

# idea

intérieur ■ design ■ édification ■ architecture

## Hôtels et cabanes

Starling Hôtel EPFL, Lausanne  
Cabane de Moiry,  
Soneva Kiri Resort, Thaïlande

## Présentation d'architectes

Jean-Baptiste Ferrari  
architectes, Lausanne

## Poêles et cheminées

La cheminée peut-elle encore  
se justifier? Un entretien avec  
Konrad Gisler



# J.-B. Ferrari & Associés S.A.

Acteur de la scène architecturale romande depuis près de 25 ans, le bureau lausannois aborde des thèmes aussi divers que les complexes scolaires et sportifs, le logement, l'hôtellerie ou l'industrie.

Jean-Baptiste Ferrari a fondé son bureau d'architecte il y a belle lurette et a réalisé au cours de sa longue carrière une foule de projets, du plus petit au plus grand, de la réfection d'un restaurant à la construction d'un quartier de 120 logements en phase de planification. Tourné vers l'avenir, la tête dans les projets en cours, Jean-Baptiste Ferrari aime surprendre son entourage, alors, pour raconter l'histoire de son bureau, il ne remontera pas au-delà des quatre à cinq dernières années, une période charnière au cours de laquelle il a déménagé avec son équipe dans ses nouveaux locaux de l'Avenue Benjamin Constant 1, à Lausanne.

«L'essor que nous connaissons actuellement est lié à une convergence d'événements qui ont tous eu lieu en même temps, aux alentours de 2006-2007. Un moment clé où le bureau a gagné coup sur coup deux concours importants, pour la conception et réalisation du Starling

Hotel at EPFL à St-Sulpice et pour l'extension et la rénovation du bâtiment administratif «Le Château» à Prilly », raconte l'architecte. Une période faste, assaisonnée d'un zeste de chance, d'une pincée de réussite et de beaucoup de travail, au cours de laquelle l'équipe du bureau passe d'une dizaine de collaborateurs aux vingt-sept actuels, parmi lesquels Sébastien Zwissig est devenu le premier associé de Jean-Baptiste Ferrari. «La configuration open space de nos bureaux permet des échanges riches et transparents entre collaboratrices et collaborateurs. Et le fait d'associer des collaborateurs, qui correspond à mon désir de pérenniser et d'étoffer l'organisation, est un gage de motivation et de récompense interne, dont la dynamique bénéficie à l'ensemble du groupe.»

Le bureau J.-B. Ferrari & Associés S.A. compte aujourd'hui une diversité de projets toutes échelles, depuis l'aménage-

ment d'une pharmacie (2008-2009) à Lausanne jusqu'à la réhabilitation des Halles de Chimie à l'EPFL à Ecublens (2007-2008), en passant par la construction de la nouvelle école primaire pour l'Ecole internationale de Genève à Founex (2010-2011) et la rénovation et l'extension du bâtiment administratif du château de Prilly (2008-2010), sans oublier la transformation d'une ancienne réalisation, à savoir le simulateur de vol pour pilotes FA/18 à Payerne (2008-2010). Une riche palette, qui correspond aussi à une variété de maîtres d'ouvrages, tant privés qu'institutionnels et qui se reflète aussi dans la pluralité culturelle des employés originaires des quatre coins de la planète. ■

#### Contact:

J.-B. Ferrari & Associés S.A.  
Av. B. Constant 1, 1002 Lausanne  
Tél. 021 311 72 72  
[www.ferrari-architecte.ch](http://www.ferrari-architecte.ch)

