

**Zeitschrift:** Tracés : bulletin technique de la Suisse romande  
**Herausgeber:** Société suisse des ingénieurs et des architectes  
**Band:** 138 (2012)  
**Heft:** 04: Colonialismes

**Artikel:** Malley Centre : concours d'urbanisme et d'espaces publics  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-238259>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 04.05.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

# Malley Centre

## Concours d'urbanisme et d'espaces publics

CONCOURS

Au carrefour des communes de Lausanne, Prilly et Renens, le site de Malley est aujourd'hui l'une des plus importantes friches urbaines de Suisse, totalisant 83 hectares. Disposant d'un potentiel de développement exceptionnel, elle est appelée à se reconvertir en un nouveau morceau de ville. Suite aux différentes études et concertations entamées depuis 2005, le SDOL<sup>1</sup> a lancé en septembre 2011 un concours d'urbanisme et d'espaces publics pour « Malley Centre ».

Malley a fait l'objet d'un Schéma directeur intercommunal qui fixe des objectifs d'urbanisation, de mobilité et d'environnement, ainsi qu'une stratégie de mise en œuvre. Il prévoit notamment que l'inauguration de la halte RER Prilly-Malley en 2012 sera suivie de nouvelles constructions et de la création d'un réseau d'espaces publics. Cinq quartiers dotés d'une identité propre structureront le secteur de Malley: le Strip, le Censuy, le Chêne, le Martinet et Malley Centre. Ils doivent accueillir au total plus de 10 000 emplois et 8 400 habitants, soit plus du double de la situation actuelle. Le concours d'urbanisme lancé en septembre 2011 doit permettre de concrétiser ces intentions dans le quartier de Malley Centre (16 ha). Ce secteur, au pied de la nouvelle halte RER de Prilly-Malley,

entre l'avenue du Chablais et le chemin de l'Usine à gaz, est destiné à devenir le cœur de Malley. Doté d'une densité élevée, accueillant des services, des bureaux, des galeries marchandes, de l'hôtellerie et des logements, « Malley Centre » sera marqué par des bâtiments référentiels importants, accompagnés de deux nouvelles places publiques. Un axe culturel reliera le futur parc du Gazomètre à la patinoire de Malley et aux quartiers plus au Nord. Il accueillera plusieurs équipements publics. Le programme du concours se rapportait aux thèmes suivants: un concours d'idées pour l'urbanisme, les espaces publics et espaces verts et le stationnement et un concours de projets pour les espaces publics majeurs. Les lauréats auront donc la charge d'élaborer les plans partiels d'affectation et de réaliser les espaces publics majeurs. Le jury a dû se prononcer sur 17 projets. Il était présidé par Mme Tinetta Maystre, et comprenait les membres suivants: Mmes Marianne Huguenin, Anne Mie Depuydt, Elinora Krebs, Ariane Widmer et MM. Olivier Briner, Patrice Bulliard, Jo Coenon, Laurent Essig, Christian Exquis, Olivier Français, Willi Frei, Alain Gilléron, Patrick Hassler, Martin Hofstetter, Jean-Baptiste Leimgruber, Bruno Marchand (vice-président), Daniel Moser, Pascal Amphoux (suppléant) et Benoît Biéler (suppléant).

