

COMMUNES DE PRILLY ET RENENS
PLAN DE QUARTIER "MALLEY-GARE"
RAPPORT D'AMÉNAGEMENT ATTACHÉ AU PLAN DE QUARTIER
(47 OAT)



©Joël Christin

FHY / architectes-urbanistes

14 rue Crespin du Gast / F-75011 Paris/ T : +33 1 43 56 36 60 / atelier@f-h-y.fr

IN SITU / paysagistes

8 quai Saint Vincent / F-69001 Lyon / T : +33 4 69 85 19 54 / contact@in-situ.fr

GEA / urbanistes

Rue de Bourg 28 / CP 6326 /CH- 1002 Lausanne T : +41 21 310 01 40 / info@geapartners.ch

Dossier technique n°

Version du 14/01/2015

Approuvé par les Municipalités de Prilly et Renens dans leur séances des

Les Syndics :

Alain GUILLERON (Prilly)

Les Secrétaires :

Joëlle MOJONNET (Prilly)

Marianne HUGUENIN (Renens)

Nicolas SERVAGEAON (Renens)

SOMMAIRE

| | | |
|-------|--|----|
| 0 | PRESENTATION RESUMEE | 6 |
| 0.1 | CONTEXTE ET PROCEDURE..... | 6 |
| 0.1.1 | Désignation de l'équipe | 6 |
| 0.1.2 | Contexte et objectifs | 6 |
| 0.1.3 | Localisation et périmètre du plan..... | 7 |
| 0.1.4 | Projets périphériques en cours..... | 8 |
| 0.1.5 | Atouts du site | 10 |
| 0.1.6 | Contraintes | 10 |
| 0.2 | PLANIFICATIONS SUPERIEURES | 11 |
| 0.2.1 | Planification cantonale – Plan directeur cantonal (PDCn) | 11 |
| 0.2.2 | Planification régionale – Plan d'agglomération Lausanne-Morges (PALM)..... | 13 |
| 0.2.3 | Planification régionale – Schéma directeur de l'ouest lausannois (SDOL)..... | 15 |
| 0.2.4 | Planification régionale – Schéma directeur intercommunal de Malley (SDIM) | 16 |
| 0.2.5 | Planification locale – PDCom Prilly | 17 |
| 0.2.6 | Planification locale – PDCom Renens..... | 18 |
| 0.2.7 | Planification locale – PGA de Prilly et Renens..... | 18 |
| 0.3 | COMPOSITION DU DOSSIER..... | 18 |
| 1 | RECEVABILITE..... | 19 |
| 1.1 | PERSONNES QUALIFIEES (ART. 5A LATC)..... | 19 |
| 1.2 | CONDITIONS FORMELLES RELATIVES A LA COMPOSITION DU DOSSIER (ART. 12 ET 13 RLATC) | 19 |
| 1.2.1 | Acteurs ayant participé à l'établissement du dossier | 19 |
| 1.2.2 | Coordination | 19 |
| 2 | JUSTIFICATION..... | 20 |
| 2.1 | NECESSITE DE LEGALISER (ART. 15 LAT) | 20 |
| 2.2 | PERIMETRE D'AMENAGEMENT ET DISPONIBILITE DU SITE | 21 |
| 2.2.1 | Justification du périmètre du PQ | 21 |
| 2.2.2 | Listing des propriétaires et des parcelles | 22 |
| 2.2.3 | Composantes du site..... | 23 |
| 2.2.4 | Vues du site | 23 |

| | | |
|-------|---|----|
| 2.3 | SERVITUDES EXISTANTES | 24 |
| 2.4 | DEMONSTRATION DE L'EQUIPEMENT DU TERRAIN (ART. 19 LAT) | 27 |
| 2.4.1 | État actuel..... | 27 |
| 2.4.2 | État futur | 27 |
| 2.5 | CARACTERISTIQUES DU PROJET..... | 28 |
| 2.5.1 | Description du projet lauréat du concours..... | 28 |
| 2.5.2 | Programme bâti | 33 |
| 2.5.3 | Morphologie bâtie | 34 |
| 2.5.4 | Espaces communs | 43 |
| 2.5.5 | Traitement paysager..... | 45 |
| 2.5.6 | Entités cohérentes d'aménagement..... | 51 |
| 2.5.7 | Concept énergétique | 52 |
| 2.5.8 | Mobilité et stationnement..... | 53 |
| 3 | CONFORMITE | 57 |
| 3.1 | PROTECTION DU MILIEU NATUREL ET DANGERS NATURELS | 57 |
| 3.1.1 | Nature et paysage | 57 |
| 3.2 | CREATION ET MAINTIEN DU MILIEU BATI..... | 57 |
| 3.2.1 | Conformité du projet au sens de la législation, des normes et des planifications en vigueur. | 57 |
| 3.2.2 | Respect de la coordination entre aménagement du territoire et aspects fonciers au sens de l'art. 55 LATC et l'art. 4 LAF..... | 58 |
| 3.3 | DEVELOPPEMENT DE LA VIE SOCIALE ET DECENTRALISATION..... | 59 |
| 3.4 | MAINTIEN DES SOURCES D'APPROVISIONNEMENT..... | 59 |
| 3.5 | AUTRES THEMATIQUES | 59 |
| 4 | ANNEXES | 60 |

0 PRÉSENTATION RÉSUMÉE

0.1 CONTEXTE ET PROCÉDURE

0.1.1 Désignation de l'équipe

Suite au concours d'urbanisme et d'espaces publics du secteur "*Malley-Centre*", les bureaux lauréats FHY architectes-urbanistes et In Situ SAS Jalbert & Associés ont été mandatés par le bureau du Schéma directeur de l'ouest lausannois (SDOL) pour l'élaboration de deux plans de quartier (PQ) sur le périmètre du concours *Malley-Centre*. Le premier PQ "Malley-Gare" porte sur la partie nord-est du périmètre. Il sera suivi par le PQ "Malley-Gazomètre" portant sur le reste du secteur.

Le groupement lauréat s'est adjoint les compétences des bureaux spécialisés GEA Vallotton et Chanard SA, Transitec SA et Ecoscan SA, afin d'assurer la parfaite maîtrise technique et juridique des domaines relatifs respectivement à l'aménagement du territoire vaudois, aux aspects mobilité et environnementaux.

Le présent rapport, rédigé à l'attention de l'Autorité cantonale compétente, est établi conformément à l'article 47 de l'Ordonnance fédérale sur l'aménagement du territoire (OAT). Il apporte les éléments justificatifs du projet et accompagne le plan de quartier (PQ) "Malley-Gare".

0.1.2 Contexte et objectifs

Au carrefour des communes de Lausanne, Prilly et Renens, le périmètre du SDIM, totalisant 83 hectares, comprend notamment l'une des plus importantes friches urbaines de Suisse. Disposant d'un potentiel de développement exceptionnel, elle est appelée à se reconverter en un nouveau morceau de ville, mettant l'accent sur un urbanisme durable. Suite à l'étude générale menée en 2005, aux études-test de 2006, ainsi qu'à plusieurs études techniques et à la concertation qui s'est poursuivie jusqu'à aujourd'hui, le Schéma directeur intercommunal de Malley (SDIM) a été établi.

Le SDIM prévoit à la suite de l'inauguration de la halte RER Prilly-Malley le 29 juin 2012, l'édification de nouvelles constructions et la création d'un réseau d'espaces publics. Cinq quartiers dotés d'une identité propre structureront le secteur : le *Strip*, le *Censuy*, le *quartier du Chêne*, le quartier du *Martinet* et *Malley-Centre*. Ils accueilleront au total plus de 10'000 emplois et 8'400 habitants. Les travaux feront de Malley l'un des plus grands chantiers urbains de Suisse.

Afin de concrétiser ces intentions dans le quartier *Malley-Centre* (16 ha), un concours d'urbanisme et d'espaces publics a été organisé en 2011. Il a permis de déterminer un projet d'aménagement des espaces publics ainsi qu'un projet de forme urbaine qui affirment l'identité du secteur et offrent des espaces de grande qualité aux futurs habitants et usagers du quartier. De ce périmètre ont été définis deux secteurs de PQ ; le premier, "Malley-Gare" et le second, "Malley-Gazomètre". Ainsi, le présent PQ "Malley-Gare" est destiné à fixer le cadre de ce projet et à garantir les conditions de sa réalisation.

Le présent plan de quartier a pour objectifs de :

- Créer un quartier urbain dense et mixte dans un site stratégique de l'agglomération lausannoise bien connecté aux réseaux de transports publics ;
- Garantir la réalisation d'un projet mettant en cohérence la morphologie urbaine et les espaces publics ;

- Promouvoir une réalisation exemplaire par sa qualité architecturale, son intégration harmonieuse dans le contexte et la diversité des équipements proposés ;
- Viser à développer un projet réaliste en termes de faisabilité, en particulier des points de vue foncier et financier, ainsi qu'en relation avec l'état de la pollution des sols, en respectant les lignes directrices du SDIM, fruit d'une longue négociation entre les différents partenaires concernés ;
- Intégrer les principes de l'urbanisme durable dans la conception du quartier en tenant compte de ses trois vecteurs : économie, environnement et société ;
- Pérenniser la valeur patrimoniale du lieu ;
- Maîtriser l'articulation du site avec les milieux urbains limitrophes.

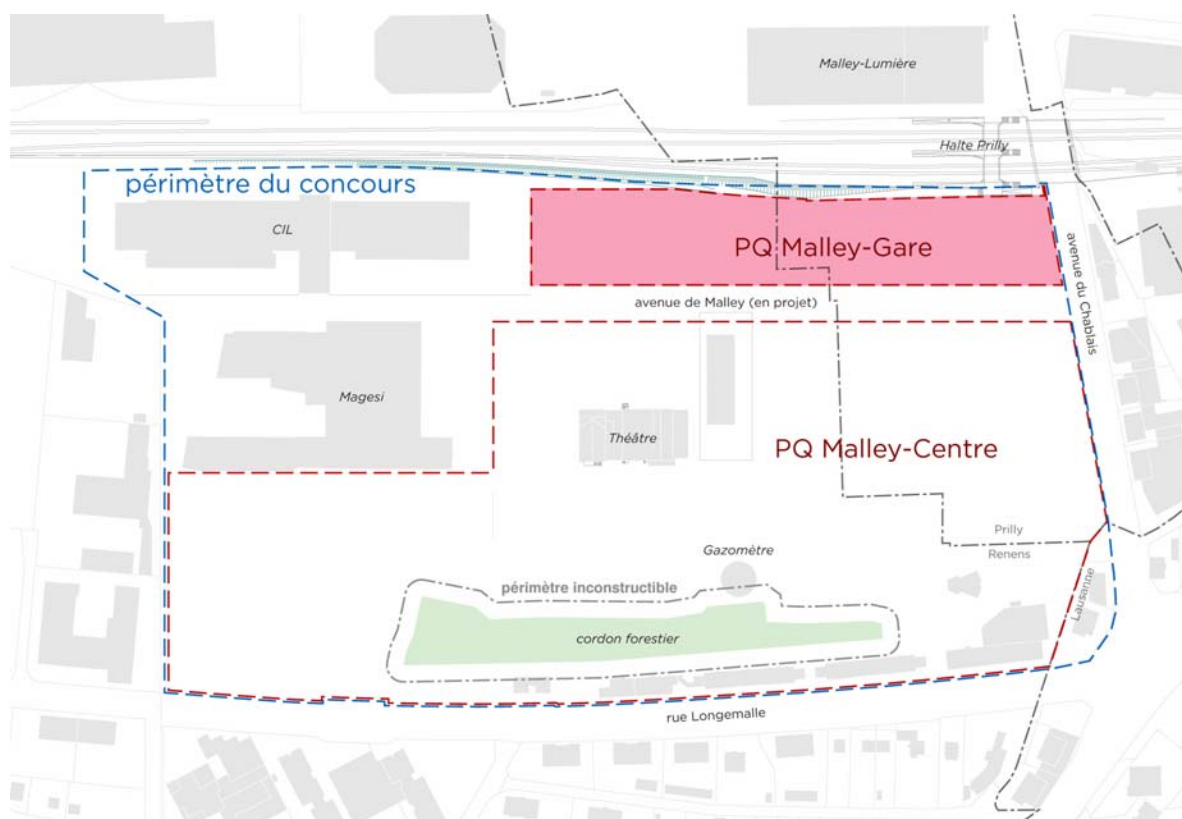
0.1.3 Localisation et périmètre du plan

Le périmètre du PQ "Malley-Gare" s'étend sur 1,65 hectare et est délimité au nord par un faisceau ferroviaire surélevé qui dessert la nouvelle halte RER Prilly-Malley. A l'ouest, il est mitoyen avec la parcelle du CIL (Centre intercommunal de logistique) et est bordé à l'est par l'avenue du Chablais.



Plan de situation

La limite sud du périmètre est définie par la future avenue de Malley, qui fait l'objet d'une mise en DP dans une procédure parallèle au plan de quartier. L'emprise de l'avenue de Malley est de 20 mètres. Elle délimite également l'un des côtés du PQ "Malley-Gazomètre". Ce dernier sera défini dans une phase ultérieure. Bien que la mise au point des deux PQ soit échelonnée dans le temps, le PQ "Malley-Gare" est l'amorce d'un projet plus vaste qui concerne également le PQ "Malley-Gazomètre". Ainsi, ces deux PQ s'inscrivent dans une conception urbaine commune.



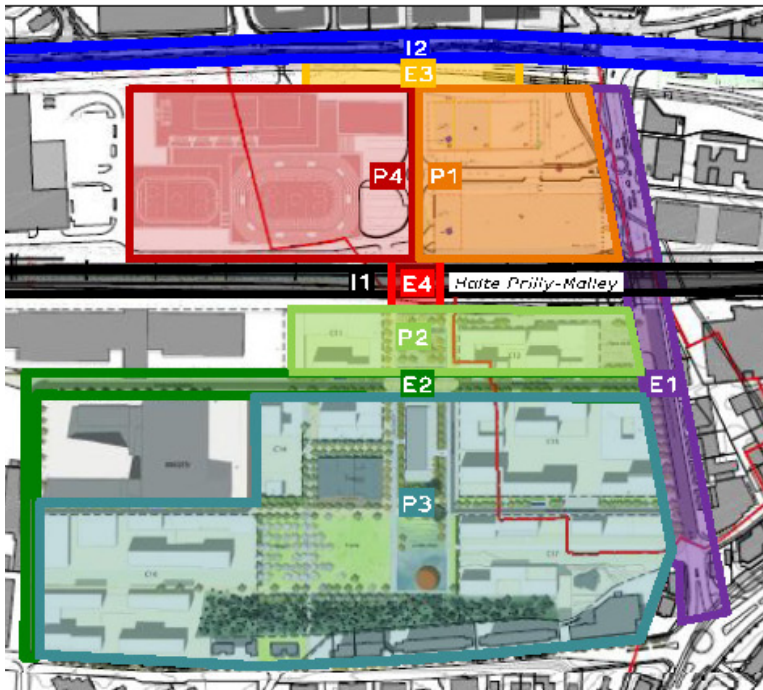
Périmètres

0.1.4 Projets périphériques en cours

Le secteur est en pleine mutation et de nombreux projets sont à l'étude ou à divers stades de réalisation :

- Dans le cadre du PI Mobilité douce, un passage sous-voies ferrées est prévu à l'ouest du bâtiment "Malley-Lumière". Une coordination a été menée entre les mandataires de cette étude et les mandataires du présent PQ, l'emplacement de ce passage n'est pour l'instant pas précisément déterminé. La réalisation de ce passage inférieur sera coordonnée avec le projet du saut-de-mouton entre Renens et Lausanne. L'objectif général est une coordination optimale avec les travaux des CFF pour une mise en service au plus tard en relation avec l'ouverture du futur complexe sportif de Malley en 2020. Du point de vue de CFF Infrastructure, la réalisation de l'ouvrage s'avère faisable techniquement et du point de vue de la coordination temporelle avec les travaux infrastructurels des CFF (saut-de-mouton) ;
- Un PAC est en cours d'élaboration pour la reconstruction de la patinoire et la construction d'une nouvelle piscine olympique ;
- Quartiers limitrophes : Malley-Gazomètre, Chêne, Strip, Martinet sont identifiés par le SDIM comme des secteurs en devenir ;
- T1 (échéance 2018) ;
- Ligne de TC bus en site propre sur l'avenue du Chablais qui s'accompagne d'un élargissement de l'avenue à 30 mètres. La localisation d'un arrêt sur la place de Malley a été intégrée au PQ. Le projet routier de l'avenue de Malley a été coordonné avec l'avant-projet de requalification de l'avenue du Chablais (voir plan de situation en annexe 3) et le périmètre des plans de quartier "Malley-Gare" et "Malley-Gazomètre" tiennent compte des emprises nécessaires au réaménagement de cette voie ;

- Création de l'avenue de Malley, projet routier déposé à l'examen préalable simultanément au plan de quartier.



