides — capable de donner sens, lisibilité et qualité d'usage à l'ensemble du site.

Cette trame des vides devra constituer le socle de l'armature écologique du futur quartier. Dans un secteur fortement minéralisé, identifié comme l'un des principaux îlots de chaleur de l'agglomération, le défi de l'adaptation au changement climatique est majeur. Retrouver du sol perméable, désimperméabiliser, favoriser l'infiltration des eaux, produire une canopée généreuse et continue, créer des îlots de fraîcheur et des continuités écologiques sont autant d'enjeux pour garantir la résilience du quartier et son confort climatique à long terme. Ces dimensions environnementales ne constituent pas des compléments, mais bien les bases du projet urbain.

La responsabilité de la Ville est importante. Le processus engagé est donc volontairement exigeant et s'inscrit dans le temps long. Il a débuté par un accord de planification avec les CFF, propriétaires du site, afin de poser dès le départ les attentes de la Ville. Les objectifs de développement et les éléments à investiguer ont donc été posés en amont du processus: les usages pertinents, le degré de densité approprié, les formes urbaines compatibles avec les contraintes et les qualités spécifiques du site, dont le voisinage est largement bâti. La Ville a réaffirmé, à cette occasion, des engagements forts: un quartier végétalisé, vivant et accessible, limitant la place de la mobilité motorisée individuelle, conservant une

part d'activités productives, proposant des logements pour toutes et tous, et garantissant des continuités de mobilité douce et de parcours à travers le site. Il a également été demandé de maintenir sur le site des fonctions de logistique urbaine, sous une forme à définir.

Dans ce contexte, la démarche du mandat d'études parallèles joue un rôle central. Elle permet non seulement de confronter différentes visions et propositions, mais également de questionner, d'affiner et parfois de tester certains objectifs et partis pris initiaux, notamment concernant le programme, la densité bâtie ou la silhouette urbaine. A ce titre, les 5 projets présentés séduisent, interrogent et nourrissent la réflexion collective, apportant des éclairages précieux sur les opportunités de développement et les tensions inhérentes à un tel projet.

Le MEP constitue ainsi une étape déterminante, mais non définitive, dans le développement du quartier de Sébeillon. Comme tout projet de transformation urbaine d'envergure, il se poursuivra par l'élaboration d'une image directrice, puis d'un plan d'affectation et de concours d'architecture. Autant d'étapes où la démocratie peut s'exercer. Le plan d'affectation fera en particulier l'objet d'un dialogue étroit avec la population et sera soumis à l'analyse et au débat du Conseil communal, dans une volonté affirmée de transparence, de concertation et de construction collective du futur quartier.

**Julien Guérin**

Chef du service de l'urbanisme, Ville de Lausanne






## Éditorial des CFF: Le futur quartier de Sébeillon – un projet au service de Lausanne

Les CFF, conscients de leur rôle majeur dans le développement de quartiers sur d'anciennes friches industrielles, s'engagent à respecter les orientations du Conseil fédéral: créer des espaces de vie de qualité, capables de répondre aux évolutions de la société tout en préservant l'identité et la singularité des lieux. Pour garantir une réalisation exemplaire, ils suivent un processus rigoureux, fondé sur des études successives et une concertation active avec la population.

Le développement du futur quartier de Sébeillon s'inscrit dans cette volonté forte de créer un espace urbain vivant et inclusif, répondant aux besoins actuels et futurs de la population lausannoise. Des volontaires (riveraines et riverains du quartier, membres d'associations locales et usagers et usagers du site) ont d'ailleurs accompagné le développement du projet en apportant une lecture locale, sensible et ancrée dans le vécu du lieu. Les échanges avec ce groupe ont nourri directement le travail des équipes engagées dans le mandat d'études parallèles. Chez CFF Immobilier, cette approche participative s'inscrit pleinement dans la culture du bâti de qualité.

Les grands principes du projet d'Espace Sébeillon ainsi que le cahier des charges du mandat d'études parallèles, étape clé de nos développements, ont été formulés sur plusieurs bases.

Tout d'abord des logements de qualité, pensés pour accueillir une diversité de profils: personnes âgées, étudiants, familles, etc. Cette mixité sociale et générationnelle fait partie des éléments pris en compte dans la démarche des CFF.

Conscients de l'identité populaire du quartier et de la volonté de la préserver, nous veillerons à ce que le niveau des loyers soit réfléchi afin de permettre aux habitants actuels de bénéficier des nouvelles surfaces mises à disposition. Par ailleurs, les CFF souhaitent maintenir l'emploi sur le site en offrant des locaux adaptés à l'activité économique, à l'artisanat et au commerce, avec des surfaces variées à des prix abordables.

La halle, véritable emblème du quartier, sera conservée et ouverte au public. Elle accueillera des activités accessibles à toutes et tous, contribuant à renforcer le caractère identitaire et convivial du site. En complément, des espaces publics généreux – arborés, aménagés pour la détente et la promenade – seront créés et ouverts à tous, favorisant la qualité de vie et les rencontres.

Grâce à sa situation stratégique, Sébeillon sera un quartier hyperconnecté aux transports publics grâce au tram et aux lignes de bus existantes, avec une connexion nord-sud repensée pour fluidifier les déplacements et renforcer les liens entre les différents secteurs de la ville.

La démarche du mandat d'études parallèles a permis de mieux comprendre les enjeux et de s'accorder sur 12 fondamentaux permettant de continuer le développement de ce futur quartier. Le jury a relevé des points pertinents dans chaque résultat, qui seront pris en compte dans la suite du processus.

Je suis convaincu que ce nouveau quartier bénéficiera d'une identité forte et d'une qualité urbanistique remarquable, au service du bien-vivre à Lausanne.

J'aimerais souligner l'excellente collaboration avec la Ville de Lausanne, qui nous a permis d'aboutir à des propositions intéressantes. Je suis certain que cette entente constructive va se poursuivre tout au long du processus à venir et je tiens à remercier toutes les personnes impliquées dans cette démarche. Ce projet d'avenir apportera une véritable valeur ajoutée au quartier et à ses habitants, en conciliant qualité de vie, durabilité et respect de l'histoire des lieux.

### Martin Weber

Responsable ad interim immobilier développement  
objet de placement urbain, CFF




## Éditorial de la Présidente du collège d'experts

Le site de Sébeillon nous raconte de nombreuses histoires: celle des plis de la géologie, celle de l'histoire de l'industrialisation lausannoise et celle de l'extension de la ville vers les territoires de l'ouest. Ces récits se sont superposés et ont laissé leurs traces. Les études MEP Sébeillon s'en sont saisies pour les révéler au sein d'un nouveau morceau de ville qui vient combler un espace tombé dans l'oubli.

Le processus de renouvellement urbain du plateau de Sébeillon vient de franchir une nouvelle étape particulièrement exigeante car elle précède la formalisation des intentions dans un plan d'affectation. Pour cela de nombreuses questions ont dû trouver leur réponse: quel avenir pour la halle de Sébeillon avec son histoire ferroviaire? comment réaliser un nouveau quartier vivant et identitaire? quelles mesures prendre pour le rendre agréable à vivre même pendant les canicules? par quels moyens y favoriser la biodiversité et offrir des espaces verts de proximité? Pour faire face à la complexité de ces interrogations les porteurs de projet ont décidé d'utiliser l'outil du mandat d'études parallèles (MEP). Car il est particulièrement approprié pour développer des réponses qualitatives et adaptées dans des situations aux enjeux multiples et parfois contradictoires. Les démarches MEP favorisent une approche globale et participative. Elles alternent des moments de recherche et de formulation d'hypothèses individuels avec des moments de partage collectifs qui à leur tour viennent enrichir le travail individuel.

Pour travailler sur la transformation du site de Sébeillon cinq équipes ont été choisies parmi dix bureaux d'architectes, d'urbanistes, de paysagistes et spécialistes invités à participer à un processus de sélection. Un sixième bureau s'est adjoint pour la dernière phase de synthèse des résultats. Deux ateliers ont réuni les cinq bureaux, le groupe d'experts, les représentants de la ville de Lausanne, du groupe de concertation et de CFF immobilier en tant que propriétaire et futur développeur du site.

Un fil rouge a parcouru les deux ateliers: la recherche des réponses spatiales et programmatiques les plus à même de répondre aux besoins des futurs habitantes et habitants et celle d'une identité urbaine pour ce lieu d'exception au sein de l'agglomération.

La démarche a dévoilé les potentialités du site et elle a, progressivement, permis d'identifier, dans les projets des équipes, les réponses convergentes et convaincantes à retenir. C'est sur cette base que douze orientations, nommées « fondamentaux », ont été formulées et sur lesquelles les prochaines étapes du développement

du site de Sébeillon s'appuieront. Alors que nous disent ces douze fondamentaux? Ils nous parlent de ce que sera l'essence du futur quartier de Sébeillon. La halle de Sébeillon, préservée et mise en valeur comme repère du quartier, devient un lieu d'activités qui rayonne dans une dynamique locale et régionale. Des jardins et promenades vertes publiques recréent des maillons biologiques disparus et reconnectent le parc de Valency à la vallée de la Jeunesse. Ces espaces verts arborés et de pleine terre apporteront également la fraîcheur désirée. De nouveaux liens avec les quartiers adjacents sont établis. Des liaisons sont aménagées au travers du quartier de Sébeillon-Est, le passage inférieur du Martinet, requalifié, débouche sur une placette nouvellement créée. Les circulations dans le site sont réorganisées pour accueillir de nouveaux usages. Les nouveaux bâtiments s'alignent le long de la Rue de Genève et forment une nouvelle centralité à la hauteur de l'interface des transports publics. Les socles du front bâti créent une articulation entre la vie dans l'espace public et celle du quartier de logements. L'usage public de ces socles apporte une animation nouvelle là où de nouveaux flux s'installent. Les espaces entre les bâtiments forment autant de percées et de vues sur les jardins de Sébeillon et sur le grand paysage lémanique au loin. Une nouvelle silhouette urbaine esquisse une transition entre les quartiers de Sébeillon et de Malley.

En d'autres termes, nous sommes ici à la veille d'un nouveau récit qui s'ajoutera aux précédentes couches de l'histoire. Les études réalisées et les fondamentaux retenus permettent aujourd'hui de dessiner le nouveau visage du site de Sébeillon, ce lieu plein de promesse.

**Ariane Widmer**

Architecte-urbaniste indépendante Genève



# 1. Projet

## 1.1 Objet de la procédure

Le site étudié dans le cadre de la procédure de mandats d'études parallèles (le MEP ci-après) est situé dans l'ouest de Lausanne, délimité au nord par l'avenue de Morges et la rue de Genève, à l'est par l'avenue de Sévelin et au sud par la ligne CFF Lausanne-Genève. Il accueille actuellement des activités ferroviaires, l'ancienne halle de Sébeillon avec des usages artisanaux, culturels et sportifs, ainsi que des activités commerciales (station-service, car-wash, Carnadis).

Ce site, partiellement en friche au cœur de l'agglomération, présente un **fort potentiel de mutation**, afin de prolonger les transformations déjà en cours à Malley et Sévelin et accompagner l'arrivée du tramway le long de la rue de Genève.

Le MEP a eu pour objectif de **tester des solutions spatiales et programmatiques** répondant aux enjeux urbanistiques, patrimoniaux, paysagers, environnementaux et de mobilité, afin de définir un concept urbanistique servant de base aux futurs plans d'affectation. Les réflexions portaient également sur l'intégration d'un hub logistique urbain secondaire dans la partie sud-est du site.

## 1.2 Objectifs principaux

- Sébeillon représente **une des dernières réserves de développement urbain** au cœur de l'agglomération, faisant de ce projet une **priorité stratégique pour la Ville de Lausanne** (prolongement des développements des quartiers ouest) et pour les CFF, propriétaires du foncier. Il est situé dans l'un des sites majeurs de mutation urbaine identifiés dans le Plan directeur communal. Les objectifs principaux du MEP étaient de:
- **Tirer parti des atouts du site:** situation centrale entre Malley et Sévelin, excellente desserte en transports publics, plateau topographiquement favorable, vues sur le grand paysage, et identité ferroviaire et industrielle forte, notamment avec l'emblématique halle aux marchandises;
- Promouvoir une **mixité d'usages** harmonieuse (logements, commerces, artisanat, bureaux, loisirs et culture);
- Concevoir une **morphologie urbaine de centre-ville**;
- **Intégrer des activités productives de plain-pied**;
- **Préserver et valoriser le caractère logistique** en favorisant les circuits courts et une mobilité rationnelle;
- Transformer le site aujourd'hui quasi minéral en un **quartier végétalisé**, favorisant l'émergence de la **biodiversité**;
- Prévoir les **équipements publics** définis avec la Ville et les CFF (maison de quartier, espace socio-culturel, garderie).



Périmètre du projet.



## 2. Contexte

### 2.1 Site

Le site de Sébeillon, situé à l'ouest de Lausanne entre Sévelin et Malley, est l'un des derniers grands secteurs en mutation au cœur de l'agglomération. Ancien **territoire ferroviaire et industriel**, il est aujourd'hui largement sous-utilisé, mais bénéficie d'une **position stratégique** à proximité du centre-ville, du réseau de transports publics (gare CFF de Malley et réseau tl) et des futures **liaisons de mobilité douce**.

La **halle de l'ancienne gare de marchandises**, patrimoine emblématique des années 1950 inscrit au recensement cantonal, présente un **fort potentiel de re-conversion** en équipement culturel, productif ou mixte, capable de **structurer l'identité du futur quartier**.

La partie **sud du site** possède un **potentiel stratégique** particulier grâce à sa proximité avec les infrastructures ferroviaires et les voies d'accès principales à Lausanne. Historiquement dédiée au fret et à l'entrepôt, cette zone conserve une **vocation logistique**, que les **CFF** et la **Ville** souhaitent réinventer via un **hub logistique urbain de nouvelle génération**.

### 2.2 Périmètre

Le site étudié dans le cadre du MEP, entièrement détenu par les CFF SA, couvre les zones indiquées en rouge et se compose de deux secteurs:

- Au nord, « Espace Sébeillon »: partiellement occupé par l'ancienne halle aux marchandises, des zones de manœuvre et de dépôt, une station-service et de lavage, ainsi que des voies ferrées désaffectées, pour le développement d'un projet immobilier mixte logements – activité;
- Au sud-est, « Sébeillon Logistique »: zone comprenant un Droit Distinct et Permanent (DDP) au bénéfice de Locindus S.A. (boucherie Carnadis Sàrl) pour l'étude de l'implantation d'un hub logistique urbain.

Les équipes ont intégré dans leurs réflexions le contexte élargi suivant:

- Les domaines publics environnants, en particulier l'avenue de Sévelin jusqu'au carrefour de Tivoli;
- Le site de l'entreprise Néon ABC;
- Les connexions au nord, incluant la rue de Genève (support du tramway t1 entre Lausanne-Flon et Renens-Gare) et l'avenue de Morges autour de l'interface t1;
- La liaison avec la Manufacture, la halte CFF de Prilly-Malley, et le renforcement de l'axe Nord-Sud.

## 3. Procédure

### 3.1 Type de procédure

Pour poursuivre le développement du site de Sébeillon, une procédure de mandats d'études parallèles (MEP) à deux degrés, non soumise à la loi sur les marchés publics et l'ordonnance sur les marchés publics (LMP/OMP), a été organisée après une sélection préalable.

Aucun mandat n'était destiné à être attribué aux participants. L'objectif était de favoriser un dialogue constructif et ambitieux avec des équipes pluridisciplinaires, afin de définir les grandes orientations du futur plan d'affectation Espace Sébeillon, qui sera ensuite développé par le bureau CCHE, mandataire choisi par les CFF pour l'établissement du plan d'affectation Espace Sébeillon.

La procédure de MEP a été privilégiée afin de permettre un échange approfondi sur un projet ouvert et pour concentrer, lors du second degré, l'attention sur le périmètre à développer en priorité, en tenant compte des commentaires du collège d'experts.

Les équipes participantes devaient inclure des compétences en **urbanisme, architecture du paysage, mobilité et patrimoine**.

Après la préqualification, **5 candidats** ont été retenus pour les deux degrés de la procédure:

- **1<sup>er</sup> degré:** étude de l'ensemble des périmètres (Espace Sébeillon et Sébeillon Logistique);
- **2<sup>ème</sup> degré:** concentration sur l'Espace Sébeillon, en intégrant les observations du collège d'experts sur l'ensemble du site.

### 3.2 Calendrier de la procédure

#### 3.2.1. 1<sup>ère</sup> étape: sélection des candidats

- Appel à candidature, publication du cahier des charges sur Konkurado et Espazium – 1<sup>er</sup> mars 2024
- Délai pour les questions des participants – 15 mars 2024.  
Délai de réponses aux questions des participants – 22 mars 2024.
- Dépose des dossiers de candidatures – 13 mai 2024
- Annonce sélection des candidats – 12 juin 2024.

#### 3.2.2. 2<sup>ème</sup> étape: MEP (1<sup>er</sup> degré)

- Visite du site avec les équipes retenues – 21 juin 2024
- Envoi du programme du MEP aux participants – 21 juin 2024
- Délai pour les questions des participants – 28 juin 2024.
- Réponses aux questions des participants – 5 juillet 2024.
- Compléments de réponses – 11 juillet 2024, 30 août 2024, 10 octobre 2024
- Dépose des rendus du 1<sup>er</sup> degré – 8 novembre 2024
- 1<sup>er</sup> dialogue avec présentation des projets et échange entre les équipes – 29 novembre 2024.
- Transmission des recommandations du collège d'experts pour 2<sup>ème</sup> degré – 9 janvier 2025.

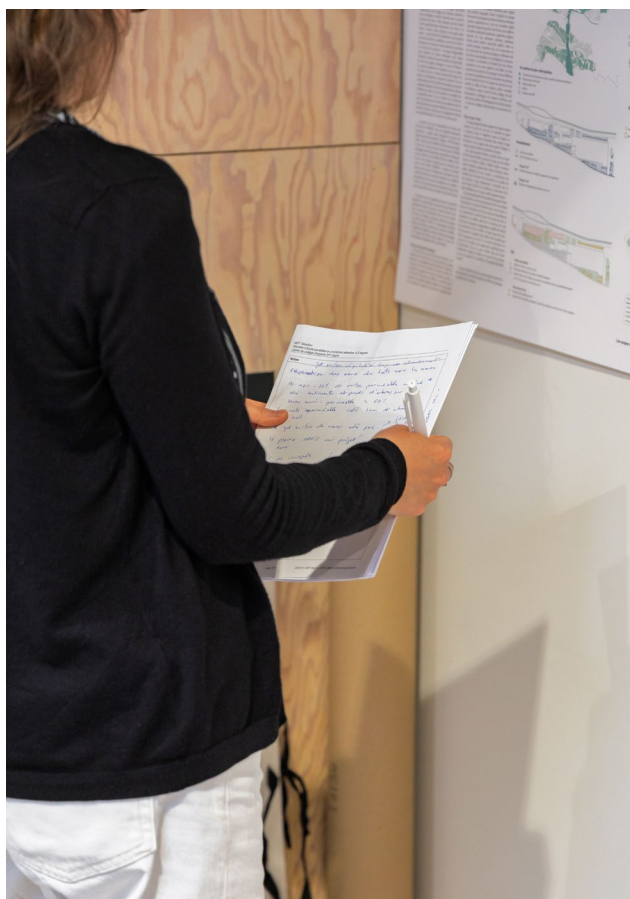


### 3.2.3. 3<sup>ème</sup> étape: MEP (2<sup>ème</sup> degré)

- Délai pour les questions des participants – 24 janvier 2025
- Réponses aux questions des participants – 24 février 2025.
- Compléments de réponses – 5, 7 et 11 mars 2025
- Dépose des rendus de 2<sup>ème</sup> degré – 1<sup>er</sup> mai 2025.
- Prise de connaissance du rendu des projets et commentaires du groupe de suivi – 15 mai 2025
- Dialogue 2<sup>ème</sup> degré: présentation des projets, échange en plenum avec les équipes et ateliers thématiques – 22 mai 2025.

## 3.3 Prix, mentions, indemnités

Une indemnité de CHF 120 000.- HT pour les prestations de l'ensemble des membres et spécialités de chaque équipe a été remise à chacune des équipes admises à participer au MEP à l'issue de la préqualification et ayant remis des rendus admis au jugement par le collège d'experts lors du second degré.



## 4. Collège d'experts

### 4.1 Membres

#### Présidente

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

#### Membres professionnels

- Monsieur Han Van de Wetering, architecte-urbaniste, fondateur et partner, Atelier Corso, 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, pour le 1<sup>er</sup> degré
- Monsieur Martin Weber, responsable ad interim immobilier développement objet de placement urbain, CFF, pour le 2<sup>ème</sup> degré
- Monsieur Frédéric Lampin, responsable objet de placement, responsable objets de placement Ouest, CFF
- Monsieur Julien Guérin, géographe urbaniste, chef du service de l'urbanisme, Ville de Lausanne
- Madame Caroline Chausson, architecte paysagiste, chef de section pôles majeurs, Ville de Lausanne, pour le 1<sup>er</sup> degré
- Monsieur Martin Gauthier, architecte paysagiste, chef de section pôles majeurs, Ville de Lausanne, pour le 2<sup>ème</sup> degré.

### 4.2 Spécialistes-conseil

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

- Madame Florence Legast, experte immobilière, Cheffe de projet général, CFF
- Madame Salomé Burckhardt Zbinden, architecte urbaniste, Cheffe de projet général, Ville de Lausanne
- Monsieur Michael Sandoz, ingénieur mobilité, Chef de projet, Ville de Lausanne
- Monsieur Emmanuel Graz, architecte paysagiste, Coordinateur grands projets, Ville de Lausanne
- Monsieur Jérôme Duval, Ingénieur d'étude environnement, Directeur, Ecoscan SA, Lausanne
- Monsieur Nicolas Chollet, architecte, Architecte-conseil / Service du patrimoine CFF, CFF
- Monsieur Yvan Baumgartner, ingénieur ferroviaire, chef de projet, CFF
- Madame Alexandra Gandoulf, gestionnaire en immobilier, spécialiste location, CFF
- 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

### 4.3 Groupe de suivi

Le groupe de suivi, formé à l'issue de la démarche participative, a été consulté tout au long de la procédure pour son expertise sur les usages et le terrain. Il s'est réuni avant chaque dialogue du MEP et a rédigé à deux reprises une note à l'attention du collège d'experts présentant son analyse des projets soumis.

Deux de ses membres ont été désignés pour assister aux présentations des projets et aux débats, sans disposer de droit de vote.

- Madame Sophie Bouvier Ausländer, artiste peintre, pour le 1<sup>er</sup> et 2<sup>ème</sup> degré
- Monsieur Nicolas Käppeli, urbaniste, pour le 1<sup>er</sup> degré
- Madame Dominique Hauser, géographe, pour le 2<sup>ème</sup> degré



## 5. Préqualification

### 5.1 Publication

Le dossier de préqualification a été publié sur les sites [www.konkurado.ch](http://www.konkurado.ch) et [www.espazium.ch](http://www.espazium.ch).

### 5.2 Séance du collège d'expert pour la préqualification

Le collège d'experts s'est réuni le 31 mai 2024 dans les locaux des CFF à Renens pour analyser les 18 dossiers de candidature reçus.

La séance a été ouverte par les CFF, la Ville de Lausanne et Madame Widmer, Présidente du jury, qui ont rappelé les enjeux du projet Sébeillon et le programme de la journée.



### 5.3 Contrôle de conformité

Monsieur Duré et Madame Coppel, du bureau Techdata, organisateur de la procédure, ont présenté les résultats de l'examen de conformité des dossiers de candidature reçus.

Tous les dossiers ont été soumis dans les délais impartis, et leurs bannières ont été affichées dans l'ordre de réception (voir la liste suivante des bureaux pilotes ayant déposé un dossier).

- Urbanité(s)
- Atelier Simplon SàRL
- Made In Sàrl
- Jean Pierre Pranlas Descours, PDAA
- TRIBU architecture SA
- Dreier Frenzel Sàrl
- Sergison Bates architekten
- Aeby Perneger & Associés SA
- ZUS [Zones Urbaines Sensibles]
- Studio Paola Viganò
- Atelier Benoît Jacques Sàrl
- Bakker & Blanc architectes associés Sàrl
- Charles Bouscasse EI
- LIST
- Brühlmann Loetscher Architektur + Stadtplanung
- Raum 404
- KCAP GmbH
- AWP agence de reconfiguration territoriale

Les membres du collège d'experts se sont accordés à accepter l'ensemble des dossiers pour évaluation.



## 5.4 Evaluation des dossiers de candidature et décision de qualification pour la suite de la procédure

Le collège d'experts a ensuite examiné l'ensemble des dossiers de candidature.

Après analyse et attribution des notes selon les critères de sélection du programme, le collège, réuni en plénum, a décidé à l'unanimité de retenir les cinq candidatures ayant obtenu les meilleurs résultats:

- Equipe pilotée par Sergison Bates Architekten et composée de:
  - Pleineterre paysage & communication
  - IBV Hüsler AG
- Equipe pilotée par Made In Sàrl et composée de:
  - MOFA studio GmbH
  - Rapp AG
- Equipe pilotée par TRIBU architecture SA et composée de:
  - Forster Paysages Sàrl
  - Urban Moving ingénierie Sàrl
  - WAYS ingénierie Sàrl
- Equipe pilotée par Studio Paola Viganò et composée de:
  - Laure Thierrée, paysagiste DPLG
  - CSD Ingénieurs SA, succursale Mobilité et Trafic
- Equipe pilotée par Charles Bouscasse EI et composée de:
  - TEAM PLUS territoire SA
  - Atelier Florent Clier
  - TEAM PLUS mobilité – RR&A SA

La séance a été levée à la suite de cette décision et les équipes participantes informées par courrier.

## 5.5 Visite du site

A la suite de la préqualification une visite du site de Sébeillon avec les équipes sélectionnées à l'issue de la préqualification, accompagnée des CFF, de la Ville et du Service des monuments et des sites du Canton de Vaud a été organisée le 21 juin 2025.

Cette visite a permis aux équipes de prendre connaissance des lieux, l'intérieur de la halle marchandises et ses alentours et de poser les premières questions pour leurs travaux du 1<sup>er</sup> degré.



Visite du site.



## 6. Critères d'évaluation des rendus de MEP

Les projets remis par les 5 participants au MEP ont été évalués en fonction des critères suivants, publiés dans le programme de la procédure et considérés comme équivalents:

1<sup>er</sup> degré, portant sur l'ensemble du périmètre Espace Sébeillon et Sébeillon Logistique

- 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.

2<sup>ème</sup> degré, consolidant les réflexions du 1<sup>er</sup> rendu sur le périmètre entier, en tenant compte des recommandations du collège d'experts et approfondissant le périmètre Espace Sébeillon:

- 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<sup>er</sup> 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.

## 7. Cahier des charges de la procédure de MEP

Les éléments essentiels du cahier des charges de la procédure sont résumés ci-dessous:

### 7.1 Programme immobilier

Le développement du site doit prendre en compte le contexte environnant, la relation avec la **halle historique** recensée en note \*2\* et qui fera prochainement l'objet d'une modification de son inscription à l'inventaire cantonal, dans le périmètre du MEP, **respecter l'échelle et le caractère des quartiers environnants**, tout en maximisant l'utilisation efficace de l'espace disponible.

En accord avec la Ville et les CFF, la cible des SPd est **visée entre 50 000 et 55 000 m<sup>2</sup>**, hors surfaces de la halle Sébeillon et du hub logistique à créer sur le secteur Sébeillon Logistique, avec la possibilité, pour les participants au MEP, de proposer des densités, inférieures ou supérieures, justifiées par une proposition urbanistique de qualité.

La programmation prévoit une **mixité de logements et d'activités** répondant à un besoin local. L'enjeu de la procédure du MEP est d'intégrer ce nouveau quartier aux abords du futur arrêt de tramway de la ligne t1, en facilitant la mobilité douce et les accès logistiques.

#### Activités

La **halle marchandises historique** de Sébeillon doit être **maintenue et valorisée**, par une programmation à forte attractivité, comme un point d'ancrage du futur quartier. Les rez-de-chaussée des futurs bâtiments devant être réservés aux activités

#### 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).

#### Équipements publics

Le quartier de Sébeillon devra inclure quelques **équipements publics**, en particulier une maison de quartier de 450 m<sup>2</sup> ou un espace socio-culturel plus important de 2000 m<sup>2</sup>, ainsi qu'une crèche.

### 7.2 Programme de logistique urbaine

Le site de Sébeillon a été identifié par le Canton de Vaud (DGMR), la Ville de Lausanne, le SDOL, Région Morges et les CFF comme un lieu stratégique pour développer une plateforme logistique urbaine rail-route, visant à optimiser le transport de marchandises et à réduire l'empreinte environnementale.

Une étude de faisabilité menée par le Canton a précisé les besoins pour ce futur hub logistique, comprenant:

- Une halle logistique de 10 000 m<sup>2</sup> avec un quai de 200 m, une zone de transbordement de 12 m, 2400 m<sup>2</sup> pour les manœuvres et 7500 m<sup>2</sup> de stockage.
- Une voie couverte de 200 m avec quai, permettant le chargement et déchargement sous abri ainsi que le transfert vers le stockage temporaire avant distribution.
- Une voie de débord extérieure de 200 m avec un dégagement de 9 m, dédiée au déchargement direct de marchandises, y compris en vrac, sans quai ni couverture.

La procédure de MEP a invité à étudier l'intégration d'un hub logistique urbain à Sébeillon, en définissant des volumétries adaptées, une bonne insertion urbaine, en préservant les vues vers le Jura. Le projet sera ensuite développé indépendamment, avec une volumétrie et une accessibilité ajustées selon les besoins futurs.

### 7.3 Programme de mobilité

La mobilité du site de Sébeillon doit s'inscrire dans les orientations du PDCn, du PALM et du PDCo de Lausanne. Situé au centre de la ville, le quartier doit devenir un pôle accessible, durable et à faible trafic, conforme aux objectifs du plan climat. Les objectifs de mobilité pour le site consistent à :

- **Réduire la place** de la voiture (maximum 0,3 places / 100 m<sup>2</sup> de logement)
- **Connecter** le quartier aux transports publics et à la mobilité active (bus, tramway, voie verte),
- **Assurer l'accès** à l'ensemble des fonctions du quartier (dont Néon et la halle logistique),
- **Intégrer les flux logistiques** et les besoins liés aux activités du site,
- **Garantir une perméabilité cohérente** franchissant le faisceau ferroviaire,
- **Définir les principes de stationnement** adaptés aux enjeux du quartier.

### 7.4 Programme des espaces publics

Le projet d'aménagement du quartier de Sébeillon vise la création d'un réseau d'espaces publics et paysagers de qualité, favorisant l'intégration urbaine, la convivialité et la résilience écologique. Les principaux objectifs sont :

- Créer une **place publique inclusive et ombragée** à proximité des pôles d'attraction (halle Sébeillon, tram, etc.);
- Offrir des **espaces de vie polyvalents** avec des allées favorisant la déambulation, les jeux et les pauses;
- Préserver des **vues dégagées sur le Jura** et renforcer les liens visuels et fonctionnels avec la vallée de la Jeunesse et les quartiers voisins;
- Valoriser **l'identité du lieu** et son héritage lié au Flon;
- Projeter un **parc public arborisé d'environ 5000 m<sup>2</sup>** sur la trame verte Nord-Sud;
- Planter une arborisation dense et qualitative, visant une **canopée couvrant 30 %** du périmètre du projet, avec des arbres en pleine terre;
- Viser l'aménagement de **30 % du périmètre en pleine terre** et de **20 % des surfaces projetées en espaces verts perméables** dédiés à la biodiversité;
- Renforcer la connexion écologique Nord-Sud par la création de bosquets relais (écureuils, muscardins, lucanes, etc.) entre Valency et la Vallée de la Jeunesse;
- Favoriser la **biodiversité urbaine** en consolidant le réseau des milieux secs (flore rudérale, papillons, lézards) sur un axe Est-Ouest;
- **Désimperméabiliser les sols** pour améliorer la gestion des eaux pluviales et la végétalisation;
- **Végétaliser les toitures non accessibles** pour soutenir la biodiversité et le cycle de l'eau;
- Créer des **milieux écologiques de substitution** (prairiaux, rocheux, plans d'eau temporaires) afin de renforcer la connectivité écologique du site et sa résilience climatique.

## 7.5 Exigences liées à l'étude de projet

### Exigences sur le plan environnemental

Le projet de Sébeillon doit s'aligner sur les objectifs climatiques de la Ville de Lausanne et le **Plan climat 2021**, en réduisant les émissions de gaz à effet de serre et en favorisant l'adaptation aux changements climatiques à travers l'urbanisme, la mobilité et la construction durable.

Les développements futurs devront répondre aux besoins énergétiques et de mobilité selon les exigences légales et les ambitions du plan climat. Les priorités sont:

- Renforcer **l'arborisation**, les **espaces verts** et la **présence de l'eau**;
- **Réduire le stress thermique** et préserver la biodiversité;
- Concevoir des bâtiments et infrastructures durables, économes en énergie et ressources;
- **Lutter contre les îlots de chaleur** et promouvoir une mobilité douce (marche, vélo, transports publics);
- Garantir la perméabilité des sols et la préservation de l'air, de l'eau et des sols;
- **Intégrer les contraintes environnementales** (pollution, bruit, ORNI, OPAM) dès la conception pour assurer la faisabilité et la résilience du projet.

### Exigences sur le plan patrimonial

La **halle marchandises de Sébeillon** (1953), recensée en note \*2\* et prochainement l'objet d'une modification de son inscription à l'inventaire cantonal, constitue un élément patrimonial majeur et un repère identitaire du site.

L'objectif du MEP est de valoriser ce bâtiment emblématique en l'intégrant comme ancrage du futur quartier, notamment en:

- Préservant et mettant en valeur son identité historique et son **caractère industriel et ferroviaire**;
- Définissant des **usages réalistes et attractifs** répondant aux besoins locaux;
- **Articulant la halle avec ses espaces extérieurs** pour renforcer sa cohérence urbaine;
- Favorisant une **programmation polyvalente** et ouverte à la population.

### Exigences sur le plan foncier

Les différentes **contraintes foncières** de l'emprise au sol du projet Sébeillon (emprises, servitudes, accès logistiques et de service, en particulier pour accès à l'entreprise Neon ABC) ont été transmises aux participants au MEP pour prise en compte dans leur travail.

## 7.6 Démarche participative

Les CFF et la Ville de Lausanne ont souhaité inscrire la procédure dans une **démarche participative**. Ainsi, une séance participative a eu lieu le 21 septembre 2023 avec l'objectif général d'informer les voisins, usagers et familiers du site de Sébeillon que le site était aux prémices de sa mutation et d'intégrer les apports de la population en tant qu'experte de l'usage. Le contenu de ces échanges a permis de rédiger un rapport visant à alimenter le cahier des charges du MEP.

À la suite de cette séance, les personnes ont été invitées à participer au Groupe de Suivi afin de suivre l'ensemble de la procédure du MEP et du développement du quartier. Les membres volontaire du Groupe de Suivi ont été formés et ont désigné deux représentants qui ont participé aux journées de dialogue du MEP en tant qu'auditeurs et pour présenter le résultat des analyses des rendus de MEP par le Groupe de Suivi sous les angles suivants:

- **Vocation**: halle, identité du futur quartier, lien des rez-de-chaussée avec l'extérieur
- **Extérieurs**: sentiment de bien-être, convivialité et sécurité, envie de s'arrêter, ambiances agréables, espaces adaptés à tous (PMR, jeunes, personnes âgées, etc.)
- **Praticité**: commodité, connexions, accessibilités, prise en compte des différents besoins



## 8. 1<sup>er</sup> degré du MEP

### 8.1 Evaluation des rendus par groupe de suivi et spécialistes conseil

Le groupe de suivi s'est réuni les 18 et 19 novembre 2024 afin d'analyser les rendus du 1<sup>er</sup> degré afin d'exprimer leur point de vue des riverains, usagers et familier du site sur les usages du site.

Les spécialistes conseils ont également analysé les rendus et formulé leurs remarques techniques.

Ces analyses sont portées à connaissances des membres du collège d'experts pour leur séance.

### 8.2 Séance du collège d'experts

Le collège d'experts s'est réuni le 29 novembre 2024 dans les locaux des CFF à Renens pour évaluer les projets et formuler ses recommandations en vue du 2<sup>ème</sup> degré. Les projets ont été présentés en salle et leurs documents analysés par l'ensemble des membres du collège.

### 8.3 Contrôle de conformité

Monsieur Duré et Madame Coppel, du bureau Techdata, organisateur de la procédure, ont présenté les résultats de l'examen de conformité des projets soumis.

Tous les projets respectaient les exigences du règlement.

Le collège d'experts a convenu de prendre en considération l'ensemble des projets pour la suite de l'évaluation.

### 8.4 Présentation des équipes, dialogue et débats du collège d'experts

La matinée a été consacrée aux auditions des équipes candidates, qui ont présenté leurs projets et répondu aux questions des membres du collège d'experts, des spécialistes conseil et des représentants du groupe de suivi.

L'après-midi a été dédiée à l'analyse des projets, en s'appuyant sur les expertises techniques et les contributions du groupe de suivi, ainsi qu'à un débat entre les membres du collège d'experts.

Ces échanges ont permis au collège d'experts de formuler une série de recommandations, à la fois générales pour toutes les équipes et spécifiques à chaque projet.



## 8.5 Recommandations générales

### Général

- Proposer un plan de situation et une maquette sur le périmètre complet (Espace Sébeillon + Halle + Triangle logistique) intégrant les retours du collège d'experts et des spécialistes-conseil, y compris sur le triangle logistique.

### Densité / programmation

- Les participants du MEP se positionnent concernant la cible de densité visée dans le programme (entre 50 000 et 55 000 m<sup>2</sup> SPd, hors surfaces de la halle Sébeillon et du hub logistique); ils doivent proposer des solutions permettant d'atteindre la densité visée tout en préservant la qualité du projet. Le cas échéant, ils présentent et illustrent la cible de densité qu'ils jugent adéquate pour le site et explicitent pourquoi ils s'écartent du programme.
- La proportion de logements doit atteindre les 2/3 des surfaces. Parmi ces surfaces de logements au moins 1/3 seront des Logements d'Utilité Publique (LUP). Il s'agit de trouver des typologies qui permettent de maintenir les coûts de construction à un bas niveau afin de rendre possible la construction de logements à prix modérés.
- Explorer la réversibilité programmatique des surfaces d'activités, y compris artisanales, en logements et être prudents en termes de surfaces d'activités commerciales (la proportion de 2/3 des surfaces en logements avant réversibilité doit être respectée).
- Etudier la notion de réversibilité des surfaces de stationnement, lorsque celles-ci sont proposées dans des ouvrages.
- Approfondir les visions programmatiques et typologiques en fonction des morphologies proposées et du niveau d'exposition aux nuisances sonores.
- Approfondir la programmation de la halle. Proposer des usages pour le bâtiment et proposer des espaces extérieurs en conséquence. A noter qu'en aucun cas les affectations proposées et leurs conséquences, notamment en termes de physique du bâtiment, ne devront altérer la substance historique de l'ouvrage. Ce point doit faire l'objet d'une attention particulière.

Remettre avec les rendus du 2<sup>ème</sup> degré un tableau de synthèse des surfaces selon fichier Excel joint afin d'avoir des informations claires sur les surfaces.

### Aspects paysagers

- L'arborisation le long des voies CFF est strictement réglementée par le profil d'espace libre en lien avec la végétation (voir document joint).
- En direction de Malley, au sud-ouest du faisceau de voies de Sébeillon, la zone de compensation est intouchable, pérenne et doit rester 100% intact, non dévolu au public (sanctuaire faune-flore) et non impacté par le projet.

### Franchissement des voies

- Le franchissement par passerelle au-dessus des 4 voies de la ligne Lausanne- Genève n'est pas réaliste.
- Le franchissement de la voie Tridel n'est pas possible pour des questions de sécurité du trafic alors que l'enfouissement remettrait en cause l'exploitabilité ferroviaire du site.

### Logistique / accès

- Le projet doit permettre le maintien de l'entreprise Neon ABC sur site, au moins à court-moyen terme (maintien des bâtiments existants, possibilité d'accès, etc.)
- La logistique générale du site, avec le stationnement (mutualisation, principes, nombre de places, localisation, matérialisation, etc.) et les livraisons du site (accès Neon ABC, accès aux surfaces d'activités artisanales Espace Sébeillon et halle Sébeillon) doivent être approfondis. La route de service le long des voies décrite dans le document [A05] doit être maintenue pour usage CFF. Cette route peut être mutualisée pour d'autres usages (logistique du quartier) avec un point d'attention à la cohabitation avec le parc.
- L'accessibilité multimodale (piétons, cycles, interface transport publique, PMR, véhicules motorisés) doit être approfondie.

### Stationnement

- L'offre en stationnement pourrait être réduite pour les résidents; elle serait réservée en priorité aux besoins des activités, aux véhicules en autopartage et aux PMR.
- Une réflexion sur le dimensionnement du stationnement vélo selon normes VSS doit être faite.

### Toitures

- Le traitement des toitures des bâtiments (5<sup>ème</sup> façade) doit être développé en incluant les contraintes actuelles: végétalisation, installations techniques (panneaux solaires, monoblocs, échangeurs de chaleur, etc.).

### Financier

- La faisabilité technico-financière de la traversée des voies nord-sud doit être évaluée.
- Une évaluation entre les coûts d'investissement et la densité / programmation proposées doit être effectuée.

### Durabilité / environnement

- L'étude pour une bonne intégration des critères de durabilité (bioclimatique, sobriété constructive, gestion des eaux et biodiversité) doit être approfondie.
- Mettre en évidence les plus-values des aménagements extérieurs en lien avec la gestion des eaux, la diversité biologique et la lutte contre les îlots de chaleur.
- Pour tous les projets représenter clairement sur les plans la limite OPAM (la voie la plus proche du projet doit être considérée comme voie de référence)

## 8.6 Recommandations du 1er degré aux équipes

### Charles Bouscasse



Le projet présente plusieurs points forts, tels qu'une accessibilité au site améliorée grâce à des entrées multiples et une halle placée en point central, créant ainsi un véritable pôle d'attraction. L'espace extérieur sud devant la halle offre des possibilités d'animation extérieure, tandis que l'approche paysagère, avec des zones végétalisées et une gestion écologique des eaux, favorise un environnement durable et agréable. La diversité fonctionnelle est également un avantage majeur, avec une répartition équilibrée entre les espaces logistiques, culturels, résidentiels et de loisirs. Les connexions entre ces différents espaces sont bien pensées, facilitant leur appropriation par les usagers, et le projet valorise l'identité du site en exploitant la complémentarité entre la rue de Genève, le méandre du Flon et la vallée de la Jeunesse. La possibilité d'exploiter la toiture du hub logistique pour des fonctions récréatives est appréciée.

Cependant, plusieurs axes d'amélioration sont nécessaires pour renforcer la cohérence du projet. Il est essentiel de clarifier la vision globale. Les documents, notamment les plans et maquettes, sont jugés trop analytiques et peu lisibles, ce qui complique la compréhension du projet. Il faut également améliorer la continuité spatiale entre les différentes zones (Malley, avenue de Morges/rue de Genève, Sébeillon) et éviter une dilution des fonctions par une hiérarchisation plus précise des espaces (y compris adressage) et éviter d'impacter la zone de compensation au sud du faisceau de voies. La lisibilité des niveaux sur le parc en contrebas doit être améliorée, en prévoyant notamment une meilleure connexion entre le parc et le nord. Les espaces publics doivent être conçus avec soin, en

privilégiant leur qualité et leur intégration aux voies de circulation, sans surcharge. Certaines formes urbaines, telles que les bâtiments profonds, semblent encore trop conceptuelles et peu adaptées aux usages prévus, et les rez-de-chaussée et passages ne participent pas suffisamment à l'activation des espaces. De plus, les parcours de mobilité douce, notamment l'axe nord-sud, doivent être clarifiés et mieux développés. La proposition d'une allée belvédère monumentale n'est pas comprise dans ce contexte. Enfin, la programmation des typologies de logements doit être mieux ajustée aux morphologies proposées. En somme, le projet gagnerait à structurer davantage les espaces publics et les formes architecturales, à justifier les parcours de mobilité et à proposer une vision claire et unifiée pour l'ensemble du développement en termes de composition urbaine et d'intégration des critères de durabilité.

### Made In



Le projet présente de nombreux points forts, notamment une intégration audacieuse de la halle, dans le nouveau dispositif bâti, cherchant à relier le quartier à la halle en tant qu'élément central et patrimonial, tout en respectant le contexte urbain. La création d'une place couverte (halle) et ouverte offre un espace fonctionnel et polyvalent. L'idée d'inclure des toitures accessibles pour divers usages et de renforcer les liens entre espaces publics et privés est un atout pour encourager la connectivité du quartier. Le projet cherche à s'inscrire dans une démarche écologique forte, avec une gestion efficace des eaux pluviales et une forte proportion de surfaces perméables. De plus, sa proximité avec la rue de Genève et ses connexions nord-sud renforcent l'accessibilité et l'attractivité du site pour les habitants et les usagers.

Cependant, plusieurs recommandations sont à prendre en compte pour affiner le projet. La lisibilité des plans doit être améliorée, notamment en clarifiant la présence des arcades visibles sur les plans mais absentes de la maquette et en faisant ressortir davantage les éléments bâtis. Le fonctionnement de l'ensemble du site doit être explicité, notamment les interactions entre la halle et les

futurs bâtiments qui l'entourent: quels usages, quelles typologies, etc. La station de tramway doit être intégrée, et la problématique de l'accès à Néon ABC nécessite d'être traitée. La répartition des surfaces entre l'Espace Sébeillon et le triangle logistique doit être repensée, car le secteur logistique est trop dense et la présence de logements dans ce secteur semble incompatible avec l'affectation logistique. S'il est possible de construire en porte à faux de quai comme la réalisation Gleisarena à Zürich, la constructibilité en porte à faux de voies doit être approfondie. La typologie des logements doit être approfondie, tout comme la qualification des espaces extérieurs et des toitures et la programmation de la halle. La question des rez-de-chaussée et de leur interaction avec la rue de Genève mérite une réflexion plus approfondie pour activer ces espaces et favoriser l'animation du quartier. Les volumes et leur distribution doivent être ajustés pour éviter les incohérences formelles et rendre la ligne bâtie plus articulée. Un soin particulier est à porter (aussi) au traitement du joint de raccord entre existant et neuf de l'angle N-O. Enfin, il est indispensable d'approfondir la question de l'espace intérieur clos, des hauteurs de bâtiments (plus haut au sud), des percées au rez-de-chaussée et des connexions à la mobilité douce, notamment en ce qui concerne les liaisons Est-Ouest ainsi que la liaison avec la halte de Malley, pour garantir une circulation fluide et une cohérence fonctionnelle entre les différentes zones du site. Les entrées dans le futur quartier, ainsi que la question de l'adressage, en particulier sur la rue de Genève, doivent être explicitées et développées. Il est nécessaire d'approfondir le projet des espaces publics et des espaces extérieurs, encore peu développé; il s'agira également de montrer comment sont atteints les objectifs d'arborescence, de canopée et d'espaces en pleine terre fixés dans le programme. Le concept paysager mérite d'être développé. Les intentions de durabilité sont énoncées mais ne se lisent pas toutes dans le projet. Si les formes architecturales et orientations sont excellentes pour favoriser un bon exercice bioclimatique, la proportion de pleine terre réellement disponible pour la biodiversité, les réseaux écologiques et une gestion efficace des eaux (attention le développement fait barrage au ruissellement) doivent être consolidés.



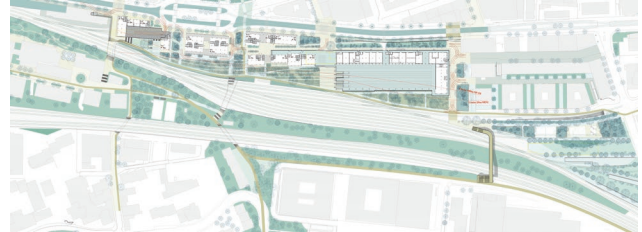
### Sergison Bates



Le projet présente plusieurs points forts, avec une approche pragmatique qui favorise l'intégration de la halle et des bâtiments voisins, créant des passages couverts qui dynamisent les rues intérieures. La séparation des fonctions, en plaçant les logements en hauteur et les activités culturelles et de loisirs près de la halle, enrichit l'offre. Le traitement des espaces publics, notamment au niveau de la rue de Genève et le long des voies, est prometteur grâce à la différenciation des espaces publics au nord et au sud. Enfin, l'optimisation du hub logistique, avec un vaste espace de distribution et des bureaux, semble répondre aux besoins fonctionnels du site.

Cependant, plusieurs axes d'amélioration sont nécessaires. L'enfouissement de la voie Tridel présente des avantages indéniables en termes d'intégration urbaine, mais cette proposition n'est malheureusement pas réaliste pour des questions de sécurité du trafic alors que l'enfouissement remettrait en cause l'exploitabilité ferroviaire du site. Bien que la réflexion programmatique soit bien avancée, la synergie entre les différentes fonctions (logistique, halle et quartier urbain) reste insuffisante, et un lien physique, volumétrique et spatial plus fort entre ces trois éléments est crucial pour créer une véritable cohérence et identité urbaine. La composition urbaine (orientation et volumétries des plots) doit être clarifiée et développée. La différenciation des espaces publics doit être approfondie: bien que ceux côté rue de Genève et avenue de Morges soient généreux, ils nécessitent une meilleure qualification. La sortie du passage inférieur sous les voies CFF dans/à l'extérieur du bâtiment doit être approfondie; un caractère public et accessible doit être garanti pour ce passage inférieur. Par ailleurs, l'agriculture dans la halle, en raison des contraintes d'humidité, doit être abandonnée, et une autre affectation pour cet espace devrait être envisagée. Enfin, bien que la rue intérieure semble une idée intéressante, son lien avec l'ensemble du projet et sa finalité doivent être clarifiés. Il devrait être démontré que le concept fonctionne sans cette rue intérieure, dont la mise en place et l'exploitation semblent aujourd'hui difficiles. Le hub logistique est fonctionnel, mais remplit 100% du site et obstrue totalement le dégagement visuel depuis Sévelin. Évaluer comment remédier à cet inconvénient.