MATHIEU SCHOPFER

TORSTEN ALLERT

VANESSA MORO

SOPHIE HUYNH

JAMES LEE

CHLOE SCHRINZI

EUSENDA MARTINEZ

SYLVIE BUSSARD

DAVIDE GISTERNINO

CHRISTOPHE BIRRAUX

JEAN-BAPTISTE FERRARI

SEBASTIEN ZWISSIG

RAPHAEL CHRISTINAT

NOEMIE FACAN

ISABELLE GEISLER

FLORIANE ROBERT

ANTONIO RODRIGUEZ

BRIGITTE ROTKER

KAREN TOUCHARD

FREDERIC MESSER

ANAS BAUVIN

FLORENCE VOYESKY

CHANTAL BILLAUD

XAVIER TALXE

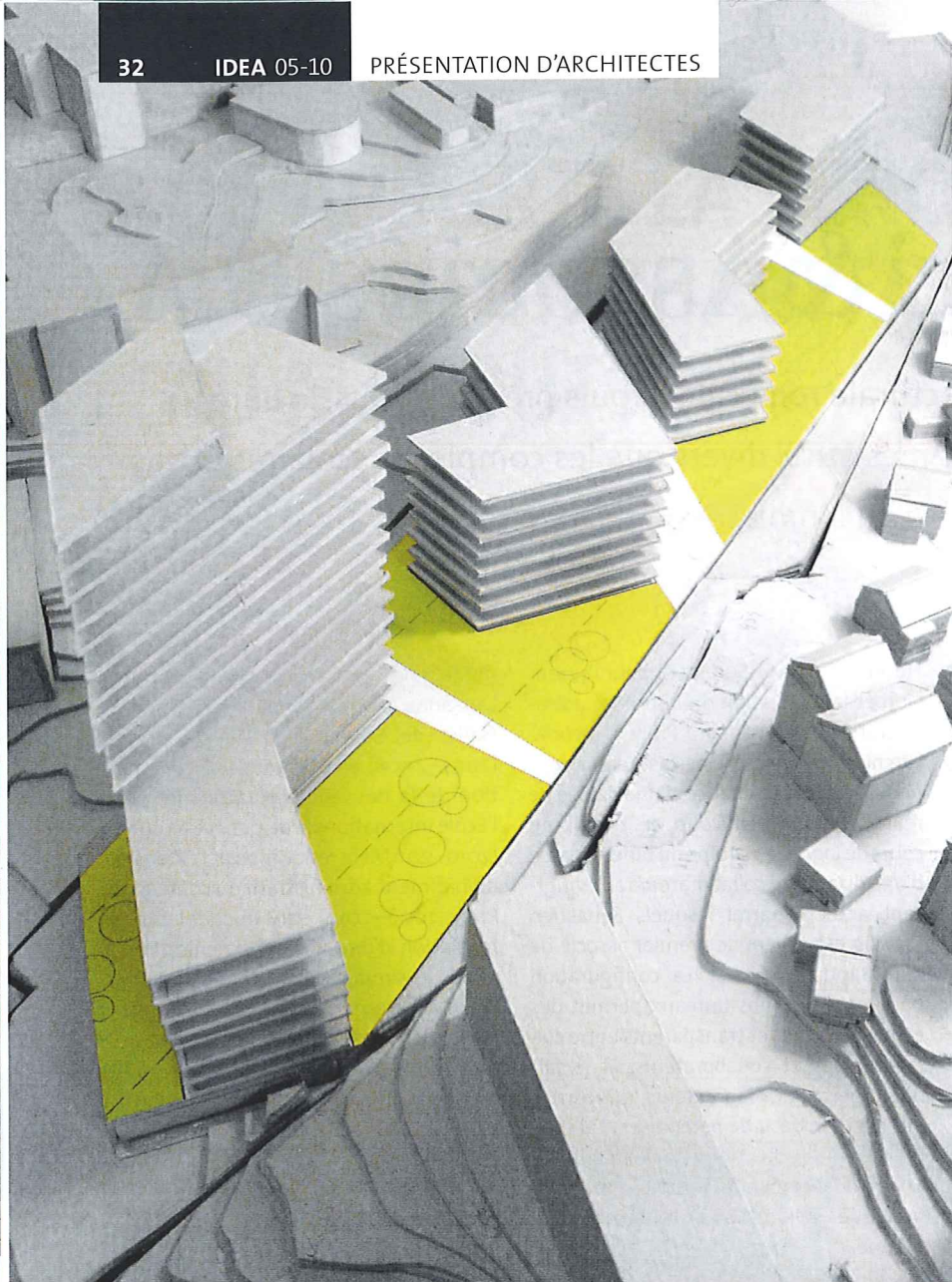
BAO PHAN

DIRK HAHN

AURELIEN GLARDON



«Il règne dans mon bureau une grande liberté de ton. Le succès dépend de la capacité à valoriser le travail créatif de chacun», Jean-Baptiste Ferrari dixit.



Maquette d'étude.

# Projet en quête d'ouvrage

Un nouveau quartier d'habitation pourrait naître à Lausanne sur une voie de chemin de fer grâce à un projet visionnaire et ambitieux de J.-B. Ferrari et Associés.