Infrastructures

- I1. 4^{ème} voie – saut-de-mouton
- I2. Tram t1 – GAT

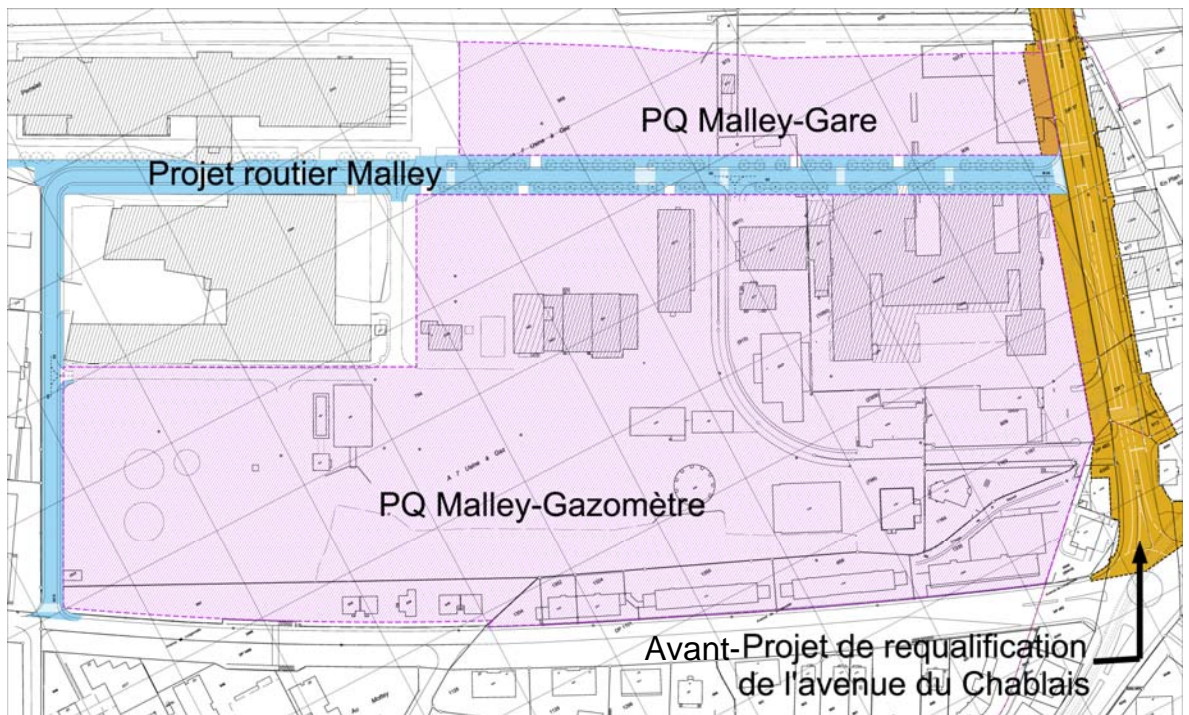
Plans d'affectation

- P1. PPA Viaduc
- P2. PQ Malley-Gare
- P3. PQ Malley-Gazomètre
- P4. PAC Centre sportif

Equipements

- E1. Av. du Chablais
- E2. Av. de Malley
- E3. Viaduc du Galicien
- E4. Pl. des Bouchers

Planifications en cours dans le secteur de Malley-Centre en juin 2014



0.1.5 Atouts du site

De par sa localisation exceptionnelle, à la charnière de différents flux et territoires, le site bénéficie de nombreux atouts :

- A cheval sur les communes de Prilly et Renens, il s'inscrit dans l'une des plus vastes friches urbaines de Suisse en cours de mutation.
- Le développement d'un quartier offrant de nouveaux équipements, services, des commerces et destiné à accueillir de nouvelles populations contribuera à valoriser et désenclaver les quartiers limitrophes existants (quartier du Martinet, quartier au sud de Longemalle) et à insuffler une dynamique aux autres secteurs en cours de développement (le Strip, le quartier du Chêne, le Censuy).
- Les vastes emprises foncières constructibles de ce secteur permettent la planification d'une offre significative en logements, palliant la pénurie de l'agglomération lausannoise.
- La desserte en transports en commun est particulièrement étoffée : la halte RER donne directement dans le quartier "Malley-Gare", la station Malley du métro m1 se situe à 200 mètres au sud, le futur tramway à 300 mètres au nord et les lignes de bus 32 et 33, ainsi que le prolongement à l'étude de la ligne 701, desserviraient également (depuis l'avenue du Chablais et le chemin du Viaduc) le plan de quartier. De plus, le futur BHNS t3 prolongé des arrêts Galicien à Bourdonnette et EPFL/Venoge dans une phase ultérieure à la mise en service du tramway, permettrait de relier directement le plan de quartier aux secteurs Bel-Air, Tunnel, Chailly et Val-Vert.
- Le quartier est bordé à l'est par l'avenue du Chablais. Cette avenue nord/sud constitue un trait d'union entre les deux principales radiales (avenue de Provence et rue de Genève) reliant Lausanne aux communes de l'Ouest lausannois. Elle donne également accès directement aux autoroutes par l'échangeur de la Bourdonnette.
- La configuration plane du terrain ne présente pas de difficultés particulières.
- La proximité d'équipements culturels sportifs et commerciaux à l'échelle de l'agglomération renforce le pouvoir d'attractivité de ce territoire.

Ces atouts confèrent au quartier "Malley-Gare" un fort potentiel de développement et justifient qu'on y planifie un pôle de centralité dense et mixte.

0.1.6 Contraintes

Contraintes à prendre en compte dans la planification de ce futur secteur :

- Le site est partiellement pollué et contaminé. A l'ouest du secteur, il existe une probabilité de remblais pollués induisant un assainissement sommaire des sols par excavation sur un niveau. Au centre de la zone, la présence d'un clos d'équarrissage implique un assainissement d'au moins 5 mètres de profondeur.
- Des nuisances sonores sont générées à l'ouest par les activités du CIL, au nord par la voie ferrée et à l'est par l'avenue de Chablais, qui est un axe majeur de déplacement.
- La voie ferrée au nord du site est aussi catégorisée comme une source de risque d'accidents majeurs.

Ces contraintes sont prises en compte dans le PQ "Malley-Gare" et les mesures compensatoires plus largement développées dans la notice d'impact sur l'environnement.

0.2 PLANIFICATIONS SUPÉRIEURES

0.2.1 Planification cantonale – Plan directeur cantonal (PDCn)

Le Plan directeur cantonal (PDCn), adopté le 30 mai 2012 par le Conseil d'Etat et entré en vigueur le 15 juin 2012, fixe plusieurs stratégies, lignes d'actions et mesures, auxquelles les documents d'affectation des communes doivent se conformer. Le développement du PQ "Malley-Gare" est principalement concerné par les stratégies suivantes :

- A Coordonner mobilité, urbanisation et environnement ;
- B Renforcer la vitalité des centres ;
- C Encourager une vision dynamique du patrimoine culturel ;
- D Valoriser le tissu économique ;
- F Assurer à long terme la valorisation des ressources.

Les lignes d'actions suivantes du Plan directeur cantonal sont notamment respectées par le projet de PQ :

A1 Localiser l'urbanisation dans les centres

A14 Projets d'intérêt public

Le PQ garantira l'aménagement d'espaces publics de qualité, constitutifs d'un futur réseau de places et jardins publics à travers le secteur de Malley et les quartiers environnants. Il revêt dès lors un caractère d'intérêt public.

A2 Développer une mobilité multimodale

A21 Infrastructures de transports publics

Le périmètre du PQ se situe à proximité immédiate de la halte du RER Vaudois Prilly-Malley. L'implantation de plus de 50'000 m² de bureaux, logements et commerces le long de cette importante ligne de transport public permettra de renforcer son rôle de ligne régionale et assurera le "rabattement des pendulaires sur l'ossature ferroviaire principale" (PDCn, volet stratégique, p.41), limitant les besoins de déplacements en véhicules individuels.

A23-A24 Mobilité douce - Interfaces de transports et parkings d'échange

Le PQ se situe le long de la future avenue de Malley, axe structurant est-ouest, aménagé de manière à laisser une grande place à la mobilité douce (piste cyclable, trottoirs bordés d'alignements d'arbres). Cet itinéraire est relié à la halte RER par de vastes espaces piétons répondant aux préoccupations de sécurité et de convivialité. Du stationnement pour vélos sera aménagés à proximité de la halte afin de renforcer la complémentarité entre transports publics et mobilité douce.

A25 Politique de stationnement et plans de mobilité

Le calcul des besoins en places de stationnement a été effectué par le bureau Transitec SA en tenant compte du niveau de desserte en transports publics du secteur.

A3 Protéger l'homme et l'environnement contre les risques liés aux activités humaines

A32 Nuisances sonores

Le chapitre relatif aux nuisances sonores démontre que le développement du secteur respecte les valeurs limites d'immissions autorisées par l'OPB.

A33 *Accidents majeurs*

Le périmètre du plan de quartier est inclus dans le Schéma directeur intercommunal de Malley. Ce dernier a défini des mesures de protection en lien avec la présence d'installations soumises à l'OPAM (voies CFF, patinoire,...).

Le plan de quartier reprend ces mesures pour la densité projetée par le plan de quartier.

A34 *Sites pollués*

Le site est indiqué sur le cadastre des sites pollués mais ne fera l'objet d'aucun assainissement : une gestion des matériaux contaminés (traitement, stockage, évacuation...) sera mise en place lors des mouvements terre liés à la réalisation d'aménagements souterrains (parkings, caves ...).

B1 *Consolider le réseau des centres dans les régions***B11** *Centres cantonaux et régionaux*

Les communes de Renens et Prilly font partie du périmètre compact de l'agglomération Lausanne-Morges qui constitue un centre d'importance cantonale selon le PDCn. Le développement du secteur de Malley, par sa densification, le renforcement de son activité économique et l'amélioration de sa desserte par mobilité douce et transports publics, contribuera à renforcer cette position au sein du territoire cantonal.

B3 *Stimuler la construction de quartiers attractifs***B31** *Habitat collectif*

Un minimum de 13'000 m² de logements collectifs sera construit sur le site "Malley-Gare", permettant d'accueillir de nombreux nouveaux habitants sur les communes de Renens et Prilly. Sa position et ses potentialités en font un projet d'une grande importance pour l'avenir du secteur. De plus, la volonté d'en faire un quartier exemplaire, aussi bien en matière d'urbanisme que d'énergie et de politique sociale est exprimée dans le SDIM ainsi que dans le règlement du PQ.

B32 *Friches urbaines*

A travers une gestion d'excavation ou de confinement des sols contaminés du site, la mixité d'affectations, l'accessibilité et l'ouverture du site, le PQ s'inscrit dans un processus de reconversion des friches urbaines dans les centres.

B33 *Affectations mixtes*

Le PQ vise à implanter des logements, bureaux et commerces à proximité immédiate d'infrastructures de transports. Il répond ainsi aux préoccupations de mixité des affectations dans les centres.

B34 *Espaces publics*

Le PQ assure la création de deux places mettant en relation le réseau des cheminements piétons existants avec les nouvelles surfaces commerciales et les interfaces de transports publics, notamment la nouvelle halte du RER Vaudois.

B35 *Interfaces de transports*

Le nouveau programme, et les espaces publics qui l'accompagnent, se trouvent à proximité immédiate de la halte RER Prilly-Malley, ce qui accentue ainsi sa situation d'interface de qualité.

D1 Faciliter l'accueil des entreprises et soutenir le tissu économique existant

D11 Pôles de développement économique

Par la création d'importantes surfaces de plancher destinées aux services et activités, l'accessibilité du site par les modes doux et transports publics et l'importance donnée à la coordination avec les différents partenaires, la planification du secteur suit la Politique des pôles de développement économique du Canton (PPDE).

F5 Favoriser les ressources renouvelables et indigènes

La volonté en termes d'énergie pour ce secteur est de développer un quartier durable exemplaire qui permette d'atteindre les objectifs de la société à 2000 watts. Le projet facilite notamment la systématisation de bâtiments énergétiquement sobres, efficaces et renouvelables : aptitude à la valorisation des apports solaires, techniques de production et de distribution de l'énergie à haut rendement, etc.

0.2.2 Planification régionale – Plan d'agglomération Lausanne-Morges (PALM)

Le Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM), de juin 2012, fixe des directives de développement pour des sites stratégiques, dont celui de Malley (site stratégique E1 "Prilly-sud – Malley – Sébeillon"). Le PQ "Malley-Gare" est compris dans ce périmètre identifié comme une centralité secondaire ainsi que dans un secteur à forte mixité et forte densité. Huit orientations stratégiques découlant des trois buts politiques visés par le PALM ainsi que la stratégie sectorielle "Urbanisation" pour le site E1 : Prilly-sud – Malley – Sébeillon concrétisent les principes listés ci-dessous :

Huit orientations stratégiques :

Orientation 1 Développer l'agglomération vers l'intérieur

Situé au sein du périmètre compact d'agglomération fixé par le PALM, le PQ "Malley-Gare" permet la reconstruction d'un secteur de ville existant et n'empiète aucunement sur des réserves de sol agricole. Il permet l'amélioration de l'attractivité des transports publics et favorise la création et l'usage de nouveaux réseaux de mobilité douce.

Orientation 2 Faire des centralités et des sites stratégiques les moteurs du développement

Reconnue comme centralité secondaire, le secteur permet le développement de l'agglomération par l'implantation de logements, de services et d'équipements dont la desserte en transports publics est assurée et en cours de renforcement.

Orientation 3 Intensifier la vie urbaine en alliant qualité et densité

Le PQ "Malley-Gare" vise à la reconstruction et à la réaffectation partielle d'un large secteur anciennement industriel et y assure la mixité des affectations et des typologies de logement. Un soin particulier est porté aux espaces publics, à l'implantation du bâti, à l'accessibilité du quartier et aux aspects environnementaux qui y sont liés. L'identité et l'esprit du lieu seront également mis en valeur.

Ces divers éléments assurent l'attractivité du secteur, lequel allie qualité, densité et mixité.

Orientation 4 Mener une politique proactive de production de logements répondant aux besoins des différentes catégories sociales

Le programme de logements sera diversifié et visera à répondre à l'évolution des modes de vie et aux attentes de la population. Les ratios habitants/emplois ont été optimisés pour répondre aux besoins en logement et à la création d'une zone d'activités.

Orientation 5 Développer une mobilité favorisant les modes de transport durables, en lien avec l'urbanisation

Situé à proximité immédiate de la nouvelle gare de Prilly-Malley, du métro m1 et des lignes de bus, le projet peut s'appuyer sur un réseau de transport public déjà important, lequel se verra encore renforcé par la venue du tram qui reliera Lausanne à Renens. Le réseau viaire vise à garantir l'accès et le rapprochement des différents modes afin d'assurer leur complémentarité. Les lacunes des réseaux piétonniers et cyclables seront comblées de sorte à assurer la perméabilité du secteur. Dans ce sens, les mesures infrastructurelles développées dans les fiches 4c.OL.102 (cheminement mobilité douce avenue de Malley), 4c.OL.106 (réfection chemin des Bouchers) et 4d.OL.17 (chemin des Bouchers - Création d'une liaison nord-sud pour la mobilité douce : nouveau passage inférieur des voies CFF pour la mobilité douce) ont été prises en compte. Quant au trafic individuel motorisé, il fera l'objet d'une croissance maîtrisée, le réseau existant étant partiellement saturé aux heures de pointe.

Orientation 6 Aménager un réseau d'espaces verts, naturels et agricoles à l'échelle de l'agglomération

Le projet de PQ "Malley-Gare" prévoit un réseau mixte et dense d'espaces paysagers de qualité dont les typologies sont diverses afin de varier les espaces, leurs fonctions et leurs usages. Ces espaces mettront le quartier en valeur et permettront son intégration dans son environnement.

L'urbanisation du secteur porte donc une attention marquée au traitement paysager et à la création d'un cadre de vie socialement et écologiquement durable.

Orientation 7 Renforcer la performance environnementale de l'agglomération

La qualité environnementale du quartier a été pensée afin de garantir l'évolution du secteur et donc de l'agglomération dans une perspective de durabilité.

Le système de récupération des eaux répond à l'impossibilité d'infiltration à cause de la pollution du sol, limite les atteintes environnementales et protège les activités humaines des dangers.

Le concept énergétique du PQ permet, quant à lui, de pérenniser les ressources en répondant aux objectifs visés par le développement d'un quartier durable sur l'ensemble du secteur de Malley.

Orientation 8 Mettre en œuvre des mesures de conduite par les acteurs de l'agglomération

Le présent PQ "Malley-Gare" fait suite au concours d'urbanisme et d'espaces publics du secteur Malley-Centre, lequel s'est soldé, entre autres, par deux mandats octroyés par le SDOL afin de réaliser consécutivement les PQ "Malley-Gare" et "Malley-Gazomètre". L'association des bureaux lauréats avec des bureaux locaux permet la maîtrise des enjeux techniques et juridiques relatifs au lieu. L'engagement des divers acteurs (Ville de Lausanne et CFF comme propriétaires, communes de Renens et de Prilly) ainsi que du SDOL, garantit l'ancrage institutionnel du projet d'agglomération et permet d'appliquer le principe de subsidiarité.

Stratégie sectorielle "urbanisation", site E1 : Prilly-sud – Malley – Sébeillon :

Le présent PQ "Malley-Gare" répond aux mesures d'urbanisation prévues pour le site de Prilly-sud – Malley – Sébeillon en ce qu'il vise à l'urbanisation du secteur, appelé à accueillir de plus en plus de logements, d'activités tertiaires, de vocations, de formes et d'espaces publics liés. Le projet prévoit l'émergence d'une nouvelle centralité aux qualités urbaines, sociales et techniques multiples.

0.2.3 Planification régionale – Schéma directeur de l'ouest lausannois (SDOL)

Chantier 2 – Bussigny-Sébeillon

Le Schéma directeur de l'Ouest lausannois (SDOL) fixe les lignes directrices et les stratégies d'aménagement pour certains secteurs et notamment celui de Bussigny à Sébeillon. Le développement du PQ "Malley-Gare", dont le périmètre s'inscrit dans ce secteur, est principalement concerné par les options d'aménagement suivantes :

Concentration d'activités économiques "round the clock", 24h sur 24, d'activités commerciales à valeur d'image et d'activités socio-culturelles

L'implantation de bureaux, commerces et activités garantit une diversité des usagers et une animation du site la majeure partie de la journée.

Densité urbaine à traduire par de hauts gabarits qui sont à la fois un signe urbain et une façon de libérer le sol pour l'aménagement d'espaces publics

Chacune des 2 places est accompagnée d'un bâtiment pouvant atteindre respectivement 62 à 76 mètres de haut, garantissant une densité élevée (CUS de 3,2) et des places généreusement dimensionnées (1'700 et 3'400 m²).

Espaces publics, places, rues arborisées, parc public paysager important à localiser, liaisons piétonnières avec la patinoire

Le périmètre prévoit la création de deux places dont l'une le long de l'Axe culturel, la place de la Coulisse, offre un aménagement paysager dense (principe de canopée avec la plantation de nombreux arbres). Cet espace constitue un jalon entre le quartier *Malley-Centre* et les quartiers situés plus au Nord, en passant par la patinoire.

Mixité entre habitat urbain de qualité et activités

Le PQ prévoit une mixité d'activités, de commerces et de logements au sein d'un même îlot, ou groupe d'îlots. La procédure du concours a garanti le choix d'un projet favorisant la diversité sociale et générationnelle et le respect des critères du développement durable.

Pôle d'échange de transports publics à valoriser : une interface exceptionnelle entre transports urbains (m1 et lignes t1 33, 17 Pully-Renens, 32 Galicien-Timonet, futur BHNS t3 Val-Vert-Galicien), voire transports régionaux RER

La création d'un espace public majeur au droit de la halte du RER Vaudois ainsi que la proximité de stationnement pour deux-roues, du métro (m1) et du tram (t1), font de cette halte une interface majeure de transports publics.

Gestion des sites pollués

Le site est indiqué sur le cadastre des sites pollués mais ne fera l'objet d'aucun assainissement, sauf en cas de constructions souterraines.