### Studio Paola Vignao

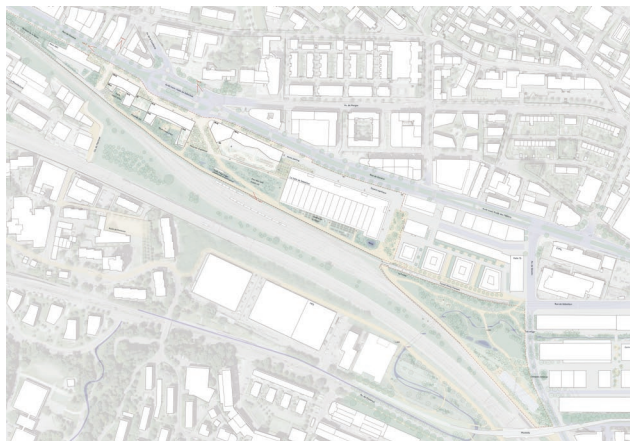


Le projet présente plusieurs points forts. La densité est bien maîtrisée, équilibrant espace vert, urbanité et typologies variées. L'intégration du parc linéaire et sa continuité avec l'espace public renforcent la connexion avec les environs, tandis que la halle, pensée comme un espace public ouvert, devient un pôle d'attraction majeur. Le socle des bâtiments offre une programmation flexible, avec des logements atypiques tels que des lofts, et l'idée de concevoir la halle comme un « squelette » ouvert vers le parc est prometteuse. L'harmonie avec la rue intérieure et la prise en compte du paysage, notamment les vues dégagées, sont des atouts précieux, tout comme la possibilité d'étendre le parc linéaire au-delà du site. Le projet semble bien positionné pour répondre aux besoins futurs du site et de ses usagers, avec un développement sur la durée, qui associe le développement de l'urbanisation et des espaces paysagers à chaque étape. Les critères de durabilité (bioclimatique, sobriété, gestion des eaux et biodiversité) sont très sérieusement pris en compte.

Cependant, certains aspects du projet nécessitent des clarifications et des améliorations. Le hub logistique dans le triangle doit être développé conformément aux objectifs du programme. Bien que le lien avec la halle soit réussi, le socle des bâtiments nécessite un approfondissement pour garantir une mixité fonctionnelle et la réversibilité des espaces, en cas de manque d'attractivité de certaines activités. La question des tours doit être réévaluée, notamment en ce qui concerne leur rôle, leur orientation et leur impact sur l'image du quartier, en particulier la tête du quartier à l'ouest. Il convient de s'interroger sur leur multiplication, car cela pourrait affecter l'accès à la lumière et aux vues des différentes faces des tours. La forme carrée des tours doit également être analysée, en tenant compte de la typologie et des problématiques de vis-à-vis. Enfin, l'entrée du quartier et l'orientation des rez-de-chaussée doivent être contextualisées de manière plus précise pour mieux s'intégrer à l'environnement urbain, et la question de Neon ABC mérite d'être davantage approfondie (garantie de l'accessibilité).



## Tribu



Le projet présente plusieurs points forts. Il s'inscrit dans une lecture du site fine et bien référencée. Il offre une diversité de typologies de bâtiments qui se réfèrent à la volumétrie de la halle, tout en faisant évoluer leurs dimensions en direction de l'ouest. Les formes architecturales sont idéales pour un bon exercice de bioclimatique. Le projet parvient à harmoniser les espaces extérieurs et l'urbanisation proposée avec le paysage environnant, notamment en valorisant les vues sur les Alpes et en créant des espaces publics différenciés selon les zones. Le concept de « fine urbanité », avec la rue intérieure et l'ouverture vers le quartier, est bien pensé, mettant l'accent sur la réversibilité des espaces de stationnement et de programmation. La proposition d'un passage pour les vélos via ascenseur, ainsi que la répartition équilibrée entre activités et logements, témoignent d'une volonté d'intégrer des solutions pratiques et innovantes. La proposition d'un hub logistique offrant une toiture accessible est appréciée. Le projet paysager propose une grande proportion d'espaces entièrement dévolus à la biodiversité, comme un axe fort du projet.

Cependant, plusieurs aspects du projet doivent être améliorés. Le lien entre les deux premiers bâtiments et le bâtiment "XL", en particulier celui qui suit la halle, doit être mieux contextualisé et intégré dans l'environnement urbain. Le calibrage de la densité nécessite un ajustement, notamment pour les bâtiments de type "XL", qui suscitent des réserves, ainsi que la question de la privatisation trop importante des espaces publics. La réversibilité des espaces au rez-de-chaussée, notamment du côté du parc, doit être précisée pour garantir une flexibilité d'usage. Il est également nécessaire d'approfondir la réflexion sur le rôle du parking hors-sol, son impact et sa reconversion, ainsi que sur l'étapage du projet. Les extensions au sud des bâtiments ("redents"), même si elles apportent un étagement de terrasse doivent être

questionnées. La cohérence et la dénomination des espaces extérieurs doit être approfondie, tout en conservant des ambiances différenciées. La répartition des surfaces logements / activités doit être réévaluée. Enfin, la liaison avec le quartier Real Stone et la connexion de la mobilité douce doivent être optimisées pour améliorer l'accessibilité et fluidifier les déplacements dans le quartier.

## 9. 2<sup>ème</sup> degré

### 9.1 Evaluation des rendus par le groupe de suivi et les spécialistes conseil

Le groupe de suivi s'est réuni le 15 mai 2025 afin d'analyser les rendus du 2<sup>ème</sup> degré afin d'exprimer leur point de vue des riverains, usagers et familier du site sur les usages du site.

Les spécialistes conseils ont également analysé les rendus et formulé leurs remarques techniques.

Ces analyses sont portées à connaissances des membres du collège d'experts pour leur séance.

### 9.2 Séance du collège d'experts

Le collège d'experts s'est réuni le 22 mai 2025 dans les locaux des CFF à Renens en présence des équipes candidates, des spécialistes-conseil et du bureau CCHE, pour évaluer les projets et orienter les prochaines étapes du développement. Les projets ont été présentés en plénum, devant toutes les équipes participantes, et leurs documents analysés par l'ensemble des membres du collège.

### 9.3 Contrôle de conformité

Monsieur Duré et Madame Coppel, représentants du bureau Techdata, organisateur de la procédure, ont exposé les conclusions de l'examen de conformité des projets soumis.

Tous les projets ayant satisfait aux exigences du règlement, le collège d'experts a décidé de retenir l'ensemble des propositions pour la suite du processus.

### 9.4 Présentation des équipes, dialogue et débats du collège d'experts

La matinée a été consacrée aux auditions des équipes candidates, qui ont présenté leurs projets et répondu aux questions des membres du collège d'experts, des spécialistes conseil et des représentants du groupe de suivi.

L'après-midi a été dédiée à un travail collaboratif réunissant les équipes de projet, les experts, les spécialistes conseil et les représentants du groupe de suivi. Ce travail collectif a eu pour but de mettre en évidence les principales convergences entre les projets et de les confirmer en tant que principes à retenir dans le master-plan et/ou dans l'élaboration du PA.

Quatre groupes de travail ont été constitués, chacun portant sur une thématique spécifique:

- Patrimoine
- Mobilité
- Paysage
- Urbanisme

Un temps d'échanges collectifs a permis de présenter l'analyse réalisée par chaque groupe de travail et de mettre en évidence les éléments et principes structurants à retenir pour chacune des quatre thématiques.

En fin de journée, les membres du collège d'experts remercient les équipes pour la qualité de leur travail et leur participation aux discussions fructueuses, puis libèrent les participants.

Le collège d'experts clôt la journée en produisant une analyse spécifique à chaque projet et une synthèse des échanges des ateliers, afin d'identifier les principes fondamentaux pour la poursuite du développement du site de Sébeillon.



## 9.5 Projet de l'équipe pilotée par Charles Bouscasse

Le projet s'articule par la présence d'un **front bâti continu** et d'un socle structurant, contribuant à une meilleure lisibilité des espaces et à l'activation prioritaire des lieux stratégiques. L'espace au nord, pensé dans la continuité de celui situé devant la halle, présente un **potentiel intéressant** pour l'animation urbaine, tandis que le travail sur le **l'élargissement du passage du Martinet** témoigne d'une attention portée à la topographie et à la qualité des transitions spatiales. La **libération de la façade ouest** de la halle renforce la centralité de ce bâtiment et permet d'envisager des usages plus ouverts et polyvalents. L'intégration de **toitures-terrasses collectives** au bénéfice des habitants ajoute une dimension qualitative, en cohérence avec l'ambition d'espaces récréatifs évoquée dès le premier degré.

Plusieurs pistes d'amélioration pourraient être envisagées afin d'enrichir le projet. La composition générale, aujourd'hui très lisible et structurée, gagnerait à intégrer **davantage de dilatations, variations spatiales et transitions**, afin de renforcer la hiérarchisation entre les différents espaces et d'éviter une **perception linéaire trop uniforme**. Cette clarté d'organisation offre une base solide, mais pourrait être approfondie pour générer des **séquences urbaines plus diversifiées et porteuses d'identité**. De même, la part importante d'espaces publics, en particulier le long de la rue de Genève, bien que généreuse et propice à la convivialité, pourrait être **rééquilibrée** pour assurer une densité bâtie suffisante, favorisant à la fois la mixité fonctionnelle et **l'animation des rez-de-chaussée**.

Planches du 2<sup>ème</sup> degré





# Sebeillon

## Le site (et ses qualités)

Le secteur de Sebeillon s'apprête à connaître une transformation majeure au cours des quinze prochaines années. Un territoire en transition, où le foncier, les espaces publics et les formes d'activités évolueront pour donner naissance à un nouveau quartier mixte, moteur de l'ouest lausannois.

L'ouverture de l'Espace Sebeillon constitue l'opportunité de repenser les relations entre les tissus voisins — Renens, Malley, Sévelin, Le Flon — jusqu'ici organisés selon une logique insulaire. Leurs spécificités — paysage, mobilité, activité, habitat — ne sont plus à considérer comme marginales, mais comme ressources. Leur reconnaissance devient le levier d'une nouvelle urbanité fondée sur la continuité, la réversibilité et l'inclusion.

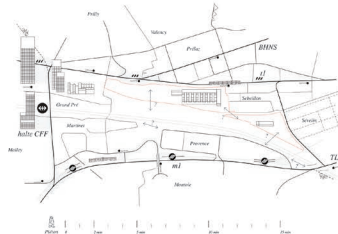
Entre rails et topographies mouvementées, le site s'étend à l'ouest du centre-ville historique. Le terrain révèle une superposition de figures ouvertes et de typologies construites hétérogènes. Cette fragmentation, renforcée par l'absence de liaisons évidentes, produit aujourd'hui une lecture discontinue de l'espace.

Face à l'urgence environnementale, l'heure est à la sobriété active. Il s'agit de ralentir, de repenser nos manières de nous déplacer, de produire, d'habiter. Réduire notre empreinte passe par la transformation des systèmes — mobilité, énergie, alimentation, construction — et par la redécouverte d'un sol vivant, capable d'absorber, de filtrer, de rafraîchir.

Dans ce contexte, quatre grands enjeux se dessinent : celui des déplacements, pour reconnecter les quartiers ; celui des temporalités et des usages, pour accueillir la diversité des pratiques humaines ; celui de la programmation, pour créer un écosystème ouvert et résilient ; et celui, transversal, des enjeux climatiques, pour inscrire Sebeillon dans le long temps de la transformation écologique.

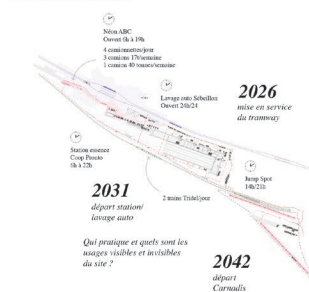
### 1 ENJEUX DE DÉPLACEMENTS

CONNECTER LES QUARTIERS ENTRE EUX ET ACCOMPAGNER LE DÉVELOPPEMENT DE NOUVELLES MOBILITÉS LE LONG DES AXES STRUCTURANTS



### 2 ENJEUX TEMPORELS

OUVRIR LE SITE AUX HABITANTS



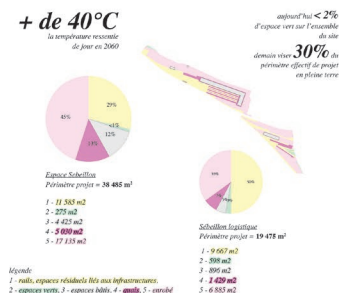
### 3 ENJEUX DE PROGRAMMATION

REQUALIFIER L'EMPRISE FERROVIAIRE ET LUI INSUFFLER UN NOUVEAU RÔLE URBAIN



### 4 ENJEUX CLIMATIQUES

FAVORISER LES CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES TRAVERSANT LE SITE



### AXE EST-OUEST LE FAISCEAU FERROVIAIRE

Reliés par la ligne FMR, les plateaux successifs ferroviaires se sont « glissés » entre le coteau et une ancienne moraine glaciaire, dans un jeu de déblais/remblais, et surtout de comblement de la vallée du Flon.

Le site de Sebeillon s'insère dans cette séquence comme une pièce singulière, suspendue au-dessus de la vallée, en balcon sur le Léman. L'emprise de l'Espace Sebeillon se pose en tant que fragment typologique identifiable à l'impact territorial majeur.

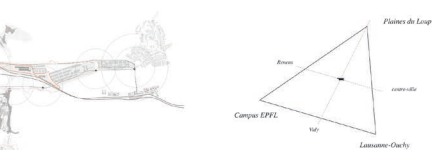
La halle de transbordement (1953), posée en surplomb, agit comme un repère dans le faisceau ferré : une figure reconnaissable, un point d'inflexion. Entourée d'infrastructures métropolitaines majeures — gares, métro, équipements publics — elle concentre les dynamiques et révèle la possibilité d'une nouvelle centralité à l'échelle de la vallée.

### UNE LECTURE TERRITORIALE À GRANDE ÉCHELLE

Le site de Sebeillon s'inscrit à l'intersection de deux systèmes majeurs : un axe est-ouest infrastructurel et un axe nord-sud paysager. Ces deux figures structurantes dessinent un territoire complexe, à la fois construit et ouvert, solide et poreux, où l'urbanité se compose avec le relief, la mémoire géologique et la nature en mouvement.





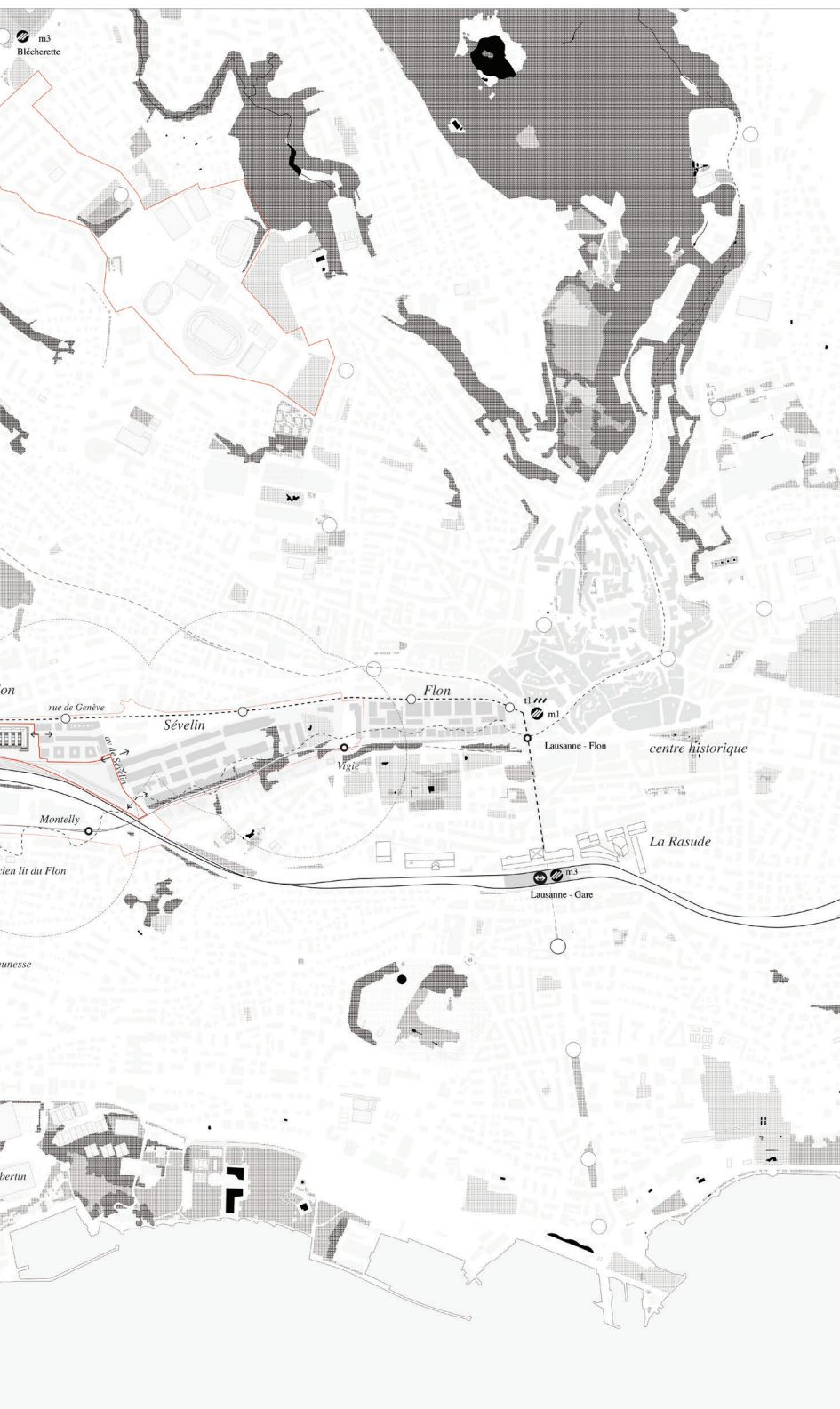


### AXE NORD-SUD LE RÉSEAU ÉCOLOGIQUE

Perpendiculairement aux infrastructures, l'espace Sébillion s'insère dans une trame de paysages : un réseau de parcs, de corridors écologiques et de clairières urbaines reliant les grands systèmes du territoire lausannois.

Véritable chaînon manquant entre le parc de Valency et la Vallée de la Jemisse, le site devient un passage stratégique pour relier les continuités écologiques et climatiques, renforcer la présence de l'eau, ralentir les flux et réintroduire une fraîcheur active dans un axe menacé par la surchauffe.

Ici, l'eau retrouve un rôle structurant : zones humides, sols perméables, micro-topographies filtrantes participent à une gestion douce des eaux de pluie, et réactivent la mémoire hydrologique du lieu.



## Scénarios

La reconfiguration de l'Espace Sébillion représente un acte majeur dans l'actualité des développements de la ville. Outre l'importance du projet d'aménagement, les portées d'une telle transformation sur la fabrique urbaine lausannoise sont multiples et leur ramifications profondes. L'entrée développée ici s'applique à rendre compte de cet impact et met en lumière des principes de développement en vue de réaliser un projet contextuel à l'aune de la singularité complexe du sujet.

Nous proposons d'étier le temps du projet pour occuper le site et y définir, en cours de route, les futurs usages et orientations programmatiques. En s'installant en amont des grandes opérations, ces actions testent les hypothèses de transformation et accueillent les futurs usagers pour participer à l'ouverture du site. Le temps du projet s'inscrit ainsi en continuité avec celui des initiatives existantes et les héberge pour devenir un support à leur développement.

### 1 PENSER SLOW

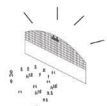
ESPACE PUBLIC ET MOBILITÉ



Nous plaçons pour une urbanité du ralentissement, où la rue devient support de mobilité douce, et les espaces publics — places, squares, parcs — des lieux vecteurs de convivialité et d'hospitalité. Tel un qui continue, nous profitons de ces immenses plateaux ferroviaires comme d'une opportunité extraordinaire pour renforcer les continuités est-ouest. Perpendiculairement, le développement d'une trame finement tissée, la qualification du passage sous-voies dans le prolongement du chemin du Marinier et le traitement de l'avenue de Sévelin permettra de travailler les connexions nord-sud actuellement sous-qualifiées. Ces actions contribueront ainsi à renforcer l'attractivité et la qualité du système urbain.

### 2 HÉRITAGE ET MÉTAMORPHOSE

TEMPS ET USAGES



L'espace Sébillion est un témoignage vivant d'un passé ferroviaire fort. Le projet témoigne de cet esprit des lieux et de son héritage moderne extraordinaire. L'ouverture du site implique la requalification de la halle de transbordement et des emprises ferroviaires. Nous proposons une méthode fondée sur l'expérimentation et l'appropriation progressive. Espaces publics temporaires, constructions légères, foies : autant de dispositifs qui permettent d'anticiper les usages, de tester les idées, d'associer les habitants à la transformation : une scène où se jouent pratiques quotidiennes, discussions et événements métropolitains pour ponctuer les étapes de transformation de la ville. Notre ambition est de construire un espace dynamique sans viser à le figer dans l'instant, mais plutôt à lui offrir la possibilité d'évoluer par la suite. C'est un processus qui se déploie à court et long terme. La réussite de son appropriation dépendra de notre capacité à savoir porter avec justesse notre action au moment opportun.

### 3 L'APRÈS FERROVIAIRE

STRUCTURE URBAINE ET PROPOSITION PROGRAMMATIQUE



« Quel visage donner au futur quartier de Sébillion ? ». Chaque plateforme ferroviaire possède sa logique propre, sa forme, sa capacité d'usage. Le projet ne cherche pas à effacer ces strates, mais à les réinterpréter pour fabriquer une urbanité post-infrastructurelle. Il s'agit de réinventer les relations entre espaces publics et privés, de proposer des rez-de-chaussée actifs, des typologies hybrides, des seuils partagés. Loin d'un plan figé, c'est une conciliation d'interactions à inventer, entre habitants, programmes, bâtiments et paysage. Notre désir est que l'on puisse aller à l'Espace Sébillion comme on va au café du coin, que l'on puisse s'y réunir naturellement, que l'on puisse y manger, grignoter, s'informer, échanger, créer : un lieu ouvert, un lieu pour tous et surtout un lieu de tous.

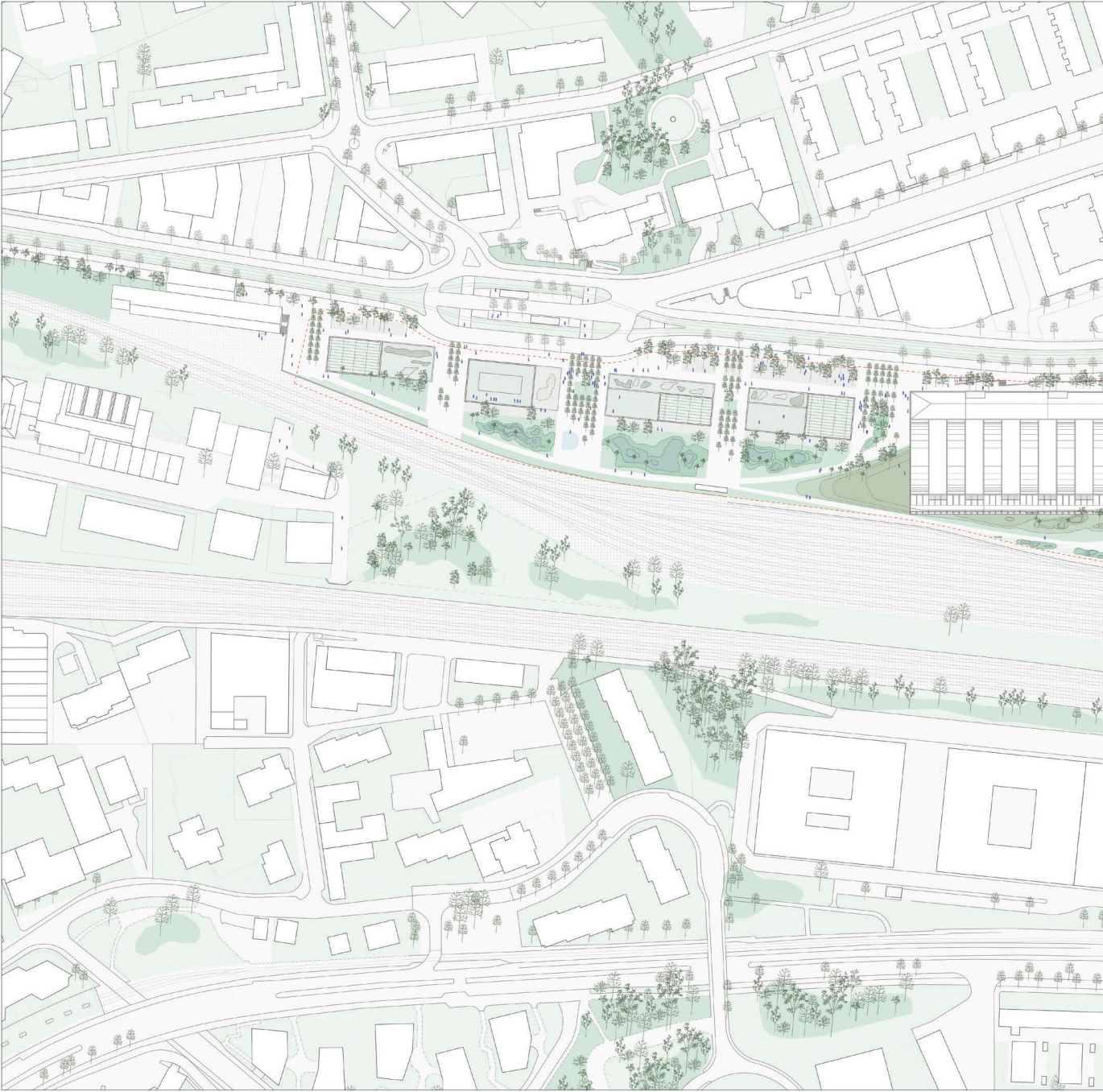
### 4 JARDIN PUNK

PAYSAGE ET ENVIRONNEMENT

Le projet est aussi celui d'un retour à la terre, à l'eau, au vivant. Dans une logique d'économie de moyens, nous défendons une approche low-tech du paysage : désimpermabiliser, planter, infiltrer, laisser faire. Ce jardin punk — à la fois naturel, spontané et cultivé — constitue un maillon du réseau écologique urbain, en continuité avec les milieux secs le long des voies, le parc de Valency au nord et la vallée de la Jemisse au sud. Noues plantées, zones humides, sols vivants participent à la régulation climatique, à la gestion des eaux et à la création d'îlots de fraîcheur. C'est aussi un espace social, traversable et appropriable, un lieu d'expériences partagées, de pause, de jeu, de fête, un lieu du quotidien.







Mise en mouvement



CONSTRUIRE C'EST CRÉER DES ÉVÉNEMENTS

Afin que l'Espace Sebeillon s'intègre pleinement dans son environnement proche et lointain, le futur quartier doit devenir un lieu d'expérimentation où de nouvelles relations entre infrastructures et espaces publics sont explorées. Nous proposons ainsi d'étendre la temporalité du projet (temps courts temps longs) afin d'occuper progressivement le site et de définir, en cours de route, ses formes usages et orientations programmatiques. En s'installant en amont des grandes opérations, ces actions testent les hypothèses de transformation et permettent aux futurs usagers de participer à l'évolution du site. Le temps du projet s'inscrit ainsi dans la continuité des initiatives existantes et leur offre un support pour leur développement.

Nous proposons de préfigurer la transformation du site à travers différents types d'interventions pour mettre en lumière, par le projet, le processus de mutation en cours sur ce territoire. Elles ont pour vocation de qualifier un espace public en manque d'identité par des actions de végétalisation, artistiques et culturelles ponctuelles ; de catalyser la transformation du quartier par le développement de nouveaux usages dans des espaces en attente (tours-lieux, ferme participative, jardin partagé, etc.) ; et ancrer les nouveaux projets dans une réalité partagée par les habitants (maisons du projet, observatoire, tables rondes, etc.). Ces actions rapides, cumulatives et réversibles amorcent le processus, permettant de s'emparer du site et d'en souligner les enjeux. La répétition des expériences, l'accumulation d'essais localisés et leur manipulation transforment la fabrication de la ville en un moment de partage, où des savoirs communs se construisent dans l'action.



TYPOLOGIES DES CONFETTIS

1. VOIE VERTE

Transformer les franges des infrastructures en continuités paysagères et accessibles, qui articulent mobilités douces et biovérité. La voie verte devient un support d'usage, une ligne de connexion et de respiration dans la ville, révélateur de nouvelles pratiques de territoire.



2. FRANCHIR L'INFRASTRUCTURE

Dépasser la coupe imposée par les infrastructures en proposant des pontons : rampes PMR, passages piétons, aménagements. Il s'agit d'habiter le franchissement, de le rendre perceptible et d'en faire un élément structurant du paysage urbain.



3. NOUVELLES ADRESSES

Raffiner une nouvelle identité au site en créant des septs habités, des usages urbains qui transforment l'infrastructure en façade active. Ces nouvelles adresses réintroduisent l'humain dans un territoire peuplé comme technique.



4. PARTICIPATION, DISCUSSION

Créer un espace de dialogue permanent où habitants, usagers et acteurs du projet participent à la fabrication de la transformation. La discussion devient un contenu du projet, un processus affiché qui guide et enrichit les usages futurs du site.



5. PATRIMOINE FERROVIAIRE

Reconstruire et réactiver la mémoire du lieu en intégrant les traces du passé ferroviaire dans le projet. Les infrastructures deviennent supports de nouveaux usages, entre activation culturelle, détournement fonctionnel et mise en récit du territoire.



6. ACTIONS PAYSAGÈRES

Mettre en mouvement un processus de mutation à travers des interventions successives : végétalisation spontanée, réhabilitation des sols, transformation du sol, etc. Chaque action contribue à une écologie urbaine adaptable et en constante évolution.



7. ÉVÉNEMENT TEMPORAIRE

Faire du site un lieu d'expérimentation ou accueillant des événements qui testent, vivent et activent le territoire. L'opération devient une multitude de préfigurations, permettant aux habitants de s'approprier progressivement l'espace.

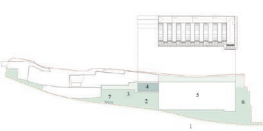


8. GESTION DU VIDE

Accepter et organiser le vide comme ressource urbaine. Plutôt qu'un manque à combler, le vide est un espace de possibles : réserve foncière, lieu d'attente, espace d'initiatives temporaires ou non programmées.

Temps

LES ABORDS DE LA HALLE / 13 ANS



TESTER

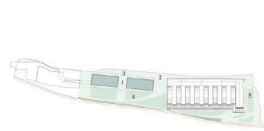
CRÉER UNE DYNAMIQUE D'APPROPRIATION COLLECTIVE

Sans perturber les usages actuels, ce premier temps d'intervention amorce une transformation douce du site. Il s'appuie sur une stratégie progressive, ciblée et adaptable, pensée comme un terrain d'expérimentations évolutives. En testant, en ajustant, en impliquant, il permet de préfigurer les formes futures du quartier tout en conservant sa vitalité. Au cœur de ce processus, la Halle devient un catalyseur : point d'ancrage d'une dynamique collective, elle s'inscrit dès ce premier temps dans une figuration paysagère forte, celle du parc ferroviaire, milieu actif et vivant auquel elle appartient pleinement.

Les étapes de ce premier temps consistent à :

1. Sécurisation des rails
2. Créer un atout ferroviaire de la faune et de la flore présent sur place
3. Actions de prédimensionnement des surfaces matérialisées et des anciennes voies ferrées (végétation, sensation, paysagisme temporel, etc.)
4. Utilisation de « La Halle » comme maison du projet, un tiers lieu ouvert au public pour parler du projet urbain à venir.
5. Échanges autour de la reconfiguration de la Halle et de ses accessibilités
6. Aménagements des espaces publics autour de la Halle et développement de mobilier urbain.
7. Réalisation d'un pavillon temporaire à l'emplacement de l'ancien poste d'aiguillage

LA RUE DE GENÈVE / 23 ANS



ACTIVER

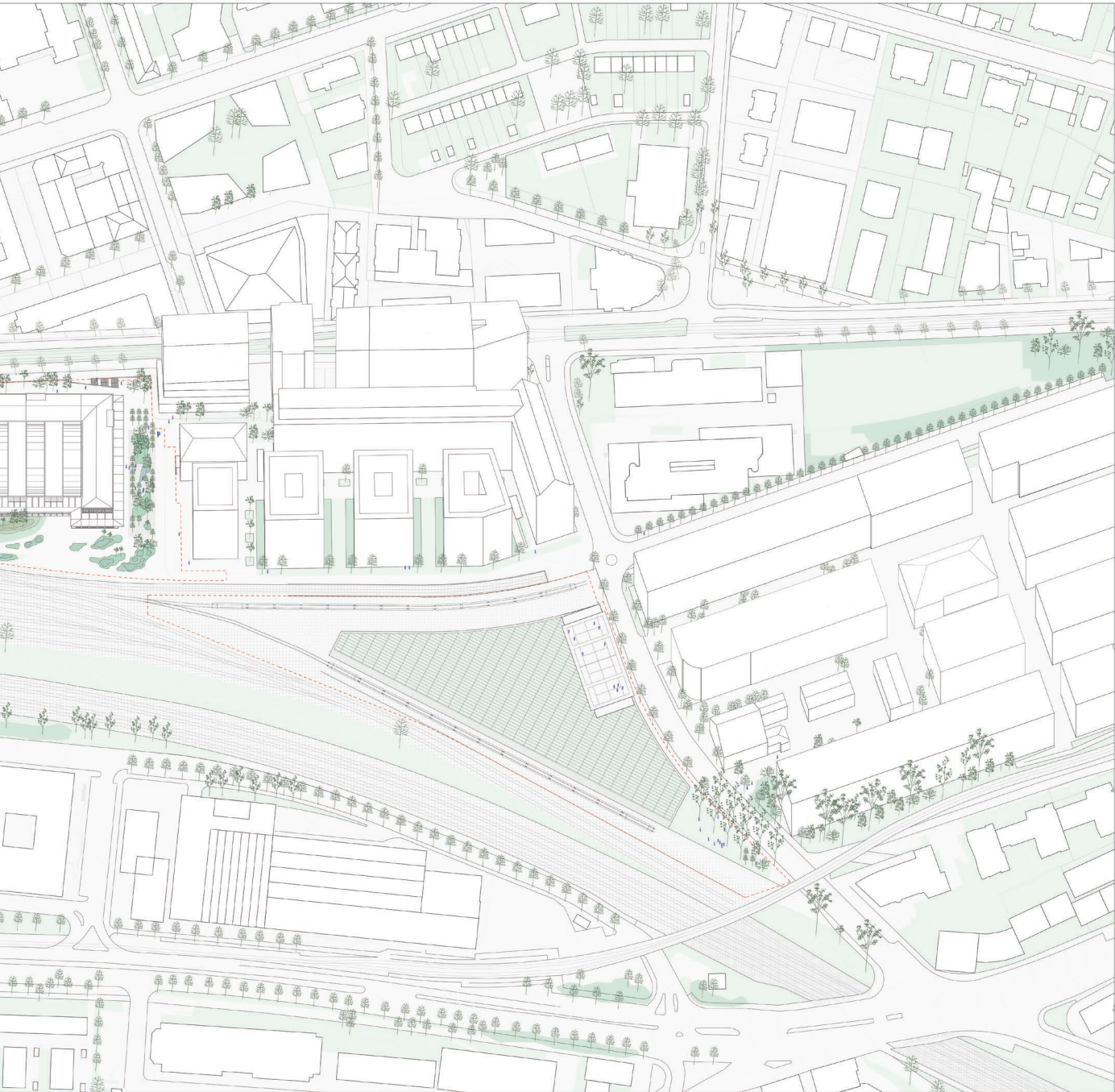
STRUCTURER LA TRANSFORMATION DU SITE

Cette étape marque la transition entre les actions de préfiguration et le développement des premières opérations immobilières tout en conservant le fonctionnement et l'accessibilité de Néon ABC.

Les étapes de ce second temps consistent à :

1. Réalisation des deux premiers lots et de leur parking en R+1
2. Inauguration de la rue de Genève / événements en lien avec la mise en service du tramway /
3. L'agile active, un espace urbain animé et structurant entre la station de tramway et le perron de la Halle, lieu de promenade et de rencontre.
4. Le Parc ferroviaire se consolide en une infrastructure hydrographique, écologique et sociale, ouverte à tous.
5. L'ancienne Halle de transbordement accueille de nouveaux programmes et se transforme en un lieu apprenant et culturel pérenne, moteur de la vie du quartier et de la ville de Lausanne.





### LE HUB LOGISTIQUE / + 15 ANS

#### LANDSCAPE

Le hub logistique articule efficacité opérationnelle et attention portée à son environnement immédiat. Il accueille, en son cœur, une halle ferroviaire de plus de 7 500 m<sup>2</sup> et d'un parking pour les employés au rez-de-chaussée, prolongé en superstructure par un niveau de stockage et de bureaux de surface équivalente accessible par à une rampe. Au nord de la parcelle (1), une voie dédiée de 200 mètres, prolongée d'un déviation de 9 mètres, permet l'accès et le déchargement direct entre les wagons et les camions stationnés en parallèle. Les flux de matériaux bruts (gravier, déchets de chantier, produits agricoles ou industriels) y coexistent avec ceux des marchandises conditionnées, palettisées ou en conteneurs. À l'ouest (2), un quai couvert, lui aussi long de 200 mètres, relie le terminal à la halle. Il accueille les opérations de transfert vers l'entrepôt pour stockage temporaire ou redistribution, tout en offrant un abri aux marchandises. La toiture du hub est utilisée comme source d'énergie grâce à l'implantation d'un parc solaire (3).

### L'ENTRÉE DE VILLE / 5 À 10 ANS



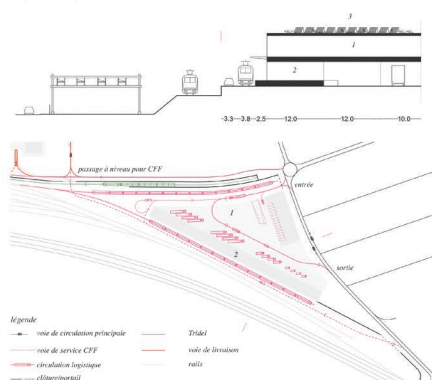
### CONTINUER

#### RELIER DURABLEMENT LES QUARTIERS

Avec ce Temps 2, le projet s'intègre pleinement à son environnement proche et à l'échelle métropolitaine. Le site devient un outil urbain dynamique, articulé autour de son réseau d'espaces publics et paysagers poreux. Grâce à la restructuration du passage sous voie, les mobilités douces sont fluidifiées, connectant efficacement le Nord et le Sud. Les lieux culturels et économiques prennent toute leur ampleur, s'adaptant aux besoins évolutifs du quartier.

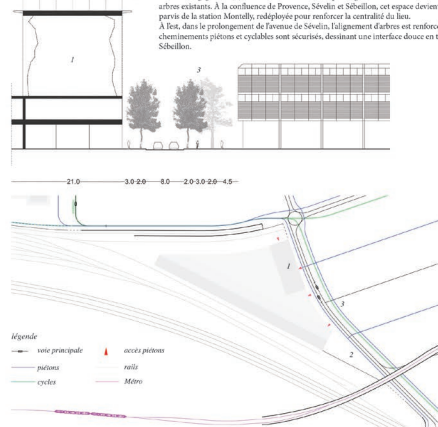
Les étapes de ce troisième temps consistent à :

1. Réalisation des deux derniers lots et prolongement du parking en R+1
2. Assainissement de l'actuel passage sous voie
3. Création d'une rampe d'accès PMR en lien avec le parc et
4. Prolongement des cheminements piétons/cycles dans le parc et maintien des accès aux voies ferrées et Nôus ABC
5. Finalisation du système d'opération naturel et de rejets des eaux de pluie



#### SCENARIOS

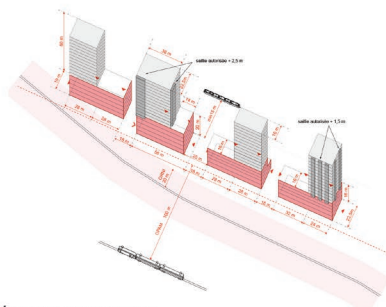
À l'angle de la parcelle (1), dans le prolongement de la Halle 15, une polarité active émerge : un programme à vocation sportive et récréative vient affirmer l'entrée du futur quartier. Pensée comme une médiation entre les intensités urbaines, une tour verticale abrite des activités sportives (dancer, escalade, park) et dépose, près de 4 000 m<sup>2</sup> de surfaces. Un vaste déviation (2) ouvre les vues vers le hub, prolonge le coteau boisé et conserve les arbres existants. À la confluence de Proverre, Sévelin et Schellin, cet espace devient le nouveau pôle de la station Montbéliard, redéfinie pour renforcer la centralité du lieu. À l'est, dans le prolongement de l'avenue de Sévelin, l'alignement d'arbres est renforcé, les cheminements piétons et cyclables sont sécurisés, dessinant une interface douce en tre Sévelin et Schellin.



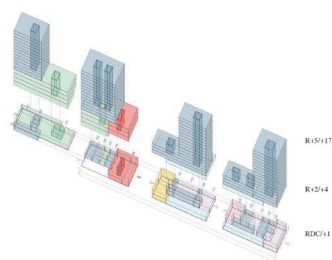


## Outils

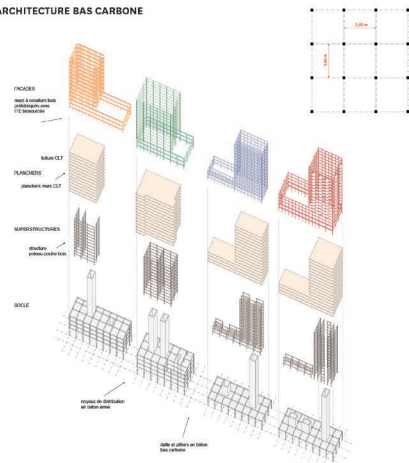
## 1 CONTRAINTES



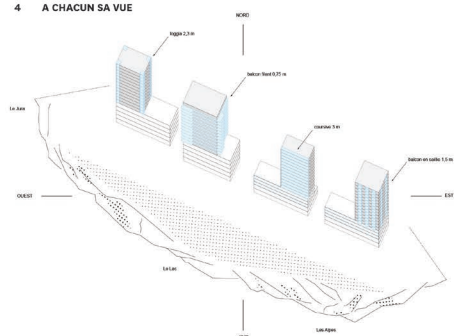
## 2 RÉPARTITION PROGRAMMATIQUE



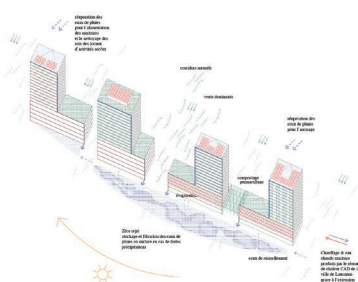
## 3 ARCHITECTURE BAS CARBONE



## 4 A CHACUN SA VUE



## 5 ENVIRONNEMENT



## 1 LE FIL ARBORÉ OU LA PROMENADE ANIMÉE SOUS LA CANOPEE

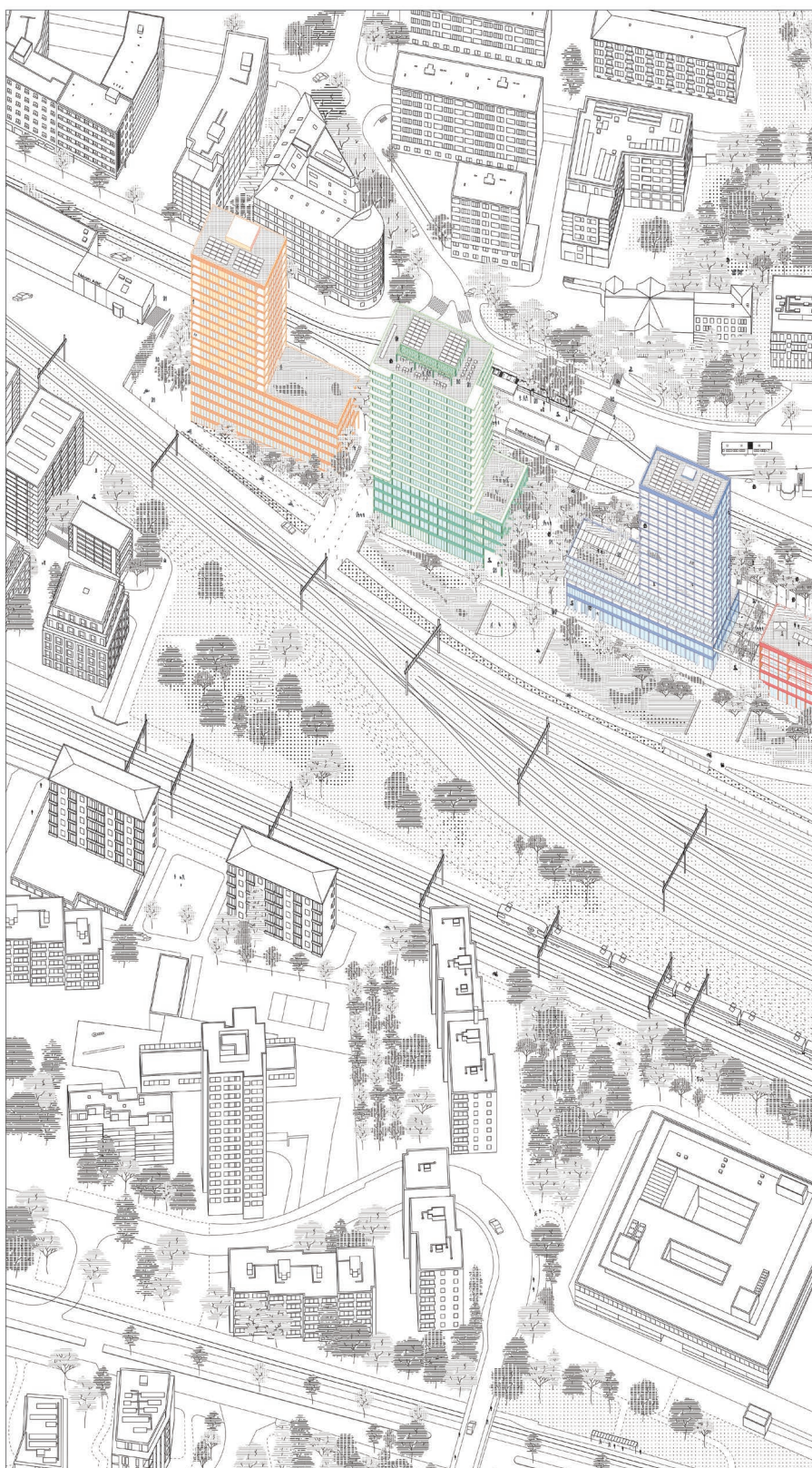
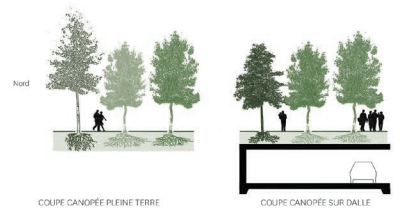
La rue de Genève devient un parcours vivant, ombragé par une trame régulière d'arbres plantés aux pieds des nouvelles constructions. En longeant le futur railway, cette canopée urbaine accompagne la dynamique est-ouest du quartier, reliant les différents secteurs du site tout en renforçant les alignements naturels structurant de la ville.

Sous l'ombre légère des feuillages, l'espace public devient un espace de marches, de rencontres, de circulations apaisées.

Depuis l'avenue de Morges jusqu'aux espaces plus intimes de la Manufacture, les espaces entre chaque bâtiment organisent une transition douce.

Au nord, l'urbanité est plus dense, structurée, bordée d'alignements, plus spontanée.

Au sud, en pénétrant vers le parc, les plantations se font plus libres, plus spontanées. Cette graduation du végétal accompagne la topographie lausannoise, ménage les vues et compose une véritable lisère vivante.





## NE CONTINUITÉ ÉCOLOGIQUE



COUPE RIPSUYVE LAUSANNOISE

COUPE JARDIN SEC FERROVIAIRE

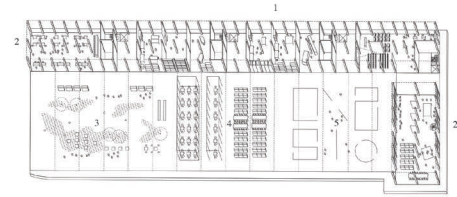
## 2 LE PARC FERROVIAIRE

Le parc ferroviaire s'étire en une grande bande verte, longeant le faisceau des rails. Dans l'axe est-ouest, il devient une infrastructure écologique continue, assurant les circulations lentes (piétons, cycles) et la connexion directe avec la Halle de transbordement et les quartiers de part et d'autre du site. Les anciens rails laissent place à une mosaïque de milieux naturels : boisements, clairières, noues humides, prairies.

Le parc relie les boisements du nord à la réserve naturelle au sud, créant une continuité écologique indispensable à la biodiversité.

Le travail des altimétries et de la gestion de l'eau (noues, bassins végétalisés) accompagne cette traversée. Ainsi, le parc agit comme un corridor vivant qui reconnecte le territoire aux cycles naturels.

## La Halle et ses abords



La halle est un territoire de recherche. Une école pour expérimenter ensemble.

Laboratoire public, elle accueille et transmet le travail de ses résidents. Orienté vers les nouvelles pratiques émergentes, elle devient scène ouverte pour la création et l'innovation partagée.