La tranchée du Languedoc date en fait de l'arrivée du train à Lausanne, au milieu du 19<sup>e</sup> siècle, les CFF ayant alors littéralement sectionné une colline pour y ouvrir une voie d'accès à un trafic ferroviaire en pleine expansion. La tranchée se trouve dans une zone urbaine stratégiquement bien centralisée: à deux pas du site scolaire du Belvédère et à quelques centaines de mètres à l'Ouest de la gare, elle borde un quartier résidentiel de villas à l'Est et d'habitations au Sud. Un peu plus haut au Nord s'étend tout un quartier industriel de la vallée du Flon, qui rejoint la zone de Malley et de Renens. Bien située, la tranchée est également bien desservie par les transports publics, avec le métro M1 au Nord et un arrêt de bus au Sud.

Dans une ville en plein boom économique, qui subit une pénurie de logements quasi sans précédent avec un taux de vacances inférieur à 0,2%, la tranchée du Languedoc offre désormais une opportunité énorme pour une densification urbaine bien située, ce qui n'a pas échappé à J.-B. Ferrari et Associés, qui rêvent depuis plus de quatre ans d'un splendide projet en quête d'ouvrage: couvrir la tranchée, pour y construire environ 250 logements. L'idée est intéressante et correspond bien à la dynamique prospective du bureau, attentif aux potentiels urbains à développer et de son énergie, car même si bien des écueils se présentent entre l'idée et sa réalisation, l'utopie en vaut la chandelle. D'autant plus que ce ne serait pas la première fois que les CFF couvrent des voies pour y construire, comme notamment à Genève, dans le quartier de Saint Jean, ou encore à Zurich, où 150 logements ont été construits sur une voie de chemin de fer couverte pour l'occasion.



Contexte urbain.



Plan de masse.

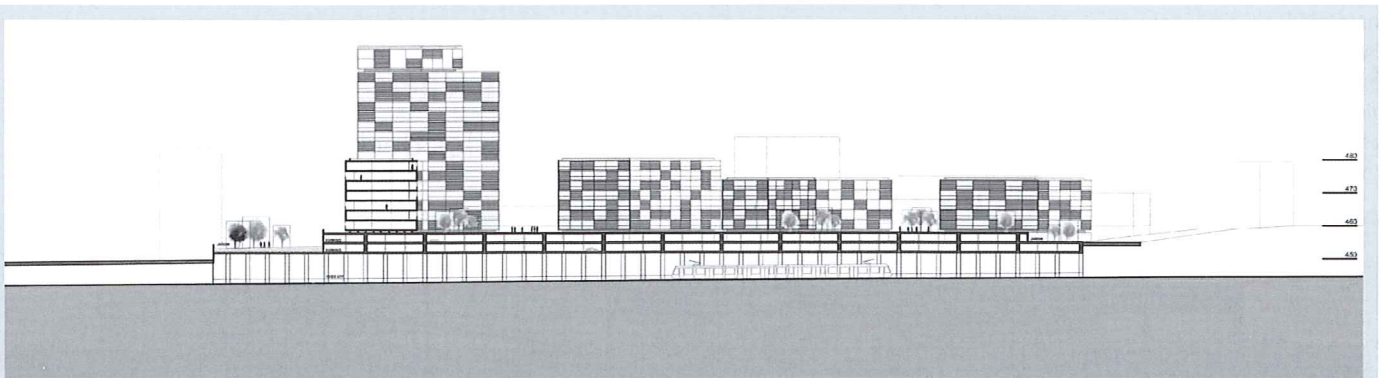


Tranchée du Languedoc, situation actuelle.

### Un projet en trois couches

En 2006, J.-B. Ferrari & Associés contactent donc CFF Immobilier et CFF Infrastructures pour une première estimation de faisabilité d'un éventuel projet et forme un groupe d'étude associant des ingénieurs, qui ont la délicate tâche d'imaginer comment couvrir la tranchée pour créer un socle d'environ 10 000 m<sup>2</sup> capable de soutenir des immeubles d'habitation. La première couche du projet, c'est le tunnel ferroviaire. La deuxième couche, qui prolonge la structure porteuse, est un parking de deux étages et la troisième couche enfin, ce sont les immeubles d'habitation eux-mêmes, dont plusieurs variantes d'implantation ont été étudiées par les architectes et dont la plupart des logements bénéficieraient d'une belle vue sur le lac. L'idée séduit autant les CFF que le service urbanistique de la ville de Lausanne, mais les contraintes de sécurité et la réalisation d'un chantier sur des voies CFF à haute fréquentation posent des problèmes a priori quasi insurmontables. La faisabilité technique extrêmement complexe rien que pour la construction du tunnel ferroviaire et du parking, qui

font office de structure porteuse, a des conséquences non négligeables sur l'incidence foncière, et le projet dort pendant quelques années au fond d'un tiroir. Quatre ans plus tard, en 2010, la pénurie du logement a encore augmenté et les CFF prévoient de rajouter une ou deux voies à leur réseau en direction de Renens. Du coup, J.-B. Ferrari & Associés relancent leur projet, dans l'idée de profiter du futur chantier des CFF pour réaliser en même temps leur projet et de trouver un promoteur. ■



Coupe longitudinale avec la superposition des voies CFF, du parking structurel et des logements.