Chantier 5 – Mobilité douce et espaces publics

A partir des objectifs déterminés par le Schéma directeur de l'ouest lausannois (SDOL), le Chantier 5 poursuit la réflexion en se concentrant sur la mobilité douce et les espaces publics.

Cette étude propose une réflexion et une vision concernant les mises en relation des espaces publics et les continuités des itinéraires cyclistes. Pour le secteur Malley, c'est l'aménagement de l'avenue du Chablais qui est concerné.

Les préconisations pour cet axe sont :

- Transformer l'avenue du Chablais en un véritable espace public central pour le quartier :

La création de la place de Malley, attenante à l'avenue du Chablais, va engendrer un espace de dilatation convivial de l'avenue à l'usage du public, des habitants du quartier comme des usagers des transports en commun.

- Créer une véritable interface de transport en commun et de transfert modal (RER, M1, bus)

La future place de Malley et la sous-aire des Bouchers, où seront localisées les places de stationnement vélos, répondent aux besoins d'une interface majeure de transports en commun.

- Intégrer les cheminements dans les études en cours :

Des parcours de mobilité douce reliant les différents quartiers de Malley du nord au sud sont prévus en coordination avec les autres études sectorisées sur le site (PQ "Malley-Gazomètre" au sud et PQ "Galicien" au nord notamment).

0.2.4 Planification régionale – Schéma directeur intercommunal de Malley (SDIM)

Le secteur de Malley a fait l'objet d'un Schéma directeur intercommunal qui s'offre comme instrument de planification stratégique pour développer le potentiel du quartier et orienter l'émergence d'une véritable "ville dans la ville" de haute qualité. Le document précise les lignes directrices en termes d'urbanisme, de paysage, de mobilité et de concept énergétique pour les différents quartiers identifiés. Le présent PQ est directement lié au quartier "Malley-Centre", et le site est particulièrement concerné par les orientations suivantes :

Urbanisme :

La vocation principale du secteur est celle de "centre" : commerces, services, hôtellerie, habitat, équipements publics. Le SDIM définit le quartier "Malley-Centre" comme étant caractérisé par l'implantation de repères architecturaux et par une forte densité.

Densité

Le PQ vise à garantir les densités fixées par le SDIM, à savoir, pour le périmètre, un CUS de 3,3 est appliqué. Par ailleurs, le respect de cette densité et de la répartition des affectations est en accord avec le SDIM et donc conforme aux études de risques réalisées sur le secteur. Une étude OPAM supplémentaire n'est pas nécessaire dans le cadre du PQ (voir annexe 10).

Repères et fronts bâtis

La construction de 2 bâtiments hauts (l'un de 62 mètres, l'autre de 76 mètres) jouant un rôle de repères urbains pour le quartier permet de mettre en valeur la halte du RER Vaudois et de libérer des surfaces nécessaires au sol pour la création d'espaces publics de qualité.

Traces du passé industriel

Le PQ met en valeur une ancienne voie CFF de marchandises, témoignage du passé industriel du site, par la création d'un parcours de mobilité douce le long de son tracé.

Espace public

Le PQ assure le développement d'une place en lien avec la halte du RER Vaudois, porte d'entrée du quartier et interface de transports publics (sous-aire de Malley) et d'une autre au débouché du passage sous-voies projeté (sous-aire de la Coulisse).

Paysage :

Liaisons vertes Nord-Sud

L'aménagement des places aux débouchés des passages sous les voies CFF et de l'avenue du Chablais vise à mettre en place des éléments nord-sud structurants reliant les grandes entités paysagères du secteur, à savoir le futur parc du Gazomètre au sud et la future voie verte au nord (PQ "Galicien").

Liaisons vertes est-ouest

L'aménagement de la balade le long de la ligne du RER Vaudois enrichit le nombre de liaisons est-ouest du site.

Mobilité :

Transports publics

Le site est accessible par les transports publics grâce à la halte "Prilly-Malley" du RER Vaudois, à l'arrêt m1 "Malley" situé à 300 mètres, aux arrêts de bus le long de l'avenue du Chablais et au futur arrêt de tram place du Galicien. Ces différentes stations s'articulent autour de l'avenue du Chablais, liaison principale d'agglomération, et en font le principal axe de desserte en transports publics du quartier.

Mobilité douce

Le PQ prévoit l'aménagement de stationnement pour vélos à proximité des transports publics et d'itinéraires de mobilité douce le long de la ligne du RER et de l'avenue du Chablais, reliant ainsi le quartier de Malley aux quartiers voisins.

Stationnement

Le calcul des besoins en places de stationnement a été effectué par le bureau Transitec SA en tenant compte du niveau de desserte TP du secteur.

Concept énergétique :

Le PQ "Malley-Gare" prévoit de répondre à l'objectif général du SDIM de favoriser le développement d'un quartier durable sur l'ensemble du secteur de Malley. Il intègre les principes proposés concernant notamment la production et distribution de chaleur, de froid et d'électricité et peut être consulté en annexe.

0.2.5 Planification locale – PDCom Prilly

Le Plan directeur communal de Prilly (PDCom), document-cadre qui définit les orientations pour l'aménagement du territoire communal pour les 10 ans à venir, a été approuvé en 1993 et n'a pas fait l'objet de modification. Trop anciens, les documents de planification supérieure tels que le PALM, le SDOL et le SDIM, décrits ci-dessus, font foi.

0.2.6 Planification locale – PDCom Renens

Tout comme le PDCom de Prilly, celui de Renens date de 1997. Trop anciens, les documents de planification supérieure tels que le PALM, le SDOL et le SDIM, décrits ci-dessus, font foi.

0.2.7 Planification locale – PGA de Prilly et Renens

Le site est actuellement colloqué en zone industrielle par les PGA de Prilly et Renens, datant respectivement du 1951 et 1947. Compte tenu de l'obsolescence de ces plans, des planifications régionales plus récentes et du contexte économique et urbain, l'affectation et les règles actuellement en vigueur pour le périmètre ne correspondent plus aux objectifs des communes. Ainsi la procédure de PQ abroge les dispositions des PGA relatives à ce secteur.

0.3 COMPOSITION DU DOSSIER

Le dossier du PQ "Malley-Gare" est constitué des documents suivants :

- le plan d'affectation à l'échelle 1 : 2'500^e, le plan de détail et les coupes à l'échelle 1 : 500^e ;
- le règlement ;
- le présent rapport d'aménagement selon l'art. 47OAT ;
- une notice d'impact sur l'environnement.

1 RECEVABILITÉ

1.1 PERSONNES QUALIFIÉES (ART. 5A LATC)

- FHY Follacci-Hervieu-Yoon architectes-urbanistes SARL : architectes urbanistes mandataires lauréats du concours avec IN SITU ;
- IN SITU – SAS Jalbert et associés : paysagistes, lauréats du concours avec FHY;
- GEA Vallotton et Chanard SA : urbanistes associés pour les aspects techniques et juridiques ;
- ECOSCAN SA : bureau d'études en environnement chargé des thématiques environnementales de la notice d'impact sur l'environnement ;
- TRANSITEC Ingénieurs-Conseils SA : bureau d'étude technique chargé du volet mobilité de la notice impact sur l'environnement.

1.2 CONDITIONS FORMELLES RELATIVES À LA COMPOSITION DU DOSSIER (ART. 12 ET 13 RLATC)

1.2.1 Acteurs ayant participé à l'établissement du dossier

- Municipalités de Prilly et Renens sur lesquelles se situe le plan de quartier ;
- Ville de Lausanne et CFF, propriétaires des terrains ;
- Le bureau du SDOL, accompagne et oriente les communes afin d'assurer la cohérence du plan de quartier avec les procédures de planification en cours.

1.2.2 Coordination

Un groupe de projet constitué des mandants et de la maîtrise d'ouvrage (municipalités, propriétaires et bureau du SDOL) s'est réuni à raison d'une fois par mois pour se concerter et rendre compte de l'avancement de l'élaboration du PQ. Ces réunions de travail ont débuté le 22 février 2012 jusqu'au mois de décembre de la même année.

Une présentation à la cellule de pilotage technique a eu lieu le 21 septembre 2012.

Conformément à l'art. 3 LATC, une information à la population sera effectuée lors de l'enquête publique du PQ "Malley-Gare".

2 JUSTIFICATION

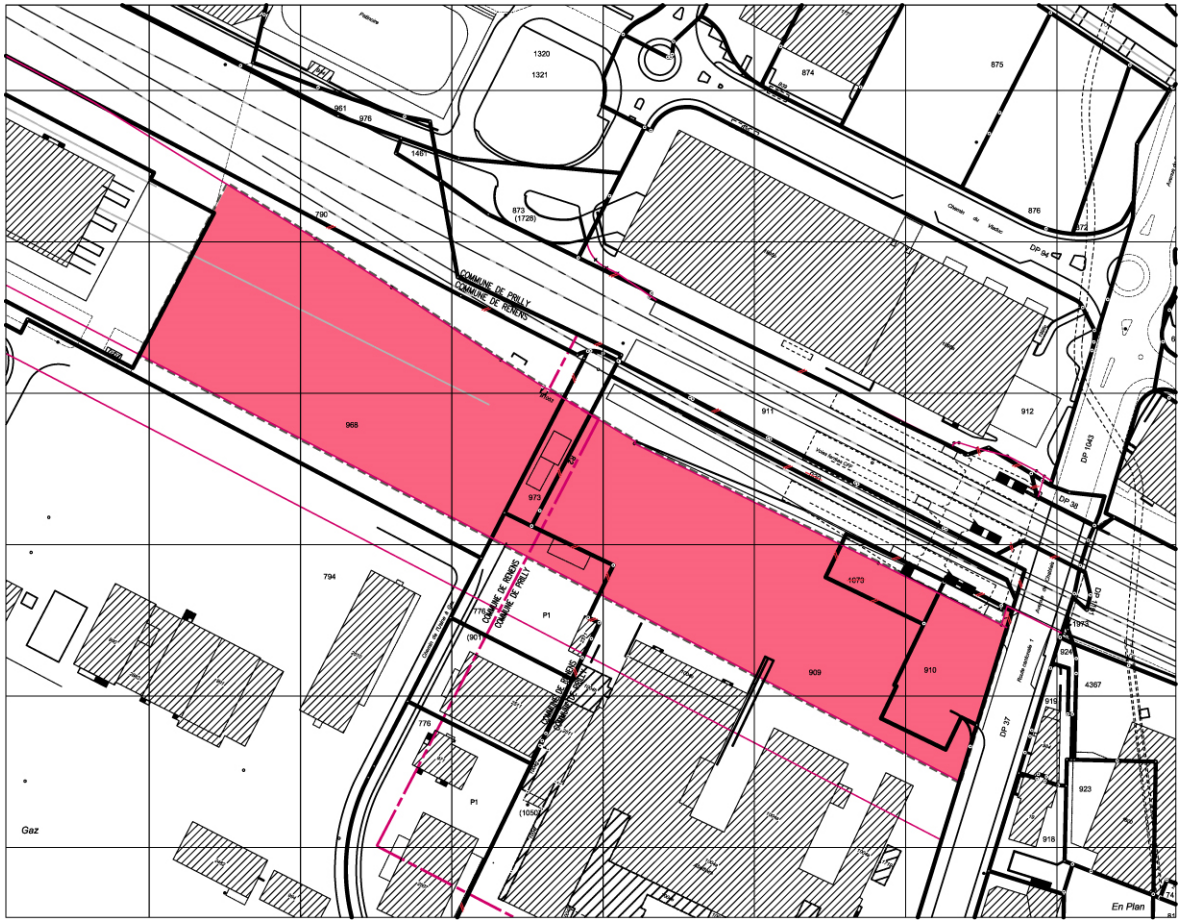
2.1 NÉCESSITÉ DE LÉGALISER (ART. 15 LAT)

Le périmètre du PQ est actuellement régi par les PGA des Communes de Renens et Prilly qui l'affectent à la zone industrielle. Or, le secteur de Malley est identifié par le PDCn comme site stratégique de développement et plus particulièrement comme site urbain mixte (activité + logement). Dans ce sens, une modification de la planification en vigueur est nécessaire.

Le Plan directeur cantonal englobe le périmètre d'étude dans le centre cantonal de l'agglomération Lausanne-Morges. De plus, le PQ garantit une forte densité bâtie et une grande mixité programmatique. Sa situation dans le prolongement d'un contexte bâti dense, existant ou planifié, et continu jusqu'au centre de l'agglomération, justifie l'affectation du périmètre à la zone urbaine dense.



Affectation en date du mois de décembre 2012 : zone industrielle



----- périmètre plan de quartier "Malley-Gare" zone centrale de forte densité

Affectation du périmètre en zone centrale de forte densité

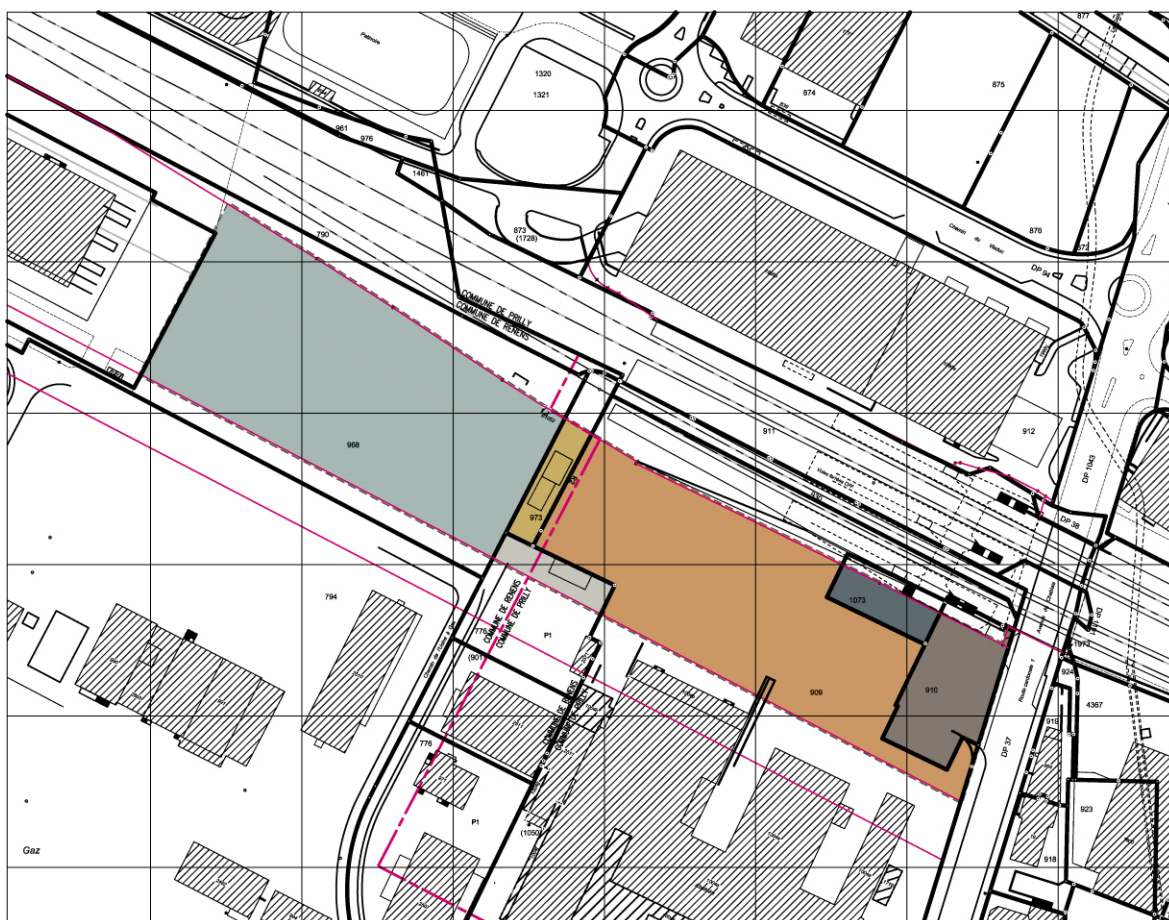
2.2 PÉRIMÈTRE D'AMÉNAGEMENT ET DISPONIBILITÉ DU SITE

2.2.1 Justification du périmètre du PQ

Le secteur de *Malley-Centre* a été divisé en plusieurs périmètres de plans de quartier. Le périmètre du PQ "Malley-Gare" correspond à un périmètre opérationnel capable de faire l'objet d'aménagements à court terme d'une part, étant donnée la dynamique induite par la proximité de la halte et d'autre part, car il correspond au périmètre du projet de convention entre les CFF et la Commune de Lausanne concernant l'échange de terrains lié à la réalisation d'un nouveau Musée Cantonal des Beaux-Arts "MCBA" (cf. chapitre 3.2.2).

2.2.2 Listing des propriétaires et des parcelles

| Parcelle n° | Propriétaires | Surface totale de la parcelle | Surface comprise à l'intérieur du PQ |
|--------------|-------------------------------------|-------------------------------|--------------------------------------|
| 776 | Commune de Lausanne | 8'631 m ² | 396 m ² |
| 909 | Commune de Lausanne | 27'428 m ² | 6'202 m ² |
| 910 | Commune de Lausanne | 1'354 m ² | 1'222 m ² |
| 968 | Chemins de fer fédéraux suisses CFF | 33'280 m ² | 7'551 m ² |
| 973 | Commune de Lausanne | 626 m ² | 426 m ² |
| 1073 | Commune de Lausanne | 571 m ² | 419 m ² |
| TOTAL | | 71'890 m² | 16'216 m² |



2.2.3 Composantes du site

Le site est actuellement en friche et sert partiellement d'espace d'entreposage de matériaux. Il n'existe quasiment pas de constructions sur le site hormis, quelques murs et petits édifices sans qualités particulières.

Un aménagement provisoire a été réalisé au droit de la halte ferroviaire, constitué de quelques plantations, de marquages à la peinture au sol et de bancs en béton. Une vélo-station est également présente.