Extrait du rapport de jury

<sup>1</sup> Schéma directeur de l'Ouest lausannois



### Palmarès

- |                                                                     |                     |
|---------------------------------------------------------------------|---------------------|
| <b>1<sup>er</sup> rang, 1<sup>er</sup> prix</b>                     | <b>Fr. 50 000.-</b> |
| SAS Jalabert & Tardivon, In Situ Architectes-Paysagistes DPLG, Lyon |                     |
| FHY Follacci-Hervieu-Yoon, architectes urbanistes SARL, Paris       |                     |
| <b>2<sup>e</sup> rang, 2<sup>e</sup> prix</b>                       | <b>Fr. 32 000.-</b> |
| CCHE Architecture et Design SA, Lausanne                            |                     |
| <b>3<sup>e</sup> rang, 3<sup>e</sup> prix</b>                       | <b>Fr. 28 000.-</b> |
| MVCC-Camilo Cortesao & Associados Arquitectos, Lda, Porto           |                     |
| PROAP Estudos e Projectos de Arquitectura Paisagista, Lda, Lisbonne |                     |
| GNG-APG-arquitectura e planeamento, Lda, Porto                      |                     |
| <b>4<sup>e</sup> rang, 4<sup>e</sup> prix</b>                       | <b>Fr. 15 000.-</b> |
| HL Landschaftsarchitekten, architectes-paysagistes, Berlin          |                     |

## 1<sup>er</sup> rang, 1<sup>er</sup> prix : *Coulisses*

**SAS Jalabert & Tardivon, In Situ Architectes-  
Paysagistes DPLG, Lyon ; FHY Follacci-  
Hervieu-Yoon, architectes urbanistes SARL,  
Paris**

Les auteurs font une lecture et une analyse du site à partir de laquelle ils vont développer des principes, des « instruments urbanistiques ». Ils proposent une sorte de boîte à outils issue des éléments constitutifs du territoire et présentent une interprétation crédible issue de ce concept tout en affirmant que d'autres interprétations sont possibles, suivant l'évolution des besoins et le rythme du développement.

Les principes essentiels se résument par les attitudes suivantes :

- Une prise en compte et une mise en scène de la forte linéarité Est-Ouest de la topographie du site par la mise en place d'un « système de coulisses ». Elles sont exprimées par la végétation et une juxtaposition de volumes bâtis rectilignes de proportion en plan relativement uniforme et dont les hauteurs varient en fonction de leur situation. On obtient ainsi en même temps une grande unité et une grande diversité.
- Une réinterprétation des traces du passé industriel dont l'échelle et le caractère sont exprimés par une proposition de bâtiments socles de dimensions relativement importantes.
- Une deuxième morphologie qui, combinée aux volumes linéaires, offre un éventail très large de combinaisons.
- Une volonté stricte de respecter les espaces publics prévus, dans leurs positions leurs dimensions, et une démonstration convaincante de leur potentialité.

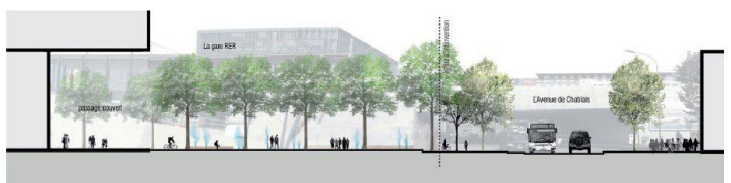
Avec ces principes de base les auteurs composent et façonnent les différents quartiers en nous présentant une richesse d'interprétation cohérente et très intéressante. Le système des coulisses par exemple souligne les perspectives Est-Ouest et imprègnent le plan d'une certaine dynamique. Ce système met également l'axe culturel dans une situation de traversée perpendiculaire donnant un sens plus fort au positionnement des places le composant.

La combinaison des deux morphologies du bâti permet d'offrir une grande diversité d'espaces publics, semi-privés, privés, et de réagir très facilement aux diverses densités demandées. Elle permet également de définir les espaces publics de façon très urbaine.