# Centre intercommunal de logistique

D'élégants porte-à-faux donnent une silhouette légère et élancée à un immense bâtiment de traitement et de tri des déchets sur une friche industrielle de l'Ouest lausannois.

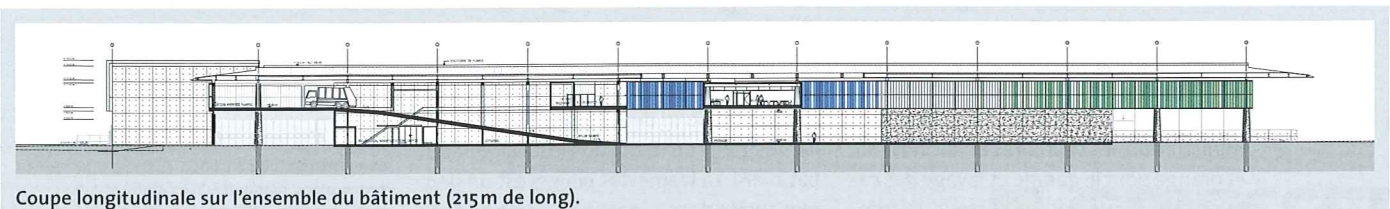


Vu depuis l'entrée du site, le porte-à-faux de 12 m protège l'entrée de la déchetterie publique.

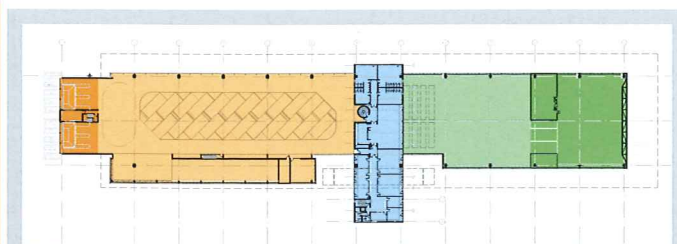


Vue sur la déchetterie professionnelle depuis le réfectoire.

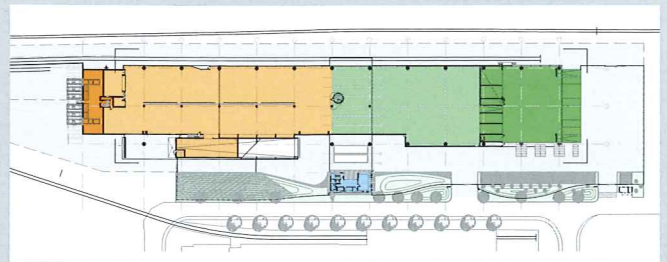
Lauréat du concours organisé par la commune de Lausanne, en l'occurrence le maître d'ouvrage, le projet du centre intercommunal de logistique (CIL) de Malley a été réalisé entre 2006–2008 pour un coût global de 23 millions de francs. C'est un projet d'envergure, qui s'implante dans l'une des plus importantes friches industrielles en mutation en milieu urbain de Suisse, dans la plaine de Malley. Avec ses 70 hectares, elle pourrait accueillir plusieurs milliers d'habitants et d'emplois et pour en assurer le développement durable, un schéma directeur de l'Ouest lausannois, tenant compte de trois critères environnementaux, économiques et socioculturels, a été adopté par les huit communes de l'Ouest lausannois, la Ville de Lausanne et le canton en 2003. Tous les acteurs concernés identifiaient ainsi le secteur de Malley comme étant un site clé pour le développement urbain de l'agglomération Lausanne-Morges. C'est donc dans cette zone et dans un contexte de développement urbain bien particulier que J.-B. Ferrari & Associés S.A. a conçu, planifié et construit un immense bâtiment de 215 m de long, qui va devoir collecter chaque jour plus de 178 tonnes de déchets, dont environ un tiers de dé-



Coupe longitudinale sur l'ensemble du bâtiment (215m de long).



Plan du niveau +2: garage des camions, réfectoire et administration.



Plan du rez-de-chaussée: déchetterie, lavage, compactage.