2.2.4 Vues du site

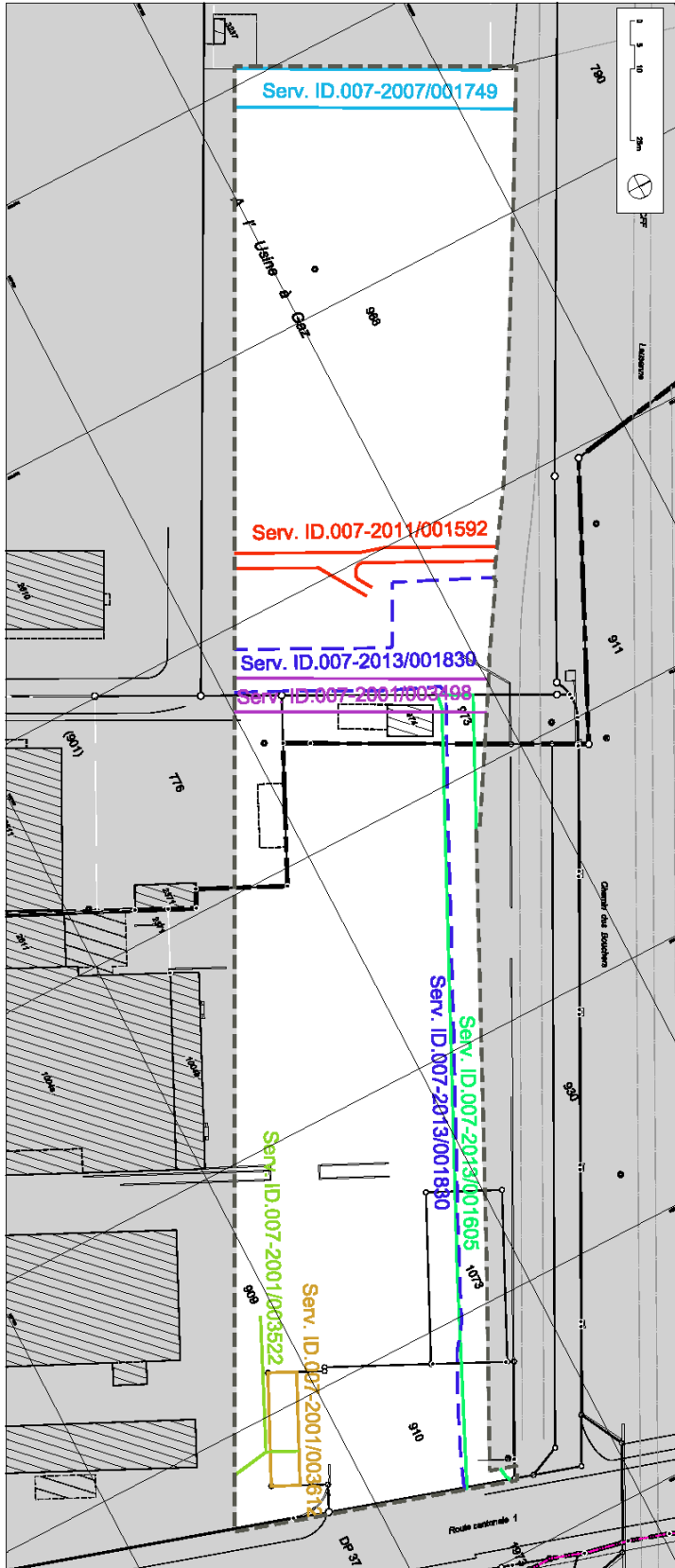


Vues de l'aménagement provisoire au droit de la halte Prilly-Malley



Vue aérienne ©Joël Christin

2.3 SERVITUDES EXISTANTES



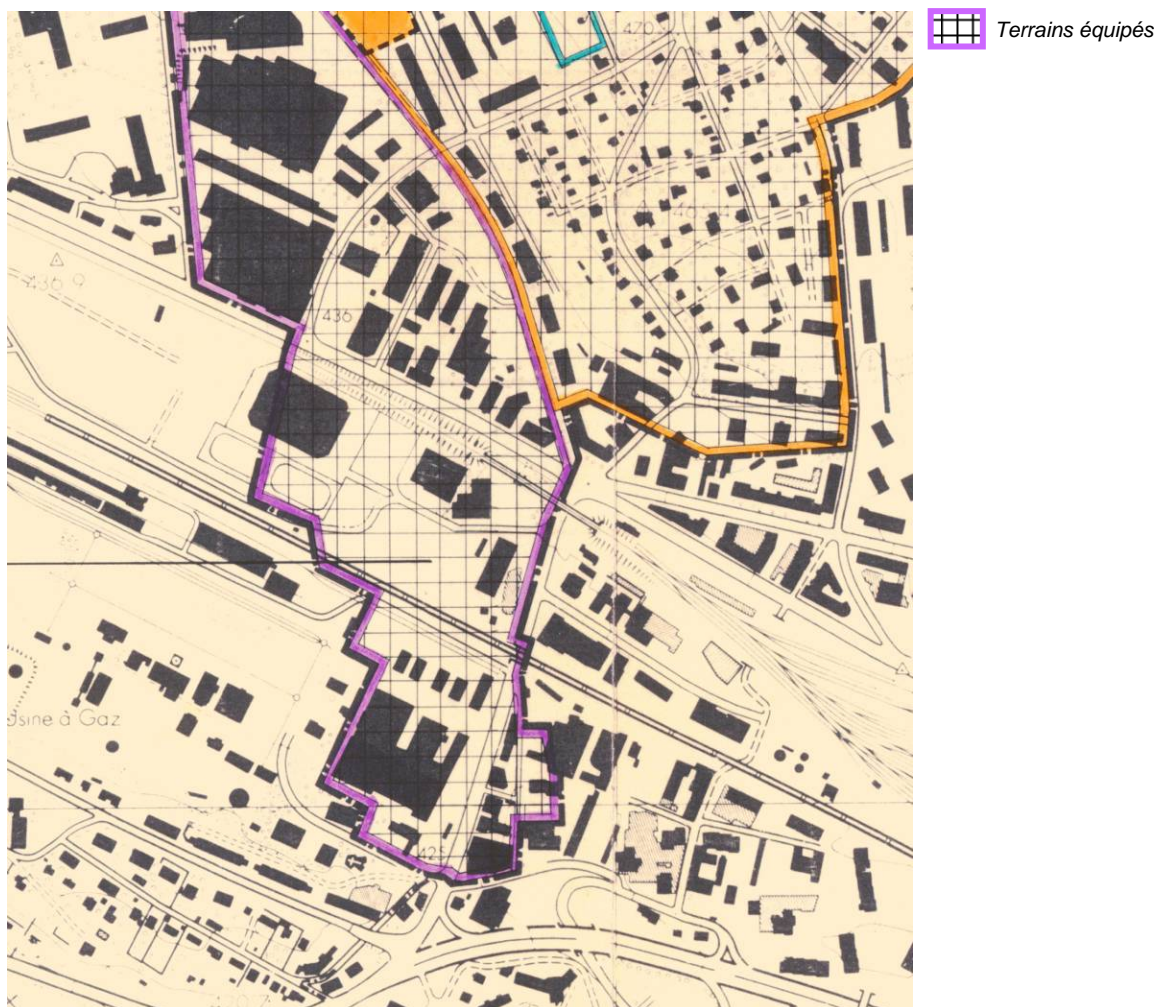
| N° servitude | Désignation | Fonds servants | Fonds dominants ou bénéficiaires | Traitement de la servitude |
|-----------------|--|----------------------|----------------------------------|---|
| 2001/003522 | Canalisation(s) d'égout | B-F Lausanne/1154 | B-F Prilly/909 | Ne fait pas partie du périmètre du PQ |
| | | B-F Prilly/909 | B-F Prilly/910 | |
| | | B-F Prilly/916 | B-F Prilly/1073 | |
| | | B-F Prilly/917 | B-F Renens/776 | |
| | | B-F Prilly/920 | B-F Renens/794 | |
| | | B-F Prilly/922 | B-F Renens/846 | |
| | | B-F Prilly/992 | B-F Renens/847 | |
| | | B-F Prilly/1073 | B-F Renens/848 | |
| | | | B-F Renens/849 | |
| | | | B-F Renens/968 | |
| | B-F Renens/973 | | | |
| 2000/003698 | DDP superficie | B-Renens/776 | DDP Renens/901 | Ne fait pas partie du périmètre du PQ |
| 2001/003498 | Passage à pied, pour tous véhicules et canalisations | B-F Prilly/930 | B-F Renens/909 | Servitude maintenue |
| | | B-F Renens/776 | B-F Renens/776 | |
| | | B-F Renens/794 | B-F Renens/794 | |
| | | B-F Renens/968 | B-F Renens/968 | |
| | | B-F Renens/973 | B-F Renens/973 | |
| | | B-F Renens/1161 | | |
| 2000/003700 | DDP superficie | B-F Renens/776 | DDP Renens/2359 | Ne fait pas partie du périmètre du PQ |
| 2011/001592 | Canalisation(s) de chauffage à distance | B-F Prilly/872 | CADOUEST SA, Prilly | Servitude maintenue et prise en compte lors de la demande de permis de construire |
| | | B-F Prilly/873 | | |
| | | B-F Prilly/875 | | |
| | | B-F Prilly/876 | | |
| | | B-F Prilly/909 | | |
| | | B-F Prilly/910 | | |
| | | B-F Prilly/912 | | |
| | | B-F Prilly/1320 | | |
| | | B-F Renens/776 | | |
| | | B-F Renens/790 | | |
| | | B-F Renens/792 | | |
| | | B-F Renens/794 | | |
| | | B-F Renens/846 à 849 | | |
| | | B-F Renens/856 | | |
| | | B-F Renens/961 | | |
| | | B-F Renens/968 | | |
| | | B-F Renens/1161 | | |
| | | B-F Renens/1163 | | |
| B-F Renens/1164 | | | | |
| B-F Renens/1278 | | | | |
| B-F Renens/1461 | | | | |
| 2001/003531 | Zone/quartier: restriction d'industrie | B-F Prilly/910 | B-F Prilly/909 | L'exploitation industrielle n'est plus compatible avec l'affectation prévue. Cette servitude devra être radiée. |
| | | B-F Prilly/1073 | B-F Prilly/930 | |

| | | | | |
|--------------|--|-----------------|---------------------|--|
| 2001/003532 | Usage d'une voie de raccordement ferroviaire | B-F Prilly/909 | B-F Prilly/910 | L'exploitation industrielle n'est plus compatible avec l'affectation prévue. Cette servitude devra être radiée. |
| | | | B-F Prilly/1073 | |
| 2001/003611 | Usage de place | B-F Prilly/1073 | B-F Prilly/909 | Cette servitude sera remplacée par une nouvelle servitude d'usage de place appliquée à l'ensemble de l'aire libre de construction. |
| | | | B-F Prilly/910 | |
| 2000/004061 | DDP superficie | B-F Prilly/909 | DDP Prilly/1050 | Ne fait pas partie du périmètre du PQ |
| 2001/003612 | Passage à pied, pour tous véhicules et canalisations | B-F Prilly/910 | B-F Prilly/909 | Servitude maintenue et prise en compte lors de la demande de permis de construire |
| 2012/001380 | Canalisation(s) d'eau | B-F Prilly/909 | Commune de Lausanne | Servitude maintenue et prise en compte lors de la demande de permis de construire |
| | | B-F Prilly/910 | | |
| | | B-F Prilly/1073 | | |
| 2012/001878 | Usage de sous-station électrique | B-F Prilly/909 | Commune de Lausanne | Ne fait pas partie du périmètre du PQ |
| 2013/0011605 | Canalisation(s) quelconques | B-F Prilly/909 | Commune de Lausanne | Servitude maintenue et prise en compte lors de la demande de permis de construire |
| | | B-F Prilly/910 | | |
| | | B-F Prilly/1073 | | |
| | | B-F Renens/973 | | |
| 2001/003497 | Passage à pied, pour tous véhicules et canalisations | B-F Renens/794 | B-F Renens/794 | Servitude maintenue et prise en compte lors de la demande de permis de construire |
| | | B-F Renens/847 | B-F Renens/847 | |
| | | B-F Renens/968 | B-F Renens/968 | |
| 2001/003500 | Construction : haubannage | B-F Renens/968 | B-F Renens/794 | La servitude doit faire l'objet d'une négociation entre les propriétaires afin qu'elle soit radiée |
| 2001/003501 | Canalisation(s) industrielles | B-F Prilly/873 | Commune de Lausanne | Servitude maintenue et prise en compte lors de la demande de permis de construire |
| | | B-F Prilly/1320 | | |
| | | B-F Renens/794 | | |
| | | B-F Renens/961 | | |
| | | B-F Renens/968 | | |
| | | B-F Renens/973 | | |
| 2007/001741 | DDP superficie | B-F Renens/968 | DDP Renens/2708 | Ne fait pas partie du périmètre du PQ |
| 2007/001749 | Passage à pied, pour tous véhicules et canalisations et usage d'une place pour bennes conteneurs | B-F Renens/794 | B-F Renens/794 | La servitude doit faire l'objet d'une négociation entre les propriétaires afin qu'elle soit radiée |
| | | B-F Renens/968 | B-F Renens/968 | |
| | | DDP Renens/2708 | DDP Renens/2708 | |
| 2007/001750 | Restriction d'usage | DDP Renens/2708 | B-F Renens/968 | Servitude maintenue |

2.4 DÉMONSTRATION DE L'ÉQUIPEMENT DU TERRAIN (ART. 19 LAT)

2.4.1 État actuel

Selon l'Aperçu de l'état de l'équipement (AEE) de Prilly d'avril 2002, le secteur concerné est recensé parmi les sites équipés. En ce qui concerne la partie du PQ située sur la Commune de Renens, l'affectation actuelle en zone industrielle implique que les principaux réseaux d'alimentation en eau et énergie sont présents.



Aperçu de l'état d'équipement de Prilly, 2002 (extrait)

2.4.2 État futur

Le "Plan des équipements collectifs – Concept général" (PEC) du chantier 2 "Secteur Malley-Ouest lausannois" établi en septembre 2011 propose un "concept général infrastructurel" (voir annexe 4). L'emprise des DP, l'ossature des espaces publics, ainsi que les usages proposés par le PEC ont servi de référence pour l'établissement du plan de quartier "Malley-Gare". Ces principes sont repris pour la définition de l'emprise de l'avenue de Malley, des aires libres de constructions accessibles au public et pour la conception des accès de mobilité douce.

Le changement d'affectation de la zone industrielle en zone urbaine nécessitera la mise en place des infrastructures nécessaires pour les besoins en eau et énergie, en fonction du programme bâti

à venir afin de pouvoir adapter les capacités de distribution et d'évacuation existantes aux débits futurs.

2.5 CARACTÉRISTIQUES DU PROJET

2.5.1 Description du projet lauréat du concours

Le plan de quartier "Malley-Gare" ne constitue qu'une partie de la proposition soumise au concours, nous présentons ici cette étape dans sa globalité, afin de replacer le présent plan de quartier dans sa conception d'ensemble.

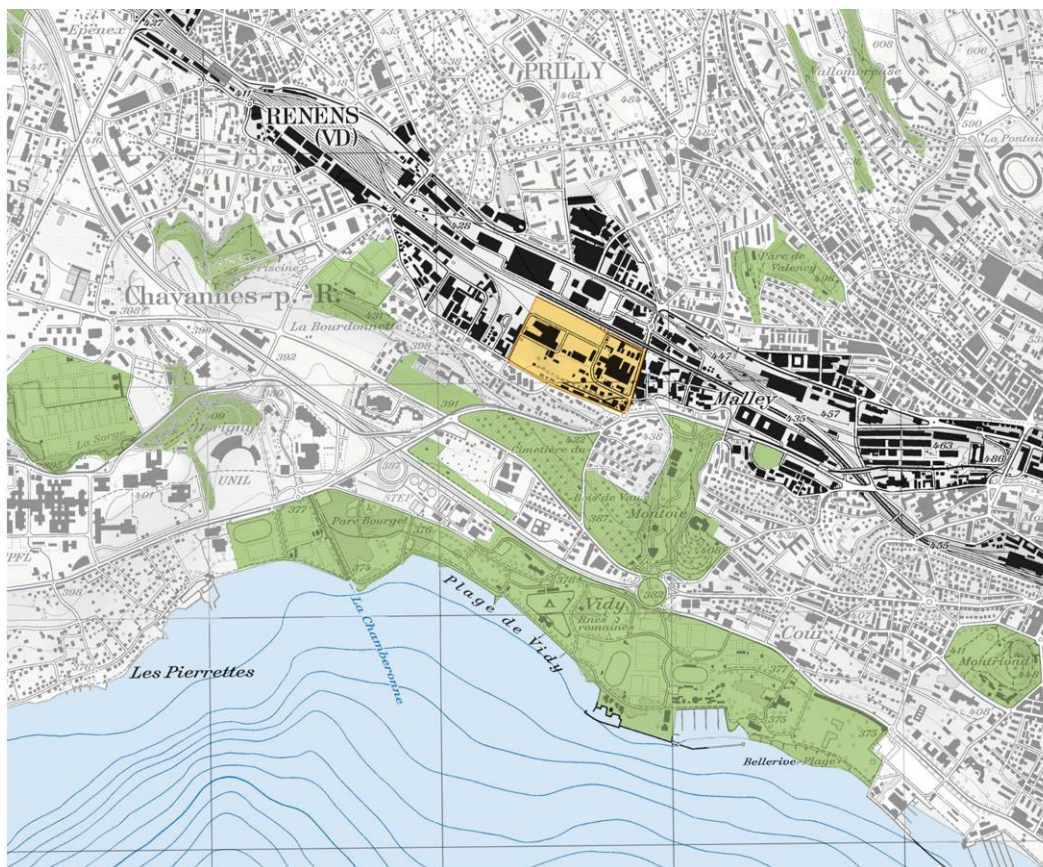
La planification du secteur de Malley s'articule autour de trois axes : identité, flexibilité et synergie.

Identité

Dans un processus d'urbanisation concernant une large emprise d'un seul tenant, la question de l'identité est d'autant plus aiguë que les modes opératoires qui en découlent sur une période resserrée peuvent donner lieu à un urbanisme "générique". Les modes de construction et de conception ne sont plus liés à un site ou une méthode de fabrication régionale, les réglementations techniques peuvent donner lieu à des réponses architecturales parfois semblables ; les leviers de la diversification de l'architecture de la ville ne se trouvent plus dans une spécificité locale.

La question ici n'est pas de porter un jugement sur cet état de fait, ni de prôner une variété à tout crin qui donnerait lieu à une surenchère esthétique, mais de s'appuyer sur la spécificité du site et proposer un fil directeur ou référentiel commun pour les aménagements à venir.

La vocation industrielle du site et l'image qu'elle a laissée sont très fortes, comme en attestent les photos historiques de bâtiments extraordinaires et singuliers, les quelques vestiges en place (usine à gaz, réservoirs) et la persistance de fonctions logistiques et industrielles (CIL et MAGESI). Cette image est d'autant plus prégnante que ce sillon logistique, véritable chenal d'alimentation en marchandises (fret), nourriture (abattoirs) et énergies (usine à gaz), convergeant vers le centre de Lausanne, s'étend sur plusieurs kilomètres. Morphologiquement, cela se traduit par une grande linéarité des liaisons et des silhouettes monumentales et pittoresques, échouées tels des vaisseaux extraordinaires.