Au RDC, les ateliers et espaces d'expérimentation s'adaptent aux projets, aux saisons, aux idées. (1)

Des seuils actifs ouvrent la halle sur la ville, la rendant perméable et hospitalière. D'un côté, un café s'oriente vers le futur quartier ; de l'autre, une plateforme culturelle dialogue avec le nouveau parvis. (2)

Le préau est un grand espace vivant, une agora climatique. Les programmes se succèdent : du jardin couvert en lien avec le parc (3) au salon de lecture et à la bibliothèque (4). Il accueille le mouvement des saisons et des habitants et s'ajuste en fonction des besoins.

Des parois mobiles permettent de dessiner des scènes nouvelles pour des événements particuliers (expositions, marchés, concerts, spectacles, etc.). (5)

Inscrit dans le parc ferroviaire, la halle devient un morceau de paysage habité, un terrain commun pour expérimenter la ville de demain.

## LA HALLE, UNE FIGURE PUBLIQUE INSCRITE DANS LE TERRITOIRE

D'ici, la halle dialogue avec son environnement, étend son influence par un maillage d'espaces publics ouverts, continus, perméables. Chaque façade devient adresse, chaque seuil devient invitation, chaque parcou propose une manière différente d'habiter l'espace. Les mobilités actives, douces et multiples, sont au cœur du dispositif. La structure spatiale de la halle génère les continuités, façonne les connexions entre intérieur et extérieur, amplifie les usages.

## A. ARRIVAGES

Accessible depuis le centre-ville (1), un parvis planté, généreux et ombragé (2), signale l'entrée principale de la halle (3). Refuge climatique, lieu de rencontre, surface perméable rafraîchissante, il manifeste le renouveau du site.

## B. EXPÉDITIONS

Sous la canopée (1), un mail apaisé abrite la vie au rez-de-chaussée des ateliers (2). Trois accès principaux permettent de distribuer les différents espaces de la Halle (3). Le sol s'adapte, les usages se multiplient : marchés, épiqueter, entrer, sortir, flâner.

## C. CAFÉ DE LA HALLE

Une placette fait le lien entre la halle et le futur quartier. Face au café de la Halle (1), les rez-de-chaussée ouverts offrent l'espace idéal pour des terrasses, des halles, des rendez-vous improvisés (2). Ici, le temps ralentit, les regards se tournent vers l'horizon, vers les couchers de soleil (3).

## D. PARC FERROVIAIRE

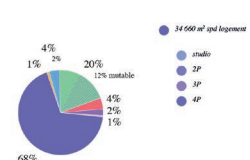
Le long du faisceau ferré, les continuités piétonnes et cyclables sont renforcées (1). Au gré des saisons, des usages, des fêtes, les grandes portes de la halle s'ouvrent et invitent le paysage jusqu'à l'intérieur (2). Un accès logistique au service des grands événements, prolonge la vocation métropolitaine de la halle (3).

## Typologies

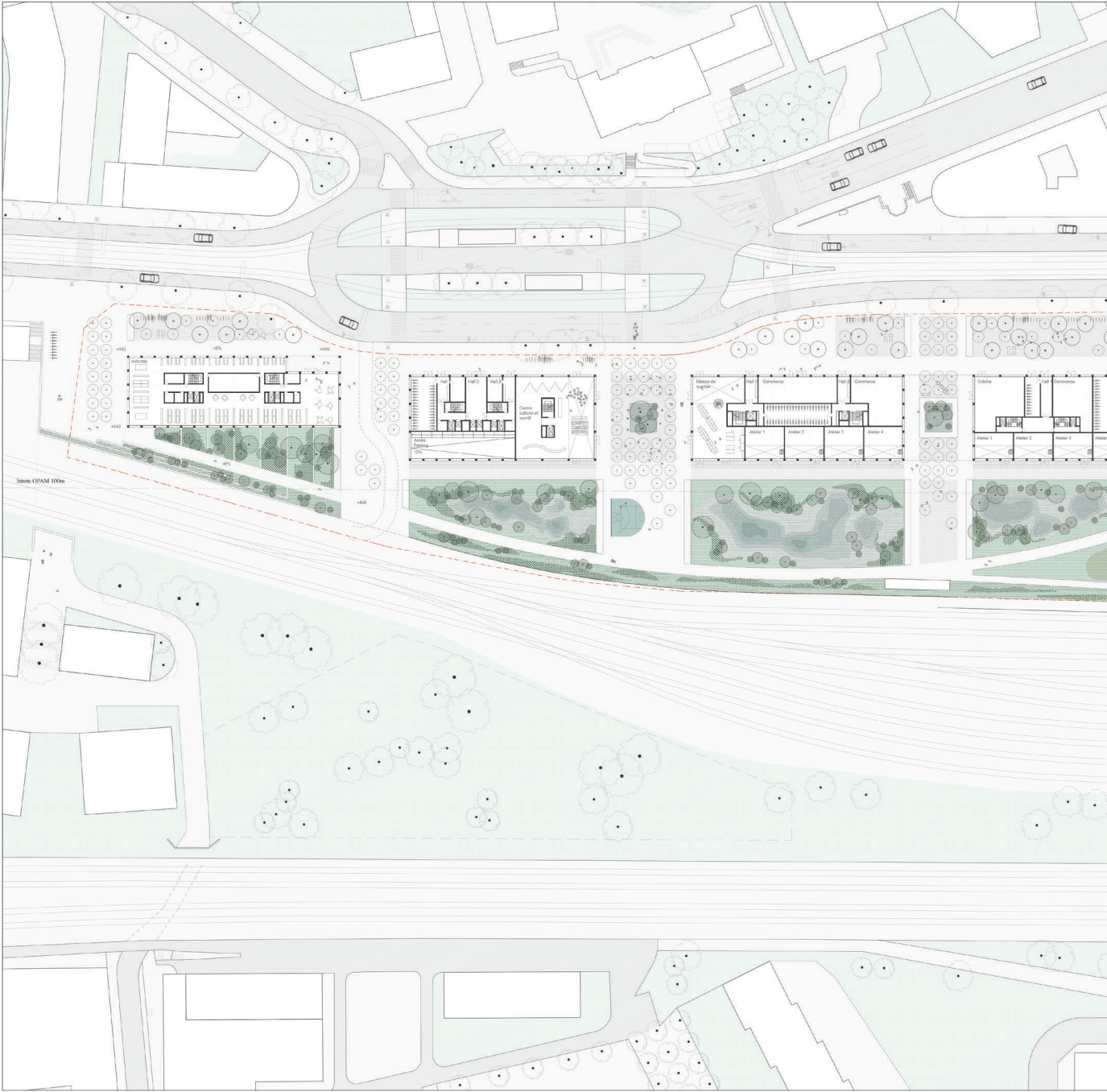


Tout  
 1210 m<sup>2</sup> apd commerciales  
 7940 m<sup>2</sup> apd activités art.  
 10 230 m<sup>2</sup> apd activités art.  
 170 m<sup>2</sup> apd maison de quartier  
 110 m<sup>2</sup> apd garderie  
 2 180 m<sup>2</sup> apd espaces culturels et sportifs

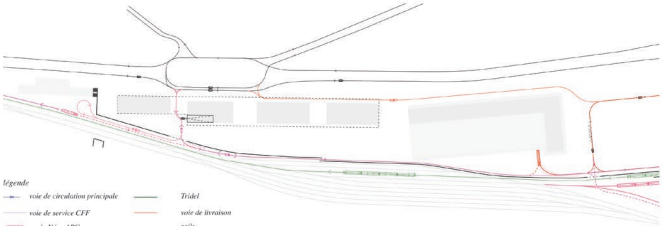
50 895 m<sup>2</sup>  
 = 6 500 m<sup>2</sup> apd PL en RDCR-1







LOGISTIQUE GENERALE DU SITE  
LIVRAISON DU SITE (ACCÈS NEON ABC, ACCÈS AUX SURFACES D'ACTIVITÉS ARTISANALES ESPACE SÉBEILLON ET HALLE SÉBEILLON) ET STATIONNEMENT



- Légende**
- voie de circulation principale
  - voie de service CFF
  - accès Vélo-MC
  - clôture/parcours
  - Dike
  - voie de livraison
  - rail
  - emprise Parking R-1

BESOINS EN STATIONNEMENT

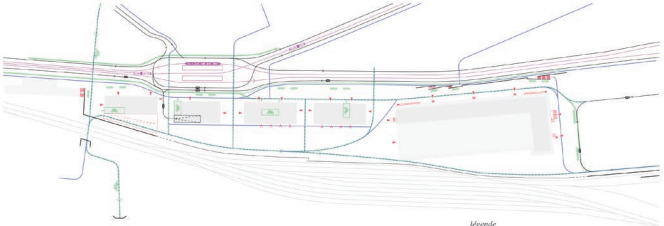
| Secteurs  | Etat   | Fonction | SSP (m2) | Emplois | Clients | Logements | Places entreprises | Places habitants | Places deserv. | Handicapés | Horaires d'occupation des places |
|-----------|--------|----------|----------|---------|---------|-----------|--------------------|------------------|----------------|------------|----------------------------------|
| 1st avar  | Projet | Bureaux  | 6500     | 290     |         |           | 0                  | 0                | 175            | 18         |                                  |
|           | Projet | Bureaux  | 7000     | 290     |         |           | 0                  | 0                | 21             | 28         |                                  |
| Halle OFF | Projet | Bureaux  | 3000     | 30      |         |           | 0                  | 0                | 9              | 12         |                                  |
|           | Projet | Bureaux  | 1000     | 10      |         |           | 0                  | 0                | 3              | 105        |                                  |
| Total     | Projet |          | 8500     | 370     |         |           | 0                  | 0                | 175            | 18         |                                  |
|           |        |          |          |         |         |           | 0                  | 0                | 68             | 147        |                                  |
|           |        |          |          |         |         |           | 0                  | 0                | 28             | 797        |                                  |
|           |        |          |          |         |         |           | 0                  | 0                | 28             | 797        |                                  |

Facteur de réduction POUR L'OFFRE EN STATIONNEMENT

| Secteur 1 ville de Lausanne | Bureaux | Logements | Activités (commerces, culture, loisirs, associations, programmes culturels, etc.) | Emplois directs / indirects | Emplois handicapés |
|-----------------------------|---------|-----------|-----------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------|--------------------|
| Ratio Ville de Lausanne min | 0 %     | 0 %       | 50 %                                                                              | 50 %                        | 0 %                |
| Ratio Ville de Lausanne max | 20 %    | 20 %      | 100 %                                                                             | 100 %                       | 20 %               |

- 25 m2 SSP par emploi
- 100 m2 SSP par emploi
- 1 % des places voitures locales
- 60 m2 SSP par logement

MOBILITE ET ACCESSIBILITE MULTIMODALE  
(PÉTONS, CYCLES, INTERFACE TRANSPORT PUBLIC, PMR, VÉHICULES MOTORISÉS)



- Légende**
- voie principale
  - accès principal/sec
  - parking vélo séc.
  - voie verte
  - rampe PMR
  - piste
  - ramway
  - accès vélo
  - rampe accès parking

Stationnement vélo  
820 places de stationnement 2 roues  
dont les 2/3 sont disposés dans des emplacements sécurisés

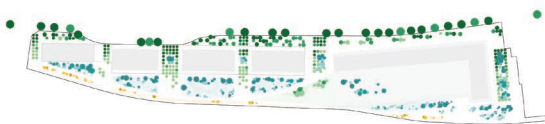
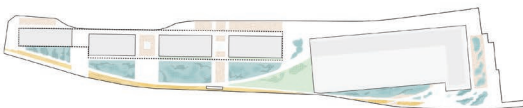
Stationnement  
204 places de stationnement en infrastructure



plus parking n° + 442



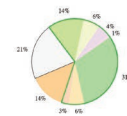
Plan de Rez-de-Chaux - 1:500

PLANTATIONS  
PRINCIPEREVÊTEMENTS  
NATURE DES SOLSUSAGES  
QUALITÉ DES ESPACES PUBLICS

L'idée du projet est de reproduire les logiques de la nature en diversifiant les strates végétales et les milieux pour renforcer la biodiversité et devenir un véritable connecteur écologique. Plusieurs figures paysagères reprenant les logiques de milieux naturels locaux peuvent ainsi être distinguées :

**La Canopée :**

*Ulmus resistens* saporio gold, *Carpinus betulus*, *Quercus palustris*, *Quercus robur*, *Acer rubrum*



Espace Sebellon  
Périmètre projet = 58 485 m<sup>2</sup>

Square/Placette - 2 555 m<sup>2</sup>  
Cour/volee logistique - 1 755 m<sup>2</sup>  
Playground - 405 m<sup>2</sup>  
Canopée/Mat - 5 245 m<sup>2</sup>  
Parc - 11 910 m<sup>2</sup>  
Parvis - 2 210 m<sup>2</sup>  
Quais - 1 065 m<sup>2</sup>  
Halle - 5 240 m<sup>2</sup>  
Espaces bâtis - 8 100 m<sup>2</sup>

**Zone Inondée**

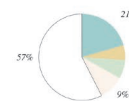
*Alnus glutinosa* / *cordata*, *Salix alba* / *cinerea*, *populus alba* / *tremula*, *Betula nigra*

**Strate arbustive limite forestière**

*Viburnum opulus compactum*, *Rhamnus frangula*, *Lonicera xylosteum*, *Parrotia persica*, *Amelanchier ovalis*, *Sedums*

**Couverture sols et espaces ouverts**

*Anemone nemorosa*, *Hyacinthoides non-scripta*, *Hedera helix*, *Stellaria holostea*, *Humulus lupulus* (Houblon) *Solanum dulcamara*, *Ajuga reptans*



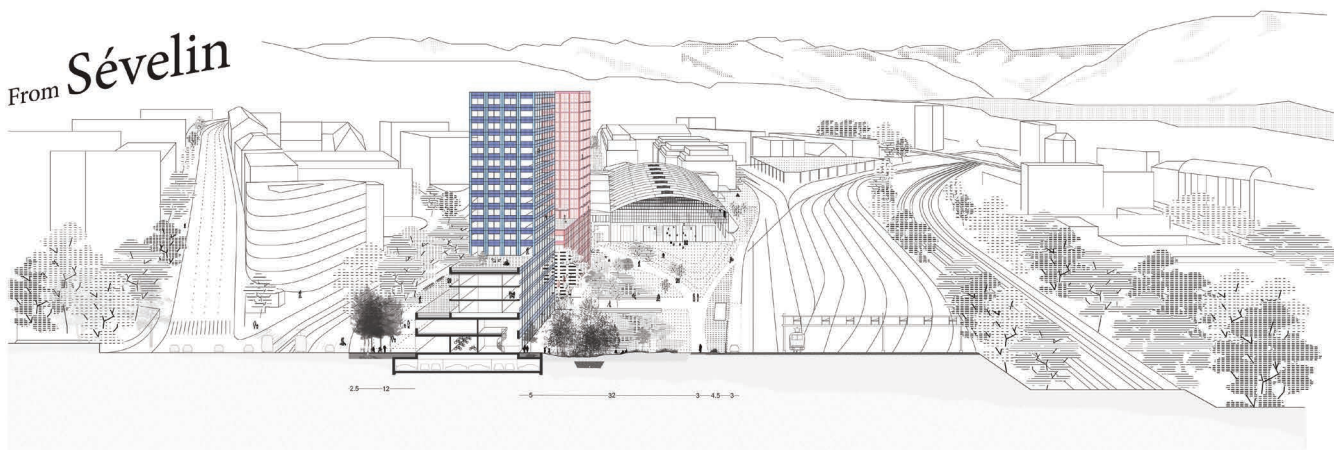
Espace Sebellon  
Espaces ouverts = 23 820 m<sup>2</sup>

Jardin de répit - 4 930 m<sup>2</sup>  
Jardin sec de ballast - 1 317 m<sup>2</sup>  
Prairie - 1 644 m<sup>2</sup>  
revêtement en stabilisé - 2 248 m<sup>2</sup>  
béton - 13 681 m<sup>2</sup>

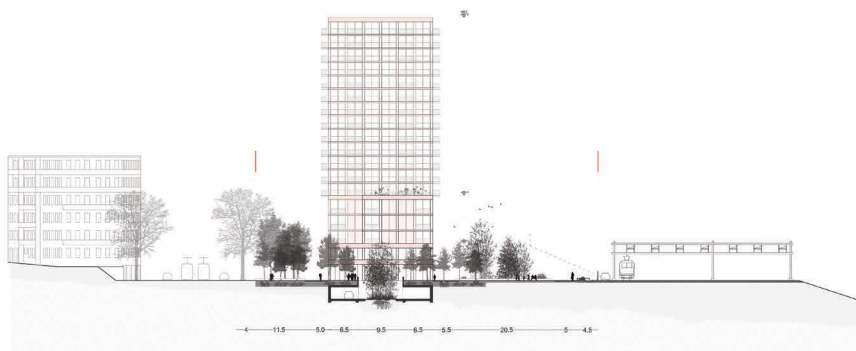
33% de pleine terre  
Soit près 8000 m<sup>2</sup>



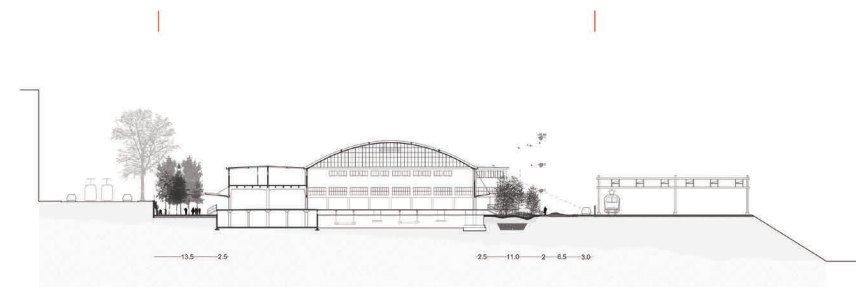
From Sévelin



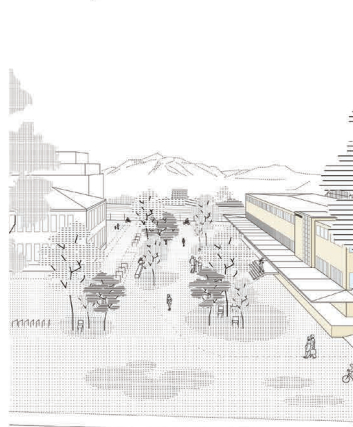
coupe transversale 1-1 en direction du centre-ville - 1.500



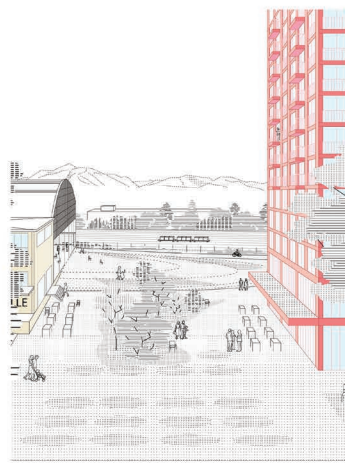
coupe transversale 2-2 - 1.500



coupe transversale 3-3 - 1.500



1. PARVIS



2. PLACETTE



3. PRÉAU

## Sol fertile

Nous proposons de travailler sous la forme d'un volume le plus continu possible dans lequel les co-actes sont réduites à minima. Le sol fertile doit être pérenne et l'ancrage rapide des arbres, une proposition de biologie des sols dynamique. Celles-ci sont l'expression des continuités les plus continues possibles. Ainsi, n'est pas possible en surface, l'écoupe public, à au sous sol permettant une meilleure prospection racinaire, la garantie d'une terre non compactée favorisant la

1. Sol interne, sec

2. Stockage du ballast présent sur site

3. Création d'une micro topographie

4. Amendement du sol  
Augmentation de la biodiversité/Sol profond et humide/  
Multiplication de milieux sous sol fertile

## Traverses

Les quatre continuités verticales, représentées respectivement par l'avenue de la Concorde, le parc de Valencey, l'avenue de Montreuil et la rue Cuvier sont confortées par des traverses de 18 m d'épaisseur au minimum. Elles relient dans leur forme et leur fonction celles des quartiers du Plan et de Sévelin. Dans la direction de la vallée, elles établissent des relations séquentielles entre les activités linéaires qui s'y développent. Chaque traverse est liée à une programmation publique et naturelle spécifique importante. Elles permettent le passage de la faune et de la flore et sont le lieu privilégié pour la création de bosquets boisés « relais » (écureuils, lièvres cerf-volant, muscardins, etc.) permettant de renforcer la trame forestière entre le parc de Valencey et la Vallée de la Jennesse.



coupe transversale 4-4 en direction du Jura - 1.500

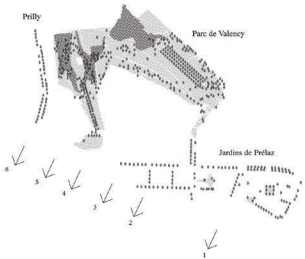
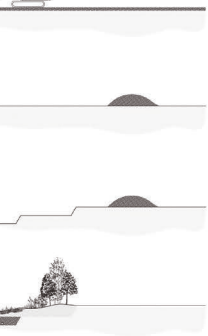


coupe transversale 5-5 - 1.500

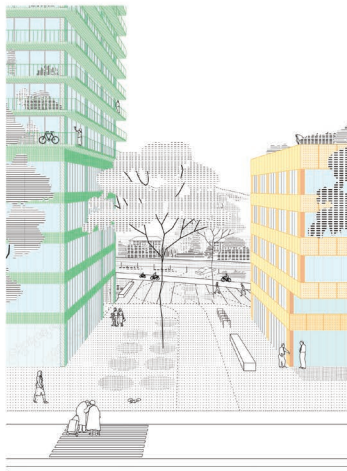


coupe transversale 6-6 - 1.500

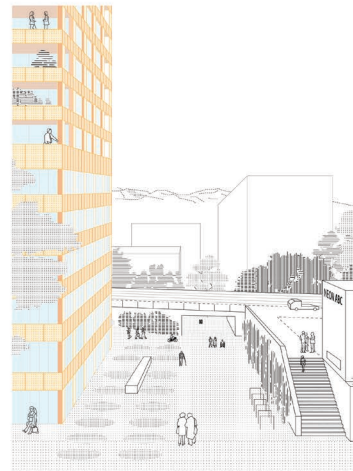
Il fertile Cobi-é est un  
stratégie de croissance des  
couvrir assurer l'installation  
tion racinaire érudite, une  
ner par des volumes de  
si, lorsque la végétalisation  
moins une valeur fertile en  
maître, la réflexion de l'eau et  
développement des sujets.



4. PETIT PARC



5. COUR



6. PASSAGE

## 9.6 Projet de l'équipe pilotée par Made in

Le projet se singularise par une **proposition audacieuse et assumée**, qui affirme une identité urbaine forte et une compréhension claire du rôle structurant de la halle et invite à la réflexion. Cette dernière est envisagée comme **cœur du dispositif**, avec une intervention qui dépasse la simple conservation pour en faire un élément actif de la composition. Cette approche, qui considère la halle comme un **vide générateur plutôt qu'un contour figé**, révèle une réflexion pertinente sur la valeur patrimoniale et son intégration dans le tissu urbain. La volonté de créer une « **grande machine contextualisée** », capable d'articuler des usages variés et de favoriser la mixité sociale, marque une rupture intéressante avec les démarches plus fragmentées ou répétitives. L'échelle de l'intervention et la recherche d'une forme urbaine unique montrent une ambition forte, doublée d'une certaine agilité pour s'adapter aux différentes situations rencontrées sur le site. L'introduction **d'espaces accessibles en toiture** et d'un système de connexions favorisant le dedans/dehors s'inscrit dans une logique de densification qualitative et de diversité fonctionnelle. L'idée d'un **bâtiment côté quartier Sébeillon Est** est prometteuse et mériterait d'être approfondie, car elle contribue à structurer l'espace.

La proposition offre une hiérarchie des espaces intéressante, mais elle reste **trop conceptuelle et radicale** pour être adoptée en l'état. La proximité excessive du bâti par rapport aux voies soulève des interrogations en matière de confort et de nuisances, tandis que le **manque de perméabilité interne** est perçu comme un frein à la continuité des parcours urbains, même si cette fermeture pourrait être vue comme un atout en termes de maîtrise et de lisibilité. **L'émergence** ajoutée, destinée à relocaliser une partie des logements initialement prévus au-dessus du hub dans le premier degré, introduit une rupture dans le principe de linéarité et d'unicité de hauteur du front bâti de la rue de Genève, et appellerait un **travail d'ajustement** plus fin. Par ailleurs, la **complexité du dispositif**, notamment avec les passerelles et différents niveaux, semble diminuer la qualité du site en plateau et ne paraît pas entièrement convaincante. La question de la **relation avec la rue de Genève**, en particulier au nord, mériterait d'être développée, de même que la qualification des espaces publics et leur rôle dans l'activation du quartier.

Planches du 2<sup>ème</sup> degré





# ESPACE SÉBEILLON

## I. VISION ET ÉTAPES

### VISION

#### La Halle comme matrice d'un nouveau tissu urbain

La transformation de l'Espace Sébeillon part d'un geste fondamental: reconnaître et amplifier le rôle central de la Halle, en tant qu'élément patrimonial, structure iconique et point de départ d'un nouveau récit urbain. Plutôt que de l'effacer ou de l'isoler, le projet la réinterprète comme un vide actif, un cœur spatial autour duquel un nouveau morceau de ville peut émerger. En prolongeant la trame constructive et la géométrie de la Halle, le projet déploie une forme bâtie continue, qui enveloppe sans figer, et compose un jeu subtil de pleins et de vides – à l'image même de ce que la Halle représente: un vide structuré, habité, et chargé d'histoire. Historiquement, la Halle et son site ont toujours porté un caractère d'isolement, de retrait par rapport à la ville. Ce statut en marge, longtemps subi, devient ici un atout spatial: il est contesté en rendant le lieu actif, traversable, animé, mais il est aussi réinterprété avec bienveillance, en préservant une certaine intimité, une atmosphère intérieure, presque protégée, qui contraste avec l'intensité du tissu urbain. Le projet joue ainsi sur cette double identité: ouverture et porosité, mais aussi retrait et intimité.

### ÉTAPES

#### Une transformation progressive

**Phase 1 – La Halle:** Le cœur du projet s'initie avec la reconversion de la Halle en jardin d'hiver. Ce geste inaugural installe une centralité claire, une identité forte, et un premier espace public habité. C'est à partir de ce vide structurant que tout le reste s'organise.

**Phase 2 – Partie sud, passerelle et logistique:** Le développement se poursuit avec la réalisation de la passerelle haute, dédiée aux mobilités douces (piétons et vélos). Véritable épine dorsale du site, elle assure une connexion continue entre le nord, le sud, l'est et l'ouest, en surplombant la zone logistique, qui peut être construite de manière indépendante, simultanément ou dans une phase ultérieure. En parallèle, la partie sud du site est développée pour constituer un front urbain actif et structurant, protégeant les futurs espaces publics (OPAM).

La rampe circulaire, mise en place à cette étape, délimite le jardin d'été et garantit la continuité du parcours traversant l'ensemble du site.

**Phase 3 – Lien est / quartier résidentiel:** Ensuite, le projet se développe vers l'est, avec la construction d'un bâtiment assurant la transition avec le quartier de logements existant et ouvrant des connexions claires avec la rue de Genève, notamment depuis le point haut au nord-est, là où la rue monte.

**Phase 4 – Le front nord et l'adresse:** Enfin, le projet termine avec le développement progressif des bâtiments au nord, depuis l'est vers l'ouest, jusqu'à la création d'un véritable parvis en lien avec la future station de tram, donnant une adresse claire au site sur la rue de Genève. Ce front constitue la façade urbaine du projet et l'articulation finale entre passé logistique et futur habité.

#### HISTOIRE PASSÉE

##### Héritage et isolement



1880



1930



1950



1970



1990

#### HISTOIRE FUTURE

##### Porosité et intimité



Phase 1 – Halle



Phase 2 – Partie sud et passerelle



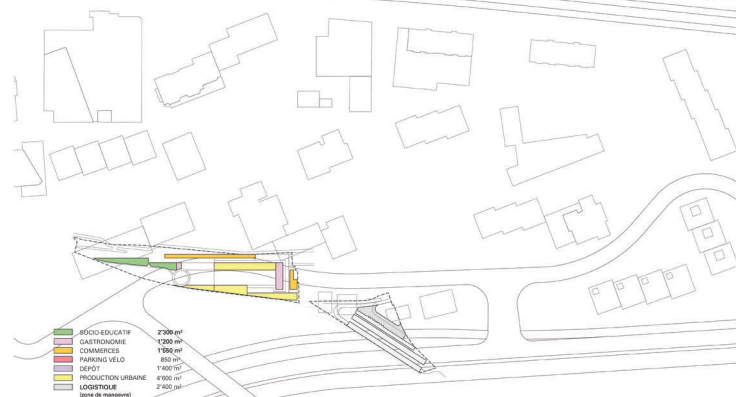
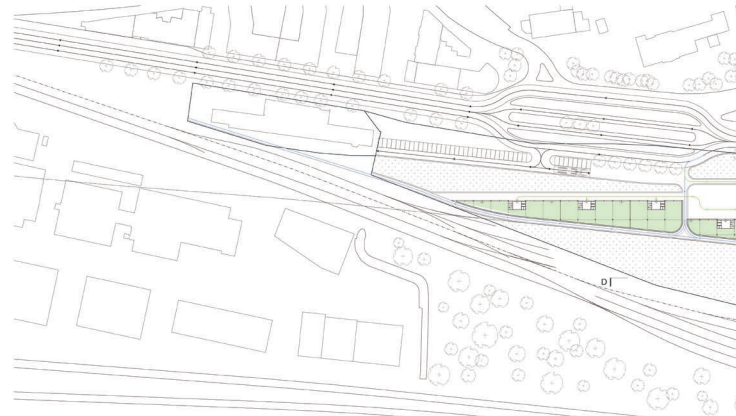
Phase 3 – Lien est



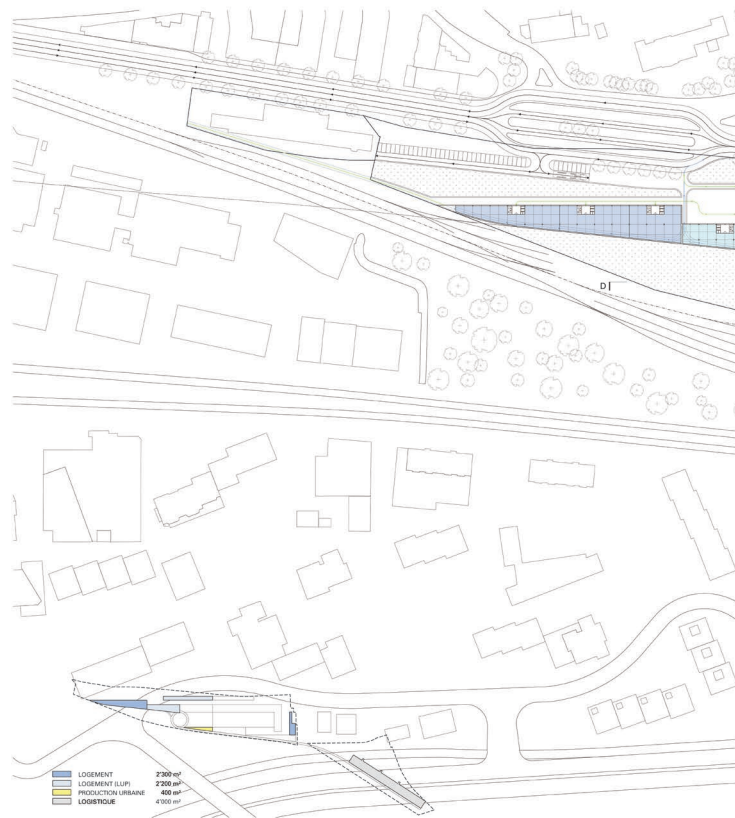
Phase 4 – Front nord et adresse



Nouveau quartier Sébeillon



RDC 1:1300



ÉTAGE TYPE 1:1300

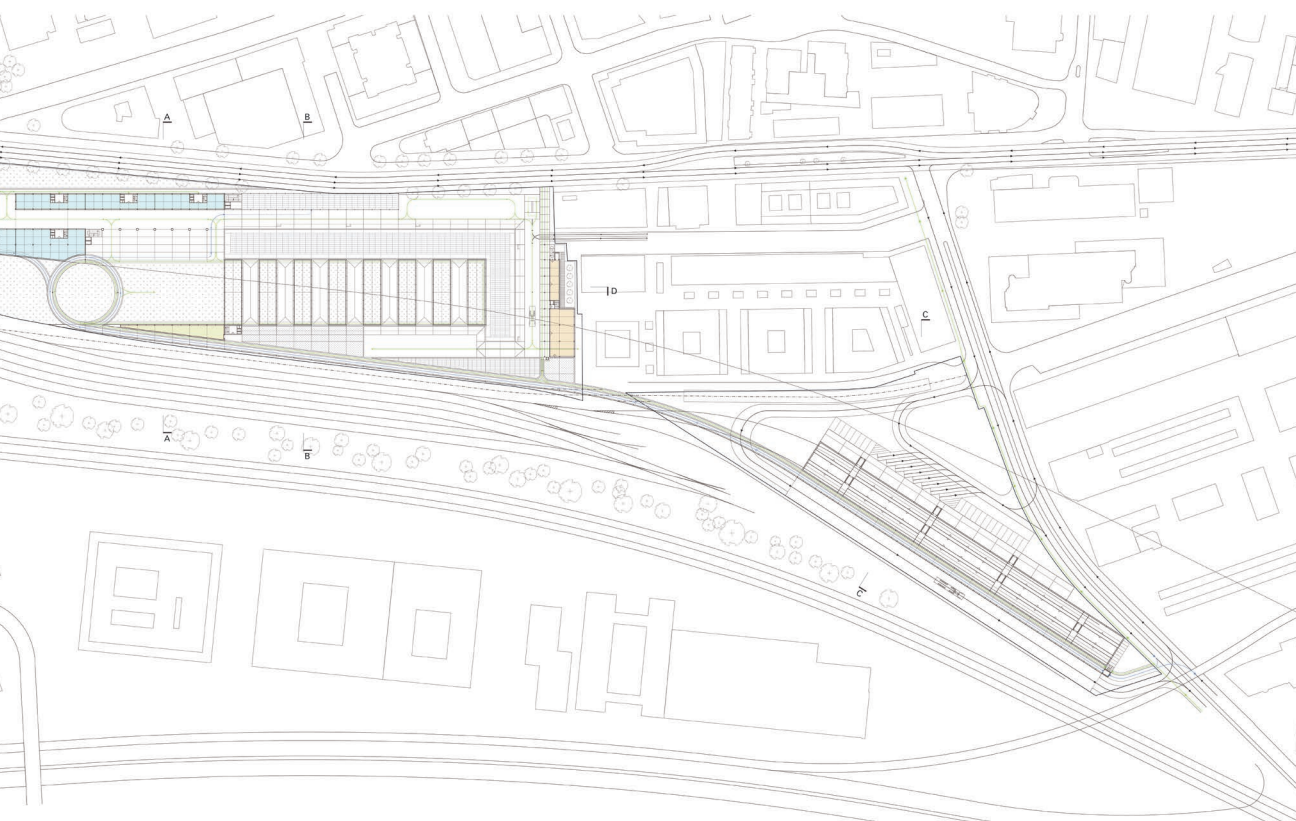
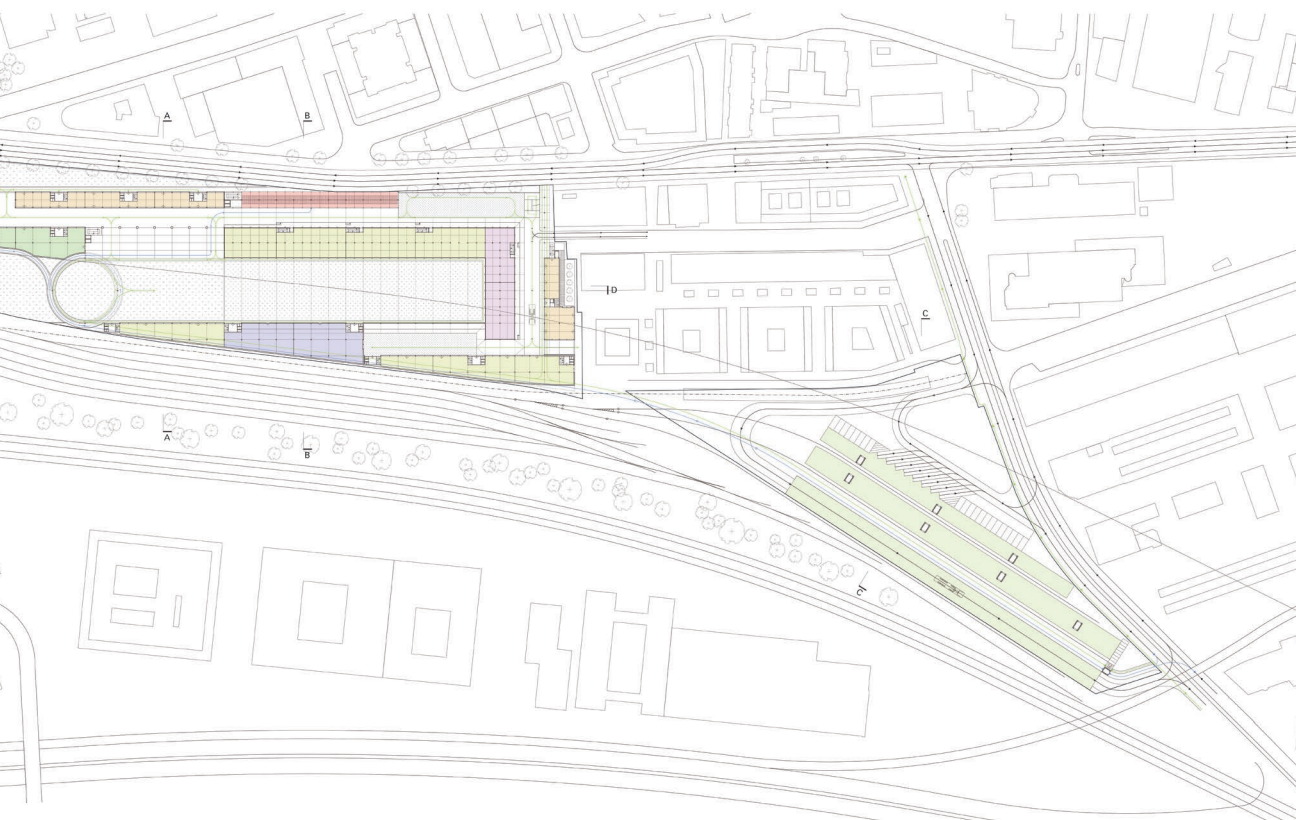


**MOFA**  
ARCHITECTURE DU PAYSAGE

**RAPP**  
MOBILITÉ ET LOGISTIQUE

**MADE IN**  
BUREAU PILOTE, URBANISME ET ARCHITECTURE

MANDATS D'ÉTUDE PARALLÈLES  
EN PROCÉDURE SÉLECTIVE  
1. DEGRÉ





# ESPACE SÉBEILLON

## II. URBANISME ET ARCHITECTURE

### URBANISME

#### Un nouveau rythme d'espaces publics

Ce nouveau tissu cherche à réconcilier l'Espace Sébeillon avec le reste de la ville, en particulier avec la rue de Genève au nord, en créant des adresses multiples et des accès différenciés selon les niveaux du site. L'articulation volumétrique du projet tire pleinement parti de la topographie existante, en intégrant les différences d'altimétrie comme une opportunité de diversité spatiale. Ainsi, le site devient accessible depuis plusieurs points hauts et bas, offrant une multiplicité de seuils urbains et une lecture fluide du quartier. Le projet vise une densité active et qualitative, héritée du passé industriel, dans laquelle les programmes se superposent et interagissent : production, culture, alimentation, logements. Le rez-de-chaussée devient une scène vivante, où se croisent habitants, travailleurs et visiteurs, grâce à la diversité des fonctions et à une trame bâtie qui accueille la vie quotidienne aussi bien que les usages exceptionnels. La densité devient ici une condition de la mixité et de la vitalité, soutenue par un rythme d'espaces publics variés, allant de l'intimité des cours intérieures à l'amplitude de larges esplanades ouvertes. Un vaste espace vert prolonge la Halle au sud, formant un jardin d'été en continuité directe avec le jardin d'hiver couvert, dans un dispositif spatial où les limites entre intérieur et extérieur s'effacent. Ce vide généreux agit comme une extension publique inédite de la Halle, une place climatique, à la fois protectrice et ouverte, qui peut accueillir rassemblements, flâneries, traversées ou usages collectifs, et devenir un nouvel épicentre pour le quartier.

Enfin, la logistique, historiquement fondatrice du site, n'est pas reléguée. Elle est intégrée dans la composition urbaine comme un vide couvert, articulé à une grande traversée nord-sud piétonne et cyclable, passant au-dessus de la voirie Tridel à +9 m. Ce passage élevé, connecté à des réseaux doux plus larges, devient une couture structurante du projet, facilitant les mobilités actives et la lecture continue du site, tout en valorisant la logistique comme partie intégrante du paysage urbain.

Ce geste fort permet une lecture urbaine continue du site, jusqu'à son extrémité sud, où les nouvelles constructions respectent l'empreinte des rails historiques, prolongeant la mémoire du lieu tout en générant de nouveaux usages. À terme, l'Espace Sébeillon ambitionne de devenir un morceau de ville à part entière, avec une présence forte sur la rue de Genève, mais aussi des séquences plus introverties, tissées avec soin dans le tissu vivant et poreux du futur quartier.

### ARCHITECTURE

#### Un dialogue entre plein et vide

L'architecture du projet s'inscrit dans une lecture sensible de l'héritage industriel de Sébeillon, en valorisant les tensions entre plein et vide, monumentalité et légèreté. Le projet prend appui sur la Halle existante, dont il prolonge la trame, les proportions et la structure, pour générer une architecture organique, cohérente et ancrée dans le lieu. Les nouveaux volumes émergent naturellement de la trame de la Halle, en respectant ses hauteurs, ses rythmes et son épaisseur constructive. Cette continuité volontaire permet une transition fluide avec le périmètre irrégulier du site, tout en affirmant une présence forte mais discrète dans le paysage urbain. Les bâtiments, bien que liés par une écriture commune, conservent chacun une identité subtile, évitant l'effet de masse monolithique et permettant une lecture fragmentée, à échelle humaine.

L'ensemble s'ouvre en poches, patios, traversées : une architecture perméable et habitée, qui cultive la diversité des expériences spatiales, et qui s'adapte à des usages évolutifs. Ce système offre des ambiances variées, du retrait intime à l'ouverture collective, en valorisant à chaque fois le rapport au vide, à la lumière, et au paysage. Les toitures, conçues comme de véritables surfaces actives, participent pleinement de cette vision : accessibles, végétalisées, et productives, elles intègrent des panneaux solaires, des espaces publics en hauteur, et des parcours piétons qui prolongent l'espace public jusqu'en toiture. Certaines d'entre elles deviennent de véritables promenades urbaines, offrant vues panoramiques, lieux de repos ou d'événements, et affirmant une continuité verticale du sol jusqu'au ciel.

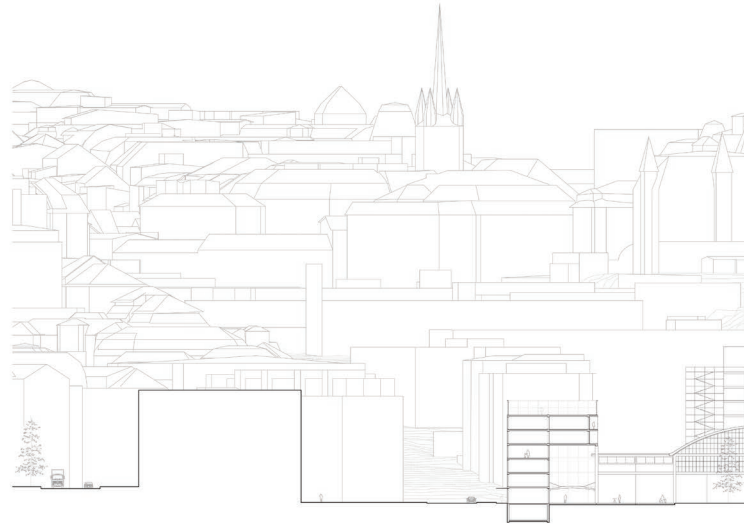
Le périmètre logistique, situé à l'est du site, reste principalement dédié aux activités logistiques. Toutefois, il est ouvert visuellement et architecturalement intégré au projet : il comprend un passage piéton et cyclable accessible grâce à des escaliers publics et un ascenseur, qui permet de rejoindre la grande traversée publique nord-sud. Son caractère structurel ouvert le rend visible depuis l'extérieur, et en fait une composante lisible du paysage urbain, en continuité avec l'ensemble du projet. Ce dispositif garantit la coexistence fluide entre fonctions productives et mobilités douces, tout en ouvrant la logistique à la ville sans la dissimuler. En embrassant et en réinterprétant l'héritage industriel et logistique du lieu, l'architecture proposée structure un nouveau paysage, riche, composite, et stratifié. Elle articule avec soin les pleins et les vides, les masses bâties et les respirations, pour offrir à Lausanne un quartier contemporain, à la fois ancré dans l'histoire et résolument tourné vers les usages futurs.

#### Halle: théâtre de production urbaine

La Halle est valorisée comme un volume emblématique et point d'ancrage du quartier. Elle devient une pièce centrale du projet, à la fois jardin d'hiver traversant et plateforme de production urbaine. Le programme proposé s'inscrit dans une logique de production contemporaine non polluante, à fort potentiel social et créatif, favorisant une mixité fonctionnelle dynamique, où les usagers viennent autant produire que découvrir. Ateliers ouverts, studios artisanaux, espaces de coworking, laboratoires d'économie circulaire, galeries, salles associatives, marchés et espaces d'exposition composent un écosystème actif et accessible, dédié à la création, au partage et à l'expérimentation. Ce vide structurant conserve son caractère ouvert d'origine, et s'étend naturellement vers le jardin d'été, dans un dialogue continu entre intérieur et extérieur, activité et détente, patrimoine et invention.

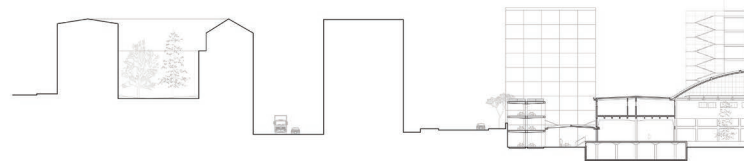
#### L'infrastructure comme fondation narrative

Le projet réinterprète certaines caractéristiques industrielles et ferroviaires du site en les intégrant comme éléments structurants de la composition architecturale. Cela se traduit par la mise en valeur de matériaux bruts et robustes, l'expression de la trame constructive héritée des entrepôts, ou encore par la conservation partielle de l'empreinte ferroviaire à travers les sols, les lignes guides ou les plateformes. Ces éléments ne sont pas traités comme des vestiges, mais comme supports actifs d'un nouveau récit spatial, donnant au projet une profondeur narrative et matérielle, ancrée dans l'histoire tout en s'ouvrant vers l'avenir.