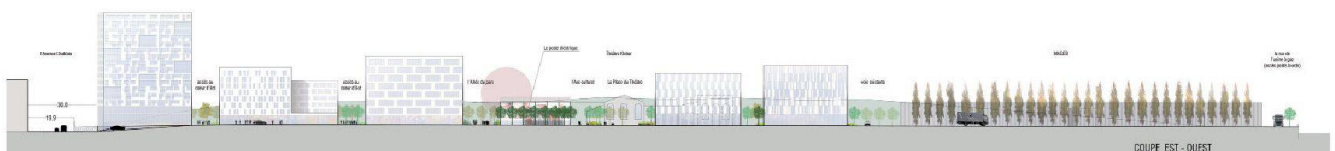
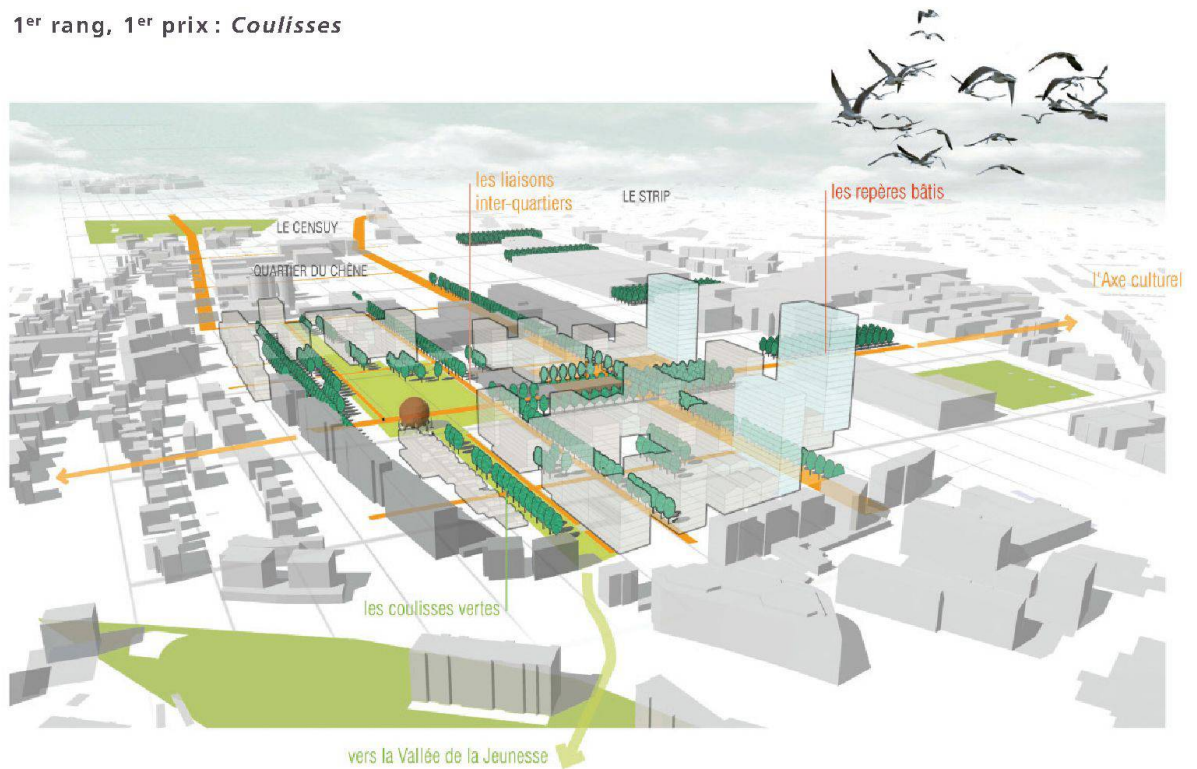
La proposition d'augmentation des hauteurs du bâti à proximité de la halte RER pour finir par de véritables tours montre un aspect de la flexibilité du système et place ces dernières dans une cohérence globale.

Les espaces publics sont traités en relation avec leur situation propre et de façon différenciée. Le parvis d'entrée dans le quartier et les places sur l'axe culturel présentent des propositions bien adaptées à leur situation. Le parc est attractif, et la transition avec le quartier à l'Ouest crédible, bien que le passage entre zone publique et privée pourrait être précisé.