Le sillon logistiques et ses grandes emprises industrielles.



Les « cathédrales » industrielles.

Ces spécificités ont été conservées dans le projet urbain par une grande porosité linéaire est/ouest qui représente un axe de développement évident vers les quartiers existants à l'est (Martinet) et les

mutations envisagées à l'ouest (futur quartier du Chêne). La "monumentalité" des bâtiments industriels se matérialise par un travail sur les emprises bâties qui conservent des dimensions conséquentes. Les socles sont soulignés par des alignements imposés sur les deux premiers niveaux et les silhouettes contrastées par un jeu de volumétries et de fortes variations des hauteurs.



Maquette du concours

Le théâtre est également un facteur d'attractivité indéniable et un levier efficace pour la mutation du quartier ; il occupe une position centrale dans le projet et fédère autour de lui des espaces publics majeurs : le parc du Gazomètre, l'axe culturel, la place de la Coulisse et la future avenue de Malley. Ces pistes de réflexions urbaines pour caractériser le futur quartier sont avant tout une boîte à idées qui s'adresse aux bâtisseurs potentiels (investisseurs, architectes, propriétaires, communes...) afin qu'ils composent, ensemble, un nouveau morceau de ville en s'appropriant, en transcendant, voire en transgressant, cette volonté de conserver, en réinterprétant la mémoire industrielle de Malley.

Flexibilité

Les grands axes de liaisons est-ouest et nord-sud établis par le SDIM sont entièrement repris et permettent de transformer cette enclave en un quartier ouvert et perméable. Les espaces majeurs sont le parc, l'axe culturel, l'avenue de Malley et le chemin de l'Usine à Gaz.

Les places dimensionnées généreusement permettent d'établir dans la durée une programmation et une stratégie d'occupation diversifiées. Les gabarits des voiries, respectivement de 10, 18 et 20 mètres, supporteront des hypothèses de circulations multiples. Ces structurantes libres constituent l'armature servante des aires constructibles. Ces aires sont de grandes dimensions, on peut les qualifier de "macro lots". Elles constituent des entités d'aménagement qui comprennent des espaces libres qui doivent être conçus en fonctions des besoins et des nécessités des riverains ; espaces de respiration, de récréation, de rencontre... Un caractère public et perméable est décliné jusqu'au cœur des aires d'évolution des constructions.

Ainsi, s'inscrivant au cœur d'une armature d'espaces publics clairement définie, les aires d'évolution des constructions ont la possibilité de développer leurs programmes constructifs selon un grand degré de liberté. Les prescriptions des hauteurs limites permettent une grande souplesse pour l'implantation des emprises bâties et les espaces libres.



Les "Coulisses", ancrage est/ouest (document concours)



La trame nord/sud, (document concours)

Synergies

Ce continuum d'espaces accessibles au public donne lieu à toute une série de contextes urbains d'échelles et de fonctions variées. Ces espaces libres sont des facteurs de valorisation pour les opérations construites futures. Le parc permet d'offrir des espaces de dégagement et de loisirs pour le quartier et les habitants voisins mais également de pouvoir ménager des vues sur la nature depuis les programmes bâtis qui l'entoureront. L'axe culturel pourra faire transiter tous les habitants qui habitent au sud de l'avenue de Longemalle vers le théâtre, Malley-Lumière et la patinoire. Il pourra également être le support d'autres activités culturelles. L'avenue de Malley sert d'artère de desserte au nouveau quartier qui pourra en profiter pour afficher des vitrines. Le chemin de l'Usine à Gaz et la Promenade Fleurie, offriront plus d'usages qu'une simple desserte riveraine permettant une appropriation des habitants au sein d'une programmation qui reste à inventer. Les cœurs d'îlots, accessibles au public, vastes et dégagés, sont des espaces d'accompagnement et de mise en valeur des programmes construits qui les bordent. Deux arrêts de bus (sur l'avenue du Chablais et l'avenue de Longemalle) permettent la desserte du quartier par l'intermédiaire d'axes de mobilité douce conviviaux et attractifs.



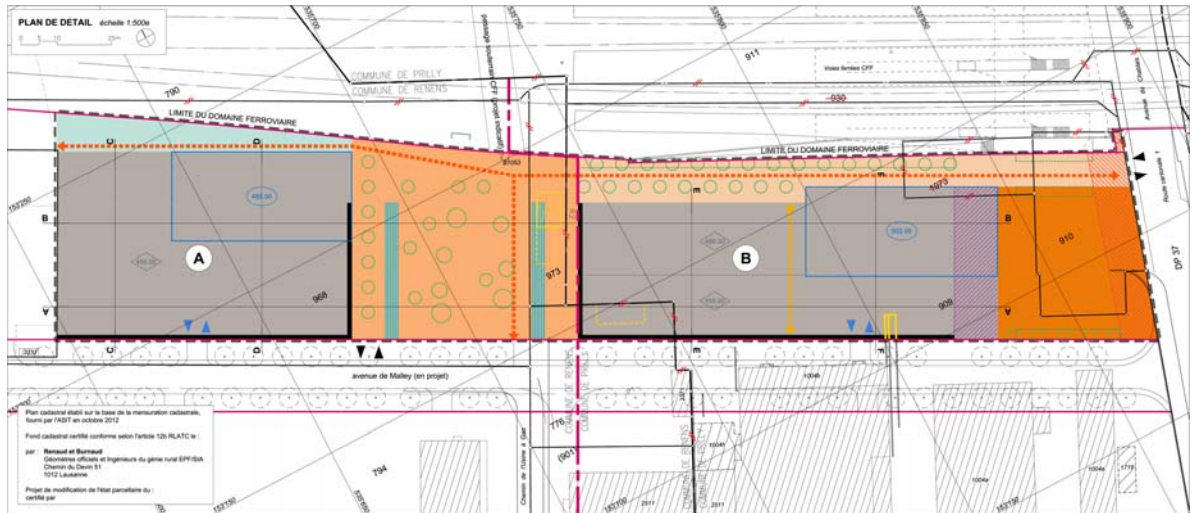
Plan des synergies programmatiques entre les espaces libres et bâtis

2.5.2 Programme bâti

Le plan de quartier "Malley-Gare" se caractérise par une densité importante. La surface de plancher déterminante (SPd) fixée pour l'ensemble des aires d'évolution des constructions est plafonnée à 52'500 m² soit 20'500 m² pour l'aire A et 32'000 m² pour l'aire B. La totalité de la surface des terrains comprise dans le périmètre est privée pour une surface de 16'216 m² (STd). L'indice d'utilisation du sol s'élève à 3,3. La répartition des surfaces de plancher selon les affectations est de 25% à 40% de logements pour 60% à 75% d'activités compatibles pour l'aire A et un maximum de 40 % de logements pour l'aire B.

2.5.3 Morphologie bâtie

Le présent chapitre a pour objet de compléter et enrichir le règlement du plan de quartier en exposant les grandes orientations du projet urbain.

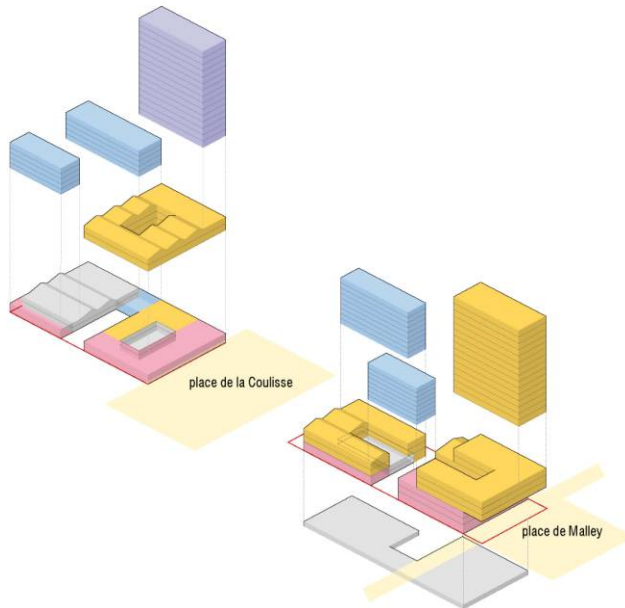


Le plan de détail du plan de quartier "Malley-Gare"

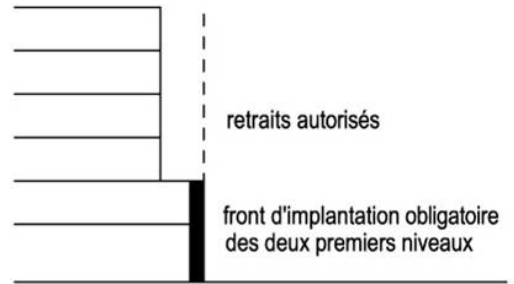
Notion de socle urbain

Le rapport entre les constructions et les espaces libres est clairement établi. L'avenue de Malley (qui se situe en-dehors du PQ) et la sous-aire de la Coulisse sont délimitées par des fronts obligatoires d'implantations. Ces fronts obligatoires ne s'appliquent qu'aux deux premiers niveaux des constructions. Ces socles urbains permettent d'allier cette nécessité de contenir les espaces libres en unifiant l'assise des constructions par un traitement en volume traduisant la massivité basse inhérente aux bâtiments industriels.

Ces socles pourront regrouper des programmes qui nécessitent une certaine profondeur comme les commerces ou certaines activités. Ils peuvent aussi prendre en charge des parkings en sursol à condition que, dans la majorité des cas, ceux-ci soient adossés à l'arrière de programmes dont les façades s'ouvrent et animent la rue. Dans le cas contraire et exceptionnellement, le traitement de la façade de parking devra être composée avec soin et permettre l'éclairage naturel.



Axonométrie éclatée des "vaisseaux industriels" avec socles et émergences (document concours)



La traduction réglementaire des socles dans le plan de quartier



Préconisations en termes d'intégration des aires de stationnement

Les volumes contrastés

Le maillage viaire laisse place à de grandes emprises constructibles dont les côtés atteignent 80 mètres de long pour l'aire A et 120 mètres pour l'aire B. La constructibilité à la parcelle est élevée, en accord avec la volonté de faire de ce quartier un pôle de centralité.

Pour ne pas alourdir la future silhouette du quartier, il est préconisé de développer les constructions en hauteur et d'avoir recours à des ruptures de niveaux. Ces épannelages découpés et disposés en quinconces ont le double avantage de faire pénétrer plus efficacement la lumière au cœur des îlots construits et de dégager des vues biaisées ou offrir des vues sur le lac pour les étages élevés.



Volumes contrastés et alternance des hauteurs (document concours)



Quartier Massena, Paris (F) îlot ouvert et hauteurs variées



Quartier Saint Maurice (F)

Le soin à apporter aux toitures

Le contraste des hauteurs engendrera de nombreux cas de figure où des toitures se retrouveront en contrebas et seront visibles ou de plain-pied avec des constructions plus hautes. Afin de tirer parti de ces situations, une réflexion sur l'usage de cette "cinquième façade" doit être développée. Dans cet esprit, la disposition des toitures plates accolées à des façades comprenant des ouvertures ne sera proposée que si ces surfaces sont mises à disposition des locaux attenants, en leur apportant une plus-value par des terrasses privatives ou des espaces récréatifs, associatifs, collectifs de plein-air, (coursives, *decks*, solarium, jardins associatifs ou partagés, ...). Ces toitures terrasses devront être conçues comme des jardins hors sol, ce qui impliquera de prévoir des réservations dans les structures des dalles afin de supporter les surcharges de terre nécessaires aux plantations.

- Toitures plantées et praticables :



Gymnase – Paris (F) – TOA



*Bureaux du ministère des finances
- Noisy-le-Grand (F) - Paul
Chemetov*

Dans le cas de toitures en pente, une écriture architecturale retranscrivant les profils industriels est souhaitée dans des matériaux contemporains : verre, métal, pierre, bois...

Ces pentes pourront également servir à intégrer des panneaux solaires comme éléments constitutifs de la volumétrie et non comme des pièces rapportées.

- Variations autour de la silhouette des toitures en sheds :



Delft (NL) – Mecanoo



Musée Liner Appenzell (canton d'Appenzell Rhodes-intérieures) – Gigon Guyère



Centre de soins, Copenhague (DK) – Nord

- Emploi de panneaux solaires intégrés à la forme de la toiture :



Maison, Hegenlohe (D) - Tina Volz,

- Silhouettes singulières :



Théâtre et centre de congrès, Lelystad (NL) UNStudio



Vittrhaus, Weil am Rhein (D), Herzog & deMeuron

Les bâtiments de grande hauteur

Hormis la question de la densité ponctuelle que les tours peuvent proposer, l'investissement technique et financier que représente ce genre de typologie est révélateur du dynamisme et de l'attractivité des quartiers dans lesquels elles s'implantent.

L'implantation d'un bâtiment de grande hauteur ne se décrète pas, et plusieurs facteurs valorisants doivent être réunis pour pouvoir attirer ce genre d'investissement. "Malley-Gare", par sa vocation de composer un morceau de centralité urbaine, a potentiellement cette capacité ; la desserte est excellente, la densité et la variété des programmes envisagés potentiellement attractive.

Une tour constitue un repère visuel et contribue également à façonner l'identité d'un quartier. A Malley la matérialisation de cette dynamique urbaine très ambitieuse ne souhaite pas se restreindre à un seul monument remarquable et solitaire qui véhiculerait une image individualiste triomphante, mais table plutôt sur la mise en place d'une silhouette qui symboliserait cette concordance d'efforts et de volontarisme collectif.

Le secteur "Malley-Gare" propose d'implanter deux tours – l'une de 76 mètres de hauteur et l'autre de 62 mètres – une troisième étant souhaitée dans le secteur "Malley-Gazomètre". En dehors du périmètre, dans la ligne de mire de l'axe culturel qui débute au Gazomètre, une tour d'environ 76 mètres est également projetée sur le complexe commercial Malley-Lumière.

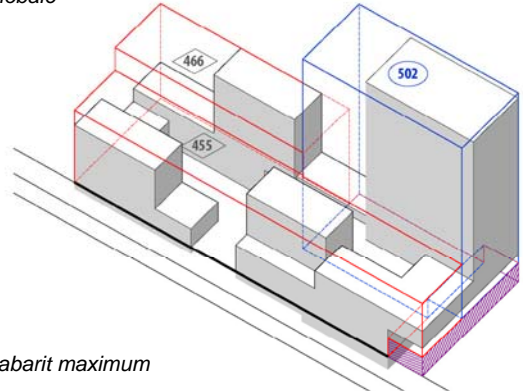
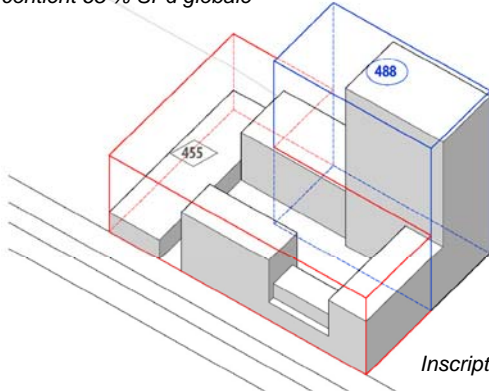
Ainsi, le futur quartier ne sera pas identifié par un seul grand monument mais plutôt par une silhouette résultant de la mise en tension de plusieurs émergences de hauteurs et de formes variées, qu'il reste à inventer afin qu'elles dessinent et expriment – de concert – cette étape d'urbanisation qui se met en place à Malley.

Simulation volumétrique des lots A et B (hypothèse avec 25% dédiés au logement)

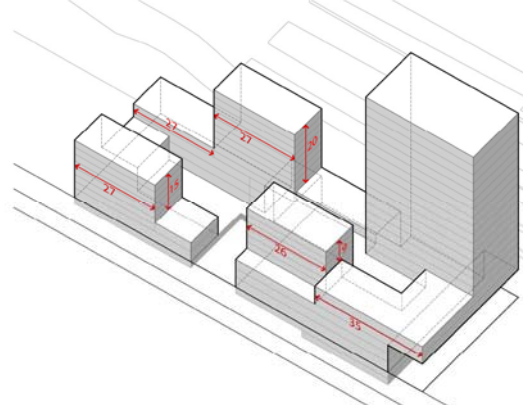
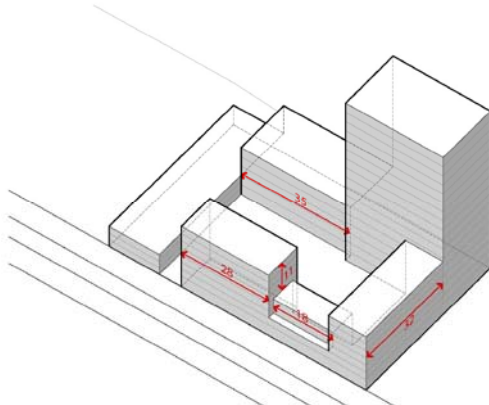
La simulation volumétrique est indicative et sert à vérifier la faisabilité du programme envisagé en respectant les principes édictés par le règlement. Afin de favoriser des variations de hauteurs au sein de l'opération, les longueurs des bâtiments n'excèdent jamais 35 mètres et les différences de niveaux sont d'au moins trois étages. Les concepteurs en charge de ces opérations pourront composer avec d'autres principes permettant ces variations.