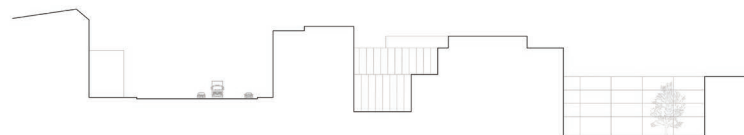
COUPETRANSVERSALE A - A 1:500

PERIMÈTRE

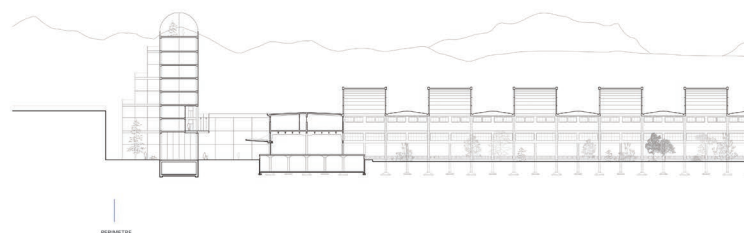


COUPETRANSVERSALE B - B 1:500

PERIMÈTRE



COUPETRANSVERSALE C - C 1:500



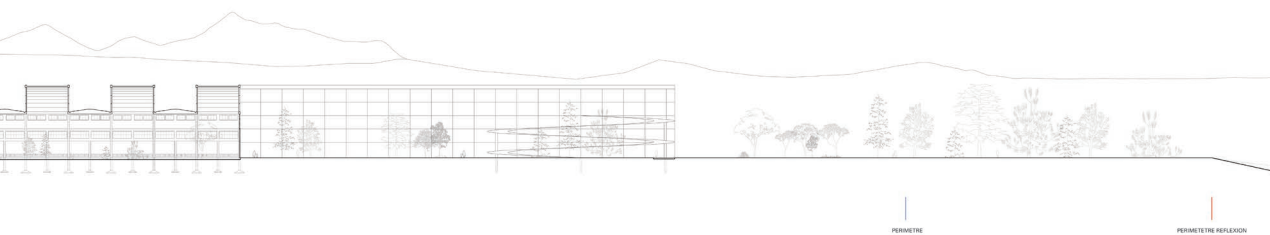
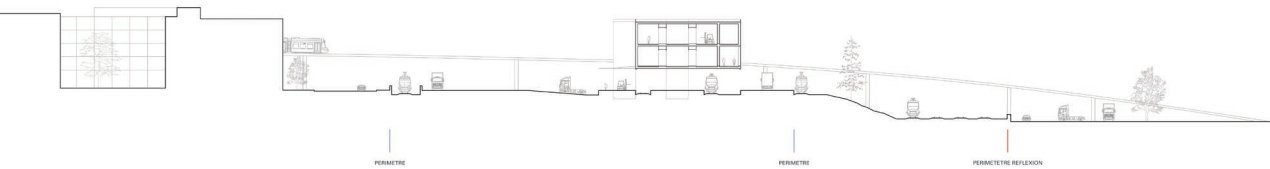
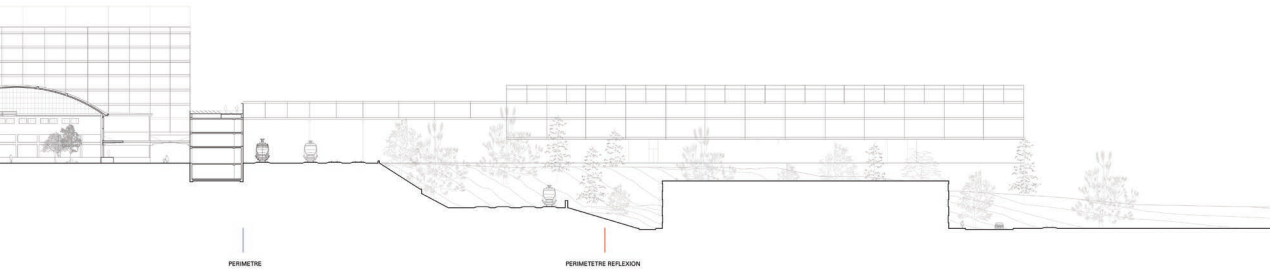
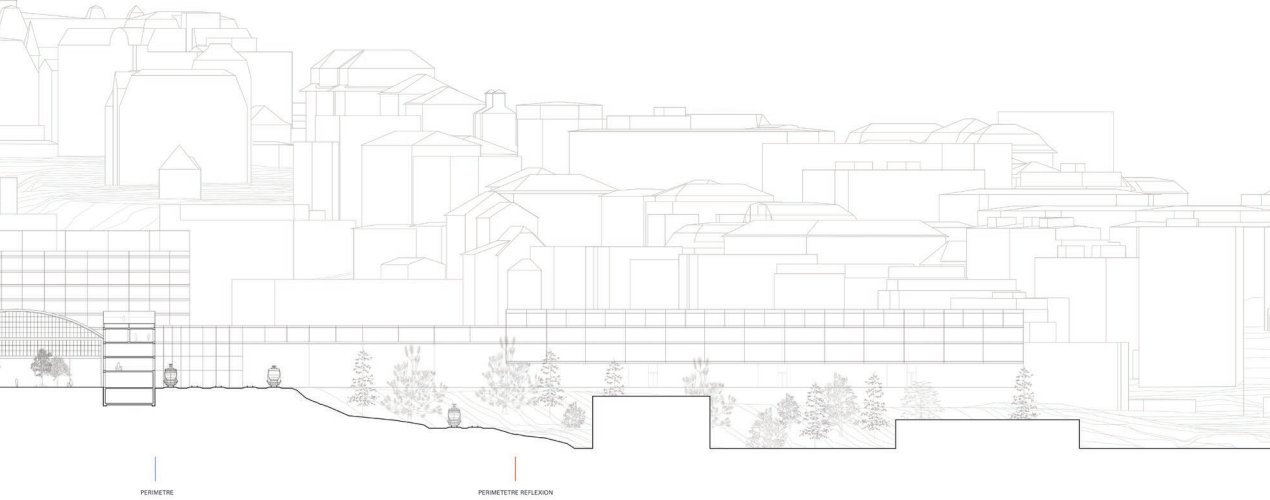
COUPE LONGITUDINALE D - D 1:500

**MOFA**  
ARCHITECTURE DU PAYSAGE

**RAPP**  
MOBILITÉ ET LOGISTIQUE

**MADE IN**  
BUREAU PILOTE, URBANISME ET ARCHITECTURE

MANDATS D'ÉTUDE PARALLÈLES  
EN PROCÉDURE SÉLECTIVE  
1. DEGRÉ



# ESPACE SÉBEILLON

### III. PROGRAMME, MOBILITÉ ET LOGISTIQUE

## PROGRAMME

Le programme proposé dans les nouveaux bâtiments suit les directives du programme MEP Environ deux tiers des surfaces sont destinées au logement, tout en laissant une part d'espaces affectés à d'autres usages compatibles, aisément reconvertisibles en logements si la commission le souhaite. Cette flexibilité répond aux spécificités du site : à l'intérieur du périmètre OPAM, où les ouvertures doivent être limitées et peu manipulables, l'implantation de logements paraît moins pertinente ; de même, autour de la Halle, les affectations non résidentielles sont privilégiées pour préserver son caractère public et ouvert. Les rez-de-chaussée accueillent une diversité de programmes de production urbaine – ateliers ouverts, studios artisanaux, espaces de coworking, laboratoires d'économie circulaire, galeries, salles associatives, marchés et espaces d'exposition – animant les parcours publics. Le développement des sous-sols, réduit au strict nécessaire en raison de la pollution des sols, se concentre sous les zones de logements pour y créer des espaces de stockage et buanderies.

## MOBILITÉ

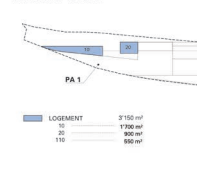
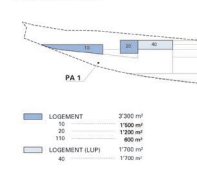
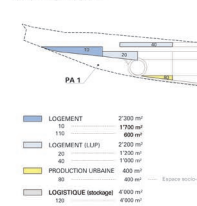
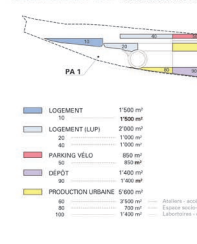
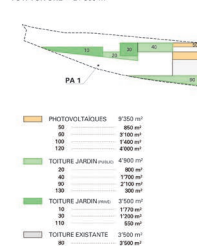
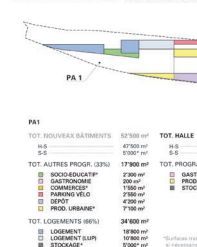
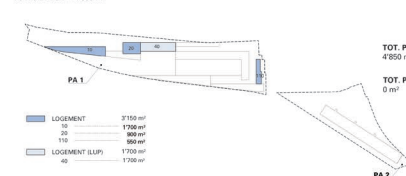
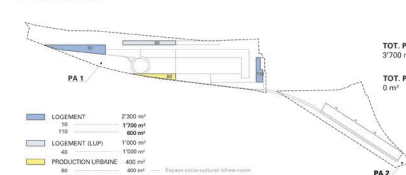
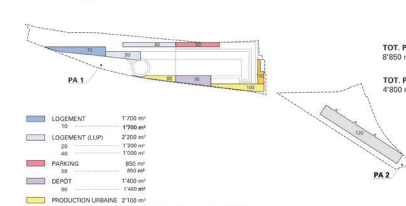
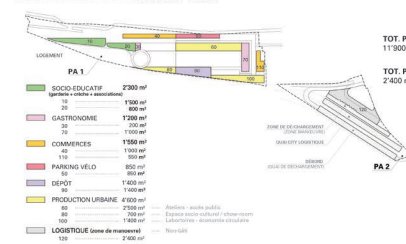
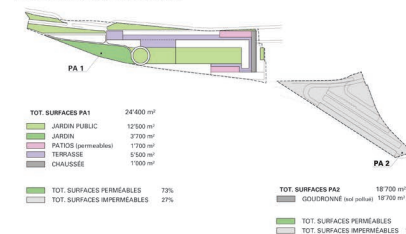
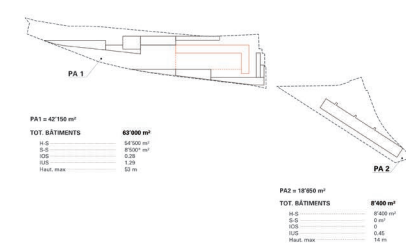
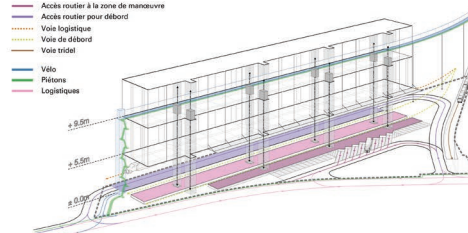
Le futur quartier met l'accent sur les mobilités douces, avec un réseau de cheminements à plusieurs niveaux, favorisant l'ouverture du site et assurant une connexion fluide entre le nord, le sud, l'est et l'ouest. Un axe principal est-ouest, indépendant de la circulation automobile, structure les déplacements internes et génère des connexions stratégiques nord-sud, renforçant ainsi la perméabilité du quartier. Trois axes principaux desservent cet axe sur le périmètre 1: un accès principal depuis le futur arrêt de tram "Lausanne, Halle de Sébellon" (piétons et cyclistes), un accès plus à l'ouest pour les résidents (piétons et cyclistes), et un accès au nord-est (piétons); un quatrième accès est prévu au sud-est du périmètre 2 (piétons et cyclistes). Pour franchir la voie Tridel à 9,5 mètres de hauteur, cet axe repose sur une passerelle indépendante, dédiée aux mobilités douces, qui offrira aussi à terme un accès direct à certaines parties bâties et aux toitures accessibles, végétalisées ou équipées de panneaux solaires. Un tunnel existant, sous le périmètre 1, sera réaménagé pour améliorer son usage piéton et cycliste et connecter directement la Manufacture, renforçant ainsi la maille douce du projet. L'entrée principale se situe sur la rue de Genève, affirmant une adresse forte sur le périmètre 1, tandis que le périmètre 2 reste principalement dédié à la logistique. La rue de Genève accueillera 20 places de stationnement supplémentaires, en plus des 21 places existantes du Neon ABC, pour les résidents, les services de car-sharing, les livraisons, ainsi que les besoins temporaires des commerces, logements et activités autour de la Halle. Des accès logistiques spécifiques desservent efficacement le Neon ABC, les rails CFF et permettent la livraison par petites camionnettes via la rue de Sébellon, assurant une logistique légère et discrète. La planification combine ainsi mobilité douce, accessibilité fonctionnelle et gestion logistique optimisée, dans un quartier perméable, vivant et durable.

## LOGISTIQUE

Le projet propose la création de trois voies parallèles au faisceau ferroviaire existant. La voie la plus proche des rails actuels est dédiée au débord ferroviaire, tandis que deux voies supplémentaires sont réservées aux opérations de chargement et de déchargement liées à la logistique urbaine. Cette organisation présente des avantages essentiels pour la transformation du site. Le repositionnement du débord à l'ouest, à proximité immédiate des infrastructures ferroviaires existantes, libère la partie nord pour le développement de nouveaux bâtiments, notamment en lien avec la voie TRIDEL, facilitant ainsi la connexion future entre l'Espace Sébillion et Sébillion Logistique. Opérationnellement, le placement des voies à côté du faisceau existant optimise l'accès ferroviaire vers et depuis Renens ainsi que Lausanne CFF, renforçant la flexibilité et l'efficacité des opérations logistiques. Au niveau du sol, en plus des voies, un large espace de manœuvre est prévu pour les camions de transit internes, ainsi que pour les activités de chargement et de déchargement. Au-dessus des voies logistiques, deux niveaux de stockage seront aménagés, accessibles par des monte-charge, afin de densifier l'usage du périmètre et de répondre aux besoins de logistique urbaine de nouvelle génération. Le périmètre 2 est ainsi entièrement dédié à la logistique, mais conserve un caractère public et traversant grâce à des cheminements piétons et cyclables qui assurent une connexion directe à la passerelle principale de mobilité douce, reliant ainsi le périmètre 2 au périmètre 1 et au reste du quartier. Cette articulation permet d'intégrer la logistique dans le tissu urbain sans l'isoler, en maintenant une porosité spatiale et une lecture ouverte du site, en accord avec l'esprit de transformation globale du projet.

**ZONE LOGISTIQUE**

- Perimetre 2
- Déchargement de 12 x 200 m pour l'accès routier pour débord
- Plateforme qui city logistique 12 x 200m
- Zone déchargement (pour zone de manœuvre)
- Monte-charges
- Accès routier à la zone de manœuvre
- Accès routier pour débord
- Voie logistique
- Voie de débord
- Voie tridrel



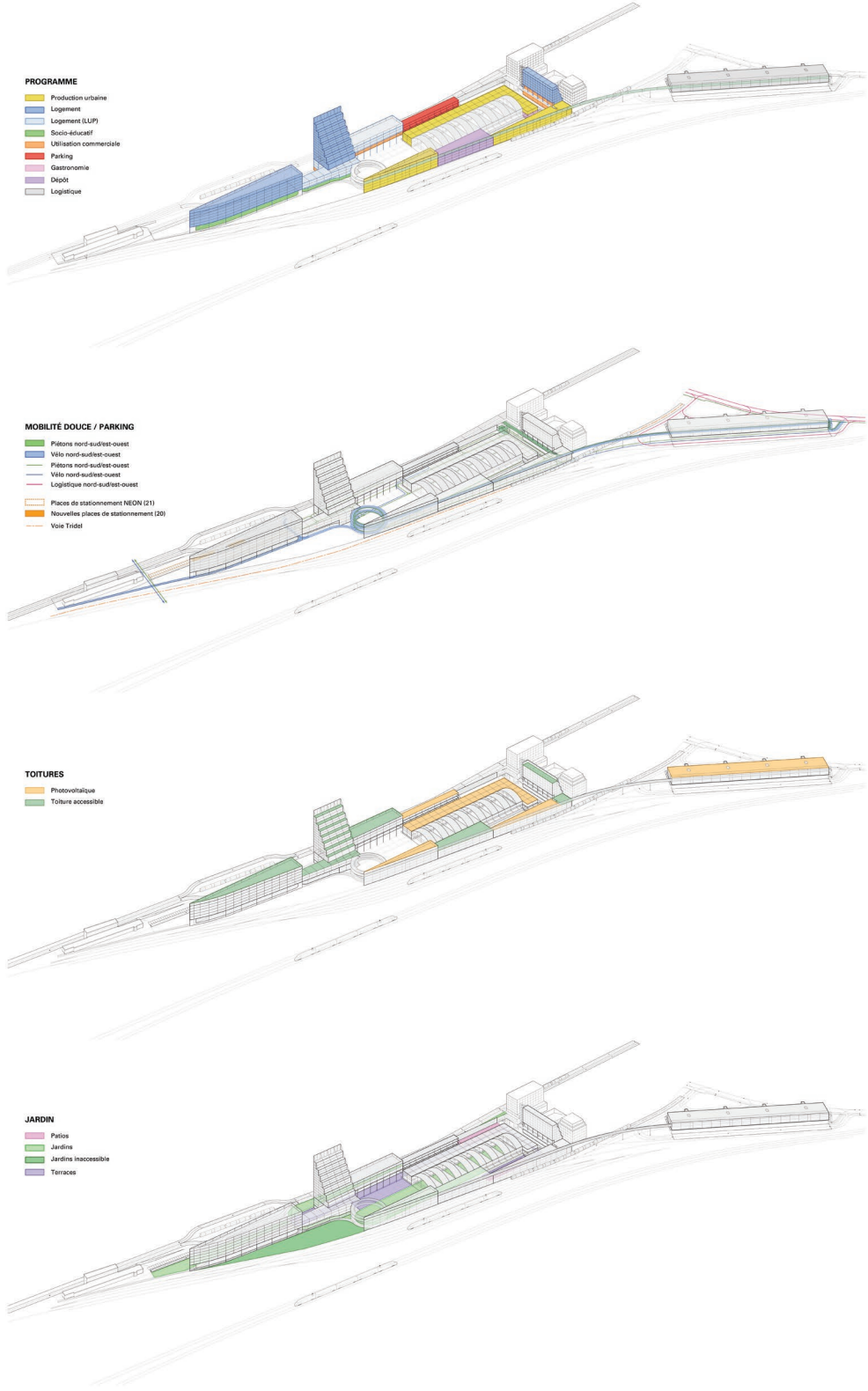
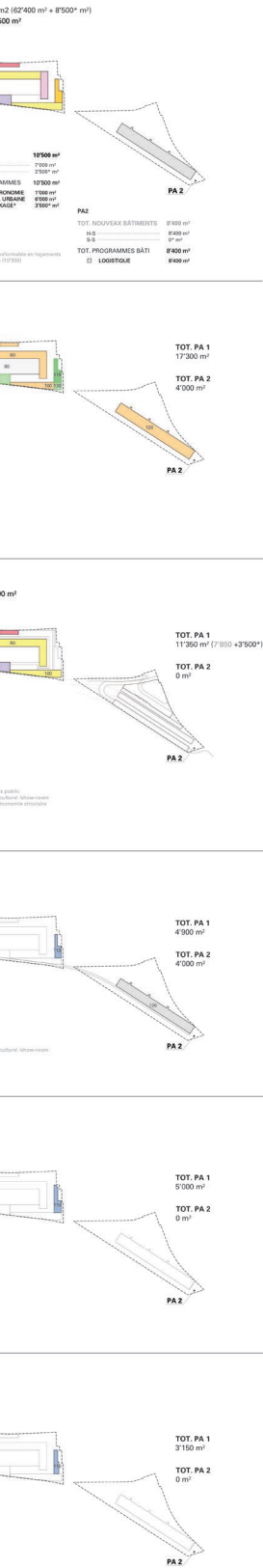


MOFA  
ARCHITECTURE DU PAYSAGE

RAPP  
MOBILITÉ ET LOGISTIQUE

MADE IN  
BUREAU PILOTE, URBANISME ET ARCHITECTURE

MANDATS D'ÉTUDE PARALLÈLES  
EN PROCÉDURE SÉLECTIVE  
1. DEGRÉ



# ESPACE SÉBEILLON

## IV. PAYSAGE ET TOPOGRAPHIE

CONCEPT PAYSAGER – 1:10000



PLAN DE SITUATION 1:2000

Le plateau de Sébeillon, situé sur l'axe Renens-Lausanne, offre un fort potentiel pour le développement de continuités vertes et urbaines. Sa topographie et la diversité de ses sous-espaces biologiques constituent une base solide pour l'élaboration d'un projet paysager ambitieux et cohérent. Ce projet s'inscrit dans le développement architectural tout en s'intégrant aux stratégies de mobilité du territoire. Il vise à connecter le site à différentes échelles territoriales et à renforcer les continuités écologiques, visuelles et urbaines.

**Axe Est-Ouest : Une liaison verte le long de la voie ferrée**

Le corridor biologique Est-Ouest longe la ligne ferroviaire des CFF et assure une continuité paysagère sur le plateau du Flon. Il favorise les déplacements de la faune ainsi que la dispersion des espèces végétales, tout en valorisant les milieux secs caractéristiques de la zone.

**Axe Nord-Sud : Renforcement des connexions naturelles et urbaines**

Cet axe structurant consolide les corridors écologiques existants et facilite les liaisons visuelles et fonctionnelles entre le Jura et le lac Léman. Il s'intègre dans un réseau élargi, relié aux parcs urbains (Valency, Vallée de la Jeunesse), tout en réduisant les coupures causées par les infrastructures.



**CORRIDOR EST-OUEST**

Milieux secs / Espaces non accessibles : Préservation et valorisation des habitats naturels.

Corridor écologique : Continuité paysagère et biodiversité le long de l'axe ferroviaire.

Topographie, talus et gestion des eaux de ruissellement : Intégration des reliefs existants et renforcement des dynamiques écologiques.

Connexion Renens-Lausanne : Articulation entre infrastructures, mobilités douces et paysage.

**RÉSEAU NORD-SUD**

Jardin d'été et jardin d'hiver : Aménagements adaptés aux saisons, offrant des usages différenciés tout au long de l'année.

Accessibilité et environnement : Connexion depuis l'avenue, gestion des eaux de ruissellement et atténuation des îlots de chaleur par le développement de la canopée.

Gestion écologique et patrimoniale : Dépoullution des sols, intégration de l'héritage industriel du site et valorisation du paysage existant.

Ouverture sur le paysage : Mise en scène des perspectives et des vues sur le territoire environnant.

### CONCEPTION PAYSAGÈRE ET URBAINE

Jardin d'été / Jardin d'hiver : Ambiances saisonnières et usages polyvalents.  
Bos de chaleur / Canopée : Réduction des températures par l'ombrage naturel.  
Sols : Assainissement, infiltration et amélioration des substrats.  
Patrimoine : Valorisation du patrimoine industriel du site.

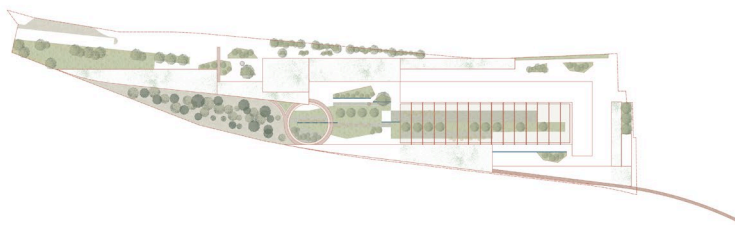


### CONNEXION VERTE

Connexion avec la structure végétale existante  
Renforcement des corridors écologiques : Liaison entre les espaces verts existants et les nouveaux aménagements paysagers.  
Préservation de la biodiversité : Création de continuités végétales favorisant les déplacements des espèces.



PLAN DE SITUATION 1:2000



### UN GRAND JARDIN 1:2000

Un grand jardin continu, intégré et résilient, constitue le cœur du projet, avec des espaces verts et des revêtements adaptés. Le jardin d'été, véritable oasis de fraîcheur et de biodiversité, atténue l'effet d'îlot de chaleur urbain et offre ombrage et bien-être aux usagers, tout en renforçant la continuité écologique et sociale du quartier.

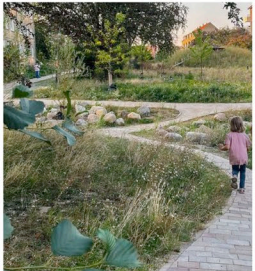
Les corridors arborés, composés de grands arbres et de chaussées perméables, relient les différents espaces du site tout en dépouillant les sols. Les placettes, ponctuelles d'espaces de taille plus modeste, suivent le tracé des anciennes voies ferrées et créent un lien entre patrimoine industriel et usages contemporains comme la détente et la mobilité douce.

Le parvis, situé au nord, s'ouvre sur l'avenue de Genève et sert de porte d'entrée vers le jardin d'été et la future ligne de tram. Il facilite les flux piétons et cyclistes et fait le lien entre le site et son environnement urbain.

La halle historique, accessible depuis le parvis, s'enrichit d'un jardin d'hiver semi-ouvert, prolongeant ainsi le jardin d'été en intérieur. Ce dernier renforce la biodiversité et la continuité verte tout au long de l'année.

Le talus sud du plateau du Flon, valorisé par des murs à insectes et des plantations suivant les courbes de niveau, favorise la connectivité écologique et stabilise les sols, tout en soutenant la faune et la flore locales.

Enfin, le projet met l'accent sur la gestion des eaux et les services écosystémiques. Les prairies indigènes, les hôtels à insectes et la végétation hydro-adaptée optimisent l'infiltration des eaux pluviales, réduisant ainsi les ruissellements tout en embellissant le quartier.



Prairie fleurie et chemin  
Parvis, place urbaine

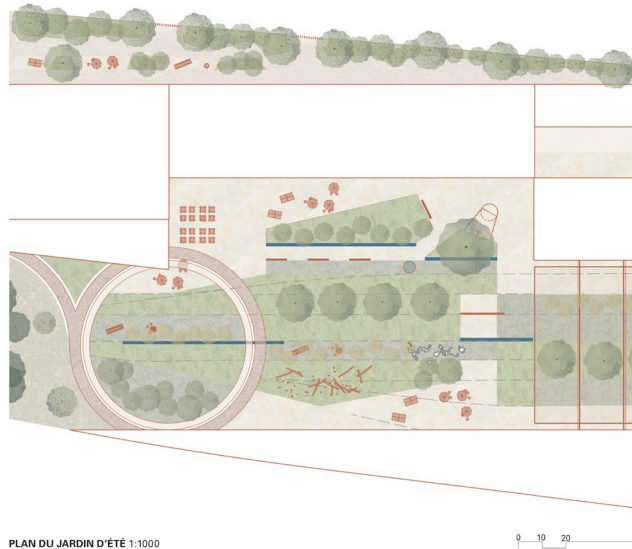


**MOFA**  
ARCHITECTURE DU PAYSAGE

**RAPP**  
MOBILITÉ ET LOGISTIQUE

**MADE IN**  
BUREAU PILOTE, URBANISME ET ARCHITECTURE

MANDATS D'ÉTUDE PARALLÈLES  
EN PROCÉDURE SÉLECTIVE  
1. DEGRÉ



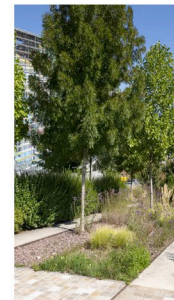
PLAN DU JARDIN D'ÉTÉ 1:1000



Les rails rythment les plantations



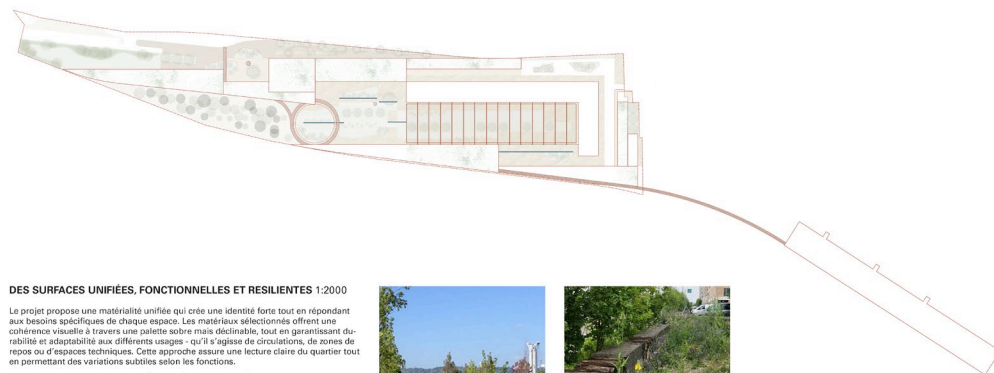
Une grande prairie, un espace continu, un socle commun pour l'ensemble du bâti.



Des plantations plus basse divisent les espaces;



Système d'irrigation pour les zones plantées.



#### DES SURFACES UNIFIÉES, FONCTIONNELLES ET RESILIENTES 1:2000

Le projet propose une matérialité unifiée qui crée une identité forte tout en répondant aux besoins spécifiques de chaque espace. Les matériaux sélectionnés offrent une cohérence visuelle à travers une palette sobre mais déclinable, tout en garantissant durabilité et adaptabilité aux différents usages - qu'il s'agisse de circulations, de zones de repos ou d'espaces techniques. Cette approche assure une lecture claire du quartier tout en permettant des variations subtiles selon les fonctions.

La gestion des eaux pluviales s'intègre discrètement mais efficacement au paysage. Le mur de soutènement, à la fois structurel et fonctionnel, sert également de mobilier urbain tout en participant à l'infiltration. Des revêtements perméables couvrent de vastes surfaces, tandis que des bassins de rétention végétalisés se fondent naturellement dans les espaces publics. Ce système complet régule les flux en cas de fortes pluies, favorise l'infiltration naturelle et contribue au rafraîchissement urbain, le tout sans compromis esthétique.

Cette intégration aboutit à des espaces publics à la fois résilients et qualitatifs, où chaque élément - des pavés drainants aux zones végétalisées - remplit simultanément plusieurs fonctions. La continuité matérielle entre espaces de convivialité et zones techniques crée une identité fluide tout en optimisant la gestion environnementale. Le résultat est un projet où performance écologique et qualité spatiale se renforcent mutuellement, offrant au quartier une véritable signature paysagère.

Miroir d'eau





## 9.7 Projet de l'équipe pilotée par Sergison Bates

Le projet propose une **échelle jugée appropriée**, un travail intéressant sur la **variation des géométries bâties** et des efforts pour développer des **liaisons internes et des espaces différenciés**, en particulier le long de la rue de Genève et sur l'avenue de Morges, ainsi que le **traitement des socles**. Le **mouvement du front urbain**, qui évite l'effet d'alignement strict, confère au dispositif une certaine richesse morphologique, tandis que la présence de séquences distinctes et de transitions entre espaces reflète une volonté de créer un tissu complexe, au-delà d'une simple répétition d'îlots. Cette approche traduit une certaine **agilité dans l'organisation des bâtiments**, visant à composer avec les contraintes du site et à articuler des « pièces urbaines » cohérentes. L'intégration fonctionnelle, notamment la proximité entre la halle et les activités, ainsi que l'intérêt porté à la question des percées et des vues, témoignent d'une réflexion sur l'ouverture visuelle et la qualité des ambiances.

Le projet s'appuie sur des fondations conceptuelles claires et un parti pris cohérent, tout en ouvrant la voie à plusieurs pistes d'enrichissement. La **perception encore très unitaire des volumes** pourrait être atténuée par un travail plus subtil de fragmentation et de mise en valeur des articulations, afin d'apporter davantage de rythme et de diversité à la composition et mieux maîtriser les **relations de vues entre bâtiments**. La question de la **perméabilité du site** reste déterminante: les passages couverts et les séquences différenciées, bien identifiés dans l'intention, gagneraient à trouver une expression spatiale plus affirmée. L'articulation entre les différentes composantes – halle, hub logistique et tissu résidentiel – pourrait être renforcée pour consolider la cohérence d'ensemble et **clarifier la lecture du concept paysager**, en particulier le long de l'axe nord-sud. Les **espaces ouverts sur la rue de Genève** offrent des opportunités intéressantes, mais leur relation avec le bâti existant et leur fonction urbaine mériteraient d'être davantage précisées. Enfin, certains éléments ciblés – tels que le **bâtiment en jonction** avec la halle, l'animation des rez-de-chaussée ou le rôle des arcades – représentent autant d'occasions d'affiner la réponse architecturale et urbaine. En poursuivant ce travail d'ajustement, le projet pourrait gagner en fluidité et en richesse, en renforçant la qualité des transitions, des pleins et des vides, pour une intégration plus naturelle et expressive dans son contexte.

Planches du 2<sup>ème</sup> degré



### Contexte urbain

Le site de Sébeillon, à l'ouest du centre-ville, se distingue comme un territoire d'exception, animé par la Halle de Sébeillon, monument protégé et catalyseur d'une transformation urbaine ambitieuse. Notre travail a accordé une attention particulière aux conditions topographiques existantes, à la structure morphologique des parties environnantes, aux flux de circulation ainsi qu'aux conditions sociales et économiques qui pourraient permettre le développement futur du site. Une attention particulière a été accordée à l'évaluation de la densité et à un développement par phases. Cela serait rendu possible par la disponibilité progressive des terrains à bâtir. Notre principal objectif a été d'offrir une structure urbaine claire. Nous avons testé de nombreuses variantes en termes de volume et de programme, lesquelles ont été conçues en lien avec la création d'un concept paysager cohérent.

Bien que l'infrastructure ferroviaire située au sud du site présente certains défis en termes d'impact sonore et de liberté de circulation des personnes du nord vers les zones au sud, ce contexte peut également être perçu positivement. Il offre un caractère plutôt urbain et génère des nouveaux accès pour les futurs utilisateurs des bâtiments, du quartier et le transport de marchandises.

Les retours et commentaires formulés lors de la présentation intermédiaire ont également été soigneusement pris en compte, et les ajustements nécessaires ont été apportés à notre projet en fonction de ces remarques (p.ex. principes urbanistiques précis, affectations et types de logement, approfondissement des ambiances des espaces extérieurs, réversibilité des programmes, nouvelle proposition d'utilisation de la Halle en accord avec son patrimoine, meilleure intégration du HUB logistique urbain avec plus de perméabilité, etc.).



Halle aux marchandises durant la construction, env. 1952.  
source : OFF historic



Photographie Maquette 1:500



Plan de situation 1:10'000





Visualisation promenade urbaine Sébailon-Nord

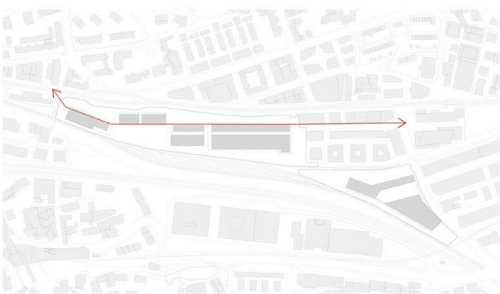


Schéma principe de l'alignement des bâtiments. Une continuité pour la promenade au Nord de Sébailon, connectant les nouveaux projets, la Halle de Sébailon et les bâtiments existants à l'est.

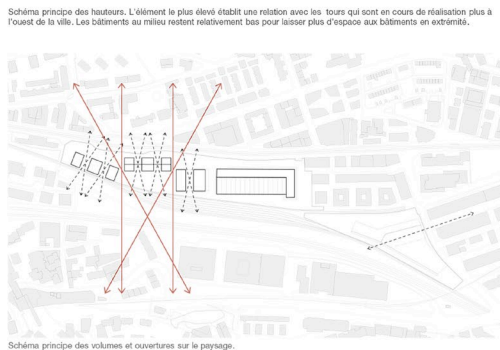
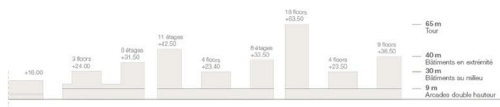


Schéma principe des volumes et ouvertures sur le paysage.

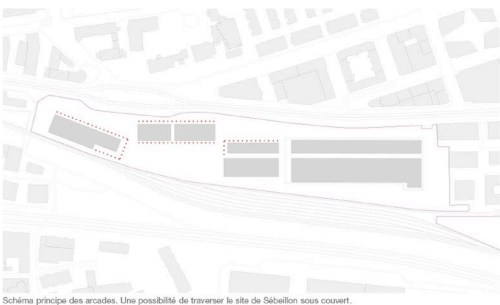


Schéma principe des arcades. Une possibilité de traverser le site de Sébailon sous couvert.





### Principes paysagers

Trois promenades reliant des espaces de natures différentes. Mettant à profit sa plénitude, rare à Lausanne, le plateau de Sébailon se parcourt via trois promenades parallèles aux voies.

### I une voie piétonne et cyclable urbaine au nord

Cet axe permet de relier les différents parvis des bâtiments qui se succèdent, formant un continuum d'espaces publics parallèle à la rue de Genève.

Un tracé linéaire, fluide, sol en dur, éclairage et mobilier urbain. La végétation est composée d'arbres de grand développement, couronnés et disposés sur des alignements et trames régulières. Les parvis, qu'ils soient larges comme devant les bâtiments A et C ou allongés comme devant la halle, sont des lieux vivants et animés, à forte valeur d'usage. On s'y arrête sur une terrasse, on s'y retrouve, on y va pour le marché, un concert, une exposition en plein air, c'est là que la vie de quartier s'y développe, en lien avec les activités présentes en rez des bâtiments.

### II un parcours intérieur au centre du bâti

En passant par le centre du plateau de Sébailon, ce parcours est majoritairement abrité. Il offre une temporalité plus lente que la voie nord, permettant la visite et la flânerie sous les arcades et/ou dans les bâtiments (dont la halle et son jumelle oriental). Il est aussi à l'usage des habitants et du quartier, qu'il relie.

Son caractère et ses usages tiennent beaucoup au fait qu'il est couvert sur une grande partie de son tracé. Intimement lié au bâti, les revêtements de sol intérieurs et extérieurs sont identiques, reliant les séquences couvertes et couvertes par une même matérialité. Entre les bâtiments, des percées visuelles ouvrent des perspectives sur le grand paysage côté lac.

### III le parc linéaire au sud

Longeant le flanc sud du plateau de Sébailon, le parc linéaire prend son origine dans les espaces végétalisés qui accompagnent les voies ferroviaires dans cette partie de la ville. Du passage du Martini jusqu'à l'avenue de Sévelin, ce parc parfois étroit, parfois plus large, mais toujours en pleine terre et accessible aux piétons, offre une forme nouvelle de promenade en ville, végétalisée, avec des vues dégagées vers le sud et les Alpes en hiver, entre les arbustes et sous les arbres en été. Il franchit la voie Tridel par un passage à niveau contrôlé.

Ce parc linéaire joue plusieurs rôles :

- 1) Climatique : un rideau végétalisé au sud protège le plateau de Sébailon des vents chauds et du soleil
- 2) Biologique : cette densité végétale et de pleine terre offre des continuités de parcours aux humains, à la faune et à la flore et favorise l'activité biologique dans un site aujourd'hui minéral et stérile
- 3) Social : en plus de la promenade continue, la partie centrale du parc est à l'usage des habitants.e.s
- 4) Économique : côté hub logistique, le passage piéton reste mais l'espace libéré par la voie de débord est utilisé pour une pépinière de sols et/ou une station de dépollution des sols par phytoremédiation. Ces méthodes prennent du temps mais sont économiquement intéressantes.



(de haut en bas)  
1. Novartis Campus, Bâle, pour Place au Nord du Secteur B  
2. Turbinerplatz, Zürich, pour Place au Nord du Secteur A  
3. Quartier des Inventeur, Martigny, pour la Place Nord de la Halle



Trame verte 1:10'000

Le plateau de Sébailon s'inscrit dans à la croisée de continuités écologiques. La première, existante, entre le parc de Valency, au nord, et la vallée de la Jeunesse qui va jusqu'au lac, au sud. La deuxième, sur l'axe est-ouest, en accompagnement des voies CFF et jusqu'à la gare existe de manière résiduelle aujourd'hui. Le projet propose, par une végétalisation continue le long des voies, de renforcer cette axialité, plaçant ainsi le plateau de Sébailon dans une continuité territoriale forte. Le parc situé à l'est s'inscrit dans la continuité de la première trame verte Valency – Sébailon – vallée de la Jeunesse, qui s'étend jusqu'au lac.



Trame bleue 1:10'000

L'existence du plateau de Sébailon est directement liée à celle du Flon, ou plutôt de son voûtage. Aujourd'hui canalisé, comme la majorité des rivières lausannoises, le Flon pourrait être reconstruit sur un tracé proche de l'original. Il passerait ainsi autour du site du hub logistique, entre Sévelin et l'Avenue de Provence avant de rejoindre la Vallée de la Jeunesse. Le projet propose d'anticiper l'arrivée possible de la rivière et laissant un espace réservé aux eaux au nord du hub. En attendant de devenir une rivière, ce site non construit permet de traiter les sols pollués par phyto-rémediation et est donc, de manière transitoire, un endroit végétalisé en vivant.

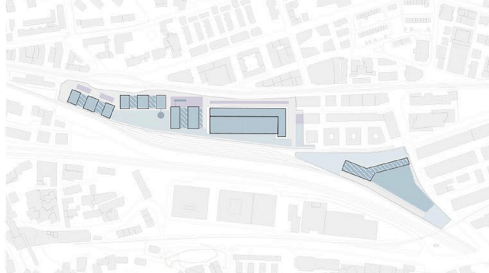
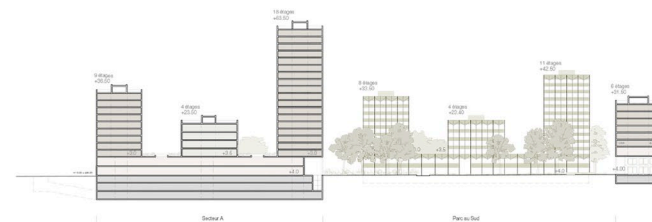


Schéma des eaux pluviales

- Surfaces de récupération et possibilité de stockage pour les eaux grises des bâtiments, arrosage des plantations sur dalle/trottoir et alimentation des fontaines, pataugeoires, etc (après traitement)
- Trottoirs accessibles / arrosés avec eau stockée
- Infiltration directe (plaine terre avec surface perméable)
- Récupération et infiltration indirecte (plaine terre avec surface semi ou imperméable) / eau dirigée vers des fosses à implanter
- Fosses à implanter
- Eau permanente (bassins, fontaines, pataugeoires, etc.)



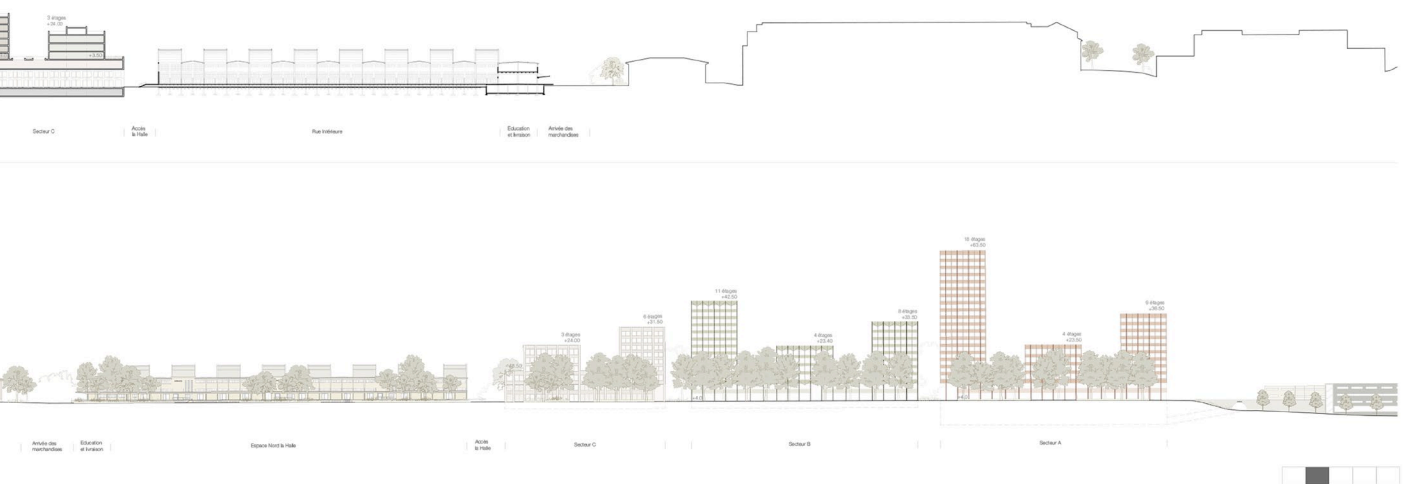
Plan de Situation 1:1000



Coupe A-A 1:1000



Elevation Nord A-A 1:1000





### Développement par phases

Dans nos études, nous avons accordé une attention particulière au phasage du développement et aux contraintes découlant de l'actuelle collection de baux existants sur le site, ainsi qu'aux besoins futurs en matière de livraison et d'accès. Nous avons également pris soin d'organiser les espaces du rez-de-chaussée et de considérer leur capacité à activer la zone à l'avenir. Avec la réalisation de toutes les phases, il sera possible de circuler à travers le site, à l'intérieur des bâtiments et le long des rues intérieures.

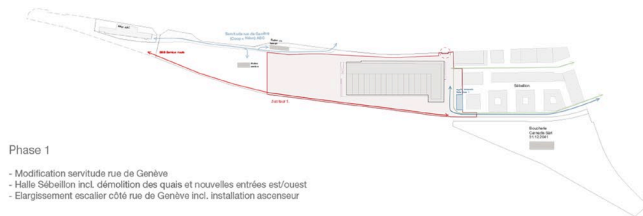
La première phase consisterait à réaffecter La Halle.

La seconde phase verrait la construction du plus grand ensemble de bâtiments avec une tour du côté est, donnant sur un nouveau parc. Cette opération de construction entraînerait également la création d'un nombre important de places de parking souterraines pour les voitures et les vélos, ainsi qu'une nouvelle connexion par tunnel vers la zone au sud, ainsi qu'une rampe pour les vélos.

Une seconde phase du développement verrait la construction d'un nouveau bâtiment à l'est de la zone de développement. Cela établirait une relation précise avec le bâtiment de la Halle Sébellon et une rue intérieure traverserait directement ces deux bâtiments.

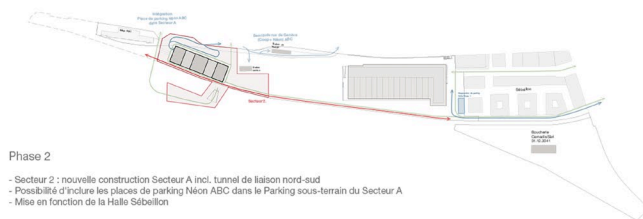
Finalement, un développement entre ces deux nouvelles constructions viendrait compléter l'ensemble, lorsque le bail du site de la station-service arrivera à échéance. Nos études indiquent un scénario qui permet d'atteindre la densité totale tout en organisant le programme de manière cohérente. Plus de détails sur les propositions paysagères ainsi que les concepts de circulation et de déplacement se trouvent sur les autres pages.

- Accès vélos
- Limitations
- Accès voitures
- Rails
- Route de service CTF



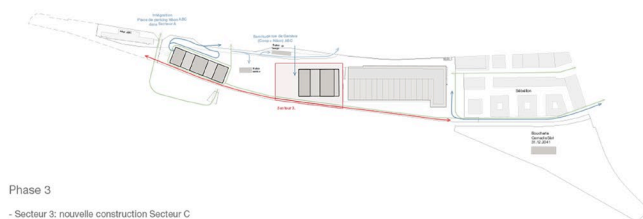
#### Phase 1

- Modification servitude rue de Genève
- Halle Sébellon incl. démolition des quais et nouvelles entrées est/ouest
- Élargissement escalier côté rue de Genève incl. installation ascenseur



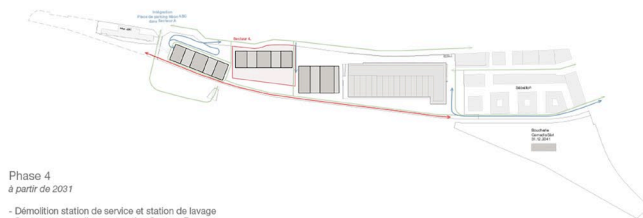
#### Phase 2

- Secteur 2 : nouvelle construction Secteur A incl. tunnel de liaison nord-sud
- Possibilité d'inclure les places de parking Nîon ABC dans le Parking sous-terrain de Secteur A
- Mise en fonction de la Halle Sébellon



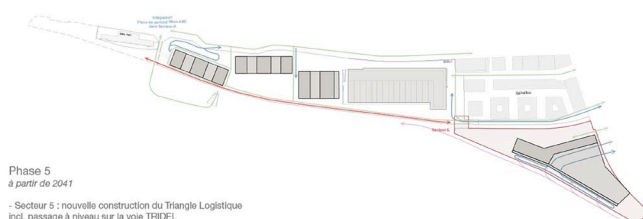
#### Phase 3

- Secteur 3 : nouvelle construction Secteur C



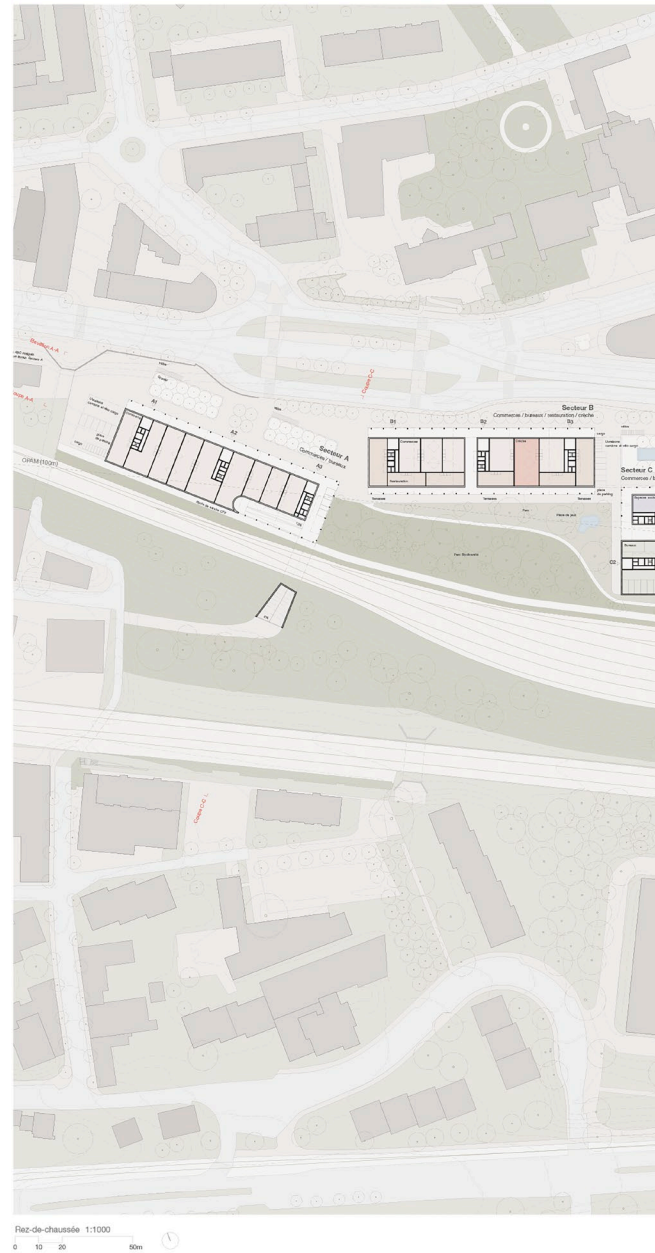
#### Phase 4

- Démolition station de service et station de lavage
- Secteur 4 : nouvelle construction Secteur B

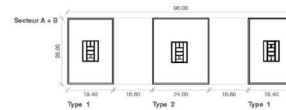


#### Phase 5

- Secteur 5 : nouvelle construction du Triangle Logistique incl. passage à niveau sur la voie TRIDEL



Rez-de-chaussée 1:1000  
0 10 20 50m



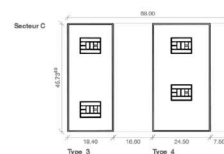
Type 1  
Logements  
28.00 x 19.40  
501 m<sup>2</sup>



Type 3  
Coopérative de logement  
45.70 x 19.40  
829 m<sup>2</sup>

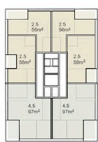
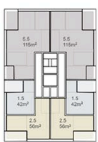
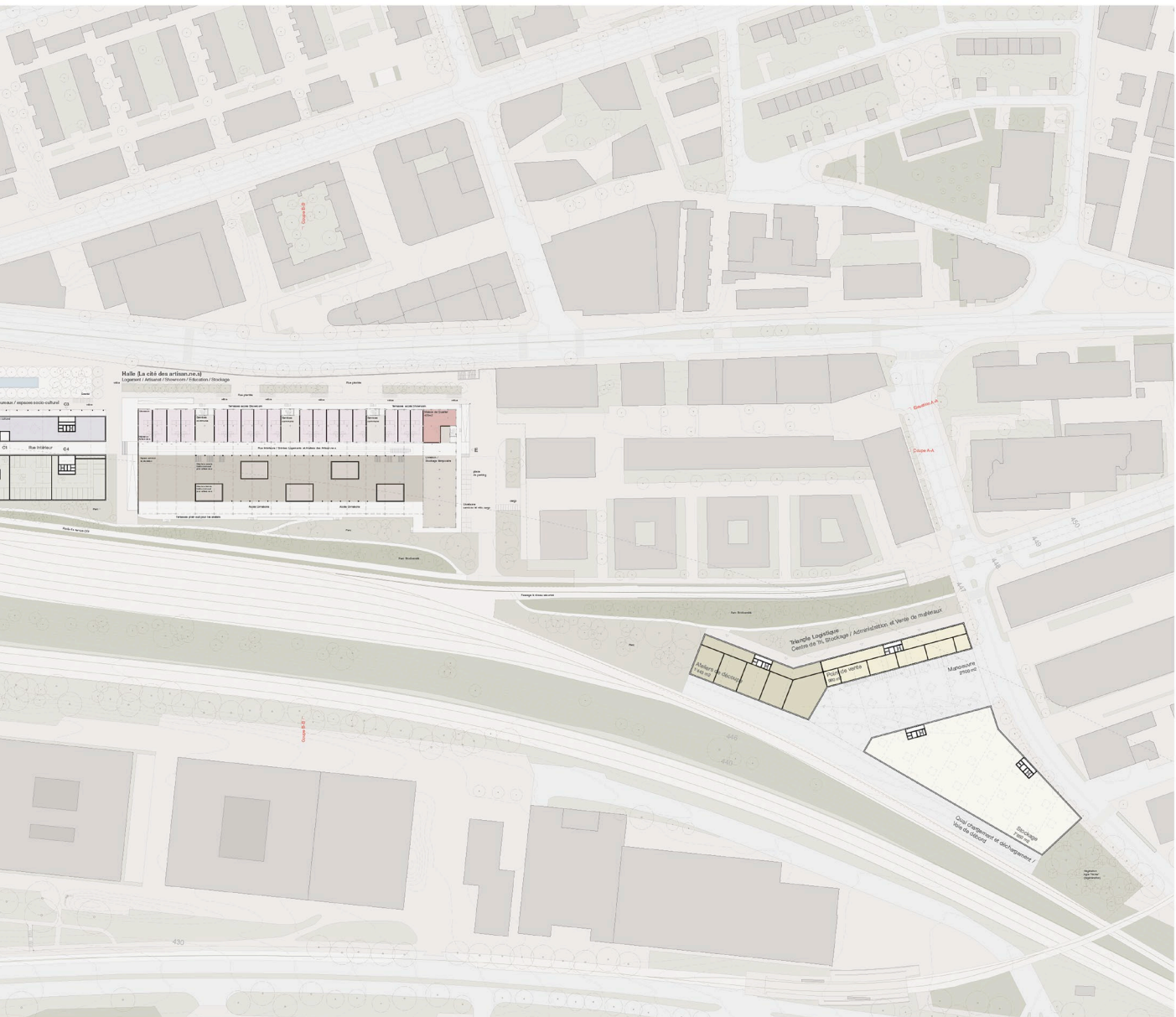


Type 3  
Bureaux  
46 places  
45.70 x 19.40  
829 m<sup>2</sup>



Dimensionnement des volumes 1:1000

Réversibilité des programmes (bureaux/logement) 1:500



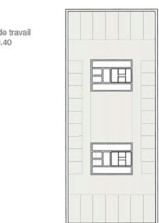
**Type 1**  
Bureaux  
32 places de travail  
28.00 x 19.40  
501 m<sup>2</sup>



**Type 2**  
Logements  
28.00 x 24.00  
626 m<sup>2</sup>



**Type 2**  
Bureaux  
40 places de travail  
28.00 x 24.00  
626 m<sup>2</sup>



**Type 4**  
Coopérative de logement  
45.70 x 24.50  
1'058 m<sup>2</sup>



**Type 4**  
Bureaux  
60 places de travail  
45.70 x 24.50  
1'058 m<sup>2</sup>



| Mix        | m <sup>2</sup> (approx.) |
|------------|--------------------------|
| 1.5 pièces | 40-55m <sup>2</sup>      |
| 2.5 pièces | 50-60m <sup>2</sup>      |
| 3.5 pièces | 80-90m <sup>2</sup>      |
| 4.5 pièces | 100-110m <sup>2</sup>    |
| 5.5 pièces | 115m <sup>2</sup>        |
| Duplex     | 120-150m <sup>2</sup>    |



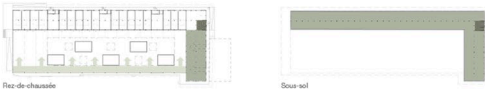
La Halle

Le bâtiment de la Halle Sébailon est une structure d'une grande importance culturelle. C'est un bâtiment emblématique de la ville de Lausanne et l'un des nombreux bâtiments industriels en Suisse qui offrent des solutions inventives aux besoins pratiques. Dans ce cas, en lien avec le service de l'infrastructure ferroviaire. À l'avenir, ce bâtiment offre le potentiel de devenir une partie intégrante de l'espace public et des équipements partagés de la ville, ainsi qu'un lieu de productivité.