Façade de la halle aux camions en polycarbonate teinté.

chets recyclables. D'emblée, les architectes ont donc décidé de construire un bâtiment non seulement le plus compact possible, afin de libérer du terrain au Sud-Est de la parcelle pour de futurs logements, mais encore exprimant une certaine qualité esthétique capable de camoufler la fonction bruyante et pas très valorisante de la déchetterie aux yeux des éventuels futurs habitants. «Il nous semblait qu'un programme plutôt ingrat méritait quand-même un traitement architectural simple, avec une réflexion poussée sur les matériaux, la qualité des espaces et des couleurs qui vont animer l'expression du bâtiment, que l'on voit d'ailleurs très bien depuis les trains CFF qui défilent à proximité», raconte Jean-Baptiste Ferrari.

#### A chaque fonction sa couleur

Une seule grande et élégante toiture accueille les différents secteurs du centre de tri des déchets, dont les différentes couleurs de façade en panneaux de polycarbonate translucides distinguent les diverses fonctions, tout en conférant de subtiles nuances de couleurs à l'intérieur du bâtiment: vert pour la déchetterie publique et professionnelle, bleu pour l'administration, les vestiaires et la cafétéria, et orange pour le garage et lavage des camions, ainsi que pour le secteur de com-

compactage et de transbordement des déchets ménagers de la route au rail. Ces derniers sont ensuite acheminés par wagons dans un long tunnel jusqu'à l'usine d'incinération TRIDEL, au Nord-Est de la ville de Lausanne. Les couleurs des façades sont également reprises pour la signalétique dans le bâtiment, ce qui simplifie considérablement la circulation. «Comme nous sommes toujours très attentifs à ne pas gaspiller le sol, nous avons opté pour une construction très compacte et de superposer les différentes activités du site sur deux niveaux: avec un programme de stockage au rez-de-chaussée et le garage des camions-ordures à l'étage. En déchargeant à l'étage les déchets qui tombent dans le compacteur du rez, nous réduisons considérablement la manutention des bennes, chargées directement sur les wagons à destination de TRIDEL», explique l'architecte responsable du projet, Raphaël Christinat.

#### Longues portées

Afin de garantir la plus grande liberté d'exploitation possible du bâtiment, la structure est constituée de très grandes portées, dont 32 m dans la largeur du hall d'accueil et de tri des déchets, avec des piliers espacés de 16 m dans la longueur du bâtiment. La trame des piliers est un peu plus serrée dans la partie réservée au par-

cage des camions, qui passent leurs nuits sur une dalle de 60 cm d'épaisseur. Une importante charpente métallique supporte une toiture au design aérien, avec un porte-à-faux de 8 m sur les côtés et de 12 m au-dessus l'entrée principale de la déchetterie. La toiture elle-même est en deux parties: au-dessus de la déchetterie, c'est une tôle avec feutre anticondensation reposant sur des pannes, alors que celle qui recouvre le garage abritant les 22 camions-ordures est en panneaux sandwichs, afin d'isoler suffisamment cette partie du bâtiment, tempérée par la chaleur expulsée des bureaux administratifs adjacents. L'ensemble du bâtiment, raccordé au réseau de chauffage à distance, dégage une belle impression de légèreté et s'intègre parfaitement dans le contexte existant. ■

Textes: Patrick Cléménçon

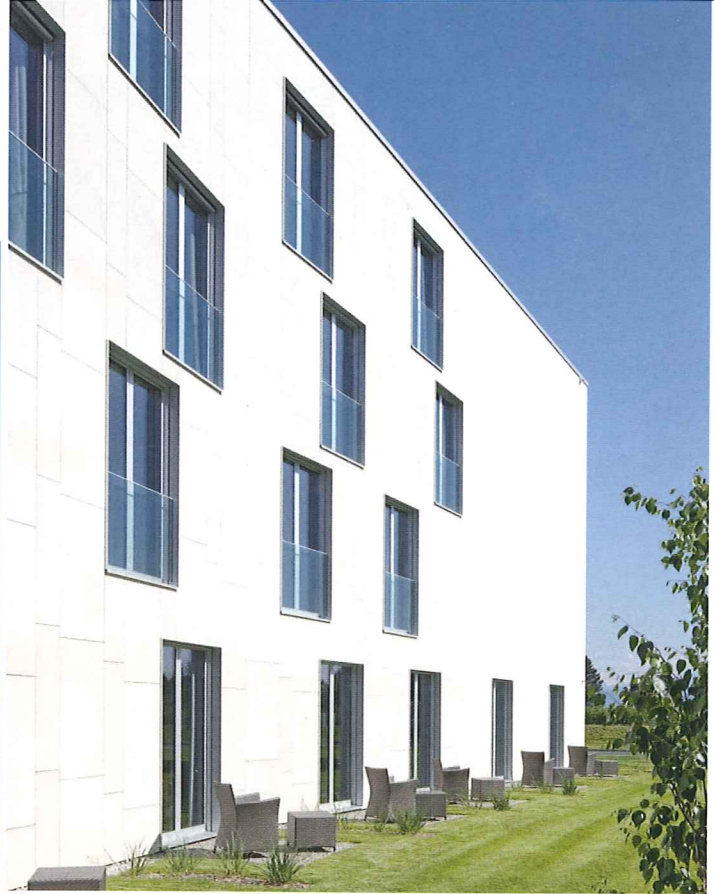
Photos, plans, maquette: Yves André et J.-B. Ferrari & Associés S.A.