Aire A : tour de 17 niveaux, 60 mètres
Le périmètre d'implantation de la tour contient 65 % SPd globale

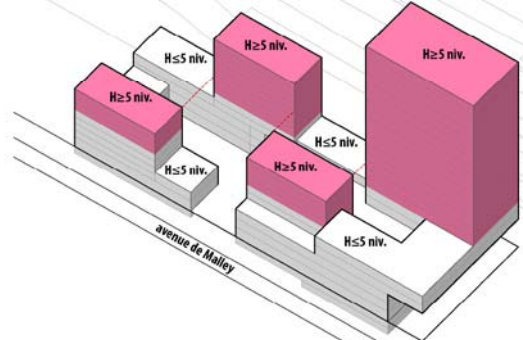
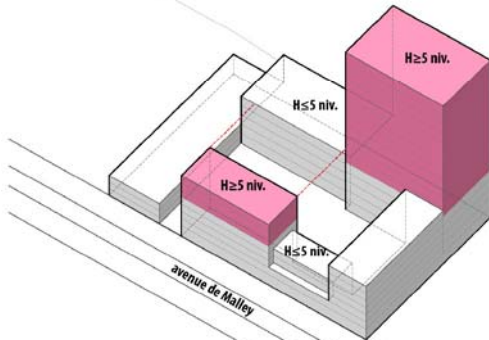
Aire B : tour de 21 niveaux, 74 mètres
Le périmètre d'implantation de la tour contient 55 % de la SPd globale



Inscription dans le gabarit maximum

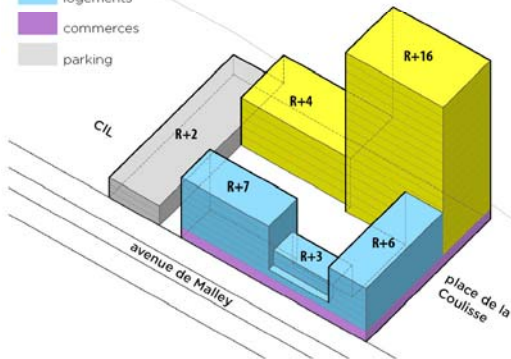


Hauteurs différenciées, longueur constante inférieure à 35 mètres (disposition non obligatoire)

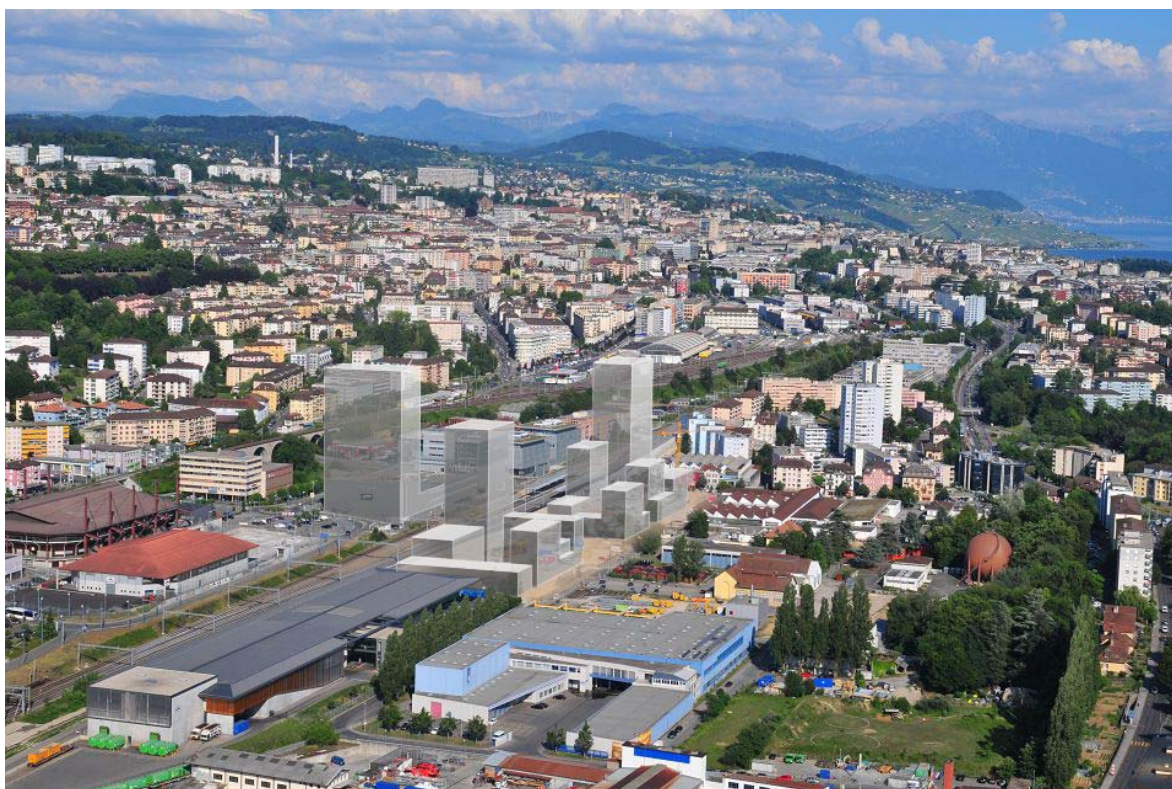


Pas de vis-à-vis au-dessus de R+4 dans le sens de l'avenue de Malley (art. 15 al. 2)

- activités
- logements
- commerces
- parking



Répartition des programmes



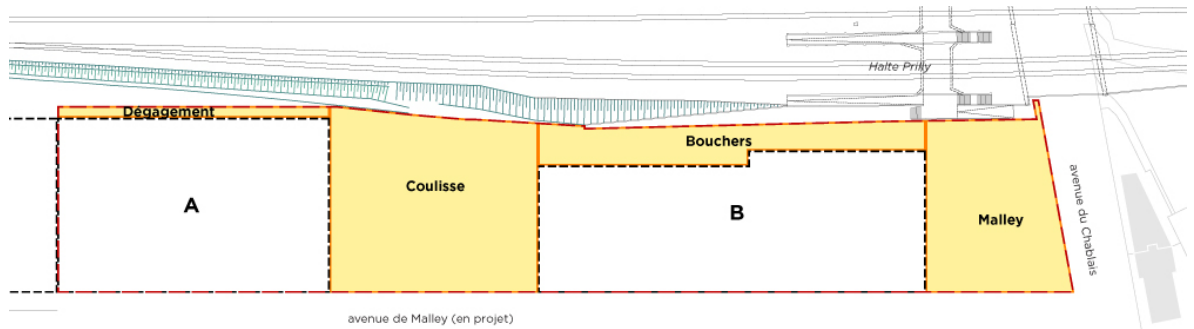
Simulation des gabarits projetés sur le site, vue en direction de Lausanne



Simulation des gabarits projetés sur le site, vue en direction de Morges

2.5.4 Espaces communs

Configuration et vocation des différents espaces



L'aire libre de constructions sera accessible au public et fera l'objet d'une servitude d'usage public (voir chapitre 3.2.2).

La sous-aire de Malley

Au pied de la halte RER, à l'interface de plusieurs transports, cette place constitue un emplacement commercial à fort potentiel, avec flux piétons importants.

Cette place s'ouvre sur l'axe du Chablais ; elle est la porte d'entrée ainsi que la vitrine du quartier. Elle constitue un repère urbain au pied de l'îlot le plus dense du secteur et d'une de ses tours signal. C'est une place traversée, à la charnière entre flux piétons, transports en communs et circulation viaire. Le futur aménagement de cette place devra faciliter le passage de flux piétons conséquents et mettre à disposition des aires d'attente, de repos et de récréation.

La sous-aire de la Coulisse

Elle est desservie au sud par la future avenue de Malley, artère de desserte principale du quartier, et bordée au nord par le domaine ferroviaire qui surplombe la place de trois à six mètres environ. Le projet de passage souterrain sous ces voies confère à cette place une position charnière entre Malley, le *Strip* et la nouvelle halte RER Prilly-Malley. Au cœur du quartier, elle doit offrir l'animation et l'espace de respiration nécessaires aux programmes de forte densité et de grande hauteur qui l'entourent. Les rez-de-chaussée qui la bordent seront préférentiellement dédiés à des programmes (commerces, restauration, culture, services...) capable de générer une animation. Le traitement de la place lui-même doit également générer des activités, la mise en place d'un marché ou d'autres manifestations temporaires pourrait être envisagée. La présence de kiosques complétant l'offre commerciale est souhaitée.

La sous-aire des Bouchers

Ce chemin met en relation la halte RER avec la place de la Coulisse. Elle sera prioritairement destinée aux déplacements piétons et non motorisés. Un parc à vélos partiellement couvert et une station "velopass" permettront le report modal entre mobilités douces et transports en commun.

La sous-aire de dégagement

Dans le SDIM, cet espace préfigure la promenade secondaire est/ouest, dans le cadre des mobilités douces, dénommée "axe rudéral" ; elle longe la rive sud des voies ferrées. Actuellement, le CIL se sert des espaces contigus à la ligne ferroviaire et il semble peu probable qu'une liaison de cette nature soit mise en service dans un avenir proche. En attendant la mutation éventuelle des terrains du CIL, le traitement de cette aire devra rester compatible avec sa vocation future.

Les pistes de programmation en synergie avec les rives

Les espaces publics irriguent et animent le quartier dans le cadre d'un continuum spatial. Selon leur localisation et leur traitement, ces espaces seront le support d'usages variés.

Une réflexion dialectique devra être mise en place pour définir le rôle de ces espaces par rapport à la programmation des constructions qui les borderont. De la même manière, la programmation des rez-de-chaussée des futures constructions sera induite par le potentiel d'attractivité de ces espaces publics. Une synergie sera recherchée de façon que les programmes culturels et commerciaux puissent tirer un meilleur parti de leur localisation, tout en générant une animation urbaine. Cette animation passe par un traitement des façades et leur capacité à être des supports d'enseignes et d'affichage, mais également par la possibilité de permettre quotidiennement ou temporairement des prolongements extérieurs aux programmes commerciaux ou culturels.



Exemple d'orientations programmatiques sur le secteur "Malley-Gare"

AFFECTATIONS DES REZ-DE-CHAUSSEE

Commerces

- boulangerie
- café, salon de thé
- restaurant
- fleuriste
- fast food
- supermarché
- coiffeur
- magasin d'habits
- opticien

Equipements

- halte RER
- arrêt de bus

APPROPRIATIONS DES ESPACES PUBLICS

Chemin des Bouchers

- vélopass
- stationnement vélos

Place de Malley

- rassemblement
- attente
- pause
- enseigne

Place de la coulisse

- terrasse
- enseigne
- étal
- marché

Exemple de programmation réciproque entre les espaces communs et les bâtiments

2.5.5 Traitement paysager

Fondements du concept paysager à l'échelle de *Malley-Centre*

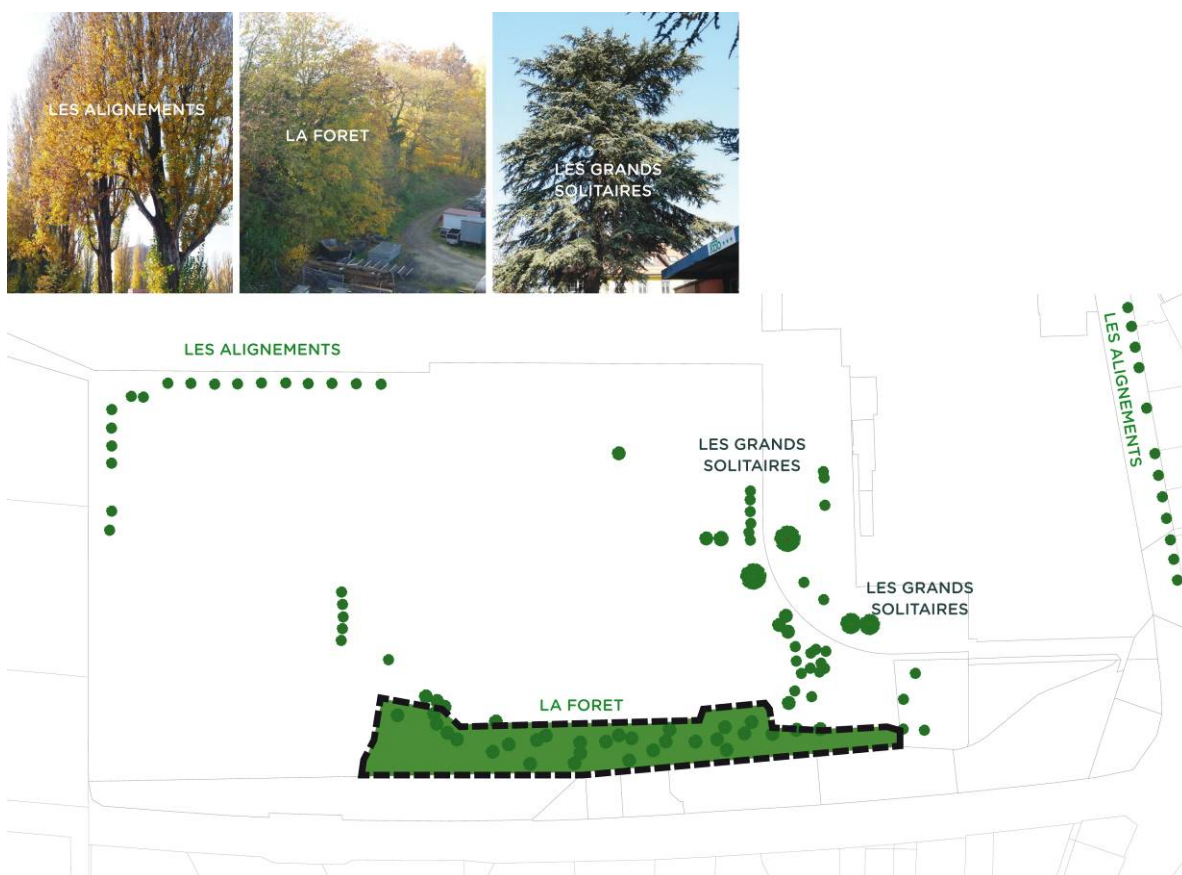
Malley un quartier vert et ouvert : la trame des espaces publics prend appui sur le parcellaire du tissu industriel et le système viaire préexistant qu'elle vient conforter. Le maillage projeté plus dense et resserré permet de créer toute une hiérarchie : avenue, rues, voies douces, venelles, places et parc. C'est également un projet urbain qui repose sur une importante fertilisation du quartier, à travers les aménagements d'espaces publics, et les cœurs des îlots.

En contrepoint de la densité bâtie, les espaces libres doivent avoir une forte valeur d'usage et constituer des lieux de voisinage.

Les espaces libres de construction seront d'usage public. Ces principes d'aménagement ont été définis par le projet du concours, "Les Coulisses" et dont la cohérence se définit à l'échelle de tout le périmètre de Malley (Malley-Gare et Malley-Gazomètre). Ces principes sont les suivants :

- 1 Affirmation de la présence du végétal qui qualifie les espaces et qui, selon la nature et la variété, identifie et hiérarchise les différentes séquences urbaines ;
- 2 Mise en place d'un système de récupération et de valorisation des eaux de pluie à l'échelle du quartier *Malley-Centre*, structurant et animant les parcours ;
- 3 Mise en place d'une réflexion sur l'installation dans la durée de la mise en œuvre des espaces publics ;
- 4 Pérennité et prise en compte des facteurs de développement durable dans le choix des matériaux et la mise en œuvre des aménagements ;
- 5 Prise en compte de la nécessité de rendre les espaces accessibles à tous dans le dimensionnement des aménagements, le choix des pentes et des revêtements ;
- 6 Mise en place d'un plan lumière à l'échelle du quartier.

1. La trame végétale

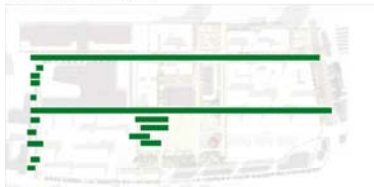


Trame végétale existante sur le site

Le système des coulisses se déploie à travers la végétalisation des places rues et venelles. La palette végétale diversifiée exprime l'identité des lieux :

- arbres fruitiers à fleurs le long des rues est-ouest et des venelles ;
- arbres feuillus haute tige à l'échelle des places ;
- ponctuation de grands sujets persistants (cèdres, pins) ;
- haies basses, bandes arbustives et vivaces ;
- plantes grimpantes sur treilles.

Les COULISSES



Famille des Cerisiers

Merisier - Prunus avium

Cerisier à fleur - Prunus x species

(Verger)



Les TRANSVERSALES



Famille des Chenes

Quercus robur

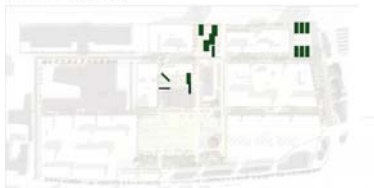
Quercus ilex

Quercus pubescens

Qu. petraea 'Columnare'



Les PLACES



Famille des Erables

Acer campestre

Acer pseudoplatanus

Acer platanoides

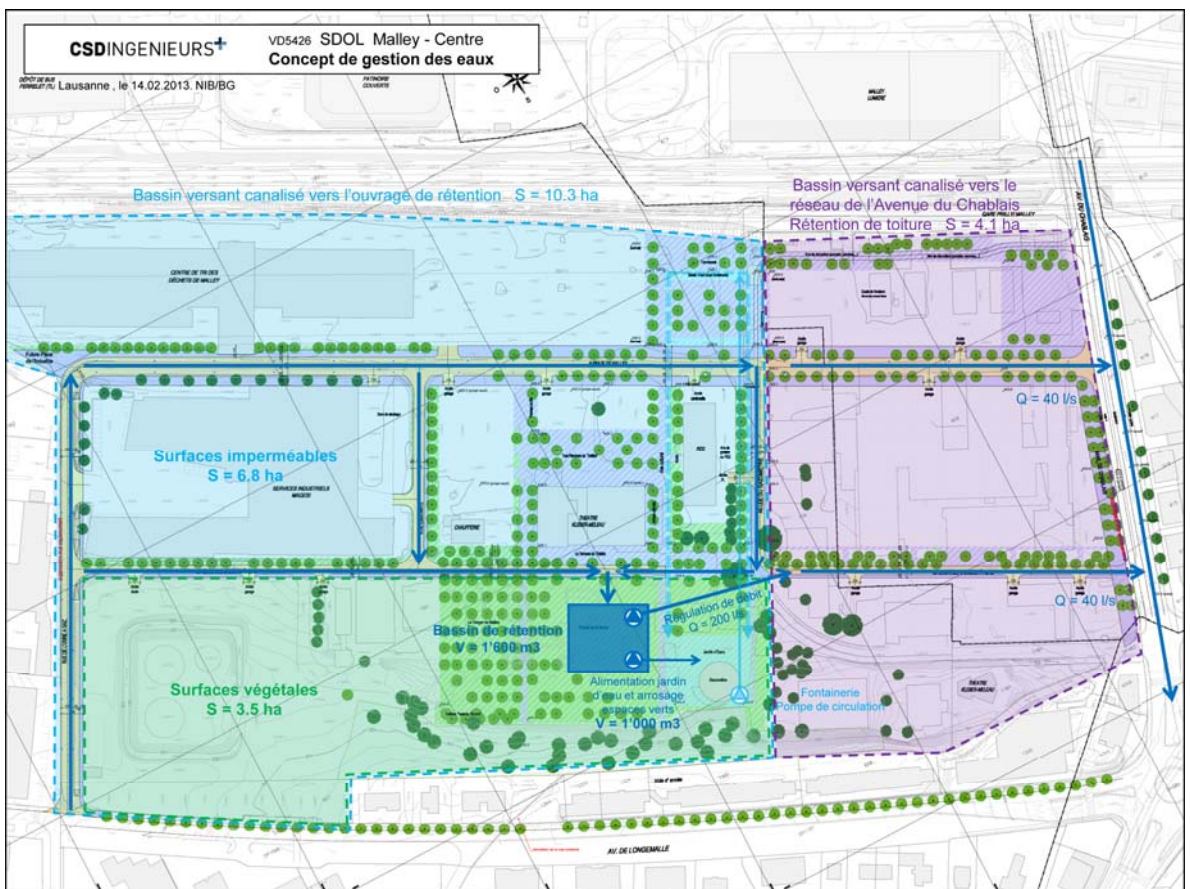


Exemple de palette végétale déclinée selon les différentes situations au sein du quartier Malley

2. Le système de récupération des eaux

Un concept de gestion des eaux a été développé dans les études préliminaires des espaces publics de Malley datant de février 2013. Un système de récupération et de valorisation des eaux de pluie à l'échelle du quartier est mis en place, structurant et animant les parcours. Cette mise en scène de la gestion de l'eau de surface est une réponse à l'impossibilité de pouvoir infiltrer les eaux de ruissellement dans le sol à cause de sa pollution. Un bassin d'agrément de récupération des eaux de pluie, situé sous le gazomètre, alimentera le système des canaux prévus sur un linéaire partant de la sous-aire de la Coulisse. Ce bassin en eau permanente se verra complété par une zone tampon, un bassin "d'écrtage" situé dans le futur parc du Gazomètre qui limitera et lissera la mise charge du réseau d'assainissement déjà saturé. Ces principes seront affinés par une étude hydraulique.