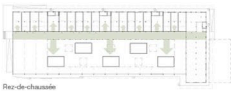
Nous proposons que l'espace principal devienne un lieu où sont accueillies des pratiques créatives. Au rez-de-chaussée, un niveau d'hospitalité serait offert sous forme de cafés, restaurants et autres espaces commerciaux. Les besoins en matière de livraison et de transport ont également été pris en compte et intégrés.

La structure de deux étages au nord et à l'est serait transformée en espaces d'emplois et de logements ; le concept d' "habiter-travailler". Bien que la viabilité commerciale de ces propositions doit être soigneusement examinée, nous pourrions envisager cette grande structure existante comme un bâtiment dynamique qui soutiendrait les pratiques créatives et innovantes et créerait un nouveau lieu dans la ville.

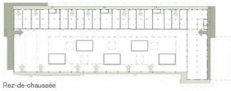
Maintien de la perméabilité fonctionnelle (livraison, distribution sur palettes, etc.)



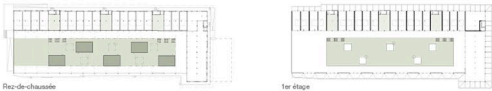
Rue Intérieure (accès aux logements, espaces de travail et services des artisans.ne.s)



Un socle continuellement accessible, couvert et activé (terrasses plein sud, accès showroom, accès la Halle, etc.)



Structure additionnelle dans la Halle (espaces ouverts et fermés pour les artisans.ne.s)



Le HUB logistique urbain

Nous voyons cela avant tout comme un bâtiment infrastructurel, nécessitant une empreinte au sol très large. Nos études ont exploré la circulation des marchandises et des frets, ainsi que les besoins en matière de livraison et d'accès. Mais nous avons également accordé une attention particulière à son implantation sur le plan urbain et à l'impact qu'il aurait sur les bâtiments et le contexte qui l'entourent.

Le volume bas offrira une certaine porosité depuis Sévelin. Au sud, l'espace de stockage sera directement en lien avec la voie de transbordement mais aussi avec l'espace couvert et ouvert de manœuvres.

En plus du grand espace de stockage nécessaire au bâtiment, nous proposons d'intégrer, à l'ouest et au nord, d'autres programmes : des bureaux et des activités commerciales, ainsi que des espaces dédiés à la transformation de matières brutes (comme par exemple découpe de bois ou métaux, en amont de leur recyclage dans la Halle afin de limiter d'éventuelles nuisances).

La principale zone du toit serait un toit végétalisé, et une trame de lanterneaux sur le toit permettrait l'entrée de lumière naturelle et la ventilation des espaces situés en dessous.

Nous voyons ce bâtiment comme une infrastructure nécessaire, non seulement pour la ville, mais aussi pour répondre aux besoins de transports des matériaux et des marchandises, de leur stockage et transformation.

Potentiel pour un centre de tri urbain et synergie avec la Halle

Le concept de centre de tri urbain intégré dans un centre logistique et lié à une halle en milieu urbain répond aux enjeux de durabilité, de circularité et de revitalisation des halles industrielles.

L'intégration d'une halle industrielle réaffectée à proximité directe du centre de tri permettrait d'accueillir des artisans et créateurs qui pourraient utiliser les matériaux issus du tri. Par exemple, un menuisier pourrait récupérer du bois recyclé pour fabriquer des meubles ou des éléments de décoration, tandis qu'un designer textile pourrait utiliser des tissus ou des matériaux coupés récupérés pour créer des vêtements ou des accessoires. Cette proximité favorise une économie circulaire locale, réduit les besoins en matières premières neuves et dynamise le tissu artisanal urbain.

Une partie du projet pourra être réservée à la création à l'exemple de la Réserve des Arts (Paris, France), une association qui collecte des matériaux issus de l'industrie culturelle (tissus, bois, métal, plastique) pour les redistribuer à des artistes, scénographes et artisans. Elle propose également des formations en écoconception et des ateliers pratiques. Un tel type d'usage pourrait trouver des synergies avec les activités culturelles (théâtre, concerts etc.) du quartier de Sévelin, notamment.

Le centre de tri intégré au centre logistique pourrait être une étape ultérieure de fin et ciblé dans la chaîne logistique comprenant également le CIL.

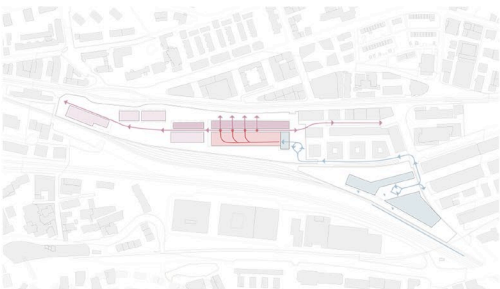
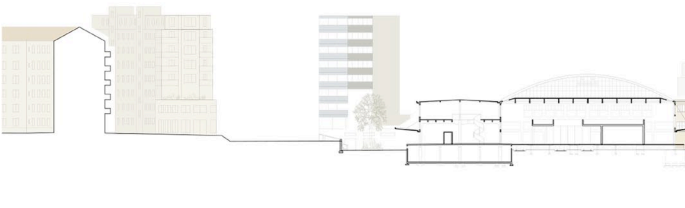
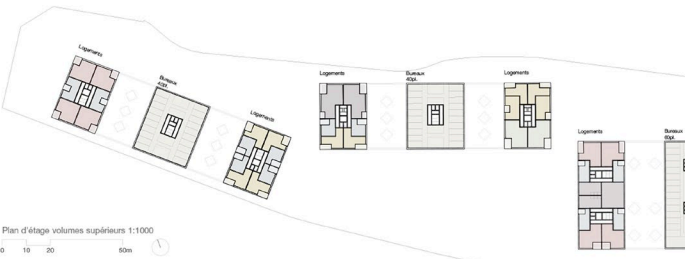
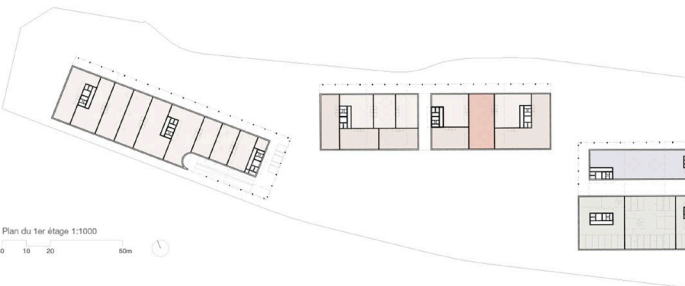


Schéma synergie Halle - Triangle Logistique - Sébailon

Programme

| Secteur A                         | Halle Sébailon                    |
|-----------------------------------|-----------------------------------|
| Logement (cf. page précédente)    | Unités d'habitation artisans.ne.s |
| Bureau                            | Unités de travail artisans.ne.s   |
| Commerce                          | Service commun                    |
| Local technique /                 | Maison de Quartier                |
| Espace de stockage/Cave           | Espace pour l'éducation           |
| Parking souterrain (belle, volum) | Local technique /                 |
|                                   | Espace de stockage/Cave           |
| Secteur B                         | Halle Logistique urbaine          |
| Logement (cf. page précédente)    | Espace de stockage                |
| Bureau                            | Point de vente                    |
| Commerce                          | Ateliers de découpe               |
| Restaurant                        | Bureau                            |
| Crèche                            |                                   |
| Local technique /                 |                                   |
| Espace de stockage/Cave           |                                   |
| Secteur C                         |                                   |
| Logement (cf. page précédente)    |                                   |
| Bureau                            |                                   |
| Espace socio-culturel             |                                   |
| Local technique /                 |                                   |
| Espace de stockage/Cave           |                                   |



Coupe La Halle de Sébailon B-B 1:500





Mouvements (généralités)

L'espace Sôbellon, qui sera parfaitement desservi par les transports publics, sera principalement sans circulation (véhicules motorisés). La réalisation d'un centre logistique urbain, qui utilisera l'infrastructure ferroviaire existante, contribuera au développement durable du transport de marchandises en milieu urbain.

La Halle

La halle sera équipée de deux quais de transbordement flexibles pour camions, ainsi que de plusieurs places de stationnement pour véhicules motorisés individuels, vélos-cargos et vélos. Ces installations sont principalement destinées aux employés et à la réception des livraisons. L'accès se fait par la route existante, l'Avenue de Sévelin, via un carrefour séparé. Entre l'Avenue de Sévelin et les zones de livraison, la route est aménagée en voie unique. À chaque extrémité se trouve une zone d'attente, régulée par un feu de signalisation. En raison du faible volume de trafic dans ce secteur, une faible fréquence de circulation est attendue sur cette voie unique.



"Palettisation" vers 1963, Source : CFF Historic

Secteurs A, B et C

Au secteur A, la zone de livraison se trouve du côté ouest, avec les places de stationnement pour les véhicules individuels motorisés (VM), les vélos-cargos et les vélos. L'accès se fait par un itinéraire différent de celui de la sortie, en passant par le nord du bâtiment le long de la promenade. Cela permet également une livraison directe aux magasins. Ainsi, la route de service reste principalement disponible pour les CFF et les vélos, et les zones résidentielles sont libérées du trafic et du bruit. Pour les habitants et les visiteurs, un grand parking souterrain est prévu pour les vélos (env. 1100 VAP) et les véhicules motorisés (env. 210 places). Deux rampes distinctes sont prévues pour desservir ce parking. L'accès vélo se fait soit directement par le passage souterrain nord «du martinet», soit par la rampe située à l'est du bâtiment. Pour l'accès voitures, la même rampe située à l'ouest est utilisée. Elle est une prolongation du tunnel existant «du martinet».



Zone "expéditions" vers 1954, Source : CFF Historic

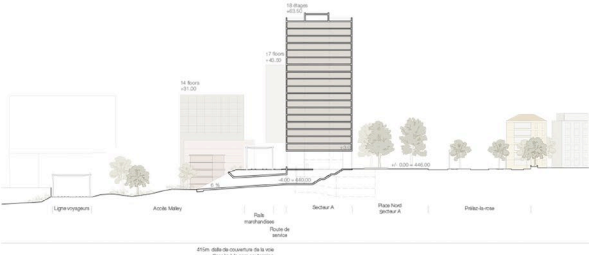
Entre les secteurs B et C, une zone de livraison flexible est prévue, avec le même accès que celui du secteur A. Des places de stationnement pour véhicules motorisés individuels, vélos-cargos et vélos y sont également disponibles. Le stationnement pour les véhicules motorisés reste fonctionnel même lorsqu'une position de livraison est occupée.

HUB Logistique urbain

Dans la partie sud-est sera aménagé le HUB de logistique urbaine, permettant un transbordement fluide du rail vers des camions plus petits, des camionnettes et des vélos-cargos pour la distribution fine dans le réseau urbain. L'accès routier se fait par des entrées et sorties séparées depuis l'Avenue de Sévelin. Côté ferroviaire, une voie de transbordement ainsi qu'une zone de stationnement pour un train (environ 200 m) sont prévues. Une seule voie de transbordement est envisagée afin de permettre davantage d'espaces verts sur le côté nord. Si une seconde voie devait réellement s'avérer nécessaire, elle pourrait être envisagée. Toutefois, les inconvénients spatiaux (logements existants au nord, espaces extérieurs, pollution du sol, etc.) sont plus importants que les avantages en termes de flexibilité et de capacité pour le hub logistique urbain.

Le long de la voie, les marchandises peuvent être transbordées sur des trains de marchandises via un quai de chargement libre. Elles peuvent également être rapidement entreposées dans des espaces de stockage, puis réparties sur les six quais de livraison destinés aux camions de 10 mètres. Il est aussi possible de transférer les marchandises aux vélos-cargos, pour lesquels 11 places de stationnement sont prévues.

De manière générale, le quai de transbordement est conçu comme un espace flexible, où la logistique et le trafic peuvent être gérés aisément, et où tous types de véhicules peuvent manœuvrer sans conflits.



Coupe passage nord-sud G-C 1:1000

0 10 20 50m

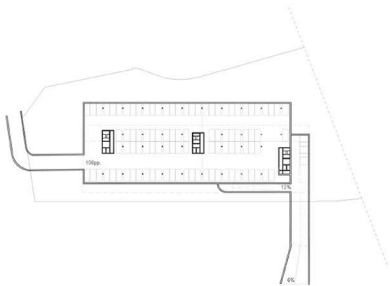
Concept Mobilité

Le concept de mobilité permet d'ajuster de manière optimale le nombre de places de stationnement afin de favoriser une mobilité respectueuse du climat. Grâce à l'excellente offre en transports publics, l'offre de stationnement pour les véhicules motorisés individuels peut être réduite.

D'une part, grâce à une nouvelle ligne de tram longe le périmètre, et la station de métro se trouve à proximité immédiate. D'autre part, grâce à l'usage mixte du site qui permet une densité élevée d'activités sur un espace réduit, générant ainsi de courts trajets entre le travail, le logement, les loisirs, les commerces, et les espaces verts ou les aires de jeux.

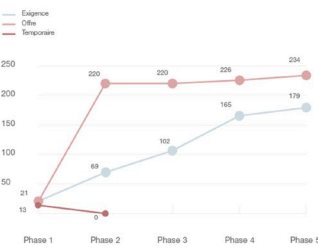
La mobilité à vélo est encouragée par des places de stationnement attrayantes pour vélos-cargos et vélos classiques. Des installations protégées contre le vol ainsi que des zones pour l'entretien ou la réparation des vélos sont également prévues. Les calculs des places nécessaires ont été réalisés selon le règlement de construction pour les véhicules motorisés, et selon les normes VSS pour les vélos.

De plus, des offres de carsharing ou de vélopartage sont disponibles dans le parking souterrain, permettant une meilleure utilisation avec moins de places de stationnement. Il existe également une station de réception de colis, où les paquets peuvent être retirés facilement et de manière centralisée.

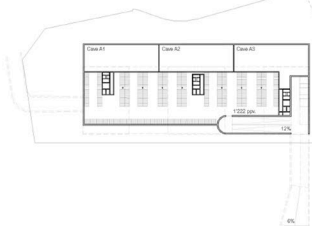


Plan parking voitures 1:1000

0 10 20 50m

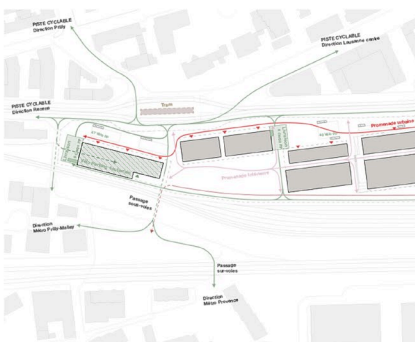


Besoins et capacité de stationnement après la phase de construction

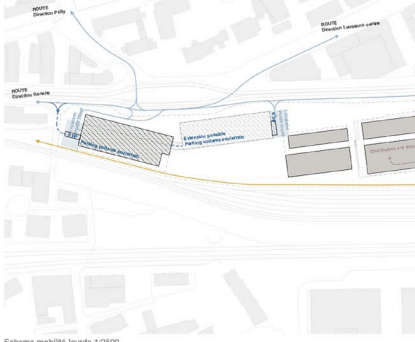


Plan parking vélos 1:1000

0 10 20 50m



Schema mobilité douce 1:2500

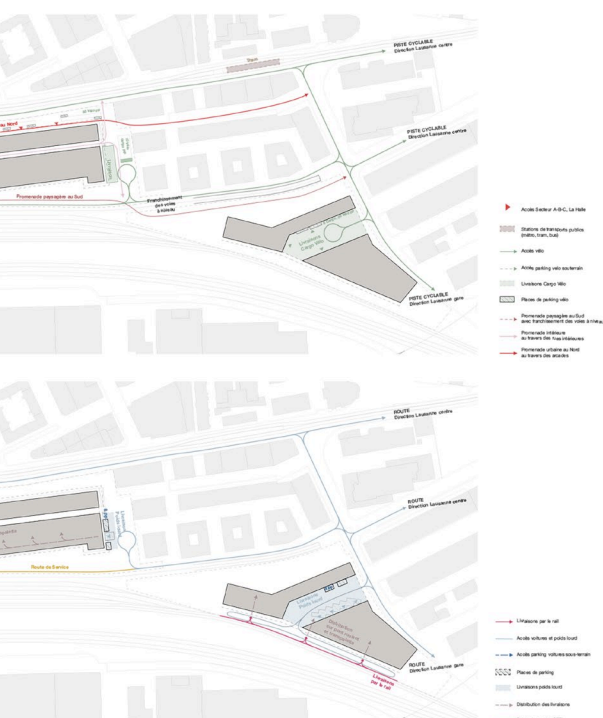


Schema mobilité lourde 1:2500





Visualisation promenade paysagère Sébeillon-Sud





## 9.8 Projet de l'équipe pilotée par Studio Paola Viganò

La proposition se distingue par une **lecture territoriale pertinente** et une attention affirmée à la relation entre urbanité et paysage. Le projet se distingue également par des tours élancées, d'une grande finesse. La priorité donnée au **parc linéaire**, pensé comme une continuité forte reliant le site à son environnement, constitue un atout structurant qui confère au projet une dimension paysagère marquée et une capacité à offrir des espaces publics généreux. La halle est **valorisée par un dégagement important**, ce qui renforce son rôle comme pôle central et espace ouvert à vocation publique. L'introduction d'une **double rangée bâtie** le long de la rue structure le front urbain et participe à l'articulation des espaces. Par ailleurs, la réflexion autour de la **programmation** suggère un potentiel intéressant pour diversifier les usages et favoriser des formes d'habitat spécifiques. Les intentions de durabilité, évoquées dès le premier degré, sont confirmées par l'importance donnée à la canopée et à la gestion écologique des terres, avec la création de buttes offrant des usages variés. La **réflexion autour de la densité** a été particulièrement appréciée pour la qualité des débats qu'elle a suscités au sein du collège d'experts et lors des ateliers en plénum. Les réflexions relatives à la densité et à l'impact sur le grand paysage appellent à poursuivre et à affiner le travail sur la silhouette urbaine.

Le projet présente une cohérence d'ensemble appréciable, tout en offrant plusieurs marges d'évolution. La question de **l'échelle bâtie** demeure déterminante: bien que le dispositif général soit équilibré, certains volumes gagneraient à être davantage espacés afin d'améliorer le confort et **la qualité de la relation visuelle entre bâtiments**, tandis que la hiérarchie des hauteurs pourrait être clarifiée pour renforcer la lecture du paysage urbain. Si les deux rangées de bâtiments présentent une base intéressante, le **traitement de la rue intérieure** gagnerait à être davantage approfondi. Le choix d'une morphologie homogène, pertinent pour éviter toute dissonance formelle, pourrait être nuancé par l'introduction de **variations typologiques plus affirmées**, susceptibles de favoriser une plus grande diversité architecturale et sociale. Enfin, la définition des rez-de-chaussée, des accès et des liaisons entre la halle et le quartier constitue une opportunité pour affiner l'animation des espaces publics et renforcer la lisibilité du maillage piéton.

Planches du 2<sup>ème</sup> degré





## I. Le droit à la ville. La nécessité du paysage. La construction d'une ville-paysage. Développement du nouveau quartier Sébeillon à Lau



**Vegetation**

- Sur remblais et talus
- De friche
- Du boulevard
- De fond ou tranchee desormais (humide)

**Matérialité**

- Pévi
- Béton
- Enrobé
- Pave joint gazon
- Mobilier

**Autres éléments**

- Périmétre de projet
- Limite OPAM
- Locaux techniques
- Hall d'accés
- Géranium
- Arbreux vifs
- Niveau

0m 5 10 20 N

## Habiter en ville, vivre dans un parc

Dans ce deuxième degré, le mandat d'école parallèle, le projet poursuit sa recherche d'un nouvel équilibre entre le droit à la ville et le droit au paysage : deux droits qui ne sont pas en opposition, mais qui se complètent à la fois écologiquement et culturellement. Cependant, pour y parvenir, le chemin reste étroit : il faut composer entre des surfaces à bâtir quantitativement importantes, d'un côté, et, de l'autre, des espaces fonctionnels liés à un grand projet urbain, celui des équipements scolaires, qui ont un statut de fin de cycle individuel et symbolique, au service de la ville. A l'érosion de ce parcours, s'ajoute désormais la contrainte du « forcer de la transition » : ces espaces indispensables à la ville, qui ne peuvent être réalisés qu'au sein d'un quartier d'habitat, doivent être conçus de façon à permettre d'infiltrer ou collecter les eaux, de renforcer la biodiversité, de créer des corridors ombragés, ou encore d'utiliser et de recycler durablement les matériaux du site sur place. Cette dernière contrainte, qui n'est pas sans conséquence, prend en considération la nécessité de préserver les valeurs emblématiques sur le lac, la ville et les montagnes, ainsi que la complexité politique d'initier des transformations urbaines de grande ampleur, surtout quand le développement de la population locale. C'est à la lumière de ces éléments, que nous choisissons de conclure notre exploration dans la dernière phase par quelques réflexions sur le sens de cette exploration, nourries par les enseignements tirés de son approfondissement au cours de ces derniers mois.

La création d'un parc métropolitain sur l'ancien site ferroviaire de Sévillon reste une hypothèse pleinement pertinente, y compris après l'intégration du futur hub logistique prévu sur la parcelle "Triangle" n°5939 à l'horizon 2025. L'absence de projet de desserte par tramway de Ce pavé s'inscrit dans un réseau de parcs à l'échelle de l'agglomération lausannoise, en particulier en renforçant un axe coramice est-ouest allant du Flon à Mably. À l'est du site, cette volonté se traduit par une continuité verte directe entre le parc et l'Hypercentre. L'extension du parc au-delà des limites du concours représente une ambition métropolitaine forte, que nous souhaitons voir évoluer à l'avenir, avec des connexions non seulement est-ouest, mais aussi nord-sud, afin de garantir la cohérence et la complémentarité de véritables espaces publics de qualité et respectant les végétations minimales fixées depuis la ligne ferroviaire et une unique strate basse permet d'organiser la surface jusqu'aux limites du périmètre de projet.

Le projet de parc métropolitain de Sévillon est issu de la forêt issue de la forêt de Sévillon, proche de ce qui a pu être traité avenue de Sévillon (érables à feuilles d'ouïes, bouleaux, charme houblon, populus alba, fusain d'Europe, viorne, genévrier, glaniers) se met en place ; la réutilisation des sols existants est encouragée, les sols existants sont solitaires et agréablement. L'ensemble met en avant l'esprit du lieu et en cohérence le patrimoine de la ville réhabilitée avec un espace public largement planifié.

Le projet apparaît comme un véritable paysage de friche, qui permet de réhabiliter l'ancien site ferroviaire de Sévillon et de garantir l'existence d'un espace public de qualité.

[illegible]

### Pour une économie de matériau

Si le projet d'un parc de friche reste minimal, car il s'appuie sur les sols, les vies et la nature propre du quartier ferroviaire, sa topographie prend désormais de l'épaisseur. Il s'agit à la fois d'économiser du matériel, d'utiliser les sols déjà en apportant le moins de matériel possible, et de diminuer l'évacuation des déblais et travailler dans la direction d'un équilibre déblais/remblais. Pour cette raison nous prenons en compte les excavations principales liées

Ce parc véritable écrin du nouveau quartier, présentera la particularité d'une friche jardinée qui offrira des paysages en perpétuelles évolutions.

la réalisation des deux parkings enterrés et proposent de modifier les parties du parc qui ne contiennent pas de rails (aujourd'hui des surfaces minérales) pour intégrer une nouvelle topographie. Entre la platitude du paysage ferroviaire et du émergent les nombreux éléments techniques (passerelles, signalisation, pylônes, etc.) et les végétaux, les différents types de pratiques des friches, des zones et des milieux anthropiques (graminées, vagabonds, érigéon, stœnéon du Cap, graminéas, plantains, parietaires, bromes mouss, lamiers, centranthes, gaillies, inules ou carottes sauvages, coquelicots etc.), des mouvements de terre, des pentes, des zones d'habitat, des zones de jeux, des lieux bien reconnaissables et en multipliant la perception de l'espace. La minéralité et la linéarité des voies ferrées, composées en une trame régulière et de ballast, est donc contrastée par la présence d'un paysage à niveaux différents qui crée une gradation de sol seco-humides très précieuse pour la biodiversité. Les zones d'habitat sont très riches en espèces et en grande de béton carrares, parfois concaves et réutilisées en place en fond de fosse, pallasse, des sols décomposés et mélangés à un compo de déchets vers utilisés pour accélérer le développement de la friche jadis inerte et sont la source fondamentale de construction du parc.

## Pour un parc vivant

Le long paysage ferroviaire organise les espaces majeurs mettant en scène les vues par un ensemble de places et placettes vertes, la végétation monte en hauteur en respectant les distances minimales fixées depuis la ligne ferroviaire et une unique strate basse permet d'élargir sa surface jusqu'aux limites du périmètre de projet.

Des espaces plantés d'arbres et arbustes dans un esprit de forêt issue de friches, proche de ce qui a pu être réalisé avenue de Sévigné (érables à feuilles d'obier, bouleaux, charme houblon, populus alba, fusain d'Europe, viorne, genêts, églantiers) se met en place ; la réutilisation des remblais sera l'occasion d'en savoir plus sur la qualité des sols existants et agir cohéremment. L'ensemble met en avant l'esprit du lieu et en cohérence le patrimoine de la halle réhabilitée avec un espace public largement planté.

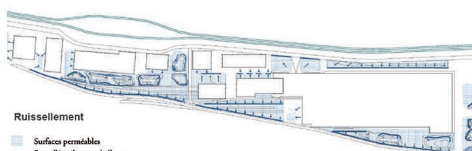
Le projet approfondit la saisonnalité du paysage de Frèche, avec des palettes variées qui permettent d'avoir une richesse d'impression et le plaisir d'utiliser le parc toute l'année. Le dessin de l'écoulement de l'eau raconte des dénivellations qui caractérisent la surface du parc et la nature des sols. La réutilisation des déblais après leur tri permet de créer des douces émergences topographiques capables de ralentir les écoulements et de les infiltrer en pieds, dans des noues. Cela permettra de générer des milieux plus humides que dans le paysage sec au Sud. Et c'est bien la diversité et le contact de ces milieux qui augmentera significativement la biodiversité. L'eau est aussi récoltée dans des fossés d'infiltration remplis de ballast et de graves de recyclages in situ qui reprennent le vocabulaire de paysage ferroviaire existant.

Ce parc, véritable écrin du nouveau quartier, présentera la particularité d'une friche jardinée qui offrira des paysages en perpétuelles évolutions.



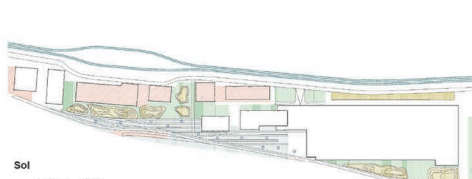
### Un système de parc métropolitain

- Continuités cyclo-pédonnes est-ouest et quartiers à dominante piétonne
- Réseau forestier nord-sud
- Espaces public verts
- Jardins
- Périmètre du MEB



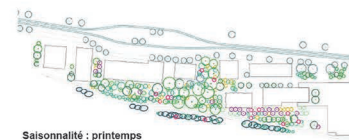
### Ruissellement

-  Surfaces perméables
-  Sens d'écoulement de l'eau
-  Paysage "dur"
-  Tranchées drainantes en ballast et granulat de récupération
-  Paysage "mou"
-  Dépression topographique humide, type noue



## Sol

- Surfaces perméables**
- Ballast ferroviaire conservé sur site
  - Déimperméabilisation des surfaces d'enrobé existantes
  - Fosses d'arbres dans le ballast, constituées des matériaux de site concassés/décompactés et d'1/3 de compost issu de déchets verts
- Mouvements de sol**
- Excavation du remblai existant
  - Géotextile d'une nouvelle perméabilité à partir du matériau rempli sur site, tel qu'autoroute



**Saisonnalité : printemps**

- bouleau ● prunier ● charme ● fusain d'europe ● genêts ● églantier  
○ platane ○ érable ○ orme



**Saisonnalité : automne**

- bouleau ● prunau sauvage ● charme-houblon ● fusain d'europe ● genêts ● eglantier  
● platane ● érable ● orme

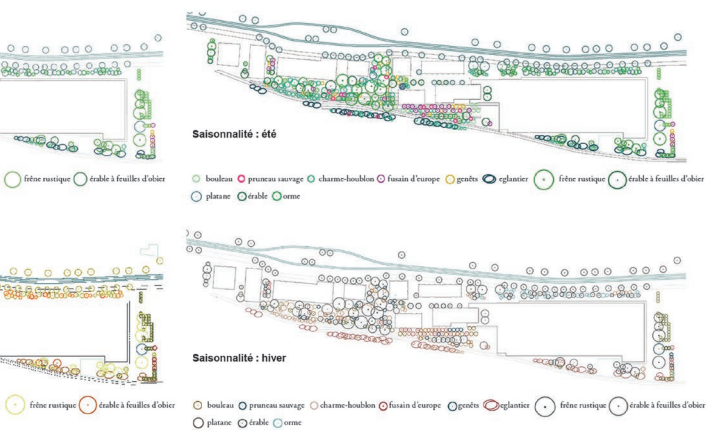
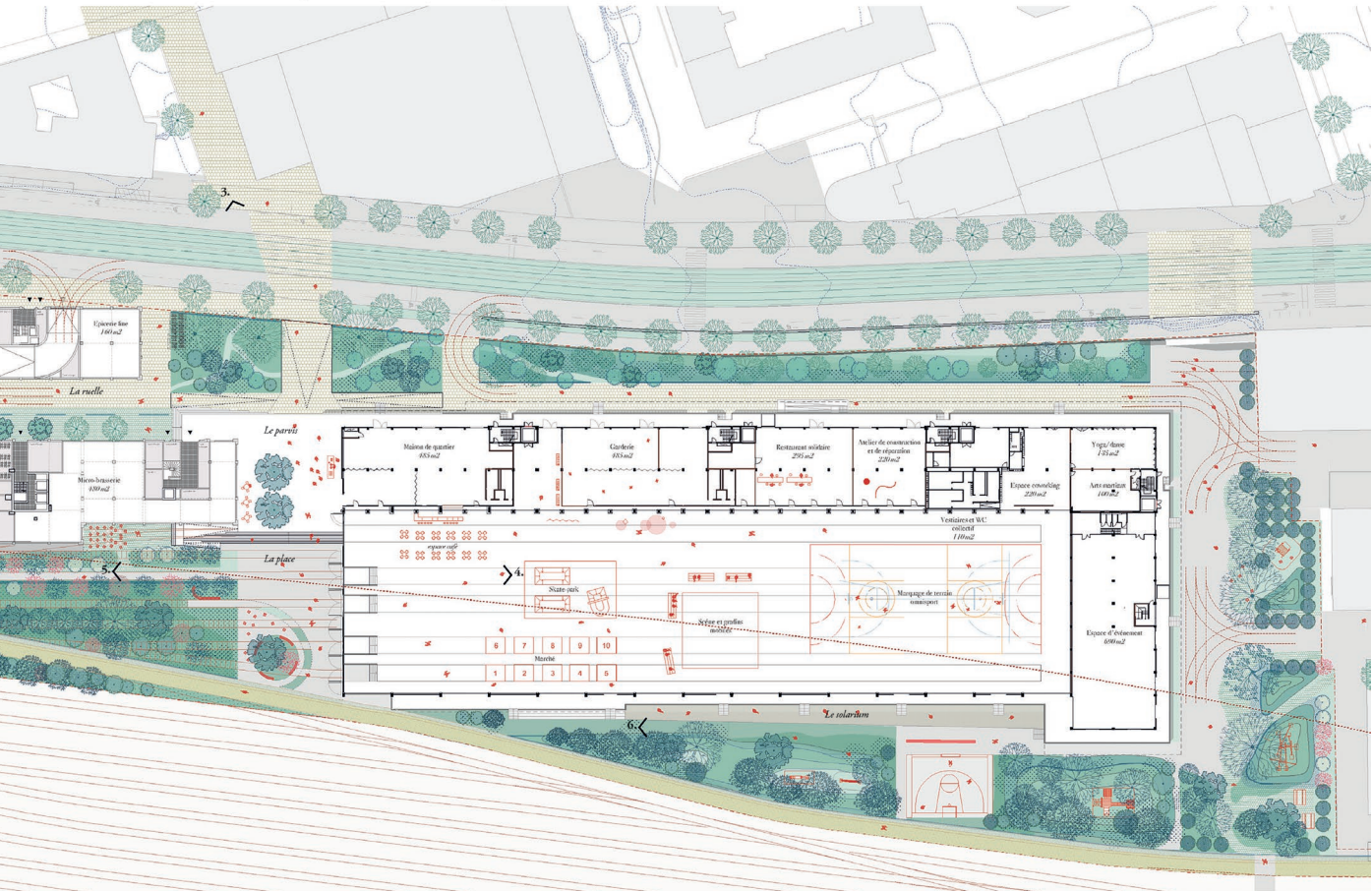


**Anja, 45 ans, prometteuse**  
« J'adore traverser ce parc ferroviaire pour rejoindre le bord du lac. C'est ombragé, un peu sauvage, et beaucoup plus calme que le boulevard avec les tramways. On se sent ailleurs ».

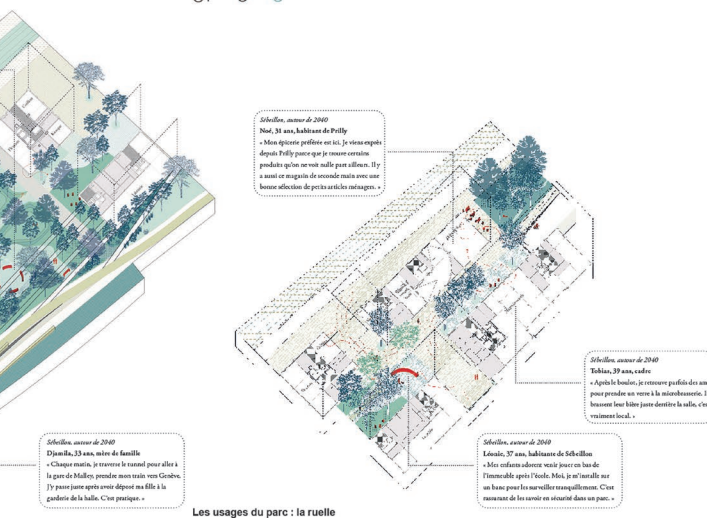
*Scheiller, auteur de 2010*  
Samuel, 42 ans, résident du quartier  
« Parfois, à la tombée de la nuit, je vois des  
renards passer. Et en journée, on croise des  
familles qui se baladent le long des rails. C'est un  
coin qui reste assez sauvage, c'est ce que j'aime. »



sanne. Procédure de mandats d'étude parallèles. StudioPaolaViganò, CSD Ingénieurs, Laure Thierree, avec Giulia Marino et Luca Pattaroni. 01/05/2025



1. Vue de la ruelle



2. Vue du croisement entre le parc linéaire et le réseau forestier nord-sud



## II. Le droit à la ville. La nécessité du paysage. La construction d'une ville-paysage. Développement du nouveau quartier Sébeillon à L.

### La Halle, le monument retrouve son parc

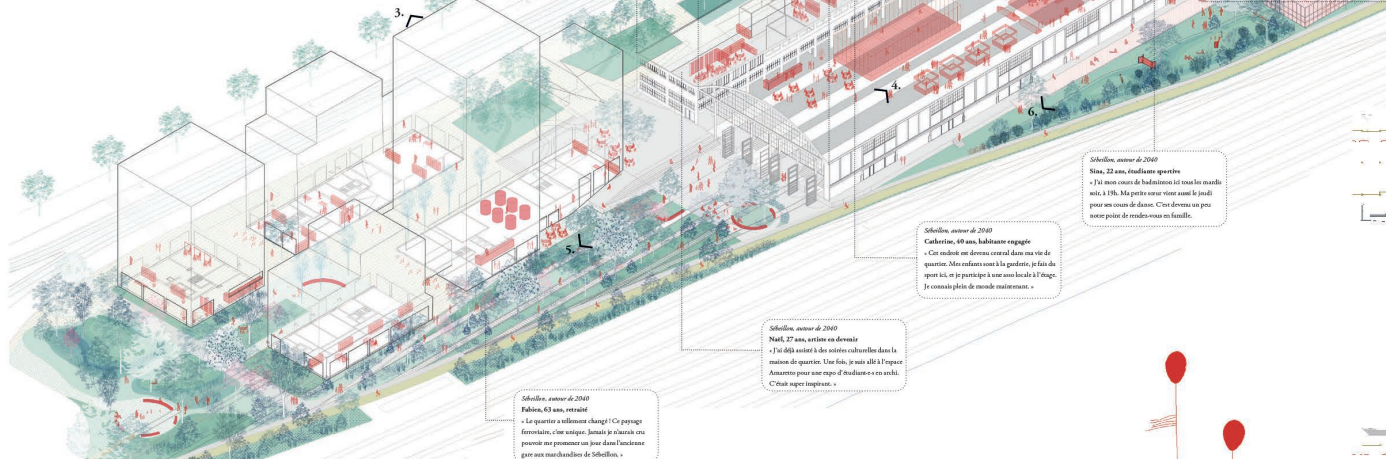
Le projet valorise l'ancienne gare à marchandises et son architecture remarquable. Sa situation prédominante dans la continuité du parc, au sud du site, sa spatialité généreuse, ses qualités d'ambiance lumineuse diffuse, en font en effet un lieu central destiné à accueillir un programme à vocation éminemment publique, à l'usage des habitant·e·s du quartier et au-delà.

Les remarques formulées lors du jugement du 1<sup>er</sup> degré, nous encourageant à proposer deux scénarios non exclusifs, et qui peuvent se déployer sur plusieurs temporalités : le maintien du programme actuel (scénario 1), et la création d'un « tiers-lieu sportif » (scénario 2, privilégié). Les deux scénarios sont étudiés à partir d'une analyse minutieuse du bâtiment existant ; le programme est ainsi ajusté au plus près des surfaces disponibles et se déploie dans les meilleures conditions, y compris au regard de la valorisation patrimoniale de la halle.

Dans le scénario 1, le programme actuel est reconduit porté par une rigoureuse réflexion programmatique. Il est cependant « rationalisé » en adéquation avec les surfaces du bâtiment existant, notamment les deux étages du volume en L, au nord-est ; c'est ici que sont accueillies désormais la Maison de quartier et la garderie. Une très légère diminution des surfaces locatives actuelles permet en effet de « libérer » partiellement la grande halle, évitant une densité excessive qui nuirait à la lecture de la belle spatialité intérieure, marquée par les éléments structuraux et d'éclairage zénithal.

Le scénario 2 souhaite renforcer davantage la connotation d'équipement public, par une réinterprétation de son caractère actuel. La fonction sportive de la halle est maintenue comme activité principale, au cœur d'un « tiers-lieu sportif » qui s'inscrit dans une dynamique économique sociale et solidaire. Dans sa

nouvelle configuration, la halle est pensée comme un équipement métropolitain, qui soutient l'acceptabilité de la forte densité du site, et renforce le lien avec le quartier d'habitation, sans exclure pour autant l'ouverture à un public plus diversifié. Ce lieu ouvert et polyvalent se veut ainsi une véritable place publique que les citoyen·ne·s pourront s'approprier. L'espace, simplement tempéré, se prolonge dans les locaux disposés aux deux étages du volume en L qui, lui, sera chauffé pour pouvoir accueillir la Maison de quartier et la garderie, ainsi que d'autres programmes publics, culturels, ou de support aux activités sportives – la proximité des monte-charges permet par ailleurs d'exploiter au mieux le sous-sol pour le stockage des engins ou de mobilier nécessaire à l'activation de la halle et sa flexibilité d'usage. L'espace couvert de la halle sert de véritable place publique, en continuité avec le parc, couverte, capable d'accueillir divers événements temporaires tels que des spectacles, des marchés, des braderies ou encore un skate-park. Des marquages au sol pour un terrain omnisport sont installés de manière permanente, permettant ainsi l'organisation de cours de sport, de foot en salle, de badminton ou de basket. Les équipements nécessaires, tels que les filets, les buts sur roues et les parois de basket pliables, sont stockés dans des dépôts situés au sous-sol ou dans des espaces annexes au rez-de-chaussée. Des vestiaires collectifs et des toilettes publiques, accessibles depuis le hangar, sont également prévus pour soutenir cette vocation sportive de la halle. Deux accès directs depuis les quais situés au nord, réservés au coworking, permettent, lors des jours de marché ou de braderie, d'assurer les livraisons et l'installation de matériel.



Qu'il s'agit de maintenir le programme actuel ou d'imaginer un tiers-lieu sportif flexible, le traitement architectural du bâtiment de l'ancienne gare aux marchandises est le même, dans le plus grand respect de ses qualités patrimoniales. L'ensemble est en effet conservé dans son intégralité, restauré quand nécessaire – le splendide jeu de sheds de la couverture, par exemple. Les interventions à l'intérieur de la halle se veulent réversibles, sans exception. Cela concerne les éventuels volumes qui viendraient s'ajouter – dont le gabarit est volontairement limité afin de préserver la lecture spatiale de la halle –, aussi bien que les sols, dont les décrochements formés par les quais d'origine sont combinés avec un planelage en bois, afin de retrouver la continuité du niveau intérieur, soit une plus grande flexibilité d'usage. Notons également que ce planelage en bois pourra être équipé de prises électriques au sol afin d'optimiser la flexibilité de cette nouvelle place publique couverte.

Tout ajout est donc réduit au strict minimum, reconnaissable en tant que nouvel élément qui dialogue avec le caractère industriel du bâti, à préserver impérativement. Des matériaux « courants » et leur mise en œuvre simple, avec des surfaces ajourées qui laissent pénétrer le regard et la lumière, jouent la transition entre le bâtiment de l'architecte Charles Zbinden et l'ingénieur Alexandre Sarrazin et ses ajouts fonctionnels, et les aménagements extérieurs.

À l'ouest, l'enveloppe vitrée qui suit la courbe des poutres retrouve son aspect d'origine : elle est libérée du pan opaque en partie basse, une transformation ultérieure aux qualités particulières qu'avait ce pourtoir de contraindre l'espace et en compromettre la lecture. Cette enveloppe largement transparente se juxtapose désormais à la façade du L, qui, quant à elle, retrouve sa configuration d'origine et son ouverture : les volumes des ateliers annexes qui la dissimulaient aujourd'hui sont en effet déposés. La façade ouest renoue avec la linéarité du paysage ferroviaire, traversée de rails qui en rentrent et sortent, créant un dialogue fluide entre le monument et son parc. De même, au sud, les éléments porteurs sont dégagés de manière à retrouver la porosité de la façade d'origine – la fermeture reste possible pour assurer les conditions requises de sécurisation de la halle. C'est précisément ici, au sud, que la relation avec le paysage ferroviaire se renforce davantage : une plage de bois inclinée, en guise de solarium, joue la transition avec le nouveau parc.

Les aménagements extérieurs autour de la halle souhaitent en valoriser la présence sur le site, tout en répondant aux nouvelles configurations du secteur urbain. Ainsi, au nord, une rampe d'accès PMR à l'ancien quai crée un « pavis » qui joue la transition avec le nouveau quartier, tout en mettant en valeur la façade ouest de l'ancienne gare aux marchandises et la perception de sa volumétrie. À l'est, un parking est délimité mais son axialité est maintenue pour assurer une certaine fluidité. Remarquons aussi la présence de poches vertes équipées avec des jeux accessibles aux enfants du quartier voisin : elles permettent de réduire l'effet d'îlot de chaleur et aident l'infiltration en eau.