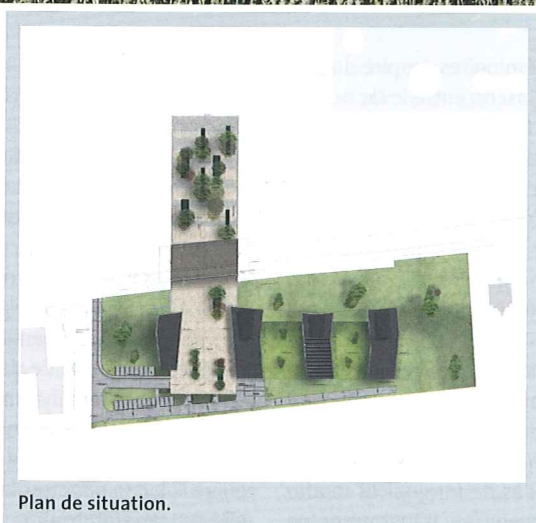
# Entre lac et campus

Entre le Rolex Learning Center et le lac Léman, un hôtel de 154 chambres vient d'ouvrir ses portes. Le Starling Hotel at EPFL est situé à St-Sulpice, une petite commune de 3000 habitants à l'ouest de Lausanne. Pourtant, entre les 7000 étudiants et 4000 collaborateurs de l'EPFL et les 15 000 personnes qui se rendent quotidiennement à l'UNIL, le campus de Dorigny compte plus de 25 000 «habitants». Une véritable ville en bordure de ville.





Les bâtiments s'intègrent en douceur dans la topographie du site.



Plan de situation.

Inauguré avec éclat au mois de mai, le Rolex Learning Center (voir idea no. 2/2010) n'est qu'une petite partie d'un déploiement architectural et urbanistique touchant toute la zone du campus de l'EPFL. En tout, 450 millions de francs ont été investis ces dix dernières années dans la construction de nouveaux bâtiments sur le site.

Un hôtel 4 étoiles sur le campus est devenu au fil du temps une nécessité, car le problème du logement des étudiants n'est pas le seul qu'affrontent les deux institutions de formation. L'accueil de professeurs ou de conférenciers de passage pose également des difficultés pour l'EPFL et l'UNIL. Les nombreuses sociétés venues s'implanter ces dernières années dans l'Ouest lausannois ont également démultiplié les besoins en hébergement dans la région.