Le PQ "Malley-Gare" prévoit des emprises destinées aux parcours des eaux de ruissellement sur la sous-aire de la Coulisse.



Principe de gestion des eaux à l'échelle de Malley

3. Vers un aménagement progressif

La mise en place d'un dispositif évolutif permet d'accompagner la transformation du quartier. Ainsi, il est envisagé un pré-verdissement des parcelles en attente de façon à préfigurer les futurs espaces publics et leurs limites. Ceux-ci doivent permettre d'accueillir de nouveaux usages, événements et équipements (marché, fêtes de quartier, kiosques éventuels). Aussi, la structure de ces espaces et places est volontairement simple et fait la part belle au vide, de façon à permettre tous les possibles.

4. Pérennité des aménagements

La mise en œuvre des espaces publics s'appuie sur un choix de matériaux pérennes et résistants. La palette végétale associe des essences à croissance rapide avec d'autres à croissance plus lente qui prendront le relais. De même, les aménagements intègrent une gestion différenciée et un entretien limité.

5. Accessibilité

L'ensemble des revêtements et parcours publics permet une déambulation aisée des personnes à mobilité réduite. Les circulations des cycles sont matérialisées à chaque fois que l'espace disponible le permet. De nombreux stationnements vélos sont aménagés.

6. Eclairage et mobilier urbain

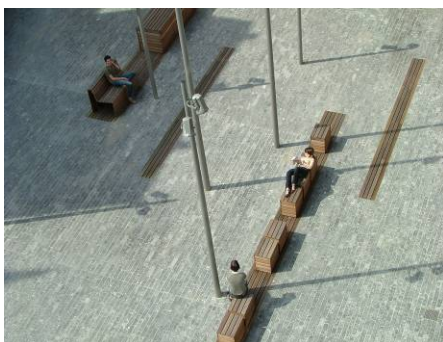
Il serait souhaitable que le choix du mobilier et le projet de mise en lumière des espaces extérieurs soient intégrés à un projet à l'échelle du quartier dans son ensemble, "Malley-Gare" et "Malley-Gazomètre". On peut aborder la réflexion sur le choix du mobilier selon trois orientations : temporaire, pérenne et associatif.

Du mobilier temporaire pourrait être installé sur des espaces dont la programmation et les usages sont flexibles (abris de marché par exemple) ou sur des aires en attente d'un aménagement définitif, afin que ces espaces soient d'ores et déjà utilisables.



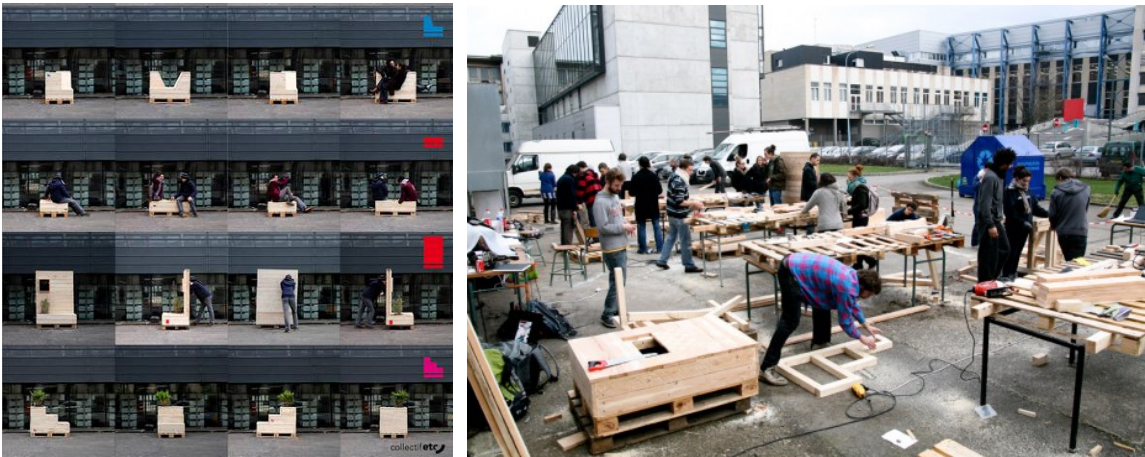
mobilier temporaire

Le mobilier pérenne sera choisi pour l'aménagement définitif d'espaces publics devant supporter une forte fréquentation. Les sous-aires de Malley et de la Coulisse correspondent à ce cas de figure.



mobilier pérenne

Le mobilier associatif peut être une manière, à travers des associations d'animation et de concertation, d'informer et de faire participer les riverains ou les futurs habitants à l'aménagement du quartier.



meublier associatif

Application des fondements paysagers à l'échelle de "Malley-Gare"

L'armature des espaces accessibles au public dans le cadre du plan de quartier "Malley-Gare" est constituée par les sous-aires de Malley, des Bouchers et de la Coulisse.

Sous-aire de Malley :

Cette place bénéficiera d'un traitement à dominante minérale et pourra être agrémentée de jeux d'eau. Compte tenu de la fréquentation piétonne importante, elle restera libre et dégagée au centre. Des alignements d'arbres, appuis vélos, bancs et autres mobiliers délimiteront cet espace ouvert.

Sous-aire des Bouchers :

Située en contrebas des voies ferrées, sa largeur confortable de 9m00 à 13m40 au plus large (largeur moyenne 11m60) permet de planter des arbres d'alignement tout en laissant une bande de quatre mètres libre de tout obstacle pour les véhicules de service et de sécurité.

Sous-aire de la Coulisse :

Des arbres offrent un filtre par rapport à la voie ferrée. Cet espace de grande dimension a vocation d'être animé par des cafés, terrasses, marchés.... Un bassin d'agrément de récupération des eaux de pluie devra alimenter le système des canaux qui est prévu sur tout le linéaire partant de la sous-aire de la Coulisse et aboutissant au miroir d'eau sous le Gazomètre. Cette mise en scène de la gestion de l'eau de surface est une réponse à l'impossibilité de pouvoir infiltrer les eaux de ruissellement dans le sol à cause de sa pollution et permet d'étirer la perspective sur le Gazomètre jusqu'à la sous-aire de la Coulisse, qui se situe en contrepoint.

2.5.6 Entités cohérentes d'aménagement

Les entités cohérentes d'aménagement, ou secteurs opérationnels, sont constituées des espaces bâtis et des espaces non bâtis nécessaires au bon fonctionnement et à la mise en valeur des aires constructibles. Cela permet, par la suite, de proposer un phasage dans le temps cohérent.

Secteur opérationnel A :



- sous-aire de Malley, sous-aire des Bouchers, aire B,
- aménagement du tronçon de l'avenue de Malley jusqu'au chemin de l'Usine à Gaz existant.

Secteur opérationnel B :



- sous-aire de la Coulisse, aire A,
- second tronçon de l'avenue de Malley.

2.5.7 Concept énergétique

La SDIM a défini des objectifs en matière énergétique qui visent au développement d'un éco-quartier sur l'ensemble du secteur de Malley, avec une efficacité équivalente à celle de la société à 2000 W.

Les propositions suivantes sont issues du concept énergétique développé par la Ville de Lausanne (voir annexe 5) et doivent être appréciées lors de la mise en place des nouvelles constructions dans le PQ "Malley-Gare" afin de tendre vers ces objectifs. Elles sont indicatives et n'excluent aucune mesure allant dans le sens de la durabilité.

Production et distribution de chaleur

- Etendre le réseau de chauffage à distance de la Ville de Lausanne (CAD SIL) et inciter la législation cantonale sur l'énergie et celles du plan de mesures OPair.
- Aménager des sous-stations pour une distribution de chaleur à basse température par îlots ou groupes de bâtiments.
- Diversifier les ressources pour la production de chaleur, en privilégiant le choix des énergies renouvelables.

Froid

- Promouvoir et mettre en œuvre des solutions de rafraîchissement passif et de *free-cooling*.
- Limiter les besoins en froid par des conceptions architecturales appropriées.
- Utiliser le potentiel de la nappe phréatique (source de froid et de chaud).
- Autoriser le rafraîchissement des locaux avec une énergie à 100% renouvelable.

Électricité

- Couvrir 25 à 50% de la consommation d'électricité du quartier avec du courant vert, en exploitant le potentiel des grandes toitures existantes ou futures, bien orientées pour l'installation de panneaux solaires photovoltaïques.
- Concevoir un éclairage public optimisé au niveau de l'efficacité énergétique, garantissant la sécurité des piétons et participant à la qualité des espaces urbains.
- Etudier l'éventualité de réaliser des systèmes de couplage chaleur-force (CCF) pour de la cogénération auprès des gros consommateurs.

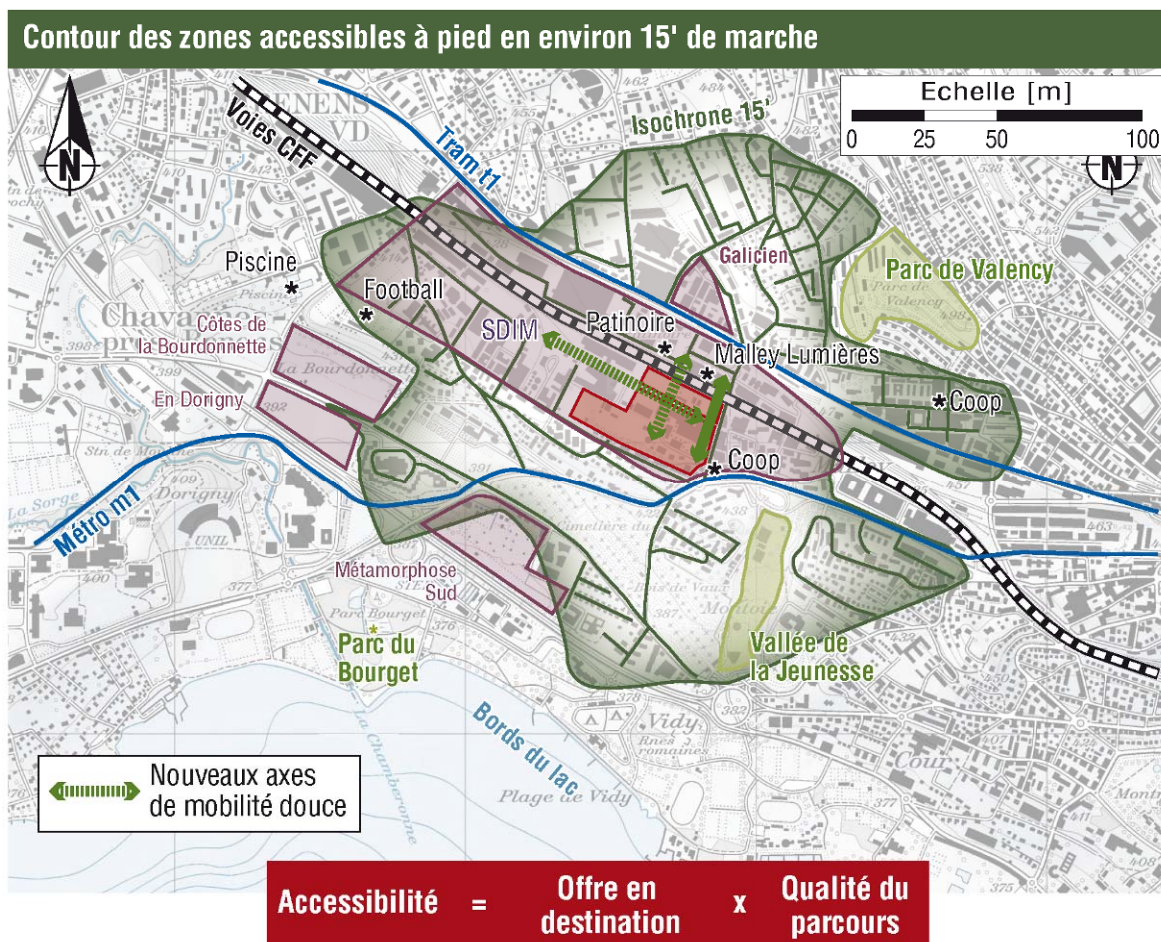
Autres principes

Répondre à d'exemplaires et hautes exigences qualitatives, avec notamment le souci de l'énergie grise des matériaux, comme celui du confort et de la santé des utilisateurs.

2.5.8 Mobilité et stationnement

Accessibilité actuelle du site

Malgré la mise en service en juin 2012 de la nouvelle halte RER de Prilly-Malley, améliorant la performance de desserte actuelle du site en transports collectifs, l'accessibilité multimodale de ce plan de quartier est relativement problématique.



1. Mobilités douces

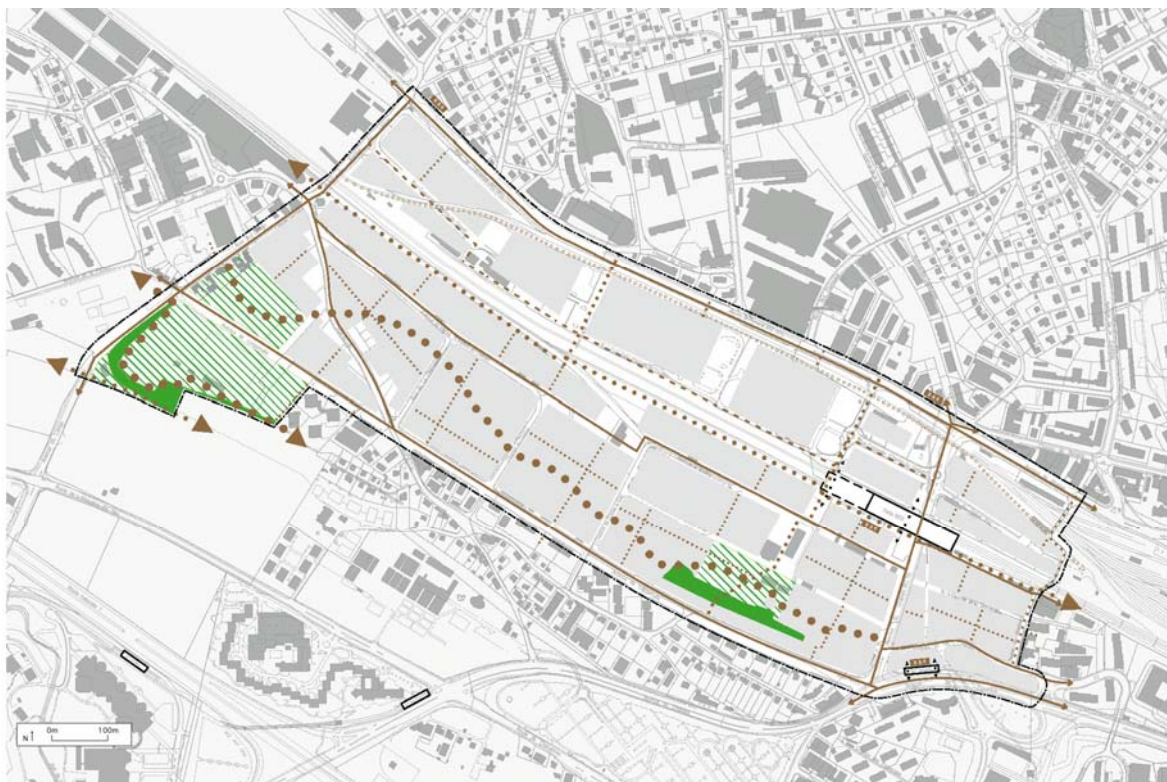
Le manque de destinations attractives proches ainsi que la structure encore lacunaire du réseau ne permettent pas actuellement d'atteindre "naturellement" des parts modales proches de celles d'un centre urbain.

Le principe général de mobilités douces découle du SDIM et est favorisé dans le cadre du plan de quartier par les mesures suivantes :

- une liaison de mobilité douce est-ouest suit la Promenade dite de la Crête, qui longe le flanc sud des emprises ferroviaires. Elle relie la liaison de mobilité douce structurante à l'échelle de l'agglomération qui passera sur l'avenue de Malley au moyen d'un segment nord-sud sur la sous-aire de la Coulisse.
- Une seconde liaison nord-sud assurant la perméabilité piétonne du quartier passe à travers l'aire constructible B.

Un grand nombre de places de stationnement pour les vélos pourra être aménagé à proximité de la halte RER, sur les sous-aires de Malley et des Bouchers.

Ces implantations et aménagements favoriseront ainsi l'attractivité et l'animation des espaces publics.



Principe des mobilités douces, SDIM, juin 2012

2. Voitures particulières

Les principaux accès routiers bordant le site sont quotidiennement saturés à l'heure de pointe du soir, rendant les déplacements en transports individuels motorisés moins attractifs et difficilement augmentables.

Besoins en stationnement et génération de trafic

1. Coefficients de satisfaction du besoin brut calculé selon la norme SN 640 281

Des taux de satisfaction de seulement 50% ont été considérés pour le logement et de 20% pour les activités, conformément aux recommandations du SDIM.