Le jury apprécie la proposition de positionnement de l'école, jugée crédible à l'extrême Ouest du domaine concerné. Pour une école primaire la proximité de la halte RER n'est pas cruciale et cette situation s'applique aussi aux quartiers prévus à l'Ouest du périmètre considéré et voués essentiellement à l'habitation. Le traitement du front sur l'avenue du Chablais permet une relation appréciable et cohérente avec l'autre front, mettant ainsi en valeur la séquence urbaine de qualité voulue à cet endroit. Le jury questionne cependant le changement radical de morphologie du quartier dans la partie située à l'Est de la boule de gaz. Dans l'ensemble les auteurs nous présentent les outils, la grammaire et la déclinaison d'une composition d'espaces riches différenciés tout en conservant une grande unité.



1<sup>er</sup> rang, 1<sup>er</sup> prix : *Coulisses*



## 2<sup>e</sup> rang, 2<sup>e</sup> prix : *Trait d'union*

CCH Architecture et Design SA, Lausanne

Un projet équilibré qui fait la part aussi belle à l'approche urbanistique et territoriale qu'à « l'architecture » de l'espace public, minéral ou végétal.

Il s'agit du seul projet insistant sur une échelle territoriale intermédiaire entre l'ensemble de l'agglomération (le grand Lausanne) et le périmètre du concours (Malley Centre) : celle d'une centralité linéaire qui, de la gare de Renens au quartier du Flon, permet de repositionner le site du concours dans une suite continue de six séquences aux urbanités différentielles. Cette analyse, très appréciée du jury, révèle d'une part l'importance fondamentale de l'orientation longitudinale du site, d'autre part les potentialités ou les enjeux de traversées transversales qui, en privilégiant le déplacement piéton ou vélo, sont susceptibles de relier les réseaux longitudinaux.

Cette analyse débouche sur un schéma d'urbanisation du quartier dont la valeur opérationnelle repose sur l'articulation entre deux niveaux de lecture.

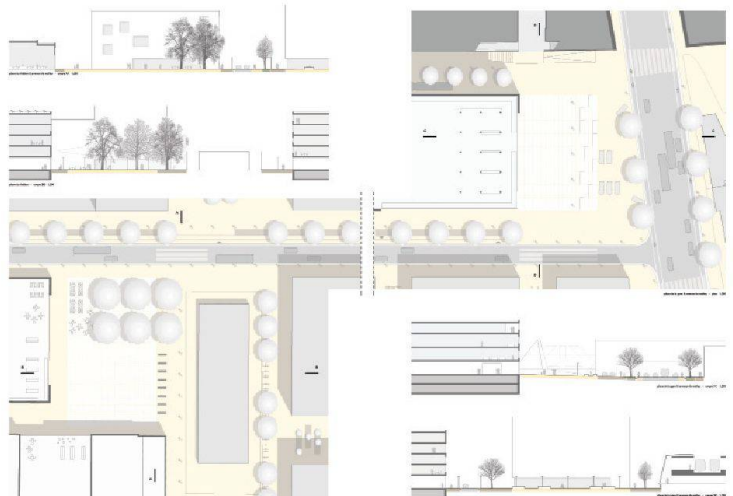
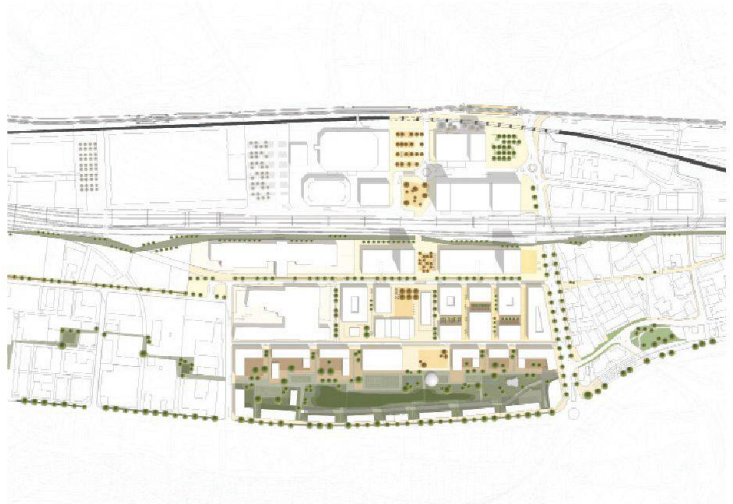
Une vision longitudinale en grandes bandes Est-Ouest aux typologies et aux ambiances contrastées : de part et d'autre de la voie ferrée et de la gare de Malley, une bande d'équipements de grande capacité, dont les typologies renvoient à des volumétries comparables à celle de Malley Lumière – avec une accentuation du contraste entre le volume horizontal de grande capacité et la tour transversale étroite (qui joue un rôle de landmark clairement identifiable par le voyageur en train) ; puis une bande à dominante d'habitat, dont les principes sont la typologie de l'îlot, l'occupation des rez-de-chaussée par des services et des commerces de quartier, le stationnement en sous-sol ; une bande enfin à dominante végétale, dans laquelle un grand parc longitudinal répondant de façon intéressante à la demande du programme, est affirmé et rigoureusement cerné par une limite bâtie à la fois majestueuse et perméable (une sorte de « Lateral Park »).