#### Le projet lauréat

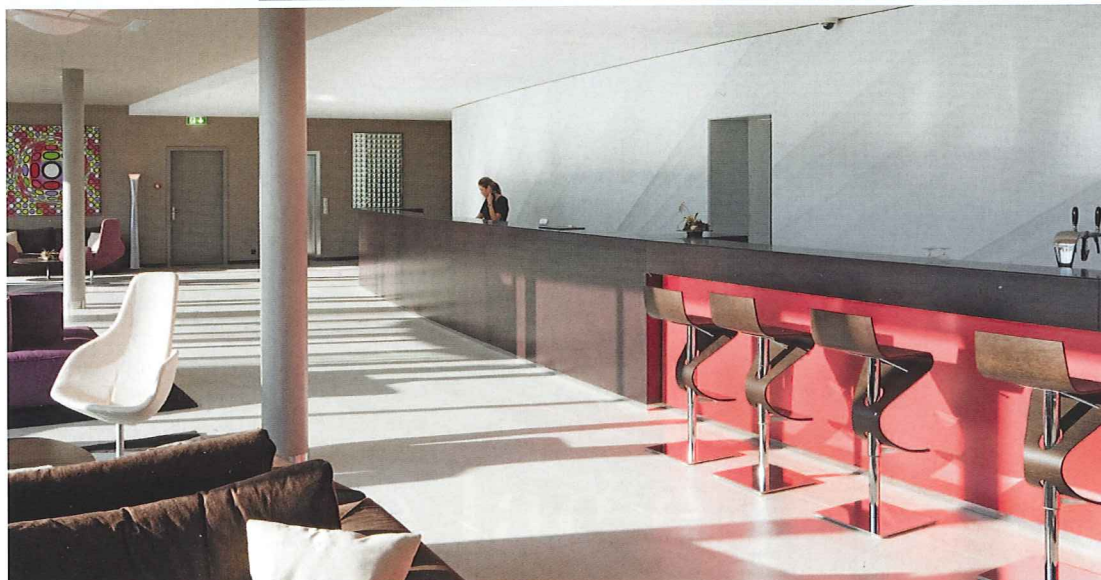
L'EPFL, à qui appartient le terrain, a lancé en 2006 un concours architecte/investisseur/constructeur remporté par le bureau Jean-Baptiste Ferrari et Associés SA en partenariat avec Losinger Construction SA et KFL Hôtel SA, groupe hôtelier présidé par René de Picciotto. Le projet d'un coût avoisinant les 40 millions de francs a été développé, optimisé et finalisé jusqu'en avril 2008. Les travaux se sont achevés ce printemps et l'hôtel vient d'ouvrir ses portes, peu avant l'inauguration du Rolex Learning Center.

#### Un caractère minéral

Le programme hôtelier compte 154 chambres de catégorie moyenne supérieure et



Le restaurant bénéficie d'un dégagement complet vers le sud.



La réception est un espace entièrement ouvert sur le bar et le restaurant.

cinq salles de séminaires. Inspiré du lieu dans lequel il s'inscrit, entre le lac au sud et le campus du côté nord, le Starling Hotel at EPFL se compose de trois bâtiments de quatre étages fichés dans le terrain. Bas et plongeants en direction du lac, les volumes se veulent volontairement discrets afin de dégager la vue au sud depuis le Rolex Learning Center. Les deux complexes architecturaux voisins sont reliés par une vaste esplanade qui se prolonge sous la route cantonale.

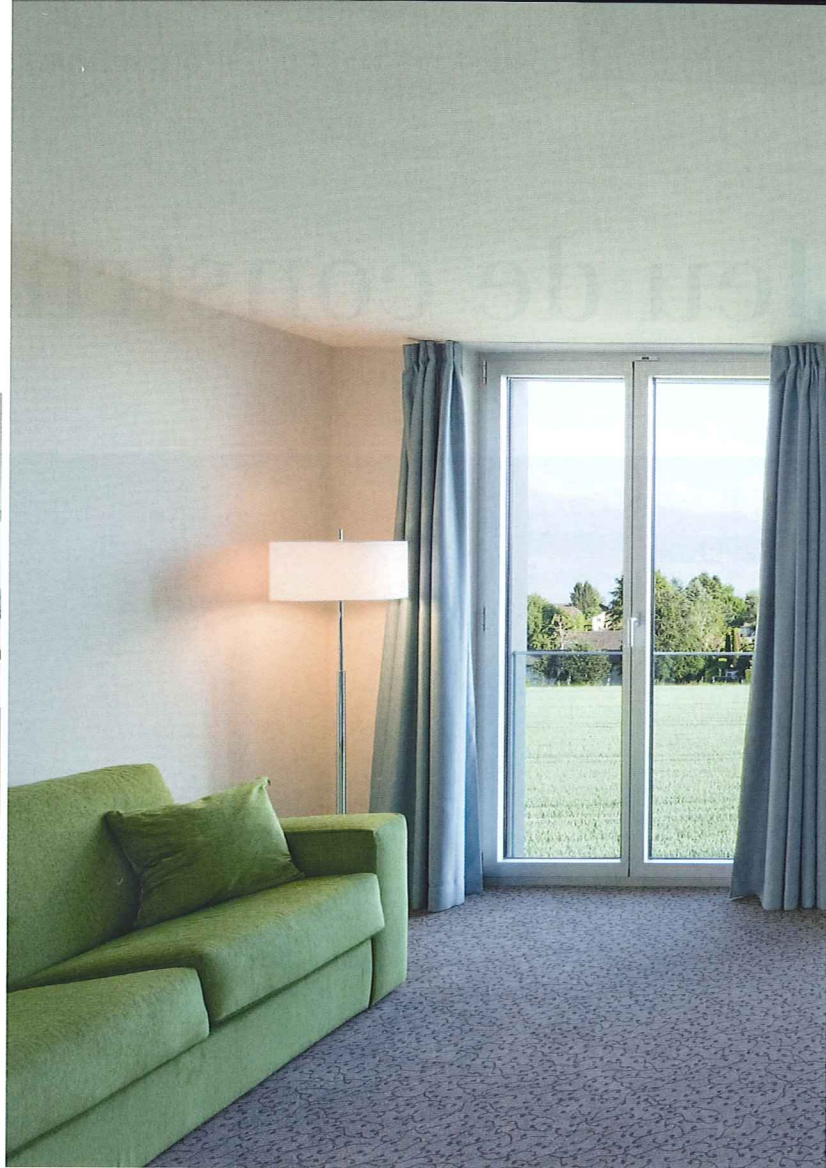
Un quatrième bâtiment vient fermer le plan en peigne sur le côté ouest. Il regroupe cinq salles de séminaires modulables qui peuvent se transformer en grande salle polyvalente de 400m<sup>2</sup> pour un maximum de 200 personnes. Habillé d'un maillage en aluminium, le bâtiment des séminaires se distingue visuellement des trois bâtiments de l'hôtel en pierre