2. Besoins en places de stationnement par types de véhicules

De manière générale, les besoins en stationnement suivants ont été évalués :

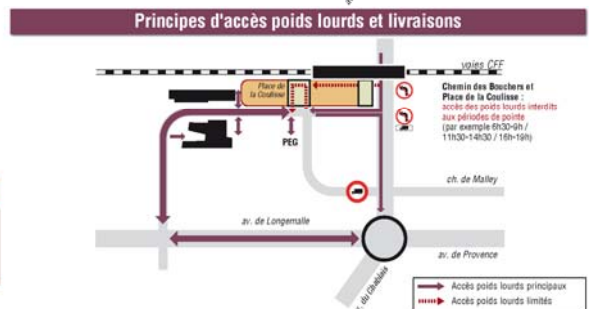
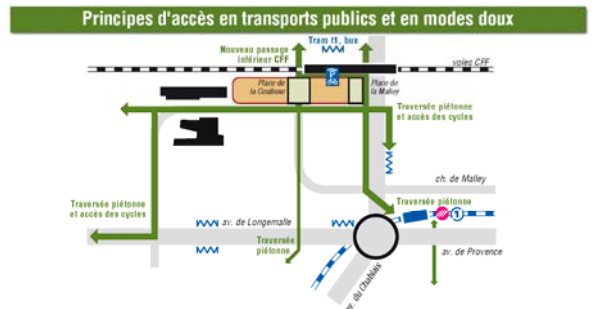
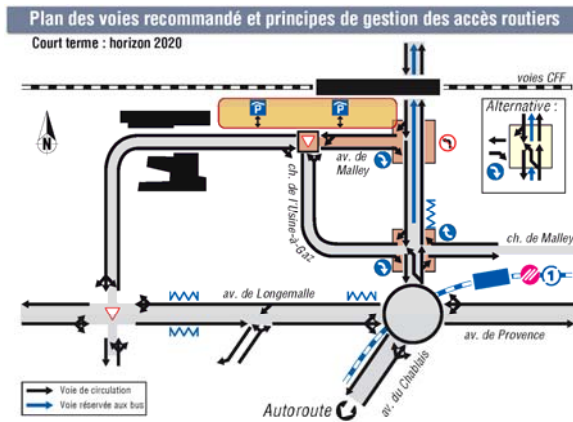
- pour les voitures de tourisme : environ 340 places devront être réalisées, dont environ 160 places pour les visiteurs ;
- pour les motocycles : environ 55 places devront être proposées ;
- pour les vélos : 700 à 850 places aisément accessibles, sécurisées et si possible protégées devront être disponibles, dont environ 300 à 350 de courte durée (à l'extérieur).

3. Génération de trafic

Une fois entièrement mis en service, le plan de quartier "Malley-Gare" générera un trafic compris entre 1'900 et 2'200 uv/h, selon la part des activités dans le total des surfaces. A l'heure de pointe du soir, cela se traduira par un trafic supplémentaire de l'ordre de 260 uv/h aux portes du site.

Ce trafic supplémentaire peut être écoulé sur le réseau routier existant sans nécessité d'adaptations importantes.

Principes de gestion des accès routiers



Le plan de quartier "Malley-Gare" sera accompagné par la réalisation de l'avenue de Malley, prolongement linéaire du chemin de l'Usine-à-Gaz en direction de l'avenue du Chablais. Ainsi, le plan de quartier disposera de trois connexions au réseau routier structurant. L'analyse des variantes d'utilisation et de fonctionnement de ces carrefours a permis de définir les principes d'accès routier suivants :

1. Carrefour "Longemalle/Usine-à-Gaz"

L'ensemble des mouvements est autorisé, tant en entrée qu'en sortie du site. Son aménagement actuel peut être conservé en l'état (limite de capacité non atteinte), mais devra être revu lors des développements futurs (réalisation d'un giratoire ou d'un carrefour à feux parallèlement au développement du PQ "Malley-Gazomètre") ou lors de la mise en service de la jonction autoroutière de Chavannes (redistribution du trafic impliquant une utilisation accrue de ce carrefour).

2. Carrefour "Chablais/Usine-à-Gaz"

Les restrictions de mouvement actuellement en place à ce carrefour (obligation de tourner-à-droite en sortie du site) sont jugées pertinentes. Le carrefour peut conserver son exploitation actuelle sans atteindre la saturation. Cependant, de nombreux mouvements interdits ont été constatés lors des enquêtes de terrain. Une légère reprise de ce carrefour est ainsi recommandée (création d'îlots franchissables et marquage).

3. Carrefours "Chablais/Malley"

Il est recommandé d'interdire tous les tourner-à-gauche à ce carrefour, à l'exception des cycles accédant aux zones de stationnement proches de la gare.

Principe de gestion des accès poids lourds et livraisons

Le secteur de Malley compte certaines activités "industrielles" amenées à perdurer. L'accessibilité poids lourds au CIL ainsi qu'au MAGESI est notamment à garantir.

Afin de respecter la hiérarchie du réseau routier, il est recommandé de concentrer les accès poids lourds sur l'avenue Longemalle et le tronçon ouest du chemin de l'Usine-à-Gaz. Afin de garantir un accès direct et limiter certaines manœuvres, les poids lourds sont également autorisés sur l'avenue de Malley (les tourner-à-gauche leur restant interdits).

Les livraisons du PQ "Malley-Gare" s'effectuent par la place de la Coulisse et le chemin des Bouchers. L'accès à ces zones est limité aux heures creuses pour ne pas entraver la circulation des modes doux et l'accessibilité à la gare durant les périodes de pointe.

Accès aux parkings en ouvrage

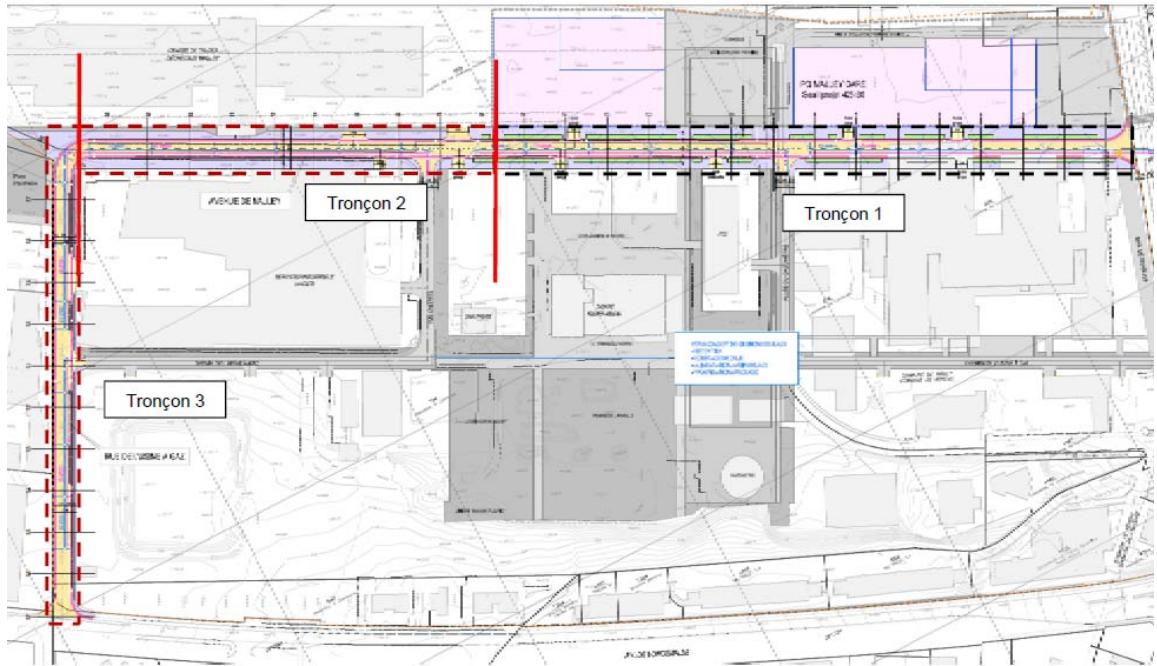
Le stationnement des véhicules motorisés s'effectue en ouvrage, soit de manière souterraine, soit de manière intégrée aux bâtiments. Les accès aux parkings en ouvrage sont exclusivement autorisés sur la future avenue de Malley.

Mesures d'accompagnement au plan de quartier

Le trafic supplémentaire généré par le plan de quartier "Malley-Gare" peut être absorbé par le réseau routier existant, mais nécessite les mesures d'accompagnement suivantes :

- la construction de l'avenue de Malley, support des accès au plan de quartier. Les emprises parcellaires nécessaires à la réalisation de cette voie seront rétrocédées au domaine public et le tronçon 1 de l'avenue sera réalisé en une seule étape (voir plan ci-après). Le projet routier mis au point par le bureau CSD fait l'objet d'une procédure loi sur les routes parallèle à la procédure du présent plan de quartier. Ainsi, les deux dossiers sont soumis à l'examen préalable en même temps et feront l'objet d'une enquête publique simultanée (voir plan de situation en annexe 3) ;
- la coordination de la procédure de légalisation du PQ avec les procédures de permis de construire :
 - de la réalisation du carrefour "Chablais/Malley" (état provisoire dans l'attente du réaménagement de l'avenue du Chablais) ;
 - de la reprise du carrefour "Chablais/Usine-à-Gaz" afin de garantir une sécurité optimale (îlots franchissables et/ou marquage) ;
 - du carrefour "Chablais/Bouchers" ainsi que de la réalisation du chemin des Bouchers, utilisé comme accès pour les livraisons, pour l'entretien des installations ferroviaires et comme passage pour les vélos et les piétons.

Outre ces mesures d'accompagnement, une étroite coordination avec l'étude de réaménagement de l'avenue du Chablais et le développement du PQ "Malley-Gazomètre" est indispensable. En effet, le développement du PQ "Malley-Gazomètre" modifiera le tracé et la fonction de l'actuel chemin de l'Usine-à-Gaz (tronçon est) et renforcera le rôle de l'avenue de Malley pour desservir l'ensemble du secteur. Ainsi, un carrefour permettant d'accéder depuis le sud en tourner-à-gauche sera à aménager, à terme, au croisement "Malley/Chablais", conformément à l'avant-projet de requalification de l'avenue du Chablais (voir plan de situation en annexe 3).



Projet routier avenue de Malley : découpage en tronçons

3 CONFORMITÉ

3.1 PROTECTION DU MILIEU NATUREL ET DANGERS NATURELS

Aucun risque de danger naturel n'est recensé dans le secteur du PQ.

3.1.1 Nature et paysage

Le site n'abrite pas de réserve faunistique ou de corridor écologique.

3.2 CRÉATION ET MAINTIEN DU MILIEU BÂTI

3.2.1 Conformité du projet au sens de la législation, des normes et des planifications en vigueur.

Qualité architecturale des bâtiments (recensement architectural)

- Le site se trouve hors du périmètre de l'Inventaire fédéral des sites construits à protéger en Suisse (ISOS) ;
- aucune région archéologique n'est concernée ;
- recensement architectural cantonal : aucun bâtiment n'est concerné.

Protection contre le bruit (OPB)

Le périmètre du PQ est exposé au bruit de l'avenue du Chablais à l'est, des voies CFF au nord et du CIL à l'ouest. Des mesures architecturales et/ou organisationnelles sont prévues dans le projet de plan de quartier. Ces mesures sont décrites dans le rapport d'impact sur l'environnement et le règlement.

Protection de l'air (Opair)

Le périmètre du plan de quartier s'inscrit dans le projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM). Il est donc situé dans une zone soumise au plan des mesures Opair 2005 de l'agglomération Lausanne-Morges. Les mesures applicables au plan de quartier sont définies dans le rapport d'impact sur l'environnement.

Accidents majeurs (OPAM)

Le périmètre du plan de quartier est exposé aux risques des voies CFF soumises à l'OPAM. Les mesures de protection ont été édictées dans le cadre du Schéma directeur intercommunal de Malley (SDIM) et sont reprises dans le plan de quartier.

Rayonnement non-ionisant (ORNI)

Le site est exposé aux rayonnements non-ionisants en raison de la présence des lignes d'alimentation électrique des CFF, de la station de transformation électrique et des installations de téléphonie mobile. Ces dernières, de puissance très faible ne présentent pas de contrainte pour le PQ. Il en est de même pour les lignes d'alimentation des CFF (distance d'éloignement de la source de rayonnement suffisante). Pour les autres sources, le plan de quartier définit les mesures nécessaires pour assurer le respect de l'ORNI.

Pollution des sols

Le site du plan de quartier est inventorié au cadastre des sites pollués. Une première campagne d'investigations a permis de localiser les secteurs pollués, de préciser le niveau de contamination et de définir les filières d'évacuation. Le plan de quartier comprend les mesures en lien avec la gestion de ces matériaux pollués en cas d'excavation.

Protection des eaux

Le site du plan de quartier n'est pas favorable à l'infiltration en raison de la nature polluée du sous-sol. Le plan de quartier définit des mesures de rétention et de réutilisation des eaux pluviales (jeu d'eau, toitures végétalisées, ...).

3.2.2 Respect de la coordination entre aménagement du territoire et aspects fonciers au sens de l'art. 55 LATC et l'art. 4 LAF

Le parcellaire projeté par le plan de quartier situé sur deux communes différentes (Prilly et Renens) ne correspond pas au parcellaire existant, ni aux limites communales existantes. Par conséquent, un remaniement du parcellaire et des limites communales est à prévoir. Il fera l'objet d'une convention entre les communes de Prilly et Renens. Cette convention est en cours d'élaboration au moment du dépôt du plan de quartier à l'examen préalable complémentaire. Le projet de modification des limites concerne également le plan de quartier "Malley-Gazomètre" : l'ensemble du projet sera réalisé en une seule phase et porté à l'enquête publique dans son intégralité simultanément à l'enquête publique du plan de quartier "Malley-Gare".

La conclusion de cette convention sera, soit précédée d'une enquête publique de trente jours, ouverte dans chacune des communes, soit, dans le cas de rectifications techniques de minime importance, les nouvelles limites seront communiquées par avis recommandé aux propriétaires privés des parcelles touchées.

Une modification de l'état actuel des propriétés des terrains est également prévue dans le cadre d'une convention entre les CFF et la Commune de Lausanne. Cette convention prévoit un échange foncier entre les parcelles n° 776 et 973 de Renens, ainsi que des parcelles n° 909, 910 et 1073 de

Prilly, propriétés de la Commune de Lausanne, contre des terrains qui comprennent notamment les anciennes halles aux locomotives, propriétés des CFF à Lausanne. Cet échange a pour objectif de permettre la réalisation d'un nouveau Musée Cantonal des Beaux-Arts ("MCBA") par le Canton de Vaud et d'un pôle muséal sur le site des anciennes halles CFF aux locomotives à Lausanne.

Une convention concernant la répartition des frais des équipements collectifs est en cours d'élaboration par les communes. Le projet de convention sera établi avant la mise à l'enquête du plan de quartier et signé avant l'approbation par le Département compétent.

Enfin, afin de garantir les liaisons piétonnes et de mobilité douce, ainsi que les accès pour les livraisons et aux parkings souterrains, des projets routiers seront mis au point conformément à la Loi sur les routes et portés à l'enquête publique en même temps que le présent PQ. Ces projets routiers seront accompagnés de conventions entre les CFF et les communes permettant la mise en place de servitudes de passages publics. De même, l'aire libre de construction fera l'objet d'une servitude d'usage de place publique afin de garantir l'accès aux différentes aires d'évolution des constructions.

3.3 DÉVELOPPEMENT DE LA VIE SOCIALE ET DÉCENTRALISATION

Le quartier "Malley-Gare" participe à la densification du milieu urbain existant et favorise la création, sur le territoire de l'ouest lausannois, d'un nouveau centre d'attraction. Il contribue ainsi au renforcement du site stratégique de développement de Malley et de l'agglomération Lausanne-Morges, et revêt donc une importance à l'échelle régionale. Il introduit également une mixité dans le quartier, aujourd'hui majoritairement constitué d'une friche industrielle.

Enfin, le plan de quartier contribue à la vitalité de la ligne du RER Vaudois et plus particulièrement de la halte Prilly-Malley.

3.4 MAINTIEN DES SOURCES D'APPROVISIONNEMENT

Le projet concerne des surfaces classées actuellement en zone industrielle. Il ne porte donc pas atteinte à des sols affectés à l'agriculture ou contenant des mines ou carrières.

Le projet n'empiète pas sur des périmètres réservés pour des infrastructures ou des constructions d'intérêt public et ne met pas en péril les sources d'approvisionnement.

3.5 AUTRES THÉMATIQUES

Les thématiques ci-dessous ont fait l'objet d'un contrôle et n'impliquent pas de contrainte/opportunité particulière en rapport avec le PQ "Malley-Gare" :

- Inventaire cantonal des chemins de randonnée pédestre et itinéraires SuisseMobile : aucun itinéraire à proximité du site ;
- Inventaire fédéral des voies de communication historiques de la Suisse (IVS) : aucun tracé mentionné à proximité du site ;
- Le périmètre n'est pas concerné par les surfaces d'assolement du canton ;
- Aucune mine ou carrière n'est concernée ;
- Gazoduc éloigné.

4 ANNEXES

- Annexe 1 : Notice d'impact sur l'environnement, Ecoscan études et environnement SA, 14 janvier 2015.
- Annexe 2 : Etude du volet mobilité et circulation, Transitec, Ingénieurs-Conseils SA, janvier 2015.
- Annexe 3 : Projet routier de Malley-Centre, bureau CSD, plan de situation, 18 décembre 2014.
- Annexe 4 : Plan des équipements collectifs – Concept général (PEC) du chantier 2 "Secteur Malley-Ouest lausannois", *concept général infrastructurel*, septembre 2011.
- Annexe 5 : Concept énergétique, juin 2014.
- Annexe 6 : Questionnaire cpt pour les projets de planification, 21 octobre 2012.
- Annexe 7 : Préavis des CFF : transmis pendant l'examen complémentaire.
- Annexe 8 : Préavis des tl : transmis pendant l'examen complémentaire.
- Annexe 9 : Procès-verbal du Groupe Décisionnel de Malley du 11 juin 2014.
- Annexe 10 : Courriel entre MM. Wisnia du SDOL et Prisi de CFF Infrastructure concernant l'étude OPAM, 5 mars 2014.
- Annexe 11 : Courriel entre M. Novellino de la DGMR et Mme Lesonneur du bureau GEA concernant la validation des modifications apportées au dossier suite à l'examen préalable complémentaire, 7 novembre 2014.
- Annexe 12 : Courriel entre M. Dubois de la DIREN et Mme Lesonneur du bureau GEA concernant la validation des modifications apportées au règlement suite à l'examen préalable complémentaire, 12 novembre 2014.