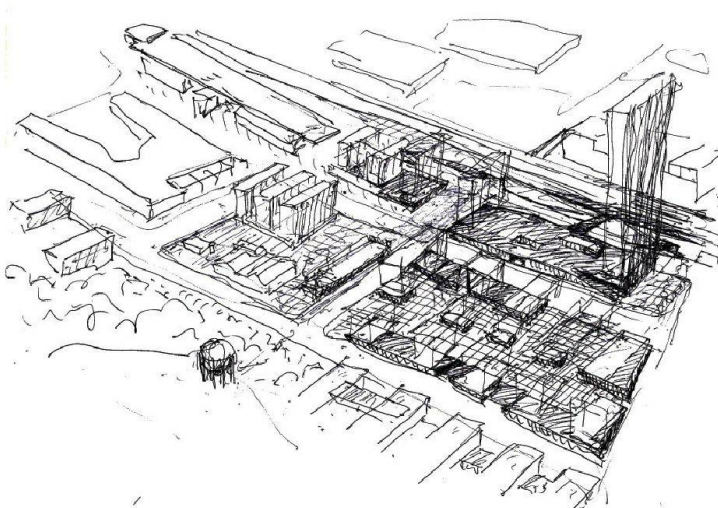
Une lecture transversale Nord-Sud de l'organisation du tissu urbain, avec d'une part deux chaînes d'espaces publics majeurs traversant les quatre bandes d'urbanité, d'autre part une série de rues ou ruelles de plus petite échelle reliant une bande à une autre et garantissant une perméabilité et une accessibilité systématique à l'ensemble du quartier.

Une coupe longitudinale et une série de schémas conceptuels montrent comment cette structure croisée permet d'assurer aussi bien la mixité fonctionnelle que la diversité sociale et la réversibilité spatiale demandées, tout en constituant un outil de référence simple et solide pour négocier l'avancement et l'évolution des projets dans le moyen et le long terme.

Les principes de composition des espaces publics révèlent déjà l'opérationnalité du plan d'ensemble et la capacité des auteurs à mettre en œuvre les principes fondateurs : ainsi notamment de la capacité à articuler une fois encore deux échelles, celle de l'aménagement proprement dit, très justement et simplement esquissé (sans excès de précision mais avec définition rigoureuse de sous-espaces appropriables), et celle de la hiérarchisation et de la connexion entre ces espaces. Deux traversées majeures sont ainsi valorisées, la première à dominante urbaine et circulaire, la seconde à dominante culturelle et déambulatoire. Le traitement du front sur l'avenue du Chablais amène le jury à émettre des réserves quant à la qualification de l'espace et aux relations entre les deux côtés de l'avenue. Le jury regrette également le trop grand nombre de surfaces commerciales dans les rez-de-chaussée et leurs positionnements, jugés peu réalistes quant à l'attractivité économique du quartier.