naturelle. Son architecture inspirée des réalisations industrielles contemporaines tranche résolument avec le caractère minéral des trois autres bâtiments qui s'insèrent harmonieusement dans le paysage ouvert, au sud, sur le lac et les Alpes.

### Une architecture rythmée

L'originalité du plan en peigne réside dans une géométrie légèrement irrégulière, convexe et fuyante. Ce dessin confère à l'ensemble un réel dynamisme qui permet d'éviter la monotonie des couloirs rectilignes typiques de l'architecture hôtelière. Il laisse pénétrer la lumière naturelle qui atteint toutes les zones intérieures et dégage des points de vue inédits vers le lac et les Alpes. La circulation entre les trois corps principaux est assurée par un passage orienté vers le lac. Grâce à ces particularités architecturales,

Tous les espaces profitent d'un maximum de lumière naturelle grâce aux baies vitrées.



Les chambres sont aménagées en un seul espace ouvert, articulé par un meuble multifonction.

Des œuvres d'art, réalisées par l'ECAL et l'EPFL, décorent les meubles centraux.

il se dégage de l'ensemble un dynamisme et un rythme accentués encore par les fenêtres qui ne se superposent jamais.

Le rez-de-chaussée du bâtiment principal abrite dans un même espace entièrement ouvert la réception, le bar et le restaurant qui bénéficie d'un dégagement complet vers le sud. Les murs des étages supérieurs ne sont pas superposés sur le rez-de-chaussée, presque complètement dégagé. Cette disposition a nécessité des prouesses en ingénierie civile, réalisées par Boss & Associés Ingénieurs Conseils SA. Le bâtiment principal présente un système statique particulier constitué de voiles porteurs et de béton précontraint.

### Des chambres atypiques et originales

Les chambres sont réparties en trois catégories. Les standards, d'une surface de

24m<sup>2</sup> sont orientées est-ouest. Nombre d'entre elles donnent sur les deux grands patios qui séparent les bâtiments. Les chambres VIP donnent au sud côté lac, et les chambres long stay très spacieuses occupent des surfaces généreuses de 40 à 60m<sup>2</sup>.

Atypique dans les programmes hôteliers, l'agencement intérieur a également été conçu par le bureau Jean-Baptiste Ferrari et Associés SA. Les chambres sont aménagées en un seul espace ouvert et fluide dont l'unique articulation consiste en un meuble central multifonction. A la fois tête de lit, rangement, meuble de salle de bains, support pour la décoration et l'éclairage, il sert également de délimitation entre la chambre et la salle de bains.

L'intégration de l'hôtel à l'EPFL n'est pas que topographique: l'architecture, les aménagements intérieurs, les équipe-

ments, tout fait écho au complexe académique attenant. Le dialogue entre le Starling Hotel et l'EPFL se poursuit jusque dans les chambres: des œuvres d'art originales réalisées avec la participation de l'ECAL et de l'EPFL ornent les meubles centraux. Conçues comme des clins d'œil à la science, elles donnent à cet hôtel une ultime touche d'originalité et lui confèrent un caractère résolument différent des hôtels business habituels. Il y a fort à parier que de nombreux touristes y viendront déposer leurs valises, attirés par la proximité du lac et le cadre bucolique des alentours. ■

Texte: selon la documentation des architectes J.-B. Ferrari et Associés SA, Lausanne

Photos: Yves André