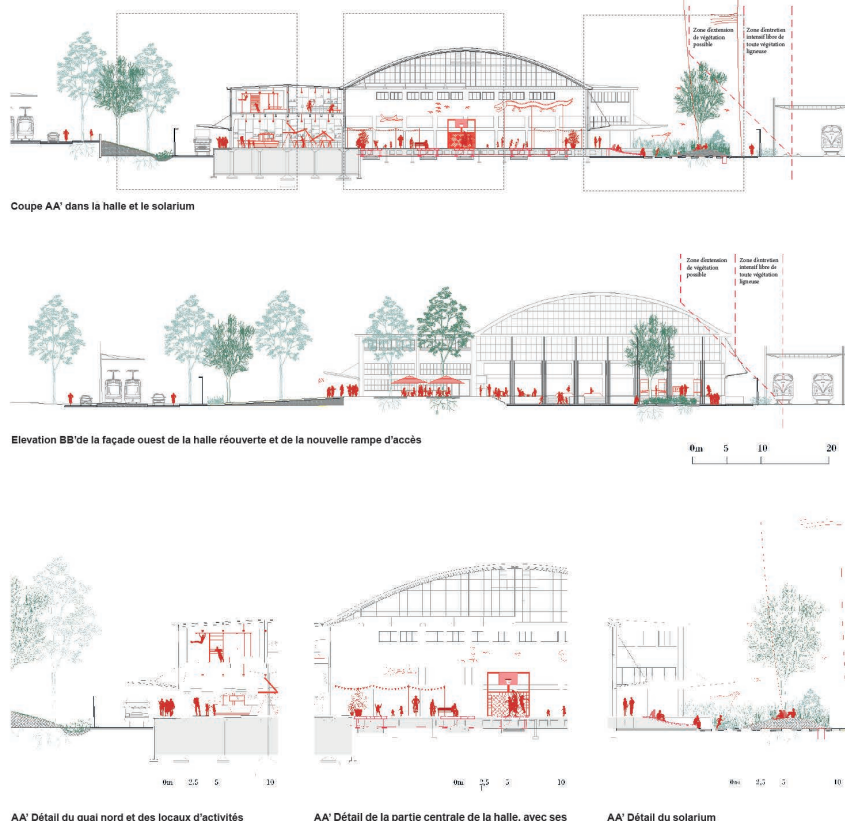
### La halle de Sébeillon, un tiers-lieu sportif, social et culturel

La halle devient alors partie essentielle du parc, dont elle continue la centralité équilibrée. Dans la belle saison, les grandes ouvertures permettront une articulation fluide entre espace intérieur et extérieur. Le parc bénéficiera grandement de sa présence qui l'agrandit significativement. Dans les saisons froides, le grand « open interior » sera une présence toujours vivante et garantira le fonctionnement de l'espace public extérieur aussi fréquenté par les usager·e·s, les passant·e·s, les cyclistes, les habitant·e·s.

L'hypothèse de tiers-lieu sportif renforce la dimension sociale du projet qui est déjà affirmée. Les thèmes de l'éducation, la culture, l'inclusion sociale et générationnelle, de la santé pour tous·tes et de l'environnement pourraient caractériser ce tiers-lieu.

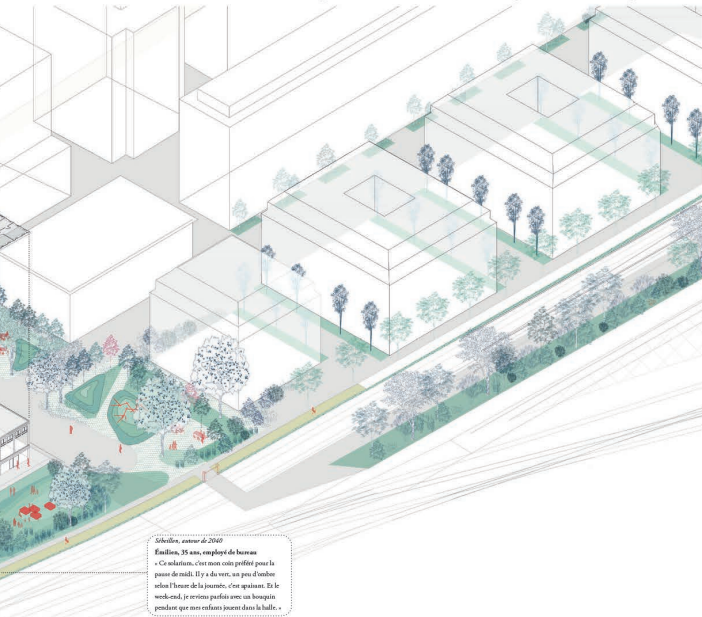
La rénovation de la halle de Sébeillon permettra d'intensifier les usages sportifs et culturels déjà présents sur le site. Il faut noter le caractère original de ce montage. Comme dans de nombreuses villes européennes, les friches industrielles sont l'occasion d'inventer de nouvelles hybridités fonctionnelles – des tiers-lieux où se mêlent activités de loisir, de création et de travail productif – offrant les respirations sociales et de bien-être nécessaires à des villes de plus en plus denses. En permettant d'articuler, sous un couvert essentiel face au nouveau régime climatique, des activités sportives, conviviales et culturelles, la halle de Sébeillon peut devenir un élément essentiel d'une urbanité de proximité tournée vers la qualité de vie et la santé des habitant·e·s.

Avec un travail plus poussé entre administration et associations intéressées, il sera possible de renforcer un ou plusieurs axes en profitant de la proximité au parc et participant à sa transformation écologique. Au caractère innovant, cette possibilité (surtout dans l'hypothèse d'ouvrir le tiers-lieu au parc) pourrait nourrir une transition écologique et sociale juste.

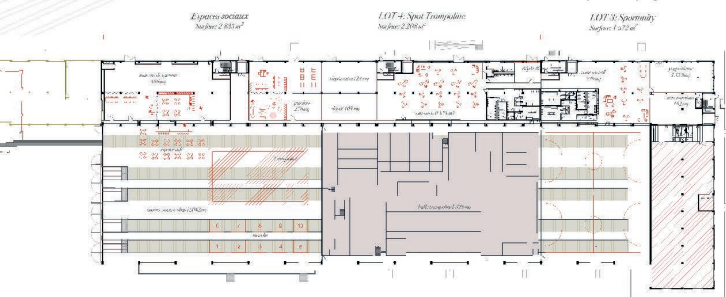




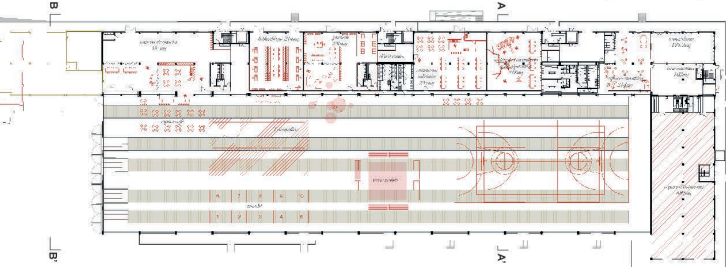
usanne. Procédure de mandats d'étude parallèles. StudioPaolaViganò, CSD Ingénieurs, Laure Thierrée, avec Giulia Marino et Luca Pattaroni. 01/05/2025



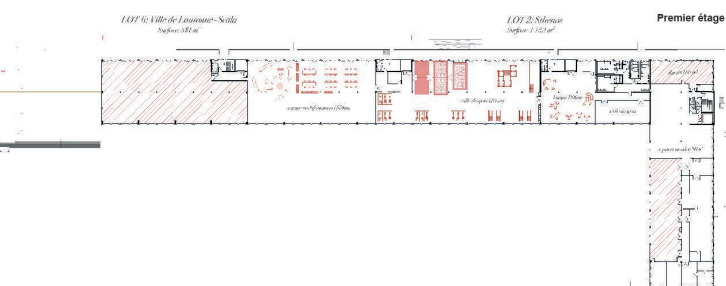
Scénario 1 : rez-de-chaussée avec maintien partiel du programme actuel



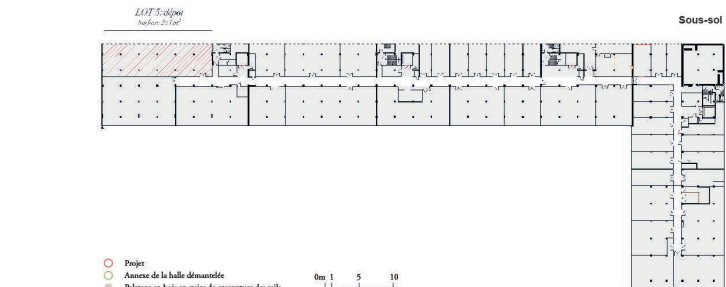
Scénario 2 : rez-de-chaussée pour un tiers-lieu sportif



Premier étage



Sous-sol



3. Le nouveau parvis ouest de la Halle depuis la rue de Genève



4. L'intérieur public de la Halle en direction de la façade ouest réouverte et du nouveau quartier



5. La terrasse de la micro-brasserie et l'accès à la Halle depuis la friche ferroviaire jardinée



6. Le solarium sur la façade sud de la Halle et ses petites collines plantées



### III. Le droit à la ville. La nécessité du paysage. Une nouvelle culture du bâti pour la Transition. Développement du nouveau quartier

Le choix d'implantation privilégie l'unité du parc linéaire potentiellement extensible au-delà des limites du site. Le projet ne réalise pas une ville par îlots, qui ne caractérise pas Lausanne, mais s'inspire du tissu ouvert de villas urbaines qui permet de laisser des échappées sur les paysages alentour. La linéarité est marquée par des corps bas, des « plinthes » (à la hauteur du niveau de la Halle) desquels les bâtiments s'élèvent en marquant quelques points hauts. Les émergences proposées sont limitées et s'inspirent de la tour Bel-Air, avec son socle mixte et connecté à la ville.

Une rue articule la profondeur du tissu et crée un espace domestique et urbain, activé au rez-de-chaussée et aligné au quai de la Halle. Ce choix permet d'amplifier la surface du parc proposé par le programme et créer un linéaire de façade à distance du faisceau ferroviaire, exceptionnellement bien exposé au sud, avec vue sur le lac, la ville et les montagnes (le droit à la ville, le droit au paysage). Le projet donne consistance à un boulevard en attente et pas encore consolidé et de ménager un parc plus généreux qui donne du sens aux enjeux de continuités est-ouest, ainsi que nord-sud.

Les hauteurs des bâtiments situés le long du boulevard sont soigneusement étudiées afin de créer un profil harmonieux et poétique, permettant aux nouvelles constructions de s'intégrer au gabarit des immeubles existants sur le trottoir nord de la rue de Genève et de l'Avenue de Morges. Les perspectives et les traversées nord-sud font également l'objet d'une attention particulière : elles sont positionnées de manière stratégique aux points de passage pertinents, tels que les traversées piétonnes du tramway, les ruptures dans le rythme bâti côté nord du boulevard, les accès directs à la Halle rouverte, ainsi qu'aux intersections des axes principaux et aux continuités du réseau forestier nord-sud projeté.

Le projet approfondit les thèmes soulevés en première phase, en particulier la densité visée dans le programme (entre 50'000 et 55'000 SPU, hors surfaces de la Halle Sébellon et du hub logistique). En l'état, le projet propose 50'810 m<sup>2</sup> SRU, hors halls, surfaces de parkings souterrains et locaux techniques nécessaires (locaux vélos, techniques, électriques, etc.). Il est désormais possible d'évaluer ses qualités et son adéquation au contexte.

L'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 pourra être plus finement discuté dans le futur, grâce à une flexibilité qui permet de varier les quantités sans répercussions sur l'ensemble. Nous restons convaincus des bienfaits d'une réduction légère qui permettrait de diminuer les hauteurs des bâtiments plus élevés en préservant les vues de l'extérieur (voir vue du parc de Valéry, dans la planche V). S'écarter donc légèrement du programme permettrait, à notre avis, un dialogue plus serein avec la population, une fluidité majeure du processus, une faisabilité beaucoup plus élevée de l'ensemble du projet et, bien évidemment, une qualité réaffirmée du projet.

L'architecture s'inspire du patrimoine moderne de Lausanne et du patrimoine du quartier de Sébellon et explore les technologies à bas impact carbone, avec réduction de l'utilisation de béton, en faveur de structure en bois : le sud est caractérisé par des loggias (une structure légère en bois et/ou métal) bien orientées avec vue sur le parc et sur le lac ; les façades nord sont plus fermées et des matériaux type enduit ou revêtement briques en pierre qui pourraient, par exemple, le langage des bâtiments à proximité, issu du premier développement Sébellon à l'est de la Halle) pourront être utilisés. Un socle en béton coloré de 3 étages reprend la hauteur du niveau de la Halle. Une palette de couleur est déjà proposée à la discussion avec la possibilité de continuer la grammaire de la rue de Genève et de l'Avenue de Morges.

#### Programme

Le projet offre une variété de bâtiments, de logements de taille différente, ainsi qu'un tissu productif qui pourra se développer au rez-de-chaussée, avec des commerces ou activités qui pourront continuer aux deux étages supérieurs, en constituant un socle productif avec une façade animée vers le boulevard et une autre, aussi vivante, qui s'ouvre directement sur le parc, orientée vers le sud.

La proportion de logements atteint les 2/3 des surfaces, dont au moins 1/3 seront des Logements d'Utilité Publique (LUP), avec des possibilités de réversibilité programmatique des surfaces d'activités, y compris artisanales et d'activités commerciales.

Les bureaux pourront continuer à l'étage dans les bâtiments, en privilégiant ceux en relation directe avec le boulevard (comme indiqué dans la planche IV). Il est possible d'envisager une évolution des surfaces de bureaux en logements.

#### Mixité

Dans une ville attractive et soumise à une forte pression foncière comme Lausanne, le thème de la mixité est fondamental et particulièrement sensible : ici se joue le droit à la ville productive. En intégrant des activités au sein du tissu urbain habité, le projet de revitalisation de Sébellon s'inscrit dans une vision ambitieuse de la ville productive, visant à redynamiser ce quartier autrefois industriel.

Deux scénarios de mixité se profilent : une mixité à l'échelle de la rue, ou une mixité verticale.

Dans le cas d'une mixité à l'échelle de la rue, les espaces destinés aux activités productives conservent une grande polyvalence ; les immeubles d'activités peuvent être transformés en logements atypiques, être partagés à différents moments de la journée, ou combinés pour créer des espaces plus généreux. Les différents bâtiments peuvent être envisagés avec des systèmes de distribution partiellement mutualisés ou bien séparés, afin que les activités productives conservent une indépendance fonctionnelle. Dans la planche IV, le thème de la mixité fonctionnelle est repris et approfondi.



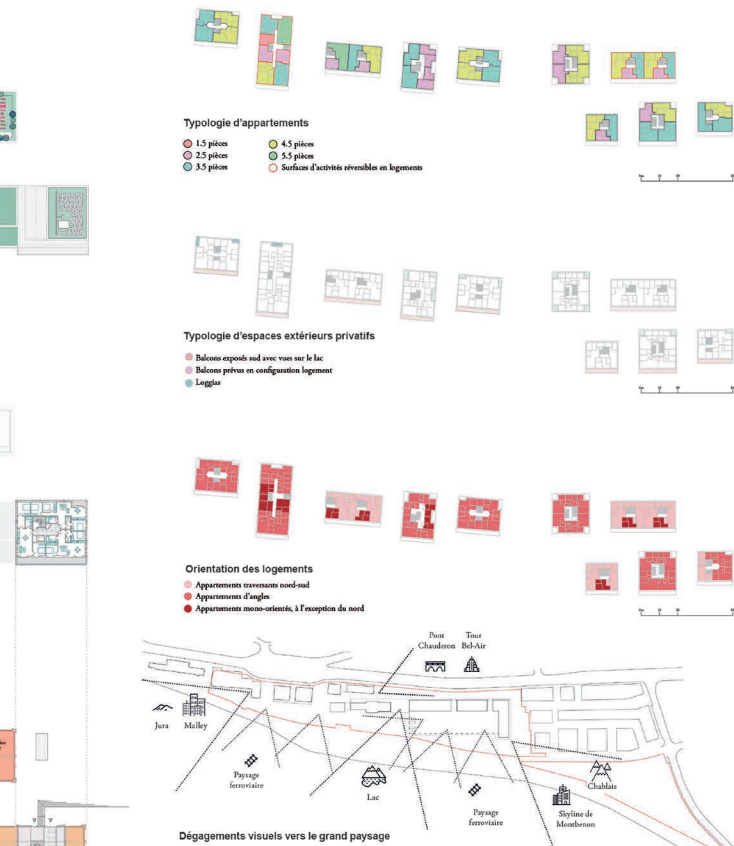
Elevation Nord



Elevation Sud

0m 10 20 50





#### Toitures

Les toitures des bâtiments bas fourniront des belles terrasses vers le lac avec une intégration qualitative des éléments techniques pour que la cinquième façade participe à la conception durable, fonctionnelle et esthétique des bâtiments (toitures équipées en panneaux solaires photovoltaïques combinés à une végétation adaptée au climat en évolution, avec un mélange prairial adapté). On privilégiera la végétalisation extensive qui nécessite moins d'entretien et est plus riche en biodiversité. La plantation d'arbustes ou petits arbres se fera sur initiative des habitants et en pots. Étant donné les hauteurs des bâtiments, les conditions (vents/pluies/sécheresse) sont à prendre en compte et anticiper : on gagnerait à proposer des grilles par emboîtement.

Le dégrèvement à 45% depuis les premiers niveaux habités permet également de garantir la vue du ciel depuis chaque appartement et de rendre plus acceptable la densité en réduisant les vis-à-vis et créant des morphologies en gradins très intéressantes, appartenant au langage urbain lausannois. Ce retrait des bâtiments permettra des terrasses généreuses.

#### Typologies et orientation, et acoustique

L'étude des orientations et des usages développés dans les schémas typologiques permettra une gestion efficace de l'énergie et de la lumière naturelle. Les logements ont toujours deux orientations (traversants ou d'angle), sauf les logements plus petits, dont on exclut de la mono-orientation au sud. La grande diversité de typologies, allant de l'appartement 1.5 pièces au 5.5 pièces, et la grande flexibilité en plan permettront d'accueillir différents types de familles et styles de vie. L'épaisseur des loggias au sud, ainsi que de la bande végétale prévue dans le parc, permettra de réduire les nuisances sonores liées à l'exploitation ferroviaire en contre-bas. En général, le projet sera l'occasion de développer des solutions innovantes à l'échelle urbaine, avec une claire reconnaissabilité d'un langage en lien avec le contexte.

#### Limite OPAM

Seule une partie d'un bâtiment se trouve à l'intérieur de la limite OPAM. Par conséquent, aucune affectation dite « sensible » n'y est envisagée, telles que les établissements médicaux, les écoles, crèches, jardins d'enfants, les services d'urgence, les centres commerciaux très fréquentés, les salles de concert, les stades ou les établissements pénitentiaires. Le bâtiment respecte également les mesures constructives requises, notamment en plaçant les accès principaux et les issues de secours à l'opposé de la source de risque OPAM (voies CTF), et en proposant une structure massive assurant une protection renforcée.

**Durabilité, matériaux et circularité : pour un quartier post-carbone**

Le quartier de Sébeillon se veut résolument sobre, à toutes les étapes de la vie du projet et au-delà. L'objectif « zéro carbone, zéro déchet, zéro rejet » se traduit par un urbanisme de la sobriété qui associe réinvestissement du bâti, réemploi des matériaux, refertilisation des sols, maîtrise des consommations énergétiques et utilisation d'énergie renouvelables. De fiche à écoprojet, le projet de Sébeillon sera dès sa conception un véritable laboratoire des nouvelles manières d'aménager la ville.

Le projet s'inscrit pleinement dans la dynamique de transition écologique, en agissant sur trois axes stratégiques :

- Réduction des émissions de gaz à effet de serre liées à la construction**  
Nous avons conçu ce projet en intégrant des matériaux biosourcés dans une logique de réduction de l'impact environnemental dès la phase de construction. L'objectif est de limiter l'usage du béton au profit de matériaux à faible empreinte carbone. Ainsi, pour les façades et les cloisonnements, nous privilégions le bois (FOB ou MOB), associé à une isolation en paille. Nous expérimentons aussi des matériaux innovants comme les blocs biosourcés, le CLT (Cross Laminated Timber), ou les bio-briques, avec un enduit à la chaux. Les calculs de faisabilité

ont intégré l'épaisseur des murs extérieurs (40 à 50 cm) pour permettre l'intégration de ces matériaux, et les trames structurelles ont été adaptées.

Une attention particulière sera portée au réemploi. Cela nécessitera un travail en amont de « sourcing » auprès des acteurs de l'économie circulaire présents sur le territoire, et l'identification des gisements disponibles. Grâce aux filières de réemploi développées à Lausanne et aux alentours, on pourra limiter l'évacuation de matériaux et favoriser leur transformation sur place (dalles de béton, surfaces en enrobé), avec une forte réduction des émissions.

#### 2. Réduction drastique de la consommation énergétique en phase d'exploitation

L'objectif est de réduire au maximum les besoins énergétiques. Une isolation thermique performante limitera les besoins en chauffage l'hiver et en rafraîchissement l'été. Les principes bioclimatiques viendront des bâtiments passifs : apports solaires en hiver, écrans solaires contre la surchauffe estivale. Chaque bâtiment aura des panneaux photovoltaïques intégrés à une toiture végétalisée (Bio-Solar Roof®).

Les besoins résiduels pourront être couverts par des pompes à chaleur (PAC), avec une possibilité de raccordement au réseau de chauffage à distance, comme prévu par les Services Industriels de Lausanne à l'horizon 2050.

#### 3. Gestion responsable des ressources en eau

Le projet prévoit la récupération des eaux pluviales issues des toitures pour arroser les jardins sur dalle, avant rejet éventuel dans les noues du parc et les sols perméables sur ballast. Des études seront nécessaires pour évaluer la capacité d'infiltration du sol, la qualité des rejets et la faisabilité des noues. Des études complémentaires seront également requises pour évaluer l'utilisation des eaux pluviales dans les sanitaires. Les espaces verts seront constitués d'essences locales et résistantes, choisies pour leur adaptation aux conditions du site, limitant les besoins en irrigation et participant à la réduction des îlots de chaleur en été.

#### Réversibilité des installations de stationnement

Dans la continuité des recommandations du 1<sup>er</sup> degré, la réversibilité des stationnements souterrains a été abordée comme étant un levier d'adaptabilité du projet aux évolutions des pratiques de mobilité et à la réduction progressive de la place de la voiture individuelle.

Les installations de stationnement sont principalement localisées sous les deux ensembles bâtis à l'est du site et le long du boulevard de Sébeillon, en lien direct avec les voies d'accès structurantes du quartier. Un nombre total de 143 cases est prévu, dont 21 sont spécifiquement attribuées à Néon ABC au niveau -1 du bâtiment central, assurant la continuité d'usage de cette entreprise historique.

À ce stade du projet, la hauteur libre de 2,70 m d'accueillement prévue dans les plans ne permet pas une reconversion aisée vers des usages productifs, artisanaux ou logistiques, qui nécessitent généralement au minimum 3,50 m à 4,00 m de hauteur libre. En l'état, seules des formes de réversibilité partielle sont envisageables, comme l'accueil de stockage léger, d'ateliers modulaires ou d'activités temporaires.

Cependant, des ajustements techniques pourraient être explorés à moyen terme, notamment au niveau du profil des rampes, de la structure portante et de l'accès indépendant, pour renforcer la polyvalence d'usage des ouvrages de stationnement. Cette logique reste cohérente avec la sobriété foncière et la flexibilité portées par le MEP Sébeillon.

L'objectif de réversibilité est ainsi maintenu comme un potentiel d'évolution, conditionné à des choix architecturaux et structurels qui pourront être affinés dans les phases ultérieures du projet.

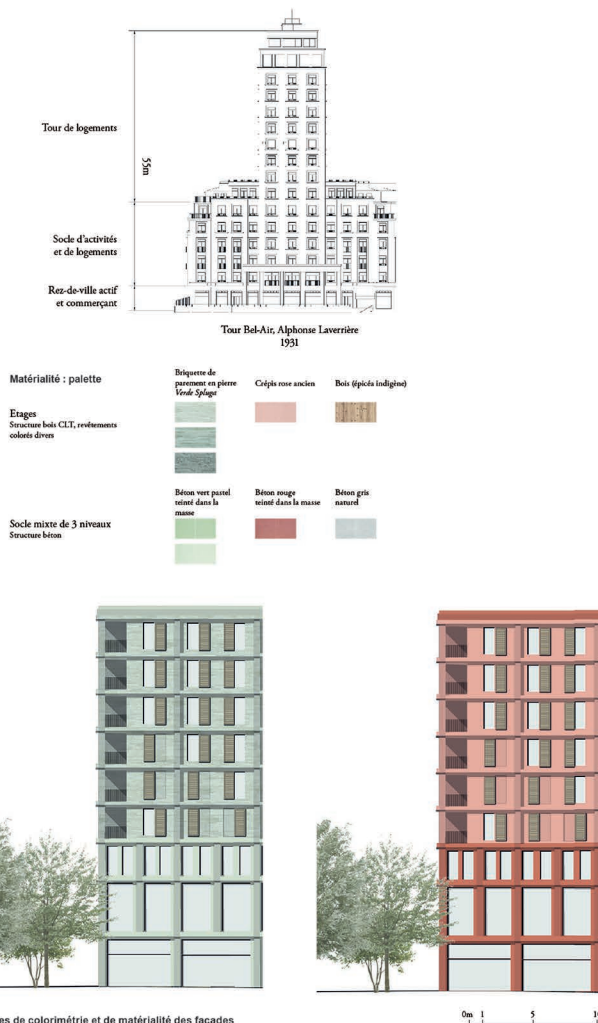


7. Une fête d'anniversaire dans un appartement d'angle au 9<sup>e</sup> étage



8. Le panorama depuis un balcon d'un immeuble d'activités réversible

Une typo-morphologie inspirée de la Tour Bel-Air à Lausanne





# IV. Le droit à la ville. La nécessité du paysage. Une nouvelle culture du bâti pour la Transition. Développement du nouveau quartier

## La frontière d'un quartier mixte et réversible

Le modèle de la « ville productive » invite à poser un regard renouvelé sur le développement urbain. Entre pression foncière et acceptabilité sociale des activités productives, les enjeux sont considérables, mais leur intégration dans les politiques urbaines constitue un levier essentiel de la transition socio-écologique des villes.

## Vers une politique sociale de l'espace d'activité : péréquation, économies d'énergie et réversibilité

Les capacités de loyers indigés entre habitat et production soulèvent des tensions économiques. Les activités manufacturières ou artisanales, souvent moins lucratives en termes de rendement financier par mètre carré, sont confrontées à une compétition avec le secteur résidentiel, commercial ou tertiaire. Néanmoins, elles possèdent une série d'avantage pour un voisinage. Elles sont souvent plus stables que les commerces avec vitrines et elles contribuent à diversifier le tissu urbain, tout en créant des circuits courts de manufacture et d'entretien (réparation, etc.). Leur présence demande toutefois que l'on règle la double question de l'adaptation fonctionnelle des locaux (volume, aération, électricité, accès, etc.) et de leur prix. Un défi majeur du projet consiste à garantir un loyer accessible aux activités productives et sociales. Les analyses de Walter Pärtner ont montré qu'il existe tout une série d'activités secondaires, mais aussi tertiaires, qui peinent, malgré leur caractère essentiel, à payer des loyers dépassant 200.-/m<sup>2</sup>/an.

Cet effort de mise à disposition d'espaces abordables pour des activités productives vaut aussi pour un ensemble plus large d'activités relevant de l'économie sociale et solidaire ou encore de la vie sociale d'un quartier. On peut parler ici d'une politique sociale de l'espace d'activité, contrepoint des politiques sociales du logement.

Une telle politique demande d'être anticipée dans un plan de développement au même titre que la planification spatiale. Ces dernières années, on a vu émerger différentes stratégies pour abaisser les prix des locaux productifs mais aussi commerciaux et associatifs afin de fournir les conditions spatiales d'une économie que l'on peut dire de voisinage (où les activités économiques contribuent à la qualité commerciale, spatiale et sociale d'un quartier).

- À Genève, les acteurs du futur quartier du Rolliet (Canton, Commune, promoteurs, Fondations HBM), avec l'aide de l'association APRES, ont initié des espaces d'activités à vocation sociale et locale (AVQL). Dedicés à des usages comme la création textile, la réparation de vélos ou l'épicerie de proximité, ces espaces seront proposés à un loyer plafonné à 220.-CHF/m<sup>2</sup>/an. Une coopérative de quartier est en cours de création pour gérer ces lieux, mais aussi les parkings et des services de mobilité.
- À l'échelle du bâtiment, la coopérative L'Habitat favorise une mixité fonctionnelle entre habitat et activités économiques diverses (imprimerie, épicerie, culture, etc.). Ce modèle permet une péréquation interne des loyers, certaines activités compensant les plus fragiles, à l'instar de la coopérative Ressources Urbaines qui applique une double grille tarifaire. L'Habitat explore aussi l'intégration verticale, libérant le rez-de-chaussée pour des usages partagés (salle commune, garage à vélos).
- Une autre forme de péréquation émerge de la mutualisation énergétique : dans le projet belair, Kinstleratelier Erkennat Ost (Dagelo Architekten, 2019), la chaleur dégagée par les machines d'atelier chauffe les logements.
- Enfin, la ville de Bruxelles a développé un guide de la conception réversible, liant mixité fonctionnelle et flexibilité spatiale. Ces principes sont appliqués dans le bâtiment BRIC (projet européen BAMBI) ou dans le projet ZIN, conçu notamment par l'AUC.

## Réflexions sur les nuisances : implantation et sélection des activités

La production manufacturière reste souvent perçue comme une source de nuisances, malgré les avancées technologiques et les normes environnementales qui la rendent plus propre et moins bruyante. Le second défi du projet consiste à imaginer des stratégies de gestion des nuisances mais aussi de sélection des activités productives compatibles avec un voisinage habité.

- Sur le plan morphologique, l'implantation générale du quartier permettra d'intégrer la question des nuisances logistiques. A la manière du « Zèbre urbain » de Grosselin dans le secteur du PAV (Praille-Acacias-Vernets) à Genève, qui allie rue productive et rue piétonne pour faciliter le flux logistique et limiter les nuisances, on propose de catégoriser clairement les flux logistiques au nord du site, pour libérer le sud de la parcelle et le parc.
- Sur le plan programmatique, on doit se demander « Quels types d'activités productives faut-il sélectionner pour apaiser la relation entre produire et habiter ? ». Cette attitude sélective consiste à classer les activités par type de nuisances pour privilégier celles qui utilisent des énergies propres ou sont relativement silencieuses. Dans le cadre du projet du Rolliet, une pré-sélection a été effectuée du type d'activité qui pourront être accueillies dans les AVQ (atelier familial lié à la nature et au écopôle, atelier de réparation de vélos, local de service à la personne, atelier de création et réparation textile, épicerie alimentaire de première nécessité valorisant les produits locaux et de saison, une salle de danse).
- Sur le plan distributif, on peut aussi privilégier des solutions techniques - choisir de concentrer les activités productives dans des bâtiments spécifiques, bien isolés, comme l'Acrocy à Genève par exemple - ou des solutions rythmiques en adoptant des horaires d'activité adaptés pour minimiser les impacts sur le voisinage.

Ces solutions spatiales (qualité du bâti) administratives (processus de sélection) et rythmiques (règlements) demandent à être travaillées en amont avec l'ensemble des acteurs du projet urbain.

## Envisager une nouvelle manière de voisinier à la manière de la tour Bel Air

Le développement d'un voisinage productif peut trouver dans la tour Bel Air une source d'inspiration. Cette dernière, figure emblématique de Lausanne, illustre en effet une manière originale de voisinier dans l'espace urbain. Sa morphologie hybride - socle habité et tour mixte - permet la coexistence d'activités résidentielles, commerciales et tertiaires, favorisant une occupation continue du bâtiment. Cette stratification fonctionnelle dense sans exclusion, en superposant des usages plutôt qu'en les isolant.

A l'échelle urbaine, elle agit comme repère vertical dans une topographie complexe, tout en dialoguant avec le sol grâce à son socle perméable. Cette articulation entre monumentalité et échelle humaine invite à une appropriation collective des abords.

Sur le plan social, la mixité programmatique favorise un voisinage flégit et des interactions entre habitants, travailleurs et passants. Plus qu'un bâtiment, la tour devient une micro-société verticale, incarnant une centralité inclusive et contemporaine du vivre-ensemble.

## Architecture, modularité, et réversibilité

La réversibilité fonctionnelle des immeubles repose principalement sur la mise en place d'un système de circulation verticale pensé dès la conception comme un dispositif structurant et évolutif. Ce système modulaire garantit une flexibilité maximale, avec des plateaux libres aisément transformables selon les besoins futurs, sans interventions lourdes sur la structure.

Ainsi, cette approche permet d'anticiper les évolutions urbaines, économiques ou sociales du quartier, en assurant une pérennité et une adaptabilité optimales du bâti, tout en limitant les coûts et les impacts liés aux transformations ultérieures.

Deux scénarios de mixité sont envisageables pour offrir une réponse crédible concernant la constitution d'une économie de voisinage au service de la qualité de vie du quartier, à même d'articuler les enjeux d'évolution des espaces (réversibilité), de gestion de la logistique et des nuisances, et l'équilibre économique du projet. Dans ces deux cas de figure, on propose une gamme variée de surfaces productives ne dépassant pas le R+2, avec des hauteurs libres plus généreuses dans les ateliers et des espaces de mutualisation.

## Franchissement Nord-Sud

Suite aux remarques formulées au 1er degré, notamment le rejet du scénario de passerelles au-dessus des voies CFF, jugé infélicité et inadéquat, ainsi que les critiques adressées à la séquence initiale de deux tunnels traversant une zone de compensation écologique, le projet a été substantiellement remanié pour proposer une solution à double ancrage, combinant valorisation de l'existant et création d'un lien direct structurant.

Le franchissement Nord-Sud repose désormais sur des interventions principales, complémentaires et intégrées au maillage de mobilité douce :

- Règlementation du passage inférieur du Chemin du Marinier**  
Le passage inférieur existant est conservé et requalifié pour constituer un axe transversal majeur. Le projet prévoit :
  - Un élargissement de la section utile, avec réduction de la longueur de la portion couverte,
  - L'aménagement d'une placette arborée en sortie Nord, en lien avec des rez-de-chaussée actifs,
  - L'intégration d'une solution d'accessibilité universelle, par la mise en place d'une déclivité douce (6 %) ou d'un ascenseur public,
  - Des liaisons piétonnes et cyclables continues, raccordées à la trame Est-Ouest du quartier.

## 2. Création d'un nouveau passage inférieur direct vers la Halle Sébellon

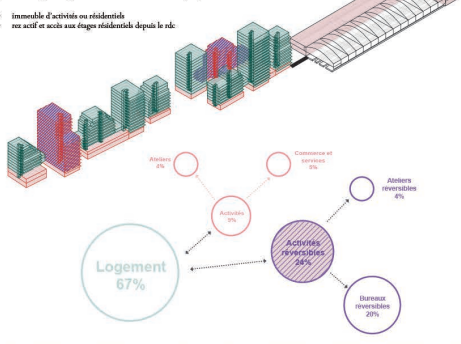
Un nouveau franchissement sous les voies CFF permet de relier directement la halle CFF de Prilly-Malley, le quartier de Malley, et la station de tramway de Pré-lès-Roses, à la Halle Sébellon, futur pôle métropolitain du site. Ce passage inférieur permet d'offrir :

- Une connexion rapide et sans détour entre les pôles de mobilité,
- Une trame piétonne structurante, croisant les flux de mobilité douce du quartier,
- L'aménagement d'une placette ombragée en sortie nord, au croisement des cheminements sans le tram, la halle, les logements et le parc.

La sortie sud de ce passage inférieur est traitée avec deux parcours parallèles pour répondre aux besoins de tous les usagers :

- Une rampe PMR à déclivité continue de 6 %, qui longe le talus au Nord du chemin principal,
- Un cheminement plus direct, calqué sur la pente naturelle, pour les usagers sans contrainte de mobilité.

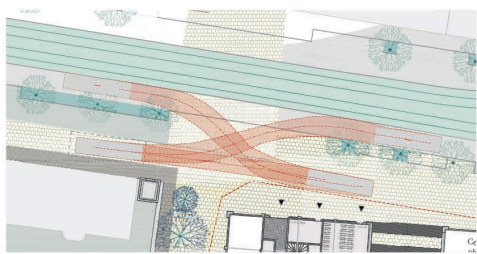
1. Scénario de mixité à l'échelle de la rue  
SPD total : 50'810 m<sup>2</sup>  
(hors halle, parking souterrain et locaux techniques)



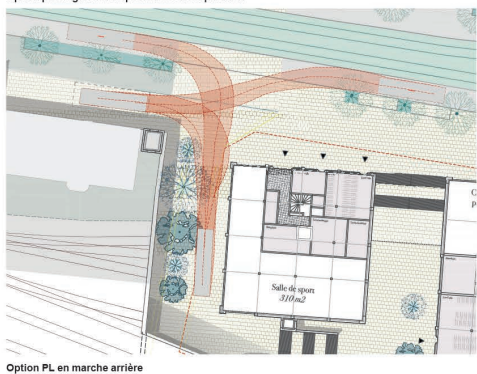
## Mixité programmatique et système distributif



## Accessibilité Néon ABC



## Option privilégiée PL en positionnement parallèle



- Avec des bâtiments affectés soit aux activités, soit au résidentiel, mais intégrant systématiquement un rez-de-chaussée actif, ce scénario permet de limiter la multiplication des circulations verticales.
- Logistique** : Cette réponse plus classique facilite la logistique, en particulier avec des accès techniques sur le nord de la parcelle.
  - Distribution** : Elle est toutefois moins intéressante pour favoriser une diversité de type d'activité qui peut trouver son compte dans des situations en hauteur et moins exposées au public. Elle met aussi en concurrence des activités/fonctions productives et communautaires au niveau des rez.
  - Distribution** : Les qualités spatiales des espaces d'activité sont plus homogènes et les équipements plus concentrés, ce qui facilite les plans financiers. La péréquation relève des outils réglementaires et des montages financiers permettant de différencier les loyers.

Dans ce cas plus traditionnel, l'objectif d'un équilibre entre 2/3 de logements et 1/3 de surfaces de plancher déterminées (SPd) consacrées aux activités est atteint. Deux bâtiments sont ainsi entièrement dédiés à ces dernières, implantés sur les parcelles offrant les vues les moins qualitatives.

- Composition des bâtiments :
- Rez-de-chaussée à vocation commerciale et techniques nécessaires aux immeubles.
  - Niveaux R+1 et R+2 productifs, avec permettant l'insta
  - Étages supérieurs disposant de hauteurs de l'immeuble accueillant un resta

À noter que ces bâtiments sont entièrement réservés au rez-de-chaussée et ses équipements devra concerner l'ensemble des plateaux pour permettre une

Logistique générale et accès (Néon ABC)  
Conformément aux recommandations du 1er degré du MED, le projet prévoit le maintien de l'entreprise Néon ABC sur le site, du moins à court et moyen terme, avec la conservation de ses bâtiments actuels et la garantie d'une accessibilité logistique qui soit fonctionnelle. Deux scénarios d'accès sont proposés : celui-ci d'effectuer une manœuvre fluide pour se caler au quai de livraison, sans devoir recourir à une marche arrière. Ceci est compatible avec les futurs aménagements urbains.

La possibilité d'implanter un monte-charge en lien avec la sortie Sud du tunnel piéton a également été analysée, ceci afin de garantir une accessibilité verticale complète entre le niveau du tunnel et le cœur du quartier. La solution privilégiée est celle d'un positionnement parallèle à l'Avenue de Morges, en dehors de la parcelle Sébellon. Cette implantation permet à la fois de préserver l'ouverture et la lisibilité de la sortie du tunnel, d'éviter la fragmentation du parc, et de préserver de manière fluide au niveau d'accès déjà structuré côté boulevard. Ce positionnement restera à affiner dans les phases suivantes du projet, en concertation avec les partenaires concernés, notamment sur les aspects de desserte, de sécurité et de traitement paysager.

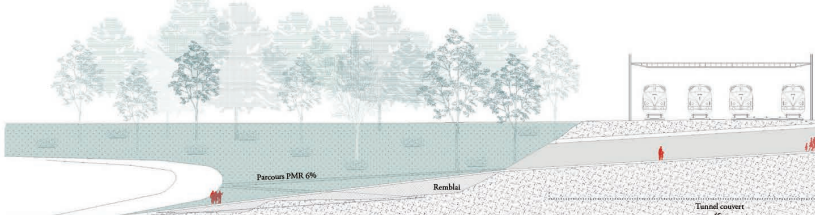
Le projet prend également en compte les besoins logistiques liés aux activités futures du quartier et à son fonctionnement quotidien. L'organisation des accès et des stationnements répond à une logique de clarté, de fonctionnalité et de cohabitation apaisée entre les flux, à savoir :

- Les accès logistiques sont prioritairement prévus depuis le boulevard de Sébellon, avec des emplacements destinés aux livraisons implantés à proximité immédiate des entrées des bâtiments ;
- Les accès secours sont prévus en rez-de-chaussée, avec des cheminements dimensionnés selon les exigences du SDIS ;
- Des passages circulables par des chariots de livraison ou des transpalette sont intégrés pour assurer les livraisons vers les immeubles en seconde façade, sans perturber les continuités piétonnes principales.
- Les zones de livraison sont mutualisées : elles pourront également accueillir ponctuellement les véhicules de démantèlement, les véhicules d'interventions médicales ou encore les services de proximité.

Enfin, la voie de maintenance pour les chantiers intégrée à la trame piétonne, crée dans un entre une logistique active.

Accessibilité multimodale  
L'accessibilité du quartier doit être pensée de multimodalité, avec des accès aux différents modes de transport : à pied, à vélo, en tram, en bus, en train, etc. Les infrastructures de transport doivent être conçues pour faciliter les déplacements des personnes à mobilité réduite, des personnes âgées, des personnes handicapées, etc.

- Intégrer les déclivités des dénivelés de la section utile pour accéder au futur quartier ;
- Offrir une capacité vélo, conforme aux normes des immeubles et modules de stationnement ;
- Accueillir les services et vélos en libre-service ;
- Garantir une voirie et des usages actifs.





ier Sébeillon à Lausanne. Procédure de mandats d'étude parallèles. StudioPaolaViganò, CSD Ingénieurs, Laure Thierrée, avec Giulia Marino et Luca Pattaroni. 01/05/2025

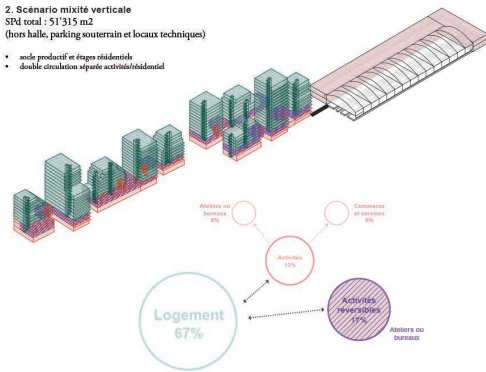
ments d'activités :  
cité, intégrant également les locaux  
aires au bon fonctionnement des

R+2 destinés à des ateliers  
des hauteurs libres de 5 mètres,  
lation éventuelle de mezzanines.  
consacrés aux activités tertiaires,  
surs libres de 2,5 mètres. Le dernier  
sible situé le plus à l'ouest pourrait  
urant panoramique.

eux immeubles sont conçus pour  
solubles en logements, à l'exception  
qui conservera sa vocation active  
techniques. Cette transformation  
immeuble dans son ensemble et  
aux de circulation verticale pensée  
flexibilité maximale des usages sur  
ix.

2. Scénario mixité verticale  
SPd total : 51'315 m<sup>2</sup>  
(hors halls, parking souterrain et locaux techniques)

- socle productif et étages résidentiels
- double circulation dédiée activités/résidentiel



Ce scénario, comme proposé dans la première phase, limite la réversibilité des locaux productifs dans des surfaces réelles pour des appartements, et nécessite une circulation double qui pourra être conservée.

- **Logistique** : la circulation double induit un surcoût dans les équipements.
- **Distribution** : Cette solution permet de libérer une partie des rez pour des locaux au service des habitant-es (vélos, buanderie, etc.). Elle permet d'éviter aussi les effets d'acides bornes liés à certaines activités productives qui n'ont pas vocation à animer la rue. Les espaces aux étages sont intéressants pour mutualiser certaines fonctions (administration en particulier, cuisine collective).
- **Pédonisation** : La variété des espaces facilite l'établissement d'une politique différenciée des usages. Elle peut être appuyée par d'autres mécanismes plus larges, valables aussi dans la mixité à l'échelle de la rue.

Ce second scénario repose sur un socle productif développé sur les trois premiers niveaux des immeubles, constituant une plinthe active exclusivement positionnée le long du boulevard, pour des raisons d'accessibilité et d'efficacité logistique.

Composition du socle productif :

- Rez-de-chaussée actif, incluant également les locaux techniques nécessaires au fonctionnement des bâtiments.
- R+1 : ateliers productifs, avec une hauteur libre de 5 mètres permettant l'ajout éventuel de mezzanines.
- R+2 : affecté soit à des activités tertiaires, soit à des ateliers, avec des hauteurs libres de 2,5 mètres.

Le scénario s'appuie sur une double circulation verticale :

- Des nœuds principaux desservant les logements, selon l'organisation présentée dans la planche III.
- Des nœuds secondaires, dédiés aux espaces d'activités, situés dans les passages couverts (en rouge, ci-contre).

La réversibilité du socle dépend étroitement de la largeur des bâtiments :

- Pour une largeur inférieure à 17 mètres, une transformation complète d'un étage en logements est envisageable, soit en suivant les plans types proposés, soit via des aménagements en lifts.
- Au-delà de 17 mètres, la conversion est contrainte par une profondeur maximale de 10 mètres pour

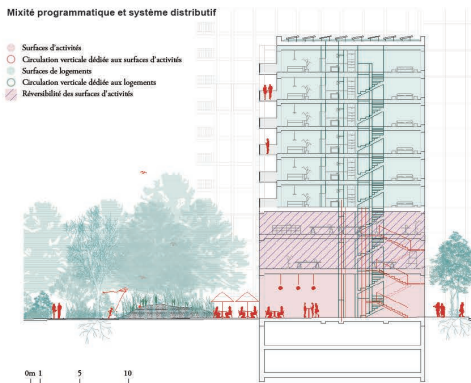
des logements mono-orientés. Seule la portion sud, donnant sur le parc, peut alors être transformée, principalement en unités mono-orientées ou en appartements d'angle. Une façade animée par des loggias "éclatées" permet d'augmenter le linéaire exposé et d'apporter davantage de lumière naturelle. La portion nord, donnant sur le boulevard, reste dédiée aux activités.

Cette réversibilité pourra varier d'un bâtiment à l'autre, voire d'un étage à l'autre dans un même immeuble. Bien que la mixité verticale implique un coût initial plus élevé, dû notamment à la double circulation, elle constitue une réponse stratégique pour accompagner l'évolution des besoins, des usages et du contexte urbain. Cette démarche assure la durabilité du bâti tout en réduisant les coûts et contraintes liés à d'éventuelles reconfigurations futures.

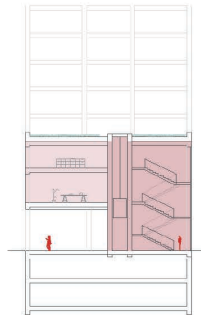
Le projet suggère d'utiliser les deux scénarios comme complémentaires pour maximiser les potentiels de mixité, mais aussi pour valoriser les lieux les plus intéressants pour l'habiter et les parties mieux desservies pour les activités.

Mixité programmatique et système distributif

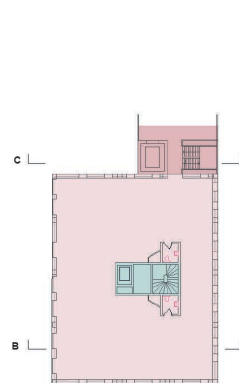
- Surfaces d'activités
- Circulation verticale dédiée aux surfaces d'activités
- Surfaces de logements
- Circulation verticale dédiée aux logements
- Réversibilité des surfaces d'activités



Coupe BB' d'un bâtiment mixte de moins de 17m de large



Coupe CC' du système de distribution du socle productif



Plan type d'un étage du socle productif



Plan type et coupe DD' d'un bâtiment avec socle de plus de 17m de large

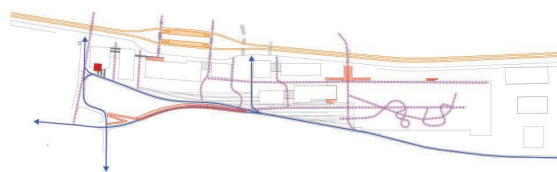
service en bordure de la voie Tridrel est  
usages techniques des CFF tout en  
une de mobilité douce Est-Ouest du  
ne logique de cohabitation raisonnée  
e ponctuelle et des cheminements

onale  
quartier a été pensée dans une logique  
n favorisant les modes actifs et les  
ansports collectifs, tout en limitant la  
ture individuelle. Les cheminements  
sont organisés dans le quartier en  
-Ouest et Nord-Sud. Celle-ci permet  
aux structures de l'agglomération,  
matos, bus et gens), que de mobilité  
téléphone), aux centralités du site (halls,  
ents, parc, etc.).

Logistique urbaine, secours et voie de maintenance CFF

- Desserte logistique Nîmes ABC - options de manœuvre PI
- Montre-charge de Nîmes ABC
- Voie de maintenance CFF
- Voie d'accès secours
- Voie d'accès logistique urbaine

- Stationnement temporaire livraison ou zone de dépôt (démontage, véhicules malade)
- Accès parking collectif souterrain
- Sens de circulation



Mobilités douces et transports publics

- Parcours cyclo-piétons
- Réseaux piétons
- Rampe PMR 6%
- Accessibilité public
- Tramway



Coupe du nouveau tunnel et de la traversée verte



9. Un atelier productif situé au niveau R+1 ou R+2, avec hauteur libre de 5m et possibilité de mezzanine







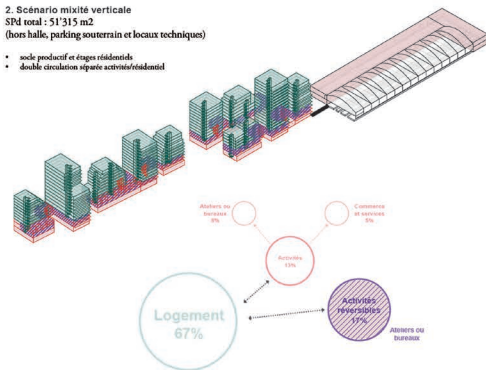
ments d'activités :  
crif, intégrant également les locaux  
aires au bon fonctionnement des

R+2 : destinés à des ateliers  
hauteurs libres de 5 mètres,  
ation éventuelle de mezzanines.  
consacrés aux activités tertiaires,  
surs libres de 2,5 mètres. Le dernier  
ble situé le plus à l'ouest pourrait  
urant panoramique.

eux immeubles sont conçus pour  
sités en logements, à l'exception  
qui conservera sa vocation active  
techniques. Cette transformation  
immeuble dans son ensemble et  
aux de circulation verticale pensée  
flexibilité maximale des usages sur  
x.