La définition du parc telle que proposée dans le projet amène à questionner son rôle. Le risque de privatisation ou du moins d'appropriation exclusive par le quartier Malley Centre est réel et va à l'encontre de la volonté de positionner ce parc comme un espace public majeur qui dépasse l'échelle du quartier.





**3<sup>e</sup> rang, 3<sup>e</sup> prix : 921G**

**MVCC-Camilo Cortesao & Associados  
Arquitectos, Lda, Porto ; PROAP Estudos e  
Projectos de Arquitectura Paisagista, Lda,  
Lisbonne ; GNG.APG-arquitectura e planea-  
mento, Lda, Porto**

Le projet propose de tapisser le périmètre du concours avec des bâtiments linéaires, orientés de manière identique et ayant tous une même profondeur, leur longueur et leur hauteur variant selon les emplacements et les hiérarchies urbaines à créer. Ainsi la Place de Malley est ponctuée par une tour haute – qui crée un signal à l'échelle du grand territoire – alors que l'axe culturel est signalé et rehaussé par deux bâtiments de près de 15 étages, disposés de part et d'autre de la Coulisse.

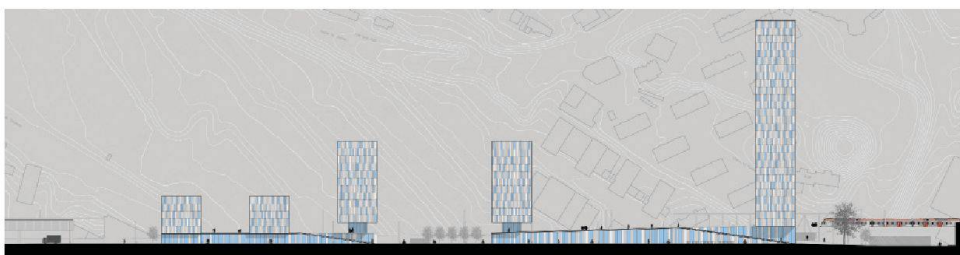
Malgré ces différences morphologiques, le tissu urbain constitué se veut uniforme, basé sur une grille tridimensionnelle modulaire qui régit non seulement le dimensionnement du bâti mais aussi celui des espaces interstitiels qui constituent le vide. On ne peut s'empêcher d'évoquer l'image des *zeilenbau* de la modernité des années 1920 et 1930, constitués de barres équidistantes, disposées de manière répétitive selon l'orientation solaire.

Mais encore une fois l'uniformité n'est qu'apparente : le long du chemin de fer le projet propose un socle d'activités continu qui se déploie dans la profondeur du parcellaire et qui répond aux nuisances du train. La bande intermédiaire est essentiellement constituée de barres dont les décalages en plan créent des ponts de vue et des vis-à-vis différenciés alors que les espaces au rez-de-chaussée, occupés partiellement par des bâtiments bas perpendiculaires, génèrent des cours semi-privés ; enfin, les barres situées dans la bande Sud sont posées dans un parc situé dans le prolongement du bois existant.

Le périmètre est ainsi divisé en deux parties distinctes qui déclinent des attitudes contrastées en ce qui concerne le traitement du sol : urbaine et minérale au Nord du chemin de l'Usine à Gaz, végétale au Sud de cette même voie. Cette intention, claire en soi, rend néanmoins difficile l'identification de « l'axe culturel » dont le traitement apparaît fortement fragmenté, malgré les lignées d'arbres qui garantissent sa continuité spatiale.