2. Scénario mixité verticale  
SPD total : 51'315 m<sup>2</sup>  
(hors halls, parking souterrain et locaux techniques)

- socle productif et étages résidentiels
- double circulation rigide activité/résidentiel



Ce scénario, comme proposé dans la première phase, limite la réversibilité des locaux productifs dans des surfaces réalistes pour des appartements, et nécessite une circulation double qui pourra être conservée.

- **Logistique** : la circulation double induit un surcoût dans les équipements.
- **Distribution** : Cette solution permet de libérer une partie des rez pour des locaux au service des habitant·es (vélos, buanderie, etc.). Elle permet d'éviter aussi les effets d'arcade bornes liés à certaines activités productives qui n'ont pas vocation à animer la rue. Les espaces aux étages sont intéressants pour mutualiser certaines fonctions (administration en particulier, cuisine collective).
- **Adaptation** : La variété des espaces facilite l'établissement d'une politique différenciée des loyers. Elle peut être appuyée par d'autres mécanismes plus larges, valables aussi dans la mixité à l'échelle de la rue.

Ce second scénario repose sur un socle productif développé sur les trois premiers niveaux des immeubles, constituant une plinthe active exclusivement positionnée le long du boulevard, pour des raisons d'accessibilité et d'efficacité logistique.

Composition du socle productif :

- Rez-de-chaussée actif, incluant également les locaux techniques nécessaires au fonctionnement des bâtiments.
- R+1 : ateliers productifs, avec une hauteur libre de 5 mètres permettant l'ajout éventuel de mezzanines.
- R+2 : affecté soit à des activités tertiaires, soit à des ateliers, avec des hauteurs libres de 2,5 mètres.

Le scénario s'appuie sur une double circulation verticale :

- Des noyaux principaux desservant les logements, selon l'organisation présentée dans la planche III ;
- Des noyaux secondaires, dédiés aux espaces d'activités, situés dans les passages couverts (en rouge, ci-contre).

La réversibilité du socle dépend étroitement de la largeur des bâtiments :

- Pour une largeur inférieure à 17 mètres, une transformation complète d'un étage en logements est envisageable, soit en suivant les plans types proposés, soit via des aménagements en lufu.
- Au-delà de 17 mètres, la conversion est contrainte par une profondeur maximale de 10 mètres pour

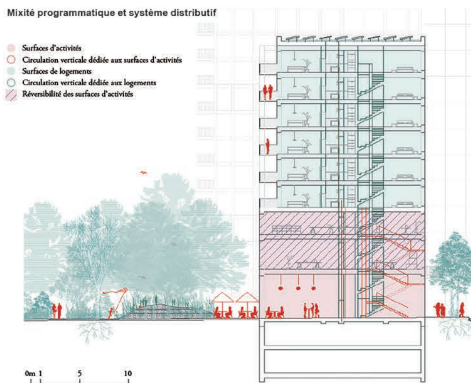
des logements mono-orientés. Seule la portion sud, donnant sur le parc, peut alors être transformée, principalement en unités mono-orientées ou en appartements d'angle. Une façade animée par des loggias "éclatées" permet d'augmenter le linéaire exposé et d'apporter davantage de lumière naturelle. La portion nord, donnant sur le boulevard, reste dédiée aux activités.

Cette réversibilité pourra varier d'un bâtiment à l'autre, voire d'un étage à l'autre dans un même immeuble. Bien que la mixité verticale implique un coût initial plus élevé, dû notamment à la double circulation, elle constitue une réponse stratégique pour accompagner l'évolution des besoins, des usages et du contexte urbain. Cette démarche assure la durabilité du bâti tout en réduisant les coûts et contraintes liés à d'éventuelles reconfigurations futures.

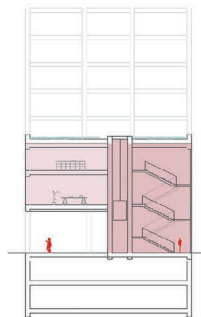
Le projet suggère d'utiliser les deux scénarios comme complémentaires pour maximiser les potentiels de mixité, mais aussi pour valoriser les lieux les plus intéressants pour l'habiter et les parties mieux desservies pour les activités.

Mixité programmatique et système distributif

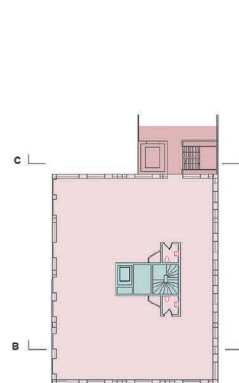
- Surfaces d'activités
- Circulation verticale dédiée aux surfaces d'activités
- Surfaces de logement
- Circulation verticale dédiée aux logements
- Réversibilité des surfaces d'activités



Coupe BB' d'un bâtiment mixte de moins de 17m de large



Coupe CC' du système de distribution du socle productif



Plan type d'un étage du socle productif



Plan type et coupe DD' d'un bâtiment avec socle de plus de 17m de large

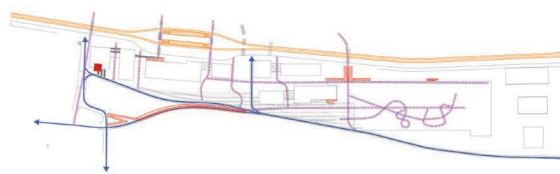
service en bordure de la voie Tridél est  
usages techniques des CFF, tout en  
une de mobilité douce Est-Ouest du  
ne logique de cohabitation raisonnée  
e ponctuelle et des cheminements

modale  
quartier a été pensée dans une logique  
n favorisant les modes actifs et les  
ansports collectif, tout en limitant la  
rue individuelle. Les cheminements  
sont organisés dans le quartier en  
-Ouest et Nord-Sud. Celle-ci permet  
aux structurants de l'agglomération,  
métro, bus et gare), que de mobilité  
électrons), aux centralités du site (halls,  
ents, parc, etc.).

Logistique urbaine, secours et voie de maintenance CFF

- Desserte logistique Nicos ABC - options de manœuvre PL
- Mono-charge de Nicos ABC
- Voie de maintenance CFF
- Voie d'accès secours
- Voie d'accès logistique urbaine

- Stationnement temporaire livraison ou zone de dépôt (déménagement, véhicules matriculés)
- Accès parking collectif souterrain
- Sens de circulation



Mobilités douces et transports publics

- Parcours cyclo-piétons
- Réseau piétons
- Rampe PMR 6%
- Ascenseur public
- Tramway



Coupe du nouveau tunnel et de la traversée verte



9. Un atelier productif situé au niveau R+1 ou R+2, avec hauteur libre de 5m et possibilité de mezzanine

## 9.9 **Projet de l'équipe pilotée par Tribu architecture sa**

Le projet se distingue par une lecture fine du site et une contextualisation soignée, qui se traduit par une morphologie respectueuse des orientations paysagères et des vues, en particulier vers les Alpes. La composition urbaine propose une progression volumétrique cohérente inspirée de la halle, avec un travail sur la gradation des gabarits vers l'ouest. L'organisation des espaces extérieurs, différenciés selon les secteurs, renforce la qualité d'usage et la continuité paysagère, tandis que le traitement de la rue de Genève s'accompagne d'une attention particulière à l'animation urbaine. L'accent mis sur la diversité fonctionnelle, avec un équilibre recherché entre logements, activités tertiaires et espaces de loisirs, ainsi que l'intégration d'un hub logistique doté d'une toiture accessible, contribuent à enrichir le dispositif et à favoriser des formes d'appropriation variées. La volonté affichée d'assurer la réversibilité des espaces et de préserver un grand plateau unique confirme une approche pragmatique et souple dans le temps. Les grands logements familiaux constituent également un point positif dans un contexte où cette typologie est souvent rare.

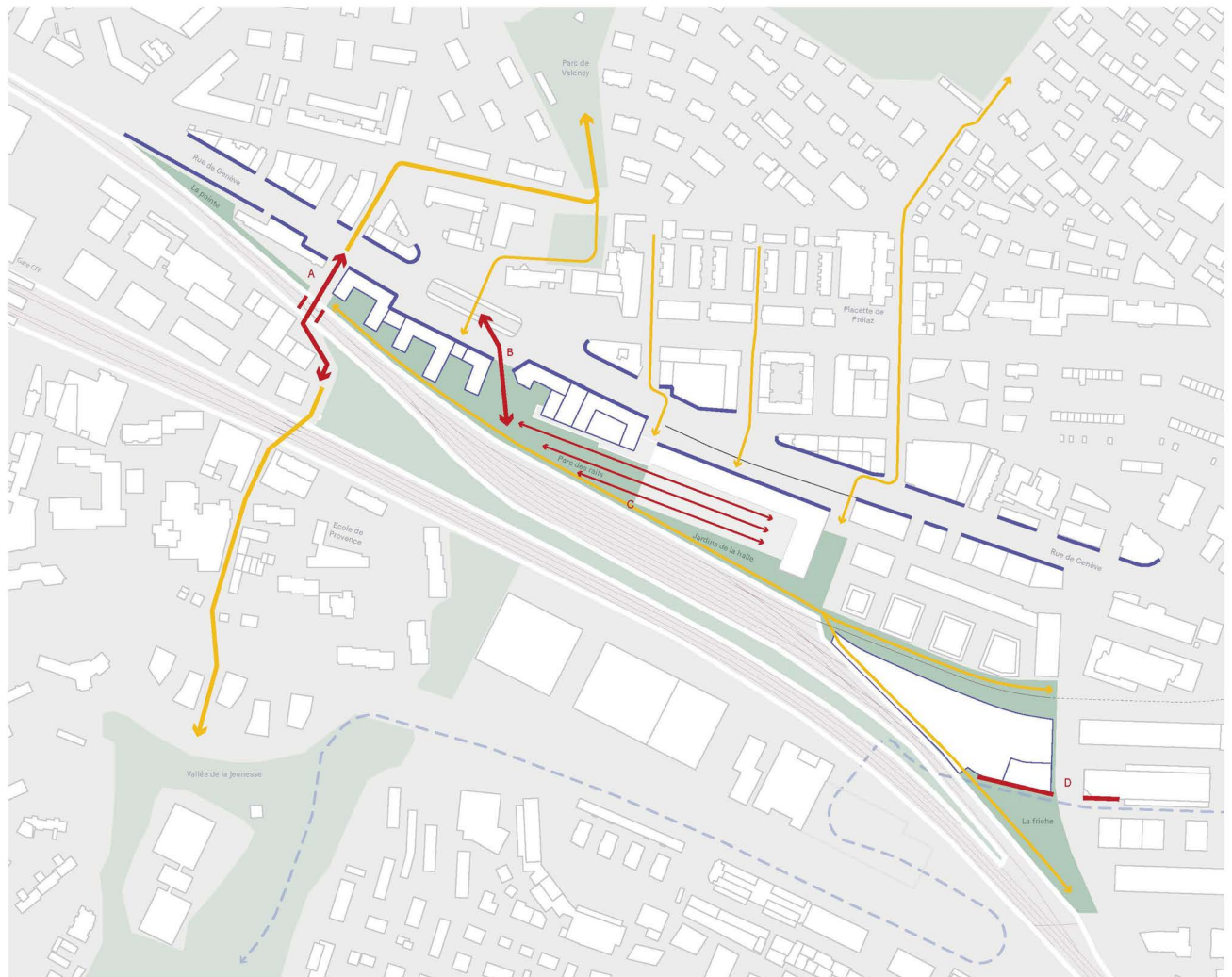
Le projet séduit par son ambiance générale et la qualité de ses espaces, tout en s'inscrivant dans une approche familière à d'autres réalisations lausannoises. Cette filiation offre une certaine cohérence urbaine, mais pourrait être davantage ajustée pour révéler pleinement les spécificités du site de Sébeillon. La proximité avec les voies ferrées invite à un travail plus précis sur le confort et la gestion des nuisances, afin de garantir une qualité de vie optimale pour les futurs habitants. La question de la mixité, tant typologique que sociale, pourrait être renforcée afin de tirer parti de la diversité volumétrique existante et d'attirer une pluralité d'usages et de profils. Sur le plan des mobilités, la perméabilité du site reste un enjeu majeur: les liaisons nord-sud et la connexion avec le quartier Realstone constituent des opportunités à développer pour améliorer l'accessibilité et la continuité urbaine. La réflexion autour des rez-de-chaussée — leur degré d'ouverture, leur réversibilité et leur capacité à activer l'espace public — représente également un axe d'évolution prometteur. Enfin, la question de la densité des nouveaux bâtiments urbains de l'Espace Sébeillon, en retrait par rapport aux objectifs visés et aux autres propositions (\*), offre une occasion de repenser l'équilibre entre surfaces bâties et espaces ouverts, afin de répondre pleinement aux ambitions programmatiques tout en maintenant la qualité du cadre de vie.

(\*) -20% par rapport à la moyenne et -27% par rapport à la proposition la plus dense

**Planches du 2<sup>ème</sup> degré**







### Principes urbanistiques et paysagers - 1:2000

- Planter les bâtiments au nord définissant le front de la rue de Genève
- Libérer une généreuse continuité végétale côté voies au Sud
- Urbaniser avec une forme urbaine à l'échelle du contexte offrant des perméabilités piétonnes et visuelles régulières entre le coteau et le lac
- Construire dans le parc
- Offrir une liaison mobilité douce majeure le long des voies en provenance de la gare de Lausanne

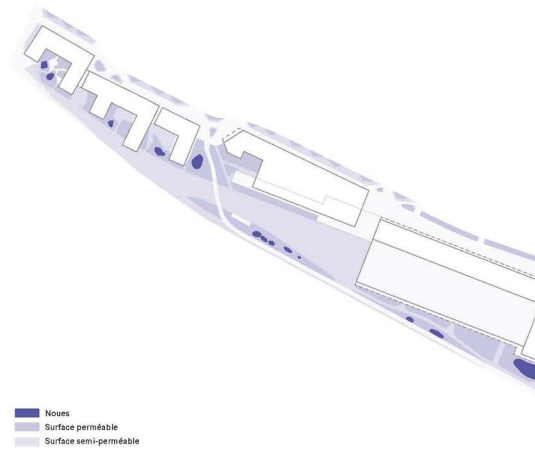
- A** Améliorer la liaison majeure nord-sud entre les parcs de Valency et la Vallée de la jeunesse en évitant les actes d'ingénierie lourds (tunnel ou rampe), invasifs (sol et biodiversité) et coûteux
- B** Faire une articulation majeure entre le parc et la rue favorisant une connexion au tramway
- C** Créer un vaste parc dont la limite poreuse avec la halle en fait son prolongement couvert
- D** Limiter le hub sur la partie nord pour dégager un espace public au sud faisant place à la rivière

- Front bâti rue de Genève
- Continuité végétale au Sud
- ↔ Articulation urbaine et paysagère majeure
- Liaison majeure de mobilité douce
- Tracé du Flon



### Formes urbaines

- Affirmer la halle comme bâtiment marqueur avec son implantation en retrait de la rue, caractéristique de son usage logistique
- Proposer des pièces urbaines combinant deux échelles
  - des socles XL reprenant l'échelle de la halle
  - des U ouverts au sud reprenant la dimension M des îlots alentours
- Marquer un front plus haut au nord et sur la rue, en contraste avec des volumes plus bas perpendiculaire
- Permettre un niveau 1 plus élevé et flexible pour accueillir soit des activités soit des logements
- Planter un bâtiment proue qui participe à la définition de la nouvelle place de l'arrêt de tram
- Nuancer l'épaisseur et la dimension des surfaces d'activités pour offrir une grande flexibilité d'affectations, de la halle de production à l'est aux surfaces de bureaux à l'ouest
- Offrir des logements traversants et/ou multipliant les orientations avec des balcons filants dans chaque cour
- Maintenir Néon ABC dans son bâtiment mais encourager une localisation plus adéquate



### Eau - Surfaces perméables pour infiltration

- Gérer l'eau entièrement à ciel ouvert selon le principe de la ville-éponge : là où la goutte tombe
- Garantir la grande majorité des surfaces perméables afin de maximiser l'infiltration et minimiser le ruissellement
- Collecter les eaux vers les zones de plantations et les noues où des surfaces imperméables sont nécessaires
- Rediriger les eaux de pluies des toitures vers les noues
- Absorber les eaux excédentaires lors des orages par une série de noues





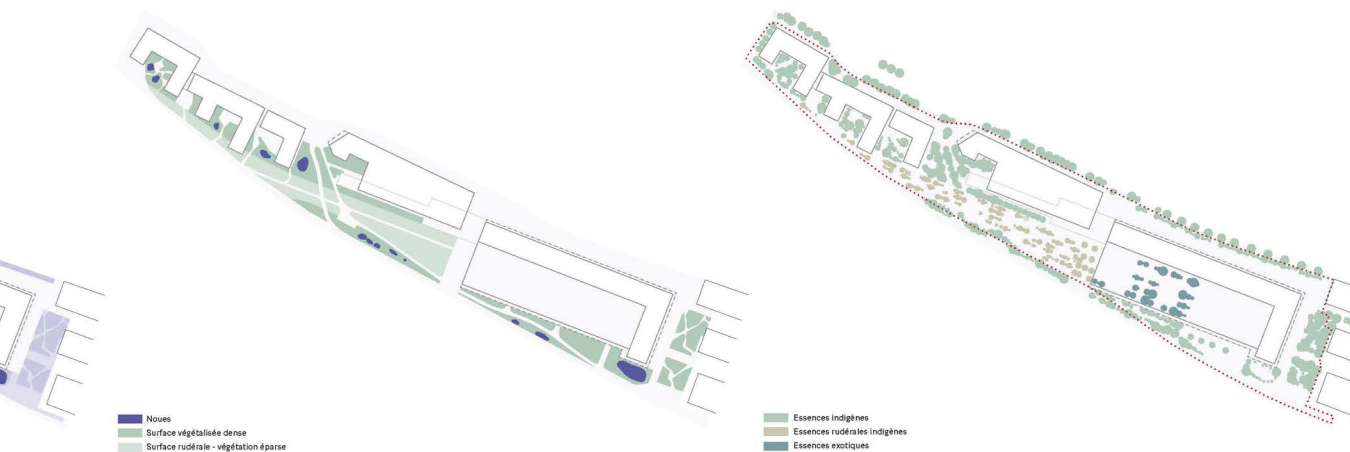
#### Mobilités - 1:2000

- Irriguer l'ensemble du plateau d'est en ouest, par une liaison de mobilité douce longitudinale le long des voies
- Reconstruire le carrefour du tramway comme une place fonctionnelle à laquelle se connecter
- Diminuer le tunnel du Martinet (54m > 18m) et valoriser cette liaison existante comme un passage public qualitatif
- Permettre des liaisons transversales à travers les bâtiments pour une perméabilité locale
- Conserver les espaces périphériques au nord et à l'est de la halle pour la desserte logistique

- Améliorer les liaisons piétonnes entre la rue de Genève et la halle par la création de « folles » permettant de franchir la différence de niveau
- Affirmer l'avenue de Sévelin comme une centralité de quartier reliant les secteurs de Sébailon et de Sévelin
- Utiliser la toiture du Hub et sa circulation verticale pour franchir le tunnel tridiel
- Utiliser la voie de service le long des voies pour garantir une voie d'accès à Néon ABC
- Concentrer le stationnement vélo dans 2 vélostations très accessibles
- Limiter au maximum le stationnement dans un ouvrage unique semi-enterré pour réduire l'excavation

- Cheminement piéton et bande cyclable
- Cheminement mixte avec priorité aux piétons
- Transport public avec voie carrossable et mobilité douce
- Accès logistique
- Voie carrossable avec mobilité douce
- Liaison verticale - sans / avec ascenseur

- Front livraison logistique
- P Emprise parking voitures 53 places
- P Emprise parking vélos 780 places
- Accès néon ABC
- Arrêt de transport public



- Nœuds
- Surface végétalisée dense
- Surface rudérale - végétation éparse

#### Espaces dédiés à la biodiversité

- Différents espaces verts possèdent différentes qualités pédagogique selon un gradient d'humidité afin de créer une diversité de milieu pour la flore
- Le parc offre des successions d'espaces plutôt ouverts ou plutôt fermés afin d'obtenir un effet de mosaïque
- Des plantations de haies vives denses et avec des essences adaptées offrent des refuges pour la petite faune
- Du bois mort, des mûriers et des tas de branches sont mis en place
- Les nœuds sont aménagés afin de servir d'habitats, certaines sont temporairement en eaux et accueillent des espèces pionnières et d'autres restent permanentes

- Essences indigènes
- Essences rudérales indigènes
- Essences exotiques

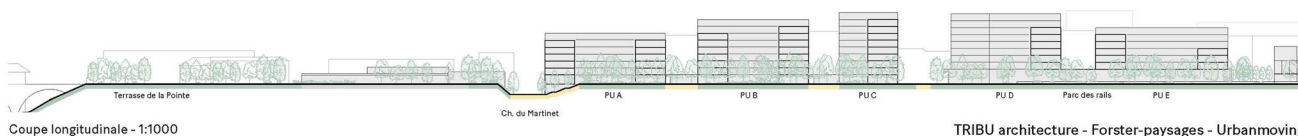
#### Canopée

- Le projet vise un taux de canopée > 30% grâce à la plantation de nombreux arbres
- Le choix des essences s'oriente vers des plantes indigènes ou méditerranéennes, adaptées au climat mais aussi intégrées dans l'écosystème régional
- Cette densité de plantation est possible grâce au taux de pleine-terre de 100% du projet





Plan de situation - 1:1000



Coupe longitudinale - 1:1000





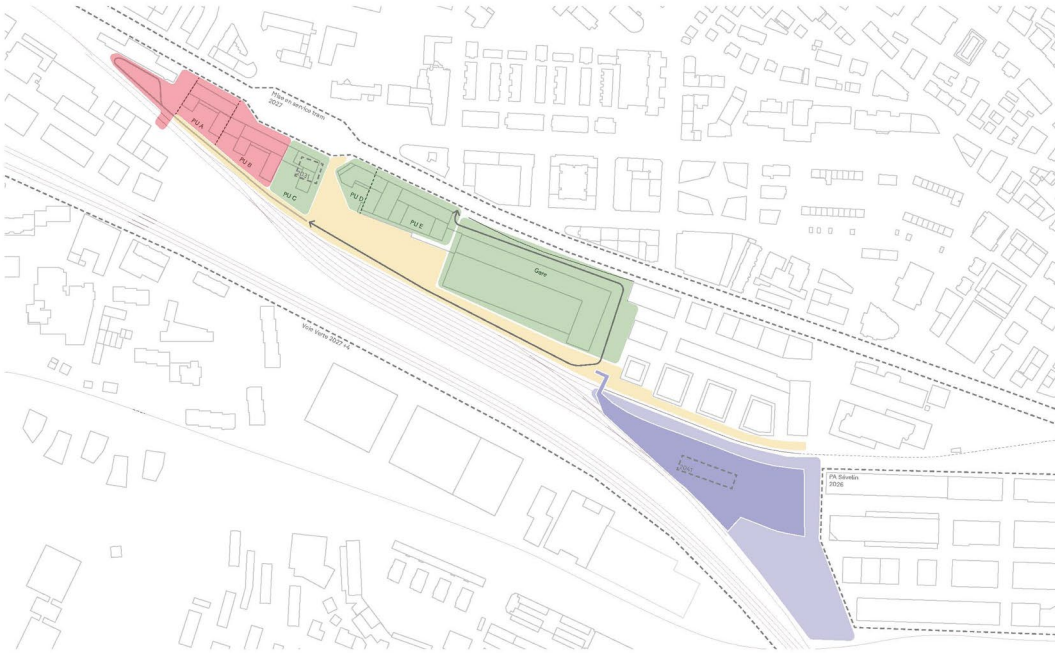
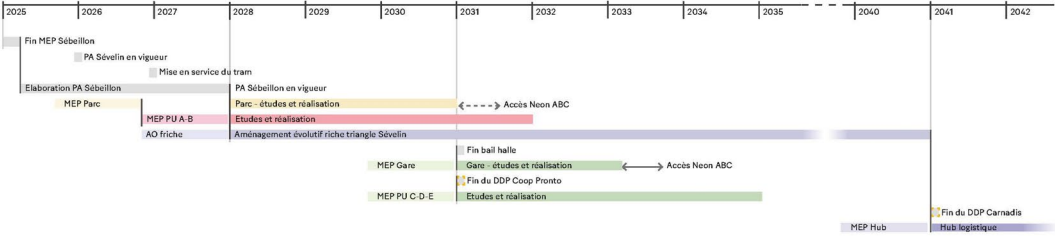


**Vue 1** - En descendant depuis le parvis de l'église, le bâtiment proue, identitaire de Lausanne avec son implantation en carrefour à angle aigu, invite à pénétrer dans le quartier et découvrir le parc des rails.

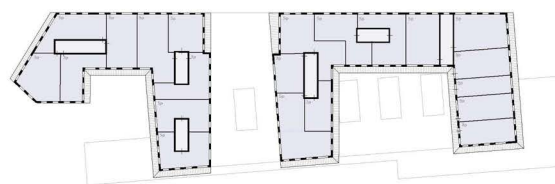
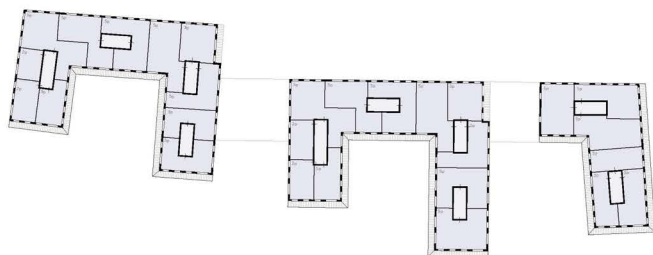
Cette articulation majeure entre rue, arrêt de tramway et parc est une placette urbaine ouvrant sur des paysages lointains. Le socle continu d'activité structure et anime la rue tout en préservant un vaste espace arboré côté voies.

Le premier niveau, plus haut exprime son statut évolutif. Les volumes supérieurs reprennent un rythme et des gabarits existants affirmant l'urbanité locale tout en offrant des profonds dégagements.

Phasage

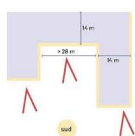




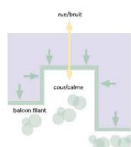


Etage type - 1:500

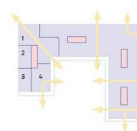
## Principes typologiques



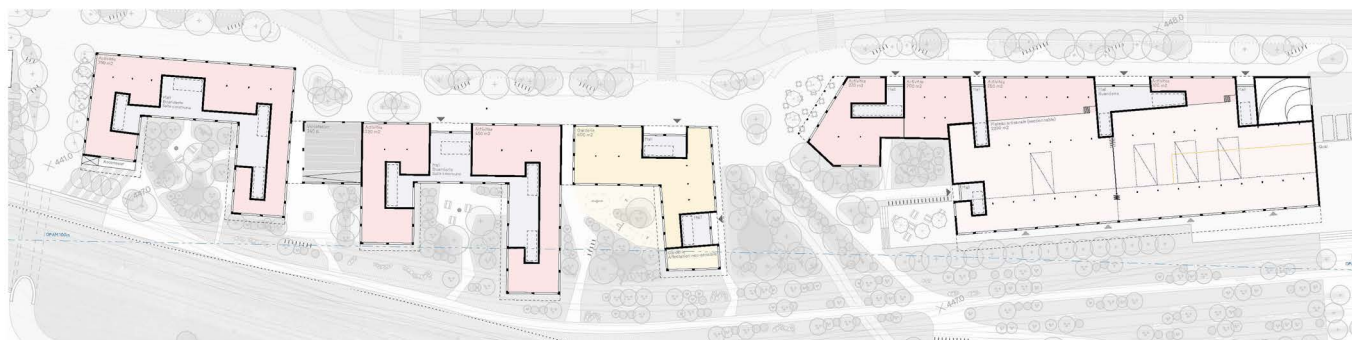
- Une forme en U
- Epaisseur de bâtiment qui permet une multiplicité de typologies
  - Nord en garantissant une densité importante
  - Grand linéaire de façade au calme et au sud
  - Limiter les vis à vis



- Un lien à la cour et des balcons pour tous
- Balcon flanc autour de chaque cour
  - Appartements traversants ou bi-orientés
  - Chaque logement a une relation directe au cœur de la pièce urbaine arborisée
  - Balcon au sud comme brise-soleil

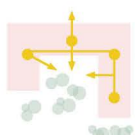


- Des logements traversants
- Limiter le nombre de circulations verticales
  - Dossiers 2 à 4 appartements par cage
  - Appartements traversants ou bi-orientés
  - Duplex pour les derniers étages

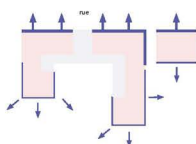


Rez-de-chaussée - 1:500

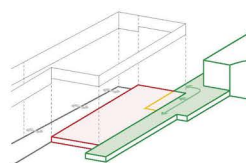
## Principes typologiques



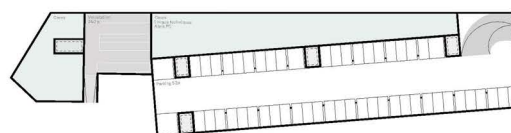
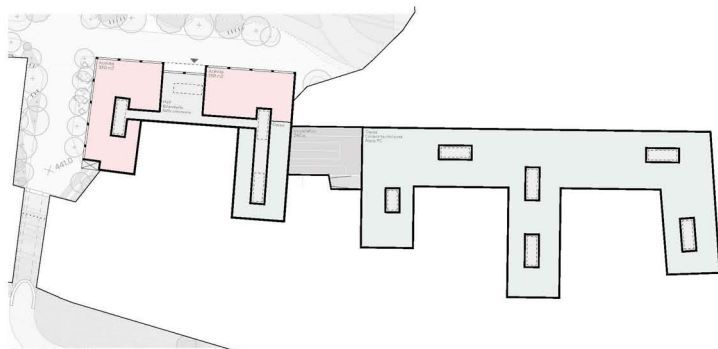
- Un rez de chaussée poroux
- Une entrée principale sur la rue
  - Des circulations connectées et tournées sur la cour
  - Des communs (buanderie, salle commune...) orientés sur la cour
  - Une cour collective vivante



- Un rez de chaussée actif
- Des activités avec vitrine sur rue
  - Une multiplicité de situations
  - Des surfaces d'un seul tenant ou divisibles
  - Accueil d'équipement ou service



- Le quai conservé comme desserte logistique
- 120m de longueur de quai pour décharger les nouvelles surfaces d'activités
  - Profiter de ce niveau surélevé pour limiter l'excavation du parking
- Une grande surface pour accueillir de la logistique
- Un rapport de plain-pied à la rue et un arrière-logistique
  - Eclairage zénithal
  - Subdivision possible
- Une terrasse
- utiliser l'extrémité du quai comme un espace public identifiable



Sous-sol - 1:500



**Vue 2** - En déambulant dans le parc des rails, ceux-ci invitent la promeneuse à pénétrer dans la halle par la large rampe et s'installer dans ce vaste espace semi-public à l'aspect d'une serre.

Le large quai existant à la fois terrasse-belvédère et desserte logistique est conservé dans son usage et participe au caractère du lieu. La généreuse canopée des arbres plantés en pleine terre devient un refuge pour le quartier et le lieu de nombreux usages pour les habitants.

Il est aussi possible de grimper en haut de la tour d'observation, vestige du poste d'aiguillage pour y admirer le coucher de soleil et avoir un autre point de vue sur la halle.

#### Affectations

##### Surfaces espace Sébeillon

|                       |                                                                                   |
|-----------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|
| 31 000 m <sup>2</sup> | Logements                                                                         |
| 11 150 m <sup>2</sup> | Activités                                                                         |
| 5 250 m <sup>2</sup>  | Activités tertiaires (services) reconvertis en logement                           |
| 3 150 m <sup>2</sup>  | Activités tertiaires (services, commerces, boutiques, boutiques) rue de chaussoie |
| 2 750 m <sup>2</sup>  | Activités productives                                                             |
| 600 m <sup>2</sup>    | Équipements publics                                                               |
| 42 750 m <sup>2</sup> | Total SBP                                                                         |

##### Surface parc espace sébeillon

|                       |                                             |
|-----------------------|---------------------------------------------|
| 15 900 m <sup>2</sup> | Surface de parc                             |
| 7 000 m <sup>2</sup>  | Parc des rails                              |
| 8 900 m <sup>2</sup>  | Chemins, cours d'îlots et parcs secondaires |

##### Surfaces Gare Sébeillon

|                       |                                       |
|-----------------------|---------------------------------------|
| 8 400 m <sup>2</sup>  | Activités                             |
| 8 600 m <sup>2</sup>  | Activités productives                 |
| 5 600 m <sup>2</sup>  | Activités tertiaires rue de chaussoie |
| 3 000 m <sup>2</sup>  | Équipements publics                   |
| 11 400 m <sup>2</sup> | Total SBP                             |

##### Surface halle

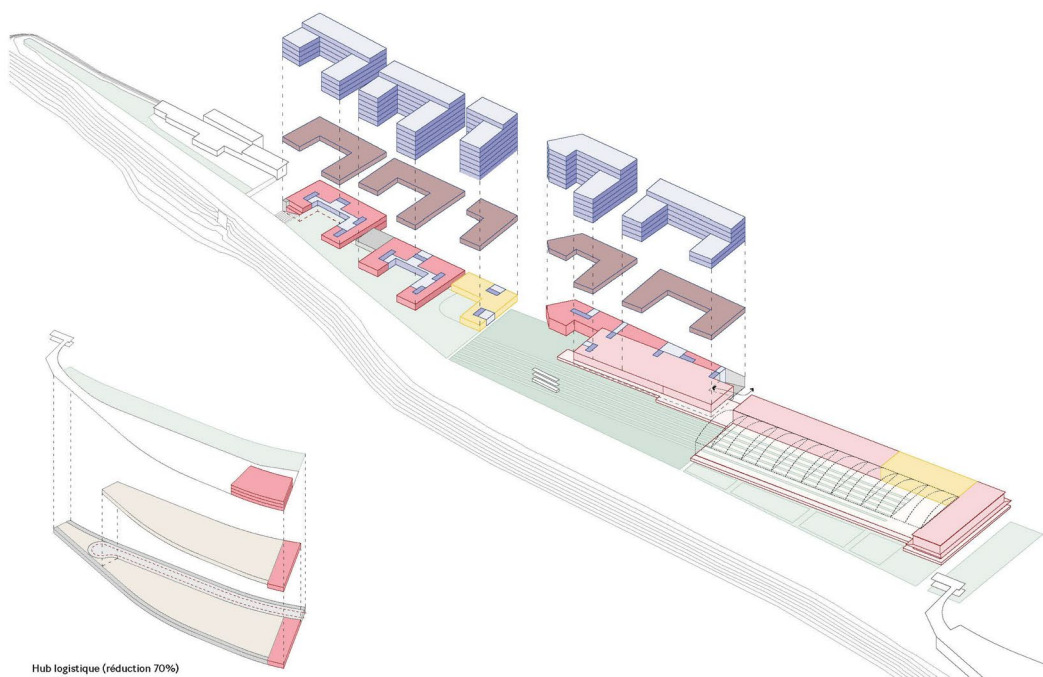
|                      |                            |
|----------------------|----------------------------|
| 5 200 m <sup>2</sup> | Surface espace semi-public |
|----------------------|----------------------------|

##### Surfaces hub logistique

|                       |                                               |
|-----------------------|-----------------------------------------------|
| 11 200 m <sup>2</sup> | Espace de stockage sur 2 étages de 4m de haut |
| 4 500 m <sup>2</sup>  | Activités                                     |
| 2 600 m <sup>2</sup>  | Surface de manœuvres                          |
| 1 600 m <sup>2</sup>  | Voie ferroviaire de 200m                      |
| 19 700 m <sup>2</sup> | Total SBP                                     |

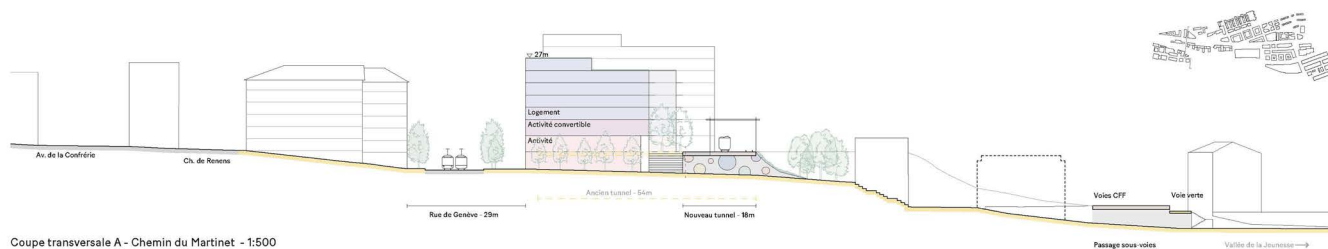
##### Surface toiture hub logistique

|                       |                                |
|-----------------------|--------------------------------|
| 10 400 m <sup>2</sup> | Toiture                        |
| 1 000 m <sup>2</sup>  | Espace dédié à la biodiversité |
| 9 400 m <sup>2</sup>  | Cheminement et sport           |

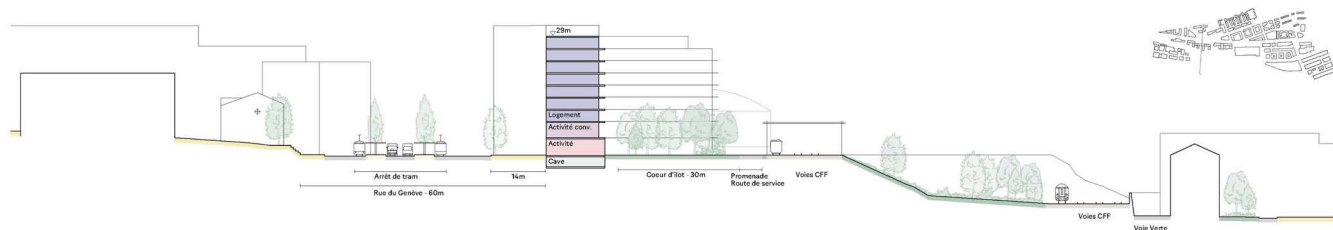


Hub logistique (réduction 70%)

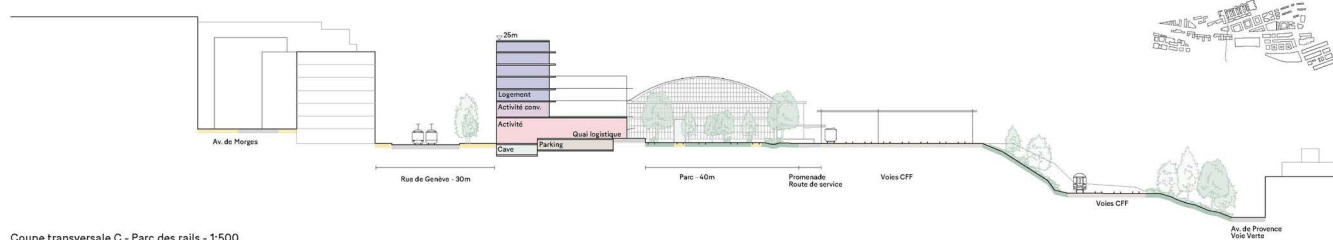




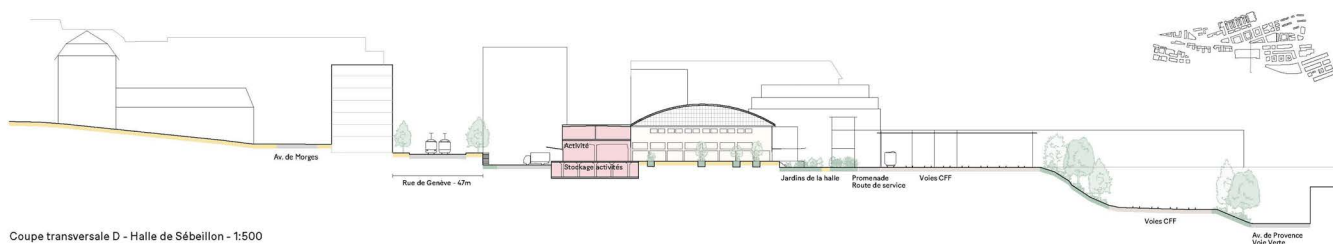
Coupe transversale A - Chemin du Martinet - 1:500



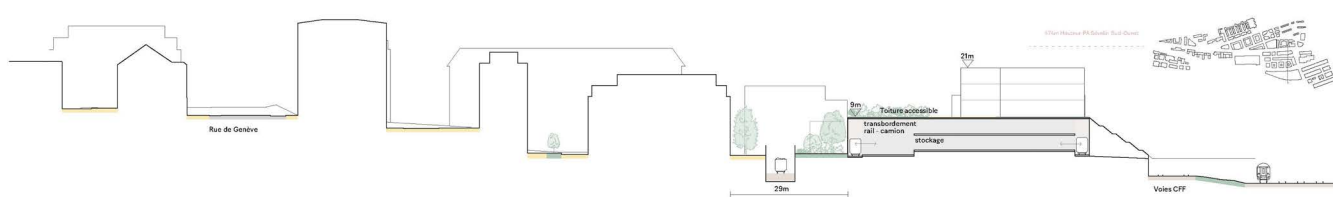
Coupe transversale B - Arrêt de tram et cœur d'îlot - 1:500



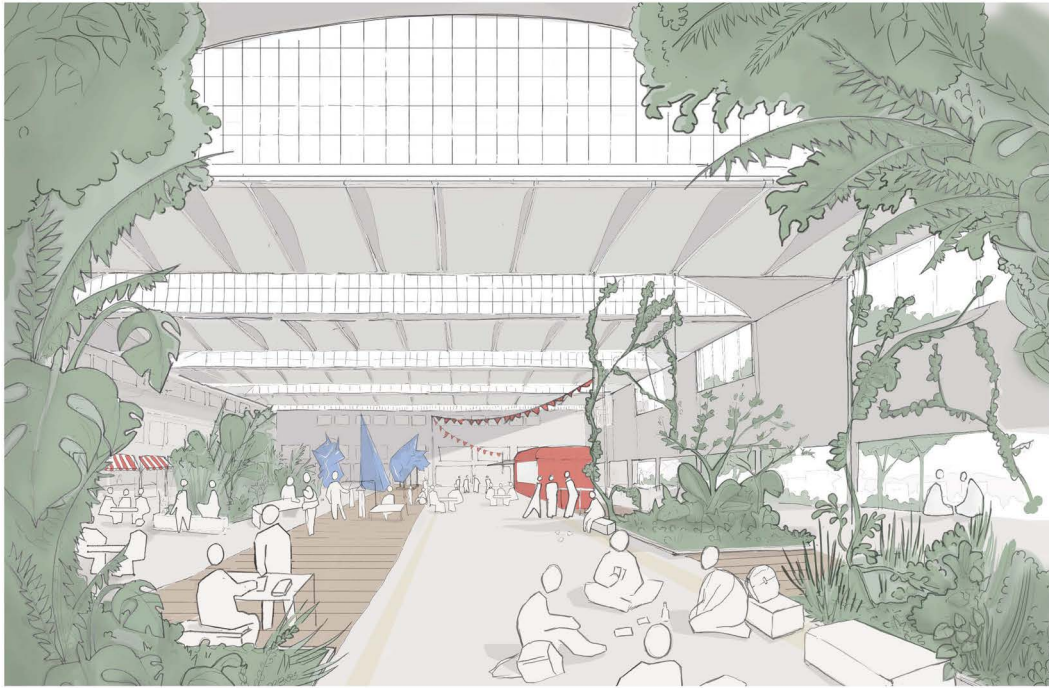
Coupe transversale C - Parc des rails - 1:500



Coupe transversale D - Halle de Sébeillon - 1:500



Coupe transversale E - Hub logistique - 1:500



**Vue 3** - Chacun trouve sa place dans ce vaste espace semi-public couvert.  
Les anciennes voies deviennent alternativement support d'un wagon-boutte, d'une fosse de pleine terre pour une végétation luxuriante, d'un module de jeu pour enfants ou encore de rampe d'accès principale depuis le parc.

Les activités de l'entrepôt colonisent au gré des besoins cette grande place qui devient certains jours le lieu d'une fête exceptionnelle.  
Un chapiteau de cirque, une foule de festivalier, des œuvres d'art géantes, le plateau libre offre la flexibilité nécessaire.

Mi-industrie-mi-extérieure la limite est abstraite et le quai sud se transforme en balcon sur les rails.  
La Halle retrouve son unité et son esprit de fourmillement.

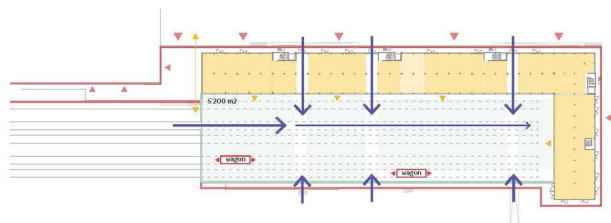
## Méthodologie



| Espaces                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | Usages                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Le quai : desserte et terrasse</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Conservé en l'état, l'entier du quai y compris la partie sous la halle ouest</li> <li>Profiter de ce quai ouest pour desservir le nouveau bâtiment logistique</li> </ul>                                                                                                                                                                                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>Conservé sa fonction logistique de livraison</li> <li>Permettre la distribution périphérique piétonne</li> <li>Offrir une terrasse au sud en lien avec la vue sur les voies et les jardins</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                    |
| <b>L'entrepôt : des surfaces attribuables</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Respecter la logique distributive par étage</li> <li>Permettre des traversées pour donner accès à la Halle</li> <li>Clarifier la lecture générale</li> <li>Conservé au maximum les équipements</li> </ul>                                                                                                                                        | <ul style="list-style-type: none"> <li>Maintenir au maximum les usages en place</li> <li>Garantir une mixité programmatique à vocation du quartier</li> <li>Organiser les types d'affectations par verticalité</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| <b>Une halle : espaces ouverts</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Planter les rails par zone pour végétaliser l'intérieur et permettre une végétation de serre</li> <li>Boucher les voies par un platelage (lecture historique) pour offrir de grandes surfaces</li> <li>Subdiviser l'espace au besoin par du mobilier</li> <li>Activer 2 voies par un wagon mobile boutte et jeux</li> <li>Fermer la façade ouest</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Moduler en fonction de l'activité du lieu, territoires de partage qui se transforment aussi bien en squares qu'en scènes, au gré des diverses pratiques artistiques. S'y mêlent usages personnels et professionnels, dans la liberté d'une ruche organique, créative et attentive aux autres.</li> <li>La Grand Place : accueillir au gré des scénarios : un festival type les Urbaines, place de jeu, jardin, scène, halle de fabrication...</li> </ul> |
| <b>La rampe : lien au parc</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Créer un accès direct depuis le parc des rails avec une rampe dans une des voies</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                     | <ul style="list-style-type: none"> <li>Garantir un axe central de circulation dans la halle</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| <b>Trois traversées : une centralité</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Garantir 3 passages à travers l'entrepôt et la Halle</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                       | <ul style="list-style-type: none"> <li>Rendre accessible et traversante la Halle (selon horaire d'ouverture)</li> <li>Traverser le bâtiment et connecter le quai, l'entrepôt, la halle et les jardins</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                |

## Le Plan directeur

- Respecter le patrimoine en garantissant les recommandations et les principes de distribution et de relations
- Choisir des usages en adéquation avec un espace froid ou tempéré
- Affirmer l'espace de la Halle comme un espace vide unique même si des activités différentes peuvent s'y côtoyer
- Assurer 3 accès transversaux à la Halle
- Distribuer par l'extérieur en utilisant les quais
- Respecter la logique distributive de chaque étage
- Attribuer des surfaces par entités de taille variable en fonction du projet d'ensemble

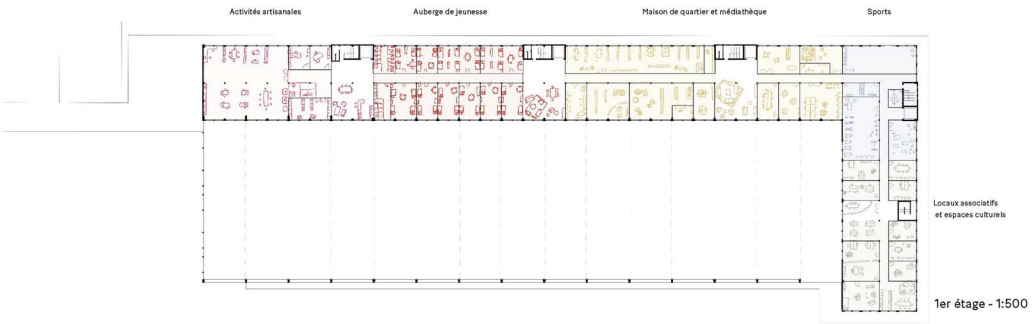


## L'attitude architecturale : Conserver

- Faire vivre une coquille : Modèle GundelingerFeld, Bâle, Bau Büro In situ
- Laisser ce qui est encore utilisable en sachant que ce n'est pas l'enveloppe mais le contenu qui est décisif
- Trouver des solutions sur mesure intégrées dans les structures existantes. En conséquence, les loyers restent bas et les changements sont faibles
- Conservé au maximum et réemployer
- Localiser les affectations par tranche verticale
- Affecter les locaux pour favoriser la conservation des cloisons de 2020
- Les réemployer si possible
- Favoriser la conservation des locaux sanitaires pour éviter des travaux lourds
- Réemployer l'aménagement
- Conservé l'escalier construit en 2020
- Favoriser une implantation pérenne des acteurs actuels
- Réorganiser les locaux selon besoins

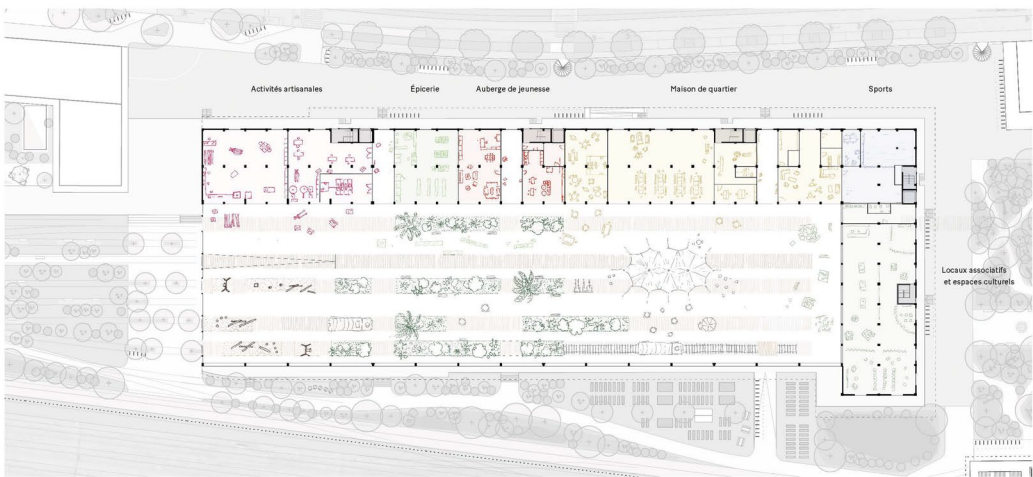
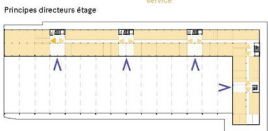






- Activités conservées
- Salles de sport (Sportfamily: danse, yoga ; Sthenos : fitness)
  - Locaux associatifs (SCALA...)
  - Ateliers d'artistes

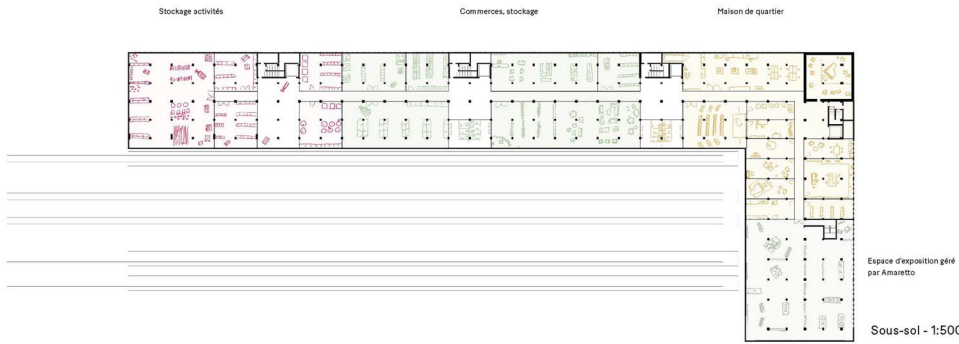
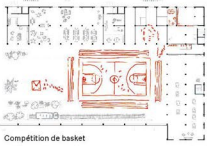
- Activités ajoutées
- Atelier d'artisanat partagé
  - Atelier gravure
  - Atelier sérigraphie
  - **Auberge de jeunesse**
  - Médiathèque
  - Coin lecture
  - Espaces enfants
  - Ateliers maison de quartier
  - Espace de bureaux en libre service



- Activités conservées
- Brasserie
  - Salles de danse (Swing?meL'assonne)
  - Bureaux professionnels de sport
  - Espace Amaretti

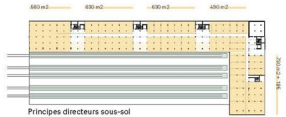
- Activités ajoutées
- Menuiserie
  - Épicerie coopérative
  - **Auberge de jeunesse**
  - **Cuisine partagée**
  - Foyer de la halle
  - Accueil maison de quartier
  - Grande salle à louer

Scénarios d'occupation de la Halle



- Activités conservées
- Stockage activités rez-de-chaussée

- Activités ajoutées
- Ressourcerie
  - Stockage activités rez-de-chaussée
  - Garde-manger
  - Champignonnière
  - Magasin seconde main
  - Salle de concert
  - Salles de musique
  - Ateliers de bricolage
  - Chambre noire (photographie)
  - Espace d'exposition



## 9.10 Ateliers thématiques

Suite à la présentation des projets par les équipes, les participants du MEP se sont regroupés en quatre ateliers (mobilité, patrimoine, paysage et urbanisme) pour réaliser une analyse et une comparaison thématique des projets. Le but de ce travail en atelier a été de formuler des recommandations en identifiant les éléments de convergences et en orientant sur les points divergents.