La création de la Place de la Tour surélevée par rapport au niveau du sol et reliée par une passerelle à la gare RER semble à première vue une intention intéressante. On peut néanmoins craindre que sa grande dimension crée des problèmes d'appropriation et une forme de concurrence non souhaitable par rapport aux autres espaces publics identifiés dans le schéma directeur.

Dans l'ensemble, le traitement des places repose sur une métaphore stimulante, ces lieux « émergeant d'une matrice inerte comme des feuilles de papier froissé posées sur le sol ». Il faut néanmoins reconnaître qu'on voit mal l'incidence d'une telle attitude poétique sur les qualités spatiales et le potentiel d'appropriation collective de ces espaces publics. Le jury apprécie le propos de générer un quartier à partir d'une règle compositive simple, basée sur la répétition différenciée d'un type de bâtiment identique pouvant accueillir des fonctions différenciées. Cette démarche est certes exigeante et contient l'écueil de la monotonie que seule une diversité du langage architectural et du traitement des espaces publics peut éviter.





#### 4<sup>e</sup> rang, 4<sup>e</sup> prix : *Cité fertile*

**HL Landschaftarchitekten, architectes-paysagistes, Berlin**

Le parti propose de répondre aux nuisances sonores par l'implantation des constructions : des masses bâties importantes accueillant les activités et les infrastructures nécessaires au bon fonctionnement du quartier sont ainsi disposées en périphérie, dans le but de fortement atténuer l'impact du bruit ferroviaire et de celui engendré par le trafic concentré le long de l'avenue du Chablais ; ce dispositif permettrait de créer les conditions de qualité de vie souhaitables notamment pour les futures habitations.

Cette disposition de base « périphérique » donne lieu à une claire différenciation morphologique déployée en trois bandes dont la variation suit un principe de contextualisation : une tour définit la Place de la gare et termine deux bâtiments à cour dans la bande Nord située le long du chemin de fer ; la bande centrale est l'assise de plusieurs îlots fermés accueillant des fonctions diverses ; des bâtiments sous forme de peignes, abritant essentiellement du logement, tapissent le parc situé au Sud du secteur.

Les équipements se situent pour la plupart dans la bande centrale. Autant la proposition d'implanter une école dans l'îlot mixte situé à proximité immédiate de la Place de la gare semble intéressante, par les pratiques urbaines que cette position présuppose, autant le théâtre Méleau semble particulièrement fragilisé par l'important bâtiment mixte qui le juxtapose. Dans l'ensemble, on peut par ailleurs regretter certaines imprécisions dans la forme du bâti, dans l'articulation des volumes et dans la relation entre les bâtiments.

Le projet favorise la mobilité douce et met en valeur les perméabilités du quartier. Trois grands parkings multimodaux concentrent le parage des voitures et des cycles aux extrémités du périmètre, dans les secteurs C11, C12, C16, avec l'intention de diminuer le trafic à l'intérieur du site et de favoriser les parcours doux des habitants. À l'intérêt du réseau dense piétonnier projeté, il faut signaler l'intérêt de la place-balcon créée le long de l'avenue Longemalle qui génère à la fois une perméabilité souhaitable à cet endroit et un point de vue panoramique en surplomb du futur quartier, faisant pendant à celui qu'on a depuis les quais de la halte RER.

Le projet propose un développement conséquent de la définition des espaces publics, illustrés par des plans de grande précision et des images de synthèse suggérant des ambiances particulières selon le type de place ou de cours dessinées. Le traitement architectural de ces espaces se base sur la recherche d'une grammaire commune, déclinée selon un principe de bandes. Ces lignes parallèles tapissent ainsi la grande majorité des vides, selon des combinatoires végétales et minérales induisant des usages et appropriations différenciés. La démarche semble pertinente au sens de créer un langage unitaire et identitaire pour tout le quartier. Cependant elle tend vers l'*over design* avec le risque d'une saturation de la répétition d'images presque identiques et, par conséquent, d'une inévitable banalisation du traitement des espaces publics.