### 9.10.1. Synthèse de l'atelier Mobilité

Les éléments importants identifiés lors de la restitution de l'atelier mobilité sont les suivants:

- Mise en valeur d'un quartier piétonnier, avec un accès facilité aux transports publics et aux liaisons de mobilité douce.
- Absence de stationnement en surface, avec un ratio voitures volontairement faible, conforme aux propositions des équipes.
- Stationnement vélo réparti sur le site, mais à renforcer pour assurer la capacité nécessaire.
- Hiérarchisation des deux axes piétons principaux et amélioration de la connexion mobilité active au passage sous-voies du Martinet
- Clarification du rôle et de l'intégration du deuxième arrêt de tram qui n'est pas suffisamment pris en compte dans les projets.
- Maintien de l'accès à Néon ABC comme contrainte opérationnelle.
- Exploration de l'option de livraisons mutualisées ou hubs de quartier, tout en évitant de concentrer ces fonctions dans le hub logistique, dont la réflexion n'est à ce stade pas aboutie.
- Interdiction du trafic de transit: l'accessibilité doit rester locale et apaisée.
- Étude de la réversibilité des espaces de stationnement, notamment hors-sol, pour anticiper les évolutions de mobilité.



### 9.10.2. Synthèse de l'atelier Patrimoine

Les éléments majeurs identifiés lors de la restitution de l'atelier Patrimoine sont listés ci-dessous:

#### Intégration urbaine de la halle

- La halle est un bâti repère, identitaire du quartier.
- Trouver l'équilibre entre libérer les façades pour créer un vide qualitatif et s'approcher de la halle pour l'ancrer dans le front urbain.
- Confirmation que la création d'un parc, parvis ou jardin en prolongement de la halle (ouest et sud) est nécessaire pour la mise en valeur de la halle et pour offrir un espace vert de proximité au nouveau quartier et ses environs proches.
- Consensus pour la façade ouest: elle doit rester pleinement dégagée afin de préserver la perspective.
- Étudier attentivement le rapport entre le bâti et la halle si celui-ci s'en approche ou la touche.
- Maintenir les éléments historiques ferroviaires (quais, rails), afin de conserver les traces fonctionnelles historiques.
- Si la façade nord conserve un rôle logistique, avec une mixité camions/piétons selon les horaires la qualité des aménagements et les liens à la route de Genève doivent être améliorés.

#### Usages intérieurs de la halle

- Préserver le caractère « espace cathédrale »: éviter les cloisonnements, les boîtes autonomes ou mezzanines étant envisageables.
- Renoncer à l'introduction de logements dans la halle car cela ne semble pas compatible avec la structure du bâtiment et avec les objectifs de protection patrimoniale.
- Animer l'espace en soirée (culture, loisirs, restauration) pour éviter un vide nocturne.
- Maintenir et renforcer la perméabilité historique en lien avec les espaces publics environnants, tout en évitant que la halle ne devienne un simple passage.
- Examiner un accès véhicules calibré pour les livraisons, en lien avec la réflexion sur la mobilité

### 9.10.3. Synthèse de l'atelier Paysage

Les sujets importants évoqués lors de la restitution de l'atelier Paysages sont les suivants:

#### Espaces Nord-Sud

- Nord: potentiel qualitatif grâce au dénivelé (protection vis-à-vis de la rue de Genève), prévoir un espace suffisant pour planter de grands arbres (≈10 m minimum).
- Sud: considéré comme le cœur paysager, espace le plus qualitatif, à conserver majoritairement végétalisé.

#### Parc et halle

- Forte attente de dialogue entre paysage et patrimoine. Le prolongement du parc à l'intérieur de la halle est une option à retenir.

#### Gestion des eaux

- Appliquer le concept de ville éponge, favoriser l'infiltration à la parcelle et tirer parti de la topographie, rare terrain plat à Lausanne.

#### Régénération des sols

- Pollution: situation globalement maîtrisée, sauf zones spécifiques; privilégier une préparation paysagère anticipée avant la construction (mise en place d'une trame verte).

#### Continuité écologique

- Axe Est-Ouest: confirmation d'une liaison verte en accompagnement de la mobilité douce le long de la voie ferrée.
- Axe Nord-Sud: confirmation de l'interruption du front bâti (césure écologique dans le prolongement du couloir vert Parc de Valency – Vallée de la Jeunesse) en faveur de la création d'un espace vert de largeur suffisante.

#### Rue de Genève

- Veiller à la qualité du côté de la rue de Genève, les aménagements paysagers prévues en lien avec l'infrastructure du tram étant jugés insuffisants (qualité des espaces publics, risque d'îlot de chaleur). Une coordination avec le canton est à mettre en place.

#### 9.10.4. Synthèse de l'atelier Urbanisme

Les points importants évoqués lors de la restitution de l'atelier Urbanisme sont les suivants:

##### Rue de Genève

- Établir un lien et s'inscrire dans les gabarits et alignements des bâtiments du nord de la rue de Genève.
- Rythmer le nouveau front urbain en introduisant des césures/passages/placettes et des variations de hauteur (ex. côté nord de la halle).

##### Niveaux / socles

- Prévoir un principe de socles qui reprend la hauteur de la halle.
- Consensus pour conserver le niveau unique du plateau existant, peu d'intérêt à créer des ruptures de niveaux.

##### Identité du quartier

- La halle et le parc constituent les éléments structurants.
- Prévoir un ou plusieurs éléments « repère ».
- S'appuyer sur les spécificités du site pour développer l'identité propre du futur quartier qui est positionné en « couture » entre Malley et Sévelin.

##### Articulation avec la halle

- Consensus sur la valeur de l'espace ouvert de la halle.
- Travailler les transitions entre les nouvelles constructions et la halle (façade ouest en particulier).

##### Densité et usages

- Atteindre une densité permettant de soutenir la vie du quartier, tout en questionnant la faisabilité des 55 000 m<sup>2</sup>.
- Trouver un équilibre entre libération du sol (hauteur) et qualité des espaces ouverts.
- Une densité de qualité favorise l'animation et l'intensité.
- Définir le profil des habitants, mixité sociale et générationnelle influençant typologies de logements et morphologie.

- Examiner l'opportunité un ou d plusieurs bâtiments « repère » d'une certaine hauteur le long des rues de Genève et de Morges, en s'assurant du maintien de dégagements sur le paysage depuis les arrêts du tramway et le coteau.

##### Activation des rez-de-chaussée

- Concentrer les activités autour des flux principaux (à proximité des arrêts de tramway), ailleurs privilégier des fonctions semi-publiques (crèches, stationnement vélos, services, logements).
- Vérifier l'opportunité de prévoir des activités productives dans les socles des nouveaux bâtiments plutôt que de placer ces dernières dans la halle, qui présente les volumes adéquats.

##### Paysage

- Vu leur dimension, les espaces verts créés doivent plutôt être considérés comme un parc ou jardin de quartier ou une promenade.
- Anticiper, dans la mesure du possible, l'aménagement des espaces publics structurants (jardin, promenade, etc.) en amont de la construction des bâtiments.



## 10. Recommandations du collège d'experts: douze fondamentaux pour la suite du développement du secteur Espace Sébeillon

L'objectif de la procédure de MEP n'était pas de désigner un projet lauréat mais d'identifier les potentialités du site, de tester des solutions spatiales et programmatiques et, sur cette base, de déterminer les orientations à suivre pour le développement du projet.

La qualité et la profondeur du travail mené par les équipes du MEP ont offert au collège d'experts une compréhension enrichie du site. Douze principes structurants, les fondamentaux, ont été élaborés sur la base des résultats des ateliers lors desquels les travaux des équipes ont été analysés par thématique (mobilité, paysage, programmation, urbanisme).

Le travail de formalisation de ces fondamentaux (textes et schémas) a été réalisé par le mandataire du futur Plan d'affectation, le bureau CCHE, en collaboration avec les CFF, les services de la Ville et les membres du collège d'experts.

Les fondamentaux détaillés dans les pages suivantes, constituent de points clés et forment les recommandations du collège d'experts aux CFF et à la Ville pour le développement du futur quartier.

### 10.1 Le maillon biologique

Assurer la continuité des corridors biologiques en reliant le quartier au Parc de Valency et à la Vallée de la Jeunesse, afin de renforcer la trame verte lausannoise.

- Aménager un espace vert public de qualité, d'une largeur entre 20 et 30 m, avec une canopée arborée dense, afin de renforcer le rôle écologique du corridor et d'assurer ses fonctions biologiques.
- Mettre en relation le maillon biologique avec la promenade verte, la rue arborée (rue de Genève) et le jardin de la Halle, afin de le concevoir comme une articulation structurante de l'ensemble de ces réseaux et de contribuer à un maillage vert fin et cohérent.

### 10.2 La promenade verte publique

- **Compléter le réseau des mobilités actives** à l'échelle du quartier
  - Créer un axe de mobilité piétonne et cyclable, dissocié du trafic motorisé de la rue de Genève, garantissant sécurité et confort.
  - Adapter la largeur de la promenade verte au niveau de l'angle sud-ouest de la halle.
- **Aménager une promenade verte publique** en développant une trame végétale **est-ouest** et constituant un élément du réseau biologique.
  - Concevoir une structure paysagère continue et en lien avec le maillon biologique, intégrant la gestion des eaux de ruissellement et favorisant à la fois la biodiversité et le confort climatique.
  - Assurer une **transition urbaine entre les voies ferrées et le quartier**, grâce à une hiérarchisation des espaces et un traitement paysager adapté garantissant sécurité et qualité des espaces publics.

### 10.3 La halle de Sébeillon

- **Préserver l'intégrité architecturale et volumétrique de la halle en tant que "solitaire"** afin de garantir la lisibilité de son patrimoine.
  - Conserver le volume originel et révéler la richesse patrimoniale de la halle (porosité, quai de livraisons, usages, etc.).
  - Préserver le caractère « espace cathédrale », sans cloisonnement lourd, tout en laissant la possibilité d'aménager des boîtes autonomes pour organiser les usages.
- **Inscrire la halle dans une dynamique locale et régionale**, à l'échelle de Lausanne et ses environs grâce au maintien et au renforcement des activités productives.
  - Concevoir des espaces modulables et évolutifs, favorisant la mutualisation et l'appropriation collective.
  - Déployer une programmation unique — productive, culturelle, récréative et sociale — répondant aux besoins du quartier et de la ville, tout en affirmant une identité propre au lieu.
  - Activation de l'espace en soirée par des usages culturels, de loisirs ou de restauration.

### 10.4 Le jardin public de la halle

- Concevoir le **jardin public** dans le prolongement de la façade ouest **de la halle comme un nouveau lieu de vie**.
  - Aménager un jardin ouvert et convivial, au service du quartier et rayonnant à l'échelle de Lausanne.
  - Prolonger l'espace patrimonial en maintenant le vide devant la halle.
- Organiser le jardin public comme une **interface entre la Halle de Sébeillon, le quartier et la promenade verte**.
  - Valoriser les vues, les accès et les usages partagés pour renforcer les continuités spatiales et fonctionnelles du site.
  - Maintenir des éléments historiques liés au rail (lecture des traces ferroviaires).

### 10.5 L'espace solarium

- Profiter de l'orientation **plein sud** de la grande façade de la halle pour **aménager un espace solarium en lien direct avec la promenade verte**.
  - Un espace de détente ensoleillé, ouvert sur le paysage, participant pleinement à la vie de la halle et du quartier.
  - Renforcer la perméabilité historique, sans que la halle devienne un simple passage.

### 10.6 La couture urbaine entre Sébeillon Est et Ouest

- Assurer **une perméabilité urbaine entre la halle et le quartier résidentiel** de Sébeillon-Est.
  - Redimensionner et requalifier les espaces de circulation en espaces publics de qualité et créer des perméabilités au travers de Sébeillon-Est et en direction du quartier de Sévelin.
  - Maintenir une percée visuelle vers la halle depuis le quartier de Sébeillon-Est.
- Identifier un **programme, vecteur d'identité, pour transformer et valoriser** le secteur.
  - Étudier l'introduction d'un nouveau volume avec une forme et un positionnement à adapter au contexte.



## 10.7 Le quai nord de la halle et accessibilités

- **Préserver et réaménager le quai nord** de la halle.
  - Conserver les fonctions de livraisons du quai nord pour garantir la continuité fonctionnelle de la halle (mixité camions/piétons selon horaires).
  - Réaménager cet espace pour accueillir des usages urbains de qualité tout en assurant les accessibilités nécessaires.
  - Organiser les flux de livraisons et de transport individuel motorisé de manière à garantir la sécurité des mobilités actives.
- **Garantir les accès de livraisons** du quartier.
  - Garantir deux accès principaux par la route de Genève (Néon ABC et halle).
  - Ouvrir un nouveau passage par Sébeillon-Est pour simplifier les parcours et éviter les boucles de circulation trop impactantes pour la qualité de vie dans les espaces publics.
- **Assurer la desserte par l'axe mutualisé**
  - Accès des différentes fonctionnalités (CFF Infrastructure, Néon ABC halle) par route de service longeant les voies de chemin de fer.

## 10.8 Le parvis de la halle

- Mettre en valeur la halle comme **bâtiment identitaire du quartier**.
  - Concevoir un espace public d'articulation entre la halle, la Rue de Genève et le quartier de Sébeillon.
  - Aménager un parvis perméable nord-sud et est-ouest autour de la halle, favorisant les circulations douces, les usages collectifs et l'intégration de la halle dans la trame urbaine.
- Travailler la topographie du site avec ses variations de niveaux pour concevoir une **articulation fine et qualitative de l'espace public fine et qualitative de l'espace public autour de la halle**, favorisant la continuité des usages et des perceptions.

## 10.9 L'arrêt de la halle de Sébeillon

- Reconnaître **l'arrêt de tram « Halle de Sébeillon » comme point d'ancrage d'une centralité urbaine complémentaire**.
  - Mettre en valeur l'espace public et y associer un programme attractif (commerces, services, activités), afin de renforcer son rôle de centralité urbaine.
- Travailler la **relation entre la Rue de Genève, l'arrêt de tram et les rez-de-chaussée** des bâtiments
  - **Soigner les socles** (arcades, retraits, transparences, accès), afin de créer une articulation cohérente entre espace public, mobilité et animation urbaine.

### 10.10 Un front bâti pour définir l'espace de la rue de Genève

- Positionner les bâtiments de manière à **définir avec précision l'espace public et créer des centralités** au niveau des zones de flux principaux.
  - Moduler les retraits et avancées pour s'adapter aux usages tout en resserrant l'espace public pour renforcer l'urbanité, notamment vers les arrêts du tramway.
- Introduire des **césures maîtrisées** dans le front bâti, pour créer **des porosités lisibles vers le quartier** et des **fenêtres paysagères** ouvertes sur la promenade verte et sur les espaces verts du quartier et sur le grand paysage.
  - 2 césures principales au niveau du cordon biologique et au niveau de la station de tramway.
  - 2 espaces libérés au niveau de la façade ouest de la halle, et du passage Martinet.
- Marquer les perspectives visuelles vers le quartier depuis l'Avenue de la Confrérie et l'Avenue de Morges.

### 10.11 Le passage inférieur du Martinet: point d'articulation urbaine

- **Désenclaver le site**
  - Requalifier le passage inférieur du Martinet
  - Créer une petite place urbaine sécurisée et attractive, facilitant les connexions et l'accessibilité.
- **Renforcer la mobilité active**
  - Travailler sur la topographie et les niveaux pour assurer des transitions fluides et relier directement l'intérieur du quartier de Sébeillon au sud de la «Voie Galicien» en abaissant le niveau de sortie nord du tunnel du Martinet.
  - Aménager des parcours clairs et agréables, en lien avec les espaces publics existants, pour améliorer la lecture du site et encourager les déplacements doux nord-sud.

### 10.12 Une silhouette qui crée une transition entre les quartier de Sébeillon et de Malley

Le site de Sébeillon, central et stratégique, est implanté dans un pli du plateau ferroviaire qui s'étend du centre de Lausanne vers l'ouest lausannois, dans une situation très favorable avec une orientation sud et des vues sur le grand paysage lémanique. Il se trouve au sein d'un nœud de mobilité et bénéficie ainsi de conditions favorables pour envisager une intensification urbaine et la création de quelques repères ou marqueurs urbains et ainsi contribuer au renforcement des quartiers adjacents, notamment avec de nouvelles offres et infrastructures de quartier et l'animation des espaces de rue.

- Structurer la silhouette bâtie en cohérence avec l'environnement bâti et les enjeux d'intensification tout en visant l'acceptation politique.
  - S'appuyer sur le niveau de référence de la ville (R+7) à l'est du site côté halle.
  - Puis augmenter progressivement les hauteurs vers l'ouest.
  - Intégration de plusieurs marqueurs/re-pères urbains (bâtiments hauts), à l'ouest du site, proche de la dilatation de la station de tramway et en direction des bâtiments hauts de la manufacture et de Malley.
- Concilier intensité urbaine et qualité architecturale, en travaillant des volumétries lisibles, des façades soignées et une composition urbaine harmonieuse.
  - Utilisation rationnelle du sol pour libérer des espaces publics et de la pleine terre.



## 11. Suite de la procédure de MEP

Le collège d'experts invite les CFF et la Ville de Lausanne à:

- poursuivre l'élaboration du plan d'affectation Espace Sébeillon en s'appuyant sur les recommandations et principes directeurs énoncés dans le présent rapport
- évaluer l'opportunité de constituer un groupe d'experts chargé d'accompagner CCHE dans l'établissement du plan d'affectation
- affiner les volumétries en s'appuyant sur la densité cible du MEP, afin de confirmer une densité et des hauteurs en cohérence avec le contexte urbain, garantissant une bonne intégration du quartier dans son environnement, en adéquation avec la volonté politique et les enjeux économiques du site.

Un travail itératif visant à confirmer l'implantation d'un hub de logistique urbaine dans le triangle logistique doit être poursuivi entre les CFF, le Canton et la Ville, en s'appuyant sur les propositions issues du 1er degré du MEP. Une fois ces intentions validées, un plan d'affectation spécifique à ce secteur pourra être élaboré.

L'opportunité d'élargir le périmètre du plan d'affectation à la pointe est du plateau de Sébeillon (actuelle parcelle de Neon ABC), devra être évaluée, afin de garantir un développement cohérent sur l'ensemble du site.

## 12. Signatures

### Madame Ariane Widmer

Architecte-urbaniste indépendante,  
Genève



### Monsieur Han Van de Wetering

Architecte-urbaniste, fondateur et  
partner, Atelier Corso, 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



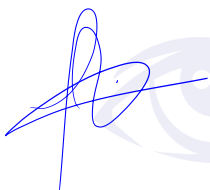
### Monsieur Martin Weber

Madame Barbara Zeleny  
Responsables immobilier  
développement objet de  
placement urbain, CFF



### Monsieur Frédéric Lampin

Responsable objets de placement  
Ouest, CFF



Signé  
numériquement par  
Frédéric Lampin  
Date : 2026.03.04  
10:04:49 +01'00'

### Monsieur Julien Guérin

Chef du service de l'urbanisme,  
Ville de Lausanne



### Monsieur Martin Gauthier

Madame Caroline Chausson  
Chef.fe de section pôles majeurs,  
Ville de Lausanne





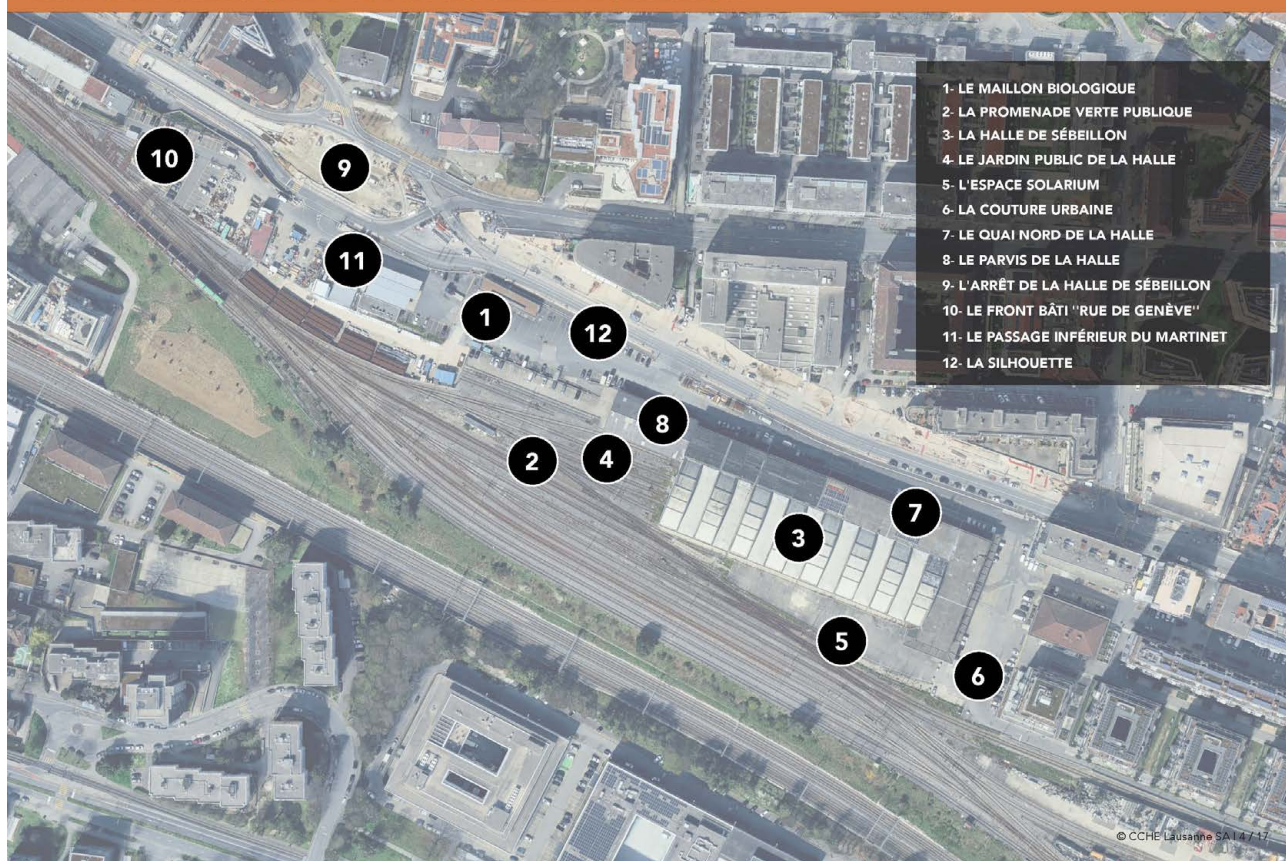
Ville de Lausanne

## SYNTHÈSE DES MEP : FONDAMENTAUX

15.12.2025



### LES FONDAMENTAUX DU FUTUR QUARTIER DE SÉBEILLON





## 1- LE MAILLON BIOLOGIQUE



**Assurer la continuité des corridors biologiques** en reliant le quartier au Parc de Valency et à la Vallée de la Jeunesse, afin de renforcer la trame verte lausannoise.

- Aménager un espace vert public de qualité (d'une largeur de 20 à 30 m), avec une canopée arborée dense, afin de renforcer le rôle écologique du corridor et d'assurer ses fonctions biologiques.
- Mettre en relation le maillon biologique avec la promenade verte, la rue arborée (rue de Genève) et le jardin de la Halle, afin de le concevoir comme une articulation structurante de l'ensemble de ces réseaux et de contribuer à un maillage vert fin et cohérent.



© CCHE Lausanne SA | 5 / 17

## 2- LA PROMENADE VERTE PUBLIQUE



**Compléter le réseau des mobilités actives** à l'échelle du quartier.

- Créer un axe de mobilité piétonne et cyclable, dissocié du trafic motorisé de la rue de Genève, garantissant sécurité et confort.
- Vérifier la faisabilité de la promenade verte au niveau de l'angle sud-ouest de la halle.



**Aménager une promenade verte publique** en développant une trame végétale est-ouest et constituant un élément du réseau biologique.

- Concevoir une structure paysagère continue et en lien avec le maillon biologique, intégrant la gestion des eaux de ruissellement et favorisant à la fois la biodiversité et le confort climatique.
- Assurer une transition urbaine entre les voies ferrées et le quartier, en hiérarchisant les espaces et en leur donnant un traitement paysager adéquat, afin de garantir à la fois la sécurité et la qualité des espaces publics.



© CCHE Lausanne SA | 6 / 17



### 3- LA HALLE DE SÉBEILLON



**Préserver l'intégrité architecturale et volumétrique de la halle en tant que "solitaire" afin de garantir la lisibilité de son patrimoine.**

- Conserver le volume originel et révéler la richesse patrimoniale de la halle (porosité, quai de livraisons, usages, etc.).
- Préserver le caractère « espace cathédrale », sans cloisonnement lourd, tout en laissant la possibilité d'aménager des boîtes autonomes pour organiser les usages.

**Inscrire la halle dans une dynamique locale et régionale, à l'échelle de Lausanne et ses environs grâce au maintien et au renforcement des activités productives.**

- Concevoir des espaces modulables et évolutifs, favorisant la mutualisation et l'appropriation collective.
- Déployer une programmation unique — productive, culturelle, récréative et sociale — répondant aux besoins du quartier et de la ville, tout en affirmant une identité propre au lieu.
- Activation de l'espace en soirée par des usages culturels, de loisirs ou de restauration

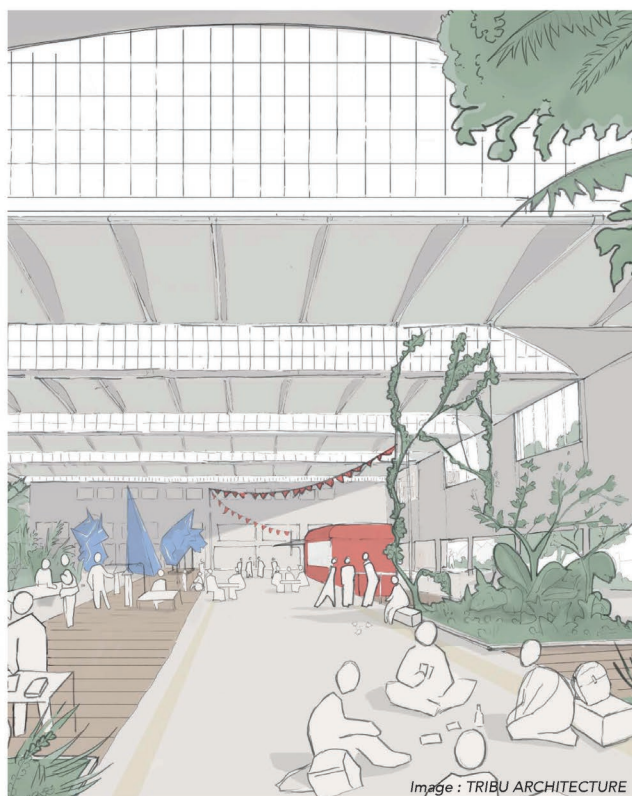
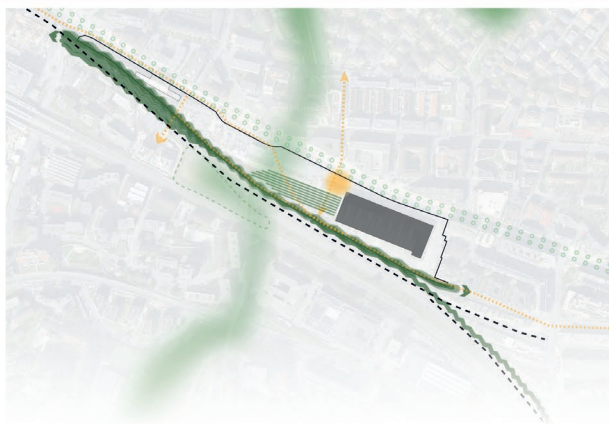


Image : TRIBU ARCHITECTURE

© CCHE Lausanne SA | 7 / 17

### 4- LE JARDIN PUBLIC DE LA HALLE



**Concevoir le jardin public de la halle dans le prolongement de la façade ouest de la halle comme un nouveau lieu de vie.**

- Aménager un jardin ouvert et convivial, au service du quartier et rayonnant à l'échelle de Lausanne.
- Prolonger l'espace patrimonial en maintenant le vide devant la halle.

**Organiser le jardin public comme une interface entre la Halle de Sébeillon, le quartier et la promenade verte.**

- Valoriser les vues, les accès et les usages partagés pour renforcer les continuités spatiales et fonctionnelles du site.
- Maintenir des éléments historiques liés au rail (lecture des traces ferroviaires).



Image : PAOLA VIGANO

© CCHE Lausanne SA | 8 / 17



## 5- L'ESPACE SOLARIUM



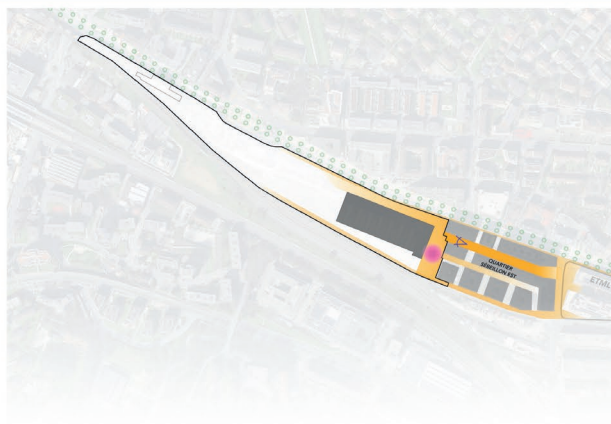
- ☐☐☐ Profiter de l'orientation **plein sud** de la grande façade de la halle pour **aménager un espace solarium en lien direct avec la promenade verte**.
- Un espace de détente ensoleillé, ouvert sur le paysage, participant pleinement à la vie de la halle et du quartier.
  - Renforcer la perméabilité historique, sans que la halle devienne un simple passage.



Image : PAOLA VIGANO

© CCHE Lausanne SA | 9 / 17

## 6- LA COUTURE URBAINE ENTRE SÉBEILLON EST ET OUEST



- ✈ Assurer une **perméabilité urbaine entre la halle et le quartier résidentiel de Sébeillon-Est**.
- Redimensionner et requalifier les espaces de circulation en espaces publics de qualité et créer des perméabilités au travers de Sébeillon-Est et en direction du quartier de Sévelin.
  - Maintenir une percée visuelle vers la halle depuis le quartier de Sébeillon-Est.
- Identifier un **programme, vecteur d'identité, pour transformer et valoriser le secteur**.
- Étudier l'introduction d'un nouveau volume avec une forme et un positionnement à adapter au contexte.

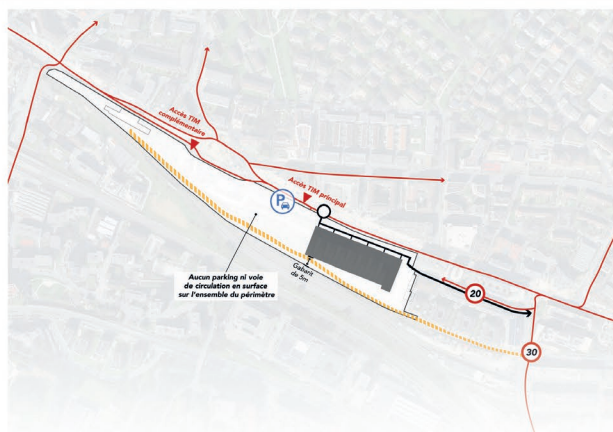


Image : MADE IN

© CCHE Lausanne SA | 10 / 17



## 7- LE QUAI NORD DE LA HALLE ET ACCESSIBILITÉS



### ○ Préserver et réaménager le quai nord de la halle.

- Conserver les fonctions de livraisons du quai nord pour garantir la continuité fonctionnelle de la halle (mixité camions / piétons selon horaires).
- Réaménager cet espace pour accueillir des usages urbains de qualité, tout en assurant les accessibilités nécessaires.
- Organiser les flux de livraisons et TIM de manière à garantir la sécurité des mobilités actives.

### ▼ Garantir les accès de livraisons du quartier.

- Garantir deux accès principaux par la route de Genève.
- Ouvrir un nouveau passage par Sébeillon-Est pour simplifier les parcours et éviter les boucles de circulation trop impactantes pour la qualité de vie dans les espaces publics.



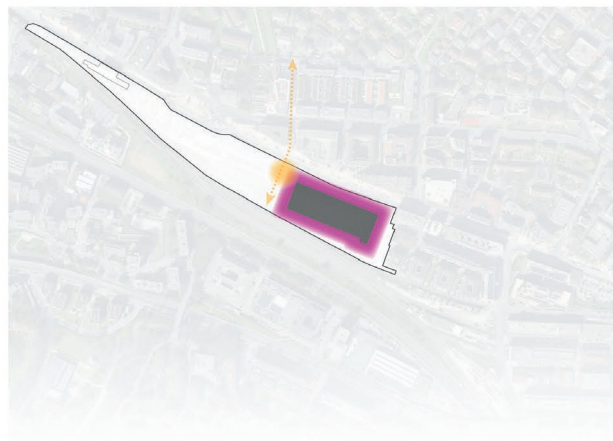
Assurer la desserte (Néon ABC, entretien CFF, mobilités douces) par l'axe mutualisé.



Image : SERGISON BATES

© CCHE Lausanne SA | 11 / 17

## 8- LE PARVIS DE LA HALLE



### ■ Mettre en valeur la halle comme bâtiment identitaire du quartier.

- Concevoir un espace public d'articulation entre la halle, la Rue de Genève et le quartier de Sébeillon.
- Aménager un parvis perméable nord-sud et est-ouest autour de la halle, favorisant les circulations douces, les usages collectifs et l'intégration de la halle dans la trame urbaine.



Travailler la topographie du site avec ses variations de niveaux pour concevoir une **articulation fine et qualitative de l'espace public**, favorisant la continuité des usages et des perceptions.

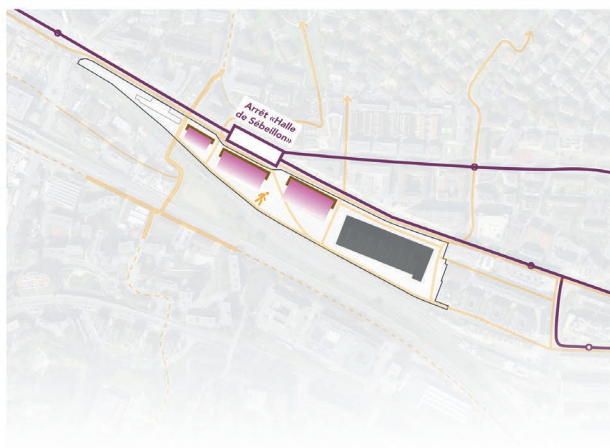


Image : PAOLA VIGANO

© CCHE Lausanne SA | 12 / 17



## 9- L'ARRÊT DE LA HALLE DE SÉBEILLON



**Reconnaître l'arrêt de tram "Halle de Sébeillon" comme point d'ancrage d'une centralité urbaine complémentaire.**

- Mettre en valeur l'espace public et y associer un programme attractif (commerces, services, activités), afin de renforcer son rôle de centralité urbaine.

**Travailler la relation entre la Rue de Genève, l'arrêt de tram et les rez-de-chaussées des bâtiments.**

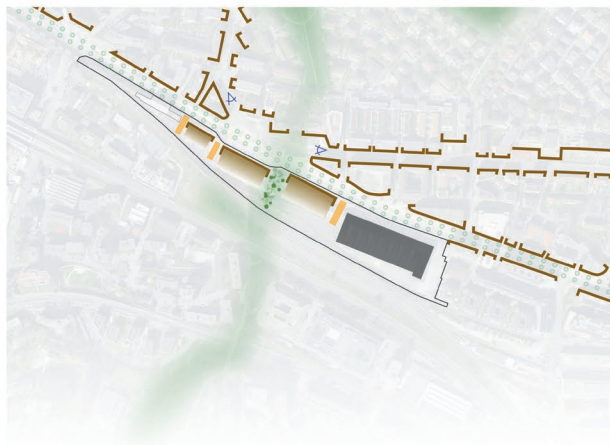
- Soigner les socles (arcades, retraits, transparences, accès), afin de créer une articulation cohérente entre espace public, mobilité et animation urbaine.



Image : TRIBU ARCHITECTURE

© CCHE Lausanne SA | 13 / 17

## 10- UN FRONT BÂTI POUR DÉFINIR L'ESPACE DE LA RUE DE GENÈVE



**Positionner les bâtiments de manière à définir avec précision l'espace public et créer des centralités au niveau des zones de flux principaux.**

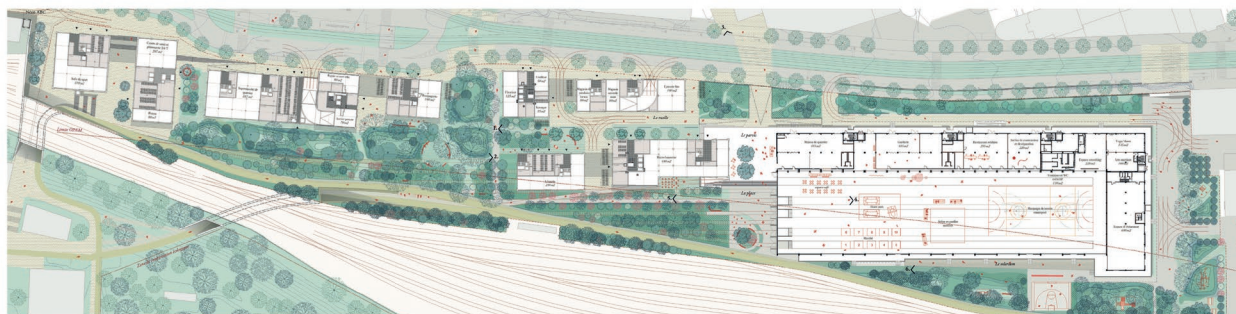
- Moduler les retraits et avancées pour s'adapter aux usages tout en resserrant l'espace public pour renforcer l'urbanité, notamment vers les arrêts du tramway.

**Introduire des césures maîtrisées dans le front bâti pour créer des porosités lisibles vers le quartier et des fenêtres paysagères ouvertes sur la promenade verte, les espaces verts du quartier et le grand paysage.**

- 2 césures principales au niveau du cordon biologique, au niveau de la station de tramway.

- 2 espaces libérés au niveau de la façade ouest de la halle, et du passage Martinet.

**Marquer les perspectives visuelles vers le quartier depuis l'Avenue de la Confrérie et l'Avenue de Morges.**



© CCHE Lausanne SA | 14 / 17



## 11- LE PASSAGE INFÉRIEUR DU MARTINET : POINT D'ARTICULATION URBAINE



### Désenclaver le site.

- Requalifier le passage inférieur du Martinet.
- Créer une petite place urbaine sécurisée et attractive, facilitant les connexions et l'accessibilité en retravaillant la topographie.



### Renforcer la mobilité active.

- Travailler sur la topographie et les niveaux pour assurer des transitions fluides et relier directement l'intérieur du quartier de Sébeillon au sud de la "Voie Galicien" en abaissant le niveau de sortie nord du tunnel du Martinet.
- Aménager des parcours clairs et agréables, en lien avec les espaces publics existants, pour améliorer la lecture du site et encourager les déplacements doux nord-sud.

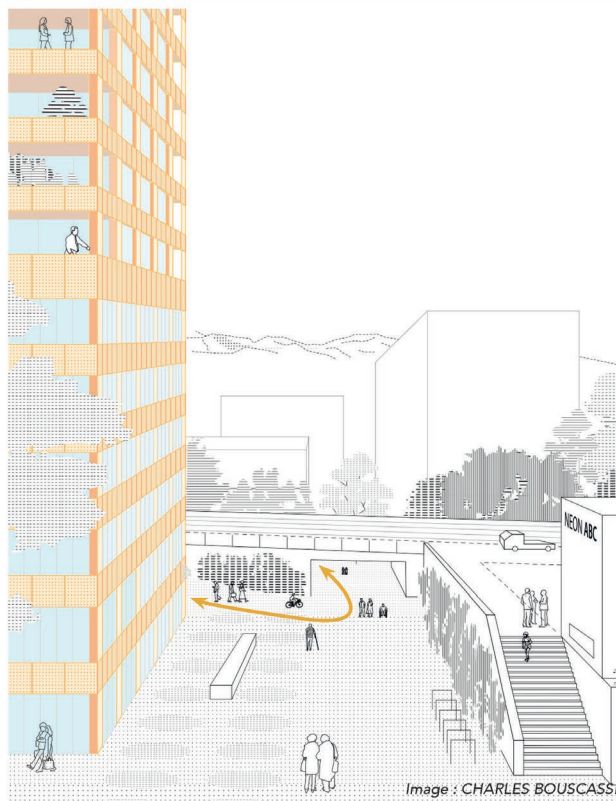


Image : CHARLES BOUSCASSE

© CCHE Lausanne SA | 15 / 17

## 11- LE PASSAGE INFÉRIEUR DU MARTINET : POINT D'ARTICULATION URBAINE



### Désenclaver le site.

- Requalifier le passage inférieur du Martinet.
- Créer une petite place urbaine sécurisée et attractive, facilitant les connexions et l'accessibilité en retravaillant la topographie.



### Renforcer la mobilité active.

- Travailler sur la topographie et les niveaux pour assurer des transitions fluides et relier directement l'intérieur du quartier de Sébeillon au sud de la "Voie Galicien" en abaissant le niveau de sortie nord du tunnel du Martinet.
- Aménager des parcours clairs et agréables, en lien avec les espaces publics existants, pour améliorer la lecture du site et encourager les déplacements doux nord-sud.

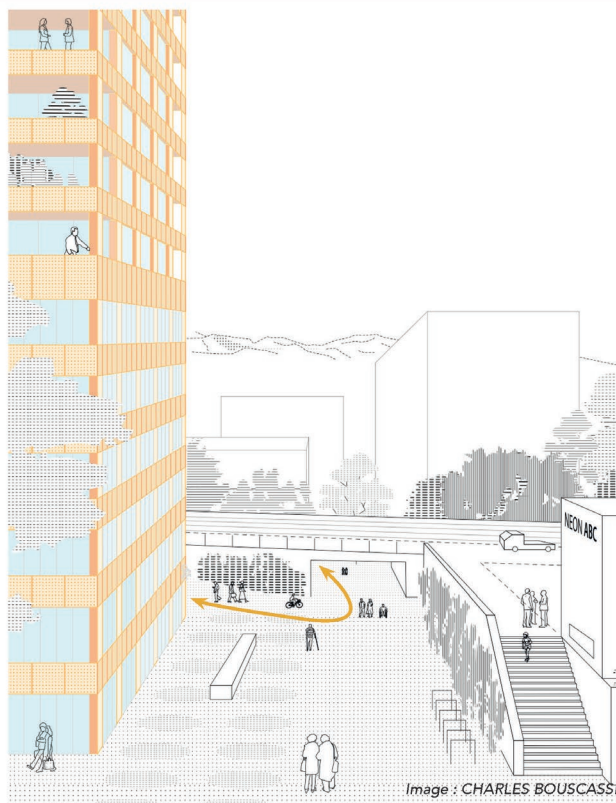


Image : CHARLES BOUSCASSE

© CCHE Lausanne SA | 15 / 17

## 12- UNE SILHOUETTE QUI CRÉE UNE TRANSITION ENTRE LES QUARTIERS DE SÉBEILLON ET DE MALLEY

Le site de Sébeillon est implanté dans un pli du plateau ferroviaire qui s'étend du centre de Lausanne vers l'ouest lausannois, dans une situation très favorable avec une orientation sud et des vues sur le grand paysage lémanique.

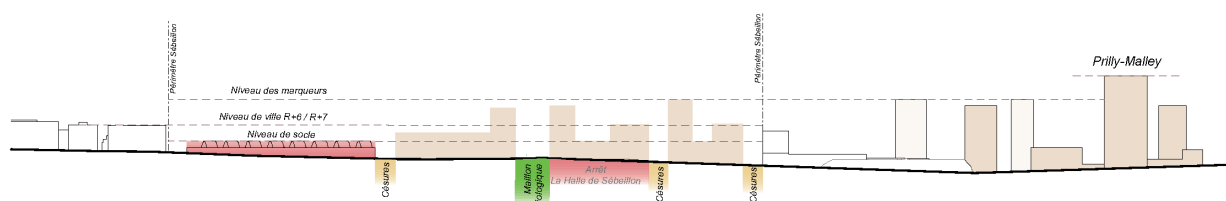
Il se trouve au sein d'un noeud de mobilité et bénéficie ainsi de conditions favorables pour envisager une intensification urbaine et la création de quelques repères ou marqueurs urbains.

----- Structurer la silhouette bâtie en cohérence avec l'environnement bâti et les enjeux d'intensification tout en visant l'acceptation politique et de la population.

- S'appuyer sur le niveau de référence de la ville (R+7) à l'est du site côté halle.
- Puis augmenter progressivement les hauteurs vers l'ouest.
- Intégration de plusieurs marqueurs/repères urbains (bâtiments hauts), à l'ouest du site, proche de la dilatation de la station de tramway et en direction des bâtiments hauts de la Manufacture et de Malley.

Concilier intensité urbaine et qualité architecturale, en travaillant des volumétries lisibles, des façades soignées et une composition urbaine harmonieuse.

- Utilisation rationnelle du sol pour libérer des espaces publics et de la pleine terre.



© CCH Lausanne SA | 16 / 17

ESPACE  
SÉBEILLON

 Ville de Lausanne







